

Voorlichtings- en verbindingsorgaan voor het personeel van de

Koninklijke Paketvaart-Maatschappij

No. 14 ♦ 2 April 1946

Een kort woord voor alle K.P.M.ers

Nu ik op het punt sta voor eenige maanden naar Holland te vertrekken, voel ik behoefte om met enkele woorden — tijdelijk — afscheid van U te nemen. De eerste zes maanden, die verlopen zijn, sedert wij tezamen het werk wederom zijn begonnen, vormen een periode, welke wij niet licht vergeten zullen.

Er is flink aangepakt en er is ook reeds een en ander tot stand gebracht, maar wij moeten realiseren, dat het nog slechts een begin is, dat de werkelijke moeilijkheden voor den opbouw van ons bedrijf nog komen moeten en dat wij verbeteren zullen moeten volhouden om definitieve resultaten te bereiken.

En waar ons dit zoo duidelijk voor oogen staat, valt het mij moeilijk om juist nu, op een tijdstip, waarin elke kracht zoo noodig is, mijn werk los te moeten laten.

Het is echter voor ons allen, uit de kampen gekomen, vroeg of laat noodig om eenigen tijd op te knappen, om weer nieuwe kracht te putten voor de komende periode.

Het is een geluk dat de Heer Vas Dias na een kort herstel-verlof in Australië, zich thans weer ten volle aan het werk kan wijden. Ik kan U verzekeren dat er thans een tijd is aangebroken, waarin de handen uit de mouwen gestoken zullen worden. De Heer Vas Dias is na zijn verlof in Australië voor een korten tijd naar Holland geweest, heeft daar belangrijke besprekingen gevoerd en nauw contact gehad met onze Raad van Bestuur. Ik ben ervan overtuigd, dat het niet lang zal duren voordat tal van nieuwe plannen zullen zijn uitgewerkt en met Uw hulp ten uitvoer worden gebracht.

Ik zal, na terugkomst in Indië, met vreugde weer aan al dit werk deelnemen. Niemand kan zijn jaren aan onze Maatschappij geven, zonder zich daarmee ten nauwste verbonden te gaan voelen.

Onze toekomst staat en valt met die van de Maatschappij. Blijft Uw krachten geven en hebt vertrouwen in de leiding, die U gegeven wordt. Door samen de handen ineen te slaan zullen wij erin slagen onze K.P.M. weer tot bloei te brengen.

Ik hoop, dat gij in staat zult zijn Uw beste krachten daaraan te blijven geven. De resultaten zullen uitwijzen dat Uw arbeid niet vergeefs is geweest.

Ik wensch U allen een goede gezondheid, kracht om Uw taak te volvoeren en foep U gaarne een hartelijk „tot weerziens” toe.

Goede reis en beste wensen

De Heer de Jong, die nu een zoo verdiend verlof naar Nederland gaat genieten, is na de bezetting van Java in ons midden gebleven. Hij heeft getracht zo lang mogelijk de Paketvaartzaken draaiende te houden. Heel den neergang heeft hij meegemaakt, mondelinge en schriftelijke rapporten moeten verwerken over vernielde schepen, over verlies van zooveel levens, over verwoeste etablissementen.

Tenslotte zat hij nog met enkele anderen in een hoekje van ons kantoorgebouw, om hem heen niets dan afbraak, verslonsing van de archieven, van den inventaris. Tot ook hij werd geïnterneerd en zijn reis door de verschillende kampen aanving. Hij kwam erdoor, zij het niet zonder schade. Na medio Augustus 1945 verdween ook hij spoedig uit Baros, Tjimahi.

En toen begon onder zijn leiding de opgang. Heel de „Batavia-cyclus” was zijn werk. Hij was niet volkomen fit, maar hij bleek taai, vooral in het volhouden tegen alle onverwachte belemmeringen in. Nu verlaat hij ons tijdelijk, maar zijn afscheid heeft toch alweer plaats uit ons eigen milieu, het oude gebouw van de K.P.M. aan de Sluisbrugstraat. Wij voelen zijn vertrek als een gemis, want Directeur de Jong is voor elk van ons een vriend. Namens allen, die ook in dezen verwarden tijd, bij hem een gewillig oor vonden, wenschen wij hem „Goede reis”. En in ons springt de hoop op, dat het weerzien moge plaats vinden in onze veste aan het Koningsplein, staande in een gezond, herrezen Indië.

Scheepvaartpolitiek na de opheffing van de U. M. A. (officieel)

Het reglement van de United Maritime Authority bepaalt, dat zes maanden na beëindiging der vijandelijkheden de onder dit lichaam opereerende scheepvaartpool der Vereenigde Naties zou ophouden te functioneeren. Op de derde, in Oct. 1945 te Washington gehouden, zitting van de United Maritime Executive Board, werd overeengekomen 2 September 1945 te beschouwen als den datum, waarop de vijandelijkheden ophielden, zoodat op 2 Maart 1946 een einde aan de scheepvaartpool moest komen. Intusschen waren reeds eenige verlichtingen in het pool-regiem aangebracht, met name wat betreft tankers en time-charters.

De vierde en laatste zitting van de U.M.E.B., welke van 4 t/m 9 Februari j.l. te Londen werd gehouden, had tot taak na te gaan, of het wenschelijk zou zijn eenigerlei regeling te treffen voor een voortzetting van samenwerking na den tweeden Maart 1946.

Als gevolg dezer besprekingen werd besloten, dat de gedelegeerden hun Regeeringen zouden aanbevelen:

1. voor een beperkten tijd en voor een bepaald doel nog een zekere mate van samenwerking te handhaven;
2. te geraken tot de oprichting van een United Maritime Consultative Council.

De eerste aanbeveling heeft tot strekking tegemoet te komen aan uitzonderlijke vervoerseischen, voortvloeiende uit verschepingen naar z.g. UNRRA- en naar de bevrijde landen (met name Frankrijk en België). De tweede bedoelt het scheppen van een lichaam, zonder uitvoerende macht, dat periodiek bijeenkomt voor het uitwisselen van informaties, zoodat de individueele Regeeringen in de post-U.M.A.-periode haar scheepvaartpolitiek zullen kunnen opstellen in het licht van de kennis van de politiek der andere Regeeringen.

De voortgezette samenwerking — die op 3 Maart 1946 ingaat en van kracht blijft tot 31 October 1946, tenzij met algemeene stemmen besloten wordt haar eerder te beëindigen — zal geëffectueerd worden door twee lichamen:

1. een *Contributory Nations Committee*, bestaande uit vertegenwoordigers van landen, die scheepsruimte beschikbaar stellen voor relif & rehabilitation van de Vereenigde Staten en Canada, gevestigd te Washington, en
2. een *Co-ordinating and Review Committee*, gevestigd te Londen.

Het Co-ordinating & Review Committee te Londen heeft tot taak de UNRRA-transporten in gebieden buiten de Vereenigde Staten en Canada in het oog te houden, en die vervoeren te co-ordineeren.

(*Scheepvaart Bulletin No. 8, 22 Febr. 1946*)

Van onze agenda

Het ligt in de bedoeling, dat m.s. van Heutsz op 10 April van Batavia naar Singapore zal vertrekken, waar het schip moet dokken en klaargemaakt worden voor het bebaren van de Deli Straits China Lijn. Men hoopt, dat de eerste afvaart begin Mei zal kunnen plaatsvinden.

(*Mededeeling v. d. afd. Buitenl. Lijnen*)

AMERICANA II. De Heer Wijtema, die in ons vorige nummer reeds het een en ander mededeelde over zijn ervaringen in Amerika, vervolgt thans met een artikel over:

De kleinste groote werf van de U.S.A.

Toen de nood op zijn hoogst was en de Japanners zich als een olievlek over de vroeger zoo rustige wateren van de Pacific uitbreidden, de vreedzame eilanden al moordende en brandende bezetten, alles verslaande en verwoestende wat zich op hun pad bevond, zat men in Amerika met een groot tekort aan scheepsruimte. Oorlogsmaterialen, die van uit het Oosten of Midden-Westen naar de Pacific-kust waren gezonden, werden op de toch reeds volle haven-emplacementen gelost en moesten daar in den regen op scheepsgelegenheid wachten. Met de troepen was het nog niet zoo ernstig gesteld omdat deze voor het meeren-deel nog getraind moesten worden in de kampen in het binnenland, doch vanzelfsprekend was dit een uitstel van executie. Vandaag of morgen zouden de Amerikanen over schepen moeten beschikken om deze troepen over de Pacific te vervoeren en met hen de benodigde uitrusting, voeding, reservematerialen enz. enz.

Aan het einde van den eersten wereldoorlog rekende men op 7 ton van deze goederen voor ieder over te voeren militair, alhoewel Amerika dit toen reeds aan den lagen kant vond. Voor dezen oorlog was dit belangrijk hooger en de allereerste vraag was dus: scheepsruimte. Bommenwerpers en transportvliegtuigen konden gemakkelijk op eigen kracht overvliegen, doch de jachtvliegtuigen en alle benodigde materialen voor de vliegvelden, bases en opslagplaatsen voor Vloot en Leger, moesten per schip over lange afstanden worden vervoerd. Nog meer vraag naar scheepsruimte en nog eens scheepsruimte, tot bijna in het oneindige toe.

Het lag voor de hand, dat men er niet zou komen met het gebruiken van een handjevol Nederlandsche en Noorsche schepen, doch, dat andere, veel grootschere maatregelen genomen zouden moeten worden, om aan de nijpende vraag naar scheepsruimte te voldoen.

„Schepen bouwen”, was het meest voor de hand liggende antwoord, en de kolos Uncle Sam zette zich in beweging om schepen te gaan bouwen.

Wij zullen U in het kort het verhaal vertellen van de kleinste „grootte werf”, Marinship van de W. A. Bechtel Company, by San Francisco. Doch allereerst een paar woorden over de Bechtels zelf.

Aan het begin van deze eeuw besloot

W. A. Bechtel, wegebouwer uit Chicago zijn geluk te beproeven aan de Westkust en na enkele jaren van hard werken gelukte het hem aldaar vasten voet te verkrijgen. Hij bouwde wegen, tennisbanen, hier en daar eens een huis, een afwateringskanaal, wat bruggen, een stuwdam, maar hier bleef het bij. Zijn zaken breidden zich echter aanzienlijk uit en hij begon zich ook toe te leggen op de fabricage van allerlei machinerieën.

In de malaise na den vorigen oorlog kwam de groote kans, immers de President van de U.S.A. stelde ettelijke millioenen beschikbaar voor werkverruiming en één van de belangrijke projecten was het bouwen van een enormen dam in de Colorado-rivier, welke in de allereerste plaats de jaarlijksche overstromingen moest tegengaan, doch tegelijkertijd moest dienen voor bevoeiing en het opwekken van electrische energie voor de Westkust-industrieën. Er was slechts een „maar”. Het bouwwerk was zoo geweldig en er waren zulke groote risico's aan den bouw verbonden, dat het Gouvernement een garantiesom vroeg van \$ 3.000.000.— en dat kon niemand en ook geen enkele Westkust Maatschappij alleen opbrengen.

„Daddy” Bechtel vond een uitkomst. Wat hij alleen niet bij machte was te doen, kon wel worden gedaan in samenwerking met anderen. En zoo werd een associatie van Mijen gevormd, die alras voor niemand meer uit den weg ging, alle monopolies welke zij tegenkwam „kraakte” en het geweldige bouwwerk, in een jaar minder dan gecontracteerd, afleverde. Bovendien was er een goede winst gemaakt. De beroemde Henry Kayser was één van de compagnons.

De Maatschappij breidde zich snel uit en in korten tijd sloten zij de meest merkwaardige contracten af en staken zij hun neus in allerlei jobs, die te moeilijk en te groot waren voor andere ondernemingen of door anderen voor onmogelijk uitvoerbaar werden geacht. Zij bouwden havens, een kopersmelterij, een kopermijn, een werf, waar de U.S. Navy 124 torpedojagers zou gaan bouwen. Zij bouwden den weg van Amerika door Canada naar Alaska, de olie-raffinaderij op Aruba en Bahrein, spoorwegen op Cuba, zij lichtten de gezonken battleships te Pearl Harbor richtten een boorterrein in ergens in het Noorden van Canada, en het laat zich gemakkelijk raden, dat de Bechtels zaken deden, welke alleen in Amerika mogelijk zijn. Geen wonder dus, dat het bedrag, dat gemoed was met de contracten, waarmede nog begonnen moest worden, in de milliard dollars liep. Zoo ongeveer het eenige waarin zij nog niet geïnteresseerd waren was scheepsbouw.

Einde Februari 1942 kreeg de W. A. Bechtel Co. een telegram luidende:

„Bent U geïnteresseerd in Scheepsbouw”, ondertekend door Admiraal Land, voorzitter van de U.S. Maritime Commission en War Shipping Administration in Washington.

„Dit”, zei Steve Bechtel, de tegenwoordige President-Directeur, „is geen verzoek of vraag, maar een order. Wij zullen terugseinen, dat wij schepen zullen bouwen”, en een kwartier later was er een ander telegram onderweg aan den eenigen scheepsbouwer, die in dienst was van de Bechtel Machine fabriek in Los Angeles. Gedurende tien dagen werd geconfereerd en beraadslaagd, nieuw personeel aangetrokken en een plan de campagne opgemaakt en toen Steve Bechtel op 7 of 8 Maart in de plane stapte om zijn plannen aan Admiraal Land voor te leggen, had hij reeds een begroting in zijn zak van zoowel de werf als voor de te bouwen schepen. Op 10 of 11 Maart keerde hij terug met een contract voor 40 Liberty schepen en een 70 tal tankers van 16.800 ton dw en 18—22 mijl snelheid!

Dadelijk werd begonnen met het bouwen van de werf. 22 huizen moesten „verrold” worden, een heuveltje afgegraven en een moeras gedempt. De werf werd gedeeltelijk gebouwd op 60 voet lange betonpalen en overal werden loodsen opgezet en ingericht voor het bedrijf. Gelooft het of niet, het eerste schip ging in Juli te water en werd een paar maanden later afgeleverd aan de U.S. Maritime Commission. Toeh het werfje van 6 hellingen volledig in bedrijf

was, leverde het om de vijf dagen een Libertyschip af en later een tanker in de tien dagen. Voor deze prestaties heeft het meer dan welke andere tankerwerf ook, den wimpel veroverd, die iedere maand opnieuw voor de beste prestaties werd uitgereikt. Het werd eentonig om den wimpel weer aan den vlaggestok van Marinship te zien waaien!

Hoe is dit alles mogelijk zult U zich afvragen? „Heel eenvoudig” zeggen de Bechtels. „Wij nemen geen scheepsbouwers voor de inrichting en den bouw van de werf; die menschen zitten aan oude begrippen en denkbeelden vast”.

Bruce Vernon werd geroepen, want die had bij den bouw van den Boulderdam blijk gegeven, dat hij kon organiseeren en hij had de verliesgevende Cubaspoorwegen tot een winst-object gemaakt. En Bruce ging aan den gang, hier en daar inlichtingen inwinnende bij echte scheepsbouwers, die hij toch wel degelijk zoo nu en dan noodig had.

De Bechtels hadden een stuk grond uitgekozen, waar men met plezier een zomerhuisje zou neerzetten, om de Oost een prachtig uitzicht op een zijtak van de baai, om de West op de mooie beboschte heuvels van Mount Tamalpais, het Zondagslustoord van San Francisco. En wat het merkwaardigste was — evenals met de beroemde Golden Gate brug — het natuurschoon werd behouden.

(Het tweede deel van dit artikel volgt in No. 15)

In een bijeenkomst van eenige dienstchefs, die met de uitvoering van de te geven richtlijnen te maken zullen hebben, heeft de Hr. Vas Dias een uiteenzetting gegeven van de bijzondere maatregelen, die in de naaste toekomst ten behoeve van het personeel en van de bedrijfsvoering van onze Maatschappij zullen worden genomen. In eenige opvolgende artikelen zullen wij deze mededeelingen bij onze lezers inleiden, al zullen de betreffende bepalingen t.z.t. in den vorm van circulaires onder Uw aandacht worden gebracht.

Het scherm gaat op

In onze nummers 5 en 6 bespraken wij de twee belangrijke personeelscirculaires, die de K.P.M. op 21 Januari had uitgegeven en die een eerste inzicht gaven in de bepalingen, die de naaste toekomst van het personeel zouden beheerschen. Het ging toen om de meest urgente regelingen, nml. die ten aanzien van de inkomsten van het personeel na het einde van den oorlog, en de voorzieningen ten behoeve van de naar Nederland evacueerenden.

De Heer de Jong refereerde in zijn afscheidswoord reeds aan de besprekingen, die onze Pres.-Directeur in Holland heeft gevoerd en inderdaad zal nu binnen korten tijd het scherm opgaan voor een algeheele uiteenzetting van de plannen binnen onze Maatschappij t.a.v. de liquidatie van de gevolgen van den oorlog en den opbouw van een nieuwe toekomst. Wij spraken van „korten tijd” en dat vindt U vaag. Maar wel degelijk staat ons daarbij een bepaald tijdsverloop voor oogen, namelijk ten hoogste drie maanden, dus vóór 1 Juli van dit jaar. Als wij bedenken, dat zoovele haast onmisbare werkkrachten thans naar Holland zijn geëvacueerd en dat met het oog op hun gezondheids-toestand velen nog zullen volgen, terwijl aan de andere zijde de terugkomst traag zal zijn, vooral, omdat daarbij het tekort aan scheepsruimte zeer scherp naar voren komt, dan zal men begrijpen, dat dit inderdaad zelfs een zéér korte termijn mag worden genoemd.

Wij hebben de beide bovengenoemde circulaires met gejuich begroet, omdat wij allen werkelijk in spanning zaten te wachten, maar wanneer men een uiteenzetting aanhoort over al hetgeen geregeld moet worden, over de instanties, die moeten worden geraadpleegd, over

de moeilijkheden, die moeten worden omzeild of overwonnen, dan legt men zich neer bij het feit, dat den uitvoerenden organen, om eenigszins goed werk te kunnen leveren, een behoorlijke spanne tijds moet worden gegund, om de hen gegeven richtlijnen uit te werken.

Maar in elk geval zijn wij thans verheugd, dat het moment is gekomen, dat het scherm opgaat en dat wij U alvast een programma kunnen voorleggen van hetgeen U te zien of beter te lezen zult krijgen.

Allereerst gaat het dan om de liquidatie van de materiele gevolgen van den oorlog, voor hen die op 1 Maart 1942 in dienst van onze Maatschappij waren. Daarbij zal de Directie het standpunt innemen, dat zij het personeel, voor zoover dat in haar vermogen ligt, zal trachten te herstellen in den toestand, waarin het voor den oorlog verkeerde. Meer speciaal staat het haar daarbij voor oogen, dat de meesten van ons door den gang van zaken onder de Japansche onderdrukking verschillende verplichtingen niet konden nakomen en verscheidene nieuwe verplichtingen hebben moeten aangaan. Het is niet de bedoeling om het zoover te brengen dat een ieder als het ware in materiele zin geheel in zijn ouden toestand wordt teruggebracht. Omtrent de vergoeding voor verloren gegane eigendommen wordt zelfs van Maatschappijwege nog geen regeling getroffen, omdat moet worden aangenomen, dat hiervoor door het Gouvernement maatregelen zullen worden genomen. Mocht dit echter niet geschieden, dan is de Directie bereid dit punt alsnog ook in Maatschappij-verband te bezien.

Bij het vaststellen van deze maatregelen staat voor oogen, dat de toekomst belangrijker is dan het verleden; men wil het personeel daarom van directe zorgen bevrijden. Zonder verlies komt echter niemand eraf en dat accepteren wij allen. Het resultaat van de door de K.P.M. te nemen maatregelen zal in ieder geval zijn, dat elkeen zich gelukkig mag prijzen een onderdeel van dit lichaam uit te maken. Moge dan ook in het verleden de tijden moeilijk zijn geweest, thans zal men bemerken, dat de hechte basis, waarop ons bedrijf rustte, het mogelijk maakt het personeel weer in het zadel te helpen.

Naar wij vernamen ligt het nml. in de bedoeling om de bedragen, die het in Ned. Indië achtergebleven personeel gedurende de bezetting van Maatschappijwege voor levensonderhoud heeft ontvangen, kwijt te schelden. Dit zal eveneens het geval zijn met de in Holland voor levensonderhoud van gezinnen uitbetaalde delegaties, terwijl ook verwacht mag worden, dat bonafide in en buiten kampen aangegane geldleeningen door de Maatschappij zullen worden overgenomen. Verder zal het betrokken personeel door een contante uitkeering in staat worden gesteld om loopende verplichtingen zooals levensverzekering, spaarfonds en dergelijke aan te zuiveren. Hierbij zal ook in aanmerking worden genomen, dat onder normale omstandigheden een deel van het inkomen als spaargeld terzijde zou zijn gelegd. Onderzocht wordt verder de mogelijkheid om de pensioenen en onderstanden van hen, wier inkomsten gedurende den oorlog hebben stilgestaan, door een toeslag te verhoogen.

Wij kunnen zeer zeker zeggen, dat op deze basis een werkelijk substantieele rehabilitatie van het personeel zal plaatsvinden. Aan allerlei kleinere zaken is ook gedacht. Zoo heeft de Directie overwogen, dat ten gevolge van den oorlog het onderwijs van de kinderen praktisch heeft stilgestaan, waardoor vele ouders eenige jaren langer zullen hebben te zorgen voor hun kroost; ook dat zal bij de te maken berekeningen in acht worden genomen.

Tenslotte is er dan nog het feit, dat omtrent deze regelingen overeenstemming moet worden verkregen met het Gouvernement. In Indië is reeds bekend het voorbeeld van een groote olie-Maatschappij, die haar circulaire, waarbij zij aan haar personeel integrale doorbetaling van het salaris gedurende den oorlog toezegde, wederom introk, omdat maatregelen vanwege den fiscus ertoe zouden leiden, dat het grootste deel van de uit te keeren bedragen aan belasting moesten worden betaald. Het

is de uitdrukkelijke bedoeling om met de door de Maatschappij uit te keeren bedragen *reëlen* steun te verleen aan de leden van ons personeel, zoodat daarbij een weg moet worden gekozen, waarlangs het voor betrokkenen mogelijk moet wezen deze bedragen ook werkelijk voor het beoogde doel te besteden.

