

Voorlichtings- en verbindingsorgaan voor het personeel van de

Koninklijke Paketvaart-Maatschappij

No. 10 ♦ 5 MAART 1946

Wat ons te doen staat

„Wat staat ons te doen?” — dit was de vraag, die ons gedurende de interneering veelal heeft beziggehouden, zoodra wij onze gedachten lieten gaan over het werk, dat na afloop van den oorlog te verrichten viel. Wij maakten plannen, wij overwogen veranderingen, wij voelden de behoefte aan verbeteringen, maar wij stuitten steeds op de moeilijkheid, dat wij niet precies wisten hoe onze maatschappij er na den oorlog aan toe zou zijn en over welke middelen, personeele zoowel als materiele, wij zouden kunnen beschikken.

Thans kunnen wij, met beter inzicht van den werkelijken toestand, deze vraag nogmaals onder de oogen zien en trachten haar in groot verband te beantwoorden. Onze verliezen aan personeel zijn, zoowel kwantitatief als kwalitatief, groot en zwaar. Tot nu toe is bekend dat wij circa 300 leden van ons personeel in den oorlog hebben verloren, terwijl van meerdere personen het lot nog niet bekend is. Deze verliezen strekken zich uit over alle geledingen van ons personeel. — De lichamelijke en geestelijke gesteldheid van de overlevenden leek aanvankelijk mede te vallen ondanks de ellende, ontbering en mishandelingen, die krijgsgevangenen en geïnterneerden hadden moeten doorstaan. Toen in het begin velen zich kwamen melden, met groote bereidheid en lust om weer aan den slag te gaan, kreeg men den indruk, dat zij daartoe ook in staat waren. De ervaring echter, die daarmee is opgedaan, heeft uitgewezen dat voor de meesten een lichamelijke en geestelijke opfrissing buiten Indië noodzakelijk is. En dit moet voorgaan boven alles, want indien wij de K.P.M.-organisatie goed willen opbouwen dan moeten wij in de eerste plaats kunnen beschikken over personen, die gezond van lichaam en frisch van geest zijn en die zich bevrijd voelen van de zorgen en lasten, die de oorlog hun gebracht heeft. Dit is onze allereerste taak.

Onze verliezen aan materieel zijn eveneens groot en zwaar. Van de vloot ging ca. 70% van het aantal schepen en ruim 50% van de totale tonnage verloren. De K.P.M.-verliezen behooren tot de hoogste van de koopvaardijvloot onder Nederlandsche vlag. Sedert de capitulatie werd een aantal schepen, dat verloren gewaand was, teruggevonden. Dit is een meevaller, waaraan echter geen te groote waarde mag worden toegekend, omdat het meeren-deel dezer schepen slecht is onderhouden en belangrijke zoowel als langdurige herstellingen moet ondergaan. Het voor de vaart in den Archipel onmisbare drijvend materiaal zooals prauwen, lichters, sleepboten, motorboten etc. is bijkans geheel verloren gegaan, althans zoek. Onze haven-etablissemten zijn zwaar beschadigd; in Soerabaia staat niet meer dan ruim 1/3 van onze goedangs overeind, Tg. Priok is er beter afgekomen, althans het Zuidelijke deel van het Westerboord; te Makasser zware schade op de Julianakade en ook de Wilhelminasteiger is behoorlijk gehavend; de schade te Belawan is nog niet in vollen omvang bekend, in 1942 reeds werden de meeste loodsen door ons zelf vernield.

Onze werkplaats te Priok staat er nog voor het grootste deel, maar is beroofd van alle gereedschappen en een deel der werktuigen. De loodsen van de Magazijns- en Proviantdiensten zijn goeddeels verdwenen of in onbruikbaren staat.

Inventarissen van kantoren zijn weg en onze archieven werden verbrand of weggesmeten.

Een ander kostbaar bezit, de Parapattanmijn, is kort voor de capitulatie systematisch door de Japanners vernield.

Dit korte en zeker niet volledige overzicht moge een weinig opwekkend beeld geven, maar het is noodig om zich te realiseren, wat ons te doen staat. Men mag daaruit echter niet concludeeren, dat de K.P.M. lamgeslagen is en zich moeilijk kan oprichten. Ook wij hebben persoonlijk zware klappen te verduren gehad, werden soms lamgeslagen maar wisten ons weer op te richten.

En wat staat ons dus te doen? Het antwoord is: „hetzelfde wat wij gedaan hebben” nml. de tanden op elkaar zetten, koppig volhouden, niet uit den weg gaan voor moeilijkheden.

Onze eerste taak moet zijn het herstel van de door de K.P.M. geleden oorlogsschade. Dit behoeft niet te zijn een dadelijke en volledige terugkeer naar den toestand van onze organisatie vóór den oorlog, maar wel moet dit zijn het vaststellen en het verwerven van de ontbrekende middelen, die noodig zijn om onze positie als groot verkeerslichaam te herstellen.

Daarbij zal rekening gehouden moeten worden met veranderde inzichten, met nieuwe technische mogelijkheden, kortom met de eischen des tijds, maar er bestaat geen aanwijsbare reden om te veronderstellen, dat de K.P.M. een minder belangrijke functie heeft te vervullen dan voorheen het geval was. Onze leidende gedachte en onze vaste wil moet zijn om dit doel te bereiken door eigen kracht, met eigen inspanning en zoo noodig met ons zelf opgelegde opofferingen, teneinde een gezond en bovenal onafhankelijk bedrijf te verkrijgen.

Om deze taak te verlichten en te volbrengen zullen soberheid en eenvoud in alle geledingen van ons bedrijf betracht moeten worden en dat zal aanvaard moeten worden door een ieder, die het belang van zichzelf en tevens dat van onze Maatschappij wil dienen.

Bij al wat wij hebben verloren, moeten wij bedenken dat de arbeidswil en de mankracht de onmisbare en tevens de domineerende factoren zijn voor het welzijn van het bedrijf. Zonder deze bereiken wij niets, — met deze zal alles slagen. —

V.D.

Waardeering

Wij kregen inzage van onderstaanden brief, die in Augustus 1945 gericht werd aan Gezagvoerder G. Booy aan boord van de „Fort Amsterdam.” Een dergelijk spontaan blijk van waardeering meenden wij aan de vergetelheid te moeten ontrukken; de brief spreekt voor zichzelf, wij drukken dezen daarom af zonder verder commentaar.

16 August 1945.

Office of the Base Transportation Officer.

Captain G. Booy,
S.S. Fort Amsterdam.

My dear Captain Booy,

It is indeed a pleasure to welcome you and the men of your ship here at San Fernando. I cannot help but reflect back over the past three years and recall how many other times we welcomed you in other ports when you sailed the Sibigo, the Japara, and the Balikpapan.

Those ships did a wonderful service for the Armed Forces of the United States and there can be no denial that you were directly responsible for the service.

If we could have received the same interest and cooperation from all other ships carrying Army cargo during those days it would have made our job a lot easier.

We should like to do everything possible to make your short stay here a comfortable one, Captain. Our regards are extended to you and your crew. The K.P.M. Lines are fortunate to have men of your experience and caliber in command of their ships.

Sincerely yours,
J. J. O'CONNOR,
Lt. Colonel, T.C.,
Base Transportation Officer.

Ons tiende nummer: een mijlpaal!

Heden schrijven wij voor het eerst het nummer van ons blad in dubbele cijfers, en Uw redacteur wil met U te zamen eenigen tijd stilstaan bij het jonge verleden van ons orgaan. Kort voor de Kerstdagen van het vorige jaar gaven wij onze aankondiging uit. Wij omljnden toen vaag een beeld voor de toekomst. Thans mogen wij wel aannemen, dat wij het geheele Paketvaartpersoneel bereiken, al breiden wij telkens onze oplage uit in verband met binnenkomende aanvragen. Wij weten dus, dat we gelezen worden. Maar toch is de redactie ons niet meegevallen. Zeer goed zien wij in, dat een huisorgaan als „De Uitlaat” voor allen iets nieuws is en dat men er wat onwennig tegenover staat. Doch wij moeten nu langzamerhand wel aannemen, dat men meer dan uit onze aankondiging begrijpt, waar dit blad naar toe wil groeien. Van den aanvang af hebben wij om wederkeerigheid gevraagd. Ons eerste doel om van voorlichting te dienen kan zonder de medewerking van de lezers desnoods nog wel worden bereikt, maar de tweede doelstelling, volgende uit de omschrijving van ons blad: het vormen van een verbinding tusschen het personeel onderling, kan niet anders dan met hulp van de lezers worden verwezenlijkt.

Men heeft ons voorspeld, dat wij een stroom van brieven moesten verwachten; deze prognose is niet uitgekomen. Toch leeft er veel onder onze mensen, dat nog niet tot uiting wordt gebracht, dat is ons wel gebleken uit de weinige reacties, die wij ontvingen en uit eenige mondelinge mededeelingen. Doch de groote groep wacht af en voor hen moet ons blad daarom tot dusverre een teleurstelling zijn. Wij kunnen in deze zaken niet openlijk genoeg zijn, en daarom benutten wij deze mijlpaal als een gelegenheid tot zelfcritiek op het tot nog toe gebodene. Om alle misverstand te voorkomen merken we allereerst nog op, dat, behalve de artikelen, die door de ondertekening blijk geven van bepaalde inzenders afkomstig te zijn, alle ongeteekende artikelen „van de redactie” zijn. Een enkele maal voorzien wij een zeer persoonlijk getint stuk van onzen

vollen naam of een initiaal. Verder heeft de Directie tot dusver den inhoud van het blad niet van te voren gelezen; over de richtlijnen, die ons zijn verstrekt hebben wij U in ons 5e nummer voorgelicht.

Persoonlijk hopen wij, dat deze werkwijze gehandhaafd kan blijven, maar als de lezer zich nu even indenk, wat op deze wijze de taak van een redactie is, dan zal het hem wel duidelijk zijn, dat wij zonder hulp van de leden van ons personeel wel een weinig in den blinde rondtasten. Het resultaat is dan ook geweest, dat wij veel in het verleden hebben verwijld en omtrent de toekomst onze uitingen nogal aan de vage zijde moesten houden. Hier spitsen de wachters de ooren. Men verwacht een scherpere omschrijving van de toekomst van ons! Wij geven U gelijk; daarom hebben wij alles, wat de toekomst van het personeel verduidelijkt met zooveel genoegen geplaatst, men denke slechts aan de circulaire omtrent de inkomsten van het personeel. Doch wij zijn het met U eens, dat nog veel meer vraagstukken behandeld moeten worden. Hier zien wij echter de fout van de wachters: de behandeling van al die vraagstukken moet niet alleen komen van de zijde van de Directie maar ook van U, in het bijzonder zelfs van U. Want wie het goed meent met de wereld van de toekomst, die bouwt actief mee en wacht niet tot anderen met de plannen komen. Critiek is nog altijd gemakkelijk maar het zelf ontwerpen van een voorstel blijft moeilijk. Niets komt vanzelf; alles moet op gang gebracht worden onder het overwinnen van weerstand; actief mee opbouwen brengt verantwoordelijkheid met zich mede. Wij moeten allen uit onze dekking komen en vertellen wat wij willen. De organisaties in onze maatschappij, of dat nu ambtelijke instanties zijn of particuliere, vormen in den kern niets dan coöperaties van velen om gezamenlijk te komen tot bevrediging van hun behoeften, voor het bereiken van geluk en welvaart voor de samenwerkende leden. In dien zin zit er niets revolutionairs in om te zeggen, dat al die onderdeelen van onze menschenmaatschappij ons aller eigendom zijn en dat wij dus den plicht hebben die *tezamen* op te bouwen en mee te organiseren. Voor dien plicht vragen wij heden Uw aandacht. Laat het organiseren van Uw werk niet aan anderen over om dan later kritiek uit te oefenen als U meent dat het anders moet, maar stuw, bouw mee, eerlijk, zonder specifiek eigenbelang, en laat ons dan *tezamen* over de toekomst praten.

„Maar, daarvoor is noodig vrije meeningsuiting in ons orgaan, en het „Ingezonden Stuk” als zoodanig wordt niet geplaatst!” Wij zouden den inzenders, die hun gedachten verwerkt zagen in de artikelen van vorige nummers, willen vragen of ook op deze wijze hun stukken niet tot hun recht zijn gekomen. Wat wij van U vragen is geen journalistiek werk, maar alleen de uiting van Uw gedachten; het daaraan geven van den juiste vorm nemen wij gaarne op ons; wij moeten wat te bespreken hebben, wij moeten houvast hebben aan onzen lezerskring, willen we werkelijk naast onze taak als voorlichtingsorgaan, ook de zoo gewenschte onderlinge binding kunnen leggen.

Intusschen hebben wij uit het verleden stof genoeg om te behandelen; er is nog alle gelegenheid om ons blad de juiste plaats in Uw harten te doen vinden. Wij zullen U in onze eigen artikelen blijven wijzen op de voornaamste zaken in de ontwikkeling van de wereld, die ons van belang voor onze Maatschappij lijken en voorloopig gaan wij dus verder op den ouden voet.

Echter hebben wij bij dezen eersten mijlpaal toch nog een speciaal goed bericht voor U. Ons kantoor te Amsterdam doet momenteel moeite om ons blad in Nederland in een groot aantal exemplaren te doen drukken. Zoolang drukken in Indië nog niet mogelijk is blijven wij de beperkte verspreiding op stencil, thans reeds in circa 400 exemplaren, handhaven, maar achteraf zal ieder, die dit wenscht, een gedrukt nummer toegezonden krijgen om te bewaren. Voor een behoorlijke verzorging van de expeditie van de gedrukte „Uitlaat” willen wij een eigen adreslijst

aanleggen. Wij verzoeken daarom iedereen, die t.z.t. een gedrukt exemplaar voor eigen bezit wenscht te ontvangen ons duidelijk naam en adres toe te zenden; wij zorgen dan voor de rest. Agentschappen, schepen, kantoren kunnen ons verzamelijsten toezenden waarop echter naam en functie van elken lezer moeten voorkomen. Alleen aan degenen, die zich op deze wijze laten registreren zullen wij t.z.t. de gedrukte exemplaren toezenden. Zoowel voor Uw als ons gemak het bekende verzoek: Doe het direct!

En hiermede richten we het hoofd weer voorwaarts — wanneer ons het hart opnieuw tot spreken dringt, dan zullen wij niet nalaten bij een volgenden mijlpaal voor een terugblik halt te houden.

In aansluiting op de Circulaire no. 2 voor het geheele personeel van de K.P.M., maakte de Directie per circulaire no. 5 dd. 22 Febr. 1946 het volgende bekend:

„Met referte aan circulaire voor het geheele personeel der K.P.M. no. 2 sub I, deelen wij hierdoor mede, dat zij die zich vóór 1 April a.s. niet gemeld hebben om weer te werk gesteld te worden, zullen geacht worden van 15 Augustus 1945 af, niet meer in onze dienst te zijn. Is men niet in de gelegenheid zich ten hoofdkantore of bij één der agenten te melden, dan kan dit schriftelijk geschieden. Toont men op een lateren datum aan, niet in de gelegenheid te zijn geweest zich vóór 1 April te melden, dan is het bovenstaande op betrokkene niet van toepassing.”

„Voorts wordt met ingang van 1 Maart a.s. een wachtgeldregeling ingevoerd, welke nog niet in details is uitgewerkt, doch waaromtrent thans reeds het volgende kan worden medegedeeld:”

„Aan een ieder, die zich vóór 1 April a.s. gemeld heeft, doch die nog niet te werk gesteld kan worden, om welke reden ook, zal een wachtgeld worden uitgekeerd van 60% van de eerste f 500.— inkomsten of minder en 40% van de eventueel daarboven genoten inkomsten, met een maximum van f 750.— per maand.”

„Van deze regeling zijn uitgezonderd:

- Opvarenden, bestemming wachtend, als zoodanig uitdrukkelijk door ons aangewezen.
- In RAPWI-verband evacueerenden, met ingang van den datum volgende op dien van embarkement.
- Alle verlofgangers.”

„Ter voorkoming van misverstand voegen wij hieraan nog toe, dat degenen, die reeds te werk gesteld zijn en vóór 15 Augustus 1945 in vasten dienst waren, van genoemden datum af, volle inkomsten zullen genieten, terwijl zij die niet te werk gesteld worden, doch zich vóór 1 April 1946 zullen hebben gemeld over de periode van 15 Augustus 1945 tot 1 Maart 1946 eveneens volle inkomsten zullen genieten.”

SCHEPEN, DIE HET LEVEN LIETEN

VIII. m.s. „Togian”

Het m.s. „Togian” arriveerde in convooi verband ongeveer met daglicht op 12 Febr. 1942 te Timor Koepang. De schepen ankerden in volgorde: m.s. „Tobelo”, m.s. „Togian”, Hr. Ms. „Evertsen”, dicht onder de kust. De Gezagvoerder van de „Tobelo” ging naar den wal en kwam zeer spoedig eenigszins opgewonden terug: „Om circa 8 uur wordt een groot bombardement verwacht; ik moet met mijn equipage mijn schip direct verlaten; wij worden aan den wal ondergebracht.” De „Togian” moet trachten het eiland Roti te bereiken. — Wij hieuwden het anker en gingen op weg. De order van Handelsbescherming bleek onuitvoerbaar te zijn, daar wij om 8 uur nog lang niet één der baaien van het eiland Roti hadden bereikt. Bij een Japanschen aanval op Koepang zou er, met een lading vliegbenzine en dynamiet en als eenige bewapening de Lewis-vliegtuig-mitrailleur, van ons schip niet veel terecht zijn gekomen. Gelukkig bleef de Jap verre.

De navigatie werd ten zeerste bemoeilijkt, omdat wij over geen enkele zeemansgids of zeilaanwijzing beschikten. Wij kwamen niettemin behouden voor anker in een baai, waar reeds een K.P.M.-schip lag, waarvan de bemanning, op advies van het Bestuur te Koepang, op de rotsen woonde. Ik gaf mijn equipage eveneens de gelegenheid om desgewenscht op de rotsen te verblijven. Op 17 Februari om half 7 des avonds kregen wij via de amusements-radio order van C.Z.M. om weder te trachten Koepang te bereiken. Wij manoeuvreerden in het donker, met stijve bries en Gods hulp, de baai uit. Te Koepang kregen wij order te verstoomen naar Tenau. Hier lag een Engelsch schip in lossing, dat zwaar bewapend was, terwijl op de kust, bemand met Engelsche soldaten, nog 4 Egg-egg-guns waren opgesteld. Op den wal heerschte een sombere stemming. De Plaatselijke militaire Commandant raadde ons aan, om onder de rotsen te verblijven, met het oog op de dagelijkse bombardementen. Wij besloten uitsluitend 's nachts ons schip te lossen. Toen wij den tweeden avond juist met werken begonnen waren, kwam een Inlander in opgewonden stemming aan boord, met een briefje, waarop stond, dat 19 schepen van onbekende nationaliteit Straat Semau waren ingevaren en dat de aanval op Timor was ingezet. Dit veroorzaakte onder de aanwezige koelies een „sauve-qui-peut” naar de lichters. Wij begaven ons met de booten naar den wal; daar heerschte een geweldige paniek. Met een Australische truck kon het grootste deel van den état-major naar Koepang komen; aldaar waren echter geen nadere bijzonderheden omtrent den aanval op Timor bekend. Wel werd door klokkenluiden aangegeven, dat de bevolking naar het binnenland moest evacueeren.

