

J.W.B. Everts

Bussum, 2 maart 1885 - 's Gravenhage, 18 augustus 1960

Met Everts is een zeer markante persoonlijkheid onder de leidende figuren van de Nederlandse scheepvaart en de Nederlandse scheepsbouw heengegaan, die bovendien als commissaris van verschillende vennootschappen, ook bij andere bedrijfstakken in Nederland, een grote invloed heeft gehad. Johannes Wienik Bernard Everts heeft zijn opleiding genoten bij de Koninklijke Marine en wel op het oude wachtschip H.M. "Wassenaar", dat tot het uitbreken van de eerste wereldoorlog in Amsterdam gemeerd lag voor het "Paleis", het commandementsgebouw op de Rijkswerf in Amsterdam. Op dit schip werden de aanstaande officieren van administratie van de Koninklijke Marine toen nog opgeleid gedurende een tweejarige opleiding. Het korps adelborsten van administratie, welke adelborsten slechts door een zilveren uitmonstering te onderscheiden waren van de adelborsten van de Zeemacht, was heel klein. De opleidingen bestonden als regel uit 3 of 4 jongelui, die daardoor een heel intensieve administratieve maar ook militaire opleiding kregen, doordat het contact met hun officieren-leraren bijzonder nauw was. Het is dan ook niet merkwaardig dat vele van de oudere officieren van administratie dit stempel hun hele leven hebben behouden en dit geldt in zeer bijzondere mate voor Everts die, ook toen hij weer in de burgermaatschappij terugkeerde, een figuur was die zelf disciplinair was en in hoge mate discipline afdwong. Hij had geleerd te gehoorzamen en geleerd gehoorzaamheid te vragen. Lang is Everts niet bij de Koninklijke Marine gebleven want reeds in 1910, dus ongeveer 5 jaar nadat hij officier geworden was, ging hij over in dienst van de Scheepsagentuur v.h. de Weduwe Daendels en Co., het lichaam dat in Nederlands Indië optrad als agent van vele stoomvaartmaatschappijen, waaronder de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij (KPM) en de Stoomvaartmaatschappij Nederland. Omstreeks 1914 richtte de Koninklijke Paketvaart in Nederlands Indië eigen kantoren op, waardoor de relatie met de Scheepsagentuur verbroken werd en daarom trad in juli 1914 Everts dan ook in dienst van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij. Bij deze maatschappij maakte hij een snelle promotie. Hij was reeds in 1921 agent van de Paketvaart in Soerabaia en werd in 1926 directeur van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij in Nederlands Indië, om in 1932 President Directeur te worden. Hij bleef dit tot 1938, dus zijn directeurs- en President-directeurs-periode viel ten dele samen met de zware crisis, die de scheepvaart van 1929 tot 1934 doormaakte. Midden in deze crisis werd hij President Directeur en op hem viel de zware last om op rigoureuze wijze bezuinigingen in te voeren bij het door de crisis zwaar getroffen bedrijf van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij. Hij heeft deze bezuinigingen doorgevoerd zonder links of rechts te kijken en alleen met het belang van de aan zijn zorgen toevertrouwde maatschappij voor ogen. De maatregelen die hij moest treffen en doorvoeren waren verre van populair. Door het opleggen van vele schepen werd een groot deel van het varend- en kantoorpersoneel overbodig, doch Everts weigerde hen te ontslaan omdat dit volgens zijn mening de crisis slechts zou verhogen; hij voerde daarom een wachtgeldregeling in. Daarnaast werden de gages en salarissen op drastische wijze verminderd. Tevens toonde Everts in deze tijd, dat zijn geest zich niet alleen met de noodzakelijke bezuinigingsmaatregelen bezig hield, doch dat hij, met vooruitziende blik, voor de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij nieuwe mogelijkheden zag en gestalte gaf.