Een volgende maal zullen wij iets over de plannen voor de toekomst vertellen.

Het zal U interesseeren. . . .

DAT na de bezetting van Holland de zetel van de K.P.M. eerst werd overgeplaatst naar Batavia, en vervolgens, toen de Japansche invasie van Indië dreigend naderde, de zetel verhuisde naar Paramaribo, maar dat na de bevrijding van Nederland de derde verhuizing werd voorbereid en nu de zetel van onze Maatschappij als van ouds weer in Amsterdam is teruggekomen.

DAT de Raad van Bestuur binnenkort bekend zal maken op welke wijze de verdeling zal geschieden van het royale bedrag in geld, dat werd gereserveerd ten behoeve van het personeel, bij de herdenking van het vijftig-jarig bestaan van de K.P.M.

DAT de bouwkosten voor schepen over de geheele wereld hoog zijn en meer speciaal in Holland zijn gestegen met 130 % t.o.v. 1938.

Gedachten bij de open groeve van A. W. Linschoten

In dit zoo uiterst droeve moment, gaan mijn gedachten vanzelfsprekend terug naar het jaar 1939, toen ik het drukke buitendienstleven verwisselde tegen het zooveel daarvan verschillende bestaan aan de Zeevaart Technische School. Een van de eerste herinneringen aan dezen tijd is wel de hernieuwde kennismaking met U, mijnheer Linschoten, een kennismaking, welke in den loop der maanden belangrijk is versterkt en in mij is verankerd als iets moois en iets blijvends.

In de weinige maanden, dat wij mochten samenwerken, heb ik U leren kennen als een onbaatzuchtig helper en vriend; iemand die steeds gereed stond om zijn meerdere kennis, zijn veel grootere ervaring en zijn geroutineerd inzicht in het werk, op een uiterst sympathieke wijze met mij te deelen. U weet niet welk een steun U voor mij zijt geweest in die eerste maanden, waarin ik een weg heb moeten zoeken door een voor mij geheel nieuw en lastig begaanbaar terrein.

Maar wat op mij den meesten indruk heeft gemaakt, is Uw karakter. Het komt maar al te dikwijls voor, dat de donkere bladzijden in het boek van den mensch, het eerste worden opgeslagen en gelezen en dat men dan min of meer bevooroordeeld, zijn houding tegenover hem bepaalt. Uw levensbeschouwing was juist het tegengestelde; overal waar U iets moois en iets goeds kon bespeuren, werd dit door U naar voren gebracht en dit diende dan zonder uitzondering als grondslag voor Uw verdere inzicht en beslissingen. Deze edele karaktertrekken kwamen bij U telkens en telkens weer naar voren.

Mevrouw Linschoten en Uw zoons, ik weet welk een verlies het heengaan van Uw echtgenoot en Vader voor U beteekent, maar ik weet ook, dat de gedachten aan deze nobele figuur U in de toekomst zullen schragen en U zullen helpen om over de moeilijkheden van het leven heen te komen. Ik wensch U alle sterkte toe. M. S. WYTEMA

In memoriam

Onze medewerker in de K.P.M. A. W. Linschoten, is ons in den morgen van 26 Maart plotseling ontvallen. Hij vatte dien dag gewoon zijn werkzaamheden op, doch voelde zich in den loop van den ochtend minder wel. Thuisgekomen is hij na enkele oogenblikken aan hartverlamming overleden.

De Heer Linschoten, die op 16 November 1899 was geboren, trad reeds in September 1919 als derden stuurman in dienst van de Paketvaart. Hij bleef tien jaren varen en bereikte in dien tijd den rang van eersten stuurman, waarna hij de vloot verliet om als leeraar op te treden aan onze Zeevaart Technische School. Daar werd hij den geliefden leeraar en raadsman van vele stuurlieden en werktuigkundigen, door zijn open en eerlijke manier van optreden en zijn groote hulpvaardigheid. Niets was hem ooit te veel als het om het belang van de leerlingen ging en vele vrije uren heeft hij voor hen opgeofferd.

In Mei 1942 werd hij met vele anderen in Adek geïnterneerd. Ook daar was hij weer direct actief. Hij heeft les gegeven aan een groot aantal officieren der koopvaardij en van de Gouvernementsmarine. Als herinnering aan en ter waardeering van zijn inspanning werd hem in het kamp daarvoor een oorkonde aangeboden, waarin hij werd bedankt voor de aangename uren geschonken met zijn beschouwingen over Zeevaart, over Natuur- en Wiskunde.

Later in Bandoeng was hij de beminde leider van een jongensblok, terwijl hij zich daarna nog verdienstelijk maakte als voorganger van een vrouwenkamp. Daar tusschendoor nam hij deel aan de klandestiene verspreiding van steun aan de geïnterneerden met geld, dat ondanks den Jap werd binnengesmokkeld.

Na de capitulatie werd hij te Bandoeng wederom met zijn gezin vereenigd, maar ook verlangde hij weer naar zijn werk aan de school. Voorloopig kwam hij op ons Hoofdkantoor en daar is hij in het harnas gestorven.

Het is met diepe droefheid, dat zijn vele vrienden hem gedenken. Groot is het verlies voor zijn vrouw en drie kinderen; ernstig is ook het hiaat, dat hiermee is geslagen in het leerarencorps van onze school. Linschoten heeft de nederlaag van Japan beleefd, hij heeft eenige maanden met zijn gezin samen kunnen zijn; zijn leven is geweest het dienen van een taak, weinig spraakzaam, maar doelbewust en altijd tot daden bereid. Een gaaf geheel, dit leven; een waarborg voor een vredige rust.

Lange reis toeslag

De intrekking van dezen toeslag heeft bij vele betrokkenen ontstemming gewekt. Te Makassar werd zelfs een vergadering van scheepsofficieren gehouden, welke protesteerde tegen deze intrekking, aangezien Nederlandsch-Indië momenteel nog geen thuishaven biedt. Wij kunnen ons de bezwaren begrijpen en zullen voor den genomen maatregel hier geen verdediging voeren. Wel dienen wij echter recht te zetten, dat het zou gaan om een beslissing genomen door de Directie van de K.P.M. De kwestie ligt als volgt: De lange reistoelage werd destijds door den Bewindvoerder in Londen bij het Ministerie van Scheepvaart ingesteld. De interpretatie van de desbetreffende bepaling moet daarom ook aan dezen functionaris worden overgelaten. Bedoelde Bewindvoerder nu heeft aan ons kantoor te Londen medegedeeld, dat de toekenning van de lange reis toelage kwam te vervallen voor het personeel van elk schip, dat op of na 1 November 1945 een Nederlandsch Indische haven heeft aangedaan, ongeacht of de leden van de bemanning daardoor met hun gezinnen vereenigd zouden worden of niet.

Wat onze Maatschappij betreft gaat het dus slechts om het doorgeven aan het personeel van een maatregel, die niet door ons werd genomen en waarin dan ook door de K.P.M. geen verandering zou kunnen worden gebracht.

Het zal U ook nog interesseeren

- DAT de Duitschers, op instructie van Berlijn, uit weerwraak voor het omkomen van Duitsche geïnterneerden bij het torpedeeren van het s.s. van Imhoff door een Jappen-onderzeeboot, eerst een aantal in Holland verblijfhoudende leden van ons personeel naar een concentratiekamp hebben overgebracht en bovendien onze Maatschappij een boete hebben afgedwongen van niet minder dan vier miljoen gulden.
- DAT de NSDAP in Berlijn deze „Sühneleistung" uitdacht voor het uitkeeren van een vergoeding aan de nabestaanden van de Duitschers, die met het s.s. van Imhoff waren omgekomen.
- DAT vanzelfsprekend alles in het werk wordt gesteld om deze chantagepleging ongedaan te maken en terugbetaling te verkrijgen.

Geldleeningen aangegaan tijdens krijgsgevangenschap

In aanvulling op het artikel onder bovengenoemd hoofd in „De Uitlaat" No. 12 blz. 17, vestig ik er de aandacht op, dat er — behalve de bepalingen over woeker (Stsbl. 1916 No. 643) — nog een andere mogelijkheid bestaat om door den rechter ontslagen te worden van al te rigoureuze verplichtingen uit hoofde van tijdens de bezettingsjaren aangegane geldleeningen. Op grond van artikel 1335 in verband met artikel 1337 van het Burgerlijk Wetboek van Ned. Indië kunnen namelijk overeenkomsten, welke een schromelijke benadeeling van één der partijen inhouden, wegens strijd met de goede zeden of met de openbare orde, door den rechter geheel of gedeeltelijk van haar kracht worden beroofd. Alhoewel uiteraard tot een dergelijke uitspraak niet zoo heel licht zal worden overgegaan, gelden in dit geval toch niet de strenge eischen, die in het artikel van Mr. Sandberg gesteld worden ten aanzien van een beroep op de woekerbepalingen.

DE KOE

Lif-laffes . .

Een ieder weet vermoedelijk wat red tape is. Het is het toppunt van bureaucratie. Tevens werkverschaffing: velen verdienen hun broodje door het invullen van zeer groote hoeveelheden (totaal onnoodige) documenten. Voorts is een der zinspreuken: Waarom zou je 't gemakkelijk doen als 't ook moeilijk kan? De uitdrukking van-'t-kastje-naar-den-muur-sturen komt er ook vandaan.

Enfin, ondanks de red tape hebben we den oorlog gewonnen. En dat is al een heele prestatie. Maar er zijn toch nog grimmige verhalen in omloop van de hevige en bloedige gevechten, welke Jan de soldaat zoo geregeld met red tape te voeren had. Hieronder volgt een brief, door een vrijwel tot wanhoop gedreven Officier aan het Hoofd van den Geneeskundigen Dienst geschreven:

1. „Naar aanleiding van ons telefonisch onderhoud, waarbij U mededeelde dat het niet mogelijk was dat carbon disulphide uit Uw magazijn geleverd kan worden voor het verdelen van mieren in mijn kantoor, deel ik U mede dat een aanvraag voor een verdelingsmiddel werd ingediend bij den Kwartiermeester. De Kwartiermeester berichtte mij echter, dat hij alleen het betreffende preparaat kon verstrekken, indien de mieren, welke verdelgd moesten worden, zich binnenshuis bevinden. Indien buitenshuis, dan zou het verdelingsmiddel vanwege de Genie moeten worden geleverd. Nu is het moeilijk om te bepalen welke de voornemens van de te verdelen insecten zijn. Sommige leven binnen en gaan naar buiten om voedsel te zoeken, andere leven buiten en gaan naar binnen om te fourageeren. Het is een vrij moeilijk probleem om te bepalen welke mier van buiten komt en derhalve een Geniemier genoemd zou kunnen worden en welke binnen leeft

een Kwartiermeester-mier dus. Enkele mieren schijnen zoo'n beetje in cirkels rond te loopen en andere nergens heen. Dergelijke practijken zijn zeer misleidend en zouden kunnen resulteeren in gevallen waarbij een Kwartiermeester-mier verdelgd zou worden door het Geniepreparaat of een Geniemier door het Kwartiermeester-middel, hetwelk niet in overeenstemming zou zijn met de terzake bestaande reglementen en een en ander zou vermoedelijk leiden tot een uitgebreid onderzoek en lange brieven met ophelderingen.

2. In verband met het feit dat gebleken is, dat het Kwartiermeester-preparaat even doodelijke gevolgen voor een mier heeft als het Genie-middel — en vice versa — doe ik U hierbij het verzoek dat door U van beide verdelingsmiddelen gelijke hoeveelheden wordt aangevraagd en dat deze op grondige wijze met elkaar worden vermengd alvorens een en ander naar dit kantoor wordt gezonden. Bij aanwenden alhier zal dan niet uit te maken zijn, welk preparaat een mier heeft gedood. Overigens kan nog steeds staat gemaakt worden op het feit, dat geen welopgevoede mier een ander gif tot zich zal nemen, dan het voor hem/haar bestemde."

VAN DER HUMMES

De „Nieuw Hollander"

Misschien denkt U, dat achter „Nieuw" een „e" is vergeten; misschien denkt U aan haring, of komen er reminiscenties bij U op aan onze gevleugelde landgenoot aan de Kaap, maar dit alles is onjuist, wij hebben het hier over een scheepsweekblad, dat in 1943 op ons ss. „Nieuw Holland" is verschenen. Dat is dus in zekeren zin een voorouder van ons. Zeg nu niet dat de menschen van de apen afstammen en dat ik hier dus iets onvriendelijks mee heb bedoeld, want ik wil juist vertellen, dat de eerste 11 nummers, die ik ter lezing heb gekregen, me buitengewoon geamuseerd hebben. Daarom noodig ik de ex-redactie uit om zich onmiddellijk in verbinding te stellen met „De Uitlaat", want ik moet weten, waar ze al die aardige moppen vandaan hebben gehaald. Voorts moeten deze lieden ook nu nog volkomen in staat zijn om een sappig artikeltje voor ons huisorgaan te leveren. Als ik dan ook in het eerste nummer lees, dat kapitein Noordenbos de slapende talenten wakker roept, maar ondertusschen de in meerdere opzichten „wakkere" redactie nog niets in onze richting heeft uitgelaten, dan voeg ik aan mijn eerste uitnoodiging het verzoek toe om hun pennevruchten thans in de richting van de Sluisbrug te leiden waar de brievenbus hun bijdragen met open mond zal ontvangen. (De prullemand aan m'n rechterhand lacht hier hoonend, maar die is altijd aan den sjagrijnige kant geweest.)

Waarde collega's en voorgangers, mijn compliment over wat U op de „Nieuw Holland" heeft tot stand gebracht. Houdt de fakkel brandende en nu Uw blad alweer terziele is, denkt aan Uw eigen ervaring en vergeet „De Uitlaat" niet.

BAKKER

Toekenning van examenpremies

Teneinde de studie tijdens verlof aan te moedigen en mede in verband met de omstandigheid, dat de Zeevaart Technische School te Batavia tijdelijk gesloten is besloot de Directie van de K.P.M. de examenpremies voor het behalen van een diploma voor hooger rang als omschreven in Artikel 30, deel III, Hoofdstuk VI, van het Dienstreglement, dadelijk ingaand met 50% te verhoogen.

Niso Agentschap te Soerabaia

Wij vernemen, dat de N.I.S.O. te Soerabaia, naast het Havenbedrijf, hetwelk tot nader order A.C.A.S.S. zal blijven heeten, een Stadskantoor geopend heeft, hetwelk de gecombineerde functies van de vroegere stadskantoren van de vijf Maatschappijen zal vervullen.

Uit overwegingen van lokalen aard zal dit Stadskantoor den naam A.M.A.C.A.B. SHIPPING dragen.

Het is gevestigd: K.P.M. Gebouw Aloon-Aloon Straat 20, Soerabaia.

Correspondentie

Wij verwijzen „Eenige officieren van het bedoelde schip”, die ons anoniem schreven over de „badkamerdeurknop” naar ons No. 12: „Van onze agenda — Hoe het gewoonlijk gaat”. Voor het overige begripen deze naam-

loozen toch weinig van de strekking van een huisorgaan. Moeten wij, zooals de redacties van groote bladen doen, nu ook al gaan dreigen met „de prullemand” voor ongeteekende inzendingen? — En dan laten wij de zaken „huiselijk” opvatten en niet zoo gauw aan het „kiften” slaan als eens een inzender iets beweert, dat ons van nabij betreft en waarover wij het niet prettig vinden, dat openlijk wordt gepraat. Mocht natuurlijk een door ons gepubliceerd feit onjuist blijken dan staan onze kolommen voor een rechtzetting altijd open.

Red. „De Uitlaat”

No. 15 ♦ 9 April 1946

In het nieuwe klee

Met dit 15-de nummer verschijnen wij voor de eerste maal in druk. Dit is een nieuwe en hoogst belangrijke mijlpaal in de jonge geschiedenis van ons blad. Toch moeten onze lezers niet denken, dat thans het stadium is bereikt, dat wij een ieder een eigen exemplaar kunnen toesturen, want de papiernood limiteert ook nu nog onze oplaat. Niettemin kunnen wij deze thans met één sprong verhoogen van 450 op 1000, en daarom aan de schepen en Agentschappen een veel grooter aantal nummers toezenden dan tot dusver. In ons No. 10 blz. 3 hebben wij met het oog op uit Holland na te zenden gedrukte exemplaren om opgave gevraagd van Uw persoonlijk adres; slechts een klein aantal heeft daaraan voldaan; aan diegenen wordt thans dit gedrukte nummer speciaal toegezonden. De berichten uit Holland luiden, dat de nagedrukte exemplaren onderweg zijn en de reeds genoemde lezers zullen dus ook binnenkort de oude nummers, in druk, nagezonden krijgen. Verder hebben wij ons Amsterdamkantoor verzocht om met drukken in Nederland door te gaan, zoodat we tenslotte alle liefhebbers van eigen exemplaren zullen kunnen voorzien. Dit is een eenigszins andere gang van zaken dan wij ons hadden voorgesteld, omdat wij in de verwachting leefden, dat, als wij eenmaal tot een gedrukte uitgave zouden komen, wij de oplaat naar behoefte zouden kunnen bepalen. Zoowel wij als onze drukker willen daar gaarne naar toe, maar de omstandigheden beletten dit helaas nog.

Om niet in ingewikkelde regelingen te vervallen, verzoeken wij hun, die tenslotte na rondlezing, een eigen exemplaar om te behouden zijn machtig geworden, dit goed te bewaren en ons alleen om aanvulling te vragen, indien men een nummer mist. Laat onder geen beding het blad slingeren en als U meer dan één exemplaar bezit geef dit dan door aan een anderen liefhebber; wij zullen dan te Batavia een flinken voorraad aanhouden ter completeering van onvolledige jaargangen.

Deze practische dingen hebben wij vooropgezet. Maar nu willen wij toch nog even afscheidnemen van onze gestencilde uitgave. Dan denken wij aan die allereerste dagen, dat er eigenlijk niemand beschikbaar was voor dit werk, toen een meisje, dat ook nu nog niets met de K.P.M. heeft uit te staan, Zondags thuis bij mij de stencils tikte en toen op het kantoor in de Toko van Kolff op de eenige machine de eerste 130 exemplaren werden gedraaid. Langzaam is er wat meer regel en organisatie gekomen en de helpers zijn toegenomen, maar nog altijd is het slechts een kleine groep, die ondanks alle moeilijkheden en tijdsgebrek met zooveel plezier werkt aan het wekelijksche verschijnen van ons blad. Je leest het wel eens in verhaaltjes maar het is waar, dat men gezamenlijk genoeg beleeft als het blad weer verschenen is en dat allen telkens weer bereid blijken om te zorgen, dat elken Dinsdag het nieuwe nummer de deur uitgaat.

Het eerste meisje ging naar Bandoeng en een stuurmansvrouw sprong voor haar in. Toen die algaauw weer moest evacueeren, nam de tikkerij op de Sluisbrug ook

dit werk erbij, en niet met bezwaren, maar met het volle besef, dat het hier ging om speciaal werk, dat op tijd klaar moest zijn en dan nog foutloos ook. Een bijzonder pluimpje hier voor onze hoogst serieuze typist, die uit den rommel van de verschillende concepten altijd weer de keurige stencils te voorschijn bracht.

En dan tenslotte onze expeditie, vooral in den aanvang klein behuisd en voortdurend kampend met personeel-tekort, maar die steeds zorgde, dat het blad met den meesten spoed de deur uitkwam, ondanks dat de oplaat met sprongen omhoogging.

Wij hebben hier met opzet geen namen genoemd, maar het was ons een behoefte, nu de drukker een deel overneemt van de taak van verschillende stille medewerkers, deze in ons frontpagina-artikel te bedanken voor de gul gegeven assistentie. Arbeidende in dezen geest was het gezamenlijk opbouwen van ons huisorgaan een werkelijk genoegen.

Opnieuw dus lezer een belangrijke stap vooruit; moge ook onze band met U hechter en hechter worden.

De algemeene oorlogsongevallen-regeling

Bij Staatsblad 1945 No. 115 van 4 Juli j.l. is door de destijds nog te Brisbane zetelende N.I. Regeering een wettelijke regeling ten aanzien van de gevolgen van oorlogsongevallen in het leven geroepen, welke voor verschillende leden van ons personeel alsmede voor de nabestaanden van overleden Maatschappij-dienaren van zeer groot belang is.

Van de voornaamste bepalingen van deze ongevallenregeling, welke geldt voor alle bevolkingsgroepen, zonder onderscheid, volgt hieronder de verkorte inhoud.

Het algemeen principe is, dat aan personen, die oorlogsletsel hebben bekomen en aan nabestaanden van overleden oorlogsslachtoffers ten laste van de geldmiddelen van Ned.-Indië een tegemoetkoming wordt verleend. Onder oorlogsletsel verstaan, ziekte daaronder begrepen welke een gevolg is van feitelijken oorlog dan wel van maatregelen, welke met de oorlogvoering zeer nauwsamenhangen, zooals b.v. het verblijf in krijgsgevangenen- of interneeringskampen enz. Wat de burgers betreft is de werkingssfeer van de ordonnantie beperkt tot het grondgebied van Ned.-Indië en de omringende zeeën, terwijl voor militairen het werkingsgebied onbeperkt is. Hiertegenover staat echter, dat de regeling niet geldt ten aanzien van die militairen, op wie afzonderlijke wettelijke oorlogsongevallenregelingen toepasselijk zijn.

Onder nabestaanden vallen, behalve de niet-hertrouwde weduwen en ongehuwde kinderen beneden 18 jaar, ook ouders, grootouders en schoonouders van het overleden oorlogsslachtoffer, voorzover zij door dezen werden onderhouden.

De tegemoetkoming omvat drie categorieën:

1. recht op vrije geneeskundige behandeling en, zoo noodig, verpleging wegens bekomen oorlogsletsel;
2. vergoeding voor gemaakte begrafenis-kosten, met een maximum van f 200.—;
3. periodieke uitkeeringen bij tijdelijke of blijvende invaliditeit en bij overlijden.

Grondslag voor de periodieke uitkeeringen is het normale vooroorlogse maandelijksche arbeidsinkomen. Voorzover dat inkomen meer dan f 600.— per maand mocht bedragen, telt het meerdere niet mee.