In den loop van den dag belden wij verscheidene malen den Chef van de Handelsbescherming op om orders. Tegen 6 uur, toen de stad Koepang vrijwel geëvacueerd was, kregen wij eindelijk order om ons schip tot zinken te brengen. Met de auto van den Chef van Handelsbescherming begaven wij ons op den terugweg naar Tenau. Bij de eerste groote brug werden wij door een korporaal van het Corps Mariniers gewaarschuwd, dat hij de brug moest opblazen, zoodat wij niet terug konden gaan. Daar hij de lont in de hand had, verzocht ik hem mij deze lont mede te geven en mij te wijzen hoe de lading moest worden onstoken. Aldus geschiedde en wij vervolgden de reis. Dichtbij Tenau werden wij wederom aangehouden door een patrouille, die ons vertelde, dat niemand verder mocht, omdat de te Tenau opgeslagen benzine en dynamiet vernietigd zou worden. We besloten ten einde raad maar weer terug te keeren, totdat ik opeens een idee kreeg en den sergeant van de patrouille wist te overtuigen, dat de ontploffing maar van korten duur kon zijn en dat daarna het gevaar geweken was. De sergeant weifelde. We besloten te wachten, hoorden even later een ontploffing en wisten van den sergeant gedaan te krijgen, dat we mochten doorrijden. Te Tenau aangekomen zagen wij een klein opslagplaatsje hevig branden, waardoor wij den indruk kregen, dat e.e.a. niet in orde was. Nadat wij waren uitgestapt, lieten wij den chauffeur terugrijden en kort daarop volgde een ontzaglijke ontploffing; een hemelhooge vuurzee, binten en balken, ijzer en drums, vielen en vlogen om ons heen, terwijl het haast onmogelijk was in de heete lucht adem te halen. Daarna spoedden wij ons den steiger op.

Aan het einde van de steiger waren al onze sloepen tot zinken gebracht. Eén sloepje van de G.M. was echter nog onbeschadigd; daarmee voeren wij naar boord. Drie Japansche jagers vlogen laag over ons, zonder ons te zien. Het vlammengeraas aan den wal werd als een donder door de scheepshuid weerkaatst, wat ten onrechte den indruk wekte, of nieuwe vliegtuigen naderden. Wij begaven ons aan boord, vernielden de vliegtuig-mitrailleur en zetten de buitenboordskranen open, waardoor het m.s. „Togian” gelijklastig begon te zinken. Wij grepen nog eenige eigendommen en wapens en begaven ons weder in het sloepje, doch werden toen plotseling onder vuur genomen. Wij zwaaiden met een hemd, maar toen een mitrailleur

werd ingezet en de kogels ons om de ooren vlogen, dachten wij met een Japansche patrouille te doen te hebben en begaven ons te water. Toen wij aan den wal kwamen, bleek een Hollandsche afdeeling Infanterie bezig te zijn om de K.P.M.-waterboot tot zinken te brengen. Wij bevonden ons tusschen de waterboot en de soldaten in en daardoor leek het of wij onder vuur waren genomen. Wij gaven aan deze soldaten de lont voor de brug op den weg van Tenau naar Koepang en vertrokken. Toen wij te Koepang de brug bij het havenkantoor naderden, zagen wij daar iemand met de hand zwaaien en hard wegloopen. Wij sloegen haastig rechts een zijstraat in en meteen ging de brug de lucht in, de stukken vlogen om de auto. Wij kalmeerden den chauffeur, reden Koepang binnen over een andere brug, die achter ons ontplofte, en meldden het tot zinken brengen van het m.s. „Togian” aan het Hoofd van de Handelsbescherming.

IX. s.s. „Bintoehan”

In den morgen van den 1sten Maart, om \pm 7 uur, werden wij verkend door een Japansch water-vliegtuig, en eenigen tijd later kwam een Japansche oorlogsbboot in zicht met eenige vlaggeschepen op, waarvan de beteekenis echter niet te onderscheiden was. Wij voeren door, doch daarop loste het oorlogsschip een schot. Nu stopten wij en gingen in de booten. Na eenigen tijd werd ons duidelijk gemaakt, dat we langszijde van het oorlogsschip moesten komen; aldaar werd de Gezagvoerder voor de keus gesteld, te gehoorzamen aan den Japanschen commandant of met zijn geheele bemanning gefusilleerd te worden. Hij koos het eerste, zwoer gehoorzaamheid en kreeg opdracht om naar Bali op te stoomen. Kort hierop verscheen een vliegboot van de K.M., waarna de Japansche oorlogsbodem verdween. De heele bemanning kwam aan boord van de „Bintoehan” terug. De motorboot en een sloep, die wij hadden mogen behouden werden opgezet en om ongeveer 10 uur voeren wij verder.

De Gezagvoerder meende door den afgedwongen eed niet gebonden te zijn, zoodat wij overeenkwamen, als er zich niets bijzonders voordeed, de „Bintoehan” op den 3en Maart te laten zinken. Er was geen prijsbemanning aan boord gezet, doch de Gezagvoerder had geschreven orders ontvangen, waarin o.a. vermeld was, dat onze bewegingen door de Japansche Marine zouden worden nagegaan. In den middag van den 3en Maart werd de bemanning ingelicht en nadat zij daarmede accoord waren gegaan, werd het s.s. „Bintoehan” om 18.30 tot zinken gebracht. De bemanning kwam met beide sloepen op de Zuidkust van Java aan wal, van waaruit met autobussen Malang werd bereikt.

De Gezagvoerder, de dd. 1ste stuurman H. J. van Dijk, heeft hiermede een groot risico genomen en zijn beslissing zou hem, indien hij later door de Japanners ontdekt was geworden, zeker het leven gekost hebben. Daar ontkomen naar Australië onmogelijk was, is echter ongetwijfeld de gekozen oplossing de meest juiste en de flinkste geweest.

De verliezen van de Nederlandsche tanker-vloot. (naar „Fairplay”)

La Corona Petr. Mij. bezat 36 schepen, totaal 261.673 ton, verloren 36%;
Curaçao Scheepvaart Mij. bezat 37 schepen, totaal 100.260 ton, verloren 10%;
Maas Stoomschip Mij. bezat totaal 54.419 ton, verloren 61%;
Petr. Industrie Mij. bezat 3 schepen, totaal 26.000 ton, verloren 100%;
Ned. Kol. Tankvaart Mij. bezat 4 schepen, totaal 16.000 ton, verloren 100%;
N. I. Tankstoomboot Mij. bezat 22 schepen, totaal 78.200 ton, verloren 60%.

Bezitsvordering schepen 1942

Alhoewel dit artikel geen aanspraak op actualiteit kan maken, nu het Besluit tot bezitsvordering van schepen begin Maart a.s. ophoudt van kracht te zijn, zal het niettemin den lezers wellicht interesseeren eens te weten op welke wijze de taak van de Nederlandsche en Nederlandsch-Indische koopvaardijvloot in de afgelopen oorlogsjaren georganiseerd is geweest.

Zooals men zich misschien zal herinneren, werd dadelijk na het uitbreken van den oorlog met Japan in December 1941 de Ned.-Indische koopvaardijvloot (en daaronder vielen niet alleen de schepen van de specifieke Indische scheepvaartmaatschappijen als K.P.M. en J.C.J.L., maar ook de talrijke schepen van de S.M.N., R.L. en andere Nederlandsche maatschappijen, die na de bezetting van Nederland in Indië waren gedomicilieerd) bij besluit van den Gouverneur-Generaal door de Indische Regeering „in gebruik genomen”. Wat de Indische Regeering onder die ingebruikneming precies verstond, is door de snelle opeenvolging der oorlogsgebeurtenissen nooit precies bekendgemaakt. In feite was de evacuatie ten aanzien van de schepen der K.P.M. deze, dat de Regeering (Bureau Zeeverkeer) besliste welke havens moesten worden aangelopen en welke lading daar moest worden gelost en/of ingenomen, terwijl de verdere exploitatie der schepen geheel in handen der K.P.M. was.

Na de bezetting van Ned. Indië kwam deze ingebruikneming der schepen door de Indische Regeering vanzelfsprekend te vervallen. Daarop is in Juni 1942 de Nederlandsche Regeering te Londen tot bezitsvordering van de geheele Nederlandsche (inclusief de voormalige Ned.-Indische) koopvaardijvloot overgegaan. Krachtens het desbetreffende besluit werd de exploitatie der schepen over drie instanties verdeeld; t.w.:

1. de bewindvoerders
2. de managers
3. de operators.

Krachtens het bezitsvorderingbesluit werd de Ned. Regeering „bezitter” van de schepen. De oorspronkelijke eigenaars-reederijen bleven op papier eigenaresse van haar schepen, doch de feitelijke reeder was de Ned. Regeering, voor wier rekening en risico de exploitatie der schepen geschiedde.

De Ned. Regeering beschikte echter zelve niet over de noodige organisaties voor de daadwerkelijke exploitatie der schepen. Zij beperkte zich tot het houden van controle en toezicht door middel van het Ministerie van Scheepvaart te Den Haag en de vertegenwoordigers van dat ministerie in de groote havens. Dit apparaat heette de „bewindvoering”.

Het „beheer” der schepen geschiedde door de z.g. „managers”. Deze waren o.m. belast met onderhoud, reparaties, uitrusting, proviandeering, bunkering, drink- en ketelwatervoorziening, bemanningszaken enz., m.a.w. de managers zorgden er voor, dat de schepen bedrijfsklaar waren. Uit de gegeven opsomming blijkt, dat het hier ging om werkzaamheden, waarin bijzonderlijk de oorspronkelijke — thans „papieren” — eigenaren deskundig werden geacht en deze eigenaren werden dan ook steeds als „managers” aangewezen. De exploitatie der schepen in engeren zin was opgedragen aan de zgn. „operators”. Zij behandelden het meer commercieele gedeelte: ladingcavassen, passagiers-boeken, belading en lossing, claims, aanstelling haven-agenten, reisinstructies voor de kapiteins, in- en uitklaring enz. Voor deze werkzaamheden was kennis van een bepaalde trade en bepaalde havens een voordeel en daarom werd als operator van een bepaald schip aangewezen een maatschappij, die op de vaart, waarvoor dat schip wordt ingelegd, die speciale kennis bezat. Management en operatorship konden dus samengaan, doch het behoeft niet. Werdt b.v. een schip van de R.L. ingelegd op de vaart Java-Holland, dan was de Lloyd manager en operator,

doch indien een K.P.M.-schip op die route wordt geplaatst, dan was de K.P.M. daarvoor manager, de S.M.N. b.v. operator. Werd een H.A.L.-schip ingelegd voor een reis van de Westkust van Amerika naar Australië, dan was de Holland Amerika Lijn manager, een Amerikaansche scheepvaart-maatschappij operator.

Wat de financieele zijde van de regeling betreft, deze was aldus: Alle inkomsten vloeiden in en alle uitgaven werden gedaan uit het Scheepvaartfonds, een regeeringsinstelling. De Ned. Regeering als feitelijke reeder, betaalde de kosten voor gages, onderhoud, reparatie, uitrusting, approviandeering, bunkers, verzekeringen enz. enz., terwijl zij voorts aan de reederijen een vergoeding toekende voor het afstaan der schepen, waaruit de reederijen in de eerste plaats haar afschrijvingen en verder nog andere kosten moesten bestrijden. Managers en operators dienden de rekeningen hunner uitgaven bij de bewindvoering ter goedkeuring in, terwijl zij eventuele ontvangsten aan deze instantie moesten afdragen. Voor allerlei uitgaven hadden de managers en operators de voorafgaande goedkeuring van de bewindvoering noodig.

DE KOE

Mededeelingen voor evacueerenden

Menigeen, die genoodzaakt was om t.g.v. den gezondheidstoestand, hetzij van zichzelf of van één of meerdere leden van zijn gezin, naar Nederland te evacueeren, heeft zich afgevraagd wat, na ommekomst van zijn evacuatieverlof, zijn toekomst zou zijn, meer speciaal wat heruitzending naar Indië betrof. Wat het Paketvaartpersoneel betreft heeft de in ons blad uitvoerig becommentarieerde Circulaire No. 3 van 21 Jan. j.l. de noodige toelichting gegeven. Over den terugkeer naar Indië wordt daarin niet zoo heel veel gezegd; slechts wordt voortdurend gesproken over „verlof”, hetgeen in het algemeen heruitzending insluit.

Tot de Regeering zijn ter zake verschillende vragen gericht en naar aanleiding daarvan mochten wij een uiteenzetting ontvingen, die wij a.v. samenvatten:

De bepalingen, krachtens welke gewezen krijgsgevangenen en geïnterneerden door de zorg van de overheid naar Nederland worden gebracht, vormen niets meer dan een *evacuatie-regeling*; in het bijzonder mag daaraan door niemand het karakter worden toegekend van een *verlofsregeling*. De taak, die het N.I. Gouvernement te dezer zake op zich heeft genomen bestaat in het doen vervoeren van de evacueerenden naar het moederland. Zij acht deze taak echter niet volbracht, zoodra zij daar zijn aangekomen, maar zij heeft zich ook voor oogen gehouden, dat de mogelijkheid moet worden geschapen om zich aan te passen aan de toestanden in Nederland, waarvoor de bekende financieele regeling is ontworpen. Hiermede wilde echter niet gezegd zijn, dat betrokkenen met *ziekte- of herstellingsverlof* in het moederland zijn aangekomen en daaruit volgt, dat het Gouvernement geen enkele garantie kan geven voor terugkeer naar deze gewesten.

Ten slotte zullen de arbeidskracht en de personeelsbehoeften hier te lande beslissen over de vraag wie voor wederuitzending naar Indië in aanmerking komt en deze overwegingen zullen gelden zoowel voor overheidsdienaren als voor particuliere werkgevers. Het zal een ieder duidelijk zijn, dat de huidige omstandigheden, nog geen enkele uitspraak over de toekomstige gedragslijn mogelijk maken. Indien echter de zaken in deze gewesten de richting nemen, die de Regeering hoopt en wenscht, dan zal er aan gezonde en ervaren werkkrachten binnen afzienbaren tijd in Indië groote behoefte bestaan. De Regeering zou in dat geval een ruim standpunt willen innemen en met behulp van credieten geschikten werkers den terugkeer willen vergemakkelijken. Wat het karakter van steun betreft, dat aan de evacuatieregeling moest worden gegeven, te dien opzichte bevinden de gesteunden in Nederland, die niet blijvend op een grooten werkgever of op de overheid kunnen terug-

vallen, zich in hetzelfde geval als de thans hier te lande gesteunden, nml., dat deze steun slechts van beperkten tijdsduur kan zijn. Na afloop daarvan ligt het vraagstuk van de voortzetting van hulp aan hen, die geen middelen van bestaan hebben, op ander gebied, dan op dat van een evacuatieregeling.

Evacuatieschepen

Door vertraging in de aankomst der betreffende schepen, zal vermoedelijk de eerstvolgende evacuatie van Niso-personeel van Batavia uit pas in de eerste helft van Maart plaatsvinden, waarbij de mazelens-restrictie geldig blijft. — Het m.s. Tjisadane vertrok naar Belawan voor Sumatra-evacués.

De wachtgeldregeling

Op blz. 4 drukten wij den tekst af van de Circulaire No. 5, welke de Directie van de K.P.M. onder haar personeel heeft bekendgemaakt. De daarin getroffen wachtgeldregeling sluit aan bij de maatregelen, die de Indische overheid terzake heeft getroffen. Deze was de eerste, die haar dienaren, en wel met ingang van 1 Aug. '45, wederom in het genot van vol salaris stelde. Wij mogen er hier wel eens op wijzen, dat de groote maatschappijen, waaronder de K.P.M. in het algemeen deze regeling hebben overgenomen, maar dat ten slotte een dergelijke maatregel moet worden gefinancierd en dat niet ieder, zooals de overheid, door belastingheffing in staat is compensatie te verkrijgen voor de lasten, die men op zich neemt. In het artikel van den Hr. de Koe op pagina 4 kan men lezen, dat de K.P.M. voor het afstaan van haar schepen in oorlogstijd slechts een vergoeding heeft gekregen voor afschrijvingen en eventuele andere kosten. Het zal wel duidelijk zijn, dat daarin geen winst werd vercalculeerd. Onze Directie heeft dan ook reeds vroeger verklaard, dat bedoelde vergoeding van ons standpunt uit onvoldoende was. De scheepvaart heeft zeker geen oorlogswinsten gemaakt en daarom geldt voor haar in versterkte mate, wat tenslotte ook het Gouvernement meent te moeten stellen, dat het betalen van vol salaris aan hen, die geen nuttigen arbeid verrichten niet voor onbepaalde tijd kan worden volgehouden. Dit heeft aanleiding gegeven tot het ontwerpen van een wachtgeldregeling, die per 1 Maart is ingegaan. Evacueerenden en verlofgangers vallen hier buiten, omdat daarvoor andere bepalingen gelden, terwijl leden van het varende personeel, die bestemmingswachters zijn, vanzelfsprekend hun inkomsten behouden.

Van belang voor particulieren kan ook nog zijn, dat bij het Gouvernement niet zal worden overgegaan tot definitieve bezetting van opengevallen plaatsen, zolang niet vaststaat met welke personeelsformaties in de toekomst zal worden gewerkt. In het algemeen zullen de op de voorloopeige formaties voorkomende plaatsen moeten worden bezet door het voor den arbeid lichamelijk geschikte personeel, dat op 1 Maart 1942 in dienst was en door eventueel uit Nederland uitgezonden werkkrachten. Nieuw personeel zal in het algemeen niet worden aangenomen. De bevorderingen kunnen echter doorgaan. Verzoeken om ontslag van hen, die moeilijk kunnen worden gemist zullen moeten worden geweigerd; zoonoodig zal daarvoor burgerdiensplicht kunnen worden opgelegd. In andere gevallen bestaat daartegen geen bezwaar. Pensionneering van daartoe gerechtigden is altijd mogelijk, tenzij er reden is om de loyaliteit van betrokkene in de bezettingsjaren eerst aan een onderzoek te onderwerpen.

Wij meenen, dat de door de K.P.M. getroffen regeling een volkomen begrijpelijke stap is in de richting van meer normale verhoudingen.

Registratie b/h Centr. Kt. Legerorganisatie-centrale

In een NISO-circulaire wordt er de aandacht op gevestigd, dat een ieder, die in Maart 1942 militair was, thans bij een militaire administratie geregistreerd moet zijn. Wat de L.M. betreft, is dit de Leger Org. Centrale, waarvan het Centr. Kantoor gevestigd is te Batavia, met bijkantoren in alle groote garnizoensplaatsen, alsmede te Singapore en Bangkok.

Zij, die te Batavia zijn, moeten geregistreerd zijn bij het Centr. Kantoor L.O.C., Batavia, p/a D.v.O., Noordwijk 19. Zij, die te Batavia arriveeren, moeten zich aldaar melden. In verband met moeilijkheden, welke zich terzake hebben voorgedaan, dient een ieder, die bovengenoemde militaire plichten nog niet vervuld heeft, zich alsnog te laten registreren.

Uitbetaling K.P.M.-gelden in Australië; deviezenbepalingen

Het Departement van Financiën te Brisbane heeft verschillende richtlijnen vastgesteld voor de behandeling van monetaire aangelegenheden van personen, die uit Indië in Australië aankomen. — Allereerst wordt opgemerkt, dat de voor de Japansche invasie in Indië geldende deviezencontrole nog van kracht is. Elke omzetting van Indische guldens in buitenlandsche valuta moet dus feitelijk aan de goedkeuring van het Deviezen Instituut worden onderworpen. Voorloopig worden de bevoegdheden van het Dev. Inst. uitgeoefend door den Directeur van Financiën te Batavia, die thans wat Australië betreft het volgende heeft bepaald:

Oud Java Bankpapier en *Oude N.I. Muntbiljetten* mogen in Australië niet worden omgewisseld tegen Australische ponden. Zij dienen bij den Trade Commissioner te Melbourne, den Ass. Trade Commissioner te Sydney of bij het Dept. van Fin. te Brisbane te worden ingeleverd, dan wel te worden geregistreerd. De Indische Regering zal t.z.t. beslissen hoe de betreffende bedragen aan de rechthebbers zullen worden uitgekeerd.

Nieuwe N.I. Gouvernementsguldenbiljetten, in het bezit van uit Indië aankomende personen van Nederlandsche nationaliteit, mogen op de eerste plaats van aan-

komst in Australië tot een bedrag van hoogstens f 50.— (vijftig gulden) worden ingewisseld. Dit geschiedt dus slechts één maal, en wel uitsluitend bij de bovengenoemde 3 kantoren te Melbourne, Sydney en Brisbane. Personen, die grootere bedragen wenschen te wisselen moeten daarvoor een schriftelijk verzoek richten tot den Dir. v. Fin. te Batavia.

