

Voorlichtings- en verbindingsorgaan voor het personeel van de

Koninklijke Paketvaart-Maatschappij

No. 26 ♦ 9 JULI 1946

Open Kaart

Nu „De Uitlaat” haar tweede halfjaar ingaat, willen wij even stilstaan om den huidige stand van zaken in beschouwing te nemen, en ook om een blik in de toekomst te werpen.

De allereerste vraag welke hierbij rijst is: „Beantwoordt „De Uitlaat” wel aan het gestelde doel, geeft zij een goede voorlichting en brengt zij voldoende verbinding tot stand?” Dit zijn de kardinale punten waar alles op neerkomt.

Vijf-en-twintig nummers zijn thans verschenen en wij kunnen gerust zeggen dat de inhoud gevarieerd was. Een groot gedeelte van de plaatsruimte is gebruikt voor het verleden, terwijl tevens beschouwingen over de toekomst werden gegeven. Helaas hebben wij maar betrekkelijk weinig actueels kunnen plaatsen. Deze verhoudingen zullen echter veranderen, want het ligt in ons voornemen om actualiteiten en toekomstplannen den hoofdschotel te laten vormen en wij zijn ervan overtuigd dat dit ook de wensch van het merendeel van onze lezers is.

Maar wat denkt U er zelf van? U heeft nu een idee van wat wij willen; slaat de eerste vijf-en-twintig nummers er maar eens op na. Wordt 't wat? Is U teleurgesteld? Is U tevreden? Heeft U bepaalde wenschen of suggesties?

Zoo hier en daar hebben wij ons oor te luisteren gelegd over die kwestie van het om-de-twee-weken verschijnen. En velen vinden het jammer, ja enkelen zijn zelfs verontwaardigd! Maar hoewel het aantal opinies nog te gering is om daaruit een oordeel te vormen, moet ons wel van het hart dat wij tot nu toe alleen maar mondeling commentaar hebben ontvangen en geen enkelen brief. Niemand heeft zijn ideeën eens op schrift gezet en dat is jammer. Aan brieven hebben wij veel meer.

In de vorige „Uitlaat” hebben wij een oproep geplaatst om medewerkers. Dat er bij een maatschappij als de onze een dergelijk luttel aantal schrijvers, dichters en teekenaars is, dat wij ertoe moeten overgaan om zulk een beroep te doen, kan er bij ons niet in en wij hebben zoo'n idee te weten uit welken hoek de wind waait. Wij zullen open kaart met U spelen en U onze meening vertellen: zoowel de heer Ten Haaf als kapitein Venema hebben den spijker op den kop geslagen, toen zij zeiden dat er nog gebrek aan vertrouwen bestond. Men wil de kat uit den boom kijken; men vindt „De Uitlaat” een Directieblaadje; het is in 't leven geroepen door de Directie om het geheele personeel in haar „macht” te krijgen, enzovoort.

Niets is minder waar dan dat, want wij kunnen U gelukkig met de hand op het hart verklaren dat de Directie „De Uitlaat” pas op haar schrijftafel vindt, wanneer deze kant en klaar gedrukt is — tegelijk met de anderen op het Hoofdkantoor. Op geenerlei wijze wordt door de Directie censuur uitgeoefend of getracht den inhoud te beïnvloeden; de Redactie en de Redactie-commissie zijn de eenigen die het blad samenstellen, want het is bedoeld te zijn een orgaan voor ons personeel en door ons personeel, met 100% goede bedoelingen, zonder politiek of het dringend

in een bepaalde — alleen voor de Directie gunstige — richting. Uitsluitend het algemeen belang van het bedrijf, onderling vertrouwen en interesse in het werk van onszelf en dat van anderen staan op den voorgrond en verder niets.

De oorlog heeft onnoemelijk veel leed over de menschheid gebracht, daarover behoeven wij niet meer uit te weiden. Maar aan den anderen kant zijn er enkele dingen uit voortgekomen, die wij als zuivere winst kunnen aanmerken. En één van die dingen is: verbeteringen op sociaal gebied en meer waardeering voor het menschelijk element dat in geen enkel bedrijf gemist kan worden en de allerbelangrijkste en onontbeerlijke schakel vormt tusschen de onderdeelen waaruit het bedrijf bestaat.

De Heer Vas Dias heeft in zij reeks „Doelpunten” den weg aangegeven, welke voornemens is in te slaan. In de eerste „Uitlaten” eveneens verscheidene stukjes gestaan die over pe. zorg handelen. Dan de plannen voor de oprichting instituut P.P.R. Alles wijst er op — en de voornemens zwart-op-wit! — dat de Afdeling P.Z. der toekoms. belangrijkste afdeling wordt van de Maatschappij.

Maar wat kan er van al deze plannen terecht komen, als het gebrek aan vertrouwen blijft? Als de controverse tusschen de verschillende categorieën van ons personeel blijft bestendigd (zeeman tegenover walslurp, stuurman versus werktuigkundige, v.v.)?

En dat deze geest bestaat, moeten wij helaas concludeeren uit de reacties tegenover „De Uitlaat”. Of liever gezegd: het ontbreken van de reacties. Wij moeten hieraan direct toevoegen dat het hier niet „men” over de geheele linie geldt; dankbaar zijn we voor diegenen, die ons werk voor „De Uitlaat” op verschillende wijzen steunen. Maar nogmaals: het is niet genoeg!

De Heer Ten Haaf merkte op, dat er feitelijk drie groepen in ons personeel zijn: (1) zij die in Holland onder den Mof hebben gezeten, (2) zij die onder den Jap hebben gezocht, en (3) zij, die steeds vrij zijn gebleven. En deze groepen, weer onderverdeeld in wal, varend nautisch-, varend technisch personeel, etc. toonen wel aan, dat ons personeel thans bestaat uit een conglomeraat van de meest uiteenlopende groepen. Daarbij nog het verschijnsel van een soort van apathie, welke reactie voorkomt na' elken oorlog — zoowel van den kant der strijdenden als die van de onderdrukten — en het practisch onmogelijk maakt dat een ieder zijn volle 100% in de schaal legt, en men kan zich een voorstelling maken, dat we er nog lang niet zijn.

Daarom: laten wij het verleden vergeten en onzen blik op de toekomst houden. Leg het wantrouwen opzij en probeer den ander te verstaan. Heeft U iets op het hart: de kolommen van „De Uitlaat” staan voor U open. Niet alles kan gepubliceerd worden, want de plaatsruimte is beperkt en wij nemen vanzelfsprekend alleen datgene op, wat van algemeen belang is of belangrijk voor een groote groep onder ons personeel. Wij vragen natuurlijk niet alleen om critiek (remedies bij het geven hiervan niet vergeten s.v.p.!), maar ook om mengelwerk: gedichten, kolderverhalen, reportage van voorvallen waarvan men denkt

dat het voor onze kring van lezers interessant is, teekeningen, etc. etc. Kortom: toont Uw belangstelling, houdt de definitie van „De Uitlaat” goed in gedachten: „Voorlichtings- en verbindingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij!”

Bedenkt voorts, dat ons blad de voorlooper is van de Afd. P.P.R. en t.z.t. een van de machtigste middelen van dit instituut zal zijn. M.a.w., wilt U graag iets weten, over arbeidsvoorwaarden bijv., of andere dingen de Maatschappij betreffende of wat dan ook, aarzelt niet bij ons aan te kloppen. Als gevolg van ons werken voor „De Uitlaat” zien wij veel, hooren wij veel en weten wij heel wat. En als wij iets niet weten, dan weten wij de experts wel te vinden!

Onze kaarten liggen open voor U op tafel. Het is nu Uw beurt om te spelen.

— K.

Onder Ons —

met de Redactie

JUBILEA

Wij hebben bemerkt, dat wij tot dusver een groot verzuim hebben begaan door onze jubilarissen glad te vergeten!

Te beginnen met dit nummer echter zullen wij geregeld een lijstje publiceeren van hen, die in de naaste Leest hun 25 jarig-dienstjubileum bij onze Maatschappij

I. P. S.ⁿ.

De eerste opgave kunt U vinden op blad-

SCHF

I. N

DE „TASMAN”.

Toen wij als echte journalisten in de hut Kapitein Eleveld zaten en hem naar het verloop van de reis vroegen, kregen wij het stereotype antwoord te hooren: „Nou wij zijn er toch? Er is niets gebeurd, vraag maar aan de anderen!”

Maar de aanhouder wint en tenslotte kregen wij van hem een bundelje kranten-knipsels en... inzage van het scheepsjournaal, maar daarmee moesten wij het stellen. Geen woord was over zijn lippen te krijgen!

Thuisgekomen konden wij de verleiding niet weerstaan om naar deel XVII van de Linschoten Vereeniging te grijpen, de reis van Abel Janszoon Tasman naar 't onbekende Zuidland (Australië en Nieuw Zeeland) en daaruit iets over te nemen. Een combinatie van dit alles nl. het originele Tasman-journaal van 1642, het scheepsdagboek van de „Tasman” Anno 1946, de headlines in de couranten, stemmen van passagiers en Gezagvoerder Eleveld's zwijgzaamheid, vindt U op de pagina's 5 en 6 van dit nummer, hetwelk voor deze gelegenheid op 10 bladzijden is gebracht.

Het zetsel hebben wij tevens gebruikt om enkele honderden exemplaren extra te laten afdrucken op wat beter papier; deze zullen als herinnering aan deze reis aan alle opvarenden worden uitgereikt. Mochten er onder de lezers nog personen zijn die in aanmerking willen komen voor een dergelijken afdruk, dan worden deze verzocht dit aan de Redactie op te geven.

PROMOTIES EN RANGLIJSTEN.

Van verschillende zijden is ons gevraagd of het niet mogelijk zou zijn de promoties en ranglijsten van ons personeel te publiceeren. Het antwoord vindt U op bladzijde 3 en 9!

LAATSTE NIEUWS.

Zoo juist ontvingen wij bericht van ons Amsterdamkantoor, dat het, in verband met de deviezenbepalingen, niet meer mogelijk is te Port Said aan leden van ons personeel een voorschot in ponden te geven.

Deze fauteur moet dus helaas worden ingetrokken.

Wat gebeurt er in Indië? VI

De N.I.S.O.-arts, Dr. Lentjes, vertelt.

Na enkele vergeefsche pogingen is het ons eindelijk gelukt om den NISO dokter zoover te krijgen, dat hij ons iets over het wel en wee van den Medischen Dienst wilde vertellen.

„Och”, placht de medicus te zeggen, „wat de Medische Dienst van de NISO doet, is in een paar woorden te vertellen”.

„Ja maar dokter...” brachten wij daartegen in, „U doet net alsof U in een loopend bedrijf bent gestapt, maar dat is toch niet zoo?”

Na een lang aangehouden aarzeling, kwam het hooge woord eruit, „Nou, kom dan maar eens in mijn spreekkamer thuis, daar voel ik mij tenminste op mijn gemak.” En Dr. Lentjes steekt van wal.

„Wij begonnen in October in een klein kamertje op Noordwijk No. 13, heelemaal achterin, tusschen de tikkende schrijfmachines en den Civielen Dienst in. Transport naar de schepen bestond er niet, maar gelukkig was dat toen nog niet zoo erg noodig. Wij moesten er wel van uitgaan dat de bemanningen van de schepen die steeds buiten hadden gevaren, medisch gesproken in orde zouden zijn door de goede zorgen van de Medische Diensten die wij in alle belangrijke havens hadden”.

„Onze allereerst zorg was natuurlijk na te gaan wie van het NISO personeel geschikt zou zijn om dienst te doen en daarom stelden wij een strenge keuring in. Wij hadden er natuurlijk niets aan om aan iedereen te vragen hoe zij zich voelde en of hij graag met verlof zou willen, want op zoo'n manier zouden wij er niet komen. Wij moesten uiterst zuinig zijn met de menschen want après-tout heeft het scheepvaartbedrijf niets dan experts. Er is dan ook dadelijk onderscheid gemaakt tusschen hen die nog geschikt waren om 6 maanden in de tropen te werken en menschen die voor een half jaar of een jaar naar Europa moesten”.