Gedurende een periode van tijdelijke invaliditeit bedraagt de uitkeering over de eerste drie maanden 80%, vervolgens 50% van den grondslag. Bij algeheele blijvende invaliditeit ontvangt het slachtoffer 50% van den grondslag en bij gedeeltelijke blijvende invaliditeit een percentage, dat afhankelijk is van den ernst van het letsel.

De periodieke uitkeering voor de niet-hertrouwde weduwe bedraagt 30% van de eerste f 100.—, 25% van de tweede f 100.—, 20% van de derde f 100.— en 15% van de rest van den grondslag, maximaal dus f 120.— per maand, terwijl voorts een minimum is vastgesteld van f 2.50 per maand.

Voor elk ongehuwd kind beneden de 18 jaar, bedraagt de periodieke uitkeering 10% van den grondslag.

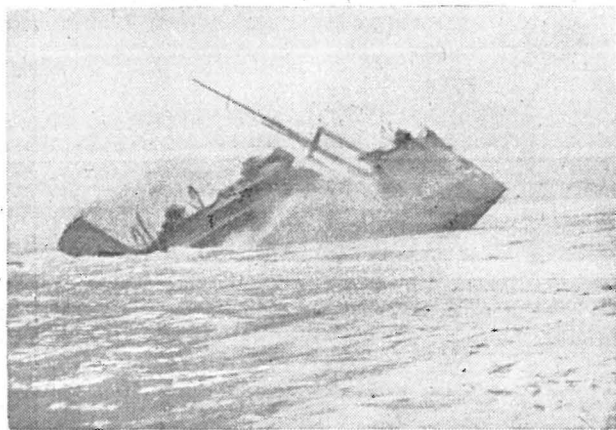
Voor de ouders, grootouders of schoonouders bedraagt de uitkeering zooveel als het slachtoffer in den regel tot hun onderhoud bijdroeg, doch ten hoogste het voor de weduwe vastgestelde percentage. Alle nabestaanden tezamen hebben recht op ten hoogste 50% van den grondslag. Zoo noodig wordt elke uitkeering evenredig verminderd.

Om in aanmerking te komen voor een financiële tegemoetkoming moet een aanvraag worden ingediend bij apart voor dit doel in te stellen commissies. Bij die aanvraag moeten allerlei gegevens worden verstrekt.

Ten gerieve van belanghebbende leden van het personeel of nabestaanden is de Maatschappij (afd. P.Z.) bereid de behandeling van de aanvragen op zich te nemen en voor de afwikkeling van de zaken zorg te dragen. Aangezien momenteel door de Regeering nog een aantal voorbereidende maatregelen moet worden getroffen, zal men echter nog eenig geduld moeten oefenen. Voorzover bekend en beschikbaar zullen de betrokkenen individueel nog nader bericht hieromtrent ontfangen, terwijl de afd. P.Z. uiteraard steeds bereid is tot het verstrekken van inlichtingen.

DE KOE.

Schepen, die het leven lieten.



XV. S.F. „NIEUW ZEELAND”

Het s.s. „Nieuw Zeeland” vertrok op 10 November 1942 omstreeks te middernacht van de reede van Arzeu. Het schip was juist gereed gekomen met het ontladen van troepen en bagage. De gezagvoerder had opdracht zoo snel mogelijk, zonder begeleiding, naar Gibraltar te vertrekken. Alle kanonnen waren voortdurend bemand en speciale opdracht was gegeven om scherp naar onderzeeërs uit te zien. Verder was er een uitkijk in het kraaiennest en een extra waarnemer op de bovenbrug. De stuurlieden liepen dubbele wacht. Gedurende den nacht werd een rechte koers gevaren, maar voordat het licht begon te worden, ging men over tot „zig-zaggen”. De machines draaiden vrij veel boven het maximum en het schip liep daardoor iets meer dan 16 mijl. Eenige bevriende vliegtuigen waren op korteren of langeren afstand in de nabijheid. Om 11.42 werd een hevige schok gevoeld met direct daarop volgend een geweldige ontploffing; het bleek, dat het schip in de machinekamer, even voor het waterdichte schot van luik 4 getroffen was. Onmiddellijk werd het bestek naar den marconist gebracht, die het dadelijk uitzond. Door de ontploffing waren alle

machines gestopt, zoodat ook de electrische stroom uitviel en geseind moest worden met de noodzender.

Na de ontploffing was de machinekamer vol roet en rook, terwijl er brand uitbrak. Twee sloepen waren stuk geslagen; één matroos, die ter plaatse aan het werk was, is waarschijnlijk verdronken. Na de ontploffing was dadelijk het alarmsein gegeven. De Hoofdwerktuigkundige kwam al spoedig melden, dat de machinekamer niet te bereiken was. Deze en luik 4 liepen snel vol water en met de stoomfluit werd daarop het sein gegeven, om het schip te verlaten, daar dit toch niet meer te redden was.

Op het moment van het torpedeeren vloog een Hudsonvliegboot juist vlak bij het schip. Om 12.05 seinde de marconist uit, dat het schip verlaten werd en zich in zinkenden toestand bevond. De laatste boot hing buitenboord en nadat de marconist was ingestapt en de Gezagvoerder zich ervan overtuigd had, dat geen levend wezen meer aan boord was, verliet ook hij het schip. Dit had ondertusschen een zware helling over bakboord gekregen, maar dank zij de glijspanten, kon de laatste boot toch veilig worden gevierd. Deze was nog geen 10 meter van het schip geroeid, toen het s.s. „Nieuw Zeeland” plotseling met het achterschip naar beneden, in de diepte verdween. De motorboot met den scheepsdokter aan boord ging alle 14 booten langs, om aan de gewonden eerste hulp te verleenen. De Hudsonbommenwerper seinde, dat hulp op komst was en 4 uur later kwam reeds de eerste destroyer in zicht, spoedig gevolgd door nog twee andere. Deze schepen namen alle geredden aan boord.

Tusschen het torpedeeren en het zinken van het schip, zijn slechts 28 minuten verlopen. Dat iedereen, die niet tengevolge van de torpedeering omkwam, in dezen korten tijd veilig de booten kon bereiken, is te danken aan de kalmte en kundigheid van officieren en bemanning. In totaal zijn van de 270 opvarenden, 15 man bij deze ramp omgekomen.

Aan den Heer K. U. Noordenbos werd door H. M. de Koningin het Kruis van Verdienste toegekend omdat hij „als Gezagvoerder het s.s. „Nieuw Zeeland”, dat op den 10en November 1942, varende in de Middellandsche Zee, door een torpedo werd getroffen, onder moeilijke omstandigheden, goede zeemanschap en uitstekende leiding betoonde, mede ten gevolge waarvan het aantal slachtoffers tot een minimum beperkt is gebleven”.

„Indonesia”

Waar komt de naam „Indonesia” vandaan? Wij laten hieronder de uitlegging volgen, welke Bernard H. Vlekke in „NUSANTARA” — a history of the East Indian Archipelago (Harvard University Press, 1944) hiervoor geeft.

The name „Indonesia”, which means of course, „The Islands of India”, was given to the islands of the Malay archipelago by a German student of ethnography, A. Bastian, and has been used since 1884. In our day the name has been used to indicate all territories where peoples live that are related to the Malays proper, thus including the Philippines, Formosa, part of Indo China and even part of Madagascar. The nationalists in the Indies adopted the term for the territory of the Netherlands Indies, seen as a unity. Some Indonesians prefer a pure Malay name, „Nusantara”, which means „Empire of the Islands”.

Kr.

AMERICANA II

De kleinste groote werf van de U.S.A.

(Vervolg en slot)

Nu zullen wij eens gaan zien hoe Bruce Vernon zich van zijn taak heeft gekwetend.

De beschikbare ruimte langs den waterkant van de binnenbaai was ongeveer 200 meter breed en 800 meter lang; hoofdrichting Noord-Zuid, met een enkelspoor binnenkommende aan de Noordzijde. De rails vertakten zich waaierwijs, zoodat de zwaardere materialen over bijna 150 meter breedte verticaal konden worden neergezet net zooals op iedere andere werf in Holland het geval is. Aan het andere einde van het platenpark bevond zich over de geheele breedte van deze 150 meter, de platenloods, waarheen zoogenaamde „spinnen” de materialen brachten. Dit waren vierwielige auto's op ± 10 voet hoge pooten, waar de chauffeur bovenop een platvorm zat en zóó boven de verticaal staande platen kon rijden, deze oplichten en naar de platenloods brengen. Hier werden zij overgenomen, uitgevloerd en afgeteekend en bovenop een stapel van 5 soortgelijke platen gelegd, die tegelijk werden gesneden en/of geponst. Het buigen en walsen had voor iedere plaat afzonderlijk plaats.

Daarna gingen de platen naar een volgende, evengroote loods, die ook dwars over het terrein stond, de „sub assembly-shop” waar zij met andere platen, wrangen hoekijzers etc. tot één stuk van ± 60 ton werden gelascht of geklonken. Vervolgens werden de min of meer „losse” bestand-deelen als pijpleidingen enz. aangebracht en als het stuk zoo ongeveer een 70 wicht-tonnen had bereikt, werd het door twee rijdende kranen opgepakt, naar de helling gereden en daar tegen het in aanbouw zijnde schip geplakt.

Als men, van de platenloods komende, de subassembly-shop was doorgelopen, kwam men aan het eigenlijke werfterrein met aan den linkerkant de zes hellingen en recht vooruit over de geheele 150 meter breedte een geweldigen cementen vloer, waar allerlei andere onderdeelen van het schip in elkaar werden gezet. Hier werden de dekhuisen, schoorsteen enz. gebouwd en tevens zag men daar de boegen van de in aanbouw zijnde schepen doch deze stonden niet zooals zij aan het schip vastzitten, doch op hun kop! De praktijk heeft nl. uitgewezen dat honderden man-uren uitgespaard worden als de lasschers niet boven hun schouders behoeven te lasschen, zoodat de vonkenregen op hen neerdaalt, maar zittende of staande een bolle oppervlakte kunnen bewerken. De kraan draait den „boeg” 180 graden om en rijdt hem naar het schip; zoo eenvoudig als het maar kan, doch men moet maar op het idee komen.

En zoo ging dit door. Overal op de werf ziet men plaatsen, waar gedeelten van een schip in elkaar

worden gezet, waar men de ruimte heeft, vrij kan werken en elkaar niet in den weg loopt en vooral, waar men veilig werkt en zich niet met een hand aan stellingen behoeft vast te houden. Maar wat iedereen onmiddellijk opvalt, Bruce Vernon heeft voor zijn materialen absoluut éénrichting verkeer op zijn werf ingesteld en hiervan mag onder geen voorwaarde worden afgeweken. De materialen komen aan de Noordzijde binnen, spreiden zich uit over ± 150 meter breedte en deze breede rivier volgt haar overal even breede bedding door de platenloods en sub-assembly-shop en neemt onderweg diverse kleine zij-riviertjes in zich op, totdat zij op het werfterrein, als ware het een meer, tot stilstand komt. En in dit meer bevinden zich aan de oostzijde zes sluizen, die alle evenveel water uit het meer afnemen; de zes hellingen. Wel duidelijk een éénrichtingverkeer, dat met een beetje fantasie ook wel genoemd zou kunnen worden: „fabricage aan den loopenden band”.

Bruce Vernon was evenwel nog niet uitgepraat en zijn genie strekt zich ook nog uit nadat het schip (met 88% van zijn gewicht aan boord) te water is gelaten. Bruce had wel eens op andere scheepswerven rondgekeken en het was hem daar opgevallen, dat een schip in reparatie of in afbouw meestal één lange trap buitenboord heeft naar den steiger waarlangs het geheele verkeer naar en van het schip ging. Weliswaar is het op sommige schepen een breede trap maar toch zijn er meestal meer wachtenden dan trappenklimmers, vooral als de pijpenbaas met een paar helpers een lengte pijp aan boord moeten brengen. „Man-uren” is het waaraan Bruce denkt en toen hij de opdracht kreeg om „Marinship” te bouwen, maakte hij voorgoed een einde aan de lange trap. Hij liet de steigers zoo hoog bouwen, dat iedereen zoo van de steigers aan dek kon stappen. Een verdieping onder den steiger diende voor berging van de compressoren, fanmachines, laschapparaten enz. enz. zoodat ook de bovensteiger niet vol met pijpen, slangen en lichtleidingen lag, maar iedere vrachtauto langszij kon rijden. Mooi werk Bruce Vernon!

Het behoeft geen betoog, dat aan het einde van de werf, waar ook de afbouw-steigers waren, de verfloeds en magazijnen waren ondergebracht en dat daardoor het eenrichtingverkeer in het geheel niet werd gestoord. De schildersbaas behoefde met z'n potten verf nooit in de nabijheid van de platenloods te komen of in de sub-assembly-shop. Zijn trucks behoefden maar een minimalen afstand te rijden en tijd werd er niet verknood. De materialen kwamen om de Noord binnen, het schip verliet de werf om de Zuid. Kari het nog mooier en meer efficient?

Wij zouden nog bladzijden kunnen vullen met wonderen, die verricht zijn, als b.v. „Calship” van de Bechtels met 13 hellingen, die iedere 36 uren een Libertyship afleverden, van Henry Kayser, die in een loods complete dekhuisen bouwde van 240 ton, met kompassen, bedden en waschtafels compleet, deze in drie stukken van 80 ton brandde, omdat hij geen zwaardere kranen had, ieder stuk a/b plaatste om deze vervolgens weer aan elkaar te lasschen. Wij zouden U kunnen vertellen van het Liberty-schip dat in 5 dagen en 23 uren in elkaar werd gezet en afgeleverd!

Maar wij zouden U dan eveneens een boekje moeten opendoen van de enorme kosten van den scheepsbouw in het algemeen, welke door niemand in vredetijd gedragen zouden kunnen worden, van de Liberty's, die op zee midden-door braken en de enorme geldverspillingen, die het gevolg waren van allerlei manipulaties van allerlei slag lieden, die zich dachten te verrijken.

Het gaat hier echter niet om. Hoofdzaak is om U mede te deelen hoe het „kan” en hoe het ook in sommige gevallen is gegaan. Maar dat er naast enorme productie, vaderlandsliefde, werkklust en groote opoffering ook zwarte bladzijden in het oorlogsboek van Uncle Sam te vinden zijn, staat als een paal boven water.

Wij kunnen echter veel leren van hetgeen gepresteerd is in de U.S.A., waarbij wij echter steeds het oud Hollandsche gezegde voor oogen moeten houden: „Onderzoekt alle dingen doch behoudt het goede”.

Verder voorspel

Bij het nemen van maatregelen, die het personeel moeten bevrijden van zorgen uit het verleden en die de basis moeten vormen voor den opbouw van de toekomst, is het salaris, waarop de berekeningen worden uitgevoerd van maatgevend belang. In het algemeen zal worden uitgegaan van de inkomsten, die betrokkene op 1 Januari 1942 genoot, conform het principe neergelegd in de Personeels-circulaire No. 2. Voor de bepaling van het thans toe te kennen salaris zullen daarop vier verhoogingen worden gegeven, nml. voor de jaren '43, '44, '45 en '46. Hierbij kan niet geval voor geval worden bekeken, zoodat per personeelsgroep een gemiddelde promotie per jaar zal worden uitgerekend die in viervoud zal worden toegekend. Hierbij mag vanzelfsprekend het bij den bekleeden rang behorende maximum-salaris niet worden overschreden.

Een andere factor, die speciaal de ouderen regardeert, is het feit, of zij gedurende de Japansche bezetting den pensioenneeringsleeftijd hebben bereikt. Of ook, of zij gedurende een evacuatieverlof, dan wel tijdens een alsnog toe te staan Europeesch verlof, den pensioengerechtigden leeftijd bereiken. In al deze gevallen zal het pensioen conform de bestaande bepalingen worden verleend. Tenslotte kan het zich nog voordoen, dat men na beëindiging van Europeesch verlof nog slechts betrekkelijk korten tijd zou mogen dienen tot men aanspraak op pensioen heeft. In dat geval krijgt men verlovingsverlenging, onder nader te bepalen voorwaarden, totdat de pensioensleeftijd bereikt is.

Hiermede wordt dus het beginsel uitgesproken van de noodzakelijke vernieuwing in de formatie van het personeel, waarbij aan een normale pensionneering de hand zal worden gehouden en dus de aanvulling van eventueel opgevallen plaatsen niet zal worden gevonden door het langer laten doordienen van hen, die pensioensrijp zijn, maar door opschuiving van onderaf of aantrekking van nieuw personeel.

Het ligt niet in de bedoeling, dat het pensioen met terugwerkende kracht zal worden gegeven. Allen, die bij de Maatschappij zijn geregistreerd zijn thans in actieven dienst, of staan op wachtgeld. In de eerste plaats worden binnenkort nog hun aanspraken op verlof gehonoreerd en pas daarna komt de bepaling van den datum van ingang van pensioen aan de orde.

Deze regeling is omschreven in de algemeene Personeels-circulaire No. 9 van 29 Maart '46, waarnaar wij onze lezers thans verder mogen verwijzen. — Voorts vestigen wij hier thans ook nog de aandacht op de circulaire voor het geheele personeel No. 8, eveneens van 29 Maart '46, waarin de bij Personeels-circulaire No. 5 van 22 Febr. (zie „De Uitlaat” No. 10 blz. 3) vastgestelde Wachtgeldregeling meer in details wordt uitgewerkt. Deze geeft ook uitsluitel over de inkomstenregeling van hen, die, hoewel tot het K.P.M.-personeel behorende met toestemming van de Maatschappij, thans bij een anderen werkgever in betaling zijn, en voor hen, die nog in militairen dienst verblijven.

Dit alles kan nog worden beschouwd als liquidatie van het verleden en het brengen van het verband met het heden. Voor de toekomst zal nu in de eerste plaats aandacht moeten worden besteed aan een nieuw salarisschema, in het bijzonder voor het varende personeel. Als beginselen zullen daarbij gelden, dat de wisselende inkomsten zooveel mogelijk zullen worden weggewerkt, terwijl naast het principe van den rang als basis voor de inkomsten in groote mate rekening zal worden gehouden met den diensttijd. Het ligt in de bedoeling hieromtrent overleg te plegen met het personeel, hetzij door middel van de Bonden van voor den oorlog, of, indien dit onder de bestaande omstandigheden niet te regelen zou zijn, door een daarvoor speciaal te openen mogelijkheid tot georganiseerd overleg.

Ook de bedrijfsorganisatie zal onder de loupe worden genomen. Verschillende werkwijzen, die aanleiding gaven tot een stroeven gang van zaken zullen worden

verbeterd. Dit zal zich speciaal uiten in decentralisatie van de leiding. Gedacht wordt daarbij aan een duidelijke splitsing van den top, bvb in

het bedrijfs-economische deel;
het bedrijfs-technische deel;
het bedrijfs-administratieve deel.

De met deze onderdeelen belaste Directeuren zullen zoodanig richting geven aan de lagere organen, dat deze zonder ingrijpen van andere Directieleden kunnen doorwerken en beslissingen nemen, ook als de betrokken Directeur met verlof is of een dienstreis maakt. Er komt dus een organisatie, die het onnoodig maakt om voor elke eenigszins belangrijke beslissing de Directie te raadplegen. Deze zal daardoor enerzijds meer tijd kunnen vinden voor het principieele werk, maar aan den anderen kant vrij zijn om tijdens inspectie-reizen of ook op kantoor zelf direct contact te onderhouden met alle onderdeelen van het bedrijf en de daar werkzame personen.

Voor al ook dit laatste wordt als van het hoogste belang beschouwd. Hieruit zal namelijk voortkomen een blijvend regelmatig overleg met alle personeelsgroepen en een ernstige poging om door een goede voorlichting het wederzijdsch begripen te bevorderen. Meer speciaal zal daarbij gestreefd worden naar minder reglementen en meer bijbrengen van begrip in den gang van zaken, naar het bieden van inzicht in de beginselen en de noodzakelijke uitwerking daarvan, gepaard aan onderlinge uitwisseling van gedachten en speciale voorlichting in allerlei vorm.

Wij besluiten hiermede deze uiteenzettingen. Onze mededeelingen zullen U een indruk hebben gegeven van den geest, waarmede de heropbouw van ons bedrijf wordt aangepakt. Er zal bij de uitvoering daarvan veel geëischt worden van leiders en geleiden. Velen zullen zich moeilijk kunnen aanpassen aan de verhoudingen, die deze na-den-oorlogsche wereld noodzakelijk maakt. Wanneer echter goede wil en vertrouwen aan beide zijden aanwezig zijn, kan het niet anders of uit de juiste, hierboven globaal geformuleerde, beginselen zal een voor allen betere samenwerking ontstaan. Laten wij daarbij in het bijzonder voor oogen houden, dat het nu, evenals vroeger, meer gaat om den geest, waarin de principes zullen worden verwerkelijkt dan de bewoordingen, waarin de betreffende bepalingen zullen worden vervat.

ONZE GEDECOREERDEN

Met verwijzing naar ons bericht in No 11 blz. 11, vangen wij hieronder de publicatie aan van de motieven, die ertoe geleid hebben, dat aan verschillende leden van ons personeel decoraties zijn uitgereikt. Wij danken deze gegevens wederom aan der Heer C. E. Kroese, die ook de bijlage van ons No. 11 samenstelde, en die ons ook thans weer met deze opgave zeer verplicht heeft.

Ridder in de Orde van Oranje Nassau met de zwaarden:

de Tweede Werktuigkundige J. P. KUIPERS.

„Als oudste ondergeschikte Officier van den Marine Stoomvaartdienst aan boord van Onzen Kruiser „Sumatra”, gedurende geruimen tijd onder moeilijke omstandigheden zeer goed technisch inzicht en uitstekende plichtsbetrachting betoond, inzonderheid bij den overtocht van Onzen Kruiser „Sumatra” van Soerabaja naar Ceylon en de daarop volgende grondige reparaties, welke aanvankelijk zonder eenige assistentie van den wal en met weinig talrijk en onervaren personeel zijn verricht.”

Het Kruis van verdienste met gesp:

de Gezagvoerder J. J. VAN DER STARRE.