Delegaties van personen in Indië aan personen in Australië, zijn alleen mogelijk als bedoelde personen geen evacuatieuitkeering krijgen, en mogen het bedrag van die uitkeering niet overschrijden. Door personen, uit Australië, die in Indië gedetacheerd zijn kunnen delegaties aan in Australië achtergebleven familieleden worden uitgekeerd in verhouding tot hun salaris. (Hieronder vallen naar onze opvattingen alle opvarenden, wier familie nog in Australië verblijft).

Alle andere betalingen in Australië, waarvan verrekening in Indische guldens moet plaats vinden en welke hierboven niet zijn vermeld, behoeven de goedkeuring van den Dir. v. Fin. te Batavia.

Indische delegaties

In de Mededeeling voor Gezagvoerders No. 4/1946 werd het volgende bepaald t.a.v. de Indische delegaties:

1. Alle loopende Indische delegaties (gesloten vóór de capitulatie van Japan) zijn per 1 Januari 1946 komen te vervallen.
2. Voor zoover reeds eerder in Indië een gezinshereeniging heeft plaats gehad, dan wel de gedelegeerde vóór 1 Januari 1946 naar Nederland of Australië is vertrokken, kan met een eerdere stopzetting van de Indische delegatie accoord worden gegaan.
3. Voor de gevallen, dat uitbetaling van delegaties in Ned. Indië (incl. Singapore en Penang) nog gewenscht is, kunnen betrokkenen een nieuwe delegatie afsluiten.

Onze bijlage

Ten einde er zeker van te wezen, dat de Open Brief van den Raad van Bestuur, dd. 28 Jan. 1946 gericht aan de Directie in Nederlandsch Indië en het geheele Personeel van de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij, die reeds per circulaire No. 4 onder het personeel werd verspreid, in handen van allen komt, voegen wij bedoelde circulaire bij dit nummer van „De Uitlaat”.

No. 11 ♦ 12 MAART 1946

Vertrouwen

Het ontastbare vermogensbestanddeel van de onderneming, bestaande uit het vertrouwen in haar kunnen en haar goede bedoelingen, dat zij bij haar afnemers, en in het algemeen bij het publiek heeft weten te vestigen, is ten allen tijde één van haar meest waardevolle activa geweest. Meestal samengevat in de Engelsche term „goodwill”, wordt het bij overneming door een nieuwen eigenaar zelfs in geld gewaardeerd. Naar buiten wekt de onderneming dat vertrouwen door een goede organisatie en door een soepelen omgang met de afnemers van haar producten of de gebruikers van haar diensten. De klant moet het gevoel hebben, dat iets, wat hij zelf niet kan maken of zelf niet kan doen, veilig toevertrouwd kan worden aan den ondernemer, die zich hiervoor aanbiedt. Naar binnen spreekt men ook wel van „goodwill”, maar feitelijk heeft dit woord dan weer een andere beteekenis. Men denkt dan meer aan de sfeer, waarin men werkt, aan het gevoel, dat men rustig zijn taak kan vervullen in de overtuiging, dat zijn belangen, bij hen, die daarvoor hebben te zorgen, veilig zijn. Het gaat daarbij dus om het vertrouwen van het personeel in de leiding van de Maatschappij, zoodanig, dat de employé het als vanzelfsprekend acht, dat „hoogerop” de juiste beslissing zal

worden genomen in algemeene Maatschappij-, of specifieke personeels-aangelegenheden.

Wij zullen onze beschouwing nu verder beperken tot de scheepvaart, tot die ondernemers dus, die diensten aanbieden in het transport te water. Zoo bij ons in de K.P.M. Het interinsulaire scheepvaartverkeer is een onontbeerlijk onderdeel van de economische organisatie van Indië. Reeds voor den oorlog, maar zeer speciaal nu na den oorlog, welke aanleiding gaf tot zooveel centrale bemoeienis met het bedrijfsleven, doet zich overal de vraag voor: welke van de voor onze samenleving onontbeerlijke diensten kan in handen worden gelaten van den particulieren ondernemer? Het antwoord zal o.a. ook beïnvloed worden door het vertrouwen, dat de betrokkene ondernemer heeft kunnen wekken, namelijk, dat hij de gevraagde taak goed zal verrichten en dat het te verzorgen belang bij hem in de juiste handen is. Eerst dan wil het publiek de voordeelen erkennen van particuliere exploitatie, waar men zich geheel kan toespitsen op een bepaalde taak, zoodat zorgvuldige waarneming van de behoeften van degenen, die goederen te vervoeren hebben mogelijk is, en op korten termijn daarmee kan worden rekening gehouden. Verder leidt de in een particulier bedrijf verworven specialistische kennis tot het economisch gebruikmaken van personen en kapitaal, tot het snel profiteeren van elke gunstige gelegen-

heid, tot de noodige vlotheid van handelen en tot het nemen van snelle beslissingen.

En nu heeft een lezer zich de vraag gesteld: hoe staat het met die „goodwill” t.a.v. de K.P.M.? (zie blz. 9)

Wij hebben in verschillende korte beschouwingen opgewekt tot samenwerking, tot levensstijl, tot elkaar begrijpen, tot teamwork. Maar willen onze woorden waarde krijgen, dan moeten deze begrippen in praktijk worden gebracht.

Hoe wekken wij dan dat vertrouwen? Naar buiten door de organisatie van onze Maatschappij zoo hoog mogelijk op te voeren. Dit geschiedt door goede reclame, die weerklink vindt in de werkelijkheid van de geboden diensten. Door een goede bedrijfsvoering, die de buitenwereld de overtuiging geeft, dat deskundigen de zaken regelen en dat men bij ons het beste terecht kan als men snel, zorgvuldig en veilig vervoer wenscht. Door een prima technische outillage, waardoor de persoonlijke zorgen van leiding en ondergeschikten aan passagiers of lading besteed tot haar recht komen. En naar binnen? Tja, wij zitten hier geen lesjes uit te delen. Trouw moet blijken. Wij vertrouwen hen, die boven ons staan als zij ons vertrouwen niet beschamen. Wij zeggen met opzet niet: als zij dit weten te wekken, want wij moeten niet neutraal zijn of nog erger van wantrouwen beziel.

Het opbouwen van die inwendige „goodwill” is echter allermint een zaak van de hoogere leiding alleen. Iedereen, die in zekere vrijheid een onderdeel van het bedrijf leidt moet het vertrouwen van zijn team winnen, de Gezagvoerder op zijn schip, de Hoofdwerktuigkundige in de machinekamer, de afdeelingsschef op zijn kantoor. Dan is het weer mogelijk, wat we allen toch zoo gaarne willen — chauvinisten die we steeds een beetje zijn — om trotsch te wezen op de organisatie, waarvan we deel uitmaken, om het gevoerde beleid tegen sloopers in de Maatschappij en daarbuiten met enthousiasme te verdedigen. Dit zal echter alleen gelukken als wij allen, leiders en geleiden, een open oog hebben voor dezen dynamischen, nieuwen tijd, met een publiek, dat om openbaarheid vraagt en contrôle over de vitale deelen van onze samenleving, zooals het verkeer, — en daarnaast een personeel, dat in de heftigheid van de oorlogvoering of in de gedwongen rust van de kampen, zelfbewuster is geworden en meer dan ooit behoefte heeft om mee te spreken over de bepaling van het eigen lot.

De Nederlandsche Koopvaardijvloot verloor 204 schepen; de K.P.M. werd het zwaarst getroffen

Ofschoon sedert onze bevrijding zoo nu en dan wel een en ander omtrent de scheepsverliezen van enkele Maatschappijen werd gepubliceerd, en onder meer bekend is geworden, dat het verloren gegane percentage op omstreeks 50% ligt (totaal verlies bruto ton 819.988) ontbrak tot nu toe een meer gedetailleerde opgave en waren duidelijk vergelijkende cijfers nog niet verschenen.

Wij stellen het daarom ten eerste op prijs, dat het Rotterdamsche Effecten-kantoor getracht heeft de verliezen van onze voornaamste scheepvaartmaatschappijen in vergelijkende cijfers samen te brengen. Niettegenstaande door het ontbreken van officieele gegevens niet voor de algeheele juistheid kan worden ingestaan, meent genoemd kantoor toch, op grond van den aard van zijn berichtgevers, te mogen aannemen, dat de door hen verstrekte cijfers een vrijwel juist beeld van den toestand geven. Bij de beoordeeling hiervan diene men in het oog te houden, dat de verliescijfers een constant beeld vormen, doch dat het verlies aan tonnage in het algemeen iets geringer is dan het verlies aan aantal schepen. Belangrijk voor de beoordeeling van de uiteindelijke verliezen is ook de vraag, welke schepen (moder-

ne of verouderde, kolen- of turbineschepen) verloren zijn geraakt. Daarom treft ontbreekt nog een volledig inzicht, zoodat wij voorloopig moeten volstaan met bijgaande cijfers,

Wanneer wij de verlieslijst overzien springt het dadelijk in het oog, dat de K.P.M. den zwaarsten klap heeft gekregen. De Paketvaart had op 1 Jan. 1940 134 schepen (326.341 bruto ton) in de vaart. Voorts had deze Maatschappij er vier in aanbouw (14.670 ton). Hiervan waren er per 1 Nov. j.l. nog slechts 42 (159.891 ton) over. Een 20-tal schepen (elk circa 400 ton) zijn in de Ver. Staten in aanbouw en zullen binnenkort door de Nederlandsche Regeering aan de K.P.M. in beheer worden gegeven. Na de Paketvaart noemen wij de Kon. Ned. Stoomboot-Mij., die van de 87 schepen er 44 verloor, restant 43, plus 7 in beheer, is 50 (bruto ton 106.681). De Stoomvaart Mij. Nederland heeft 23 schepen in de vaart (4 in beheer, verlies 18); de Rotterdamsche Lloyd heeft er 19 (verlies 19, 4 in beheer); De H.A.L. heeft er 15 (verlies 15, 3 in beheer); de J.C.J.L. heeft er 5 (verlies 7) en de Hollandsche Stoomboot Mij. heeft er 10 (verlies 5, in beheer 2). Dit, verwerkt in een tabel, geeft het volgende:

	1 Sept. 1939		1 Nov. 1945		Vlootverlies	
	aantal	ton	aantal	ton	in %	ton
S.M.N.	37	345.996	23	229.883	49%	42%
R.L.	34	304.712	19	166.412	56%	54%
K.P.M.	138	341.011	42	159.891	70%	53%
K.N.S.M.	87	200.472	50	106.681	50%	63%
H.A.L.	27	302.919	15	174.411	55%	49%
J.C.J.L.	12	100.805	5	44.467	58%	56%
H.S.M.	13	18.738	10	12.920	39%	40%

De Bombay-explosie — Reconstructie van de haven

In de UITLAAT nr. 7 werden de twee geweldige explosies van 14 April 1943 en hun gevolgen beschreven. De chaos was van dien omvang, dat het vrijwel onmogelijk was de bovenmenselijke taak, welke in het verschieft lag, te omvatten. Alleen al het opruimen van het verwoeste gebied leek een onmogelijkheid, afgezien nog van het weer op gang brengen van de haven en haar hulpmiddelen.

Er bestond geen civiele instantie die kans zag een dergelijk herstellingswerk te verrichten. Alleen de „services” waren in staat deze taak te volbrengen en aan het beroep op hen gedaan werd onmiddellijk en met enthousiasme gevolg gegeven.

Een vluchtig overzicht van het verwoeste havengebied gaf het onderstaande beeld:

Alle schepen in „Victoria” en „Prince's Dock” waren losgeslagen en beschadigd door aanvaringen tegen andere schepen en kaden. De meeste stonden in brand, sommige waren gezonken, andere zwaar lek en overhellend. De „dock”-sluizen waren weggerukt en vernield, twee bruggen eveneens. Alle hydraulische hijschranen lagen in een verwrongen massa ter aarde, alle waterdrukleidingen waren vernield; alle goedangs, opslagplaatsen, havengebouwen, kantoren en andere gebouwen tot den grond toe afgebrand en gereduceerd tot een uitgestrekte vormlooze massa van steen, staal en asch, waardoor het spoorwegverkeer in en rond de haven geheel geblokkeerd werd. Electriciteits stations en hoogspanningsleidingen waren vernield evenals alle hydraulische pompstations; telefoon- en andere leidingen waren volkomen verwoest, kademuuren weggeslagen en zwaar beschadigd. Het geheele terrein en de wateroppervlakte in de haven waren overdekt met brandende en smeulende lading van het geexplodeerde schip. Nog niet ontplofte ammunitie lag eveneens over het geheele haventerrein verspreid.

Allereerst werden brandweer-eenheden gevormd, die het vuur bestreden, zoowel op het haven terrein als op de schepen. In sommige schepen moesten gaten in de huid worden gebrand om met succes het bluschwerk in de ruimen te kunnen verrichten. Daarna begon het eindeloze werk van opruiming van het haven terrein. Ruim *achthonderdduizend ton* aan verbrand materiaal en afval werd opgeruimd. Hieraan werkten elken dag 350 trucks, die ieder per dag tien ton vervoerden en dumpsten op verschillende plaatsen buiten Bombay. Inmiddels was begonnen met het afsluiten en leegpompen van het Victoria Dock, waardoor het mogelijk was den havenbodem op te ruimen van de duizenden ongerechtigheden. Schepen werden voorloopig gerepareerd, leeggepompt en drijvende gemaakt, terwijl eveneens direct aan het herstellen der kademuuren werd begonnen, alsmede met het vernieuwen en repareren van drukleidingen, elektrische leidingen, pompstations en railbanen.

Hierna kon worden begonnen met het optrekken van nieuwe goedangs op het inmiddels opgeruimde terrein; de hydraulische kranen werden gerepareerd en eenige nieuwe geconstrueerd. Een moeilijk werk was het opruimen van de restanten der geëxplodeerde en gezonken schepen, alleen al aan „scrap-metal” werd een hoeveelheid van honderd duizend ton verwijderd.

De organisatie van dit geweldige werk was in handen gegeven van een „Deputy Director of Transportation” (Colonel), die verantwoordelijk was aan GHQ Transportation Directorate. De juiste persoon was hiervoor aanwezig, een haventechnicus met 25-jarige ervaring in havenconstructiewerk. Hij was de stuwende kracht in het alomvattende schema en veel van het succes is aan hem te danken.

Teneinde zijn taak te volbrengen, was hij gemachtigd de hulp in te roepen van alle in de provincie Bombay aanwezige „military engineering services”, „transportation services” en de technische faciliteiten van de Bombay Port Trust. Onder hem stonden hoofd-assistenten (Lieut. colonels), belast met de leiding van de verschillende onderdeelen.

Southern Army Command HQ werd op de hoogte gebracht van de details van het reconstructiewerk en kreeg instructie voor toewijzing van materialen, benodigd door de hoofd-assistenten. Gewerkt werd aanvankelijk in een drieploegen-stelsel, later in twee. Het werk werd aangepakt met 8000 man, van wie ongeveer de helft „skilled”, de rest „unskilled”. Ongeveer 70% van de militairen waren Britsch Indiërs, de rest Britten, en een klein gedeelte Italianen en negers uit West Afrika. De gebruikte mechanische hulpmiddelen vertegenwoordigden een mankracht van 21000, zoodat in mankracht uitgedrukt, dagelijks bijna 30.000 man aan de reconstructie werkten.

De volgende „units” namen aan het werk deel:

4 Field Companies	1 Marine Section
1 Field Park Company	5 Artisan & Work Coys
1 Workshop & Park Coy	1 Engineer Battalion
1 Mechanical Excavation Coy	1 Pioneer Group
1 Electrical & Mech. Coy	5 Infantry Battalions
1 Bomb disposal Section	Dredger & Crane crews
1 Works Section	Transportation Workshops
1 Port Construction Coy	700 Truck drivers
1 River Salvage Coy	550 Specialists
1 Railway Constr. Coy	200 Port Trust Personnel
1 Craft Erection Coy	200 Naval Personnel
4 Docks operating Coys	

Een ontzaglijke hoeveelheid materialen was benodigd voor de reconstructie; een opgave van de voornaamste materialen en hoeveelheden volgt hieronder:

Cement	8.000 ton
Basalt en Steenslag	80.000 ton
Asfalt	500 ton

Zand	20.000 ton
Hout	4.000 ton
Baksteen	4 miljoen stuks
Gegalv. dakijzer	1.000 ton
Bouten	100 ton
Rails (spoor)	10 km
Decauville spoor	3 km
12-inch gegoten buizen	5 km
Staaldraad	8 km

De belooning van hen, die aan dit herstellingsproject, dat in 6 maanden gereed was, hebben medegewerkt, ligt in de voldoening van een record te hebben gevestigd in zwaar en moeilijk technisch constructie-werk.

Maar alle Vereenigde Volkeren, in dien tijd tezaamgebonden in den strijd tegen den gemeenschappelijke vijand, hadden zeker reden tot dankbaarheid voor het slagen van zulk een merkwaardige onderneming, waardoor in zoo een korte spanne tijds een haven van vitaal belang voor de oorlogvoering, weder in normaal bedrijf werd gebracht.

O Z V

BATAVIA-CYCLUS

In de keten, waarlangs de K.P.M. zich hoopt op te trekken, tot zij ten slotte weer zal zetelen in haar groote kantoor op het Koningsplein, hebben wij een kleine schakel vergeten. Toen nog practisch niemand uit de kampen was bevrijd, heeft een aantal trouwe K.P.M.-ers reeds een aanvang gemaakt met het Maatschappijwerk door een kantoor te openen in het gebouw van het Rode Kruis op Waterlooplein W. Na eenige dagen deed het Kerkbestuur van de Protestante Kerk te Batavia het aanbod om de K.P.M. voorloopig gastvrijheid te verleen in het haar behorende pand Tjikini 44, en vandaar liep de keten verder.

SCHEPEN, DIE HET LEVEN LIETEN

X. m.s. „Makian”

Het m.s. „Makian” lag op 3 Maart 1942 in belading te Tjilatjap. Op den 4den Maart 's morgens vroeg bleek practisch de geheele Inlandsche bemanning gedeseerteerd te zijn. In den loop van den morgen kregen wij opdracht naar den oliesteiger te verstoomen, teneinde te bunkeren, daar het schip met diverse andere schepen in den namiddag moest vertrekken. Zonder bemanning konden wij natuurlijk niet varen, maar de Agent deelde ons mede, dat een Europeesche bemanning binnenkort zou arriveeren. Nog vóór wij konden verstoomen, klonk het signaal „luchtalarm”, waarop iedereen dekking zocht. De Gezagvoerder bevond zich op dat moment aan den wal. Toen het bombardement klaarblijkelijk was afgelopen en nog voor het „all-clear”-signaal gegeven was, begaf hij zich met enkele anderen wederom naar den steiger. Daar assisteerden zij bij het wegduwen van spoorwagens met benzine, die naast een brandende rubberloods stonden. Het s.s. „van der Hagen” stond in brand, de „Manipi” was gezonken, het m.s. „Mandar” was zinkende. Daar zich niemand op de „Mandar” bevond en men bang was, dat het schip langszijde van de steiger zou zinken, besloot men te trachten dit schip te verstoomen en zoo noodig op een bank in de rivier te zetten. De „bemanning” bestond uit drie gezagvoerders aan dek, één hoofdwerktuigkundige in de machinekamer en één hoofdwerktuigkundige in het ruim, welke laatste wilde trachten de gaten, waardoor het water naar binnen spoot, te dichten. De motor sloeg vlot aan en zij manoeuvreerden van de steiger. De lekkage in het ruim viel mee, zoodat, nadat de gaatjes gedicht waren, het schip weinig of geen water meer maakte. Zij voeren toen de kali verder op en maakten onder de boomen vast. Ook het m.s. „Makian” was reeds naar deze plaats verstoomd; dit was geschied tijdens het bombardement, terwijl vele bommen rondom het schip vielen.