„Heel wat keuringen hebben wij in die dagen afgewerkt. Het zijn er 1000 groote en bijna 4000 z.g. „kleine keuringen” geweest, soms wel eens 110 per dag en veelal van evacué's waarmede wij vroeger niets te maken hadden. Gelukkig behoeften wij ons niet te bekommeren over de passagiers aan boord aangezien die door de Medische Afdeling van het Centraal Evacuatie Bureau werden waargenomen. Bovendien hielp die Afdeling ons om in voorkomende gevallen een lid van de scheepsbemanning te behandelen”.

„In den beginne was er een geweldige medicijnnood. Niets was plaatselijk te krijgen, maar gelukkig kwamen de schepen met een voldoende supply aan, zoodat wij daaruit wel het een en ander konden putten. Nu is het net andersom”.

„Toen kregen wij het probleem van de hospitaliseering van scheepsbemanningen. Zooals U weet zijn hier het Carolus ziekenhuis, St. Vincentius, Petamboeran van de K.P.M., het Volksraad ziekenhuis, Tjikini en het Militair hospitaal. Vanzelfsprekend wilde de D.V.G. er in den aanvang niets van weten om er nog een NISO ziekenhuis bij te hebben, maar al spoedig konden wij het den D.V.G. duidelijk maken, dat wij ons scheepspersoneel niet over al deze ziekeninrichtingen konden verspreiden, omdat er dan van ziekenbezoek door het gebrekkige transport, niets zou komen. Ook met het telefonisch inlichtingen vragen, wanneer een patiënt weer zou kunnen varen, zouden uren heengaan en daarom gaf de D.V.G. toestemming om een eigen Scheepvaartklinik annex poliklinik te openen op den Mampangweg No. 1”.

Dr. Lentjes kijkt vergenoegd als hij vervolgt:

„Ja, wij begonnen met niets, maar nu hebben wij al een aardige organisatie met drie doktoren, een tandarts, een ziekenhuisje, twee poliklinieken en een magazijn waaruit wij de schepen kunnen supplereen. Verder

een klein laboratorium en een Röntgen-apparaat. Vroeger heb ik altijd getracht een tandarts op Priok te krijgen, zoodat de bemanningen niet heelemaal naar Bâtavia zouden moeten, maar dat is mij nooit gelukt. Nu hebben wij er een, weliswaar tezamen met Scheepvaart en Marine, maar hij is er en dat is de hoofdzaak. Sedert Mei hebben wij ook een eigen dokter op Priok".

Vanzelfsprekend waren wij ook benieuwd naar het einddoel van den NISO-Medischen Dienst en wij vroegen dus welke Dr. Lentjes' toekomstdroomen waren.

„Zooals U misschien wel weet, zal de K.P.M. zich langzaam maar zeker uit den NISO-Medischen Dienst terugtrekken en zooals het vroeger was, haar eigen M.D. terugkrijgen. De Trio-M.D. van voorheen (dus S.M.N., R.L. en J.C.J.L.) is nu Quarto-M.D. geworden, doordat de Oceaan zich heeft aangesloten; eigenlijk Sexto, daar het personeel van Radio Holland en de NISHM ook door ons behandeld wordt. Daarnaast hebben wij zooals U weet een Havenarts op Priok, twee zelfs, die niet alleen de Gouvernementsvoorschriften als de Quarantaine-ordonnantie, enz. controleeren, maar zelf ook keuringen hebben te verrichten en de medicijnkasten van de Gouvernementschepen op peil

houden, enz. Dus eigenlijk hetzelfde wat wij doen. Welnu, het is van den beginne af aan mijn streven geweest om al deze parallel loopende diensten te combineeren en onze krachten niet te versnipperen. Zoodra nu de Engelschen het gebouw van den Havenarts vrijgeven, dan is het de bedoeling om zoowel de Havenarts als de NISO Medische Dienst daarin onder te brengen. Dus één laboratorium, één tandarts, één magazijn en één groote polikliniek met gemeenschappelijk personeel. En dat gebouw is bij uitstek daarvoor geschikt".

Wij kijken Dr. Lentjes glimlachend aan. Er was niets te vertellen, zei hij, maar toch heeft hij ons een beeld gegeven van zijn werk en dat van zijn helpers.

Op het oogenblik dat wij dit neerschrijven, bevindt Dr. Lentjes zich op zee. Hij is aangemonsterd als scheepsarts op de „Tasman" voor een reis naar Nieuw Zeeland en Australië. Als ooit iemand een prettige reis verdiend heeft, dan is hij het, die gedurende de bezetting dag en nacht klaar stond om op zijn oude fietsje menschen te bezoeken die zijn hulp zoo dringend noodig hadden. Goede reis dokter en behouden terugkeer!

— W.

Officieele Mededeelingen

Promoties.

In aansluiting aan hetgeen wij onder dit hoofd in „De Uitlaat" van 7 Mei (blz. 2) publiceerden hebben wij hierbij het genoegen wederom een aantal promoties (door zet-technische moeilijkheden de namen niet altijd in de juiste volgorde!) te kunnen bekendmaken.

Aan allen onze hartelijke gelukwensen.

Walpersoneel.

Per 1 Januari 1946 bevorderd van Employé tot Hoofd Employé:

C. F. Wilkens,	J. A. C. Faber,
C. J. F. Pereira,	H. E. Njio,
W. L. L. Hees,	A. Maas,
G. van der Zaag,	A. Ch. Steijl,
M. P. Koning,	J. W. H. Bückmann,
J. F. Egberink,	J. Haalebos,
J. Kruijt,	Mr. L. ter Braake,
M. Sonnenberg,	Th. Hut,
F. H. v. d. Brug,	J. J. Roman,
M. Egmond,	J. B. K. Slebe,
B. D. de Jager,	H. Herwig,
J. Beijnkink;	

van Beambte tot Employé:

W. H. Geertsema,	Djiem Sen Hoei,
W. H. F. Hermanus,	K. T. T. Thoeng,
E. F. Vaillant,	F. A. Swart,
E. van Mossel,	E. G. Purvis,
G. van Druten,	M. J. Schramm,
Ch. Fehr,	C. J. Vermaire,
H. J. van Rosmalen	

(per 15/3-46).

Per 1 Juli 1946 bevorderd van Souschef tot Adjunct Chef:

G. Herfst;

van Hoofd Employé tot Adjunct Chef:

A. M. den Boer;

van Employé tot Hoofd Employé:

H. Th. Mutter,	W. Cornelisse,
J. A. Jansen,	P. v. d. Weerdt,
F. H. Seipgens,	A. L. v. d. Bosch;

van Beambte tot Employé:

K. H. Molleman.

Nautisch varend personeel.

Per 1 Januari 1946 bevorderd van 2den tot 1sten Stuurman:

C. le Poole,	A. Spaans,
W. J. Eggink,	W. Bierenbroodspot,
U. F. van Veen,	P. van Abkoudé,
C. de Wolff,	J. den Hartog,
L. W. Wakka,	J. Craamer,
A. J. v. d. Hurk,	J. M. Koning,
A. G. Schaeffer,	W. Lotsy,
I. Bink,	W. v. d. Rest,
W. C. Korving;	

van 3den tot 2den Stuurman:

P. H. Zweers,	P. G. J. Smittenaar,
H. W. Keesom,	B. Broekhuizen,
P. den Heijer,	A. J. J. de Feijter,
L. Rauch,	J. Douma,
F. A. Moerdijk,	J. W. F. Soetens,
P. de Roode,	D. J. G. Reurslag,
M. v. d. Noort,	H. J. Visser,
H. N. L. Hoomans,	G. W. de Bruyn,
F. R. A. Nolles,	H. Schellaart;

van 4den tot 3den Stuurman:

G. A. van Bentum,	F. J. M. Berting,
W. Esselman,	F. H. Roelofs Heijermans,
H. C. Hanewinkel,	G. Gielis,
J. W. Gill,	D. J. Liebert,
Th. J. Wagner,	H. C. v. d. Tang,
J. P. van Haften,	G. Salemink,
A. Daudey,	D. Keyzer,
J. Monteiro,	G. F. Ophoff;
R. S. Metzelaar,	

Per 1 Juli 1946 bevorderd van 1sten Stuurman tot Gezagvoerder:

W. F. Huyding,	W. H. Frentz,
J. L. Jonker,	C. A. Zewald,
T. Luikens,	H. J. G. Sikkens,
H. Leeuwe,	Th. S. E. Bollmann,
A. Stramrood,	M. H. Bos,
G. N. O. Hobma,	C. de Graaf,
B. Knopper,	D. van Orden,
R. J. Steenberg;	

van 2den tot 1sten Stuurman:

J. A. v. d. Broek Humphrey,	D. Schipper,
A. A. Arps,	H. Prins,
J. Hamerslag,	P. J. Hubregtse,
E. uit den Boogaard,	G. Zweegman,
M. Janssen,	J. G. Dibbets,
C. H. Gosselink,	P. Hoogkamer,
J. M. de Bruyn,	A. v. d. Weele,
Kl. Boswijk;	

van 3den tot 2den Stuurman:

M. J. de Lange,	C. van Stwoll,
W. A. Giel,	A. v. d. Meulen,
J. A. Houtman,	G. J. H. v. d. Beeke,
J. A. Pinkster,	J. S. Veldman,
B. de Blank,	J. Jordens,
H. J. Stok,	F. Fleischer,
Th. van der Voort,	J. P. van der Vegte,
J. van Macklenberg;	

van 4den tot 3den Stuurman:

T. Kleve,	A. Hopman,
G. J. J. M. Schopmeijer,	W. E. F. Vermey,
W. Ch. Henkes,	G. Hoek,
D. W. A. Neuhuys,	E. Spiekman,
G. Luiting,	H. Jedeloo,
F. de Beer,	J. H. Smaal,
A. J. J. Honcoop,	J. J. van der Eyk,
H. H. Vader.	

Technisch varende personeel.

Per 1 Januari 1946 bevorderd van 3den Werktuigkundige tot 2den Werktuigkundige:

J. Hage,	A. Augusteyn,
C. L. van Dijk,	W. M. Wüthrich,
J. P. H. Heule,	H. W. Bakhoven,
J. Traas,	A. C. de Roy van Zuydewijn,
F. W. Muller,	J. G. P. Scheltens,
M. L. van der Hoff,	B. van der Zwaan,
J. R. Zwerver,	J. M. R. Tumbelaka,
F. Kleian,	J. Dikstaal;

van 4den tot 3den Werktuigkundige:

Th. B. Kers,	J. K. Nijdam,
J. M. Visser,	F. L. Visser,
M. Schaafsma,	J. A. Versteegh,
P. K. W. Haack v. d. Goes,	E. Engelberts,
P. Kopmels,	C. Th. Berlage,
C. W. Jeremiasse,	M. Koorn,
J. M. Blommers,	F. L. A. de Calonne,
J. Weelinck,	A. Platteel;

van 5den tot 4den Werktuigkundige:

D. Berends,	K. Versluis,
J. B. Jens,	W. H. Mostert,
G. Jansen,	N. Esteie,
A. Bakker,	F. H. Niël,
P. J. den Das,	J. Petersen,
J. Stoop,	H. J. A. van Zeil,
A. Haack v. d. Goes,	J. B. G. Bakker,
J. C. Roos,	Ch. O. Faulhaber;

Per 1 Juli 1946 bevorderd van 2den Werktuigkundige tot Hoofdwerktuigkundige:

G. J. Verkaart,	A. Hylarides,
D. Wortel,	H. Tuijnman,
H. J. Paulus Verburg,	J. Slotboom;

van 3den tot 2den Werktuigkundige:

J. J. H. A. Zindel,	A. Sok,
J. Nicolai,	G. Vischer,
R. Keiser,	C. J. W. Smeeman,
A. van der Wal;	

Onze Jubilarissen

1921/14 Juli/1946

Gezagvoerder J. S. W. RAAP

(met verlof in Holland)

1921/15 Aug./1946

Gezagvoerder K. A. VLIET

(met verlof in Amerika)

van 4den tot 3den Werktuigkundige:

J. J. M. Nijse,	A. Niël,
A. F. G. Smeets,	A. A. Egas,
M. de Groot,	P. J. van Gameren,
A. den Hartog,	L. van Dijk,
J. van Boven;	

van 5den tot 4den Werktuigkundige:

A. D. Vos,	N. van den Brock,
S. Dam,	J. F. D. Mooiweer,
B. Claasz Cooekson,	J. B. van Oudheusden,
H. Th. L. Veldkamp,	J. de Groot,
C. Schalkoort,	F. Timmerman,
F. A. Kramer,	E. Marree,
K. van Dijk.	