De Koninklijke Paketvaart-Maatschappij was oorspronkelijk op het interinsulaire verkeer aangewezen, maar had in vroegere tijden reeds een paar zogenaamde buitenlijnen geopend, o.a. op Australië en van Deli naar Hong Kong en Zuid-China. Everts echter zag meer mogelijkheden en bepleitte bij de Raad van Bestuur in Nederland de opening van een lijn op Zuid-Afrika, voorlopig te bevaren met de tot oplegging gedoemde "Houtman" en "Tasman", die oorspronkelijk op Australië hadden gevaren, maar vrij waren gekomen door het in dienst stellen van de "Nieuw-Holland" en "Nieuw-Zeeland". Natuurlijk ging het in die tijd ook de KPMt niet goed en het openen

van een nieuwe lijn tussen twee gebieden, waartussen de gehele handel nog moest worden opgebouwd, zou zeker in de eerste tijd nieuwe verliezen met zich medebrengen. Na overleg met Nederland slaagde Everts er in, de Raad van Bestuur van de wenselijkheid van het openen van deze nieuwe lijn te overtuigen, en in 1931 werd dan ook met de "Houtman" en "Tasman" deze lijn naar Zuid- en Oost-Afrika via Mauritius geopend. Wat gevreesd was werd bewaarheid - er werd verlies geleden en deze verliezen werden bepaald niet met gejuich begroet. Everts zette echter niet alleen door, maar wist zijn collega's in Indië en in Holland te overtuigen van de noodzaak deze lijn met nieuwe moderne schepen te bevaren, en belichtte tevens de mogelijkheid deze lijn door te trekken naar Zuid-Amerika hetgeen in 1939 geschiedde. De motorschepen "Boissevain", "Ruys" en "Tegelberg" - genoemd naar de oprichters der KPM - werden ontworpen, gebouwd en in 1938 op de nieuwe lijn geplaatst, die in de voorafgaande jaren reeds was uitgebreid tot Shanghai, Hong Kong, Manila, Saigon, Bangkok, Singapore, Java enerzijds en Rodriguez, Mauritius, Réunion, Madagascar, Zuid-en Oost-Afrika anderzijds en die, mede door het zich langzaam oplossen van de crisis, geleidelijk aan winstgevend werd. Te zijner tijd in 1947 zou deze lijn mede de aanleiding zijn van de nauwe samenwerking van de KPM met de Koninklijke Java-China-Paketaanvaart Lijnen (Royal Inter-ocean Lines), die toen ontstond door de samenvoeging van het bedrijf der Java-China-Japan Lijn met de zogenaamde buitenlijnen der KPM. De oorspronkelijke Afrika-Lijn is daarvan één der steunpilaren geworden. Iedereen, die weet hoe het tenslotte met de bedrijven van de KPM en van de Koninklijke Java-China-Paketaanvaart Lijnen is gelopen, zal inzien dat het vruchtbare initiatief van Everts een zegen voor beide maatschappijen is geworden. In 1938 ging Everts naar Nederland en werd directeur van de Koninklijke Paketaanvaart in Amsterdam. Helaas heeft hij van deze functie, door het uitbreken van de tweede wereldoorlog, weinig plezier beleefd en bracht hij de lange oorlogsjaren niet met actief werk door, maar wel met het maken van plannen voor de toekomst na de oorlog. Het is dan ook geen wonder dat de Raad van Bestuur van de Koninklijke Paketaanvaart-Maatschappij hem in 1945 vroeg om als haar gevolmachtigde voor Australië, Azië, Afrika, Zuid-Amerika en Nederlands Indië een wereldreis te maken, op welke reis hij zeer veel goed werk deed om het bedrijf van de Koninklijke Paketaanvaart-Maatschappij zo goed mogelijk weer op gang te brengen. Hij werd in 1947 benoemd tot lid van de Raad van Bestuur van de Koninklijke Paketaanvaart-Maatschappij, in 1954 tot gedelegeerd lid, en is dat tot 1957 gebleven.

Vele maatschappijen hebben een beroep op Everts gedaan om als commissaris op te treden, zoals bijvoorbeeld de NHM, de Nederlandsche Overzee Bank, de Assurantie Maatschappij De Zeven Provinciën en de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij.