In den morgen van 5 Maart om ongeveer half 10 volgde een tweede, zeer hevig bombardement, waarbij het m.s. „Tohiti” werd getroffen en zonk. Op den 6den Maart begaven wij ons naar Tjilatjap, omdat door ons nog steeds geen nadere orders waren ontvangen; aldaar waren de militairen met de vernietiging van de haven begonnen, terwijl onze Agent reeds vertrokken was. De stad was praktisch verlaten. Tenslotte vonden wij den Adjudant van den Marine-cdt., die ons meedeelde, dat de vernietigingsorders voor alle schepen reeds waren uitgevaardigd. Toen wij ’smiddags om half 7 wederom bij onze schepen aankwamen, stonden deze alle in lichterlaaie, behalve het m.s. „Mandar”, dat immers geen bemanning aan boord had. In den loop van den nacht gingen de verschillende schepen brandend ten onder.

Met bijzondere lof maken wij hier melding van het doortastende optreden van den derden stuurman, *Bismeijer*, en den hoofdwerktuigkundige, *Hilarides*, die tijdens het bombardement met het m.s. „Makian” de rivier opgestoomd zijn.

XI. s.s. „Barentsz”

Het s.s. „Barentsz” was ingericht als werkschip en had praktisch permanent een ligplaats te Tjilatjap. Op 4 Maart 1942 werd de oude haven van Tjilatjap door ongeveer 27 Japansche bommenwerpers bestookt. Het s.s. „Barentsz” bekwam hierbij geen schade, doch al het Inlandsche en Chineesche personeel deserteerde en bloc. In den loop van den 5den Maart werden aan den wal besprekingen gevoerd, teneinde het schip te bemannen met stuurlieden en werktuigkundigen, die uit Soerabaia waren aangekomen om daarna zoo spoedig mogelijk van Tjilatjap te vertrekken. Tijdens deze besprekingen had een tweede bombardement plaats met belangrijk meer vliegtuigen dan den vorigen keer. Hierbij werd het s.s. „Barentsz” zoodanig getroffen, dat het van voor tot achter een geweldige vuurzee was. Er waren gelukkig geen slachtoffers te betreuren. Later op den dag is het schip omgezwaaid en gezonken.

XII. s.s. „Sloet v. d. Beele”

Wij vertrokken op 15 Februari 1942 in opdracht van den C.Z.M. van Tg. Priok naar Tg. Pandan (Billiton), om de militaire bezetting van dit eiland, waarvan de verdediging na den val van Singapore, geen zin meer had, weg te halen. Als escorte diende de torpedojager Hr. Ms. „van Nes”. Wij arriveerden op 17 Februari des morgens vroeg te Tg. Pandan, embarkeerden in totaal 383 man militairen en vertrokken om 10 uur v.m. met bestemming Tg. Priok. Singapore was 2 dagen tevoren gevallen en bij Palembang hadden landingen van de Japanners plaats gehad, zoodat we volkomen voorbereid waren op dreigend gevaar. Om circa 3 uur n.m. werden wij dan ook aangevallen door 15 Japansche bommenwerpers; wij kregen onmiddellijk een voltreffer in de machinekamer en eenige bommen vlak naast het schip, waardoor dit onmiddellijk zware slagzijde maakte en begon te zinken. Binnen 5 minuten was het achterschip reeds onder water en alles ging zoo snel te werk, dat van een behoorlijk vieren van de sloepen geen sprake was. Twee reddingsbooten en een motorboot gingen door de ontstane zuiging verloren. Bemanning en passagiers waren in haast over boord gesprongen en velen werden door de overige sloepen opgepikt of kwamen op de vlotten terecht. Wij waren nog in zicht van het eiland Billiton, maar konden door den sterken stroom daar niet naar toe roeien. Na 3 etmalen werden de overlevenden in de sloepen opgepikt door vliegtuigen, doch de vlotten met drenkelingen zijn nimmer teruggevonden. In de sloepen zijn nog vele menschen overleden tengevolge van brandwonden, opgelopen door ontsnappenden stoom uit de machinekamer. In totaal heeft deze scheepsramp aan bijna 200 personen het leven gekost, waaronder, met uitzondering van den Gezagvoerder, eersten Stuurman en Hoofdwerktuigkundige, de geheele Etat-Major.

De kustvaart in de omgeving van het schiereiland Malakka

De *Straits Steamship Co* heeft 37 van haar ruim 50 schepen verloren. Deze Maatschappij heeft thans wederom een aantal schepen in aanbouw in grootten van 75 tot 970 ton. Een schip van 970 ton, de „Bruas” vaart reeds weer in de omgeving van Malakka, terwijl een ander vaartuig van dit type, de „Bidor” in den loop van Maart wordt verwacht. Bovendien zullen 6 van de 37 verloren gegane schepen waarschijnlijk nog weer in de vaart zijn te brengen. Al de schepen van de S.S.C. staan thans nog onder het „Sea Transport” zoodat de hervatting van de oude lijndiensten nog niet mogelijk is. De schepen, die niet door vijandelijke actie bij de bezetting van Singapore verloren zijn gegaan hebben gedurende den oorlog overal dienst gedaan, in Australië, in India, op de West Afrikaansche kust en in de Middellandsche zee. De „Kepong”, de „Kajang” en de „Matang” liggen thans in Engeland in reparatie; ook de „Kedah” is daar aangekomen en zal aan de S.S.C. worden teruggegeven. Gedurende den oorlog verplaatste de Maatschappij haar zetel naar het Ver. Koninkrijk evenals dit b.v.b. met de *Ho Hong Steamship Co* het geval was. Beide Maatschappijen zullen echter zoo spoedig mogelijk haar zetels wederom naar Singapore verleggen.

Van de schepen van de *Sarawak Steamship Co* is alleen de „Angby” nog over. Het schip heeft voornamelijk dienst gedaan in Br. Indië. Het nam deel aan de actie op de Arakankust en liep Akyab binnen voordat de eigenlijke aanval op deze haven was begonnen. Er bestaan plannen om de „Vyner Brooke” te vervangen maar men verwacht niet dat de kiel voor het nieuwe schip gelegd kan worden voor het midden van dit jaar.

Ten slotte is er nog de reeds genoemde *Ho Hong Steamship Co*, die al haar drie groote schepen heeft kunnen behouden. Een ervan, de „Hong Siang” dient thans te Singapore als voorraadschip voor de Marine, maar men hoopt, dat het spoedig zal worden vrijgegeven. De „Hong Kheng” zal spoedig in Singapore terugkeeren. Dit schip heeft voortdurend tusschen Br Indië en Afrika gevaren en deed gedurende twee seizoenen dienst in het pelgrimvervoer naar Djeddah.

„GOODWILL” en de toekomst van de K.P.M.

In ons hoofdartikel maakten wij melding van een lezer, die zich had afgevraagd, hoe het nu stond met de „goodwill” van de K.P.M. Hij had opgemerkt, dat in de kampen veel over de K.P.M. werd gepraat, zoowel door outsiders, door leden van het personeel, als door beide groepen onderling. Bedoelde inzender, de Hr. A. A. *Frankenhuis* heeft het daarbij getroffen, dat die „goodwill” zoo gering was. Buitenstaanders betoonden weinig vertrouwen in de K.P.M. als onderdeel van de organisatie van Ned. Indië, terwijl ook het vertrouwen van het personeel in de leiding hem tegenviel. Uit eigen ervaring kunnen wij dit in zekere mate onderschrijven. Persoonlijk hebben wij echter naast veel critiek ook het juiste begrip ontmoet voor de specifieke moeilijkheden van een transportbedrijf, dat op Westersch peil het interinsulair zeevervoer had te verzorgen in een in vele opzichten economisch nog zoo primitief georganiseerd land. Over onze zoo belangrijke verbindingen met het buitenland hoort men in het algemeen niet veel, het is vooral in den Archipel, dat ons bedrijf gaarne op de korrel wordt genomen. Dit wat de buitenwereld betreft. Naar binnen toe bestond er vooral onder het varende personeel inderdaad veel critiek en duidelijk bleek dat men verwachtte, dat vele toestanden na den oorlog belangrijk zouden veranderen. Maar toch hebben wij ook onder degenen, die aan boord de hogere rangen naderden, en die niet alleen naar boven afwachting keken, maar ook naar beneden

leidend hadden leeren handelen, het inzicht gevonden, dat er fouten waren gemaakt, doch dat tenslotte de zaak afhing van slechts enkele personen, die stondenvoor een geweldige taak.

„Waarom”, zoo vraagt de inzender zich af, „was het vroeger zooveel beter met de stemming onder het personeel en met de meening onder de K.P.M. in de buitenwereld?”

„In de eerste plaats was het bedrijf zoo veel kleiner en daardoor kon alles veel gemoedelijker gaan. De Hoofdagant kende een ieder van het personeel, van hoog tot laag, wist bij wijze van spreken precies, wanneer Pietersen's vrouw een baby moest verwachten, had altijd even tijd om een paar hartelijke woorden tot een ieder te spreken. En zoo was het door het geheele bedrijf. Men voelde zich geen nummer, doch een der medewerkers in het gemeenschappelijke scheepvaartbedrijf.”

„Ook de onderlinge, zakelijke briefwisseling had steeds een hartelijken inslag. Ik herinner mij voorts, toen ik met verlof in Holland kwam in 1934, dat ik bij den Heer Brand in diens werkkamer in het Scheepvaarthuis werd binnengeroepen. Wij stonden voor het raam en spraken over de scheepvaart in Indië. Daar naast me stond een reeder in hart en nieren. Een man, die voelde voor de schepen, het personeel en de afschepers en die tijd had om zich een oogenblik te geven aan een der medewerkers in het bedrijf. Hij sprak met weemoed over den ouden tijd toen alles nog zooveel gemoedelijker kon gaan, over den tijd dat groote afschepers tevens vrienden waren van de maatschappij en men dezen b.v.b. weleens een mooien wandelstok aanbood, als bewijs van de gevormde vriendschapsbanden. De oude tijd, die was, en niet meer terugkwam.”

„De oude schepen, de oude kantoren hadden iets gezelligs, dat de latere moderne uitvoeringen dikwijls missen. En met de komst van het moderne zijn geleidelijk aan ook de onderlinge banden verslapt, men voelde zich een nummer worden, niemand had meer tijd en men kwam practisch alleen bij den „allerhoogste” der Maatschappij om op het „matje” te verschijnen.”

„Men realiseerde beneden niet, dat de bedrijfsleiding tengevolge van de politieke ontwikkeling en verwikkeling onder hoogen druk werkte; men realiseerde aan den top onvoldoende, dat beneden behoefte bestond aan persoonlijk contact, aan menselijk medeleven.”

Dit alles is ongetwijfeld juist en wij moeten deze feiten, die logisch volgen uit de ontwikkeling van een groeiend bedrijf, voor oogen houden, als wij de toekomst gaan opbouwen. Want als er één goede soort van reclame is, dan is dat, als het personeel enthousiast in de bres springt voor de eigen Maatschappij, wanneer deze ten onrechte van buiten wordt aangevallen. In de eerste plaats moeten wij daarom: „een streep onder het verleden zetten en vol vertrouwen in de toekomst zien, daarbij realiserend, dat de opbouw met ongelooflijk veel moeilijkheden gepaard zal gaan.” Toch zal men meer dan vroeger „tijd” moeten vinden voor moreelen steun aan het personeel. Voor het walpersoneel is het daarbij tevens van zeer veel waarde, hoe het wordt opgeleid in het bedrijf, waarvan men deel gaat uitmaken.

„Een goed doordacht en uitgevoerd opleidings-schema kweekt een gevoel van zelfvertrouwen, een allround-kennis van het bedrijf, hetgeen dan weer naar buiten als „goodwill” wordt uitgedragen. Ook geregelde voorlichting onder het personeel over den gang van zaken. stelt het personeel in staat een goed gefundamenteerde verdediging te voeren tegen aanvallen van buiten op ons scheepvaartbedrijf. En hiermede komen wij dan op de „goodwill” onder het publiek. Dit heeft soms volkomen verwrongen ideeën over de K.P.M. Wij zijn een monopolistische instelling, die de menschen door middel van vreeselijk hooge vrachten en passages afzet, met verhuisboedels smijt enz. Aan deze waanvoorstelling zal een eind gemaakt dienen te worden, willen wij „goodwill” naar buiten kweeken”.

In de eerste plaats is daarvoor noodig, dat dergelijke critiek wordt voorkomen, en dat gerechtvaardigde klachten snel en soepel worden afgehandeld. En voorts hebben wij behoefte aan goede voorlichting van het publiek: „Niet alleen reclame voor bezoek aan Bali per K.P.M., doch tevens propaganda over het bedrijf, hoe het vervlochten is met Indië's opbloei enz. Een jubileum uitgave als „50-jaren K.P.M.” is prachtig, doch beantwoordt niet aan vorengenoemd doel.”

„Telkens en telkens weer zal de juiste positie van ons scheepvaartbedrijf in Indië aan het groote publiek uiteengezet dienen te worden; want het publiek is zeer vergeetachtig.”

„Hoewel uiteraard de vorm, waarin het bedrijf gegoten is en weer gegoten zal worden, een kwestie is, welke uitsluitend tot de competentie van de bedrijfsleiding behoort, is dikwijls in gesprekken van het personeel onderling de vraag naar voren gebracht, of het niet gewenscht zou zijn het bedrijf, zooals men dat bij vele andere groote lichamen zag, te splitsen in sub-maatschappijen met een centrale overkappende maatschappij. Bijv. een dochter-maatschappij voor de Buitenlandsche lijnen, idem voor de Archipel-vaart (met eventueel aparte maatschappij voor de Straits-Ned. Indische concurrentielijnen); voorts een afzonderlijke maatschappij voor het los- en laadbedrijf op de havens als Belawan, Priok, Soerabaja en Makassar. E.e.a. zou tot een specialiseering van bedrijfsleiding, personeel en werk leiden en betere verhoudingen en resultaten in de hand kunnen werken.”

En zoo zijn er ongetwijfeld meer punten, waaraan in de naaste toekomst de aandacht moet worden gewijd. Wij zijn den inzender dankbaar, dat hij ons de gelegenheid heeft gegeven van zijn visie kennis te nemen, hetgeen ons aanleiding gaf dezelfde kwesties ook van eenigszins andere zijde te belichten.

Verliezen aan Koopvaardij-schepen van geallieerden en neutralen bedroegen

tot Dec. 1940	5.484.000 ton
in 1941	4.693.000 ton
in 1942	8.338.000 ton
in 1943	3.646.00 ton

(„De Uitkijk 19/2).

De avontuurlijke reis van de familie Landman

Uit de „Borneo Post” No. 53 van 19/2 '46 nemen wij het volgende verhaal over. De Hr. Landman is de op de vloot welbekende ladingmeester van Teloek Bajoer, de afscheepplaats van de Rantau Pandjang mijn van de Steenkolen Maatschappij Parapattan.

Wij vertrokken van Bandjermasin op 2 Februari om 7.45 en kwamen om 9.45 te Soerabaja aan. Aldaar werd ons medegedeeld, dat we over ongeveer 50 minuten weer zouden vertrekken, zoodat ik van die gelegenheid gebruik maakte om mijn tweede zoon op te zoeken.

Bij de terugkomst op het vliegveld hoorden we dat wij niet in moesten stappen, daar het toestel naar Batavia ging, om 18 passagiers op te halen, maar het zou 's middags terugkomen en de volgende dag met ons allen doorvliegen naar Darwin. 's Avonds kwam het vliegtuig terug, doch het was geheel gevuld met passagiers van Batavia. Daar stonden wij!

De volgende dag kwam er 's avonds weer een vliegtuig uit Batavia met 15 passagiers en het lag in de bedoeling om ons den volgende morgen mede te nemen naar Darwin.

Wij gingen dan ook prompt den volgende morgen, tegelijk met de bemanning en de andere passagiers per bus naar het vliegveld, maar daar begon de ellende!

De piloot wilde ons wel meenemen, maar er stond een mijnheer van het vliegveld, die ons vertelde dat hij zwart op wit had, dat wij niet mee mochten, ondanks

het feit, dat we onze reisorder konden vertonen. Na eenig gepraat en met zachte woorden deelde de piloot mede, dat hij geen tijd meer had en hij vertrok met 15 passagiers aan boord (normaal 30) naar Darwin. En zoo konden wij weer naar de stad terugkeeren!

Hier aangekomen gingen wij op stap, van het eene kantoor naar het andere maar overal waar we kwamen was het antwoord: „U hoort hier niet!”

Nu, dat hoefden zij ons niet te vertellen, want dat wisten wijzelf veel te goed!

„Maar wat kunt U voor ons doen?”

De een beloofde naar Batavia te seinen, een ander zou een leelijken brief naar Bandjermasin schrijven, want Bandjermasin had geen recht ons zonder voorkennis van de RAPWI te Batavia naar Australië te evacueeren!

Iederen dag gingen wij op pad om de menschen erop te attenderen dat we op Soerabaia te veel waren en dat wij of naar Australië wilden, of terug naar Bandjermasin.

De behandeling in Soerabaia was zeer slecht; eerst werd ons twee dagen logies verleend in Hôtel Brantas, maar daarna moesten we verhuizen naar een leegstaande woning, waar alleen een Chinees woonde, die van geen toeten of blazen wist. We lagen op de bultzakken, die we uit het hôtel hadden meegenomen op den grond en aten rijst en cornedbeef uit een petroleumblik!

Na eenige dagen zoo voortgesukkeld te hebben vernamen wij, dat de Toba op Perak was aangekomen. Wij togen onmiddellijk naar het evacuatie-bureau, om te vragen of wij mee konden naar Bandjermasin, maar kregen ondanks het feit, dat we ons direct na den tegenslag met het vliegtuig voor het eerstvertrekkende schip naar Bandjermasin hadden laten boeken, te hooren, dat de Toba vol was en er voor ons geen plaats meer was.

Gelukkig was de heer Muis, de Agent van de K.P.M., zoo vriendelijk voor ons te bewerkstelligen, dat we van den Gezagvoerder toestemming kregen mede te gaan, maar we mochten dan volstrekt geen klachten uiten over de ligging aan boord. Om 12 uur zou de bagage afgehaald worden en toen dit om twee uur gebeurde, waren wij al lang blij. En zoo kwamen we weer in Bandjermasin en in het paradijs terug!

J. Landman.

Onze gedecoreerden

De Hr. C. E. Kroese, van ons kantoor te Sydney heeft ons zeer verplicht door de opstelling van een lijst van leden van het K.P.M.-personeel, die een officieele onderscheiding ontvingen. Wij geven deze indrukwekkende opsomming als bijlage bij dit nummer. Gaarne hadden wij daarnaast het een en ander medegedeeld van de wijze, waarop deze decoraties werden verdiend, maar daaromtrent ontbreken ons alle gegevens. Van de betrokkenen zelf zullen wij de toelichting niet gemakkelijk te hooren krijgen; wellicht kunnen wij bij één der Departementen daaromtrent wat naders vernemen, doch wanneer er onder onze lezers zijn, die ons terzake van voorlichting kunnen dienen, dan zien wij hun mededeelingen gaarne tegemoet. Thans kunnen wij daarom slechts in algemeenen zin aan de gedecoreerden onze gelukwensen aanbieden. Wat zij gedaan hebben zullen zij zelve in de eerste plaats hebben gezien als de normale uitoefening van hun plicht. Maar in het kader van de houding van anderen heeft het toch de aandacht getrokken en is doorgegeven aan de hoogsten in eigen Vaderland en in geallieerde landen. Van die zijde een onderscheiding te ontvangen blijft voor velen een hoog op prijs gestelde waardeering.

Waar zijn zij en wie zijn daar

De Hr. J. W. B. Everts, gevolmachtigde van den Raad van Bestuur, is vanuit Nederland te Batavia teruggekeerd.

Aanvulling van de lijst van Afdeulingscheefs van de K.P.M.

Secretarie (Alg. Z. en Jur. Z.)	Mr. L. ter Braake
Bouwkundige Afdeeling	P. B. Berrevoets
Archief	mej. L. Engles
Magazijn van Gedrukten	J. Iken
Expeditie	K. H. Molleman

Vertegenwoordigers, Agenten en verder personeel op diverse plaatsen

Bali	N. W. Winter
Makassar	A. A. de Beukelaar (vorige maal abusievelijk onder Hollandia vermeld)
Palembang	J. W. Wenckebach

L. W. Poppe, gaat van Balikpapan naar Menado.
G. A. J. van Munster, is van Medan naar Europa vertrokken.
A. v. d. Velde, is van Palembang naar Europa vertrokken.