(Zie voor vervolg van „Officieele Mededeelingen pagina 9).

Het m.s. „Van Heutsz”

Wilde geruchten doen de ronde. De „Van Heutsz” zou een scheur hebben opgelopen over den geheelen dubbelen bodem; het schip zou in de haven van Belawan zijn gezonken; er zouden menschenlevens bij verloren zijn gegaan en het zou nog maanden duren eer de gaten zoover zouden zijn gedicht, dat het schip naar het droogdok zou kunnen opstoomen.

Wij kunnen U geruststellen. Inderdaad is het schip een ongeluk overkomen en zal het geruimen tijd duren voordat zij haar Buitenlandschen Lijndienst zal kunnen hervatten, maar gelukkig is het niet zoo erg als de kombuispraatjes doen gelooven.

Bij het binnenkomen van Belawan is tijdens het manoeuvreeren het schip in aanraking gekomen met het wrak van de „Raub” en heeft het in Ruim I een scheur gekregen van drie-en-een-halven meter lengte en 20 cm. breedte. Onmiddellijk is een onzer experts met eenige duikers van de Koninklijke Marine derwaarts vertrokken om een onderzoek in te stellen. Het gat is gedicht en het schip is op 1 dezer op eigen kracht naar Singapore vertrokken.

Doelpuntjes 5

Totaal werd onlangs tijdens den hockeywedstrijd tusschen een N.I.S.O. team en een Britsch-Indische ploeg 5 maal gedoelpunt, waarvan 3 keer door de scheepvaartwerknemers en 2 keer door hun geallieerde tegenstanders.

Het talrijke publiek, w.o. 1 Marva'tje, dat zich aan individueele aanmoedigingen wijdde, heeft in belangrijke mate tot deze overwinning bijgedragen.

De spelers houden zich aanbevolen voor meer publiek, w.o. meer Marva'tjes.

— H. O. C. Key.

De Geschiedenis herhaalt zich!

JOURNAEL OFTE BESCHRIJVINGE DOOR MIJ,
ABEL JANSZN. TASMAN

van een voyagie/ gedaen van de stadt Batavia in Oost Indien/ aengaende de ontdeckingen van 't ombekende Zuytlandt, in de jaren Anno 1642, den 14en Augustij. Godt almachtich gelieve hiertoe Zijnen Zeegen te geven Amen.

Adij. 14en Augustij Ao 1642 Zijn met ons twee Scheepen van de reede Batavia onder Zeijl gegaen, te weeten 't Jacht heemskerck en 't fluijtschip de Zeehaen. . . .

Adij. 13en Desemb Ao 1642 Tegens den middach Zagen een groot hoogh verheven landt deden onsen cours Zuijdt oost aen recht naer het landt

Adij. 19en do 's morgens vrouch ister een vaertuigh van het volck 13 manschappen in hebbende omtrent een worp weeghs aan ons boort gecomen. . . . Zagen noch 7 vaertuigh van landt comen, waer van d'eene met 17 coppen gemant en een tweede daer in 13 cloucke mannen, ende dit volck (naer 't schijnt) vruntschap Zoeckent is

Maer als praeutien van de Zeehaen van boort stack begonden Zij zoo firieus daer op aan te Scheppen, om de Zeehaens praeutien op Zij aan te Treffen, dat zelve gewellich over Zwalpten, daer op den voorsten in den schelmen praeuw, den quartiermr soo feliijk stiet dat hij over boord vallen moste, waerop 'd andere aen vielen in welke furie 4 doot bleven

Naer . . . dese detestable Zaecke lichten wij onse anckers . . . alzo niet conden oordeelen hier eenige vruntschap met dit volck te maecken noch water of ververzinge te becoomen.
Alsoo de detestable acte deser inwoonderen aen vier van de Zeehaens volck huijden morgen bethoont ons een leermeester is, deses landts inhabitanten voor vijanden te houden.

Adij. 21en Januarius Ao 1643 Tegens den avondt zijn omtrent 20 praeuwen dicht bij ons boort gecomen. . . . roepende tot verscheidene maelen Woe, Woe, Woe, etca. Wij deden hun een romer wijn schencken en droncken zelfs eerst op dat niet souden meenen, wij haer vergeven ofte ander quat doen wilden; de romer overgelevert hebbende gooten de wijn uijt en namen de roemer met naer landt

Scheepsdagboek

s.s. „Tasman”.

Sydney, 18 Mei 1946.

Voorgenomen was twee motorbooten te laden welke echter niet langsijde kwamen.

Sydney, 20 Mei 1946.

. . . . Kregen volunteers voor laden stores.

Sydney, 21 Mei 1946.

. . . . Begonnen in Ruim I drums olie te laden met volunteers.

Sydney, 28 Mei 1946.

. . . . Werkten geregeld door tot 1630 met volunteers.

Sydney, 29 Mei 1946.

Reparaties welke niet verricht werden of niet werden afgemaakt:

Sydney, 30 Mei 1946.

Kregen ten 3 u. bezoek van twee ongere z.g. leiders van de Union van havenarbeiders welke aan boord geslopen waren en op zoek waren naar den Australischen bootsman en -bootsmaat. Deze twee heeren probeerden de twee bootslieden met bedreigingen en zoete woorden van boord te halen, teneinde het schip niet naar zee te doen vertrekken. Door de wachthebbende stuurlieden werden deze heeren aan den Gezagvoerder gerapporteerd en bij den Gezagvoerder gebracht. De Gezagvoerder wees hen erop, dat zij geen recht hadden zich aan boord te bevinden zonder zijn toestemming, maar dat hij hen alsnog wilde hooren. Nadat dit verhoor niets anders uitbracht dan verzoek tot ontslag van bootsman en bootsmaat, werden beide heeren van boord gebracht door den Gezagvoerder die hun mededeelde dat hij een liefdadig werk deed en dat ook zou volbrengen, waarop hun laatste woorden volgden:
„And you will never sail from Brisbane”.

Melbourne, 6 Juni 1946.

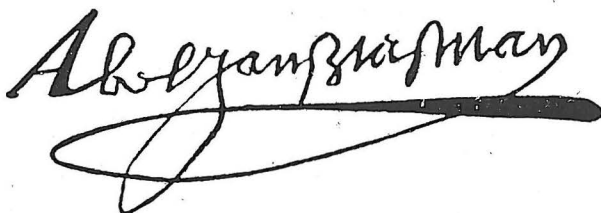
Begonnen dadelijk met de belading van ruim IV met behulp van volunteers en eenige Marine-menschen. . . .

Melbourne, 7 Juni 1946.

Legden luik IV en V open en verwerkten de lading met volunteers. . . .

Freemantle, 14 Juni 1946.

. . . . Kregen hulp bij de belading van 10 Marine-menschen; verder met officieren en leerlingen geladen.






TUG CREW REFUSE TO MOVE N.E.I. MERCY SHIP ON UNION ORDERS

On instructions from the Seamen's Union, the crew of the tug *Euro* refused to take the N.E.I. ship *Tasman* away from Princes Pier, Port Melbourne, yesterday.

Eventually the ship was taken away from the pier without the aid

of a tug by the pilot, Captain F. C. L. Dunn.

Yesterday Dutch schoolboys again loaded the ship, waterside workers having refused to handle the cargo of clothing and medical supplies.

Before the ship sailed Captain W

loaded the having refused clothing and. Before the *Euro* of sorry about side work good friend. He had been 25 years. mercy ship him getting Mr W B men's Union instructions had been given

Daily Telegraph

AND DAILY NEWS

POLICE STOP WHARF CROWD NO MEN FOR DUTCH SHIPS

Communists, waterside workers, and seamen yesterday took action against three Dutch ships.

The Sydney Morning Herald.

Telephone: 80299 (12 lines)

ONE HUNDRED AND SIXTEEN

16 PAGES

VAIN APPEAL TO SEAMEN AUSTRALIANS STAY IN DUTCH SHIPS

Two union representatives who boarded the Dutch ship *Tasman* yesterday afternoon and asked the Australian members of the crew to leave the ship are alleged to have threatened the men with physical violence when they refused the request.

The two men are reported to have described themselves as "Government officials" and to have boarded the *Tasman* with

out permission on the pretext that some Indonesian seamen had been shanghaied.

They told the master of the ship, Captain Eleveld, they wanted the Australians in his crew to leave the ship. Captain Eleveld allowed the two men to talk to the Australians.

It is alleged the men told the Australians in the crew that if they did not get off the ship they would need police protection when they landed next in Sydney.

PERTH Monday — "Give my regards to the Commos," said Captain W. Eleveld, master of the Dutch steamer *Tasman* yesterday, in bitterly criticising Australian waterside workers. "The Commos are very good friends of mine, they know me," he continued. "The famous waterside workers, commanded by the Commos, and the Seamen's Union, tried to stop the *Tasman* when she was on a mercy errand. "Unfortunately, my very good friends in Australia will have to pay the price for what these people do. We have always had very good commercial relations with Australia in peacetime. This has only happened in the last six months."

The Sun

NEWS - PICTORIAL

SHIP BAN 'THREAT' TO DUTCH RELATIONS

HOLD-UP OF DUTCH SHIPS AND THE BAN ON THE DUTCH DESTROYER, PIET HEIN, BY WATERFRONT UNIONS IS REGARDED BY THE NETHERLANDS MINISTER TO AUSTRALIA (BARON VAN AERSEN) AS A THREAT TO FUTURE DUTCH-AUSTRALIAN RELATIONS.

"DUTCHMEN," HE SAID, IN A STATEMENT ISSUED LAST NIGHT, "WILL FAIL TO UNDERSTAND THIS THREAT, WHICH THEY WILL FEEL INCINED TO CONSIDER AN INSULT TO THE COMRADESHIP IN ARMS AND DETRIMENTAL TO THE FUTURE RELATIONS BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE COM-

The Age

A BOYCOTT THAT AUSTRALIANS DEPLORE

ONE aspect of the deplorable union ban on Dutch ships is the apparently supine attitude of the Federal Government, and the failure of Ministers to denounce waterside groups at whose prompting a boycott utterly repugnant to the general sense of the people of Australia was imposed. The embittered statement by the Netherlands Minister to Australia shows how the prolonged hold-up of Dutch ships, and the refusal of repair service to the damaged destroyer *Piet Hein* at four Australian ports, are provoking ill-will and resentment against this country. It is hardly probable that *Piet Hein* been offered. It was said that the shipyards were too busy but this pretext was promptly discredited by a union spokesman, who bluntly declared that, being Dutch, the *Piet Hein* came within a ban that had not been lifted. What puzzles and exasperates so many people is that neither the Prime Minister nor any of his responsible colleagues has seen fit to make any declaration strongly disavowing tactics and dissociating Government and people from an indefensible boycott.

THE SUN

FOR AUSTRALIA

DUTCH SHIP REFUSED USE OF TUG POLICE END ANTI-DUTCH DISTURBANCE IN SYDNEY

Melbourne, Monday. — Australia stood forever condemned for black ingratitude to her stalwart ally, the Dutch. Mr. John Litchfield, managing director of the Consolidated Export and Import Corporation of Australia, said:

As assistant adjutant to Major-General C. A. Clowes, in the critical Milne Bay-Buna period of 1942, Mr. Litchfield said that he had special reasons for endorsing the bitter criticism of the waterside workers.

Mysticism
Don't ask us why
We hate the Dutch—
There's no reply
To questions such
Our mystic cult,
Our holiest rite
Is to insult
Our Allies white—
We don't know why,
We don't care much,
But my, oh, my!
We HATE the Dutch!

Stemmen van passagiers

„Wij hebben het alleen aan den Kapitein en diens staf te danken, dat het schip heeft gevaren.”

„Een prachtreis. De Kapitein heeft meer gedaan dan menselijkerwijs gesproken mogelijk is. Iedereen van de bemanning hielp mee; vooral het jongere K. P. M. personeel, hoofdzakelijk bestaande uit pas aangenomen werktuigkundigen, die nog nooit in Indië waren geweest en de stuurlieden.”

„Er zijn tenminste ook nog goede Australiërs, die, niettegenstaande bedreigingen van hun landgenooten, alles deden om ons over te brengen en daarin zijn geslaagd.”