„Als Gezagvoerder van het s.s. „Patras”, dat op 10 Januari 1942 ten Zuid-Oosten van Java door vijandelijke duikbooten bij herhaling werd aangevallen met torpedo's en geschutvuur, onder gevaarvolle omstandigheden moedig en beleidvol opgetreden, alsmede uitnemende zee-manschap betoond, tengevolge waarvan het schip en alle opvarenden, w.o. vele gewonden en zwaargewonden, behouden binnen werden gebracht.”

Het Bronzen kruis:

de Gezagvoerder P. M. VERSTELLE.

„Als Kapitein van het m.s. „Ruys” tijdens het afweren van een vliegtuigaanval op 6 November 1943, waarbij een der aanvallende vliegtuigen werd neergeschoten, op moedige en beleidvolle wijze het bevel over zijn schip gevoerd, alsmede op snelle en voortvarende wijze assistentie geboden aan het in nood verkeerende, getorpedeerde m.s. „Marnix van St. Aldegonde”, waardoor een groot aantal opvarenden van dit schip konden worden opgenomen.”

PARAPATTAN II

(Voor 1e gedeelte zie No. 13 bladz. 21)

Voor het geïnterneerde personeel begon met het gaan naar Tarakan, de tocht langs de kampen, zooals wij die allen hebben gekend. In den aanvang waren voeding en behandeling niet zoo slecht, al werd er dadelijk reeds veel geslagen. Maar in Febr. '43 werd de Kempetai actiever en begon het onderzoek naar gefingeerde complotten. Onze Administrateur Ir. F. van Heelsbergen was één der eerste slachtoffers. Hij werd tenslotte tot tien jaar cellulaire gevangenisstraf veroordeeld; in de gevangenis te Bandjermasin is de leider van ons bedrijf overleden.

In November 1943 werden de mensen van Tarakan naar Bandjermasin vervoerd: eind '44 volgde overplaatsing naar Kandungan; begin Augustus '45 nog weer overbrenging naar Poeroek Tjahoe, waar men op 1 September bericht kreeg van de capitulatie van Japan.

Inmiddels hadden de Jappen ook na vertrek van de laatste Europeanen het kolenmijnbedrijf gaande gehouden. De geallieerden waren hiermede bekend door luchtwaarnemingen en spionnenberichten. Ook boven Samarinda langs de Mahakam en langs de Barito legden de Japs activiteit aan den dag; zelfs werd de sinds 1931 gesloten kolenontginning van Poeloe Laoet weer ter hand genomen. Deze centra waren daarom herhaaldelijk het doelwit van luchtbombardementen.

Onze Inheemsche mijnarbeiders werden door den Jap zeer slecht behandeld; zwaar werk en onvoldoende voeding, zoodat een deel het bosch in vluchtte. De afscheep van de kolen was zeer onvoldoende; deze gingen met kleine schepen naar Samarinda en vandaar per prauw naar Makassar.

Wat de kolenwinning zelf betreft waren de Japs niet gebonden aan de concessiegrenzen. Ten Noorden van Rantau Pandjang ligt een prachtige voortzetting van onze kolenlagen, waarop ook wij reeds vroeger het oog hadden geslagen, maar die op grond van de bestaande mijnwetgeving, niet aan ons kon worden toegewezen. Daar werd in de gemakkelijk aan de oppervlakte liggende kolen een nieuwe mijn aangezet. Men wist deze werken tot ongeveer 80 meter diepte door te drijven en in verbinding te brengen met de oude mijn op Rantau Pandjang, waar tenslotte weer alle kolen aan den dag kwamen. Het was niet de bedoeling dit te bestendigen. Men maakte plannen om bij de „Lobang

Baroe” een nieuwe ontginningszetel te vestigen. Met het schachtuitdiepen was men reeds begonnen en de plannen voor een nieuw mijnhuis lagen klaar. Voor het overige exploiteerde de vijand de oude mijn, maar kon bij verre na niet die regelmaat en productie bereiken, die wij in de laatste jaren gewoon waren. Al het toezicht was in dezen tijd in handen van Japanners.

De mijnarbeiders werkten het liefst op de middagploeg van 14 uur 30 tot 22 uur 30, omdat zij dan in den morgen hun groente-tuintjes konden bearbeiten daar ze de op die manier verkregen extra voeding niet konden missen. Dat de hoofdelijke productie daaronder moest lijden is wel duidelijk. Thans is ten gevolge van de tuin- en ladang-aanleg ongeveer 2.5 miljoen vierkante meter grond in cultuur genomen. Van de verbouwde rijst eischten de Japs een deel op; oebi, ketella, groenten en pisangs mochten de menschen zelf houden.

Nu waren de Europeesche employé's afgevoerd, maar het uitgebreide Menadoneesche en Javaansche personeel en onze medewerkers van anderen landaard, waren achtergebleven en werden min of meer gedwongen in de werkzaamheden ingeschakeld. Zij, die zelve de methoden van den Jap hebben leeren kennen, weten, dat verzet hier tegen voor zichzelf en gezin hoogst gevaarlijk was. Ook onder ons personeel zijn er echter menschen geweest, die zoo kortzichtig waren, dat zij meenden, dat de toekomst aan den Jap was en dat zij het Nederlandsche Gouvernement maar beter ontrouw konden worden. Doch de gezagsgetrouwen, zoowel als de collaborateurs, hebben ondervonden, dat de achterdochtige Jap geen menscheeljkheid bezit. Herhaaldelijk werden ook in de kleine samenleving te Teloek Bajoer razzia's gehouden, op grond van inlichtingen verkregen van jeugdige spionnen, die onder de huizen kropen om de gesprekken af te luisteren. En dan werd er weer een „lichting” opgevat, waarvan men gewoonlijk niemand terugzag. Velen van deze gearresteerden zijn nu nog „vermist”; op grond van uit Borneo ontvangen gegevens moet als vaststaand worden aangenomen, dat allen zijn vermoord. Recente berichten vermelden het vinden op Teloek Bajoer en Rantau Pandjang van verschillende graven, waaruit blijkt, dat sommigen zijn onthoofd, anderen weer met de handen op den rug gebonden en geblinddoekt zijn doodgeschoten. Op deze wijze heeft procentueel de groep „hooger Aziatisch personeel” op ons mijnbedrijf verreweg de grootste verliezen geleden.

Ook de vrouwen werden niet met rust gelaten. Huiszoeking, bedreiging, roof. Na het vertrek van de mannen, had men de vrouwen noodig voor kantoorwerk; geen uitvluchten hielpen. Zij werden gedwongen den Jap op deze wijze te dienen, zoo niet op andere, ergere manier. Belooning: niets dan huisvesting en rantsoen. Medio 1945 begonnen de geallieerde bommenwerpers hun aandacht aan de onderneming te wijden. Zooals wij nog zullen toelichten was dit één van de „vergissingen”, maar voor de bewoners was opzet of vergissing hetzelfde. Men moest weer verhuizen en tenslotte kwamen ook deze vrouwen en kinderen terecht in de tuinen, waar langzamerhand reeds het grootste deel van de koeliebevolking was heen getrokken.

Om niet van den honger om te komen, was het noodzakelijk zelf den grond intensief te bebouwen. En thans, nu ik dit zit te schrijven, wonen zij daar nog, omdat de vroegere huizen zijn vernield en omdat hun evacuatie naar Menado of naar elders, door allerlei omstandigheden nog niet mogelijk is. (Wordt vervolgd)

Officieele mededeelingen

Oorlogsbelasting.

In de mededeeling voor H.H. Gezagsvoerders No. 11/1946 van 21 Maart j.l. wordt uitvoerig mededeeling gedaan van de Oorlogsbelasting, die bij Stsbl. van Ned.-Indië 1944 No. 17 is ingevoerd. Voor opvarenden is deze belasting in elk geval van toepassing vanaf den datum van ontvordering van hun schepen. Omtrent de periode

daarvoor moet nog een nadere beslissing worden genomen. De inning zal voorloopig door den werkgever geschieden, waarmede ingaande 31 Maart werd aangevangen. De maandelijksche inhouding geldt slechts als een voorloopige heffing. Aan het einde van het belastingjaar zal door de Inspectie van Financiën een definitieve aanslag worden opgelegd, waarin nauwkeurig rekening zal worden gehouden met aftrekposten e.d., waarna een definitieve afrekening zal volgen.

De circulaire is toegelicht met voorbeelden terwijl het tarief van deze belasting, vervat in een achttal bladzijden, is aangehecht.

Uitbetaling van voorschotten aan gezinnen te Batavia.

Omtrent dit onderwerp werden de opvarenden ingelicht bij mededeeling voor H.H. Gezagvoerders No. 13/1946. Vermeld wordt eerst, dat i.v.m. de invoering van het wettig betaalmiddel op Java en de blokkeering van een deel van de salarissen, slechts bepaalde bedragen, afhankelijk van het bruto inkomen, mogen worden uitbetaald. Dit limiteert vanzelfsprekend ook de bedragen, die als delegatie aan de gezinnen van ons varend personeel kunnen worden uitgekeerd. Ten einde ingewikkelde berekeningen te voorkomen zijn de inkomsten der opvarenden in bepaalde klassen gegroepeerd. Aan de hand van de vermelde bepalingen zal een ieder een delegatieformulier moeten invullen. Voor verdere bijzonderheden verwijzen wij naar genoemde circulaire.

Wie is de eigenaar?

Mevr. Wed. G. L. Kloppe r heeft in haar bezit eenige uitrustingsstukken van een K.P.M.-Gezagvoerder w.o. 2 petten, schouderpassanten, knopen e.d. Daar zij niet weet, wie de eigenaar is, heeft zij zich tot ons gewend om hieraan bekendheid te geven. Hij die meent op

No. 16 ♦ 16 APRIL 1946

„It”

Wanneer je als redacteur van een blad zoo van alles leest en zelf dagelijks rondscharrelt in een groot bedrijf, dat zich als met ellebogen en schouders probeert uit te werken boven het taai slijm van Japansche verwaarloozing en na-oorlogsche onmacht, dan constateer je heel wat verschillen tusschen de menschen.

Je hebt er met den breeden kijk, die de lichtende toekomst zien, maar telkens weer naar het moede hoofd grijpen, om zuchtend te constateeren, dat „het” onmogelijk is.

Maar dan tref je vooral ook aan — en dat is telkens weer een verademing — den man, die de breedte van visie laat voor wat die is, maar die om zich heen ziet of hij van die paar losse planken geen stoel kan maken. Dat zijn die stugge werkers, waarvoor de chaos zal moeten wijken. Ze kankeren wel, maar ze doen met een platgeslagen stuk ijzer iets waarvoor vroeger een schroevendraaier onontbeerlijk was; ze varen, al vangt geen perfect werkende scheepvaartorganisatie al hun moeilijkheden op den wal op.

Je hebt de hoofdschudders, de confererders, de onderhandelaars en de afwachters, menschen, die ingezonden stukken schrijven en die alleen maar over evacuatie praten — en ik kan me de maatschappij niet indenken zonder hen, — en als ik soms eens niet vriendelijk over hen denk, dan ligt de fout geheel bij mij, — maar waar ik mijn hart aan verkwik is aan de groote schare individueele doorbijters, die kranen doen draaien, schepen doen varen, voedsel distribueeren, kleine onderdeelen of geheele bedrijven weer opbouwen, juist op de plaats, waar ze hooren, zonder ophef, zij het in het eenvoudige, zij het in het groote.

Aan die zal toch de victorie zijn — zij hebben „IT”.

deze artikelen recht te hebben kan zich richten tot mevr. Kloppe r, Tjikini 101, Batavia.

Stof voor ondergoed

De Paketvaart heeft voor haar personeel, dat gedurende de Japansche bezetting practisch door alle kleeding is heen geraakt, verscheidene duizenden yards stof voor ondergoed beschikbaar. De prijs zal ongeveer f 1.— per yard bedragen. Te Batavia zal met de verstrekking dezer dagen worden begonnen door de Afdeeling Civiele Dienst. Gegadigden buiten Batavia worden verzocht zich zoo spoedig mogelijk te wenden tot den C.D., Oud gebouw K.P.M., Sluisbrugstraat 1. Per persoon zal 10 yards ter beschikking zijn zolang de voorraad strekt. Aanvragen worden in volgorde van binnenkomst afgehandeld.

Van onze agenda

Ternate. De stad is vrij zwaar getroffen, nog slechts weinig huizen zijn intact. De steiger met dubbelspoor is echter gespaard gebleven. De bevolking is zeer vriendelijk; tijdens een tocht door de kotta en omgeving werden de Hollanders luide toegejuicht. Dit is hoofdzakelijk te danken aan den sultan, die zeer populair is. De meeste menschen wonen in de restanten van de gebombardeerde huizen of in optrekjes van bilik. Electrisch licht is nog niet aanwezig. De K.P.M.-goedang staat nog voor 2/3 beschadigd overeind; reparatie werd reeds zoo goed mogelijk uitgevoerd, zoodat deze gebruikt kan worden voor het lossen van lading. Het K.P.M.-kantoor bestaat niet meer; de Agent werkt in een noodgebouwtje van balken, planken, zinken platen en atap; de verlichting bestaat uit een lampje met klapperolie. In het plaatsje heerscht een gemoedelijke Molukksche sfeer, met dezelfde mentaliteit van het werkvolk, dat niets liever wil, dan dat de K.P.M. op de oude wijze terugkomt.

Als eens

Als eens de Japansche smurrie van ons gebouw is afgekrabd en de rommel van in en na den oorlog uit de gangen is geschrobd. Als de deuren weer glimmen van het vernis, de ruiten heel zijn en alle bureaux weer keurig geordend in de lokalen staan. Als de gordijnen weer goed Hollandsch symmetrisch voor de ramen hangen en de zonneschermen recht worden opgehaald. Als de K.P.M. weer zal zetelen aan het Koningsplein . . . dan zullen wij in onze vreugde iets willen bedenken, dat kan dienen als blijvende nagedachtenis aan onze gevallen kameraden.

En nu willen wij U allen vragen met ons mee te denken, hoe dit zou kunnen geschieden, zoodanig, dat dit niet iets koud-conventionee ls wordt, maar iets, dat van waarlijk medeleven getuigt en dat leven blijft. Wij zouden vele manieren op kunnen noemen, waarop dit niet moet geschieden. Het gaat ook niet om het noemen van namen, die over eenige tientallen jaren niets zeggen aan hen, die het gebouw betreden.

Wij hadden gedacht ons te inspireeren op de eeuwige vlam bij het graf van den onbekenden soldaat en een monumentale fakkel brandende te houden ter herdenking van onze dooden, van het leed op zee en in de kampen, van de jarenlange scheiding en het dikwijls nooit meer weerzien, van de bevrijding en den daaropvolgenden burgerstrijd.

ALS EENS! . . . wat denkt U ervan?

Belawan

Als men thans Belawan vanuit zee nadert krijgt men — zelfs als insider — den indruk dat de haven-situatie nog dezelfde is als die van zeg Januari '42. Alleen de aanwezigheid van de door de Japanners gebouwde olie-

steiger van 425 m. lengte; doet vreemd aan. Toch hebben practisch alle goedangs tegen den grond gelegen, vernield door de Nederlanders voor den inval der Jappen. Doch zij zijn tijdens de bezetting met medewerking van Nederlandsche technici weer opgebouwd. De machine-fabriek te Medan was namelijk niet vernield en in deze fabriek is al het verbogen ijzer weer rechtgemaakt en naar Belawan teruggebracht voor de wederopbouw der loodsen.

Het remmingswerk langs de kade is over het algemeen goed bruikbaar. De oorspronkelijke waterleiding staat niet meer onder voldoende druk, zoodat watervoorziening uit deze leiding vooralsnog niet mogelijk is. Het water wordt thans verstrekt uit een artetische put. — De kaden zijn door de vele bombardementen nog steeds vrij ernstig beschadigd.

De weg naar Medan heeft slechte stukken maar is in het algemeen genomen goed berijdbaar; voortdurend intensief verkeer zonder onderhoud maakt echter, dat het wegdek steeds slechter wordt.

Alle 5 de kadekranen zijn verdwenen. Voor de kade liggen de gezonken „Lematang”, de omgeslagen „Raub” en een omgeslagen stalen waterboot. Het nieuwe K.P.M.-kantoor stond in 1942 nog niet onder de kap; wat reeds gereed was is door scherven en luchtdruk afgebrokkeld en vol gaten. De werkplaats en de materialenloods achter dit kantoor, die in 1942 klaar waren zijn practisch geheel verdwenen; alleen de betonnen fundeering is nog grootendeels aanwezig. De goedangs hebben na herbouw menige voltreffer te incasseeren gehad, zoodat de muren vol gaten zitten en de

vloeren zeer veel reparatie behoeven. Ook de daken hebben sterk geleden.

De geul is door de Engelsche marine opgelood en de betonning wordt steeds verbeterd. Diepte bij L.W.S. 16', bij H.W.S. 21'. Er is geen baggermolen of slibzuiger te Belawan. Buitengaats ligt nog een groot aantal mijnen, die voor zoover bekend nog niet zijn opgeruimd.

Arbeiders zijn er te Belawan voldoende, waaronder vele oude bekenden. De meesten wonen in den vroegeren Unie-kampong; sommigen van hen hebben voor de bezetting ook nog in Padang gewerkt.

Van de tractoren en aanhangwagens werd practisch niets teruggevonden.

De Japanners bouwden van inferieure houtsoorten, aansluitend op de kop van den Oceaankade, een oliesteiger van 425 m. lengte en 8 meter breedte. Het steigerdek is thans reeds vermolmd en de palen zijn sterk aangevreten door paalworm. Onder het steigerdek, dat momenteel haast niet meer begaanbaar is, loopen twee 10" olieleidingen welke aan het einde van den steiger met elkaar in verbinding staan. Verder loopen er nog onder den steiger 2 leidingen van 3", een voor water en een voor fueloil of gasoline. Van de tankenparken is een aantal tanks vernield, maar verschillende door de Japs weer opgebouwd, zoodat er thans nog een opslagcapaciteit aanwezig is voor circa 7000 ton brandstofolie en een ruim 9000 ton benzine. Daarnaast kan nog een 6 à 7000 ton palmolie worden opgeslagen.

Plaquette door ex-pow's aangeboden aan het M.S. Boissevain

Ter erkenning van de bijzondere verzorging aan boord van het m.s. Boissevain ondervonden door 1772 repatrieerende ex-POW's afkomstig van Thailand, werd

zijn bemanning zeer veel genoeg hebben gedaan, dat hun schip geëerd werd met dit blijk van appreciatie. In het bijzonder, waar het hier geldt één van de eerste reizen met



aan genoemd schip een plaquette aangeboden, waarvan wij hierboven een afbeelding geven.

De plaquette is eind Maart te Southampton op de „Boissevain” afgeleverd. Juist nu over den gang van zaken aan boord van evacuatieschepen nog weleens klachten worden gehoord, zal het Gezagvoerder Janssen en

repatrieerenden, toen de organisatie van dit vervoer nauwelijks was begonnen, moet het inderdaad een prestatie worden genoemd om het honderden POW's zoo naar den zin te maken, en het verheugt ons, dat Gezagvoerder en bemanning op deze wijze den naam van de K.P.M. en daarmee van de geheele Nederlandsche natie hebben hooggehouden. Zij verdienen daarvoor ook ons aller dank.

Van onze Agenda

Bangkok. „Reeds zeven maanden zitten wij nu al in onze kampen. Reeds zeven maanden verstoken van goede algemeene en technische lectuur. Verbitterd, omdat wij zoo vergeten zijn door onze leiding, duiken wij iederen avond onder onze klamboe op de planken om 's morgens weer te ontwaken met een eersten oogopslag tegen de atap en te weten, dat wij nog steeds onmisbare krachten zijn voor den opbouw van Ned.-Indië.

Van collega's die al jaren op zee zitten, hoorde ik, dat zij er graag eens uit zouden willen, om eens aan den wal te zijn. Ik zou daarvoor indien het mogelijk was de volgende advertentie willen plaatsen:

„Wie van varende collega's wil,
om een poosje aan den wal te zijn,

RUILEN

met iemand, die te lang de jungle
heeft geroken. Vragers biedt aan
zijn pensioen, gemeubileerd (tiker
en klamboe), over te dragen.

Misschien ben ik te voorbarig, want men zegt, dat we half April hier weggaan en dan is het niet meer noodig. Mocht echter 1947 bedoeld zijn, dan verwacht ik een liefhebber.

Dingen, die gebeuren.

Om 12 uur dronk de Agent zijn kopje koffie uit: „Nou, U bent dus om twee uur klaar en dan kunt U naar X vertrekken.” — Om twee uur ging het schip anker op, maar werd prompt teruggeroepen. Om 2 uur 30 kwam de Agent de autoriteit tegen, die dat op zijn geweten had en deze vroeg den Agent, waar dat schip naar toe moest. „Wel, naar X!” — De autoriteit liet dat uitseinen van den uitkijkpost, een ander binnenlopend schip ving het sein op, als voor hem bestemd, keerde om en vertrok naar X! —

Het zal U interesseeren . . .

DAT het *logeergebouw op Molenvliet* nu geheel is vrijgegeven, en gebruikt zal worden voor het onderbrengen van wal- en varende personeel, en zoonoodig ook van gezinnen, tegen betaling van een kleine vergoeding voor de kosten van voeding, bereiding en bediening.

DAT het *ziekenhuis Petamboeran* geleidelijk aan beschikbaar komt, maar de transportmoeilijkheden nog groot zijn, en ook in verband met de veiligheid, het oogenblik nog niet gekomen is om het ziekenhuis voor opnemings van ons personeel in gebruik te nemen.

DAT niet verwacht kan worden, dat onze *Zeevaartschool* binnenkort heropend kan worden, omdat de leerkrachten nog niet beschikbaar zijn en ook de leermiddelen nog ontbreken, maar bovendien momenteel al het varende personeel noodig is als bemanning van de vloot, zoodat er geen officieren vrijgemaakt zouden kunnen worden voor den cursus.

DAT 4 schepen van het type „*Taroena*” en 6 van het type „*Bangka*” in Augustus en September 1946 zullen worden opgeleverd en behoudens tegenvallers, daarna dadelijk naar Indië zullen vertrekken.

Holland's glorie. — Simpel verhaal van weergalooze vastberadenheid

Door een riool ontvlucht.