Schepen

„Ruys”,	gezagv. K. U. Noordenbos verving gez. P. M. Verstelle,
„Nw. Holland”,	gez. J. H. M. v. d. Vliet verving gez. K. U. Noordenbos, hfdwtk. F. P. v. d. Laan verving hfdwtk. S. J. P. Leyte.
„Plancius”	gez. C. A. M. J. Kramers verving gez. C. L. van Dierendonck, die naar Europa is vertrokken.
„Str. Malakka”	re stm. A. Witteveen verving re stm. C. v. d. Berg.

Naar Nederland zijn o.a. vertrokken:

P. S. Koppen	gezagvoerder	met echtgenoot
M. C. Valois	”	”
B. D. Schippers	”	” en 4 kind.
W. H. E. Zegwaart surveyor	”	” 4 ”
J. C. H. Grotjohan dienstchef T.D.	”	” 1 kind
J. P. Baljeu	hoofdwtk.	”
E. Nauta	”	” en 2 kind.

Raad van Bestuur

Even voor het afdrukken van dit nummer ontvingen wij nog enkele mededeelingen, die wij niet tot de volgende maal wilden bewaren. Een daarvan betrof de samenstelling van den Raad van Bestuur van de K.P.M. Behalve den hr. *Delprat*, die opnieuw werd benoemd, is thans ook de heer *L. C. M. van Eendenburg* Voorzitter van de Raad van Beheer van de Ver. Ned. Scheepvaart Mij. in den Raad van Bestuur opgenomen. Onder de ouderen zullen er velen zijn, die den heer Van Eendenburg nog als Directeur van de K.P.M. hebben meegemaakt, en bij hen heeft zijn naam een goeden klank. Wij meenen daarom niet alleen den heer Van Eendenburg te kunnen feliciteeren met zijn intrede in onzen Raad van Bestuur, maar ook onze Maatschappij te mogen gelukwensen, met het terugkeeren, en wel op een plaats in haar hoogste college, van een zoo krachtigen en competenten bestuurder.

Toelichting op de tabel van blz. 7

De ruimte op blz. 7. liet de opneming van onderstaande toelichting die echter niet gemist kan worden, niet toe: „De verliescijfers in procent betreffen de werkelijke verliezen. De onder beheer varende schepen, welke geen eigendom zijn, zijn hierin dus niet begrepen. In het totaalcijfer van de vloot op 1 Nov. 1945 zijn de onder beheer

varende schepen inbegrepen." Om nog een voorbeeld te noemen: voor de K.P.M. zijn opgenomen 134 schepen plus 4 in aanbouw, totaal 138. Daarna wordt gegeven de tonnage van dit totaal. Per 1 Nov. '45 waren er volgens deze opgave 42 schepen over en geen schepen in beheer; daarvan volgt dan de tonnage. Indien er wel schepen bij de Maatschappij in beheer zouden zijn geweest, dan zouden die in dit totaal zijn opgenomen. De nu volgende percentages hebben betrekking op de verliezen, geleden op de oorspronkelijk aanwezige schepen, dus voor de K.P.M. 96 op de 138 of 70%; voor de S.M.N. 18 van de 37 is 49%. Dezelfde berekening is gevolgd voor de tonnage.

De gepensioneerden

In de NISO-circulaire No 12 van 28 Febr. j.l. werd aan betrokkenen mededeeling gedaan, dat het Hoofd van het Ned. Ind. Deviezen Instituut in opdracht van de Ned. Ind. Regeering aan de NISO heeft medegedeeld, dat pensioenen ten gunste van hen, die zich naar het buitenland begeven, niet in buitenlandsche valuta, met uitzondering van Nederlandsche courant, mogen worden uitbetaald. — In verband hiermede, zoo vervolgt de NISO-mededeeling, kunnen voortaan slechts pensioenen in buitenlandsche valuta worden uitbetaald aan gepensioneerden van de in NISO-verband opgenomen Maatschappijen, voor zoover deze gepensioneerden zich reeds op 14 Februari j.l. in het buitenland bevonden.

Dit betekende dus, dat practisch de gepensioneerden zich niet meer in het buitenland konden vestigen.

Nu treffen wij echter in „Het Dagblad” van 7 Maart de mededeeling aan, dat, bij besluit van den directeur van financiën dd. 2 Maart 1946 is vastgesteld, dat: voor Nederlandsch-Indische gepensioneerden, in het buitenland woonachtig, na 1 Mei 1946 geen buitenlandsche deviezen meer beschikbaar worden gesteld. Het Nederlandsch-Indische deviezeninstituut kan, uitsluitend voor zeer bijzondere gevallen, in afwijking van het hierboven gestelde, den termijn van 1 Mei verlengen, dan wel voorloopig vergunning verleen in het buitenland te verblijven. In de toelichting wordt gezegd: Dit besluit noodzaakt alle Nederlandsch-Indische gepensioneerden, die in het buitenland woonachtig zijn, en aldaar niet over voldoende eigen fondsen beschikken om in hun levensonderhoud te voorzien, vóór 1 Mei a.s. naar Nederland of naar Nederlandsch-Indië te vertrekken, tenzij de termijn is verlengd dan wel voorloopige vergunning is verleend, overeenkomstig het onder dit besluit gestelde.

Vaarplicht Besluit

Uit het Scheepvaart Bulletin No. 1 van 4 Januari 1946 blijkt, dat bij Koninklijk Besluit van 2 November 1945 No. 15 (Stbl. F. 299) het Vaarplichtbesluit 1942 met ingang van 2 Maart 1946 ophoudt van kracht te zijn.

De dienstverhouding van den zeeman, die een geldige arbeidsovereenkomst voor de vaart ter zee had, ten tijde van voor de vordering van het bezit, wordt na beëindiging van het bezit beheerscht door het K.B., regerende de dienstverhouding van den zeeman (F. 260), waarbij o.m. is bepaald, dat de vroegere werkgever de alsdan bestaande rechten en verplichtingen van den Staat weer herneemt.

Achtergelaten huisraad enz. van K.P.M.-families te Penang

De agent van de K.P.M. te Penang bericht ons, dat in het algemeen te Penang alles is verdwenen. Eerst heeft de bevolking geroofd, daarna hebben de Jappen veel weggesleept en wat er toen nog over was, is door de

terugkeerende Engelsche militairen zoodanig dooreen geworpen, dat het niet meer is uit te zoeken. Er is een „Custodian of Enemy Property” benoemd, die geclaimde eigendommen teruggeeft, als men positieve eigendomsbewijzen toont. Indien men voor of namens anderen claimt, moet een in het Engelsch gestelde machtiging worden overhandigd. Claimt men radiotoestellen, auto's e.d., dan moeten zooveel mogelijk gegevens worden verstrekt, zooals eventuele nummers e.d.

Verder zal binnenkort een tentoonstelling worden gehouden van teruggevonden tafelsilver. Indien bewoners van Penang tafelsilver met initialen hebben bezeten, dan is het zaak dit zoo spoedig mogelijk aan den Agent te melden. Bovenstaande mededeeling is van bijzonder belang voor: de Gezagvoerders: Bakker, J. J. Bakkeren, M. L. Berveling, Van der Zee, stuurman: A. J. van Ankeren, werktuigkundigen: M. Kuling, Maaskant, Raak en den employé H. Hulsman.

Inkomsten Varend Personeel

Als aanvulling op de circulaire No. 2 van 21 Januari 1946 en de mededeeling aan Gezagvoerders No. 3 heeft de Directie, in mededeeling voor H.H. Gezagvoerders No. 6, een toelichting gegeven op de berekening van de inkomsten van het varend personeel. Deze kan een ieder dus aan boord ter inzage bekomen. Meer speciaal vestigen wij er nog de aandacht op, dat ons archief te Batavia niet compleet is. Daarom verzoekt onze afdeling C.M. aan alle opvarenden zoo spoedig mogelijk de benodigde gegevens voor de verrekening van de uit te betalen inkomsten, aan de hand van de b.g. circulaire, volledig gespecificeerd aan haar toe te zenden.

Passage-aangelegenheden

In de N.I.S.O.-circulaire van 20 Febr. 1946 No. 11, wordt medegedeeld, dat het reizen naar en via Batavia aan civiele passagiers is toegestaan. Leden van de Land- of Zeemacht mogen niet voor vervoer naar of via Java-havens worden geboekt, tenzij zij in het bezit zijn van een „entry-permit”, aan te vragen bij het Departement van Oorlog of Marine. Een dergelijke aanvraag dient vergezeld te gaan van een korte omschrijving van het doel der reis.

Alvorens passagiers te Tg. Priok mogen débarkeeren, moeten zij voorzien zijn van ontschepingsbewijzen (Harbour-permits), af te geven door den Port Security Officer, die daarvoor speciaal aan boord komt. Van scheepswege dient er streng op te worden toegezien, dat passagiers niet débarkeeren, alvorens zij in het bezit zijn gesteld van bedoelde ontschepingsbewijzen.

Onze gedecoreerden

Wij hebben hierbij het groote genoegen den lezers een lijst voor te leggen, de namen bevattende van hen die na den val van Java door H.M. de Koningin, den Engelschen Koning en den President der Vereenigde Staten werden onderscheiden.

Ridder in de Orde van Oranje Nassau met de Zwaarden:
de Tweede Werktuigkundige J. P. Kuipers;

het Kruis van Verdienste met Gesp.:
de Gezagvoerder J. J. van der Starre;

het Bronzen Kruis:

de Gezagvoerders: P. M. Verstelle,
D. A. Zandhuizen,

ook: Hon. Officers of
the Order of the British
Empire (Civil
Division).

H. Koning,
M. C. Motta,

de Wnd. Gezagvoerder J. W. Koster (vermist, waarschijnlijk
verdrongen);

het Kruis van Verdienste

de Gezagvoerder G. N. Prass (twee malen),
de Hoofdwerktuigkundige J. van Klaveren (twee malen),
de Gezagvoerders: F. Prass J. I. de Vos
J. D. A. Janssen J. W. Zuyderhoudt
J. J. Kooper W. G. van Zeggeren
J. F. Kalishoek Tj. Zuidema
K. U. Noordenbos J. J. R. H. Zomer
J. K. F. Keuker J. D. Thumann
W. B. H. Strubbe G. Booy,
J. H. M. van de Vliet E. A. Bosman
A. C. M. Hofman B. J. J. Eijken
de Eerste Stuur. J. K. Bakker A. Broese van
Groenau
de Tw. Stuur. A. Hos
de Derde Stuur. P. H. Zweers J. H. Slok Soede
A. J. J. de Feijt
de Vierde Stuur. J. H. W. Voigt P. C. Cordia
E. G. A. Filarski
de Marconist J. Borgers
(Radio Holland)
de Tw. Wktgk. C. J. van den Heuvel
de Vijfde Wktgk. R. C. Berends
de Motordrijver V. Croin
de Prov. Klerk W. A. F. Pelenkahu
de Serangs Rais
Soelan (ook: Bronzen Ster voor Trouw
en Verdienste)

de Eerste Mand. Soehoet
de Eerste Bottel. Soeboer
de Eerste Kaj.kok Oesman

Officer of the American Legion of Merit,
de Hoofdemployé M. S. Wytema

Voorts werd nog aan de volgende leden van ons I.V.P. de
Bronzen Ster voor Trouw en Verdienste uitgereikt:

de Serangs	Alil	Takim
	Luis Tasi (overl.)	Asarie
	Matali	Matheos
	Kasan	Markatap
	Seneman	
de Eerste Mistri	Antonius Tandjoeng	
de Mand. Badjo	Alie	
de Eerste Mand.	Bogie6	Man
	Poniman	Tahir
	Wiro	Moh. Saleh
	Tariman	
de Eerste Bottel.	Amat	Iman
	Mardjan	Passiman
	Kasima Roeslan	Saido
de Tw. Botteliers	Salikan	Saronie
de EersteKaj.koks	Asan	Oemar

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART- MAATSCHAPPIJ, AMSTERDAM

Aan de Directie in Nederlandsch Indië
en het geheele Personeel der N.V. Konink-
lijke Paketvaart-Maatschappij
BATAVIA-CENTRUM

Nu de Raad van Bestuur, dank zij de
van de Directie in Nederlandsch Indië ontvangen rapporten
en inlichtingen, zich een beeld heeft kunnen vormen van
de gebeurtenissen in Indië na 10 Mei 1940 tot 2 Maart 1942,
gevoelt de Raad behoefte, door dezen uitdrukking te geven
aan zijn bewondering en dankbaarheid voor de wijze waarop
de Directie in Nederlandsch Indië met het geheele Personeel
zich in dien tijd van hun taak hebben gekwet, waardoor
de K.P.M. tot het einde der vijandelijkheden in Indië ge-
bleven is het „krachtig en vaardig bestuursmiddel” van de
Regeering, overeenkomstig de doelstelling, uitgesproken bij
den aanvang der exploitatie van de K.P.M.

Met afgrijzen heeft de Raad vernomen
hoezeer de vijand, na de capitulatie, zich in Nederlandsch
Indië heeft misdragen en hoe daardoor schier ondragelijk
leed door de aldaar achtergebleven leden van Directie en
Personeel, alsmede door zeer vele familieleden van het
geheele Personeel, is ondervonden.

De Raad heeft bewondering voor de
wilskracht welke, niet het minst ook door de vrouwen, in
dien tijd is betoond om den moed niet op te geven en te
blijven vertrouwen in een gunstigen afloop van den grooten
strijd tusschen goed en kwaad.

Evenzeer heeft de Raad respect en waar-
deering voor de plichtsbetrachting van allen, die na 2 Maart

1942 in den dienst der K.P.M. betrokken zijn gebleven
bij de deelneming van het Koninkrijk aan den strijd tegenover
de overweldigers. Onze schepen en hun bemanningen
hebben ook in dit opzicht prachtig werk verricht, den ouden
goeden naam van beide ten volle waardig.

Met diep leedwezen gedenkt de Raad
diegenen, die met de aan hun zorgen toevertrouwde schepen
zijn ten onder gegaan, dan wel op andere wijze het leven
hebben gelaten, zooals de talrijke leden van het personeel,
die slachtoffer werden van de mishandelingen en het wan-
gedrag van den vijand gedurende hun gevangenschap.

De Raad stelt zich voor, nadat hiervoor
voldoende inzicht zal zijn verkregen, een maatregel te treffen,
waardoor althans voor het stoffelijk welzijn van de nabe-
staanden uitgebreide hulp zal kunnen worden verleend
dan het bestaande pensioenreglement aangeeft.

Door al hetgeen nu aan het licht is ge-
komen omtrent de prestaties van het geheele Personeel
voor, tijdens en na de oorlogsperiode, heeft de Raad de
overtuiging, dat de geest ongebroken bleef en dat het mogelijk
moet zijn, door eendrachtige samenwerking, de K.P.M.
de haar toekomende positie te hergeven. Wij allen beseffen,
dat dit doel slechts bereikbaar is door stagen arbeid en goede
samenwerking. Dáárvoor wordt gerekend op Uw aller mede-
werking, evenzeer als gij allen kunt blijven vertrouwen op
ons medeleven met, en begrip voor, Uw persoonlijke be-
lang.

De Raad van Bestuur der
N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij
M. C. Koning,
Voorzitter
Bernard E. Ruys
Onder-Voorzitter.

De herdenking van het 50-jarig bestaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart Mij.

In verband met den somberen toestand, waarin Nederland op 2 Januari 1941 verkeerde, heeft te Amsterdam de herdenking op dien datum van het 50-jarig bestaan van onze Maatschappij een zeer sober karakter gedragen. Op den dag zelf werd een buitengewone bijeenkomst gehouden van den Raad van Bestuur in tegenwoordigheid van een aantal genoodigden. Hieronder bevonden zich de Directie in Nederland, de heer A. J. Pronk voor de Directie in Indië, de oud-directeuren Wesselink, Le Grand en Straatemeier, zoons van oprichters en van overleden bestuurders, het Dagelijksch Bestuur van de Vereeniging van Oud-Employé's, de Directies van de S. M. Nederland, de Rott. Lloyd, de J. C. J. L., de in Holland aanwezige Gezagvoerders met verlof, de Indische Dienstcheefs met verlof, de samenstellers van het gedenkboek, de vervaardigers van de huldeblijken, de ontwerper van de Paketvaartmedaille en de dienstcheefs van het Amsterdamkantoor.

De heer Koning, voorzitter van den Raad van Bestuur, schetste in een uitvoerige rede de oprichting, ontwikkeling en betekenis voor Indië van de K.P.M. Hij kondigde verder de instelling aan van de Gouden Paketvaart-Medaille, bestemd voor hen, die een eervolle onafgebroken loopbaan van 50 jaar bij onze Maatschappij achter den rug hebben, dan wel, ter beoordeeling van den Raad van Bestuur, aan hen, die zich bijzonder verdienstelijk hebben gemaakt voor de K.P.M. Aan den heer Brand, die wegens ongesteldheid afwezig was, zou voor de eerste maal deze medaille worden uitgereikt.

Voorts vermeldde de heer Koning de uitgifte van een Gedenkboek en ten slotte het vormen van een reserve voor een jubileumgratificatie aan het geheele personeel. De uiteindelijke bestemming van deze jubileumgratificatie zal nog nader worden bepaald.

Het gedenkboek is reeds aan velen uitgereikt; op den duur zullen voldoende exemplaren naar Indië komen om onder alle leden van het personeel en de Indische Paketvaart-relaties te kunnen worden verspreid.

Als huldeblijken werden borstbeelden aangeboden namens de Indische Directie, de Vereen. van Oud-employé's en anderen, van Jhr. Op ten Noort, van den heer Van Hasselt, den heer Taylor, den heer Lambach en den heer Hummel. De S.M.N. en de R.L. boden beide een gedenkbord aan. De gehouden redevoeringen zijn op gramfoonplaten vastgelegd, welke t.z.t. naar Indië zullen worden gezonden.

De viering* van dezen voor onze Maatschappij zoo bijzonderen dag had men zich in Nederland zoowel als in Indië geheel anders gedacht. Wij zijn nu reeds weer vijf jaren verder en in omstandigheden, waarin voor herdenkingen van dezen aard geen plaats is en nog minder voor de daaraan verbonden feestvreugde. Laten wij hopen, dat over nogmaals vijf jaar ons 60-jarig bestaan zal kunnen worden gevierd onder normale omstandigheden, zoowel wat betreft den toestand in onze samenleving, als in de bedrijfsvoering van onze Maatschappij.

Onze Dooden

De gepensioneerde Gezagvoerder P. A. Bonk is op 2 Oct. 1945 in het „General Hospital” te Singapore overleden.

De tweede stuurman J. A. Plomp is op 23 Februari 1946 in het Johore State Hospital overleden. Wijlen Hr. Plomp, die na medische keuring voor herstel van gezondheid naar Nederland moest evacueeren, was reeds geboekt om per vliegtuig te vertrekken. Zijn echtgenoot, mevr. Plomp-Westenberg zal vermoedelijk per „Nw. Amsterdam” nog deze maand naar Nederland evacueeren. Wij bieden haar onze innige deelneming aan met het geleden verlies.

Van onze agenda

Schrijven vóór anderen brengt lezen van anderen met zich mede. Die anderen schrijven zelf in bladen, of zij geven ons privé in een brief een hint. Hieronder volgen enkele van de zoo verkregen opmerkingen.