Het eten aan boord?

„Buitengewoon; beter dan in Australië. De stemming? Prachtig, op een enkele kankerpit na, die je overal aantreft.”

„De schooljongens, die in Melbourne het schip hielpen beladen, deden hun uiterste best en hoewel de wharfies hen uitlachten om hun stuntelige werk, hebben zij het toch klaar gespeeld.”

„Kapitein Eleveld was een vader voor zijn passagiers en bemanning.”

„Een prettige reis onder deze omstandigheden; alles was keurig geregeld en zelfs het bier ontbrak niet.”

„Een goede vent de Kapitein; maar als hij boos wordt nou .. verdwijnt dan maar liever.”

De open knalpot

Werktijden aan boord.

Geachte lezers, ik wil ditmaal even Uw aandacht vragen voor een nadere beschouwing der werktijden aan boord van onze K.P.M.-schepen. Want aan de regeling hiervan mankeert m.i. nog al het één en ander. Ik hoop dan ook door het schrijven van dit artikel te bereiken dat onze Directie straks, bij het ontwerpen van een nieuw arbeidsschema voor het varende personeel, haar volle aandacht aan dit onderwerp zal wijden. Er zijn thans nog vele ongerechtigheden aanwezig, die verwijderd dienen te worden.

Het spreekt vanzelf dat ik, als Werktuigkundige, mijzelf uitsluitend zal bepalen tot het behandelen der werktijden van den Machine Dienst. Voor de overige diensten aan boord laat ik dit gaarne over aan menschen uit die diensten zelf, welke op hun eigen terrein meer bevoegd zijn.

Zooals wij allen, die gedurende den oorlog buiten bezet gebied hebben gevaren, weten, werd er op 11 September 1943 een Mededeeling no. 77 door onzen „General Manager” te Sydney op de vloot in Australië rondgezonden, waarin de laatste wijziging der werktijden vermeld stond. Daar er nadien nimmer meer een andere mededeeling of order omtrent dit onderwerp verschenen is en ook de vroegere regeling, uit het voor-oorlogsche reglement der K.P.M., eveneens aan hetzelfde euvel mank gaat, zij het ook in mindere mate, zal ik daarom hier alleen de laatste (Australische) regeling in beschouwing nemen.

Laat ons allereerst de 3 groepen, waarin aan boord gewerkt wordt, even indeelen. Ik zal dat gemakshalve doen met de letters A—B—C. We krijgen dan:

- Groep A.* Dit is de groep die permanent in den „Algemeenen Dienst” ingedeeld is.
- Groep B.* Dit zijn de permanente wachtloopers. (Komen alleen op de grootere schepen voor).
- Groep C.* Dit is de gemengde groep, n.l. de menschen die zoowel wachtlopen als Algemeene Dienst werkzaamheden verrichten.

Nu is de indeeling der werktijden, volgens Mededeeling no. 77 als volgt:

Van Maandag tot en met Vrijdag:

Groep A werkt maximum 8 uren per etmaal, waarna het 9e uur dus als overwerk wordt beschouwd en derhalve ook extra betaald wordt.

Groep B loopt 8 uren per etmaal wacht en moet bovendien, indien noodig, ook nog 2 uren „torn to” maken. Dat is totaal 10 uren. Hun 11e uur wordt dus pas als overwerk beschouwd.

Men voelt hier direct een grove onbillijkheid ten opzichte van groep B. Op Zaterdagen wordt het verschil nog grooter, n.l. 3 uren en op Zon- of feestdagen wordt het zelfs 5 uur.

Ook voor groep C brengt deze regeling heel wat narigheid met zich mee, want men kan met deze groep b.v. op dagen van aankomst of vertrek, als men zou willen, de meest willekeurige capriolen maken. Plaatsruimte laat het mij hier helaas niet toe om daarvan de noodige voorbeelden te geven, doch men leze er slechts aandachtig de Mededeeling no. 77 voor na en oordeele dan voor zichzelf.

Het resultaat van deze regeling kon natuurlijk niet uitblijven en er was en is allerwegen ontevredenheid over te bespeuren. Een poging mijnerzijds bij den toenmaligen „General Manager” (wijlen den Heer Lammers van Toorenburg) te Sydney, om tot een wijziging te komen, had alleen in zooverre succes dat genoemde Heer het met mij in principe volkomen eens was, doch het niet mogelijk en wenschelijk achtte om een vandaag uitgegeven order morgen weer te herroepen. Hetgeen begrijpelijk is. Wij zien

hieruit dus weer dat het nog steeds beter is te voorkomen dan te genezen!

Tot zoover mijn critiek, in afkeurenden vorm, over deze bestaande regeling. Laat ons thans gaan opbouwen.

Stellen wij dus eerst vast dat er hoognoodig een nieuwe regeling moet komen. Mijn advies luidt dan als volgt:

De Directie bepale, zo mogelijk in overleg met de betrokken Vakvereniging van het personeel, allereerst het aantal basis-uren waarop dit personeel per etmaal voor een zekere gage dient te werken. Noemen wij deze uren, waarvoor ik hier letters zal substitueeren, b.v.,

Maandag tot en met Vrijdag: x uren.

Zaterdag: y uren.

Zon- en feestdagen: z uren.

Deze uren gelden dan voor alle 3 de groepen A, B en C, en elk uur dat men werkt of wachtloopt *boven* deze basis-uren, dient extra betaald te worden als overwerk. Hiermede is dus feitelijk de geheele regeling al in kannen en kruiken. Zooals men ziet het is oer-eenvoudig en bovenal *rechtvaardig*!

Nu zou men wellicht nog op één punt van meening kunnen verschillen, n.l. over de vraag of wachtlopen wel gelijkgesteld kan worden met het werken in Algemeenen Dienst. Ik voor mij durf daarop, na een 27-jarigen dienstdag als Werktuigkundige bij de K.P.M., gerust voor wat betreft den Machine-Dienst met een volmondig JA te antwoorden. En waar ik ook bij andere collega's geïnformeerd heb over dit onderwerp, overal gaf men mij ditzelfde antwoord. Zou men eventueel toch nog daaraan twifelen, wel, men houde dan even een enquête over de geheele vloot. Dan krijgen wij dadelijk de zuivere opinie van alle Werktuigkundigen.

Verder behoorren er natuurlijk aan elke nieuwe regeling nog wel eenige bijzondere bepalingen toegevoegd te worden, zooals b.v. de uren der maaltijden, de genoten rust alvorens een wacht betrokken mag worden, het eventuele verschuiven der uren binnen hetzelfde etmaal, enz. enz. Maar dat alles lijkt mij van ondergeschikt belang. Hoofdzakelijk is dat men allereerst een rechtvaardige en in de praktijk gemakkelijk te hanteeren regeling ontwerpt. Daar zijn alle partijen en groepen mee gebaat.

Ik hoop van harte dat het speedig zoo ver mag komen.

— TEN HAAF

De K.P.M. in de Oorlogsmaanden VII

(Slot)

Het drama van Java naderde nu snel zijn einde. In de tweede helft van Februari vertrok Admiraal Helfrich naar Bandoeng en daarmede eindigde feitelijk het rechtstreeksch contact van den CZM met het BZVK. Ook het Hoofd van de Handelsbescherming ging mede naar Bandoeng en van dien tijd af werden de instructies voor de routes van de koopvaardij schepen telefonisch van daaruit doorgegeven. Het was niet mogelijk het geheele Bureau Zeeverkeer naar die stad over te brengen, omdat het noodzakelijk was nauw contact te behouden met E.Z., met den handel en de scheepvaart.

Deze werkwijze kon echter niet bevredigen en op 25 Februari vertrok ook het BZVK naar Bandoeng. Een verbetering gaf dit echter niet, omdat de verbindingsmiddelen met Batavia practisch geheel voor het doorgeven van militaire berichten in beslag waren genomen.

De havens van Soerabaia en Tg. Priok waren, althans wat de grootere schepen betreft, ontruimd, maar groote moeilijkheden leverde Tjilatjap op. B.ZVK kon de militaire situatie niet beoordeelen en dus was de beslissing of er nog schepen moesten worden aangehouden, dan wel dat allen naar het buitenland konden worden weggezonden,

uiterst moeilijk. Het was begrijpelijk, dat speciaal E.Z. zoo lang mogelijk wenschte te beschikken over voldoende scheepsruimte om de oorlogvoering op Java te kunnen volhouden; meer in het bijzonder dacht men daarbij aan den aanvoer van kolen. De K.P.M. droeg er uiteraard zorg voor, dat de schepen zooveel mogelijk gereed waren om naar zee te gaan, doch de bunkerkolensituatie gaf daarbij veel moeilijkheden.

Op Vrijdag 27 Februari werd in verband met de bedreiging van Tjilatjap alles wat varen kon 400' om de Zuid gezonden. De aanval op Tjilatjap is niet doorgegaan, maar vele schepen liepen in handen van den vijand; overal op de kim waren silhouetten van brandende schepen te zien.

Thans werd besloten alles wat nog vaarklaar kon worden gemaakt naar het buitenland te zenden. Dit gold niet voor de kleinere schepen, die men had willen opbergen in de kali's en kreeken in de naaste omgeving. De bemanningen waren echter niet meer compleet; vooral het Inheemsche personeel bleek op het laatst niet meer tegen de moeilijkheden opgewassen.

Inmiddels waren de vernielingen op Soerabaia en T. Priok begonnen. Daardoor kwamen een aantal Gezagvoerders, Stuurlieden en Werktuigkundigen vrij en nogmaals werd met behulp van deze menschen getracht een aantal schepen weg te krijgen, al was het dan met uitsluitend Europeesche bemanningen. De goede wil was er, maar toch is het plan niet meer tot uitvoering gekomen. Aan het verzoek om eenig militair escorte voor schepen, die het er nog op wilden wagen kon niet worden voldaan. Tenslotte verklaarden de Europeesche opvarenden zich bereid ook zonder escorte naar zee te gaan, mits voor begeleiding een Catalina beschikbaar was, doch ook dat bleek onmogelijk en zoo moest worden afgezien van verdere pogingen tot vertrek van de schepen. Op 4 en 5 Maart werd Tjilatjap zwaar gebombardeerd, waarbij in het bijzonder zeer groote materiele verliezen werden geleden.

Na het tweede bombardement werd Tjilatjap practisch opgegeven, de menschen vertrokken naar Bandoeng en kort daarop werden de vernielingen ook op deze haven uitgevoerd, waarmede een einde was gekomen aan de scheepvaart in den Archipel.

Naschrift.

Toen wij boven deze reeks artikelen den titel stelden „De K.P.M. in de oorlogsmaanden”, hadden wij voor oogen de oorlogsmaanden in Indië. Hierna komen nieuwe verhalen van de K.P.M.-schepen in de verstrooiing over alle oceanen. De gegevens voor de thans afgesloten artikelenreeks ontleenen wij aan een zakelijk rapport; het waren in hoofdzaak de feiten, die wij hebben willen geven en ook in volgende afleveringen van ons blad zullen wij voortgaan U te vertellen, wat er gebeurd is met die uitgebreide vloot van zoo verschillende scheepstypen, die tot in 1941 de meestal kalme wateren van dezen archipel bevoer, die in eens een apparaat werd in de oorlogvoering en van dat moment af circa vier jaren lang actief heeft deelgenomen aan de enorme taak van de koopvaardij in oorlogstijd.

