



GOUVERNEMENT VAN CURAÇAO

KANTOOR VAN DEN HAVENMEESTER

Koninkrijk de + Surinam - 1.813

AK 17/11

Ingek. G.S.:

JUL 24 1942

Volgn^o. 4484

Aan Zijne Excellentie

den Gouverneur van Curacao

W i l l e m s t a d .

Ons nummer:

283.

Willemstad, 23 Juli 1942.

DEPARTEMENT DER LIVESTOCK- en LANDBOUWZAKEN.		DIENTARTSDIENST, ECONOMISCHE ZAKEN.	
Uw nummer (letter):		Uw brief van:	
AG. NO. -	29-7-42		
Onderwerp:			
PAR	<i>AG</i>	<i>Wb</i>	

Bilagen:

*1
min. lang
9*

Ik heb de eer beleefd de aandacht van Uwe Excellentie te vragen voor het volgende.

De belangrijkheid van het gebiedsdeel Curacao voor de algemeene oorlogvoering bestaat uitsluitend uit de export van olieproducten. Deze zoo snel en regelmatig mogelijk te doen verlopen en tot een maximum op te voeren mag wel als hoofdoel van de oorlogspoging van Curacao worden aangemerkt.

Het is daarom, dat ik gemeend heb, uit de vele hangende vraagstukken, waarbij mijn dienst is betrokken, dit punt het eerste naar voren te moeten brengen en Uwe Excellentie een overzicht en enkele beschouwingen betreffende den huidige stand van zaken te moeten aanbieden.

Uit bijgaande statistieken (kolom oceaantankers) blijkt reeds eenigszins de terugloop, welke de olie export onderging, voor Curacao ziet dit er nog te geflatteerd uit, daar het een wachthaven voor konvoien is; terwijl 62 oceaantankers hier binnenliepen, werden er slechts 38 geladen, waarvan 6 non-belligerenten.

Over het algemeen is na Februari 1942 toen de duikbootoorlog zich ook tot de Amerikaansche kust en de Caraibische Zee heeft uitgebreid de export met 66% afgenomen.

Dit valt toe te schrijven aan scheepsverliezen, doch hoofdzakelijk aan het oponthoud veroorzaakt door het konvoisysteem, derouteeren, aanhouden der scheepvaart bij onderzeebootmeldingen e.d. Ook kleinere oorzaken hebben grootere vormen aangenomen, zoals het niet kunnen varen wegens reparaties of personeeltekort.

-Het-

Gelieve bij beantwoording datum en nummer te vermelden en in elken brief slechts EFSⁿ onderwerp te behandelen.

1 in Juni

Het konvoisysteem moest hier nog heelemaal georganiseerd en ontwikkeld worden, het aantal escorte schepen groeit nog dagelijks aan, het traject op New York werd tijdelijk wegens onveiligheid niet bevaren en overgeschakeld op New Orleans, hetgeen veel moeilijkheden en tijdverlies meebracht, hetwelk niet evenredig was aan de bereikte veiligheid.

Door de verminderde oceaantankervaart kunnen de laketankers, die de ruwe olie uit Maracaibo aanvoeren, niet tegenstaande de plaatsgevonden staking, het konvoisysteem en het feit, dat er nog 6 opgelegde schepen zijn wegens tekort aan bemanningen, de export bijhouden zonder dat de voorraad te sterk daalt.

Het belangrijkste streven dient derhalve te zijn het rendement der oceaantankers op te voeren. Maar dit grootendeels door het konvoisysteem is gedaald, werden cijfers en feiten reeds aan admiraal Robinson voorgelegd.

Opgemerkt moet worden, dat ook handelsmaatregelen mogelijk tot vermeerdering van het rendement kunnen leiden.

Zoo wordt tegenwoordig ruwe olie gehaald uit Oost Venezuela per oceaantanker, hetwelk door de opgelegde laketankers zou dienen te geschieden. (Deze olie is lichter dan de Maracaibo-olie en daarom in het raffinagebedrijf noodzakelijk voor de productie van aviationspirit.)

Het probleem van het in de vaart brengen van de opgelegde laketankers ligt voornamelijk in het verkrijgen van bemanningen. Na de C.S.M. staking zijn uit Trinidad en Barbados bemanningen geïmporteerd, die evenwel zoo onbekwaam waren, dat het raadzaam werd geacht een deel der schepen alleen te laten varen met extra officieren aan boord, waardoor weder een tekort aan scheepsofficieren ontstond.

Intusschen zijn er n.m.m. nog vele vaarplichtige inheemsche bemanningsleden naar de wal verdwenen op de schaarsch bevolkte arbeidsmarkt opgenomen.

Indien men de vaarplicht niet allen op papier wil laten bestaan, zijn de volgende maatregelen noodig:

1. Registratie van zeelieden.
2. Scherp toezicht op het aan- en afmonsteren.
3. Oprichten van een arbeidsbeurs.

Het sub 1 genoemde is feitelijk niet alleen noodig voor zee lieden, doch voor alle arbeiders van vitale bedrijven. Bij een juiste totalitaire economische oorlogvoering behoort burgerdienstplicht en algemeene militaire dienstplicht, welke alhier nog niet, of in zeer geringe mate bestaan.