Een avontuurlijke loopbaan is het wel geweest, die van Flight-Lieutenant P. A. Cramerus, een R.A.F.-vlieger van Hilversumsche familie. Als bestuurder van een bommenwerper in Indië, als jachtvlieger boven en

achter de Europeesche fronten heeft hij genoeg avonturen beleefd om er een reeks van romans mee te vullen. Tijdens zijn kort bezoek aan Hilversum slaagden wij erin hem even te pakken te krijgen. En avontuur volgde op avontuur.

„Ik had eenigen tijd als reserve-sergeant-vlieger dienst gedaan. Toen de mobilisatie op 1 December 1941 in Indië een feit werd, zat ik in Bandoeng. Een paar dagen daarna zijn wij naar Borneo vertrokken met onze vliegtuigen, tweemotorige Glen Martin-bommenwerpers. Onze eerste aanvalsvlucht had op 17 December plaats en met succes: een Japansch vliegtuigmoederschip werd in den grond geboord. Die aanval kostte ons één van onze bommenwerpers, maar twee Jappenjagers gingen ook naar beneden, en een derde werd ernstig beschadigd.”

„Bent u nog lang op Borneo gebleven?”

„Op 1 Maart 1942 geraakte ikzelf te Soebang in krijgsgevangenschap maar na een paar dagen heb ik weten te ontvluchten.”

„Hoe hebt u dat klaargespeeld?”

„Ja, dat is eigenlijk een fantastische geschiedenis. De Jappen hadden mij met de handen op den rug op een stoel vastgebonden. Maar ik heb het geluk gehad, de touwen te kunnen losmaken. De wacht buiten had mij pas in de gaten toen ik het op een loopen gezet had. Dichtbij vond ik de uitmonding van een riool. Ik ben door dat riool gezwommen tot ik ergens in een kampong uitkwam. Vandaar ben ik naar Bandoeng gelopen en heb rapport uitgebracht.”

En dit vertelt luit. Cramerus op een rustige en laconieke manier, alsof zoo'n avontuur de gewoonste zaak ter wereld is. . . .! Hij maakt zijn handen los en zwemt door een riool. Het klinkt uit den mond van den verteller te vanzelfsprekend. „Ik heb dat verhaaltje al zoo vaak moeten vertellen,” zegt luit. Cramerus, bij wijze van excuus. . . .

„Kort daarop,” zoo vervolgt hij, „werd ik naar Australië gezonden. Ons vliegtuig, dat onder commando stond van Iwan Smirnoff, werd boven Australië neergeschoten. Vier van ons heeft dat het leven gekost. Ik zelf kreeg ook een kogel. . . .”

En dan volgt er weer zoo'n avontuur, dat met een paar woorden afgehandeld wordt, maar dat in de meest avontuurlijke romans niet gevonden wordt. . . .

„Toen heb ik vijf dagen en vier nachten door de woestijn gesjouwd om hulp te zoeken. Dat is geen onverdeeld genoeg als je een kogel in je body herbergt. Tenslotte ontmoette ik een neger, die me naar een nederzetting van. . . . Deutsche paters bracht, die daar al tientallen jaren woonden. Door hen zijn toen ook de anderen, w.o. Smirnoff, gehaald.”

„Via Australië ben ik naar Amerika gereisd, waar ik een opleiding van tien maanden kreeg voor jachtvlieger. Begin 1943 vertrok ik naar Engeland, waar ik werd ingedeeld bij het Nederlandsche 322e Spitfire squadron.

In Amerika heb ik afscheid genomen van mijn collega en vriend Aat Rees, ook uit Hilversum. Een bekend hockeyer. Vanaf de Samarinda-periode hadden we samen opgetrokken. Hij is bombardementsvlieger gebleven en later naar Australië teruggekeerd. Hij is gevallen, en met hem hebben we een onzer bekwaamste en moedigste mannen verloren. Aat was een prachtkerel, zooals je er maar weinig ontmoet.”

In Engeland.

„Welke taak had het 322e squadron in Engeland?” vroegen wij.

„We hebben van alles gedaan. Eerst hebben we bommenwerpers begeleid bij hun aanvallen op V-startbanen en later moesten we de Duitsche verkenners beletten om foto's te maken van de voorbereidingen tot de invasie in Normandië. Dat is uitstekend geslaagd, D-day was een volledige verrassing voor de moffen.”

„Werd uw kist wel eens aangeschoten?”

„Natuurlijk, en ik verzeker u, dat het een spannend bedrijf is, om met een onklare stuurinrichting

te probeeren of je thuis kunt komen. Enfin, dat is me steeds gelukt."

"Hebt u ook boven Nederland geopereerd?"

"En of! Het 322e squadron is een tijdlang gestationneerd geweest bij Woensdrecht, later in Schijndel en op het vliegveld Twente. Onze interessantste aanvallen hebben we uitgevoerd op de zuurstoffabriek te Alblasterdam en op het kasteel De Ruiterberg bij Doorn, waar een opleidingsschool was voor spionnen. Ook heb ik*) vaak boven Hilversum gevlogen en ik verzeker u, dat het een merkwaardige sensatie was, zoo dicht bij huis te zijn en toch nog zoo ver ervan verwijderd."

Tot zoover ons gesprek met luit. Cramerus. Het verheugt ons, het verslag van zijn wedervaren te kunnen vermelden, niet alleen omdat luit. Cramerus een Hilversummer is, maar vooral omdat zijn relaas de echte Nederlandsche doortastendheid en onverschrokkenheid zoo schitterend illustreert. Niet voor niets werd hij door H. M. de Koningin met het Vliegerkruis onderscheiden. Er valt iets te leeren uit dit simpele verhaal van weergalooze vastberadenheid.

*) De Heer **P. A. Cramerus**, die de held is van bovenstaand verhaal, werd op 16 Juli 1916 geboren. Hij trad op 3 September 1939 in dienst van de K.P.M. en was ten tijde van de mobilisatie werkzaam op de afdeling buitenlandse lijnen. Wij danken de gepubliceerde gegevens aan een krantenknipsel, ons verstrekt door het Rode Kruis te Batavia; helaas is ons niet bekend uit welk dagblad dit werd geput; wij bieden daarom onze excuses aan voor het achterwege laten van de bronvermelding.

Americana III

Public en personal relations (Ie deel)

Alvorens wij dieper ingaan op de beteekenis van deze begrippen en U een omschrijving geven van het doel van de „Public en Personal Relations” en de bereikte resultaten, roepen wij het artikel van „De kleinste groote werf” in Uw herinnering terug. Immers in deze artikelen hebben wij gezien, dat het doorzettingsvermogen, durf en vernuft van de Bechtels met hun naaste medewerkers, het beoogde doel hebben bereikt en dat de schepen in goeden staat en op tijd ten behoeve van de oorlogsvoering aan de Maritime Commission werden afgeleverd.

Maar hoe is dit alles mogelijk geweest? zult U zich afvragen, nadat U bij deze wonderen even heeft stilgestaan. U zult zich kunnen voorstellen dat Steve Bechtel en zijn helpers een terrein uitkiezen, dit transformeeren in een werf en daarop hellingen bouwen. U kunt zeggen: „Het is heel eenvoudig voor een knap man, om een teekening te maken, hoe op een moderne werf de materialen één richting moeten uitvloeien”. U kunt zich voorstellen, dat de aankoop van materialen, de administratie en duizend andere zaken zoo geregeld zijn, dat het werk van een leien dakje gaat. Maar.... zult U zich afvragen: „Hoe komt men aan het werkvolk en hoe kan zoiets bereikt worden met arbeiders, die niets van scheepsbouw afweten, met een stelletje ex-boeren, -kantoorpersoneel, -musici en -winkeliers?” — Inderdaad is dit iets om even bij stil te staan en naar een antwoord te zoeken.

Wel, hier is het antwoord: „Public en Personal Relations”, hebben een zeer groot aandeel gehad in het succes van de Bechtels en nemen trouwens in geheel Amerika een zeer voorname plaats in.

Deze „relations” zijn een typisch Anglo-Saksisch en Amerikaansch begrip en kunnen moeilijk in het Nederlandsch worden vertaald zonder dat daarbij de beteekenis verloren gaat. „Relations” zijn betrekkingen, dus Public Relations zou men kunnen vertalen door: „Betrekkingen met het publiek”.

„Welke betrekkingen” en „met welk publiek” zult U zeggen. Hier zit een van de vele moeilijkheden, welke aan de Public Relations is verbonden en welke alleen opgelost kan worden door een expert op dit gebied, iemand die een speciale studie hiervan heeft gemaakt.

Als wij van het principe uitgaan, dat een bedrijf — welk bedrijf het ook moge zijn, groentenboer of Luchtvaart-Maatschappij — goed bij het publiek moet zijn aangeschreven om behoorlijk zaken te kunnen doen, dan hebben wij, zonder dat wij het woord hebben genoemd of zelfs daaraan hebben gedacht, het Public Relationsidee in huis gehaald. Het beteekent dus niets anders dan de goodwill-organisatie naar buiten.

Alweer schiet onze Nederlandsche taal — althans bij den schrijver — te kort; ook voor het woord „goodwill” is geen kernachtig Nederlandsch woord te vinden. Is dit misschien, omdat wij betrekkelijk weinig waarde hechten aan reclame voor onze eigen zaak en het „aan den weg timmeren” niet sympathiek vinden? Wij weten het niet maar vermoeden veel waars in deze uitspraak, anders hadden wij allang geleerd om dit idee in onze eigen taal uit te drukken.

Wij keeren weer terug naar de vertaling „Betrekkingen met het publiek”. Vanzelfsprekend zullen dit plezierige betrekkingen moeten zijn, betrekkingen waaraan men iets heeft, zoowel het bedrijf als ieder ander, die met het bedrijf te maken heeft, betrekkingen welke sympathiek zijn. Want, zegt men in Amerika, indien een bedrijf niet sympathiek bij de bevolking staat aangeschreven, dan is zakendoen moeilijk, men moet op z'n qui vive zijn en weet toch nooit of men goede waar voor zijn geld heeft gekregen. En onder zulke omstandigheden gaat men liever naar een ander, die wel goed bekend staat. Net als U en ik!

Wij zien al aan Uw mond dat het woord „Reclame” op Uw lippen bestorven ligt en wij kunnen ons dit voorstellen. En toch is dit niet geheel juist. Een zeep-fabriek en een kruidenier moeten een doeltreffende reclame maken om hun producten te kunnen verkoopen, doch de Bechtels hebben eigenlijk zoo weinig van de hand te doen en zouden kunnen volstaan met zoo nu en dan een annonce te zetten in het vaktijdschrift van ingenieurs en andere industrieelen om mededeeling te doen van het feit, dat zij een kopersmelterij kunnen bouwen. Ook kan men van het Gouvernement wel verwachten, dat het, indien er plannen bestaan om een grooten dam te bouwen, waarmede 40 à 50 miljoen dollars gemoeid zijn, wel zal weten welke firma's dit werk kunnen uitvoeren. „Reclame” in den zin van het woord, zooals wij dat kennen, is dus niet zoozeer noodig en toch doen de Amerikanen veel aan Public Relations; zij houden de goede betrekkingen met het publiek in eere.

En waarom geven zij dikwijls enorme sommen hieraan uit? — Wel, om de doodeenvoudige reden, dat men over personeel moet beschikken, dat zijn kennis, zijn vernuft en zijn volharding in dienst wil stellen van den werkgever. En indien een onderneming of bedrijf niet te goeder naam en faam bekend staat, dan zullen er maar weinigen en alleen van de allermiddelmatigsten gevonden kunnen worden, die bereid zijn om hun diensten aan te bieden. Vanzelfsprekend is noch de werkgever, noch de werknemer hiermede gebaat. Hetzelfde geldt ook voor de subcontractors, de bedrijven, die het hout, cement, ijzerwerk voor den te bouwen dam leveren; de doktoren, die voor het personeel zorgen, de leveranciers, transportondernemingen en duizenden meer. Men ziet dus dat een groot Amerikaansch bedrijf als van de Bechtels werkelijk met honderden, duizenden kleinere ondernemingen heeft te maken en met wellicht wel honderdduizenden menschen, die hetzij rechtstreeks, hetzij zijdelings in hun emplooi zijn. „Marinship” alleen al had een top van 21.000 werknemers!

U voelt wel, dat „reclame” alleen onvoldoende is om deze menschen te bereiken en dat er heel wat meer noodig is. Voor ieder bedrijf zal dit nauwkeurig en door deskundigen moeten worden vastgesteld en de leiding zal, wil men succes boeken, op het advies van deze menschen moeten afgaan. Zoo kunnen wij de beroemde Tarakan-reizen van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” als een goed Public Relationsidee zien, want de duizenden jongens, die uit alle streken van het land komen, brengen het genotene mee naar de steden en dorpen, verspreiden dit in de huiskamer, onder hun vrienden en op school, en daardoor ook

Mr. W. M. Hens

Met Mr. HENS treedt wederom een jongere generatie in onze Directie. Hij werd geboren op 8 Augustus 1901 te Palembang. Zijn vader de Heer A. M. HENS is in Indië welbekend: hij bekroonde zijn Indische carrière door zitting te nemen in den Raad van Indië.

Onze nieuwe Directeur heeft in Leiden gestudeerd. In Augustus 1925 werd hij door de K.P.M. aangenomen en na een korte werkzaamheid op ons Amsterdam-kantoor kwam hij begin 1926 naar Indië. Hij werd als employé allereerst te Singapore geplaatst, doch kwam na anderhalf jaar naar Batavia op de afdeling Algemeene Dienst, die later herdoopt werd in Vervoer. Hier bleef hij werkzaam tot zijn eerste verlof in 1932.

Wederom in Indië aangekomen zag Singapore hem terug, waar hem al spoedig, nml. in 1933, de functie van waarnemend sub-Agent werd toevertrouwd, welke positie hij bekleedde tot Mei 1936. Daarna volgde opnieuw een plaatsing bij de Afdeling Vervoer te Batavia, waarna per 1 Januari 1937 zijn aanstelling tot Adjunct-Chef volgde. In April van datzelfde jaar nam hij als waarnemend Chef de leiding van de Afdeling Vervoer op zich tot aan zijn tweede verlof in October 1938.

Na overkomst van dit verlof werd Mr. Hens waarnemend Agent te Makassar en per 1 Juli 1940 volgde daar zijn definitieve aanstelling als Agent, waarmee hij den rang van Dienstchef bereikte.

In September 1941 vinden wij Mr. Hens in een geheel andere functie op Batavia terug, nml. als Chef van de Afdeling Personeele Zaken. Dit bleef hij tot de Japansche invasie. In Maart 1942 maakte hij voor een dag of veertien kennis met de cellen van Struiswijk doch kwam daarna weer vrij tot 8 Januari 1943. Toen had hij eenige malen de opdringerige belangstelling van de Kenpei Tai te verduren, doch tenslotte kwam hij in de gewone kampen terecht en bevrijdde zichzelf op 5 September 1945. Gedurende den oorlogstijd is de Heer Hens de ziel geweest van de steunverleening aan het personeel zoowel in als buiten de kampen; wij hopen het verslag daarvan nog wel eens te kunnen geven.

Aan den Heer HENS is thans mede opgedragen de herbouw van een vernieuwde K.P.M. Hij gaat echter allereerst in Juni a.s. naar Nederland met 8 maanden verlof. Daarna krijgt hij de gelegenheid om tezamen met onze andere Directeuren zijn denkbeelden in de praktijk te brengen, waarbij niet in het minst zijn ervaring op het gebied van de personeelszorg hem ten voordeele zal strekken.

Ook wij heeten den Heer HENS van harte welkom in de Directie van de K.P.M. en onze beste wenschen vergezellen hem gedurende zijn volgende loopbaan.

Op reis naar Holland

Zooals U weet komen de evacuatieschepen niet te Suez zelf. Alle schepen gaan naar Adabya, een tijdens den oorlog opgezette nieuwe haven, die modern geoutilleerd is. Heel groote schepen komen niet aan den steiger en dan gaan de passagiers met groote landingsvaartuigen naar den wal. De „Indrapoera” kwam gelukkig wel aan den steiger; daarna gingen wij in groepen van 400 in gezinsverband met een treintje naar een plaatsje Ataka, ongeveer 5 min. rijden. Dit treintje bestond uit goederenwagens met houten banken erin. Ataka is ook een geheel nieuw plaatsje; het bestaat voornamelijk uit groote goedangs en tentenkampen, waar de Europeanen, zoowel mannen als vrouwen, die daar werken, wonen. Een der groote goedangs was in gebruik genomen door de NAAFI.

Toen wij in Adabya kwamen was het vreeselijk koud (medio Februari); zelfs de inwoners hadden het daar voorheen nog nooit zoo koud gehad. Wij zaten dan ook te rillen toen wij naar Ataka gingen in onze dunne tropenkleeding. De buitengewoon hartelijke ontvangst aldaar vergoedde echter alles. De heele goedang was versierd met

honderden vlaggen en wimpels, aardige matten en loopers op den grond en gezellige, gemakkelijke zitjes. Wij werden daar alleraardigst begroet door een Hollandschen Kolonel van de NAAFI, die ons allerlei inlichtingen verstrekke en ons daar een beetje wegwijs maakte. Een ieder werd volgestopt met heete koffie, allerlei soorten gebak, vruchten enz. Er speelde een „band” bestaande uit 8 Duitsche krijsgevangenen, die hoofdzakelijk Duitsche muziek ten gehore brachten. Ook was er een groote speeltuin voor de kinderen met schommels, hobbelpaarden, glijbanen enz. en een zandbak voor de kleintjes.

De kleedingverstrekkung ging op volnummer, een ieder had aan boord al een nummer gekregen. Telkens gingen er 25 mannen naar de mannen-afdeeling en 25 vrouwen naar de vrouwenafdeeling. Kinderen beneden 16 jaar gingen met de moeder mee naar een speciale kinder-afdeeling. Er zijn geen kleed- of paskamers, zoodat het mogelijk is aan de achterzijde alle afdeelingen te bezoeken en zodoende elkaar te helpen bij het uitzoeken van de kleeding. De verstrekkung gaat geweldig snel, voordat men het goed en wel in de gaten heeft staat men alweer buiten met een plunjezak vol bullen. Ik heb gekregen: 1 pet of baret (naar verkiezing), 1 winterjas, 1 costuum, 2 stel ondergoed, 2 overhemden, 1 pyjama (flanel), 2 paar wollen sokken, 1 paar schoenen, 1 paar wollen handschoenen, 1 pullover, 1 halsdoek, 6 zakdoeken, 1 plunjezak en verder nog allerlei toiletartikelen. Er waren geen sokophouders, bretels en dassen. De dames werden op dezelfde wijze voorzien, alleen waren het meer zomer- dan wintermantels, die verstrekt werden en i.p.v. een hoed kregen zij een gebloemd hoofdoekje. De jongens kregen heel mooie pakken, voor de meisjes was er betrekkelijk weinig keus. Wij konden alles zelf uitzoeken en waren met alles buitengewoon tevreden. Nu moet ik erbij vertellen, dat wij schijnbaar erg geboft hebben, want ik heb velen gesproken, die voor en na ons gekomen zijn, die minder dan wel slechtere kwaliteit gekregen hebben.

De ontvangst en bediening was overal buitengewoon, het is bijna allemaal personeel van C & A, Peek & Cloppenburg enz. De verstrekkung gaat ook op de juiste volgorde, zoodat men altijd overhemden, sokken en winterjas krijgt, die bij het costuum passen. De mannen kregen hun kleeding mee in plunjezakken, de dames en kinderen in mooie handtassen. Alles was buitengewoon goed georganiseerd en het verliep zeer snel.

VAN RIEMSDIJK

Het zal U interesseeren . . .

- DAT het nieuwe m.s. *van Riemsdijk* (4400 ton bruto) nog in IJmuiden aan den grond ligt, maar gelicht kan worden, en dat nu aan de I.B.O. (internationale bergingsorganisatie) opdracht is gegeven om het schip te bergen, zoodat deze kostbare eenheid voor de K.P.M. behouden is gebleven.
- DAT de onderhanden zijnde *nieuwbouw in Holland* gestadig vordert, maar de levering van het rompstaal met moeilijkheden gepaard gaat.
- DAT een andere moeilijkheid is het nijpend *tekort aan teakhout* voor dekken enz., maar dat reeds maatregelen zijn getroffen om het verbruik van teakhout te beperken of ander materiaal te gebruiken.

Parapattan (III)

(Vervolg en slot van No. 15 blz. 10)

Zooals wij reeds vertelden werden de gedolven kolen zeer onregelmatig afgevoerd. Hoe meer de herovering van het door den Jap bezette gebied ons Indië naderde, hoe moeilijker de kustvaart werd, en ten slotte kwam de afscheep practisch stil te liggen. De silo's lagen vol kolen en ook buiten werden duizenden tonnen langs de

spoorbaan opgeslagen. Het gewone euvel van de Indische kolen bij langdurigen opslag liet zich al spoedig voelen; overal trad broei op en vooral buiten ontstonden branden, die het onmogelijk maakten om de in de omgeving gelegen huizen te bewonen. Als wij nu achteraf bekijken, wat de Jap op mijnbouwkundig gebied heeft geïstudeerd, dan is dat bedroevend weinig geweest en omdat hij zijn aandacht richtte op de gemakkelijker te winnen kolen buiten onze concessies, is in feite het oude mijnbedrijf weinig veranderd ten opzichte van den toestand, waarin dit vlak voor den oorlog verkeerde.

Inmiddels uitte zich het naderen van den strijd tot deze gebieden ook nog op andere wijze. In Australië had de Nefis (de „intelligence service” van de Nederlandsche strijdkrachten) de aandacht van Gen. Mac Arthur gevestigd op de noodzaak om, bij de bezetting van het Noorden uit van Ned.-Indië, zoo spoedig mogelijk te beschikken over een kolenbedrijf. En nu was men door een merkwaardig toeval in het bezit van de meest recente inlichtingen over ons mijnbedrijf. In April 1945 begon het de Jappen te Teloeek Bajoer in verband met de actie tegen Tarakan te heet te worden; zij vertrokken grootendeels en trachtten materialen en personeel naar de meer Zuidelijke gebieden van Borneo af te voeren. Tot de weinige Menadoneezen, die geëvacueerd werden, behoorde ook de Hr. Rasuh. Het schip, waarmee hij naar Bandjermasin werd overgebracht werd echter in Straat Laoet getorpedeerd. Hierbij kwamen een groot aantal mijnwerkers met hun vrouwen en kinderen om het leven, in totaal bijna honderd in getal. De Heer Rasuh heeft zich boven water weten te houden en is tenslotte door de duikboot gered en meegenomen naar Australië. Hij heeft daar o.a. een kaart van het mijnbedrijf vervaardigd, hoofdzakelijk uit gegevens, die hij in het hoofd had. Dit was voor hem niet zoo heel moeilijk, omdat hij de laatste jaren dienst had gedaan als mijnmeter, en dus het ondergrondse bedrijf tot in alle hoeken en gaatjes kende. Wij zijn thans in het bezit van deze kaart en het is werkelijk verwonderlijk hoe juist de daarin verwerkte gegevens zijn.