Voor mij liggen de opgaven, waarheen, zoodra daartoe toestemming werd gegeven, de vrijkomende schepen zijn gedirigeerd. In Australië, langs de kusten van Br.-Indië, in de Middellandsche Zee, op den Atlantic en aan de kusten van Amerika zijn daarna de hoofdstukken geschreven, die het geheele epos vormen van de „merchant men at war”. De bijdragen voor ons blad moest ik kort en ook in hoofdtrekken zakelijk houden. Misschien viel daarbij wat te veel de aandacht op het materiaal, terwijl toch ook voor mij de menschen het voornaamste zijn. Velen zullen dan ook de behoefte gevoelen om, met de zakelijke belangen als achtergrond, het verhaal te lezen van het leven en streven van onze menschen door heel dien oorlog heen. Reeds eerder is daarom het denkbeeld naar voren gekomen, om in aansluiting op het gedenkboek „Een halve eeuw Paketvaart” het relaas te doen schrijven van de belevenissen van onze

K.P.M.-menschen onder de zeer verschillende omstandigheden, vrij en onvrij, te land, ter zee en in de lucht gedurende de jaren 1941—1946. Zooals in No. 24 vermeld heeft de Hr. Vas Dias in overleg met den Raad van Bestuur mij gevraagd of ik die taak op mij zou kunnen nemen; ik heb die opdracht aanvaard. — Het was een toeval, dat deze aangelegenheid ter sprake kwam, juist op den dag, dat ik het slotartikel in deze reeks wilde schrijven. Ik maak echter van deze gelegenheid gebruik om voor de nieuwe taak de medewerking in te roepen van alle Paketvaartmenschen, die den oorlog hebben meegemaakt. Het is noodzakelijk zeer veel materiaal te verzamelen. U bezit boekwerkjes of oude kranten, tijdschriften of brochures, foto's en teekeningen die een licht kunnen werpen op de activiteit van het K.P.M.-personeel. U heeft zelf het een en ander meegemaakt, of bezit correspondentie, waarin vrienden U mededeelingen doen van wat hun is overkomen. Zendt ons daarvan copie of verstrekt ons e.e.a. ter inzage; ons adres is Paketvaart Batavia, Sluisbrugplein of Amsterdam, „Het Scheepvaarthuis”; vermeldt s.v.p. den naam van ondergeteekende op het adres.

Uiteraard staan alle rapporten, die reeds na den oorlog zijn uitgebracht, ons ten dienste en zullen wij niet verzuimen in gevallen, dat wij vernemen, dat ergens inlichtingen te verkrijgen zijn, ons tot betrokkenen te richten. Maar dit werk staat en valt met Uw aller medewerking. Het is niet de bedoeling om de Paketvaart eens speciaal een pluim op den hoed te steken of den zeeman weer eens met schoone woorden te huldigen. Bij het schrijven van het verhaal van de K.P.M. in oorlogstijd zou ik me voortdurend voor oogen willen houden, hen, die er een rol in gespeeld hebben, maar die dit niet meer zullen lezen. Voor hen en voor hun nabestaanden, en tenslotte ook voor allen, die het overleefd hebben, zouden wij willen trachten een levend boekwerk samen te stellen. Wij hopen in de inleiding daarvan te kunnen getuigen van de ruime mate waarin aan bovenstaanden oproep gevolg is gegeven.

— Ir. H. Th. Bakker.

Partir c'est mourir un peu

Na 29 jaren de K.P.M. gediend te hebben, wil ik deze niet verlaten zonder een klein afscheidswoord. Ik kan terugzien op een prettige loopbaan. Menigmaal heb ik met de Directie van meening verschild over verscheidene aangelegenheden, hoofdzakelijk personeelskwesties betreffende, echter doet het mij genoegen te erkennen, dat alhoewel het argument enkele malen vrij stevig geweest is en ik wel eens bang geweest ben te veel gezegd te hebben, er nimmer eenige sprake van rancune geweest is. Ik kan volkomen 100 procent zeggen dat de Directie mij gedurende mijn loopbaan als gezagvoerder steeds in die waarde heeft hoog gehouden.

Ik meen te mogen zeggen, dat ik ondanks mijn gevoerde critiek altijd hard voor de K.P.M. gewerkt heb. Als ik o.a. nog denk aan de verschrikkelijk lange werktijden, vooral in de jaren 1919 tot en met 1922 en later gedurende mijn eersten stuurmanstijd op de Singapore-diensten, dan zijn de tijden wel veranderd. Djambi-varen betekende dag en nacht varen en wachtlopen. Terug te Singapore, de thuishaven, in een heel klein miezerig heet kantoortje vrachtgelden innen, die soms opliepen tot bedragen van enkele tonnen. Dikwijls te laat klaar om het geld nog af te dragen voor sluitingstijd van het kantoor, en dan maar — omdat de brandkast aan boord te onbetrouwbaar was — dit geld mee naar huis nemen en erop slapen. Dikwijls dan zoo doodmoe dat ik tijdens het diner den eersten avond thuis in slaap viel. Gelukkig kwam hier later verbetering in.

Toen veel later als gezagvoerder op de Afrikaliijn, wat vooral ging ten koste van het gezin, dat je bijna nooit zag. Interesse in het bedrijf maakte dat ik gedurende de enkele dagen die ik nog binnen lag te Batavia,

verscheidene uren op het kantoor doorbracht, hetgeen maar matig geapprecieerd werd door vele collega's. Echter als men kritiek wil voeren moet men zelf sterk staan, bovendien leefde ik toch met het bedrijf zooveel mee dat ik het noodig vond. Eenige dagen geleden op een avond mediteerende op de brug en denkende aan mijn loopbaan en aan de K.P.M. zag ik plotseling een oorlogsschip met een zoeklicht werken, er kwam hierdoor een gedachte in mij op dit zoeklicht en het doel hiervan te vergelijken met de Paketvaart van de afgeloopen jaren. Ik zag nl. de Maatschappij als een zeer sterk zoeklicht, bediend door kundig en hard werkend personeel. De stralenbundel was magnifiek en inderdaad zeer krachtig, hij werd hoe langer hoe krachtiger en mooier, echter verblindde hij meer en meer. Het was een trotsch gezicht deze stralenbundel te zien gericht op een doel dat verder en verder lag. Het boeide zoozeer dat men geen tijd en gelegenheid had te zien wat hier buiten lag. Alles wat deze machtige straal trachtte te verstoren verschoorde of moest meedoen om het eenige doel te beschijnen en het licht werd op het laatst door hard werken en geconcentreerde energie zoo sterk dat het beschenen doel te ver verwijderd was om nog gezien te kunnen worden.

Ik wensch nu de Maatschappij dezelfde energie en kracht om dit licht te blijven doen schijnen, met het inzicht dat deze gerichte bundel zich opent, zoodat het licht en de energie nog meer doelen kan bestrijken. Het verblindend licht wordt dan verzacht, en doet dus veel prettiger aan. Het gezichtsveld wordt dan ruimer en meer menschen kunnen hun deel krijgen van het bereikte resultaat en te scherpe tegenstellingen worden dan opgeheven.

Ik hoop van harte dat de Maatschappij onder de tegenwoordige Directie een spoedig herstel en een nieuwe voorspoed tegemoet gaat.

Ik dank U voor het vertrouwen dat U in mij gesteld hebt, door vele jaren mij het commando te geven op onze mooie schepen.

Ik wensch mijn collega's vlugge promotie en gelukkig varen toe en bedank de jongere officieren voor de medewerking die zij mij gegeven hebben in mijn soms zeer lastige taak. Ook werktuigkundigen niet het minst hiervoor bedankt. Aan allen ook min of meer de raad niet te veel één richting uit te kijken. Waardeer ieder in zijn eigen beroep en tracht elkanders moeilijkheden te begrijpen.

Ook het walpersoneel mijn beste wenschen en vooral aan de jongeren van hen deze raad: steeds te bedenken dat een scheepvaartmaatschappij schepen heeft varen en dat de *schepen* dus de factor blijven die uit moeten voeren wat de Directie beslist.

Nu ga ik rusten en trachten dat aan mijn gezin te geven wat zij zoo veel gemist hebben. Ik ga gezellig napraten over de goede oude tijd en hoe flink wij vroeger waren.

— K. U. Noordenbos.

Waar? . . . en Wie?

Hiermede herleven wij de rubriek „Waar zijn zij en wie zijn daar” en geven hieronder een lijst van de op 1 Juli in Indië vertoevende Directieleden en Hoofden van de verschillende afdelingen op het Hoofdkantoor K.P.M. alsmede een volledige lijst van de N.I.S.O. en N.I. H.E.-Agentschappen en de leiders dezer kantoren.

En wij kunnen hier nog goed nieuws aan toevoegen!

Het ligt n.l. in onze bedoeling om in een bijlage van het volgende nummer dat op 23 Juli verschijnt, een alphabetische lijst van het Walpersoneel, de ranglijsten van het Nautisch- en Technisch Varend Personeel, alsmede lijsten van het Civiele Dienst en Geneeskundig Varend Personeel af te drukken.

Hoe een en ander er precies zal uitzien, is nog niet bekend; daarom: kijk uit naar het volgende nummer!

De Heer J. W. B. Everts, Algemeen Gevolmachtigde van den Raad van Bestuur, vergezeld van den Heer K. L. de Lussanet de la Sablonière, maakt momenteel een orientatiereis langs de Philippijnen, China, en zoo mogelijk Japan.

Hoofdkantoor, Batavia.

Directie: A. F. Vas Dias, R. Pronk.
 Archief: C. F. da Costa.
 Bouwk. afd.: P. B. Berrevoets.
 Buiten. Lijnen: J. M. van Suylekom.
 Claims: F. F. E. von Fuchs.
 Civiele Dienst: H. J. Steenbergen.
 Comptabiliteit & Contrôle: H. Harinck, L. F. Gude.
 Doorvoer: Th. H. van Waart.
 Equipage: J. C. van Noordenne.
 Expeditie: K. H. Molleman.
 Magazijn v. Gedrukten: J. Iken.
 Magazijndienst: G. J. Grendel.
 Nautische Dienst: B. C. Akkerman.
 Passage: J. J. Breman.
 Personeele Zaken: L. A. Kouwenhoven.
 Secretarie: Mr. L. ter Braake.
 Technische Dienst: M. P. Verstelle.
 Vrachtzaken: J. A. Gagliardi.
 Vervoer: J. F. F. de Geus.
 Werkplaatsen Priok: J. L. v. d. Meerendonk.

Agentschappen N.I.S.O.

Ambon: E. M. Cordesius.
 Ampenan: Ned. Ind. Handelsbank.
 Balikpapan: A. C. H. Steyl.
 Bandjermasin: J. Th. Schotel.
 Belawan: H. W. Snel.
 Blinjoe: H. van Eck (S.S.V.P.).
 Den Pasar: N. W. Winters.
 Donggala: C. L. J. Hartop.
 Gorontalo: E. W. Timmermans.
 Hollandia: A. van Heuningen (J.C.J.L.).
 Koepang: F. P. Wierdels.
 Makassar: Vert. v. d. Groote Oost: A. A. de Beukelaar;
 W. K. L. Hes, D. Heiner; T.D.: M. Egmond.
 Medan: J. Wenckebach.
 Menado: L. W. Poppe; T.D.: J. J. Tentoea.
 Morotai: J. de Bruin.
 Muntok: F. R. C. S. Deetman.
 Padang: L. Th. Marcar.
 Palembang: K. F. T. Wener.
 Pangkal Pinang: N. J. Lakkerwa (S.S.V.P.).
 Pare-Pare: E. J. B. Wahr.
 Penang: A. A. Frankenhuis.
 Petta: G. Maneking.
 Pontianak: J. H. W. Bückmann.
 Sabang: L. M. Fleers (S.M.N.).
 Samarinda: F. H. Zeydel.
 Sambas (& Pemangkat): W. J. Suyderhoud.
 Semarang: C. van Degenaar.
 Siaoe: F. M. Ngion.
 Singapore: Mr. G. H. Stroobach, C. van Burken (S.M.N.);
 T.D.: R. Tj. Sandt.
 Soerabaia: I. Prins (R.L.), P. M. J. Poelman.
 Tg.-Pandan: W. Göpner (S.S.V.P.).
 Tg.-Priok: D. Jansen (N.I.H.E.).
 Tarakan: J. E. Berkholt.
 Taroena: J. A. W. Frederiks.
 Ternate: G. Dijkstra.

Officieele Mededeelingen

(Vervolg van blz. 4)

Plaatsruimte staat ons niet toe om eenigszins uit te weiden over de Mededeelingen en Circulaires welke den laatsten tijd zijn verschenen. Wij volstaan

daarom met een zoo kort mogelijk overzicht te geven van de voor U van belang zijnde nummers, met daarachter vermeld den inhoud:

K.P.M.-Circulaires geheele Personeel.

14 — 7.6.46: Enquête lijsten giro- en deposito rekeningen, waarborgsommen, uitstaande voorschotten, uitkeeringen noodsalariësen (-gages), nooddelegaties en voorschotten daarop.

15 — 7.6.46: Diversen omtrent Giro- en Deposito rekeningen.