Laatstgenoemde maatschappij fuseerde in 1947 met de Nederlandse Dok Maatschappij tot de Nederlandse Dok en Scheepsbouw Maatschappij vof, waarvan Everts, door het onverwachte overlijden van de Heer D. Goedkoop Dm, in 1947 voorzitter werd. Het bedrijf van deze gefuseerde maatschappij was door de Duitsers grondig vernield en moest geheel opnieuw worden opgebouwd. De directie heeft daarbij van Everts grote steun ondervonden, en ook bij de latere uitbreidingen die nodig werden doordat de schepen na de oorlog een even onverwachte als reusachtige groei vertoonden. Er moest een nieuw dok komen, ligplaatsen voor schepen die in reparatie kwamen, terwijl ook de machinefabriek geheel moest worden gemoderniseerd en daarbij aanzienlijk uitgebreid. De lastechniek leidde tot een geheel nieuwe wijze van scheepsbouw, de zogenaamde sectiebouw, die wederom tot gevolg had dat een grote lasloods moest worden gebouwd en de gehele scheepsbouwloods moest worden gemoderniseerd. De grote tankschepen, die na de tweede wereldoorlog ontstonden, werden te dele voortgestuwd door turbine-installaties, hetgeen wederom de noodzakelijkheid meebracht om turbines en hoge druk waterpijpketels in eigen bedrijf te vervaardigen. Al deze nieuwe activiteiten vorderden grote bedragen, bedragen van een omvang waarvan de scheepsbouwmaatschappijen voor de oorlog niet hadden gedroomd. Everts heeft deze hele ontwikkeling niet alleen meegemaakt maar ook mede gestimuleerd. Tot zijn dood bleef hij voorzitter van de Raad van Commissarissen en nog geen maand voor zijn dood bezocht hij nog het bedrijf dat zo zeer zijn liefde had gekregen.

Een merkwaardige activiteit van Everts na de oorlog was zijn optreden, op verzoek van het Departement van Economische Zaken, als gedelegeerd commissaris van de Fokker fabrieken. Ook deze fabrieken maakten na de oorlog een heel moeilijke periode door. Eerst een fusie van Fokker, Aviolanda en de afdeling vliegtuigbouw van de Schelde; daarna ontbinding van deze fusie, terwijl ook de directie ten dele wegging, waardoor het bestaan van de Fokker fabrieken wel heel erg onzeker begon te worden. De Regering had toch wel, ook met het oog op de militaire voorbereiding in Nato-verband, behoefte aan een eigen vliegtuigfabriek, die weliswaar in hoofdzaak in licentie bouwde maar toch Nederland een zekere mate van onafhankelijkheid gaf, terwijl zij bovendien een grote aandeelhoudster van de Fokker fabrieken was door confiscaties van Duits aandeelbezit. Onder deze omstandigheden werd Everts in 1949 aangezocht op te treden als gedelegeerd commissaris. Toen waren de eerste opdrachten tot het bouwen van jagers voor de Koninklijke Marine ontvangen en Everts heeft met de toenmalige directie van de Fokker fabrieken zijn hele persoonlijkheid ingezet om de productie op gang te brengen, terwijl hij tevens aan de bouw van de nieuwe fabriek op Schiphol een grote stoot gaf, o.a. door relaties in de financiële wereld de financiering van deze nieuwbouw mogelijk te maken. Toen de fabriek klaar was heeft hij zeer veel gedaan, natuurlijk met behulp van de bij Fokker aanwezige experts en directie, om de productie te systematiseren. Everts bleef gedelegeerd commissaris tot 1953 toen de Fokker fabrieken overgingen in handen van nieuwe aandeelhouders en een nieuwe bestuursvorm werd gevonden. Hoewel Everts zich niet veel in openbare functies heeft bewogen vond de Nederlandse Regering toch aanleiding, door zijn succesvolle economische activiteiten, hem te benoemen tot Officier in de Orde van Oranje Nassau en tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw. Er is met Everts een groot Nederlandse ondernemer heengegaan.

F. de Boer

Bron: *Economisch-Historisch Jaarboek* 28 (1961) 288-291.