Een nieuwe geest

Reageerend op het artikel „Hoe is het mogelijk” in ons no. 3, schrijft een inzender ons, dat als hij zijn gedachten laat gaan over een nieuwen geest, hij ter harte neemt, wat op dit gebied thans in Holland wordt gezegd en geschreven. Men meent daar, dat „het economische leven gericht behoort te zijn op een rechtmatige en doelmatige voorziening in de stoffelijke en geestelijke behoeften van allen.” Men streeft naar „leiding en ordening van voortbrenging en verdeeling”, en op breede basis heeft men allen verenigd, die vroeger in verschillende partijen tegenover elkaar stonden. Dit kan bij het varende personeel ook het geval zijn, vooral, omdat vanouds de zeeman aan al die verdeeldheid niet meedeeld. „De inzender meent, dat dit ook een belangrijk aspect is van den nieuwen geest. „Echter”, vraagt hij zich af, „is men in Indië bereid aan deze door de leiders van het Nederlandsche volk erkende principes mede te werken? De groote meerderheid van het personeel zal niet terug willen naar de vooroorlogsche toestanden. Zij verlangen naar iets beters en staan gereed daarvoor hun uiterste krachten in te spannen. Laat ons werken, niet alleen om den huidige nood te lenigen, maar ook om een goed fundament voor de toekomst te bouwen.”

Hoe het gewoonlijk gaat

Dezelfde inzender komt terug op ons artikel „Stemmen uit ons personeel”, in no 6. Hij heeft bezwaar tegen de publicatie van wat hij noemt „het badkamerdeurknopschandaaltje”, en meent, dat zooiets de „verbroedering” niet in de hand kan werken. Wij merken daartegenover op dat ook symptomen van een minder goeden geest soms moeten worden gesignaleerd. Voor dengene, die ons het betrokken voorval verhaalde, ging het niet om „een aanmerking op een bepaalden tak van dienst”, maar om door een duidelijk voorval aan te geven, waar een wonde in den goeden geest was, waarop wel eens de vinger gelegd diende te worden. Natuurlijk staan daartegenover veel meer voorbeelden van het tegendeel. „Zoo heeft één van onze schepen in October '45 zijn dokbeurt gemist t.g.v. de laakbare houding van de Australische vakbonden i.v.m. de Indonesische kwestie. Na eenige maanden op zee deed zich een defect voor aan de lensleidingen. Deze en nog enkele zoetwaterleidingen zijn toen vernieuwd aan boord. Het buigen, laschen en aanbrengen van de pijpen is door de werktuigkundigen gedaan met materiaal, dat daarvoor nu niet bepaald altijd geschikt was. Maar tenslotte had het schip daardoor geen extra oponthoud. Andere voorbeelden van speciale prestaties onder moeilijke omstandigheden vormen het dikwijls varen gedurende den oorlog met onkundig personeel, dat soms nog lijdelijk verzet pleegde ook. Een enkele maal maakte men zelfs reizen alleen met officieren”. Het is niet anders dan met genoeg, dat wij ook hiervan melding maken; maar ook zonder dat daarop nog eens extra werd gewezen waren wij ervan overtuigd, „dat het zoo gewoonlijk gaat”.

SCHEPEN, DIE HET LEVEN LIETEN

XIII. s.s. „Siaoe”

Hieronder volgt het eenvoudige verhaal van den proviand-klerk J. Oflagi, omtrent het zinken van het s.s. „Siaoe” op 1 Maart 1942 voor Bodjonegoro (Bantam). Wij kunnen dit niet geheel in zijn eigen bewoordingen weergeven, maar wij hebben toch getracht zijn eigen stijl zoo goed mogelijk te bewaren.

Het was Zaterdag, 28 Februari 1942.

Tegen de avondschemering verliet het schip de haven van Tandjong Priok en stoomde in Westelijke richting. Wij hoorden onophoudelijk kanongebulder en toen, tegen ongeveer 2 uur 's nachts, het schip zich voor de baai van Bantam bevond, werd een zoeklicht op ons gericht en zodra dit verdween, volgde een kabaal, veroorzaakt door een ontplofing van een granaat bij ons aan boord. Blijkbaar was de commando-brug getroffen; het schip zwenkte stuurboord uit. Later bleek, dat de tweede stuurman en de djoeroemoedi ernstig getroffen waren, terwijl de stuurman locaalvaart gewond was. Ik zag een massa rook en brand op de commando-brug en op het sloependek. Ik had mij schuil gehouden tusschen de kap van de machinekamer en de marconistenhut in een gang van een halve meter breed. Kruipende in het donker bereikte ik mijn sloep aan stuurboord, sneed de achterste lijn los, waardoor de sloep vrij kwam en te water plofte. Voor de voorste lijn had onze bootsman gezorgd. Op eens hoorde ik het commando van den Gezagvoerder: „allemaal over boord”, waarbij hij zelf in zee sprong. Een granaat ontplofte vlak bij de plaats, waar wij bezig waren met de sloep; ik duwde den stuurman locaalvaart, die niet kon zwemmen, over boord, waardoor hij in de sloep tuimelde. Ik zelf sprong in zee en kwam naast den Gezagvoerder terecht. Al zwemmende zochten wij naar een sloep. Wij bereikten er een, die echter onbruikbaar was en daar zagen wij den Hoofdwerktuigkundige, die zich niet meer boven water kon houden. Hij was ernstig gewond aan het linkerdeel van zijn gezicht. Het was duidelijk, dat hier geen hulp meer baten kon, wij hebben hem dan ook niet meer terug gezien.

Nadat wij nog getracht hadden de sloep boven water te krijgen, en dit niet gelukt was, zwommen wij verder om een andere sloep te zoeken. Wij vonden er een, waarin zich reeds eenige andere leden van de bemanning bevonden. Hiervan waren er twee zwaar gewond. Wij verleenden hun zoo goed mogelijk hulp; ook de Gezagvoerder moest verbonden worden, daar hij een wond had in zijn linkerdijs en verder zijn arm dicht bij de pols min of meer was gebroken. Het was nu ongeveer een vol uur na de eerste beschieting. Het s.s. „Siaoe” stond in volle vlam en zonk spoedig daarna.

Zeilende en gedeeltelijk roeiende brachten wij de rest van den nacht op zee door en tegen 8 uur 's morgens gelukte het ons aan wal te komen. Wij gaven de twee zwaar gewonden een plaats onder een boom en voorzagen hen van de noodige proviand. Daarna gingen wij op weg om hulp te halen. Het is ons echter niet gelukt daarvoor te zorgen en daar van hen tot op heden nog geen levensteeken is ontvangen, zullen zij beiden wel overleden zijn.

Onder leiding van den Gezagvoerder, volgden wij den weg naar Batavia. Om ongeveer 10 uur ontmoetten wij een Japansche patrouille. Na ons nauwkeurig onderzocht te hebben, brachten zij ons naar hun hoofdkwartier, dicht bij Tjilegon en hier werden wij aangehouden als krijgsgevangenen. Gedurende 6 volle dagen kregen wij geen eten, terwijl de gezonden de troepen moesten helpen bij de landing. Wij moesten ons tevreden stellen met weggeworpen bedorven rijst en restanten eten, terwijl wij uitsluitend water van de sawah dronken. Gelukkig mochten wij klappers plukken en daarvan hebben wij gedurende deze dagen hoofdzakelijk geleefd. Verder hadden wij den blooten hemel als onderdak en een modderig grasveld als slaapplek. Op den avond van den zesden dag vertrokken wij in de richting van Serang, gingen langs bosschen en sawahs en moesten grobaks trekken, welke zwaar beladen waren met proviand en ammunitie.

Den volgende avond kwamen wij in Serang aan. We kregen daar een paar beschuitjes en werden gebracht naar het interneeringskamp in deze stad.

Dit is een plaats om nooit te vergeten; het was de eenige bioscoop van Serang, waarin wij werden ondergebracht met Hollanders, Australiërs en Amerikanen, in totaal 800 man. Het eten in die dagen ging nogal. Het bestond uit ongeveer 100 gram roode rijst met wat gekookte

bladeren of een stukje brood van ongeveer 50 gram; af en toe kregen wij er een gekookt eendeneitje bij. Wij dronken allen gewoon putwater, tot idereen op het laatst dysenterie had. Op 17 Maart werden wij, Indonesiërs, gescheiden van de Europeanen. Deze laatsten werden naar de gevangenis gebracht, terwijl wij terecht kwamen in het kamp van de marechaussee te Serang. Van te voren had de Gezagvoerder mij verzocht om te trachten mijn vrijheid te herkrijgen, opdat ik al het gebeuren aan de echtgenooten en kinderen en verdere belanghebbenden zou kunnen overbrengen. Met heel veel moeite is mij dat gelukt, al heeft het bijna mijn leven gekost. Ik kreeg tenslotte een verklaring van den Regent van Serang, waarna het Jap. militaire gezag mij een bewijs verstrekke, dat ik vanaf 25 Maart op vrije voeten werd gesteld en naar Batavia mocht vertrekken. Voor de andere 36 man, waarmede ik opgesloten was, verkreeg ik tegelijkertijd een vergunning om te vertrekken. Den eersten keer sloepen wij op straat, den tweeden keer brachten wij den nacht door op de passar van Tangerang en tenslotte bereikten wij op den 27sten Maart het hoofdkantoor van de K.P.M., om rapport uit te brengen. Ik heb daarna nog gewoond in het Logeergebouw van de K.P.M., tot wij allen door de Japanners werden weggejaagd.

Uit het naderhand ontvangen verslag van den Gezagvoerder van het s.s. „Siaoe”, noteerden wij nog de volgende aanvulling:

Het schip was afgeladen met rubber, bestemd voor diverse plaatsen in Australië, terwijl voldoende brandstof en water aan boord was voor de reis, en de bemanning compleet. Handelsbescherming had opdracht gegeven om de route door Straat Soenda te nemen, daar deze Straat „schoon” was, waarbij dicht onder de Java-wal gehouden moest worden. Het schip diende geheel op eigen gelegenheid te varen, want bescherming was niet aanwezig.

Onmiddellijk na vertrek Priok kwamen de Amerikaansche zware kruiser „Houston” en de Australische lichte kruiser „Perth” achterop. Naderhand is gebleken, dat deze schepen dezelfde route volgden als het s.s. „Siaoe”; de mededeeling, dat geen bescherming aanwezig was leek dus achteraf een weinig vreemd, doch uiteraard mag hierover zonder alle beweegredenen te kennen geen oordeel worden uitgesproken.

Buiten werd dubbele wacht geloopt, met tevens een uitkijk in het kraaiennest. Te ongeveer kwart voor twee in den nacht, toen de Gezagvoerder een oogenblik beneden was om te rusten, werd hij gewaarschuwd, dat twee silhouetten van oorlogsschepen van achter St. Nicolaaspunt te voorschijn kwamen. Nog voordat het mogelijk was de kijker op deze schepen te richten, ontstaken deze hun zoeklichten. De Gezagvoerder gaf onmiddellijk het commando „Bakboord aan boord”, maar reeds klonk het eerste schot. Dit ging dwars door de hutten op de onderbrug. Het commando kon toen niet meer uitgevoerd worden, daar door deze treffer stuur- en telegraafleiding onklaar geraakten. Het schip was dus geheel aan den vijand overgeleverd. Snel achtereen werden acht schoten gelost, die alle raak waren, en omdat geschoten werd met sterk brandverwekkend materiaal stond het schip spoedig in lichtervlaai. Na een voltrefter in de machinekamer had de wachtvoerende werktuigkundige de machine gestopt.

Dit alles geschiedde in hoogstens 5 minuten. Sloep S.B. I was geheel vernield, terwijl de andere sloepen, die alle klaar buiten boord hadden gehangen, te water waren geraakt. De tweede stuurman lag zwaar gewond op de trap naar de brug en was vermoedelijk reeds overleden. Het was onmogelijk zijn lichaam mee te slepen tengevolge van de naderende vlammen en de onhoudbare hitte. Het schip was reddeloos verloren; de Gezagvoerder kon zijn zwemvest niet meer bereiken en sprong ten slotte van het sloependek overboord. Toen volgde de tocht van sloep tot sloep. Pas de derde bleek bruikbaar te zijn; de overlevenden hadden toen reeds eenige uren in het water gelegen. Met deze sloep bleef men in de omgeving, waarbij nog verschei-

dene drenkelingen konden worden opgepikt. Om ongeveer 10 uur bereikte men den wal. Bij de zwaargewonden bleef een wacht achter; de commandant van de Japanse patrouille, dien men later ontmoette en die vlot Maleisch sprak, weigerde toestemming te verlenen om de gewonden op te halen.

Bij deze ramp zijn vermoedelijk 29 menschenlevens verloren gegaan, terwijl 22 man deze hebben overleefd. De onmenselijke wijze, waarop de Japanse zeelieden hebben gehandeld, door zonder waarschuwing een schip in brand te schieten en zich daarna in het geheel niet te bekommeren om de bemanning, brandmerkt hen voorgoed als barbaren, die in een beschaafde wereld niet thuis hooren.

XIV. m.s. „Tomohon”

Vertrokken den 27sten Februari 1942, in opdracht van den C.Z.M. om 6 uur 's middags van Tjilatjap, met orders om 400 mijl om de Zuid te varen. Wij hadden ca. 25 passagiers aan boord en een lading van 230 ton rubber. Wij voeren volle kracht bij regenachtig weer. Op den 28sten Februari circa 2 uur 's nachts voeren wij door een groot olieveld, vermoedelijk afkomstig van een getorpedeerd schip. In den nacht van den 1sten Maart, om ongeveer 3 uur, werd de „Tomohon” plotseling beschoten door een zoeklicht en viel er een schot. Wij stopten onmiddellijk de machine. Een torpedojager kwam opstoomen en ging dwars voor ons liggen, doofde zijn zoeklicht en seinde met twee grotere oorlogsschepen, welke zich op een afstand van 3 à 4 mijlen bevonden en die met een kijker goed zichtbaar waren. Alle passagiers hadden zich direct na het schot op het achterdek bij de sloepen verzameld. De torpedojager stoomde om ons heen en kwam weer aan bakboord, naar schatting op een halve mijl afstand, ontstak zijn zoeklicht en vuurde een tweede schot af. Dit ging dwars door de eerste klas hutten, welke onmiddellijk in brand stonden. Wij stuurden de officieren naar de sloepen om deze te vieren. Kort daarop viel een derde schot, dat door de officiershutten op de bovenbrug ging. Wij begaven ons toen allen naar het achterdek en vierden stuurboords-reddingboot. De twee bakboordssloepen lagen reeds te water. Later bleek, dat het eerste schot door het volkslogies was gegaan, waardoor eenige slachtoffers werden gemaakt. en waarna het overige deel der inheemsche bemanning over boord sprong. Nadat ieder van boord was, sprong ook de Gezagvoerder in zee, waar hij werd opgepikt door een sloep, waarin zich de Hoofdwerktuigkundige bevond. Deze was zwaar gewond door een granaatscherf in de borst en is helaas een half uur later overleden.

Het m.s. „Tomohon” stond van het voorschip tot ruim 2 in brand. Wij bleven in de sloep tot het aanbreken van den dag bij het brandende schip, om te zien of er nog drenkelingen waren. De overboord gesprongen inheemsche bemanning kon grootendeels worden gered. Vermoedelijk zijn echter 5 of 6 man omgekomen. Na het dag worden gingen de sloepen onder zeil naar Java en voor zoover bekend zijn met zekerheid twee op dit eiland aangekomen.

De „Tasman” evacueert mee

Midden Januari 1946. Jappen werken op de kade van Tg. Priok. Als je zoo even den tijd hebt om dit met een licht leedvermaak aan te zien, dan voel je, dat er toch nog iets ten goede is veranderd, sedert we na het einde van den oorlog zijn vertrokken op zoek naar den vrede. De Jappen dan lossen „relief”-lading uit de „Tasman”, circa 400 ton in vijf dagen; over opschieten of doelmatig werken praten we nu eenmaal voorloopig niet meer in de scheepvaart. Inmiddels bereidde het schip zich voor op een reis met evacué's. Een deel van de equipage, die bestaan had uit NICA-personeel, werd vervangen door Indische jongens, die zich in grooten getale hadden opgegeven om te gaan varen. Het keukenpersoneel werd uitgebreid met

16 Chineezers, werkende onder een Chefkok, die zelf als evacué naar Nieuw Zeeland zou meegaan.

Op 22 Januari kwam een groep kwartiermakers aan boord, die wegwijs werden gemaakt over het schip en een plaats kregen in de diverse „wards”, terwijl ze behulpzaam zouden zijn bij het embarkement en bij de eerste maaltijden van de passagiers aan boord. Deze arriveerden den volgende dag ten getale van 200 en op 24 Jan. volgden nog 302 anderen. De vrouwen en meisjes, en de jongens beneden 12 jaar werden afzonderlijk ondergebracht, evenals de mannen en de oudere jongens. Elke afdeling had een mannelijke c.q. vrouwelijke commandant, die verantwoordelijk was voor het schoonhouden en de discipline, zij werden daarbij geholpen door enkele leden van de betrokken afdeling, die elk een bepaalde taak hadden te verrichten, zooals etenhalen en uitdeelen, toiletten schoonhouden en zoo meer.

De eerste zorg was om een ieder zijn plaatsje te wijzen en te voorzien van de noodige zaken. Elke evacué ontving een volledig stel eetgerei, een matras, een kussen, een deken, een laken, een kussensloop, een tandenborstel, tandpasta, toiletzeep en een handdoek. Een regeling werd getroffen om het linnengoed, d.w.z. laken, kussensloop en handdoek eens per week te verwisselen.

Eenmaal op weg hield de Gezagvoerder dagelijks een grondige inspectie, waarbij den leider of de leidster van de betrokken afdeling op eventuele gebreken werd geattendeerd, terwijl deze tevens gelegenheid had om wenschen of klachten voor te brengen. De medische verzorging was in handen van drie doktoren en drie verpleegsters. Ernstige ziekte deed zich gedurende de reis niet voor; er waren eenige gevallen van mazelen, die geïsoleerd konden worden in een speciale afdeling; alle patiënten konden zonder bezwaar op de plaats van bestemming worden gedebarkerd.

De eerste evacué's ten getale van 95 ontscheepten te Brisbane; hier kwamen 16 mannelijke en vrouwelijke leden van het Roode Kruis aan boord voor hulp aan de evacué's in Nieuw Zeeland. De volgende groep, 151 in getal, ging op 14 Februari in Auckland van boord. Ter verwelkoming boden de inwoners van deze stad een ontbijt aan in een goedang, waar lange, keurig gedekte tafels gereed stonden. De Lord Mayor hield een welkomstrede en een ieder was verrukt over de ontvangst. Den 18en Februari liep het schip Wellington binnen, voor de ontscheeping van 181 passagiers. Op de kade stond een muziekkorps ter verwelkoming, terwijl de officiële ontvangst zou plaats vinden in een speciaal daarvoor ingericht gebouw. Dit lag tegenover den steiger. Hier hield de Wnd. Minister-president van Nw. Zeeland een welkomstrede, en ook de Lord Mayor van Wellington sprak enkele woorden. Vervolgens werden thee, koffie en cakes aangeboden, waarna vele particuliere auto's gereed stonden om de nieuw aangekomenen in de gelegenheid te stellen een autotocht te maken. Tenslotte stond een gemeenschappelijke lunch op het programma aangeboden door de Y.M.C.A. Deze ontvangst overtrof alle verwachtingen en maakte op de evacué's diepen indruk, die hun jaren bij zal blijven.

Maar de laatste plaats van debarkement, Lyttleton, bleef evenmin achter. Bij aankomst op 19 Februari stond ook daar een muziekkorps op de kade ter verwelkoming. Eerst werden de passagiers toegesproken door den Lord Mayor en daarna vertrok men in den gereedstaanden trein naar Christchurch. In deze plaats had in de Hollandsche club des morgens om 10 uur de officiële ontvangst plaats, waarbij sandwiches, thee en koffie werden aangeboden.

Hiermede had de „Tasman” haar evacuatietaak vervuld. De reis is vlot verlopen en de passagiers waren zeer tevreden over de accommodatie, voeding enz. In het bijzonder moet de bereiding van de maaltijden en de organisatie van den civielen dienst worden geroemd, welke op deze reis voor bijzondere moeilijkheden stonden. Van de passagiers werd echter ook zeer veel medewerking ondervonden. Het bleef niettemin noodzakelijk elken dag

grondig inspectie te houden en daarbij niet karig te zijn met op- en aanmerkingen. De nieuwe leden onder de bemanning hebben in het algemeen hun best gedaan; ook hier is echter een goede discipline noodig. Niet allen kunnen zich daaraan gemakkelijk onderwerpen, maar ongetwijfeld is gebleken, dat onder deze in Indië aangenomen personen een groot aantal geschikte krachten is te vinden, zoowel voor de machinedienst als voor den civielen-dienst. In het bijzonder kan de Gezagvoerder terugzien op een met groot succes volbrachte reis, die voor velen de inleiding was voor een zoo noodig herstelverblijf in een koel klimaat; wij zijn de autoriteiten en de inwoners van Nieuw Zeeland van harte dankbaar dat in aansluiting op de geslaagde reis, de ontvangst op de verschillende ontschepingsplaatsen zoo allervriendelijkst was, dat een ieder zich in het vreemde land direct thuis begon te gevoelen.