K.P.M.-Mededeelingen H.H. Gezagvoerders en Agenten (Nos Agtn. tusschen haakjes).

34 — 31.5.46: Geleidelijke intrekking oorlogstoelag.

35 (II) — 5.6.46: Huurovereenkomst vloot met Ned. Ind. Regeering.

37 (13) — 13.6.46: Hollandsche delegaties.

40 — 22.6.46: o.a. Java-bankbiljetten.

N.I.S.O.-Circulaires H.H. Gezagvoerders en Agenten.

42 (41) — 28.5.46: Hierin worden de roepletters van de zgn. „coasters” gegeven. Wij volstaan met de namen in alfabetische rangschikking te vermelden, daar deze bij velen niet bekend zijn:

„Biak”, „Damar”, „F. Amnuputty”, „Hollandia”, „Lammers van Toerenburg”, „Morotai”, „Nila”, „Noemfoer”, „Sansapor”, „Samuel Jacob”, „Sarmi”, „Sentani”, „Seroea”, „Seroei”, „Sitsen”, „Wakde”, „Kota Nica”, „Tarakan”, „Tahulandang”, „Merauke”.

(46) — 21.6.46: Ontbinding N.I.S.O. per 1 October 1946.

Uittreding uit de N.I.H.E. per 1 Januari 1947.

47 (47) — 26.6.46: Evacuatie naar Europa.

49 — 28.6.46: Clandestien reizen.

No. 27 ♦ 23 JULI 1946

Onder Ons —

met de Redactie

DE BIJLAGE

Zooals wij reeds in ons vorig nummer hebben aangekondigd, zijn bij deze „Uitlaat” de lijsten van ons Wal- en Varend Personeel gevoegd.

Het ligt in onze bedoeling om — voorloopig dan althans — eens in de 6 maanden de lijsten te publiceeren; als gevolg van gebrek aan personeel zullen wij vooralsnog geen tusschentijdsche aanvullingen kunnen geven, doch wij vertrouwen dat de uitgifte van de lijsten in haar huidige vorm in een lang gevoelde behoefte zal voorzien.

JURIDISCHE VOORLICHTING

Onze juridische medewerker heeft aangeboden van tijd tot tijd vragen op rechtskundig gebied in „De Uitlaat” te beantwoorden, voor zoover deze vragen ook voor de andere lezers van belang kunnen worden geacht.

Privé-kwesties, die niet voor openbare behandeling geschikt zijn, zullen schriftelijk worden beantwoord; ter onderscheid dienen deze vragen te worden aangeduid met het woord „persoonlijk”.

Correspondentie dient men te richten aan de Redactie, onder aanteekening op de enveloppe: „Juridische Zaken”.

Het zal U interesseeren —

dat te Bagan Si Api Api van de \pm 400 sero's er nog ongeveer 60 overbleven, welke echter zeer verwaarloosd zijn, omdat het arbeidsloon zoo hoog en het hout voor reparatie zoo duur is en

dat de wederopbouw minstens een jaar zal duren en dat de meeste visschersvaartuigen thans als handelsprauwen in de vaart zijn tusschen Bagan en Singapore en

dat een rondreis gemiddeld veertien dagen in beslag neemt;

dat het s.s. „Limburg” het eerste van de tien C-3 schepen, welke de Nederlandsche Regeering in de V.S. bestelde, in Maart werd afgeleverd en in Mei een kort bezoek aan Tandjong Priok heeft gebracht en

dat het tweede schip van deze serie, het turbineschip „Friesland”, op 8 Maart te water is gelaten en aan de V.N.S. is toegewezen;

dat het laatste schip in September zal worden afgeleverd en

dat de toewijzing als volgt is geregeld:

4 schepen aan den Rotterdamschen Lloyd,
4 schepen aan de Stoomv. Mij. „Nederland”,
1 aan de Holland Amerika Lijn en
1 aan de V.N.S.

Bladvulling

Bij het vertrek van één onzer passagiersschepen stond een oud heertje, dat pas aan boord was gestapt, met groot interesse te kijken naar een matroos, die bezig was een lange tros binnenboord te halen.

„Jonge, jonge” zei het oude heertje belangstellend, „het lijkt wel of er geen eind aan komt, hè?”

„Klopt precies meneer”, antwoordde de matroos, „de een of andere rotvent heeft het eind eraf gesneden”.

De Australische blokkade verbroken!

In de vroege ochtenduren van den 17den Juli werd het heugelijke nieuws door de radio bekend gemaakt dat het aan zes van de zeven K.P.M. schepen in Australische havens gelukt is om Sydney en Brisbane te verlaten op weg naar Nederlandsch-Indië. Slechts het s.s. „van der Lijn” moest in eerstgenoemde plaats achterblijven, aangezien de reparaties nog niet zijn voltooid.

Het is voldoende bekend, dat verschillende Australische Bonden, onder communistischen invloed en leiderschap, al het mogelijke in het werk hebben gesteld om het uitvaren te beletten en niet hebben teruggedeeind voor het nemen van — laten wij het noemen — de meest ongebruikelijke en onsportieve maatregelen welke men zich kan denken. Langen tijd hebben deze lieden, die evenwel een kleine minderheid in Australië vormen, het wèldenkende gedeelte van dit land en de scheepvaart van een bevriende mogendheid geterroriseerd en het er misschien wel op aangestuurd, dat de betrekkingen tusschen beide landen zouden verslechteren.

Genoeg hierover. In alle stilte werd bij stukjes en beetjes gebunkerd en de schepen gereed gemaakt voor het vertrek. Vrachtauto's met proviand en onderdeelen, welke geregeld de schepen kwamen bezoeken, vielen allang niet meer op, maar toch werd iedere ruchtbhaarheid vermeden. Totdat... op den morgen van den 16den Juli de formaliteiten bij de Australische instanties werden vervuld en de schepen naar buiten stoomden. De „Stagen” heeft

KONINKLIJK NEDERLANDSCH-INDISCH LEGER
KONINKLIJKE LANDMACHT
Kabinet van den Legercommandant

No. Kab./756.

Bijl. -

Onderwerp: 't Sal waeragtig wel gaent

Batavia, 18 Juli 1946.

19/7/46

Het deed mij zeer veel genoegen te vernemen, dat zes Nederlandsche schepen erin zijn geslaagd de havens van Sydney en Brisbane te verlaten, en ik bied U mijn welgemeende gelukwensen aan met dit éclatante succes.

De Luitenant-Generaal,
Legercommandant,

E.H. SPOOR.

A a n

de Directie der

N.V. Koninklijke Paketvaart Mij.,

Batavia.

G.M.D. W.O. 1571 4-46-2080.

2800 ton kolen aan boord, de „van Swoll” en „Merak” ieder ongeveer 6 à 700 ton, maar de „Bontekoe” „Both” en „van Outhoorn” konden in Brisbane practisch niets krijgen, zoodat zij bij het Pile Light, even buiten de monding van de Brisbane Rivier, uit de „Stagen” zullen bunkeren. Lading kon helaas niet worden medegenomen, maar per slot zijn wij het eens met het oud-Hollandsche gezegde:

