

verbetering van de infrastructuur van het Knil, van de Militaire Luchtvaart van het Knil, van de Koninklijke Marine en van de Marineluchtvaartdienst. Hij droeg er ook zorg voor dat op het terrein van de Technische Hogeschool te Bandoeng een gedeeltelijk onder de grond gelegen betonnen Algemeen Hoofdkwartier werd gebouwd dat plaats bood aan de commandanten van Zee- en Landmacht en hun staven en voorts aan de gouverneur-generaal en de algemene secretaris met enig secretariaatpersoneel. Veel aandacht besteedde de Raad aan de verbetering van de haven van Tjilatjap – duidelijk was immers dat deze aan Java's zuidkust gelegen haven van eminent belang zou zijn indien de havens aan Java's noordkust onder zware Japanse druk zouden komen te staan.<sup>1</sup>

Ook aan de luchtbescherming werd door de Staatsmobilisatieraad aandacht besteed. Onder zijn auspiciën werd om te beginnen een luchtwachtdienst opgericht: een waarschuwingdienst, gebaseerd op het telefoonnet, die uitgeoefend werd door enkele duizenden jongens van ca. zestien jaar, onder hen vele inheemsen en Chinezen. De steden kregen eigen luchtbeschermingsdiensten; er werden daar schuilloopgraven aan-

<sup>1</sup> De nogal nauwe en bochtige toegang tot de haven werd één meter uitgediept, er werden langs die toegang lichten geplaatst en op de rede werden nieuwe boeien gelegd. De bedoeling was dat grotere schepen daar voor anker zouden gaan. De aanwezige kaden en steigers waren namelijk, ook toen nieuwe, van elektrische kranen voorziene steigers waren gebouwd, niet lang genoeg en het water was daar niet diep genoeg om al die schepen in staat te stellen, aan land te meren. De vracht van de meeste zou met lichters naar de wal worden gebracht – berekend was dat daar ca. honderd lichters voor nodig zouden zijn. Eén nadeel was dat dat overladen tijd zou kosten, een tweede dat men voor de nieuwe boeien wel de zwaarste ankers had uitgekozen die in Indië aanwezig waren, maar gevreesd moest worden dat die toch niet sterk genoeg zouden zijn om op hun plaats te blijven wanneer de eb-, resp. de vloedstroom zijn kracht zou uitoefenen op de aangemeerde schepen: die zouden dan op drift raken.

De ca. honderd lichters werden in '41 naar Tjilatjap gevaren. Er verzezen aan de wal nieuwe opslagruimten en barakken, die laatste bestemd zowel voor de diensten die, als het nieuwe Tjilatjap in gebruik genomen werd, daar hun arbeid zouden krijgen, als voor de huisvesting van de tienduizend inheemse havenarbeiders die men dan tewerk wilde stellen. Voor hen waren niet alleen slaap-, maar ook eet-, keuken- en ziekenbarakken nodig. Ook dienden de loodsen die de te verwachten schepen door de toegang tot de haven moesten manoeuvreren, speciaal geschoold te worden.

Tenslotte werd het spoorwegemplacement van Tjilatjap belangrijk uitgebreid – de Staatsmobilisatieraad ging er van uit dat per dag ca. 8000 ton aan goederen moest worden vervoerd. Wenselijk was dat daartoe het 25 km lange enkelspoor-lijntje dat Tjilatjap aansluiting gaf op de dubbelsporige lijn Bandoeng–Djokjakarta, verdubbeld werd, en met die verdubbeling was men, toen de oorlog in de *Pacific* uitbrak, nog niet begonnen.