Waar zijn zij en wie zijn daar?

Onze Pres. Directeur, de Heer A. F. Vas Dias is, na gehouden besprekingen in Nederland, te Batavia teruggekeerd.

Nieuw aangestelde Agenten

Padang: L. Th. Marcar.
Sambas en Pemangkat: W. J. Suyderhoud, met standplaats Sambas.

Wat gaat er gebeuren na de ontvordering?

„Fairplay” van 4 Oct. '45 zegt daarvan het volgende:

„Shipowners are so justifiably tired of requisition and all it has stood for that they are perhaps inclined to take it too easily for granted that its removal will solve most of their difficulties. while requisition as such may be done away in due course, the exigencies of the post-war transition period may require that a very substantial measure of national and international control be retained until the unholy mess into which everything appears to be slipping is cleared up to some extent at least. Controls, at best — like Governments — are a necessary evil. things will not come right of themselves a co-ordinated effort — or as co-ordinated as may be had in the circumstances — will be needed by all concerned. that co-ordination must be based upon an agreement between Governments first of all. the measure and rate of its relaxation and of the restoration of individual independence will be proportionate to the effectiveness of the initial teamwork”.

„The survival of the fittest may seem a fine idea to those who reckon to survive. But if we are going back to that scheme of things, we shall have to throw overboard all our modern humanitarian, sociological sentiments and leave the unfit to go to the wall. Which brings one back to the original question: After derequisition, what?”

Geldleeningen aangaan tijdens krijgsgevangenschap

In aansluiting op onze mededeeling in „De Uitlaat” no. 8 blz. 14 drukken wij hieronder af een circulaire van den Ned. Ind. Bond van Ex-geïnterneerden en Krijgsgevangenen (Nibeg), die ons van bevriende zijde werd toegezonden.

De vraag is opgekomen, wat het standpunt van de NIBEG is inzake de in krijgsgevangenschap aangegane geldleeningen. Gesuggereerd werd, t.z.t. te komen tot onderzoek van een overheids-instantie, en wel:

- a of de fondsen, waaruit de leeningen werden gefinancierd, op legale wijze verkregen waren,
- b of geen woekerrente of -koers in rekening werd gebracht.

Het Hoofdbestuurslid, Jhr. Mr. L. H. Sandberg, advocaat te Medan, schrijft daarover het volgende:

ad a) De kwestie a) en b) staan los van elkaar. Het is de taak van het Openbaar Ministerie om, al dan niet op aangiften van derden, misdrijven als de hier bedoelde (verduistering van gelden) te vervolgen. Al wordt echter een geldschietter aan dit misdrijf schuldig bevonden, dan tast dit feit de leeningstransactie niet aan. Het eenige gevolg zal zijn, dat het land zijn verhaal zal zoeken op de uitstaande vorderingen van den verduisteraar, doch de positie der debiteuren zal in wezen niet veranderen.

ad b) In het algemeen kan gezegd worden, dat de onderwerpelijke leeningen (strikt genomen zijn zij meest overeenkomsten van koop van rupees, c.q. tikals, op crediet) niet vallen onder de woekerbepalingen. N.I. Stbl. 1916 No. 643, dat deze bepalingen bevat, vereist voor woeker in de eerste plaats „lichtzinnigheid, onervarenheid (hier natuurlijk geen van beide ter zake dienende) of noodtoestand bij den benadeelde. Het criterium voor „noodtoestand” moet dermate strikt worden opgevat, dat men zal moeten aannemen, dat deze, uitzonderingen daargelaten, over het algemeen niet heeft bestaan bij het gros der geldopnemers. Men denke b.v. aan de geldopnemende officieren, wier inkomen vergeleken bij dat van den troep, zeer groot was. Voorts vereist bedoeld Stbl. dat „in verband met de omstandigheden” de onevenredigheid tusschen prestatie en contraprestatie van geldschietter en geldopnemer buitensporig is. Ook dit is veelal, gezien „de omstandigheden”, niet het geval geweest. De koersen waren in alle kampen in Burma en Siam vast, doorgaans omstreeks f 10.— per op crediet gekochte rupee of tikal. Zoowel de zich in noodtoestand bevindenden als de anderen konden meestal tegen dezen prijs kopen. Men kon dus spreken van een locale koersbepaling, die door de omstandigheden nu eenmaal zeer hoog was vergeleken bij de normale. Er zijn echter, zooals ieder weet, ook excessen geweest.

De situatie is dus zoo, dat te verwachten is, dat de rechter alleen in die gevallen waarin positief be-
wezen kan worden, dat

1. een daadwerkelijke noodtoestand aanwezig was en
2. de rupee- of tikalprijs ten opzichte van de gangbare excessief was, de woekerbepalingen van toepassing zal verklaren. Een andere kwestie is, of tegen die peronen, die van het uitleenen van gelden een regulier bedrijf maakten, op grond van de Geldschiettersordonnantie niet zal kunnen worden geageerd; of de debiteuren daarvan zullen kunnen profiteren is twijfelachtig.

Tenslotte zij nog opgemerkt, dat deze zaak vanzelfsprekend slechts kan worden overzien naar den toestand van onze vooroorlogse wetgeving. Of speciale wettelijke bepalingen, deze materie betreffende, te verwachten zijn, is niet bekend.

Wij achten het een voorrecht als bijlage van de „DE UITLAAT” te kunnen geven den tekst van de Welkomstgroet, die H.M. de Koningin tot de evacuë's uit Indië heeft gericht.

WELKOM !

Landgenooten, die zijt teruggekeerd uit de hel van concentratiekamp, gevangenis, werk- of gevangenkamp, of een of meer van deze beproevingen hier te lande hebt ondergaan, en gij, die thans uit Indië zijt aangekomen, tot U allen wil Ik een persoonlijk woord richten:

Nu de eerste schepen uit het eens zoo vredige en welvarende Insulinde met uitgeputte kinderen, vrouwen en mannen zijn binnengeloopen, en deze thuiskomst in zoo groote getale, na zoo verre reis over oceaen en zeeën, wellicht nog duidelijker tot de verbeeldingskracht spreekt van iederen Nederlander en deze nog meer doet beseffen, welk nameloos leed hij geroepen is te lenigen, dan bij den stroom huiswaartsgekeerden uit Duitschland en de door dat land bezette gebieden, heb Ik dit oogenblik aangegrepen om tot U allen het woord te richten.

Hartelijk welkom heet Ik U, landgenooten, die de verre reis naar hier hebt volbracht. Gij zijt voor ons in Nederland de verpersoonlijking van hetgeen geleden is drie en een half jaar lang onder den hiel van den meedoogenloozen Aziatischen overweldiger en van de daarop gevolgde geestelijke en lichamelijke martelingen na den val van Japan. Met open armen ontvangt U het veilige, gastvrije Nederland, dat U zeker alles zal geven, wat het te geven heeft. Wij allen hier wenschen U toe rust en spoedig herstel van krachten. Diepe ontsteltenis heeft zich van elkeen meester gemaakt bij het vernemen van de berichten over het gruwelijke, dat zoovelen, die zich trouw verbonden voelen aan ons Rijk, is overkomen, waarbij Ik niet zou willen vergeten hen, die neergeveld werden om der wille van hun geloof.

Vol eerbied en bewondering zijn Wij voor uw onoverwinnelijke geestkracht, taaiheid en volharding in die tijden van vernedering en smaad. Zij deden U de moeilijke omstandigheden, waaronder de thuisreis moest worden volbracht, moedig aanvaard. Dat vervult ons met vertrouwen, dat gij de toekomst met dezelfde geestkracht tegemoet zult gaan.

En thans gij die eerder van elders en langs anderen weg het vaderland hebt bereikt, soms na lange omzwerving en moeizame reis, gij, vrouwen en mannen, die daarginds de verschrikkingen van concentratiekamp en gevangenis hebt doorstaan of wel gij, die in het vaderland door deze hel zijt heengegaan. Ik weet, hoe zwaar gij geleden hebt naar ziel en lichaam en hoe langzaam uw geknakte gezondheid, uw uitgeteerd gestel zich weder oprichten en hoe gij meestentijds nog steeds het beeld van al die verschrikkingen in U omdraagt. Maar Ik weet ook, hoe gij bovenal, door de diepten van uw geestelijk lijden heen, kunt opklimmen tot een punt, waarop gij U keert naar de toekomst om met nieuwen moed een nieuw leven aan te durven.

Ik begrijp uw teleurstelling en ontgoocheling, waar alles niet zoo geloopt is, als gij U de toekomst had voorgesteld. Deze teleurstelling en ontgoocheling liggen

zoozeer in de natuur der dingen. Toch zie Ik ook in het lijden van ons geheele volk, zij het op andere wijze dan gij, de verklaring voor de traagheid in het U zielkundig begrijpen en tegemoetkomen, zooals gij dit verwacht en gehoopt hadt.

Op het tijdstip, dat gij onze grens overschreedt, waren de geesten geheel in beslag genomen door de zorg om het dagelijksch bestaan en de eigen ontberingen en met het overwinnen van de eigen moeilijkheden. Toch lijdt het geen twijfel, dat Nederland weet, wat gij overgehadt hebt voor de zaak der vrijheid en de bevrijding des vaderlands en dat het trotsch op U is. Wij mogen en zullen dit niet vergeten.

In een tijd, als waarin wij thans leven, kunnen wij Uw bezielend voorbeeld en de kracht, die van U uitgaat als strijder en strijdster niet missen, willen wij een nieuw en beter vaderland bouwen. Wij hebben ieder van U noodig, onverschillig of gij weer tot werken in staat zijt of nog gekluisterd zijt aan een smartelijk ziekbed; wil ons ook nu voorgaan met de inspiratie, die U bezielt heeft en de geestkracht, die gij aan den dag gelegd hebt tijdens de verschrikkelijke jaren, die achter ons liggen, geef U opnieuw op deze wijze voor ons allen, voor het vaderland. Met hart en hoofd geheel vervuld van dit levensdoel, zal opnieuw geluk Uw leven binnenstroomen en God geve U daarbij innerlijke rust en vrede.

Gij kunt vertrouwen, dat ieder, die op dit punt verantwoordelijkheid draagt, zich van die verantwoordelijkheid bewust is en dat de resultaten van hun handelen, naarmate het herstel toeneemt, steeds duidelijker zullen worden.

Nu Ik tot U spreek, gaan als vanzelf mijn gedachten ook met trotsche voldoening uit naar onze dappere strijders te land, in de lucht, ter zee en bij de koopvaardij, van wie veel geestkracht en moed gevraagd wordt om de gevolgen, die de oorlog voor hen met zich heeft gesleept, voor het verdere leven te dragen, die hetzij gewond werden in den strijd of wel als gevangenen de daarmede gepaard gaande ellende hebben moeten verduren; hier behoef Ik slechts Thailand te noemen.

Hun allen roep Ik toe: wij hebben ook U noodig; vervult Uwe roeping, bouw allen mede, geestelijk en ook stoffelijk, aan het nieuwe Vaderland en aan het nieuwe Rijk.

Ten besluite spreek Ik tot alle Nederlanders. Wij zijn aan onze driekleur, die ons in deze jaren zoo dierbaar is geworden, verplicht te toonen, dat het ons diepe ernst is met onze dankbaarheid tegenover al deze vrouwen en mannen, die het beste gaven voor Nederland, voor ons Rijk en voor ons. Het is onze eereplicht hen niet teleur te stellen.

1946.

WILHELMINA.

Ondanks alles — toch!

Het is niet gemakkelijk onzen weg te vinden in den tegenwoordigen tijd. Men wil sneller vooruit dan blijkbaar mogelijk is. Dat we momenteel in een chaos leven, zal niemand ontkennen en dat er dus orde geschapen moet worden, evenmin. Daarbij springen in ons de oude idealen op en wij hopen, bij den nieuwen opbouw, daarvan iets in praktijk te kunnen brengen. Maar niemand, ook niet de grootste, staat als een alleenig heerscher boven de verkreumelde wereld. Wij ontdekken al spoedig, dat de chaos meer voortspruit uit de verbroken verbanden tusschen de menschen dan uit de materiele vernieling. Met onze moderne techniek is de stof in belangrijke mate te beheerschen en onze slaaf. Maar de mensch, vooral de ontbonden, ja, haast bandeloze mensch, is vrij. Juist nu — overal — „democratisch” vrij. Toch kunnen wij niet zonder elkander — niet zonder de organisaties, die anderen opbouwen — anderen met andere idealen. Van de voor-oorlogse wereld zijn de schemata der oude organisaties over. Met vele leegte plekken tusschen hen in hernemen de dienaren in de samenstellende deelen hun plaatsen en trachten op en in te schikken tot een langzamerhand weer sluitend geheel. Dit zijn allen denkende, zelfwillende menschen. Allen hebben hun gerichtheid, hun polariteit. Ge weet het nog wel van die elementjes in een te magnetiseeren staaf. De gezamenlijke polariteit ontstaat door het zich richten van die elementjes. Zoo lang zij hars en dwars door elkaar blijven liggen, is er geen magneet, geen organisatie.

Onder ons zijn velen, die, hoezeer ook bewust levend, verlangen dat anderen hen richten. Zij kennen hun beperktheid, hun geringe radius en zij verwachten den vorm van de toekomstige wereld van anderen. Sommigen zijn te bewegelijk om dat te kunnen; zij richten mee. Hebben zij de capaciteiten om de komende nieuwe vormen te vóórzien? Overschatten zij zich niet? Langzaam voorbereiden zich de besten uit. En die zijn het weer niet allemaal eens. Botsing — stagnatie — koppigheid — gebrek aan souplesse. De pilaaridealisten vallen af; zij zijn niet in te passen, zij blijven betoogen; zij kunnen zelfs zeer goede ideeën hebben, maar toch zijn ze steriel. Zij stappen náást de treden van de ladder en niet er op. Zij bestormen de berg, en zoeken niet als de geoevende klimmer de juiste rotsputten voor een vasten voetensteun.

Niemand heeft het gemakkelijk nu. Zoen wij onszelf te blijven en toch ons te vervormen tot goede samenwerkers. Laten wij de spanning in ons doen ontlasten om nieuwe samenspanning te vinden. De weerstanden zijn als nauwe openingen. De amoëbe verenigt zich, vloeit door het kanaal en her-vormt zich aan de andere zijde. Aanpassen en toch blijven leven — botsen en toch verder gaan — het hoofd schudden om den medemenschen en toch trachten met hem samen te werken — teleurstelling incasseren en toch weer de rug rechten. Altijd weer opnieuw kracht vinden. Ondanks alles! Toch! —

The question of decisive significance is on what basis the masses are to be bound together: on a basis of social fear or of social confidence.

We have to grow towards a consciousness of belonging together, on condition that the masses find their spiritual leaders and that democracy produce its aristocracy. The chief condition for this growth is the disappearance of fear on the part of both the masses and the leaders. For there are two types amongst the leaders who have no fear of the masses: first those whose courage rests on the fact that they dispise man, and secondly, those who have no fear because, while knowing man, they nevertheless love him.

Days of our years.

De Raad van Bestuur van de K.P.M.

Menigmaal is ons tijdens gesprekken met en tusschen K.P.M.'ers gebleken dat men soms zeer onvolledig op de hoogte was van de namen van hen, die deel uitmaken van het hoogste Bestuurscollege van onze Mij.

Wij laten daarom hieronder een opgave volgen van de huidige formatie van den Raad van Bestuur der K.P.M.

M. C. Koning	.....	sedert 1930.	Voorzitter sedert 1937
B. E. Ruys	.....	„ 1902.	
Herbert Cremer	.....	„ 1917.	
G. P. J. Caspersz	.....	„ 1922.	
N. van Zalinge	.....	„ 1932.	
Mr. H. C. Hintzen	.....	„ 1933.	
Mr. D. A. Delprat	.....	„ 1934.	
Dr. E. Heldring	.....	„ 1940.	Gedelegeerd lid sedert 1-6-'45.
L. C. M. van Eendenburg	.....	„ 1946.	

Van onze Agenda

„Door den oorlog is de heele wereld een chaos geworden, ook de Paketvaartwereld. Aan de bouwers van thans „wat de toekomst zal zijn”. Een zeer verantwoordelijke baan om bouwer te wezen. Laten wij kleinen mannetjes alle mogelijke medewerking geven, want zonder de kleintjes kunnen de grooten ook niets beginnen. Maar daarom ook: laten de grooten hun ooren te luisteren leggen; in een domme opmerking van zoo'n kleine stommeling zit soms zooveel bruikbaar.”

„De Groote Drie doen wat ze kunnen, maar ze worden om beurten in den hoek gezet, omdat ze steeds weer hun eigen belang willen doen zegevieren. Waarom zullen ook wij niet aan het werk slaan en den hoek ingaan om beurten, als we er maar weer uitkomen met een beteren kijk op de zaak.” (Een Gezagvoerder van een groot schip).

„Een zeeman kan een schip bouwen noch ontwerpen. Hij kan slechts de gebreken naar voren brengen, die hem in de praktijk opvallen. Geef hem daarom een scheepsteekening en laat hem critiek uitoefenen. Te veel schepen werden in de vaart gebracht zonder dat een zeeman in de gelegenheid was gesteld zijn invloed op den bouw uit te oefenen. Wat zij kunnen en willen is méé bouwen.”

(Een gepensionneerd Gezagvoerder). „Het beruchte torn-to vormt nog steeds een stokpaardje. Torn-to is door bijna alle zeevarende mogendheden afgeschaft. Ook bij de Nederlandsche zeevaart is tijdens den oorlog door de regeering een zes en vijftigjarige werkweek voor schepen op zee ingesteld. Voor werktijden in de haven geldt weer een andere regeling.”

(Een jong werktuigkundige). De onderhandelingen tusschen reeders en de zeeliedenorganisatie in Finland hebben in beginsel tot overeenstemming geleid. Met betrekking tot de werktijden op zee is het drie-ploegen stelsel ingesteld voor den dek-dienst van schepen boven 1300 BRT. Voor den civielen dienst is de werktijd op 10 uur voor vrachtschepen en op 12 uur voor passagiersschepen gesteld. Over de loonen is nog geen overeenstemming bereikt.

(Scheepvaart bull. No. 3 18-1).

**VOOR HET VERLEDEN..... hoeden af
voor de toekomst..... JASSEN UIT!**

„Goodwill” — Naar buiten en naar binnen

Het is alsof de schrijver van het redactioneel artikel „Vertrouwen” uit aflevering No. 11 van de „Uitlaat”, zoojuist van een lange reis naar de Ver. Staten van N. Amerika is teruggekeerd en de daar opgedane ideeën heeft weergegeven. Want indien er één land ter wereld bestaat, dat aan dat idee van „Goodwill” gelooft en het een ruime plaats geeft in het dagelijksch leven dan is het Amerika; vóór alles willen zij goodwill scheppen, goodwill zoowel naar buiten als naar binnen, of zooals zij dit noemen „Public-and Personnel Relations”. Want, zeggen de Amerikanen, zonder deze twee „relations” is het voor een bedrijf in den tegenwoordigen tijd onmogelijk het hoofd boven water te houden, laat staan vruchten af te werpen of concurrentie te bestrijden. Wat voor een soort bedrijf het is, komt er niet op aan; naar buiten zal het zoover mogelijk moeten uitdragen, dat het een gezond bedrijf is, krachtig, vertrouwenswaard om er mee in zee te gaan, goed en goedkoop voor de klanten. Naar binnen zal het vertrouwen moeten scheppen aan het personeel, dat voor het bedrijf werkt, zoodat het, geschraagd door ijver, kennis en werklust, maar vooral het vertrouwen van de employé's, op een regelmatige productie kan rekenen, waardoor het hoofd geboden kan worden aan tegenslagen van allerlei aard; ook tegenslagen van buiten af.