BETER EEN VOGEL IN DE HAND
DAN TIEN IN DE LUCHT!

~~~~~

*Laatste K.P.M.-nieuws*

ss. „Nieuw Holland”.

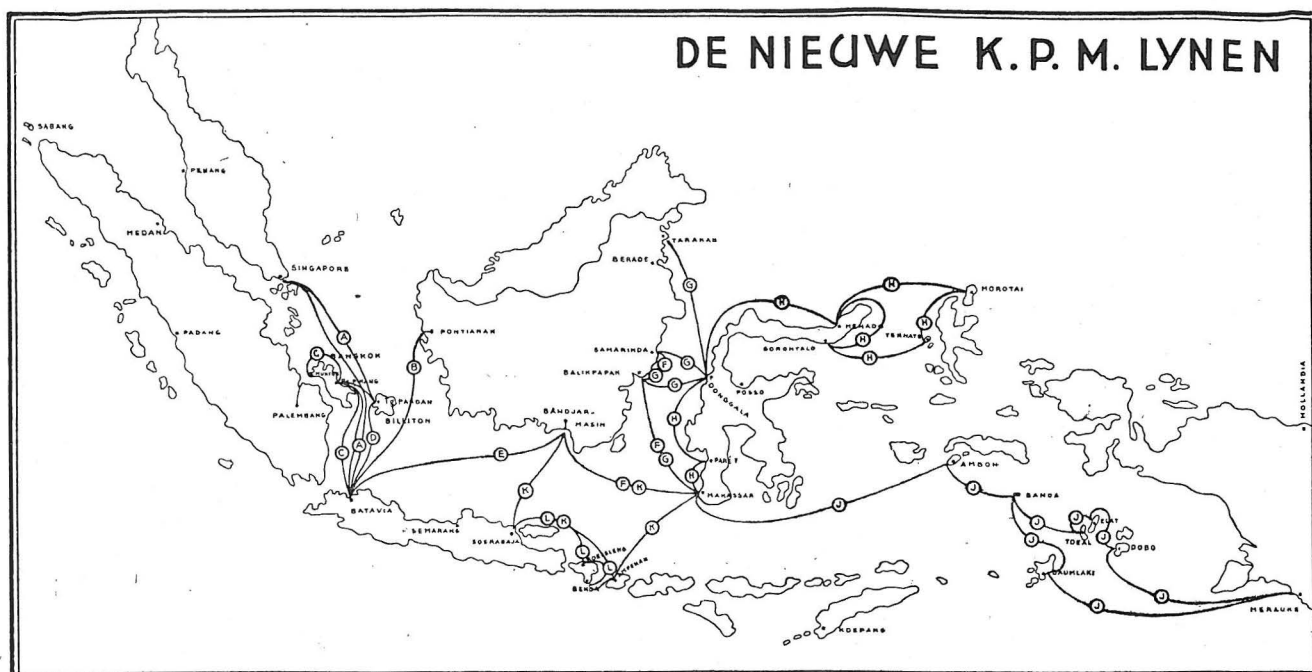
Dit schip zal eenige malen Bangkok-Java varen, alvorens met evacué's naar Nederland terug te keeren.

m.s. „Paloh”.

Op Zondag 21 Juli stak het m.s. „Paloh” haar neus tusschen de pieren van Tandjong Priok. Het vaartuig was te Bima teruggevonden en door de Jappen naar Makassar overgebracht. Bij demontage van den hoofdmotor bleken enkele te Makassar onverkrijgbare onderdeelen in slechten staat te verkeeren, zoodat besloten werd het schip naar Batavia te doen opsleepon. Tijdens vrij hoogen zeegang op de bank voor Bandjermassin, waarbij beide schepen behoorlijk slingerden, raakte een der sleeptrossen in de BB-schroef van de „Khoen Hoea”, zoodat de „Van Goens” te hulp kwam en het tweetal naar Batavia opsleepte.

m.s. „Straat Soenda”.

De „Straat Soenda” werd voor een reis van Britsch Indië naar Australië vercharterd. Verder emplooi zal nader worden geregeld.



### De eerste dienstregeling!

| Lijn                                             | Reisroute                                                                                    | Afvaarten van:          | Schip         |
|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------|
| VAN BATAVIA EN TERUG NAAR BATAVIA VIA:           |                                                                                              | BATAVIA                 |               |
| A.                                               | P. Pinang/Tg. Pandan — P. Pinang — Singapore                                                 | 30/7, 20/8, 10/9, 1/10  | Reynst        |
| B.                                               | Pontianak                                                                                    | 27/7, 10/8, 24/8, 7/9   | Kota Nica     |
| C.                                               | P. Pinang — Muntok — P. Pinang                                                               | 3/8, 17/8, 31/8, 14/9   | Gen. Verspyck |
| D.                                               | Tg. Pandan                                                                                   | 2/8, 16/8, 30/8, 13/9   | Gen. v. Geen  |
| E.                                               | Bandjermasin                                                                                 | 27/7, 10/8, 24/8, 7/9   | Tosari        |
| VAN BANDJERMASIN EN TERUG NAAR BANDJERMASIN VIA: |                                                                                              | BANDJERMASIN            |               |
| F.                                               | Makassar — Balikpapan — Samarinda — Balikpapan — Makassar                                    | 14/8, 11/9, 9/10, 6/11  | v. Goens      |
| VAN MAKASSAR EN TERUG NAAR MAKASSAR VIA:         |                                                                                              | MAKASSAR                |               |
| G.                                               | Balikpapan — Donggala — Tarakan — Donggala — Samarinda — Balikpapan — Samarinda — Balikpapan | 30/7, 27/8, 24/9, 22/10 | Gen. Michiels |
| H.                                               | Pare <sup>2</sup> — Donggala — Menado — Gorontalo — Ternate — Morotai — Menado — Donggala.   | 9/8, 6/9, 4/10, 1/11    | The dens      |
| J.                                               | Ambon — Banda — Toel — Elat — Dobo — Merauke — Saumlakki — Banda — Ambon.                    | 9/8, 13/9, 18/10, 22/11 | Valentijn     |
| VAN SOERABAIA EN TERUG NAAR SOERABAIA VIA:       |                                                                                              | SOERABAIA               |               |
| K.                                               | Benoa — Ampenan — Makassar — Bandjermasin — Bandjermasin — Makassar — Ampenan — Benoa        | 7/8, 18/9, 30/10, 11/12 | Toba          |
| L.                                               | Benoa — Ampenan — Boeleleng                                                                  | 28/8, 9/10, 20/10, 1/11 | Toba          |
|                                                  |                                                                                              | 1/8, 15/8, 29/8, 12/9   | Janssens.     |

### Wederinstelling van vaste Archipellijnen

Wij hebben nog meer goed en belangrijk nieuws voor onze lezers: De K.P.M. gaat aan het einde van de maand Juli wederom over tot het openen van enkele vaste Archipel-lijnen.

Veel wikken en wegen is noodig geweest voor het nemen van dezen stap, welke den terugkeer naar de vroegere orde en regelmaat in de K.P.M.-dienstregeling inluidt.

De taak van onze kleine, zwaar gehavende vloot is zeer veelomvattend. Naast het vervoer van groote hoeveelheden primaire levensbehoeften naar tientallen, verstreide plaatsen in het eilandrijk, moesten onze schepen het transport bewerkstelligen van duizenden tonnen deviezen-opleverende goederen als copra, rubber, tin en

andere exportproducten. Verder moesten maandelijks tien-duizenden drums met benzine en smeerolie worden gedistribueerd en honderden voertuigen van allerlei soort en afmetingen worden overgebracht. Duizenden mannen, vrouwen en kinderen moesten uit de evacuatiecentra naar veiliger oorden worden vervoerd en evenzovele, door de Japanners weggehaalde Indonesiërs weder naar Java worden teruggebracht. Hierbij komt nog, dat er ook scheepsruimte noodig is voor het vervoer van kolen, zoowel voor de schepen zelf als voor de industrieën en dat ook de militaire transporten, welke meestal op korten termijn moesten worden ingelegd, een belangrijke hoeveelheid van de beschikbare scheepsruimte opvorderden.

Het zal een ieder duidelijk zijn dat tot dusverre geen *regelmatige* verbindingen mogelijk waren en dat de schepen „wild” moesten varen op die trajecten waar



het vervoer van passagiers en lading dit noodzakelijk maakten en dat het maar al te vaak noodig was om een reeds gemaakten opzet te laten vervallen voor een volstrekt noodig extra-vervoer.

Geen enkel apparaat in ons eilandenrijk kan behoorlijk functionneeren, indien de verbindingen tusschen de eilanden zoo onregelmatig zijn als boven omschreven; Bestuur en handel zijn aangewezen op *vaste* verbindingen, welke op *vaste* data afvaarten geven, verbindingen waarop men kan rekenen, zooals weleer het geval was. De geschiedenis heeft duidelijk aangetoond dat productie en vervoer gestimuleerd worden door orde en regulariteit in het interinsulaire verkeer.

De nieuwe opzet is nog maar bescheiden, daar het meetendeel der schepen nog ingelegd moet worden voor de incidenteele vervoeren waarvan men van te voren nog niet kan zeggen, hoe groot deze zullen zijn en waar zij zullen aanvangen.

Verlangend kijken wij uit naar de volgende uitbreiding en .... de eerste gedrukte dienstregeling!

## Het openen van een nieuwe lijn — Monetaire moeilijkheden

of hoe het niet gebeurt

door A. D. ABSURDUM.

Mij gewerd een schrijven van de Directie onzer Reederij van onderstaanden inhoud:

Lieve Kapitein,

*Wij verzoeken U beleefd eens ten kantore op te willen loopen, indien U hiervoor tijd, zin en gelegenheid hebt. Wanneer wij bijtijds worden gewaarschuwd, zal voor een auto, fanfare-corps en tapijtlouper worden gezorgd.*

Uwe dienstwillige dienaars,  
w.g.

Waar ik wel gelegenheid en tijd, doch geen zin had, geraakte een en ander in het vergeetboekje. Echter na vele maanden getrouwd cheques te hebben ontvangen, waarin gage, premie, tantième en reductie in belastingen waren verdisconteerd en deze cheques ook plichtmatig in vreemde valuta te hebben geïnd, begreep ik, dat er uiteindelijk ook van mijn zijde iets moest worden gedaan en dat de liefde nooit van één kant mag komen.

Weshalve ik den stuurmansleerling naar het Hoofdkantoor zond om te vragen, wat er loos was. Behalve de aanbieding van een goud horloge met ketting en een enveloppe met inhoud (welke hij namens mij goedgekeurd toestemde te toucheren), bleek men mijn opinie te willen polsen over de opening eener nieuwe lijn.

Waarop ik eenige dagen later op kunst-drukpapier de volgende regelen per koerier op het Hoofdkantoor liet bezorgen:

*De opening eener nieuwe lijn,  
dat vinden wij allen erg fijn.  
Meldt ons slechts hoe en waar;  
de rest spelen wij heel spoedig klaar  
en verzekeren U zonder veel pijn,  
dat alles gauw voor elkaar zal zijn.*

w.g.

De prettige sfeer, welke wordt geschapen door gebruik van poëzie in de correspondentie met een Reederij, kan dermate de samenwerking bevorderen, dat ik een iegelijk kan aanbevelen het eens te probeeren.

Na een aanvraag voor het schip te hebben ingediend van eenige lijntoestellen, lijntrekkers, lijnbahen en lijnzaadolie, konden wij zee kiezen, om goed uitgerust de nieuwe lijn te openen.

Eenige kisten kralen, knipmessen, zakspiegels e.d. waren aan boord voor ruilhandel; boeken over warenkennis, slavenhandel, wetsontduiking, enz. sierden de boekenrekken. Een flinke ballast was ingenomen, bestaande uit dienstreglementen, looporders, A.V.T.'s enz., terwijl ook het instrumentarium niet was vergeten en men de nieuwste snuffjes op het gebied van pijnbanken, zandglazen en luie stoelen had verstrekt.

Met vliegende vaandels, slaande trommels, wapperende vlaggen en massief rookende schoorsteen vond het vertrek plaats, waarbij aan de kade een speciaal Hoofdkantoor-Zangkoor van roodharigen in witte costuums met blauw aangelopen aangelaten een „Lied van de Lijn” zong, hetwelk door ons ontroerd werd aangehoord. Eenige snikkende Directie-leden boden bloemen aan, waarbij Chefs van Dienst als slippendragers fungeerden.

Het was een onvergetelijk moment.

Des namiddags na de snert keerden wij in de afvaarthaven terug, daar vergeten was ons mede te deelen, waarop de nieuwe lijn geopend moest worden.

Onze varende collega's en zeker zij niet alleen, zullen de laatste maanden wel met een soort van vertwijfeling alle Circulaires en Mededeelingen hebben gelezen, die geldzaken betroffen, of het nu delegatie-bepalingen, dan wel voorschotregelingen of oorlogsbelasting aanging. Want nog nooit is het U allen zoo lastig gemaakt met ingewikkelde voorschriften voor het delegeren naar Nederland, voor het betalen van voorschotten aan de familie op Java en bij het sluiten van delegaties naar Australië. Er zal wel eens een hartig woordje zijn gevallen na het doorlezen van zoo'n ongezellige circulaire en algemeen zal wel gekankerd zijn op de moeilijkheden, waarmede de zeeman door „den wal” wordt geplaagd. Zeker speelde hierbij ook een groote rol, dat men vaak niet begreep waarom het allemaal zoo moeilijk gemaakt moest worden en men vroeg zich af of het niet een beetje eenvoudiger had gekund. Het is speciaal hierom, dat wij ons tot het schrijven zetten van een artikeltje om de achtergrond van de huidige ingewikkelde bepalingen eenigszins te belichten en op de problemen te duiden, die aan de voorschriften ten grondslag liggen.

Wij zouden dan willen beginnen met de mededeeling, dat wij het U graag wat gemakkelijker hadden gemaakt en veel liever niet een heele serie belemmerende bepalingen hadden uitgegeven voor het delegeren naar Nederland bijvoorbeeld. Om het maar ronduit te zeggen, het had ons een heele massa werk bespaard, want U begrijpt dat het naleven en het verzorgen van de huidige monetaire en fiscale voorschriften, een aantal menschen opeischt, dat wij zoo goed hadden kunnen gebruiken om onze eigen administratie weer zoo spoedig mogelijk op de been te helpen.

De Overheid acht de verschillende voorschriften echter noodzakelijk en wij zullen nu eens diverse — momenteel veel gebruikte — begrippen, als „geld”, „blokkeering”, „bevriezen”, „inflatie” enz. oppervlakkig met U behandelen en nagaan wat de Overheid wel tot de huidige ingewikkelde regelingen heeft gedreven. Wij weten dat al deze voorschriften ons geld betreffen, maar wat is „geld” nu eigenlijk?

Men gebruikt *geld* als ruilmiddel om daarmede nu of later goederen of diensten te koopen — in ieder geval ontleent het zijn beteekenis aan de *koopkracht* welke het bezit. U zult nu vragen: Waarom heeft het koopkracht? Wel, omdat de Overheid het tot wettig betaalmiddel heeft verklaard en het in betaling neemt voor door haar bewezen diensten (spoorkaartje, postzegels, belastingen e.d.). U begrijpt dat dit alleen niet voldoende is en dat er ook in normale tijden heel wat meer komt kijken om de koopkracht van het geld op een gelijk niveau te handhaven. U merkte evenwel van deze „geld-politiek” niet veel en dat

was een goed teeken, want dit beduidde dat de zaak gezond was en dat U, zonder daar verder over na te denken, vertrouwen in het ruilmiddel kon stellen.

