

aan de dag legden, die misschien niet alleen hiermee samenhang dat (wij wezen hier reeds op) de oorlog in mindere mate 'hun' oorlog was, maar ook met een zeker Oosters fatalisme. In van Limburg Stirums *Varen in oorlogstijd* wordt in de beschrijvingen van scheepsrampen op één plaats gesproken van 'Laskaren die als gewoonlijk geen hand uitstaken'¹; op een tweede plaats heet het: 'Indien niet op wacht, vertoefden ze voortdurend in de nabijheid der reddingboten'²; op een derde wordt van hen gezegd dat zij na een torpedering 'totaal versuft' waren.³ De Roever heeft het in zijn oorlogsgeschiedenis van de schepen van de 'Nederland' over 'de Laskaren van dek en machinekamer die niets anders doen dan huilen en bidden'.⁴ Ook hier evenwel mag men niet generaliseren. Er zijn, schrijft dezelfde de Roever, uit de groepen der Chinezen en Laskaren 'uitzonderlijke voorbeelden van solidariteit in het gevaar, en plichtsbetrachting' naar voren gekomen.⁵ Een verstandige kapitein had begrip voor de bijzondere positie van deze schepelingen. Een van de gezagvoerders van de 'Nederland' liet elke nieuwe équipage Chinezen, Laskaren of Indonesiërs apart aantreden, wees hun dan op de gevaren die zij zouden gaan lopen, maar zei ook dat, als het schip ooit verlaten zou moeten worden, de eerste stuurman en hijzelf de laatsten zouden zijn die van boord zouden gaan en dat zij dat pas zouden doen nadat zij zich er van overtuigd hadden dat er niemand meer aan boord was. Wij nemen aan dat in gelijke geest ook wel door andere gezagvoerders gesproken is. Naar verhouding zijn er onder die uitheemse zeelieden iets meer slachtoffers gevallen dan onder de Nederlandse (dat kan met het fatalisme samengehangen hebben) en er zijn wellicht onder hen ook iets meer deserteurs geweest, maar groot zijn die verschillen niet en wij leiden daaruit af dat diegenen die bij scheepsrampen leiding moesten geven, geen verschil hebben gemaakt tussen de Nederlanders en de uitheemsen – allen liepen gevaar, allen wenste men te redden.

Menig Nederlands schip is te gronde gegaan zonder dat men nadien ooit iets hoorde over de omstandigheden waaronder die ondergang zich voltrokken had of over wat er gebeurd was met diegenen die in een sloep of op een reddingvlot terechtgekomen waren. Voorzover daar wel beschrijvingen van bewaardgebleven zijn⁶, rijst er over het algemeen (er zijn enkele uit-

¹ P. 85. ² P. 150. ³ P. 161. ⁴ J. W. de Roever: *De 'Nederland' in de tweede wereldoorlog*, p. 108. ⁵ A.v., p. 45. ⁶ Men vindt een naar verhouding klein aantal in van Limburg Stirums *Varen in oorlogstijd* en in de werken over de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland' en de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij die wij af en toe citeerden – men zal een volledig en indrukwekkend overzicht krijgen in het werk over de Nederlandse koopvaardij dat K. W. L. Bezemer bezig is te voltooien.