- Door -

*acc. Kan mede
punt in "Bijzondere
zijn met komend
keer Speckenbrunn*

Door een tekort aan havenarbeiders bijvoorbeeld, liggen de vrachtschepen hier veel te lang te lossen, hier zullen militaire of gouvernementdiensten moeten bijspringen, daar er onvoldoende permanent werk is om een groot aantal arbeiders voor dit vitale bedrijf aan te wijzen.

Indien tot registratie van zeelieden wordt besloten, is het raadzaam tegelijkertijd een algemeene registratie van arbeidskrachten te houden, ten einde een inzicht te hebben, over welke arbeidsreserve Curacao beschikt.

Het sub 2 vermelde vereischt eveneens nadere toelichting. De havenmeester is belast met aanmonstering. Afmonsteren mag alleen met goedkeuring van de politie geschieden, na afkondiging van het vaarplichtbesluit mag het in het geheel niet meer geschieden.

Naast de havenmeester zijn bij de K.N.S.M. en C.S.M., employé's dezer maatschappijen aangesteld, die door een aanstelling tot buitengewoon agent van politie monsterbevoegdheid hebben verkregen. *G. B. B.*

Deze staan niet onder feitelijk toezicht en hoewel zij op de hoogte zijn van hun bevoegdheden, is de uitvoering zoodanig, dat het beter ware, indien dit werk geheel in gouvernementshanden werd gehouden.

Dit standpunt heb ik 14 jaar voorgestaan, doch waar het voor de reederijen ongerief medebracht, is het nimmer doorgevoerd.

De toestand is thans zoo, dat men bij de C.S.M. de vloot als een verlengstuk van de fabriek beschouwt, gemonsterd wordt er niet, een monsterrol en monsterboek wordt niet bijgehouden, doch een man wordt in dienst genomen.

Dit kwam natuurlijk bij de staking naar voren en is eigenlijk een zeer zwak punt voor reederij en gouvernement, daar een handig advocaat makkelijk kan bewijzen, dat de Chineez en scheepsofficieren volgens de wet geen schepelingen waren en dus ook geen onwillige schepelingen konden zijn.

Bij de K.N.S.M. wordt wel volgens de wet aangemonsterd, doch inheemschen worden afgemonsterd zonder verder eenige betaling te genieten.

Eenigen tijd geleden, toen het onmogelijk was de schepen bemand te krijgen, deelde de Hoofdvertegenwoordige alhier, de heer Kies, mij mede, dat zijn Directie op een voorstel mijnerzijds was ingegaan, om alhier een zeelieden reserve aan te houden, evenals deze in Londen bestaat. Aan deze menschen zou bij verblijf aan den wal een gage van fl. 2.- per dag worden uitbetaald, ze bleven in dienst en konden elk oogenblik opgeroepen worden om te varen.

*Waar is dit bepaald?
1940
114*

*of course!
by law
handrijke
Arbeids contract
geeft doorloep
5*

Door het verlies van meerdere K.N.S.M. schepen zijn hier ongeveer 80 Nederlandsche schepelingen, waarvoor geen direct emplot is. Inheemsche schepelingen worden afgemonsterd, doch ontvangen geen verdere gage, sommigen worden door bovenstaande schipbreukelingen vervangen

N.m.m. behoort de aan- en afmonstering thuis bij de politie, (afdeeling vreemdelingendienst). Deze behoort te weten welke personen het gebiedsdeel in- en uitgaan.

In nauwe samenwerking met een arbeidsbeurs, die liefhebbers registreert en de bevoegdheid verkrijgt eventueel noodige vaarplichtigen (niet-liefhebber) op te roepen, zou de politie een veel betere gecoördineerde organisatie vormen dan thans bestaat.

Buitenlandsche schepen, die ook nogal eens met bemanningstekort sukkelen, monstereen bij hun Consuls. Was het vroeger mogelijk zulks met Nederlandsche zeelieden aan te vullen, na invoering van het vaarplichtbesluit is zulks niet meer toegelaten. Voor een kleine plaats met een zeer drukke scheepvaart in verhouding met haar inwoners wordt dit gevoeld als een bezwaar van het vaarplicht besluit.

Ook voor deze schepen is het de vreemdelingendienst, die op de hoogte is welke vreemdelingen van diverse nationaliteit op het eiland zijn en welke zeelieden preferent weder aan boord dienen/geplaatst te worden, zoo dat deze dienst ook de aangewezen instantie is om de consulaten bij hunne monstering te helpen.

Resumeerende moge ik voorstellen, dat alle maatregelen worden genomen om:

1. Het rendement van oceaantankers op te voeren door deze schepen uitsluitend voor de oceaanvaart te doen gebruiken en het mogelijk te maken, dat de kustvaart thans door oceaantankers bedreven door opgelegde laketankers te doen overnemen.
2. Het verblijf in de havens voor de schepen zoo veel mogelijk te verkorten door te zorgen, dat steeds voldoende bemanning aanwezig is, en assistentie te doen verleenen in gevallen waarin een tekort aan havenarbeiders bestaat.
3. Reorganisatie van aan- en afmonstereen ter verkrijging van een werkelijke toepassing van het vaarplichtbesluit.

acc.