Het feit, dat Amerika, dat zulk een enorme krachtsinspanning tijdens dezen oorlog heeft geleverd, zoo over deze zaken denkt, maakt het de moeite waard hierbij stil te staan en eens na te gaan hoe dit alles mogelijk is geweest.

Laten wij aan de oppervlakte blijven en eens heel globaal bekijken, wat Amerika feitelijk heeft ge-presteerd en hoe het mogelijk is geweest, dat door een volk — zoo heterogeen als het maar kan zijn — zooveel bereikt is op industrieel en ander gebied. Hieronder volgen enkele grepen:

VLIEGTUIGBOUW. In enkele jaren tijds heeft dit land kans gezien om de productie van vliegtuigen — welke voor den oorlog bestond uit enkele tientallen verkeersvliegtuigen en wat oorlogsmachines — op te voeren tot, naar wij meenen, een productie van 8000 vliegtuigen per maand, waaronder de groote en zeer ingewikkelde superfortresses.

SCHEEPSBOUW. De cijfers zijn werkelijk ontstellend. Voor den oorlog stond deze practisch stil. Thans bezit Amerika meer dan tweemaal zooveel tonnage als het geheele Britsche wereldrijk van voor den oorlog en het is van plan zijn plaats als eerste zeevarende mogendheid te behouden.

U.S. NAVY. Het aantal schepen van voor den oorlog in vergelijking met de tegenwoordige vloot is ons niet bekend, doch wel weten wij, dat het personeel gegroeid is van 300.000 man tot bijna 4 miljoen. En dat de Marine ook heeft leeren vechten, is ons welbekend.

Nog vele andere voorbeelden zouden wij kunnen aanhalen, doch het heeft geen zin om langer op de prestaties van dit land te wijzen. Wat ons meer interesseert is: „Hoe is dit alles mogelijk geweest?”

In Januari 1944 heeft de Heer Eric Johnson, President van de U. S. Kamer van Koophandel een serie lezingen gehouden over zijn bevindingen in Engeland, Rusland en Amerika, wat betreft de productie. Hij had de methoden, arbeidsprestaties enz. enz. terdege met elkaar vergeleken en wat hij vertelde was van het grootste belang, al waren zijn conclusies ook hoogst merkwaardig. Indien men, zoo vertelde Johnson, alle menschen, die fysiek geschikt waren om te werken, ook zou laten werken, en deze menschen zouden geen dag, geen uur verzuimen door lichte ziekten, tandartsbehandeling, het missen van treinen etc. dan zou men dezen idealen toestand het cijfer 100 kunnen geven. Maar deze factor 100 kan natuurlijk nooit bereikt worden, want het is totaal ondenkbaar dat geen van deze menschen ooit vacantie zou nemen of ooit eens zouden verzuimen door een verzwikten voet. Welnu, het cijfer, dat

in Engeland bereikt werd na 4 jaren oorlog was om en nabij de 70 en hiermede was men uiterst tevreden.

De toehoorders van Johnson waren echter verre van tevreden. Zij lachten smakelijk en vonden het feitelijk in het geheel geen goede prestatie. Amerika zou hier verre bovenuit komen dachten zij, maar toen zij de lezing onderbraken, door te zeggen, dat zij in Amerika gemakkelijk 95, 98, 99 of 100 zouden kunnen behalen, en Johnson van repliek diende door te zeggen, dat het Amerikaansche cijfer in de buurt van de 25 lag, was het alsof zij een koude douche kregen. Zij geloofden hier niets van doch moesten zich tenslotte bij de feiten neerleggen. Maar, zei Johnson geruststellend, dit wil nog niet zeggen, dat de prestatie per arbeider kleiner is dan in Engeland. Het tegendeel is waar, per man produceeren wij meer dan in Engeland en dit komt doordat wij meer uit de menschen kunnen halen door geperfectioneerde productiemethoden, maar ook omdat wij het den menschen in de fabrieken en werkplaatsen naan den zin maken. Zij werken graag en werken ook hard, omdat zij vrouwen in de leiding hebben, weten waarvoor zij werken en dat waar mogelijk aan allerlei klachten en grieven wordt tegemoet gekomen. Men heeft plezier in het werk en voelt zich deelgenoot in het bedrijf. Vandaar de bijzondere resultaten.

Voor een gedeelte liggen de goede arbeidsprestaties aan den ijver en werklust van den Amerikaan, voor een ander gedeelte is het de vaderlandsliefde, die hem er toe heeft gebracht om hard aan te pakken. Maar de allergrootste factor is wel een stelselmatische propaganda onder de arbeiders, een propaganda, welke zoo langzamerhand den vorm heeft aangenomen van een wetenschap, nauw verwant aan de psychologie van den mensch en gebaseerd op het Hollandsche spreekwoord: „Men vangt meer vliegen met honing dan met azijn”, zonder daaraan op eenigerlei wijze een minder prettige beteekenis te hechten. Ieder bedrijf heeft een Public-and Personnel Relations-afdeeling en men is het er in algemeenen zin over eens, dat de prestaties nooit zoo groot zouden zijn geweest, indien die afdeelingen niet bestaan zouden hebben.

Wij besluiten hiermede het eerste artikel van een serie beschouwingen over Amerika. In de volgende aflevering zullen wij het hebben over een bedrijf, dat ons allen na aan het hart ligt: een moderne Amerikaansche scheepswerf.

WIJTEMA.

Het zal U interesseeren

DAT het m.s. BOISSEVAIN gedurende de oorlogsjaren in de Pacific meer dan 49.000 man troepen heeft vervoerd, zonder verlies van menschenlevens.

DAT op de afgeloopen reis van Indië naar Holland met geëvacueerden één der passagiers overboord is gesprongen en met de motorboot van het schip werd gered, maar bij het hijschen de motorsloep uit de takels is geslagen en daarbij de motorist is omgekomen en

DAT dit eerste ongeval een diepen indruk op den Gezagsvoerder en de opvarenden heeft gemaakt.

Bureau Zeevervoer

21 Juni 1945 werd door den Luitenant-Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië bij het Departement van Economische Zaken een Bureau Zeevervoer ingesteld, voorloopig gevestigd te Sydney. Aan dit Bureau Zeevervoer werd opgedragen:

- a. het uitoefenen van toezicht op het beheer en de exploitatie van de aan de Nederlandsch-Indische Regeering in eigendom toebehoorende en door Haar gehuurde of gevorderde koopvaardij-schepen.
- b. het regelen en coördineeren van het goederen- en personenvervoer te water van en naar Nederlandsch-Indië, zoemde van het interinsulair vervoer te water binnen Nederlandsch-Indië;

c. het treffen van voorbereidingen met betrekking tot hetgeen noodig zal zijn, teneinde te geraken tot een zoo goed mogelijke expeditie van schepen in laad- en losplaatsen in Nederlandsch-Indië, voorzover zulks behoort tot de taak van het Departement van Economische Zaken.

17 Augustus 1945 werd te Brisbane ingesteld een Commissie Zee- en Luchtverkeer, welke tot taak zal hebben aan de hand van door de Regeering vastgestelde richtlijnen, coördinerende maatregelen te nemen ten aanzien van en prioriteiten vast te stellen met betrekking tot het zee- en luchtvervoer naar en binnen Nederlandsch-Indië van civil en militair personeel en materiaal, ten behoeve van het herstel, van de rust en orde en den economischen wederopbouw.

Scheepvaart-Bulletin No. 8, 22 Febr. 1946.

Het zal U ook nog interesseeren

DAT bij aankomst van de evacuatieschepen te Amsterdam de evacuees worden ontvangen in een verwarmde loods van de K.N.S.M., waar zij worden onthaald op warme koffie en broodjes; waar hun bagage wordt verzorgd en opgeladen; waar hun dadelijk alle rantsoenbonnen worden uitgereikt; waar ieder een flink pak sigaretten of chocolade cadeau krijgt en waar voor de zieken ambulance-auto's en voor de gezonden autobussen voor het verdere transport gereed staan.

DAT vervolgens alle passagiers, die in Amsterdam blijven, per bus naar huis worden gebracht en alle overige passagiers naar het Centraal-station gaan, vanwaar zij ieder half uur in een gereserveerde wagon naar hun plaats van bestemming vertrekken; bij aankomst aldaar weer door een comité worden ontvangen en onthaald; per bus of taxi aan huis worden afgeleverd en geen omkijken hebben naar hun bagage, die vanaf het schip tot aankomst thuis wordt verzorgd.

DAT nu de eerste moeilijkheden zijn overwonnen, door deze doeltreffende organisatie reeds bereikt werd dat de ruim 1800 passagiers van het m.s. Boissevain, welk schip om halftwaalf gemeerd lag, om 6 uur 's avonds thuis waren afgeleverd.

DAT deze schitterende organisatie in handen is van de Nederlandsche Repatriëeringsdienst en het Comité „Nederland helpt Indië”, en dat de Voorzitter van laatstgenoemd comité te Amsterdam is onze Voorzitter van den Raad van Bestuur de Heer M. C. Koning, die, bijgestaan door een staf van vrijwillige medewerkers en medewerksters, dag en nacht in de weer is om dit mooie resultaat te bereiken.

DAT dit alleen mogelijk is, indien bij aankomst geen familieleden of kennissen de passagiers komen afhalen en de passagiers daarover niet teleurgesteld moeten zijn omdat een ieder moet inzien dat het grootste belang is om de geëvacueerden spoedig thuis te krijgen.

Parapattan

Ik herinner me nog mijn eerste aankomst aldaar in 1923. De oude „van der Capelle” was de breede monding van de Beraoe-rivier opgevaren, langzamerhand klemde de nipah ons meer in, tot we in de kleine kali met het achterschip haast door de takken schuurden. Toen de zon begon te dalen meerden we te Tandjong Redeb. De heer Van de Velde kwam ons afhalen, de duisternis viel snel en toen wij met de motorboot naar Bedewatta voeren lag nog alleen de rivier als een lichte strook tusschen de donkere wallen van het oerwoud.

En dan was er opeens links om de bocht een twinkeling van lichtjes, een schoorsteen tegen de avondlucht, het silhouet van een schip tegen een hel verlichten steiger, een groeiend lawaai, dat boven het stampen van den motor uitwies, de metalen rateling van een transporteur, die kolen in het schip schoof.

Zoo velen van U kennen dit beeld — het is er niet meer. De vernieling begint reeds bij Tg. Redeb; de steiger, alle Europeesche woningen, de Chineesche wijk en de landschapsgebouwen, het kantoor van de Douane en dat van de K.P.M. zijn door brand verwoest. Vaart men door naar T. Bajoer dan ziet men vanuit de verte allereerst de vernielde electrische centrale en de omgevallen en verwrongen laad-installatie op de verbrande steigers.

Ons schip kan niet voor den steiger komen omdat een aantal locomotieven en kolenwagens in de kali zijn gereden. Voor ons ligt nu de trage bruine rivier en daaroverheen glijdt onze blik bijna aarzelend naar de oude nederzetting. Alles is verbrand. Europeesche huizen, koeliebangsals, sociëteit, kantoren en magazijnen, alles verdwenen. Het ziekenhuis is, ondanks het roode kruis van drie meter doorsnede door de geallieerden gebombardeerd. De hoge radiomasten liggen op den grond.

Laat ik U voordat wij naar de mijn zelf gaan in het kort vertellen, wat er precies is gebeurd.

Op 13 Januari 1942 vertrokken de „Pallopo” en de „Parigi” van Telok Bajoer met ruim dertig vrouwen en kinderen. Bovendien namen twee watervliegtuigen den avond van denzelfden dag nog 24 personen mede en daarna was er aan het contact van de onderneming met de buitenwereld een einde gekomen.

Men wachtte op den vijand.

De mijn werd den volgende dag stopgezet. In de kolensilo's lagen nog 8600 t kolen, die practisch met zekerheid niet meer zouden worden afgescheept. Dit beteekende voortdurende kans op broei, vooral te vreezen in de houten silo, en bovendien, dat, als de strijd met Japan voor ons ongunstig zou verlopen, een waardevolle voorraad in handen van den vijand zou vallen. Wel waren door de militaire autoriteiten in overleg met ons vernielingsplannen opgesteld, maar de opdracht tot het uitvoeren daarvan was nog niet gegeven. De bedrijfsleiding besloot echter op eigen initiatief zich althans van deze kolen te ontdoen. Het gemakkelijkst zou zijn geweest om de kolen voor den steiger in de kali te storten, hetgeen ook in het vernielingsplan was voorzien; maar omdat men nog altijd de hoop had dat de steiger spoedig voor eigen bedrijf weer zou kunnen worden gebruikt, werd besloten de kolen aan den overkant benedenstrooms van de silo's te deponeeren. Hieraan werd met man en macht gewerkt; op 7 Februari verdwenen de laatste kolen in de rivier.

Daarna wachtte men verder. De militairen legden verschillende verdedigingswerken aan; in de kali werden drie mijn-versperringen aangebracht; de zichtbaarheid vanuit de lucht werd verminderd door de schoorsteen van de electrische Centrale te demonteeren en de hoge radiomasten met dynamiet om te werpen.

Op 22 Februari, tijdens een onweer, een zware ontploffing; de vijand? — De bliksem was in de mijn-versperring voor de Soos geslagen; twee mijnen geëxplodeerd. —

De bebakening van de rivier was inmiddels weggenomen. Het geheele personeel was gemilitairiseerd en had door het vervullen van wachtdiensten, onder meer bij de mijnversperringen, een zware taak. Vele malen was er luchtalarm, soms 11 keer per dag; geruchten deden de ronde, dat er vijandelijke schepen op de kali waren verschenen maar er gebeurde niets, en zoo kwam ook hier zonder eenigen strijd de capitulatie. Groote verslagenheid heerschte op de onderneming. De soldaten leverden hun wapens in; voor het kampement woei een witte vlag.

Op 17 Maart 's avonds om 6 uur kwamen de Jappen. Dien avond gebeurde er nog niets, maar den volgende morgen werden alle militairen, waaronder het grootste deel van het mijnpersoneel, in het kampement opgesloten. De Jappen bezichtigden het bedrijf. Er was zooals gezegd niets vernield, maar toch had men van vele machines vitale onderdeelen gedemonteerd en bovenstrooms verborgen; dit viel hun echter niet op.

Op 19 Maart volgde het bevel, dat de niet-militairen, de vrouwen en de kinderen in het ziekenhuis moesten worden geïnterneerd en den dag daarop werd bekend gemaakt, dat de militairen naar Tarakan zouden worden gezonden. Op 21 Maart vertrokken zij op drie na, die werden aangehouden voor het onderhoud van de mijn en één zieke. In het hospitaal bleef een kleine groep achter, 5 dames, 12 kinderen en 8 heeren van het bedrijf, en nog 1 dame en 4 heeren van Tandjong Redeb, waaronder de welbekende Hr. Cools.

De behandeling was behoorlijk, maar men was van zijn vrijheid beroofd. In Mei ontstond echter door verwaarloozing een ernstige mijnbrand en sindsdien mochten de mannen weer regelmatig naar mijn of werkplaats gaan.

Eerst in Juni was sprake van verdere exploitatie; men wenschte daarbij gebruik te maken van een zestal leden van het Parapattan-personeel; de overigen zouden ook naar Tarakan worden overgebracht. Het was voor velen een moeilijke keuze wat in dezen te doen stond. De blijvers wisten echter dat noch van productie, noch van kolen-afschep voorloopig sprake zou kunnen zijn en bovendien verklaarden zij aan den Japanschen commandant, dat zij eventuele werkzaamheden alleen onder dwang zouden uitvoeren.

Allereerst togen de Japs op zoek naar de verdwenen onderdeelen, waarvan de plaats aan de achterblijvers niet bekend was; tenslotte heeft men uit de menschen in Tarakan weten te halen waar deze onderdeelen zich bevonden en zoo kon in September '42 de kolenwinning weer beginnen. Tijdens de winning ontstonden vele branden, welke door onze menschen zoo liefkozend mogelijk werden behandeld, zoodat ze steeds weer om zich heen grepen. Toch werd nog een productie van 600 t per dag bereikt. Echter was er geen afvoer, zoodat de silo's al spoedig geheel gevuld waren en de kolen in de open lucht moesten worden opgeslagen, waardoor ze prompt in den brand gingen. Dat op deze wijze het bedrijf niet kon loopen zagen zelfs de Jappen in en daarom besloten zij in November '42 om alle Europeanen naar Tarakan te zenden, hetgeen op den 28en geschiedde.

(Wordt vervolgd).

De wereldhandelsvloot op 30 September 1945 (tonnage in 1000 t. d.w.)

	schepen tonn.			schepen tonn.	
U.S.A.	5.529	56.798	Frankrijk	213	1.323
Engeland	1.771	15.798	Griekenland	130	937
Noorwegen	465	3.957	Denemarken	164	925
Canada	361	2.974	Joego-Slavië	32	222
Nederland	272	2.019	België	29	219
Zweden	252	1.714	Polen	23	116

(Econ. Nieuws).

Een commissie van advies

Ten einde de redactie behulpzaam te zijn bij de beslissing over de opneming van artikelen van meer

princiepelijk belang, is een adviescommissie ingesteld, bestaande uit de heeren:

M. P. Verstelle, wrnmd. Chef Techn. Dienst
L. F. Gude, wrnmd. Chef Comptabiliteit.
M. S. Wytema, hfd. employé Naut. Dienst.

Wij heeten de heeren hartelijk welkom en hopen op een vruchtbare samenwerking.

De Torpedo-ramp

In het weekblad van de R.V.D. „Uitzicht” heeft een bericht gestaan als zouden wij als bijlage van ons blad overgaan tot publicatie van een rapport over de torpedeering van een Japansch transportschip met Ned. Ind. krijgsgevangenen en Inheemsche arbeiders ter hoogte van Mokko-Mokko W. kust Sumatra. Dit is wel in overweging geweest, maar tenslotte in verband met de groote omvang van dit verslag niet doorgegaan. I.v.m. verschillende aanvragen, die ons daaromtrent ook van de buiten-wacht bereiken, vermelden wij dit ook hier ter plaatse terwijl wij „Uitzicht” reeds om een rectificatie hebben verzocht.

Algemeene mededeelingen

In een mededeeling aan Gezagvoerders en Agenten is een uiteenzetting gepubliceerd over *Delegaties en Remises naar Nederland*. Hierin wordt o.m. behandeld de koers van den Nederlandschen tegenover den Indischen gulden en de kwestie van de remises naar Nederland via de Maatschappij. Bij de verrekening van de beide valuta tegen elkander heeft men zich van den aanvang af gehouden aan omrekening a pari, hoewel in sommige gevallen ingewikkelde correcties noodzakelijk waren. Van veel belang is ook, dat thans de deviezenbepalingen van voor den oorlog weer van kracht worden, waardoor de vrijheid van het geldverkeer in hooge mate aan banden wordt gelegd. Dan is er tenslotte nog de blokkeering van de banksaldi in Nederland i.v.m. de prijsbewaking, welke het onmogelijk maken, dat gelden, anders dan voor levensonderhoud en kleeding, kunnen worden vrijgemaakt.

Een tweede mededeeling aan Gezagvoerders geeft bijzonderheden over de gevolgen van de *buitenwerkingtreding van het vaarplichtbesluit* meer speciaal t.a.v. de arbeidsovereenkomsten.

Voor volledige bijzonderheden verwijzen wij naar de betreffende mededeelingen.

De Oppas

Wij hebben den echten oppas weer terug. Naast het mooie scheepsmodel van de helaas verloren gegane Nw. Zeeland op de entre-sol staat een hoog en zoo te zien uiterst ongemakkelijk bankje. Dat is zijn plaats. Als ik de trap op kom, staat hij op, juist alsof hij dat precies van plan was en neemt een lap. Dat is zijn werktuig. Dan veegt hij de reeds honderdmaal afgestofte kast van het scheepsmodel af. Dat is zijn werk.

B.