In het bezit van deze zoo recente inlichtingen kon men gemakkelijk aantonen, dat niet te ver van Tarakan, een volkomen intact kolenbedrijf beschikbaar was, dat, mits bij verrassing, dus onverniëld, genomen, dadelijk in staat moest zijn om een behoorlijke productie te maken. Men rekende op de mogelijkheid, dat gedurende deze actie de pompen zouden zijn gestopt, zoodat de mijn vol water zou staan, maar daarvoor werden, met bijzondere prioriteit, eenige pompen in Amerika besteld. Tot de gewenschte actie werd besloten, maar helaas niet snel genoeg. In de eerste plaats lieten de Japanners toen zij tegen eind April 1945 het bedrijf verlieten, een vernielingsploeg achter, die van stonde afaan systematisch de installaties onbruikbaar heeft gemaakt. En daarnaast deed het zich eind Juni en begin Juli eenige malen voor, dat bommenwerpers, die wegens slecht weer Balikpapan niet konden bereiken, zoowel Tg. Redeb, als Teloeek Bajoer een aantrekkelijk object vonden om eens onder handen te nemen. Op die wijze is door vriend en vijand het oordeel aan het bedrijf van de Steenkolen Mij. Parapattan voltrokken.

De bombardementen hadden als ernstigste gevolg, dat de schakelinrichting met transformatoren van de electrische Centrale vernield werden, maar dit valt volkomen in het niet bij wat de Jappen daarvoor en daarna tot de capitulatie hebben aangericht.

En nu gaan wij weer terug naar mijn eerste artikel in ons nummer 13 blz. 21. Het is een troosteloos beeld, dat vanaf het schip de onderneming biedt. Voor de groote ijzeren silo van 6000 ton, die niet door brand kon worden vernield, is de hooge conveyor verdwenen; het hoekstalen geraamte ligt vormeloos in de kali. De houten silo van 4000 ton, rechts daarvan, is geheel uitgebrand; door het vernielde steigerdek hangen scheef de beide andere conveyors. De Sociëteit is uitgebrand en daarachter ligt het oude emplacement, waar practisch alle gebouwen door brand zijn vernield. Als wij dan tenslotte besluiten de ravage nog

wat meer van nabij te bezien, dan staat den ouden vriend van dit bedrijf het hart stil. Wij bezitten nog foto's van de keurige machinehal van de electrische Centrale met de drie aggregaten glimmend in het blauw met wit metalen banden ... aan beide zijden van de turbine-as deed de dynamietpatroon zijn schennend werk. Met hamers ging de Jap het groote schakelbord te lijf. In de vuurhaarden van de stoomketels werd een explosieflading ontstoken.

Komen we bij wat er nog over is van de silo's, dan blijkt ook hier alles lamgeslagen door vernieling van motoren en aandrijfinrichtingen van de transportinstallatie.

In de groote goedangs heeft men de reservematerialen met olie overgoten en toen alles in brand gestoken; de zagerij onderging hetzelfde lot.

Ik zal U niet alles opsommen, want het zou eentonig worden. Op de mijn zelf, die wij langs de spoorbaan, die nog geheel intact is, met een herstelde locomotief kunnen bereiken, is bovengronds de vernieling ook compleet zoodat compressoren, lieren, werkplaatsen onbruikbaar zijn. De mijn zelf is vol water geloopen en laat dus nu nog geen ondergrondse inspectie toe.

Dit was het droevig verhaal, hoe aan onze mijn het leven werd benomen. Wij blijven echter in het bezit van het zoo rijke kolenvoorkomen in de Beraoesche landen. Daarom zullen wij de reconstructie van dit bedrijf, welke practisch op geheel nieuwbouw zal neerkomen, gaan bezien in het licht van de ontwikkeling van het energievraagstuk in de naaste toekomst. Veel is er veranderd; het kolenverbruik van onze vloot is sterk teruggelopen door de winst, die de Dieselmotor voortdurend boekt bij de voortstuwing van schepen. Aan de andere zijde beziet de geheele wereld de steenkool meer en meer als een chemische grondstof, waaruit allerlei waardevolle bijproducten kunnen worden gewonnen boven en behalve de energie, die wij er thans aan ontleenen. En het zou daarom nog wel eens kunnen zijn, dat ook dit bedrijf weer uit asch herrijst, maar dan op een gansch andere doelstelling gericht dan de eenvoudige kolenwinning van voorheen.

H. Th. Bakker

Eigendommen van K.P.M.-personeel te Medan

Aan een brief van onzen Agent te Medan ontleenen wij, dat aldaar verschillende kisten en koffers van ons varend en walpersoneel zijn teruggevonden. De meeste colli verkeerden echter in zeer gehavenden toestand. De Agent heeft ervoor zorggedragen, dat de goederen weer zoo goed mogelijk werden verpakt, terwijl de betrokkenen door de Afd. P.Z. afzonderlijk werden inlicht.

Voor de goede orde laten wij hun namen hieronder nog volgen, opdat zij, die niet op dit lijstje voorkomen, zullen weten, dat ze niet tot de gelukkigen behooren.

C. A. Ruig, 1e Stuurman.
L. C. Baron v. d. Feltz, employé.
J. J. Tazelaar, 2e Werktuigkundige.
C. Wildeman, wnd. Gezagvoerder.
F. A. Moerdijk, 2e Stuurman.
B. Tymstra, 3e Stuurman.
Mevr. A. Rentema-Smidt.
P. A. Steendam, Gezagvoerder.

Verder deelt de Agent ons nog mede, dat personeel, dat ten tijde van den inval van de Japanners te Medan een gemeubileerd huis bezat, dan wel meubelen in opslag had gegeven, er niet op moet rekenen, dat hiervan nog iets terecht zal komen. Het meeste is aanvankelijk door Inlanders weggehaald, dan wel door de Japs in gebruik genomen en in vele gevallen diverse malen verplaatst. Thans zijn alle Europeesche huizen in kampverband door ex-gevangenen bewoond, dan wel door Engelsche of Br-Indische militairen in beslag genomen en hiermede zal wel de laatste fase van benutting der nog aanwezige meubelen zijn aangebroken.

Boeken voor hen, die willen studeeren voor een hooger rang

Onder het motief „Helpt elkander” zouden wij onze bemiddeling willen verleen om te komen tot onderlinge uitwisseling van studieboeken, die zich in bezit van ons personeel bevinden. Verschillende opvarenden zouden zich gaarne in hun vrijen tijd willen bekwamen voor een hooger rang en anderen, die dezen rang reeds hebben bereikt, of die aan den wal zijn geplaatst, hebben boeken over, die zij practisch niet meer raadplegen. Wij verzoeken hun, die op deze wijze studiemateriaal ter beschikking van collega's willen stellen, dit aan de redactie van De Uitlaat te willen opgeven. Door publicatie in ons blad zullen wij daaraan dan bekendheid geven, zonder vermelding van de eigenaars. De aanvragen op de beschikbaar gestelde boeken zende men ook aan ons toe, waarna wij contact zullen brengen tusschen de vriendelijke bezitters en de leergierige sollicitanten.

Verkoop Emballage door den Civielen Dienst

Door den Civielen Dienst van de NISO is een aantal chocolade-blikken verkocht, waarvan de opbrengst is afgestaan aan het *Margriet Hospitaal*. Voor de goede orde zullen de bedragen in De Uitlaat worden verantwoord, terwijl de gelden door tusschenkomst van onze Administratie zullen worden overgemaakt.

De eerste storting bedroeg	f 36.—
De tweede storting, ddo. 13/4 bedroeg	„ 51.—
	f 87.—

Onze gedecoreerden

HET KRUIS VAN VERDIENSTE:

de Gezagvoerder J. D. A. JANSSEN.

„Als Kapitein van het m.s. „Boissevain” gedurende de periode van April 1942 tot Augustus 1944 op moedige en beleidvolle wijze het bevel over zijn schip gevoerd in gebieden, waar door de oorlogsomstandigheden voortdurend groote gevaren van vijandelijke handelingen werden geloopt.”

de Gezagvoerder J. J. KOOPER.

Als Gezagvoerder van het s.s. „Van Rees”, dat op den 8en Januari 1942 door een Japansche duikboot in den Indischen Oceaan ver buiten West-Java tot zinken werd gebracht, zeer beleidvol en oordeelkundig opgetreden, ten gevolge waarvan alle opvarenden in de sloepen bijeen werden gehouden en tenslotte behouden op Java aan land zijn gezet.”

de Gezagvoerders J. F. KALISHOEK,
J. K. E. KEUKER,
W. B. H. STRUBBE,
J. H. M. VAN DE VLIET,
A. C. M. HOFMAN,
J. I. DE VOS,
W. G. VAN ZEGGEREN,
J. J. R. H. ZOMER,
G. BOOY.

„Als Kapitein bij de Nederlandsche Koopvaardijvloot, waardevolle diensten aan de oorlogvoering bewezen door gedurende meer dan twee jaren op moedige en beleidvolle wijze het gezag op zijn schip te hebben uitgeoefend in gebieden, waar door de oorlogsomstandigheden voortdurend groote gevaren van vijandelijke handelingen werden geloopt.”

de Gezagvoerder K. U. NOORDENBOS.

„Als Gezagvoerder van het s.s. „Nieuw Zeeland”, dat op den 10en November 1942, varende in de Middellandsche Zee, door een torpedo werd getroffen, onder moeilijke omstandigheden, goed zeemanschap en uitstekende leiding getoond, mede ten gevolge waarvan het aantal slachtoffers tot een minimum beperkt is gebleven.”

de Gezagvoerder J. W. ZUYDERHOUDT.

„Als Gezagvoerder van het m.s. „Mijer”, dat den 27sten Januari 1942 tijdens het lossen der lading in Emmahaven (Sumatra) door vijandelijke bommenwerpers werd aangevallen en getroffen, moedig en beleidvol opgetreden, door onder gevaarvolle en hachelijke omstandigheden, en slechts bijgestaan door den 1sten Stuurman, den 3den Stuurman en een havenloods, zijn schip veilig buiten de brandende haven te brengen, tengevolge waarvan schip en lading behouden bleven.”

de Gezagvoerder T. J. ZUIDEMA.

„Als Gezagvoerder van het s.s. „Van Spilbergen”, dat in begin 1942 eenige troepen te Oosthaven (Sumatra) zou debarkeeren, zeer doortastend en beleidvol opgetreden, alsmede uitnemend zeemanschap betoond bij het, zonder loods, veilig naar buiten brengen van zijn schip, onder moeilijke navigatorische omstandigheden.”

de Gezagvoerder J. D. THUMANN.

„Die als Gezagvoerder van het s.s. „van Heemskerk”, dat op den 14en April 1943, varende in de Milne Bay, door vijandelijke duikbommenwerpers werd aangevallen en in brand gebombardeerd, onder gevaarvolle omstandigheden, moedig en beleidvol optrad bij de pogingen om het schip te behouden.”

de Gezagvoerder E. A. BOSMAN.

„Als Kapitein van het s.s. „Generaal van der Heyden”, tijdens de zeer ernstige ontploffingen en de daaropvolgende felle branden in het Victoria Dock te Bombay op 14 April 1944, moedig en menschlievend opgetreden bij het onder zijn leiding redden en in veiligheid brengen van de gewonden, ondanks de, als gevolg van rondvliegende munitie en de groote hitte, veroorzaakte moeilijke en gevaarvolle omstandigheden.”

de Gezagvoerder B. J. J. EYKEN.

„Als gezagvoerder van het m.s. „Maros”, tijdens de Japansche invasie van Nederlandsch-Oost-Indië, onder gevaarvolle omstandigheden moedig en beleidvol optreden bij het aanvoeren van zes maanden leeftocht voor 400 man Britsch-Indische troepen te Koemei, waarmede de hem namens den Commandant Zeemacht gegeven opdracht op geslaagde wijze werd volbracht.”

Ten afscheid

Het is met eenigen weemoed in het hart, dat ik de pen opneem om een stukje ten afscheid te schrijven.

Na een verblijf van ongeveer 34 jaar in dit land, in dienst van onze Maatschappij, heb ik velen, zoowel Directie-leden als geëmployeerden zien komen en gaan en thans is de tijd gekomen om op mijn beurt te vertrekken.

Nu wij een eigen huisorgaan bezitten, ben ik in de gelegenheid, om van allen in dienst onzer maatschappij, ook van diegenen, die buiten Batavia geplaatst zijn, afscheid te nemen. Ik dank allen, zoowel Directie-leden, geëmployeerden en anderen in dienst bij de K.P.M. zijnde personen, voor de medewerking en vriendschap, die ik in

mijn dienstdtijd mocht genieten, zonder welke mijn werk aanmerkelijk zwaarder, zoo niet onmogelijk geweest zou zijn.

Hoewel misschien niet direct in dit blad thuis behorend, zou ik eveneens de Vertegenwoordigers en personeel van de bevriende scheepvaartmaatschappijen (thans in N.I.S.O.-verband) willen danken voor den steun en de hulp, die ik steeds van die zijde mocht ontvangen.

Ik hoop, dat de medewerking en vriendschap in het huisgezin van de K.P.M. steeds hechter zullen worden, daar in de toekomst zich velerlei moeilijkheden en problemen zullen voordoen en dan samenwerking en vriendschap onontbeerlijk zullen zijn om onze maatschappij wederom tot één van de machtigste lichamen in het Verre Oosten te maken.

Tenslotte spreek ik de hoop uit, dat het U allen, met gezin, in de toekomst goed moge gaan.

J. H. P. Verdonk

Naschrift

We hebben van Verdonk afscheid genomen. Het heengaan, zelfs onder de tegenwoordige omstandigheden viel hem kennelijk zwaar, of moet ik, om de waarheid het beste te benaderen, zeggen: juist onder deze moeilijke omstandigheden valt hem het verlaten van zijn post als Chef van onze afd. Doorvoer zwaar. Verdonk is van 1891, en bezit een staat van dienst bij onze Maatschappij, die over vier en dertig jaren reikt. Hij heeft dus in alle opzichten zijn pensioen verdiend.

In 1912 kwam Verdonk naar Indië, waar hij allereerst te Medan werd werkzaam gesteld bij „van Nie”, die ter Sumatra's Oostkust de Paketvaartbelangen behartigde. Toen dit kantoor door onze Maatschappij werd overgenomen ging Verdonk met zijn geheelen dienstdtijd mee. In 1917 zien wij hem als Agent te Asahan en in 1921 begint zijn lange, alleen door verlof onderbroken, dienstdtijd op ons Hoofdkantoor. Dat was toen gevestigd aan de Sluisbrug, zoodat ook hij de vreemde sensatie meemaakte om afscheid te nemen uit het oude gebouw, dat we haast vergeten hadden voor ons paleis aan het Koningsplein.

Hier te Batavia trad hij eenige maanden op als waarnemend secretaris van de S.M. Parapattan, doch al spoedig volgde daarop zijn plaatsing op „Doorvoer” bij den „ouden Heer Croll”. Daar ontstond een steeds betere samenwerking en het was dan ook vanzelfsprekend, dat Verdonk in 1931 den Heer Croll opvolgde, waarbij hij tevens werd aangesteld tot Adjunct-chef. Medio 1937 volgde daarop zijn aanstelling tot Dienstchef.

Op deze wijze zag Verdonk zijn stugge werken beloond door het bereiken van den hoogsten rang. Hij is in zijn langen dienstdtijd drie maal met verlof geweest. Eén van deze verloven begon met de gedenkwaardige reis van het s.s. Le Maire naar Mexico, gemaakt ter algemeene oriëntatie meer speciaal ook met het oog op de copra-afzet.

Wij kunnen ons de gevoelens van den Heer Verdonk bij dit vertrek zoo goed begrijpen. Hij is zoo vergroeid met zijn werk, dat de brief, waarin zijn pensionneering stond, toch na lezing even trilde in zijn hand. Maar wij nemen geen definitief afscheid van den Heer Verdonk. Er zijn, naar wij vernemen plannen, dat hij te Amsterdam, zijn kostbare ervaring nog ten nutte van de Maatschappij, waaraan hij zoo verknocht is, zal kunnen benutten. Dit is dus voor ons een hartelijk „Vaarwel”, een afscheid van een trouwen dienaar van de K.P.M. en van een goed voorganger. Zij, die met en onder hem hebben gewerkt zullen zijn eenvoudige rustige figuur missen; zij, die hem tegenover zich vonden als verdediger van de belangen van de Maatschappij, weten welke kracht school achter zijn bescheidenheid. Verdonk het ga je wel: tot weerziens in Holland.

Bakker

Indië in de overgangperiode

UIT EEN INTERVIEW OVER PADANG I

En meneer Seipgens, U bent onlangs van Padang gekomen en U zult daar zeker wel het een en ander hebben meegemaakt en gezien?

Ja, inderdaad heb ik daar het noodige medegemaakt en gezien, dat zeker wel de belangstelling zal hebben van Uw lezers. Bovendien ben ik daarna weer op Batavia geweest en heb vervolgens nog op Singapore kunnen rondkijken, om nog niet te spreken van de verschillende verhalen, die ik gehoord heb over Soerabaia, Semarang en de Groote Oost.

Zoo, dus U hebt in de afgelopen maand ook reeds een paar reisjes gemaakt, zeker wel interessant en U heeft ongetwijfeld vergelijkingen kunnen maken.

Het zijn juist die vergelijkingen, die het mijns inziens voor Uw lezers zoo moeilijk maken om een goed begrip te krijgen, van wat zich al zoo in deze overgangperiode afspeelt. Want men is vaak zelf ter plaatse niet bekend, heeft er niet gewoond, ja heeft zelfs soms nooit van de betrokken plaats gehoord.

Om U nu een en ander over Padang te vertellen, lijkt het mij het beste, dat U met mij op reis gaat vanuit ons interneeringskamp te Bangkinang (Midden Sumatra) naar Padang.

Nadat het eerste en tweede transport van bevrijde geïnterneerden vanuit Bangkinang hadden plaats gehad, bereikten ons zeer alarmeerende berichten over de slechte accommodatie in Padang. Men vertelde, dat de Japanners officieel opdracht zouden hebben om alle geïnterneerden naar havenplaatsen te evacueeren. Zij hielden zich klaarblijkelijk stipt aan deze order en vormden het derde transport van ca. 200 personen, waarvoor uit den aard der zaak weinig animo bestond, want in feite waren onze kampen „Paradijsjes” geworden, waar alles in overvloed was en... waar wij ons ondanks alles thuisvoelden, vooral nu ook het contact met de andere kampen geregeld was.

Toen er nu sprake was van een derde transport, waar weinig belangstelling voor was, heb ik — geheel alleen zijnde — van deze gelegenheid gebruik gemaakt om „weg te komen”, zoodat ik op 7 September reeds te Padang aankwam.

Gelukkig waren wij door de alarmeerende berichten op het een en ander voorbereid wat onze ligging en huisvesting betrof en viel het nogal mee. Alleen de groote „teleurstelling” was: weer in een kamp, en dat heeft m.i. velen den nekslag gegeven.

Maar waren er dan geen RAPWI-voorzieningen?

In feite was er in die dagen nog geen RAPWI; alles kwam weer terecht op de breede rug van het B.B., de oude krachten, die ook in de kampen de leiding hadden gehad en nu eigenlijk weer van voren af aan moesten beginnen, ik zou haast zeggen onder nog moeilijker omstandigheden.

Te Padang was, eenige dagen tevoren een Hollandsche „party” met parachutes op het vliegveld, 8 km van Padang, gedaald, die onmiddellijk de noodige instructies aan de Jappen gaf. Een jonge Nederlandsche Luitenant van ca. 23 jaar P. van Beek, die de leider was van deze „party” komt alle eer toe, wat betreft de voorzieningen der kampen; in feite hebben zij, samen met het Bestuur, de voorbereidingen gemaakt voor de landing in October van het Britsche leger; zij waren bekend onder den naam „Force 136”, waarvan ook enkele groepen op Java zijn neergedaald.

Al heel spoedig veranderde de toestand en wapperde de Nederlandsche driekleur in den vlaggemast voor het Oranje Hotel te Padang, waar de Resident van de S.W.K. en „Force 136” hun verblijf hadden.

Ook de auto's van het door „Force 136” georganiseerde transport voerden alle Nederlandsche vlaggetjes. Het Rood, Wit en Blauw was overal te zien. De Nederlanders waren weer terug!!

Maar hoe was de houding van de inwoners van Padang, want U spreekt daar van het Rood, Wit en Blauw was overal te zien?

In het begin zeide ik U reeds, overal is het anders gegaan, zooals mij uit de verschillende verhalen reeds is gebleken en juist de vergelijkingen maken het zoo moeilijk, om een goed beeld van de „Overgangperiode” te krijgen, temeer, daar ik U straks zal moeten vertellen, dat wij de vlag weer moesten strijken.

Wat betreft de houding van de bevolking kan ik U de volgende staaltjes van aanhankelijkheid vertellen. Direct na aankomst van het eerste transport was er sprake van een Chineesch Comité voor Ontvangst der Nederlanders. Men vertrouwde den toestand echter niet geheel, zoodat een grootsche ontvangst werd afgelast; daarentegen heeft de Chineesche gemeenschap in zeer ruime mate en met gulle hand den eersten steun verleend in voedselverstrekingen etc.

Van Indonesische zijde werden in die eerste dagen ook vele bewijzen van trouw en genegenheid gegeven, tot op zekeren dag, ongeveer medio September, de eerste symptomen van „aggressie” tegen de Nederlanders waren te bespeuren. Indonesiërs begonnen de kampen te bespionneeren en de „bezoekers”, oude relaties, bedienden en personeel kregen waarschuwingen. Helaas zijn er ook enkele slachtoffers gevallen, die ik hier wel even wil gedenken: „Trouw tot in den dood”.