*Am
27/11*

*door de commissie bevestigd in
overleg met de P.G.*

*Fr. Jans zal hiervan
mede kennis geven. Overigens
de introductie P.G.*

De Havenmeester,

[Handwritten signature]

W I L L E M S T A D 1 9 4 1

Maenden	Aantal Stoomschepen	B. R. T.	Aantal Oceantankers	B. R. T.	Aantal Laketankers	B. R. T.	Aantal zeil
Januari '41	66	172.744	53	424.527	223	584.014	
Februari	49	131.598	48	379.733	210	564.300	
Maart	65	203.597	104	881.752	230	634.765	
April	67	214.447	126	1050.231	241	644.515	
Mai	71	239.947	142	1118.909	243	641.872	
Juni	45	150.077	72	532.875	243	680.580	
Juli	59	224.162	99	773.447	275	751.546	
Augustus	72	239.134	83	657.062	284	788.413	
September	61	229.077	79	653.874	268	720.113	
Oktober	70	264.603	93	729.806	282	781.293	
November	52	185.432	83	678.867	274	726.394	
December	46	189.650	72	581.135	297	772.307	
Totaal	723	2.444.468	1.054	8.462.218	3.080	8.290.112	4

C A R A C A S B A A I. 1 9 4 1.

Januari '41	7	43.800	22	181.091	11	32.594	
Februari	6	65.598	18	153.898	4	11.609	
Maart	5	52.920	24	201.094	7	19.731	
April	12	109.231	15	120.456	5	12.165	
Mai	5	55.190	23	200.982	3	9.044	
Juni	11	90.899	20	153.264	9	25.358	
Juli	12	121.896	23	183.799	22	59.087	
Augustus	10	95.851	19	172.707	12	30.295	
September	8	89.678	26	211.382	8	20.781	
Oktober	14	123.647	34	291.904	22	56.466	
November	14	113.587	29	231.800	22	52.223	
December	15	116.910	25	206.869	26	63.579	
Totaal	119	1.079.207	279	2.309.246	151	392.932	

WILLEMSTAD 1941

B. R. T.	Aantal Laketankers	B. R. T.	Aantal zeilschepen	B. R. T.	Aantal overige	B. R.
424.527	223	584.014	40	3.173	8	50.151
379.733	210	564.300	31	2.375	6	23.772
881.752	230	634.765	34	2.622	2	1.197
1050.231	241	644.515	34	2.669	1	5.500
1118.909	243	641.872	39	3.088	12	15.556
532.875	243	680.580	38	3.146	--	--
773.447	275	751.546	35	2.676	1	1.445
657.062	284	788.413	43	3.430	5	83.852
653.874	268	720.113	46	3.769	1	6.800
729.806	282	781.293	44	2.572	--	--
678.867	274	726.394	42	3.953	3	6.951
581.135	297	772.307	31	2.342	--	--
8.462.218	3.080	8.290.112	457	35.815	39	195.224

CARACASBAAI. 1941.

181.091	11	32.594	--	--	4	42.846
153.898	4	11.609	--	--	1	8.040
201.094	7	19.731	--	--	--	---
120.456	5	12.165	--	--	--	---
200.982	3	9.044	1	72	--	---
153.264	9	25.358	--	--	--	---
183.799	22	59.087	--	--	--	---
172.707	12	30.295	1	82	2	48.107
211.382	8	20.781	--	--	--	---
291.904	22	56.466	--	--	--	---
231.800	22	52.223	--	--	--	---
206.869	26	63.579	2	142	--	---
2.309.246	151	392.932	4	296	7	98.993

B U L L E N B A A I 1 9 4 1.

en	B. R. T.	Aantal overige	B. R. T.	Aantal Oceantankers	B. R. T.	Aantal Laketankers	B. R. T.
	3,173	8	50,151	10	72,192	1	2,696
	2,375	6	23,772	14	102,717	8	14,636
	2,622	2	1,197	8	59,565	6	12,696
	2,669	1	5,500	19	146,572	9	15,628
	3,088	12	15,556	14	100,658	8	17,131
	3,146	--	--	25	180,553	10	18,086
	2,676	1	1,445	17	121,933	9	14,149
	3,430	5	83,852	10	77,154	6	14,816
	3,769	1	6,800	9	61,126	8	16,128
	2,572	--	--	13	93,572	5	11,950
	3,953	3	6,951	10	71,022	3	3,651
	2,342	--	--	10	77,259	5	10,413
	35,815	39	195,224	159	1,164,323	78	151,980

F U I K B A A I . 1 9 4 1.

--	4	42,846		6	14,300
--	1	8,040		2	3,578
--	--	---		2	4,600
--	--	---		5	8,536
72	--	---		5	9,753
--	--	---		4	6,918
--	--	---		6	6,143
82	2	48,107		5	8,981
--	--	---		4	6,077
--	--	---		5	7,956
--	--	---		6	8,555
142	--	---		3	4,019
296	7	98,993		53	89,416