Ik ben ervan overtuigd, dat velen van ons Aziatisch personeel, onze bedienden en relaties, hunkeren naar den dag, waarop zij weer openlijk en spontaan ons de hand zullen kunnen reiken.

Als ik U daarover zou gaan vertellen, geloof ik, dat ik een compleet nummer van „De Uitlaat” zou kunnen volschrijven.

Heeft U dan zooveel „contact” gehad met de Indonesiërs?

Inderdaad heb ik de laatste vier, vijf maanden voortdurend contact gehad met Indonesiërs, doordat ik tijdelijk bij de Engelschen werkte, maar daarover zal ik U een anderen keer vertellen.

Om kort te gaan, in Padang werden de moeilijkheden steeds grooter, de actie tegen de Nederlanders nam langzamerhand in kracht toe en alhoewel de Japanners opdracht hadden gekregen, dat de Indonesische vlag — toen nog in die dagen — moest verdwijnen, stak het extremisme, dat zich achter deze vlag schaarde, steeds meer het hoofd op.

Een klein staaltje van het plichtsbef van een Amboneesch chauffeur, die in dienst was van Force 136-transport, wil ik U hier niet onthouden.

Het was begin October toen deze chauffeur op den openbaren weg, midden in de stad „bandenpech” kreeg. Wij reden letterlijk op onze laatste banden, de Japanners wilden haast niets afgeven, en wij hadden reeds een oude auto op blokken gezet om er tenminste de banden nog van te kunnen gebruiken.

Toen deze chauffeur, een oud militair, het reserve-wiel wilde aanbrengen ontstond er een klein oploopje. Eenige „belhamels” wilden de Nederlandsche vlag van den wagen aftrekken. Goede raad was duur, vooral voor een eenvoudigen Amboneeschen militair en toch, hij wist de juiste oplossing... hij wierp zijn gereedschap in den wagen, startte den motor en maakte vrij baan.

Zoo kwam hij terug „gehobbeld” en zeide slechts:

„Beter de laatste band aan flarden, dan ONZE VLAG”.

(Wordt vervolgd)

Van onze Agenda

Van onzen Agent op Bali

De entree in ons volkomen ongeschonden Bali Hotel was een moment om niet spoedig te vergeten. Poetoe Wiwa, de vroegere mandor van ons hotel te Kintamani (ook dat is intact), die door de Jappen tot „manager” van het Bali Hotel was aangesteld, ontving mij met vreugde en twee flesschen vooroorlogsch bier. —

Een ontmoeting hier, een ontmoeting daar met van vroeger bekende Baliërs, die allen blij zijn, dat de „toean Agen” er levend en gezond is afgekomen, doen niet vermoeden, dat het zooveel moeite, ja zelfs bloed moet kosten om hier weer een gezonden toestand te scheppen. Maar een klein aantal opgezweepte heethoofden terroriseert de bevolking, die zelf veel liever in de sawahs wil werken, of wel hun geliefde dansen en hanengevechten wil houden.

In de actie om aan dit schoone eiland weer rust en vrede te brengen, laten de K.P.M.-ers zich niet onbetuigd. Onze 2e stuurman J. den Hartog is N.I.O.C., de oud-Gezagvoerder Crone fungeert als Havenmeester. In het Olifanten Regiment heb ik tot op heden reeds een tiental leden van ons walpersoneel ontdekt.

Staatsexploitatie, There seems rather more to be said for a competition, that allows the costumer a value-for-money choice, than for a monopoly which offers him a service at possibly cheaper rates, but for which he will be indirectly taxed in addition to make up for operating losses. (Fairplay 8/11/45)

De briketfabriek te Tg. Priok zal weer in bedrijf worden gesteld onder het Dept. van V. en W.; de oude kolenrestanten zullen daarbij worden opgebruikt.

Het zal U interesseeren

DAT de *Ned. Indische Onderwijs- en Studiekas* te Amsterdam de behartiging der belangen van repatrieerende jongelui op zich neemt en toezicht houdt op hun studie;

DAT deze onderwijs- en studiekas haar bemiddeling verleent voor het zoeken van *pension* voor de onder haar hoede gestelde leerlingen, waarvoor gemiddeld 85.— tot 90 gulden per maand benodigd is, terwijl voorts zakgeld à f 1.— per week wordt verstrekt en verdere kleine kosten worden betaald;

DAT globaal de *kosten* op circa f 125.— per pupil komen te staan en de studiekas voor haar bemiddeling slechts een contributie van f 5.— per jaar verwacht;

DAT voor repatrieerende jongelieden in Holland *overbruggingsklassen* in het leven zijn geroepen, welke dienen om kandidaten voor te bereiden voor hervatting hunner in Indië onderbroken studie, zonder dat plaatsing in een lagere klasse of verlies van meerdere maanden daarvan het gevolg is;

DAT het onderricht in deze klassen *gratis* is en dat momenteel te Amsterdam reeds 5 van zulke overbruggingsklassen aan den gang zijn.

Prestige

„Dezer dagen kwam ik in gesprek met een jongeman, die pas uit Nederland was gekomen. Op een gegeven moment merkte hij op: De Nederlanders hebben in Indië hun prestige verloren! — Deze opmerking van den nieuweling kon nooit alleen zijn-eigen meening zijn, daarvoor was hij nog te kort hier en bij navraag bleek dan ook, dat hij deze gedachte uit Holland had meegebracht. Kort daarna maakte een andere nieuwkomer dezelfde opmerking.”

Zoo vangt een brief aan, dien wij dezer dagen ontvingen. Wij hebben zelf ook meermalen deze opmerking gehoord en dan lang niet alleen van nieuwelingen. Als motief van de gebeurtenissen, die wij om ons heen zien afspelen, wordt ook dikwijls in het geding gebracht, dat door de oorspronkelijke overwinningen van den Jap en de vernederende behandeling, die hij de „blanda's” in het aanzien van de bevolking deed ondergaan, het prestige van den Europeaan in deze landen zou zijn vernietigd.

Wie echter onbevangen om zich heen ziet en met zijn ervaring van de laatste maanden te rade gaat, moet erkennen, dat hier weinig van waar is. Ongetwijfeld zal de tani, die vroeger alleen in aanraking kwam met een bestuursambtenaar en die verder op grooten afstand het leven van al die toetans aan zich voorbij zag gaan, wel even verbaasd hebben opgekeken toen hij diezelfde heeren thans sprietjes zag trekken uit den openbaren weg, bewaakt door zijn landgenooten in Hei-Ho-uniform, doch de reactie, die wij bemerkt hebben is nooit anders dan een van medelijden geweest. En ook na de bevrijding hebben wij weinig verandering bespeurd in de houding van den gemiddelden bewoner van dit land. Als er dus prestige was, dan is dat er in het algemeen genomen nog.

Iets anders is, dat, op deze wijze beschouwd, dit niet het zedelijk overwicht was, dat uit werkelijke meerwaardigheid is ontstaan. Zoo gezien was het in hoofdzaak meer de geaardheid van het volk, dat nu eenmaal gemakkelijk tegen den gezagsdrager of den welgestelden Westerling opziet. Wat ons betreft dus een negatieve eigenschap, die wij hebben en behouden in onze kwaliteit van Europeaan.

En nu wil onze correspondent er terecht op wijzen, dat het voor ons allen zaak is om in de toekomst ons prestige te baseeren op werkelijk zedelijk overwicht. Daarvoor is veel tact noodig in het bijzonder in onze wijze van optreden. En te allen tijde ook een groote mate van zelfbeheersching in de moeilijke omstandigheden, waarin velen van ons verkeer. Want onze groep is zwaar getroffen en meer primitieve gevoelens van vergelding willen bij sommigen weleens overwegen.

Daarom is bezinning ook op dit punt noodig. Niemand verwacht van ons, dat wij „Kromo bij ons aan tafel zullen nooden”, de verhoudingen zullen uiterlijk nog lang zoo blijven als wij die altijd hebben gekend, maar in ons moet een kleine verstelling plaatsvinden. Wij behooren in het algemeen tot de bovenlaag; de geaardheid van het volk, te midden waarvan wij leven, is zoodanig, dat ons als vanzelf een zeker prestige wordt verleend. Dit brengt de verantwoordelijkheid met zich mede om deze onderscheiding, die de kleine man ons toekent, ook waardig te zijn. En de ware adeldom uit zich niet in neerbuigend aanvaarden van dien eerbied, maar in het zichzelf handhaven op het niveau, waarop men als beschaafde Westerling behoort, zonder hoogmoed, zonder zich door te gemakkelijk verkregen overwicht te laten verheffen. En dan vanuit dit „zijn, zooals men is”, de vriend te blijven van alle menschen, in het bijzonder van hen, die, in vertrouwen op ons meerder kunnen, tot ons opzien, en die van ons verwachten, dat wij ons zullen gedragen naar de eischen, die onze positie meebrengt, waardoor wij verdienen, dat wat men meende, dat ons was ontvallen: *ons prestige als Europeaan.* —

Onderwijs aan gerepatrieerde kinderen

Voor de kinderen, die in Ned.-Indië de Japansche bezetting hebben meegemaakt, is achterstand in het onderwijs ontstaan. De autoriteiten in Holland hebben daarvoor van den aanvang af een open oog gehad. Vroeger was het normaal, dat telken jare een aantal kinderen uit Indië in het Nederlandsche Lager-, Middelbaar- en Hooger onderwijs werd ingeschakeld. Dit verliep zonder schokken, maar thans wordt dit proces bemoeilijkt door het abnormaal groot aantal, dat moet worden opgenomen en voorts door het feit, dat sommigen in het geheel geen onderwijs hebben genoten in den bezettingstijd, terwijl anderen in enkele vakken zijn bijgewerkt of voor hun leeftijd ver vooruit zijn.

Bij de aanpassing zal, gezien de bijzondere omstandigheden, de meest mogelijke soepelheid worden betracht, waarbij men niet zal blijven staan op allerlei eischen, die tot nu toe in het Nederlandsch onderwijs vanzelfsprekend werden geacht. Daar staat tegenover, dat om een diploma te verkrijgen toch een zeker minimum hoeveelheid kennis aanwezig moet zijn.

Het ligt in de bedoeling om de gerepatrieerde kinderen zoo spoedig mogelijk op te nemen in het normale onderwijsprogramma, maar het is daarvoor noodzakelijk, dat zij een tijdlang afzonderlijk onderwijs ontvangen.

Wat de Lagere school betreft zullen kinderen, die in het geheel geen onderwijs hebben genoten, dadelijk naar de gewone school gaan. De andere kinderen zullen naar gelang van kennis en leeftijd in die klassen worden geplaatst, die voor hen het meest geschikt zijn, ook al zijn zij in sommige vakken ten achter. De achterstand zal door individuele hulp worden ingehaald.

Gaat het echter om grooten voorsprong of achterstand, zoodat onmiddellijk inschakelen onmogelijk is, dan worden deze kinderen tot September van dit jaar in speciale overbruggingsklassen ondergebracht. Daar wordt hun kennis getoetst en de wijze van inschakeling in het gewone onderwijs bepaald.

Voor Hooger en Middelbaar onderwijs worden geen toelatingsexamens vereischt. Wanneer het noodig blijkt zullen ook hier overbruggingsklassen worden opgericht. Hier loopen de gevallen het meest uiteen, en zal stuk voor stuk moeten worden bekeken welke klasse voor den leerling het beste is, waarbij tevens rekening zal worden gehouden met het feit, dat sommigen reeds eindexamen hebben gedaan in enkele vakken. Aan degenen, die op het niveau van de hoogste klasse zijn, zal zonder verdere formaliteiten het diploma worden uitgereikt.

Ook op het gebied van het Hooger onderwijs zal er achterstand moeten worden ingehaald. Aan elke universiteit zal een speciaal daarvoor in te stellen commissie geval voor geval beoordeelen.

De kosten van het overgangsonderwijs komen geheel ten laste van het Rijk, dan wel van de stichting, die voor dit doel is in het leven geroepen. Zoodra de leerlingen worden toegelaten tot de gewone school is men het normale schoolgeld verschuldigd.

Voor het Hooger onderwijs is een aantal beurzen gereserveerd. Collegegelden worden voorloopig niet geëischt; volstaan kan worden met het teekenen van een schuldbekentenis.

Zooals wij reeds in kort bericht vermelden kan men de behartiging van de belangen van in Holland in opleiding zijnde kinderen toevertrouwen aan de Ned. Indische Onderwijs en Studiekas te Amsterdam. Deze verleent haar bemiddeling voor het zoeken van onderdak, waarvoor gemiddeld f 85.— tot f 90.— per maand moet worden gerekend. Verder verstrekt men een zakgeld van ca. f 1.— per week en betaalt kleine kosten, alles natuurlijk voor rekening van de ouders of verzorgers. Men verwacht dat deze voor de geboden bemiddeling lid van de studiekas worden à f 5.— per jaar. Globaal worden de kosten per maand op circa f 125.— per pupil berekend.

De Studiekas houdt zich op de hoogte

van de vorderingen en gedragingen van de jongelui, waarvoor zij voortdurend contact heeft met kosthuizen, scholen en internaten. De K.P.M. is bereid waar noodig haar bemiddeling te verleenen voor de plaatsing van kandidaten, terwijl de maandelijksche betalingen dan via de Maatschappij zullen kunnen worden geregeld. Voor leerlingen, die naderhand een positie bij onze Maatschappij ambieeren is ons Amsterdamkantoor gaarne bereid meer uitgebreide bemiddeling te verleenen. In dit verband kan nog worden vermeld, dat het schoolgeld voor den machinisten-cursus te Amsterdam bedraagt: B.M.-opleiding f 125.— en A.M.-opleiding f 75.— per jaar.

Voor verdere inlichtingen wende men zich tot onze afdeling P. Z.

Americana (IV)

PUBLIC EN PERSONAL RELATIONS

2e deel. (Vervolg van No. 16, bladz. 14)

Hiermede zijn wij aan de „Public en Personal Relations” toegekomen.

In de vorige aflevering gaven wij het idee aan, waarop beide „relations” berusten en weer vragen wij ons af hoe dit woord vertaald kan worden. Wij hebben enkele pogingen aangewend, maar kunnen niet zeggen dat wij geslaagd zijn. „Personeels-betrekkingen” zegt ons niet veel; „Personeels-verband” duidt meer op het streven van een belangen-organisatie om alle leden tot een onverbreekbaar geheel te smeden. „Personeels-zorg” zou eventueel te gebruiken zijn doch hiertegen zijn eveneens vele bezwaren in te brengen. Onwillekeurig denkt men aan: armenzorg of liefdadigheid, en indien deze zorg op iets anders zou uitdraaien dan men zich had voorgesteld, dan zou heel wat zorgeloze spot daarmee gedreven kunnen worden.

Maar welk woord dan wel? Wij hebben in Nederland een Departement van Sociale Zaken, het KNIL heeft een afdeling voor Sociale Zaken ingesteld en wellicht zou een dergelijke afdeling bij de Paketvaart een goeden klank kunnen krijgen. Toch zijn wij hiermede niet tevreden en stellen ons voor om te blijven zoeken totdat wij een goeden naam hebben gevonden. Wie helpt ons hiermede? Gaarne zullen wij Uwe suggesties ontvangen want wij gaan van het standpunt uit dat de evolutie wel geremd kan worden doch nooit tot stilstand kan worden gebracht en dat wij vandaag of morgen een dergelijke Afdeling op het Hoofdkantoor zullen zien verrijzen.

(Dit is inmiddels reeds door de Directie aangekondigd. Red.)

Zoojuist gebruikten wij het woord „liefdadigheid” en met opzet, want het karakter van een Hollander is nu eenmaal zoo, dat men wel graag aan liefdadigheid doet, maar zelf zoo weinig mogelijk het slachtoffer daarvan wil worden. En daarom mag men nooit of te nimmer het „public relations”-begrip verwarren of vereenzelvigen met liefdadigheid. Het tegendeel is eerder waar.

Personal Relations zorgt in groote trekken, dat het personeel op de hoogte blijft van het doen en laten van het bedrijf, het kweekt den werklust aan, bevordert de arbeidsprestaties en tracht zooveel mogelijk de dagelijksche zorgen van de schouders van de geëmployeerden af te nemen. Men is er aan den anderen kant op uit om den werknemer zoo spoedig mogelijk die zelfstandigheid in zijn werk te geven, welke met zijn capaciteiten overeenkomt; men begint hem voor 100% te vertrouwen en het gevolg hiervan is dus, dat hem een groote dosis van verantwoordelijkheid wordt gegeven.

„Ga nu je gang maar en toon wat je waard bent”, zeggen de Amerikanen, „maar pas op wanneer wij merken, dat je ons vertrouwen misbruikt of de verantwoordelijkheid niet kunt dragen”. Met dezen gedachtengang wordt veel in Amerika gewerkt en de resultaten zijn meer dan goed.

Hierbij komt nog, dat een Amerikaan niet de kruideniersgeest bezit, die veelal aan een groot aantal Nederlanders kleeft. Dit is begrijpelijk want Nederland, dat in vergelijking met Amerika zwaar overbevolkt is, moet evenveel menschen te eten en te werken geven als Californië, dat maar even 15 maal zoo groot is. Geen wonder, dat men in Holland zuinig moet zijn en ieder dubbeltje moet om draaien voor het wordt uitgegeven; geen wonder, dat er een hardere strijd om het bestaan gevoerd moet worden en dat men meer naar zijn buurman kijkt en hem meer critiseert dan in Amerika en geen wonder, dat wij, Hollanders veel meer individualisten zijn dan de Yank. En het is ook geen wonder, dat de jalouzie in Nederland wel eens meer om den hoek komt kijken dan noodig en wenschelijk is.

Met deze moeilijkheden heeft de Amerikaan feitelijk niets te maken. Hij gaat z'n eigen gang en bemoeit zich alleen met z'n buurman, wanneer zij vrienden willen worden, maar toch is er een gemeenschapszin en een saamhoorheidsgevoel, waaraan wij een goed voorbeeld kunnen nemen. Dit is begrijpelijk, want het is nog niet zoo lang geleden, dat groote groepen menschen, van diverse nationaliteiten, godsdienst, ouderdom en ontwikkeling, uit goud dorst of exploratiezin er samen op uittrokken om nieuwe streken te gaan bewonen. Tezamen kochten zij de transportmaterialen en benodigden leeftocht, tezamen trokken zij er op uit en tezamen vochten zij tegen gezwollen rivieren, wilde beren, Indianen en woeste bergpassen. En tezamen streken zij neer in een vruchtbare vallei om een nieuw leven te beginnen; de een als landbouwer, de tweede als smid of timmerman, de derde als speculant in terreinen en wederom tezamen vormden zij de nieuwe samenleving. Zij leerden hierdoor zelfstandig te zijn, al is het in een groep en voelden zich terdege mede-verantwoordelijk voor den gang van zaken.

Deze gedachten zitten nog steeds vooraan en waar ook de Amerikanen werken en wonen, men voelt zich als een onderdeel van de samenleving, de één wat belangrijker dan de ander, toegegeven, doch in geen geval in die mate, dat het coöperatie-idee daardoor geschaad zou worden. En hieraan zit iets zeer belangrijks vast nl. dat ook de werknemer zich geroepen voelt om het zijne tot betere verhoudingen in de samenleving, dus in de arbeidswereld bij te dragen door het doen van voorstellen, kleine uitvindingen, suggesties, wat betreft betere arbeidsmethoden en het leggen van den vinger op eventuele wonden. Het „personal relations”-idee werkt dus tweezijdig, vandaar dat het zulke groote successen boekt. Aan werkgeverszijde zit de vaste wil voor om, zonder tot een soortement van „loonslavernij” over te gaan, het uiterste uit den werknemer te halen en omgekeerd schrikken deze laatsten niet terug om den werkgever op de hoogte te brengen van de volgens hen bestaande misstanden. Waar mogelijk worden deze zaken besproken en in 99 van de honderd gevallen komt men tot een oplossing.

„Marinship” zorgde goed voor zijn menschen. Er werd een houten dorp gebouwd voor 12.000 zielen, met kerken, scholen, een hospitaal en winkels, waar men de dagelijksche levensbehoeften tegen sterk gereduceerde prijzen kon inslaan. Men had een rechtskundig-adviesbureau, een afdeling, waar men extra schoenen- en benzinebons kon krijgen, een avondschoon, een sportclub, een vergaderzaal en een opleiding tot bankwerker, tekenaar, smid. Iederen Vrijdag-middag werd in het schaftuur een voorstelling van $\pm 3/4$ uur gegeven, hetzij door betaalde krachten, hetzij door filmsterren of andere artisten, die zulks gratis deden voor de oorlogsinspanning. Iedere 14 dagen werd een aardig blaadje verspreid, de „Mariner”, waarvan de twee redacteurs uit het werfpersonnel voortkwamen. Groote borden op iedere helling met 10 voet hoge cijfers gaven aan of het schip vóór dan wel achter was bij het theoretische bouwprogram en het is begrijpelijk, dat men een extra schepje erop gooide, wanneer er een roode 2 op de helling prijkte en men niet eerder normaal doorging, dan nadat er een groene 1 of 2 te zien was. Men werkte, niet alleen omdat er een oorlog woedde, en omdat men al van jongs af geleerd heeft, dat ieder eerlijk werk den mensch siert, maar ook,

omdat men plezier in 't werk heeft. „Try to make fun of it” oftewel „Maak je werk tot een genoegen” is een veelgebruikte slogan, welke wonderen heeft verricht.

Er zal heel wat water door den Rijn moeten vloeien, voordat wij, Nederlanders, in dezelfde mate aan de Personeels-zorg zullen doen als onze vrienden, die tusschen den Atlantic en Pacific wonen. Maar dat is niet erg; Keulen en Aken zijn niet op één dag gebouwd en als wij, zoowel werkgever als werknemer, nu maar inzien hoe heilzaam de Personeelszorg kan werken en vast besloten zijn om gezamenlijk naar betere arbeidstoestanden en-voorwaarden toe te werken, dan kunnen de goede resultaten niet lang meer uitblijven.

Wytema

Het zal U interesseeren . . .

DAT door onzen Gezagvoerder NOORDENBOS gedurende den oorlog 110.000 man met de onder zijn commando staande schepen werden vervoerd; voorwaar een respectabel aantal!

DAT aan hen, die vrijwillig als *corveeër* aan boord der evacuatieschepen hebben dienst gedaan, een gratificatie van f 100.— kan worden toegekend, indien zij hun werk naar tevredenheid van den Gezagvoerder hebben verricht.

DAT gedurende de maand Februari te *Tandjong Priok* circa 60.000 ton lading met nog zeer gebrekkige middelen en mankracht werd verwerkt en dat deze hoeveelheid ongeveer even groot is als de vooroorlogische omzet.

DAT tot 1 April jl. per schip en per vliegtuig 29.012 *evacués* naar Holland en 4104 naar Australië werden afgevoerd, gevende een totaal van 33.116 *evacués*.

Officiële mededeelingen

SALARISSEN WALEMPLOYE'S

Doordat in de Mededeeling No. 6 van 5 April j.l. onderscheid werd gemaakt tusschen employé's in Indië aangenomen en uitgezonden employé's, is de indruk gevestigd, dat dit onderscheid ook nu nog gehandhaafd bleef. Zoals thans de Mededeeling voor H.H. Agenten No. 7 van 9 April vermeldt, ligt dit uitdrukkelijk niet in de bedoeling. Om dit te accentueeren zijn de promoties van alle employé's op een gemiddelde van f 30.— gebracht.

BOEKEN VAN ZEEMANSHUIS „STELLA MARIS” TE ROTTERDAM

Door het R.K. Zeemanshuis „Stella Maris” te Rotterdam zijn indertijd aan vele schepen kisten met boeken verstrekt. Deze boeken zijn tijdens den oorlog over de schepen verspreid geraakt. Al deze boeken zijn duidelijk gemerkt: Scheepsboekery R.K. Zeemanshuis „Stella Maris”, Rotterdam. Het adres is: van Vollenhovenstraat 33, Rotterdam. Bedoelde instelling verzoekt terugzending van deze boeken aan haar adres; de K.P.M. is bereid daarvoor eventueel haar tusschenkomst te verlenen.

Onze gedecoreerden

HET KRUIS VAN VERDIENSTE

de Wnd. Gezagvoerder J. K. BAKKER

„Als Gezagvoerder van het m.s. „Mapia” ten tijde van de Japansche invasie van Nederlandsch-Oost-Indië, blijk gegeven van beleidvol en doortastend optreden bij de uitvoering van de door den Commandant Zeemacht

gegeven opdrachten, welke inhielden zijn schip voor den vijand onbruikbaar vast te zetten, waarna hij met de geheele bemanning naar Colombo is uitgeweken.”

de Eerste Stuurman A. BROESE VAN GROENOU

„Als 1ste Stuurman van het m.s. „Mijer”, dat den 27sten Januari 1942 tijdens het lossen der lading in Emmahaven (Sumatra) door vijandelijke bommenwerpers werd aangevallen en getroffen, moedig en doortastend opgetreden en met voortvarendheid den Gezagvoerder terzijde gestaan bij het veilig buiten de brandende haven brengen van het schip, tengevolge waarvan schip en lading behouden bleven”.

de Tweede Stuurman A. HOS

„Als 2de Stuurman van het s.s. „van Diemen”, gedurende een Japanschen luchtaanval op de Barito rivier te Bandjermasin en tijdens de afwezigheid van den Gezagvoerder, moedig en beleidvol opgetreden bij het onmiddellijk onder stoom gaan van het schip en dit door oordeelkundig manoeuvreeren vrij te houden van een in brand gestoken vliegboot, waarna het onder dekking van den beboschten rivieroever kon worden gebracht en voor verdere aanvallen bespaard bleef”.

de Derde Stuurman P. H. ZWEERS

„Als 2e Stuurman en leider van den kanonniersploeg van het eenige, bij de landingen op het eiland Leyte betrokken, Nederlandsche m.s. „Janssens”, moedig opgetreden en van groote plichtsbetrachting blijk gegeven bij het afweren van herhaalde en hevige luchtaanvallen tijdens deze landingen, mede tengevolge waarvan de lading behouden kon worden gelost en het schip voor ondergaan werd behoed”.

de Derde Stuurman A. J. S. de FEIJTER, de Tweede Werktuigkundige C. J. VAN DEN HEUVEL, de Vijfde Werktuigkundige R. C. BERENDS.

„Als 2e Stuurman (respectievelijk 2e Werktuigkundige, 4e Werktuigkundige) van het s.s. „Generaal van der Heyden”, tijdens de zeer ernstige ontploffingen en de daaropvolgende felle branden in het Victoria Dock te Bombay op den 14den April 1944, moedig en menschlievend opgetreden bij de redding van gewonden, ondanks de, als gevolg van rondvliegende munitie en de groote hitte veroorzaakte, moeilijke en gevaarvolle omstandigheden.”

de Derde Stuurman J. H. SLOK SOEDE

„Als 4e Stuurman van het s.s. „Patras” dat op 10 Januari 1942 ten Zuid Oosten van Java door vijandelijke duikboten bij herhaling werd aangevallen met torpedo's en geschutvuur, op beleidvolle wijze een vijandelijke torpedo ontlopen en moedig opgetreden bij het blusschen van een in het achterschip ontstane brand.”

de Vierde Stuurman J. H. W. VOIGT

„Als vierde stuurman van het s.s. „van Heemskerk”, dat op den 4en April 1943, varende in de Milne Bay, door vijandelijke duikbommenwerpers werd aangevallen en in brand werd gebombardeerd, onder gevaarvolle omstandigheden, moedig en beleidvol opgetreden bij de pogingen om het schip te behouden.”

de Vierde Stuurman E. G. A. FILARSKI

„Als 3e Stuurman van het m.s. „Mijer”, dat den 27sten Januari 1942 tijdens het lossen der lading in Emmahaven (Sumatra) door vijandelijke bommenwerpers werd aangevallen en getroffen, moedig en doortastend opgetreden en zich zonder aarzelen te water begeven, naar het schip terug gezwommen en zich weer onder orders van zijn Kapitein gesteld en dezen geholpen bij het veilig buiten de

brandende haven brengen van het schip, tengevolge waarvan schip en lading behouden bleven."

de Vierde Stuurman P. C. CORDIA

"Door kundig en actief optreden den Divisie-commandant van onze „Divisie Mijnenvegers IV" onder gevaarvolle en moeilijke oorlogsomstandigheden bij het leiden der navigatie op uitstekende wijze ter zijde gestaan en daardoor daadwerkelijk medegewerkt aan het veilig overbrengen der divisie naar Australië".

de Radio-Telegrafist J. BORGERS

"Als radio-telegrafist van het s.s. „van Heemskerk", dat op den 14en April 1943, varende in de Milne Bay door vijandelijke duikbommenwerpers werd aangevallen en in brand werd gebombardeerd, onder gevaarvolle omstandigheden moedig en beleidvol opgetreden bij de pogingen om het schip te behouden."

Nalatenschappen van overleden zeelieden

Bij Ministerieel besluit van 16 Juni 1942 en conform een verzoek van de Commissie Rechtsverkeer in Oorlogstijd te Londen heeft het Netherlands Shipping & Trading Committee Ltd, dat onder leiding stond van den Heer L. C. M. van Eendenburg, de zorg op zich genomen van de nalatenschappen van overleden zeelieden. Over de geheele wereld heeft dit Comité vertegenwoordigers aangewezen. Zoo is o.m. een groot aantal gevallen behandeld door de K.P.M.-Vertegenwoordigers te Sydney, Bombay en New York.

Dit piëteitsvolle werk omvatte het bewaren van de persoonlijke bezittingen van den overledene en het op een spaarbank zetten van de opbrengst van bezittingen zonder persoonlijk cachet, zooals kleeding. Van het geheel werd een centraal register in Londen aangehouden, waarover het Comité verantwoording schuldig was aan het Gouvernement. Hierbij werden volledige rapporten aangehouden van alles wat omtrent het overlijden bekend was. Wanneer alleen van een voorloopige vermissing sprake was werden niettemin alle noodzakelijke regelingen reeds provisorisch getroffen.

Het beheer over deze nalatenschappen kwam geheel voor risico van het Comité, zoodat de Staat gevrijwaard was voor eventuele vorderingen ter zake van dit beheer.

Vermist, maar teruggevonden

Wij kunnen één naam van onze verlieslijsten afvoeren. De vierde Werktuigkundige H. PRENT, voorkomende in onze aanvullingslijst van overleden technisch varende personeel (De Uitlaat No. 4, 22/1-'46), heeft zich te Makassar bij onzen Agent gemeld. Volgens door ons ontvangen berichten zou de Heer Prent op 13/9-'45 zijn omgekomen bij een vliegongeval bij Okinawa. Hij heeft echter dat ongeluk overleefd, werd door een Britschen torpedojager opgepikt en naar Nieuw-Zeeland vervoerd. De Heer PRENT doet thans in Marine-verband dienst op de korvet „Cairns".

Van harte wenschen wij den Heer PRENT ook thans nog geluk met zijn redding; wij zouden bladzijden willen vullen met zulke goede berichten.

Aankomst in Holland

28 Februari 's middags om 5 uur arriveerde het m.s. „Indrapoera" in de sluis te IJmuiden, waar een geweldige menigte ter begroeting aanwezig was voorzien van vlaggen en groote doeken met „WELKOM" en daaronder de familienaam om de aandacht te trekken. Toen er sigaretten op de kade werden geworpen kon de politie de menschen niet in bedwang houden. In IJmuiden kwam een aantal

ambtenaren en militairen aan boord, die meegingen naar Amsterdam en direct begonnen met het politiek onderzoek. Men werd zelfs door middel van de scheepsradio verzocht inlichtingen te verstrekken over de eventueel zich aan boord bevindende verdachte personen.

's Avonds om halfacht lagen we gemeerd aan de Levantkade te Amsterdam en werden wij verwelkomd door het muziekkorps van de Amsterdamsche Politie. Hun uniformen en de wijze waarop zij speelden deden wel eenigszins Duitsch aan, bepaald een overblijfsel van de bezetting. Bijna niemand luisterde er echter naar, omdat het op dek veel en veel te koud was.

Den volgenden morgen om acht uur begon de ontscheping; dat ging ruimsgegewijs. De handbagage werd door kruiers aan wal gebracht en de ontvangst in de loods was werkelijk boven allen lof verheven. De inontvangstneming van de distributie-bescheiden en allerlei andere papieren, f 50.— per persoon, trein- of buskaartjes, sigaretten, sigaren, chocolade enz. duurde slechts een kwartier. Men kon daar ook van alles te eten en te drinken krijgen, en desgewenscht telegrafeeren en telefoneeren. Wij zijn in een prachtige autobus heelemaal thuisgebracht en waren 's morgens om 11 uur reeds in Naarden. Een prachtige organisatie. De zieken en gebrekkigen werden, waar zij ook naar toe moesten, per speciale ziekenauto thuisgebracht. Wij hebben geen ernstige ziektegevallen aan boord gehad en evenmin sterfgevallen. Bij aankomst in Holland was het goed weer en niet eens zoo erg koud, maar op den dag van onze thuiskomst was het sneeuwstorm en niet te harden van de kou. De thuiskomst zelf was zoo iets geweldigs, dat ik er werkelijk geen woorden voor vinden kan om dat te beschrijven. Overal hingen levensgroote vlaggen uit, en het heele huis van boven tot onder met bloemen. Het werd natuurlijk een erg vermoeiende dag.

van Riemsdijk

Indië in de overgangperiode

UIT EEN INTERVIEW OVER PADANG II (Slot)

Ik zal U nu maar niet verder met vragen interrompeeren. Vertelt U maar, hoe ging het toen verder?

Het was nu October geworden; de komst van de Engelschen werd elken dag verwacht en op den 11den landden de eerste troepen. Alle wegen waren nog vrij en men was betrekkelijk veilig. De vlaggetjes waren ook nog op de wagens. Rapwi had veel en goed werk verricht, de kampen waren verbeterd, voedsel was er voldoende en kleeding was in het vooruitzicht.

De eerste dagen ging alles nog goed, doch helaas, NICA was niet „lakoe", het geld en de khaki-uniformen moesten het ontgelden; sterren en strepen waren alom vertegenwoordigd, maar moesten nu gewapend rondloopen. De roode lap op de stier werd steeds donkerder van kleur en in de eerste dagen van November misten wij reeds eenigen van onze trouwe kameraden uit onzen interneeringstijd.

Op 18 November werd een aanval door de Indonesiërs gepleegd op een huis in het midden van de stad; men vocht urenlang tegen de aanvallers, van kamer tot kamer, totdat zij het huis in brand zetten om de bewoners te dwingen, het huis te verlaten. Men moest zich overgeven. Door het laatste raam vluchtten de vrouwen en kinderen uit het brandende huis naar buiten.

Drie personen wisten te ontkomen; de vrouwen en kinderen werden ontvoerd, de mannen lieten hierbij het leven.

Ondanks alle pogingen van Nederlandse, Britsche en Indonesische zijde, waarbij al het mogelijke is gedaan, konden de overlevenden tot nu toe niet worden teruggevonden. Expedities zijn uitgezonden, kampongs en bosschen zijn afgezocht, doch helaas zonder resultaat.

Dien nacht zullen wij niet gauw vergeten. De fanatiekelingen hadden de bel geluid. Zij begonnen steeds

drastischer op te treden. Ook de Engelschen namen scherpe maatregelen, die velen niet bekend zijn, want de Engelschman hangt niet alles aan de groote klok, maar ik weet als insider, dat zij hun zeer moeilijke taak goed verrichtten.

Een gast is over het algemeen nooit zo op zijn gemak, als de bewoner zelf en het is zeker niet gemakkelijk om de boel bij een ander thuis te regelen. De Engelschen erkennen, dat er fouten gemaakt zijn, maar dat bewijst ook weer, dat er gewerkt is.

Ik betreur het daarom, dat men vaak oordeelt naar den schijn, zonder kennis te nemen van de juiste maatregelen en dat er al menschen zijn, die nu spreken van „pro”- of „anti-Engelsch”.

Maar ik raak den draad van mijn verhaal kwijt, Padang was gealarmeerd. Velen verhuisden naar het meer centrale gedeelte in de omgeving van de kampen. Men vermeed zooveel mogelijk de kampongs, hetgeen voor een stad als Padang vrij moeilijk is, daar feitelijk alles door elkaar gebouwd staat en vele Indonesiërs gedurende de Japansche bezetting en kort daarna hun intrek hadden genomen in Europeesche huizen.

De Engelschen begonnen toen reeds de buitenwijken en toegangswegen te bewaken. Een belangrijke toegangsweg, welke via een brug leidde werd versperd, door het gedeeltelijk opblazen van de brug. Een harde, maar goede maatregel, waardoor het verkeer in en uit de stad geheel onder contrôle kwam.

Nadat de eerste klap bij de Nederlanders was gevallen en maatregelen waren genomen, viel er ook een zware klap aan de Engelsche zijde. Op Zondagmorgen, den 2den December 1945 werden twee „passagierende” Engelsche matrozen koelbloedig bij Emmahaven vermoord.

Nauwelijks was de „vermissing” van deze twee matrozen bekend of een tweede slag trof hun. Een Britsche majoor en een nurse van het Roode Kruis werden „vermist”. Helaas, binnen enkele dagen bleek ook hier sprake te zijn van een lafhartigen en koelbloedigen moord.

Niemand bleek meer veilig voor de extremisten, ook de Indonesiërs zelf niet.

Wegversperringen, contrôle-posten, escorten, convooien, ja in het kort, er kwam een soort „Staat van beleg”.

Wachtwoord, avondklok en roadblocks waren aan de orde van den dag. Rapwi-wijken en andere beschermingsmaatregelen waren noodzakelijk, zoowel voor Europeanen als voor de Oosterlingen.

De Nederlandsche vlaggen op de auto's verdwenen automatisch, want dat was het eerste mikpunt uit de hinderlagen.

In Emmahaven, waar de transportschepen moesten lossen, wilde geen koelie meer werken. In werkelijkheid wilden de koelies wel, maar zij „mochten” niet.

Het huispersoneel durfde niet meer bij de „blanda” te komen, de „extremist” begon zijn „intimidatie-politiek”, waar hij tenslotte zelf de dupe van is geworden.

In Palembang begon het te spoken en in Medan ging het ook al niet te best. De Engelschen wisten niet, hoe zij zich moesten wenden. Orders en tegenorders, binnen- en buitenlandsche politiek, troepen-verplaatsingen en toch locale veiligheid. Over geheel Sumatra waren geen geïnterneerden of krijgsgevangenen in handen van Indonesiërs gevallen, zij waren allen veilig, zoolang zij zich aan de voorschriften hielden.

Na den fatalen 3den December hebben er geen „kiddnappingen” meer plaats gehad van Europeanen, helaas nog wel van enkele Chineez en ook van Indonesiërs, die verdacht werden van „Nica-spion” te zijn.

In verband met mogelijke troepenverplaatsingen bleek het noodzakelijk om zooveel mogelijk alle „Rapwi's” te evacueeren, met gevolg, dat, op zeer korten termijn, meer dan 3000 personen, mannen, vrouwen en kinderen werden afgevoerd. Slechts de noodzakelijke krachten

voor Rapwi, Amacab, Nigieo en Engelsche diensten bleven achter.

Allen wonen nu zooveel mogelijk bij elkaar in huizen, het Rapwi-block met een eigen interne „Dutch Civil Police”, met rondom buiten de draadversperringen, Chineez en Indonesiërs, die desgevraagd en na onderzoek van hun aanvragen een zg. „Rapwi-pass” krijgen om geregeld zaken in het kamp te doen. Echter vreezen velen van hen om het kamp binnen te gaan, daar zij dan later ter verantwoording worden geroepen.

Al het vervoer buiten deze Rapwi-blokken van ca. 3 vierkante km. gaat onder escorte of op eigen ricsio.

Geregeld zijn er dansavondjes, filmvoorstellingen etc., die de noodige afleiding geven, zoowel aan de achtergeblevenen, als aan de Engelschen. Natuurlijk zijn ook hier, evenals elders, meningsverschillen, sympathien en antipathien, die echter niet zoo sterk tot uiting komen, als ik op andere plaatsen heb meegemaakt. Het Nicageld zal nu ook binnenkort in Padang worden ingevoerd evenals op Java reeds het geval is. Mijn persoonlijke meening is, dat het een goede stap vooruit zal zijn.

Enkele schepen hebben reeds Emmahaven aangedaan en eenige honderden tonnen lading gelost voor de a.s. distributie, want met het geld moeten ook de goederen komen. Ook de NISO, zal evenals de NIGIEO haar vertegenwoordiger in Padang hebben. Er zit om het zoo eens te zeggen „schot in”.

Dat er moeilijkheden te overwinnen zijn laat zich begrijpen, maar „waar een wil is, is een weg” en het behoort zeker niet tot de onmogelijkheden, dat Emmahaven/Padang weer binnen afzienbaren tijd in een „Vaste dienstregeling” wordt opgenomen.

Ik heb de overtuiging, dat de Minangkabauer, die van huis uit een handelsman is, nu reeds wacht op een gelegenheid om zaken te doen en dat kan alleen als er sprake is van Import en Export, waarvoor weer „Scheepvaart”, de NISO/KPM, noodig is.

Ook de koelie en het lagere personeel zien verlangend uit naar meer geregeld werk. Immers voor hem en zijn gezin is werken, geldverdiene en daarvoor voeding en kleeding koopen van grooter belang dan alle politieke drijfverien. Hij begrijpt nu, zelf reeds, dat de hem beloofde „Onafhankelijkheid” tenslotte niet het gebraden kippetje is, dat hem zoo gretig was beloofd door zijn „landgenooten.”

Slechts vrees en angst, intimidatie, weerhouden de gewone Indonesiërs van het zoeken naar normaal werk.

Van politiek weet hij niets, begrijpt het zelfs niet, doch wacht alleen op orde en rust en... wie hem zijn kattie rijst met het gezouten vischje zal geven, brengt hem zijn „Onafhankelijkheid”.

Zoo stonden de zaken, toen ik Padang verliet en wanneer de Nederlander, die daar zal moeten werken, of de haven zal aandoen rekening houdt met de gevoelens van deze menschen, dan twijfel ik niet of men zal er met voldoening werken en steeds met genoegen den steven richten naar één van de mooiste Indische havens, Emmahaven = Padang.

Inwisseling Ned.-Indische bank- en muntbiljetten

Ten behoeve van de uit Nederlandsch-Indië geëvacueerden is een regeling in voorbereiding voor de inwisseling van de in Ned.-Indië buiten omloop gestelde biljetten van de Javasche Bank van f 5, van de muntbiljetten van f 1 en f 2.50 en van het door de Japanners uitgegeven geld.

De bedoeling is de biljetten der Javasche Bank en de Indische muntbiljetten tegen f 0.99½ in te

nemen en het Japansche papierengeld tegen $f\ 2.98\frac{1}{2}$ per $f\ 100$ Japansch geld.

Alleen gezinshoofden en op zichzelf staande meerderjarigen zullen hiervan gebruik kunnen maken. Er zal niet meer worden aangenomen dan de tegenwaarde van $f\ 500$ Nederlandsch courant, terwijl dit voor het Japansche geld gelimiteerd is tot $f\ 200$. Aan houders van coupures der Javasche Bank hooger dan $f\ 5$, die hierdoor in een ongunstiger positie zouden komen te verkeerren, zal een voorschot kunnen worden verstrekt tot ten hoogste 50% van het bezit met een maximum van $f\ 500$ Ned. courant. Nadere publicaties zullen volgen.

~~~~~

### *Indische spaarbankboekjes van evacue's*

Wij vernemen uit Amsterdam, dat indien gerepatrieerden zich met hun Indisch spaarbankboekje bij de Rijkspostspaarbank in Nederland vervoegen, zij in ruil een Nederlandsch spaarbankboekje ontvangen. Het tegoed wordt à pari omgerekend. Overeenkomstig de Nederlandsche blokkeeringsbepalingen is 25% van het saldo vermeerderd met  $f\ 1000$ . — „vrij”, het restant wordt geblokkeerd.

aan de Duits-  
gemis, want  
riend. Namens  
een gewillig  
En in ons  
vinden in  
gezond,

de