Helaas heeft de oorlog een dergelijk chaotischen toestand geschapen, dat drastische maatregelen noodig zijn om het „ontspoorde” geld weer in de juiste banen te leiden.

Wat is er nu eigenlijk fout met het geld? zult U vragen en heel in het kort kunnen wij zeggen: Er is te veel van! Merkwaaardig, dat er te veel geld kan zijn; daarvan heeft U stellig nog nooit last gehad! En toch is het zoo! Want een van de eerste beginselen van een gezonde geldpolitiek is, dat er een zeker evenwicht gehandhaafd moet zijn tusschen de hoeveelheid geld en de beschikbare hoeveelheid goederen en U begrijpt, dat dit evenwicht in den oorlog leelijk in de verdrukking is geraakt. Eenerzijds is er steeds meer geld in omloop gebracht o.m. om de grootere hoeveelheid werkers, voornamelijk in de oorlogsindustrieën uit te betalen en anderzijds nam de hoeveelheid goederen steeds af. Met het geld is het nu al precies hetzelfde als met een gewoon handelsgoed: een artikel waarin een groot aanbod is, maar waarnaar de vraag gering is, zal in waarde dalen.

Door die steeds grooter wordende hoeveelheid geld en die steeds kleiner wordende goederen-hoeveelheid is het geld dan ook al aardig in waarde gedaald en het zou nog steeds verder in waarde dalen indien de Overheid daar geen stokje voor zou steken.

In Nederland is gedurende de Duitse bezetting een strenge *prijzbewaking* geweest, hetgeen inhield, dat alle winkeliers verplicht waren hun artikelen tegen een vastgestelden prijs te verkoopen. Na de bevrijding heeft de Regering in Nederland door een drastische geldzuivering, d.w.z. *blokkeering* van groote bedragen van het in omloop zijnde geld, de hoeveelheid „vrij” geld verminderd en wij mogen als natie zeker trotsch zijn op de wijze waarop Minister Lieftinck die geldzuivering heeft uitgevoerd. Ook in het buitenland heeft men daarover niets dan lof.

Thans is de Regering in Nederland uiterst voorzichtig met het vergrooten van de hoeveelheid geld. Het vrijmaken van het geblokkeerde geld geschiedt alleen in de uiterste noodzaak en men tracht dit zooveel mogelijk parallel te doen loopen met de toeneming van het goederenaanbod.

In Nederlandsch-Indië heeft de Regering met nog grootere moeilijkheden te kampen dan in Nederland. U ondervindt dit ongetwijfeld aan den lijve, dat het hier — met alle respect voor het reeds bereikte — nog steeds geen botertje tot den boom is. En dit kan ook moeilijk anders. In Nederland had men tenminste direct verschillende Regeerings- en particuliere organisaties, (vergeet niet dat Amsterdam jarenlang een der belangrijkste internationale geldmarkten was) bij de hand om met een grooten staf van geschoold personeel de noodzakelijke maatregelen te nemen. In Indië moest echter in een totaal ontworpen huishouding, door een handjevol menschen, allengs aangevuld door krachten uit het moederland, letterlijk alles van den grond af worden opgebouwd.

Hoewel wij eenigszins van ons onderwerp afdwalen, willen we toch even terloops memoreeren, dat het ontzaglijk moeilijk is om in den tegenwoordigen chaotischen toestand direct de juiste maatregelen te treffen, zoodat dikwijls al spoedig wijzigingen en aanvullingen moeten volgen, hetgeen het voor den leek er niet genmakkelijker op maakt.

Om nu op het geldvraagstuk terug te komen: ook in Indië is het grootste probleem de schaarschte aan goederen waaraan het in omloop zijnde geld, dat tegenover deze goederen staat, moet worden aangepast.

Ook hier dus de groote zorg voor de Regering om *inflatie* te voorkomen. „Inflatie”, een begrip, waarvan U allen wel gehoord heeft, waarover talrijke boeken zijn geschreven en hetwelk thans als een dreigend spook over de geheele wereld — zelfs in het rijke Amerika — rondwaart.

Inflatie, het hellend vlak van een steeds grooter wordende wanverhouding tusschen geldcirculatie en beschikbare goederen, waardoor de vicieuze cirkel ontstaat van hogere prijzen — hogere loonen — hogere prijzen enz.

U begrijpt dat drastische maatregelen noodig zijn om aan dezen ongezonnen toestand een einde te maken.

Om de koopkracht van de oude banksaldi te immobiliseeren, d.w.z. om inflatie tegen te gaan, heeft men een *Bevriezingsbesluit* geslagen, waardoor dezealdi voorloopig bevroren zijn, m.a.w. men mag over dezealdi niet beschikken, terwijl ook de afdoening van oude vorderingen en schulden is opgeschort. Deze koopkracht is dus voorloopig geblokkeerd.

Ook het vooroorlogische bankpapier geeft momenteel weinig last omdat bankbiljetten boven de vijf gulden geen wettig betaalmiddel meer zijn; weliswaar kunnen de grootere coupures bij de banken worden gestort, doch men ontvangt de tegenwaarde niet in gangbaar geld, maar dit wordt op rekening geschreven en is dus voorloopig eveneens geblokkeerd.

Hoe men t.z.t. tot vrijmaking, of zooals men dit noemt, tot *deblokkeering* zal overgaan, zullen wij moeten afwachten; gemakkelijk zal dit niet gaan en in Nederland geeft juist deze deblokkeering de grootste moeilijkheden en ondervindt vrij veel critiek.

Wij willen U niet bang maken, maar wij mogen toch niet verzwijgen, dat men in Holland er naar streeft om een gedeelte van de geblokkeerde koopkracht „weg te belasten”. Men kent daar een vermogensaanwasbelasting en een vermogensheffing in eens, welke beide belastingen de groote Staatsschuld moeten doen verminderen en tevens een teveel aan bestaande koopkracht zullen moeten wegwerken.

Voor het oogenblik dreigt het inflatiegevaar in Indië dus alleen van de zijde van het nieuwe geld en van de nog in omloop zijnde Jap. guldens, en de Regering heeft haar handen vol om dit gevaar te keeren.

Buiten Java en Sumatra heeft men, wat het nieuwe geld betreft geen beperkende bepalingen en worden de salarissen, gages en loonen alweer vol uitbetaald omdat het economisch leven en de kringloop van het geld daar weer min of meer normaal is. Het prijsniveau zal zich moeten aanpassen aan de verhouding tusschen de hoeveelheid geld en de hoeveelheid goederen. Een strenge prijscontrole zal er echter voor moeten waken, dat men niet in de eerder genoemden vicieuze cirkel terecht komt.

Op Java en Sumatra is het economisch leven nog lang niet normaal. Huishuren worden nog niet betaald (*in Bandoeng sedert 1 Juli. — Red.*) gas, licht en water evenmin. Zou men nu de menschen hun volle salaris uitbetalen, dan zou er te veel koopkracht op de markt komen en zou daardoor onvermijdelijk een verdere stimulans tot prijsstijging ontstaan. Het is zonder deze stimulans al bar genoeg met de prijzen, niet waar? Strenge prijsbewakingsbepalingen en meer goederen zullen het evenwicht moeten herstellen en hopelijk het prijspeil op een lager niveau moeten terugbrengen. Is het nog noodig U er op te wijzen, dat de politiek van „krap” geld in Uw belang is, omdat men op deze wijze de prijzen in de hand hoopt te houden, m.a.w. dat veel geld onder de menschen onherroepelijk tot verdere prijsstijging zou leiden?

Dat tenslotte het niet uitbetalen van een gedeelte van de salarissen een verschuiving van de moeilijkheden beteekent, spreekt voor zichzelf. Immers, een gespaarde koopkracht zal tenslotte op de een of andere wijze gedeblokkeerd moeten worden. Maar voor het oogenblik is het verschuiven naar later al een groot voordeel.

Wij zullen het voor dezen keer hierbij laten en hopen U in een volgend artikel iets over deviezen en de daarmee samenhangende delegatie-regelingen te vertellen.

— HARINCK.

1 Juli 1946 was een buitengewoon belangrijke dag voor den Rotterdamschen Lloyd, immers, het 21.000 ton motorschip, bouwnummer 214, gleed dien dag als de „Willem Ruys” van de helling der Kon. Mij. „De Schelde”. De doopplechtigheid werd verricht door Mevr. E. E. Ruys-van Houten, weduwe van den Heer Willem Ruys Bzn, die op 15 Augustus 1942 door den Duitschen bezetter als gijzelaar werd gefusilleerd.

Met dezen, voor den Lloyd zoo historischen naam, „heeft de huidige Directie de nagedachtenis willen eeren van één harer Directeuren die zijn leven heeft gelaten voor het Vaderland en den Lloyd en wiens heengaan door het geheele personeel van de Maatschappij diep betreurd wordt.”

In het Handelsblad lezen wij dat de „Queen Mary”, welk schip momenteel te Southampton weer van troepenschip tot passagiersschip wordt herbouwd, in September weder in de vaart zal worden genomen. De passageprijzen zullen ongeveer 160% van de vooroorlogsche bedragen en het schip zal ongeveer 2400 passagiers kunnen vervoeren.

Het Handelsblad meldt eveneens, dat de nieuwe „Modjokerto” van den Rotterdamschen Lloyd op 27 Juni van een der hellingen van de Caledon Shipbuilding & Engineering Co. te Dundee te water is gelaten. Oorspronkelijk deel uitmakende van het Britsche aanbouwprogramma, kon de Lloyd het schip door tusschenkomst van het Nederlandsche Ministerie van Scheepvaart van de B.M.W.T. overnemen en het verder laten afbouwen.

Tegen het einde van het jaar denkt de Lloyd het schip, dat een draagvermogen heeft van 11.600 ton en een dienstvaart van 15 mijl, in dienst te kunnen stellen. De „Modjokerto” kan 32 passagiers vervoeren.

In enkele Europeesche bladen lezen wij over een „nieuwe vinding” op het gebied van voortstuwing van schepen.

Bij de proeftochten van een landingcraft van 900 ton, kon men als het ware „lezen en schrijven” met het schip. Volle kracht varende, 14,5 mijl, zette men de voortstuwer op Volle Kracht Achteruit; het schip lag in minder dan de helft van zijn lengte stil! Bij het meer en ontmeeren zijn geen sleepbooten noodig, aangezien het vaartuig zich als een krab dwarsuit kan bewegen, zonder daarbij één meter voor- of achteruit te gaan. Alle manoeuvres zijn van de brug uit te voeren.

Het systeem berust op een z.g. cycloïdale voortstuwer, ontwikkeld door Kirsten te Seattle (Staat Washington) U.S.A. In plaats van normale schroeven bestaat de voortstuwer uit twee platte, horizontale schijven aan weerszijden van de kielplaat, waarop gemonteerd zijn zes holle, vertikale, goetvormige bladen die zoowel d.m.v. de schijf, als ieder afzonderlijk kunnen draaien. (*Lijkt verdacht veel op Voigt-Schneider! — Red.*)

Over de machines zelf en de overbrenging hebben wij helaas nog niets kunnen vinden.

Dat de oude toestanden langzamerhand terugkeeren, blijkt uit de aankomst te Tandjong Priok op 11 Juli van de eerste veeboot van Bali, de „Thedens”.

Het schip had 250 sappies, 200 varkens en vele manden met kippen en eenden aan boord.

De Marine Voorlichtingsdienst meldt dat het in de bedoeling ligt eerstdaags te beginnen met de Stuurlieden- en Machinistenexamens. Zoowel de samenstelling van de examencommissies als de datum waarop de examens aanvangen, worden nader bekend gemaakt.

*Promoties.*

Tot ons genoeg kunnen wij — onder aanbieding van onze gelukwensen! — hier nog een tweetal promoties bekendmaken, welke ons pas na het ter perse gaan van het vorige nummer bereikten.

*Civiele Dienst.*

Per 1 Juli 1946 bevorderd van ren Hofmeester tot Adjunct Administrateur: *G. J. v. d. Tang*; van 2den tot ren Hofmeester: *E. Dillon*.

*Voor ons personeel te Batavia.*

Het hoofd van den Medischen Dienst verzoekt ons het volgende te willen bekendmaken:

**SPREEKUREN MEDISCHE DIENST.**

Noordwijk 13 (1e verdieping), *Dr. F. Weijnen*: dagel. van 9—10 v.m. en volgens afspraak (niet op Zon- en feestdagen);

NISO-kliniek, Logeergebouw K.P.M., Molenvliet West 14, *Dr. C. W. Lumkeman*: dagel. van 9—11 v.m. en van 4—5 n.m. (niet op Zaterdagmiddag en Zon- en feestdagen);

Havenpolikliniek te Tandjong Priok, 1e haven, *Dr. C. A. Adamse*: dagel. van 8—10 v.m. (behalve 's Zondags).

*Eigendommen K.P.M. personeel te Singapore.*

Nadat ons vorige nummer reeds was gezet, ontvingen wij een brief van den Agent N.I.S.O. te Singapore, met de mededeeling, dat op zijn verzoek, om ook na den 28sten April (Zie „De Uitlaat” No. 22 ddo. 28 Mei) nog claims te mogen indienen, nog geen antwoord was ontvangen. De Heer Stroobach vermoedt echter wel, dat de termijn nog open zal blijven.

De autorisatie als bedoeld in ons nummer 22 zal als volgt moeten luiden:

„I, the undersigned hereby give the Royal Packet „Navigation Co., also called K.P.M. at Singapore, full „power and authority to make all claims and demands „that may be necessary on my behalf to recover compensation, damages or rewards of any nature in respect of „any property of whatsoever nature belonging to me or „in my custody or care which may have been lost or „destroyed by the war or before, during or after the „Japanese occupation or may have been captured by the „enemy.  
„And to give full and effectual receipts and discharges „for the payments of all moneys or things in respect „thereof.  
„And I authorize my attorney to substitute or appoint in „its place any person, persons, firm or corporation to act „in its place.”

(signed) .....

(date) .....

*Waar? . . . en Wie?*

*Correcties en aanvullingen.*

De voorletter van den Heer *Iken*, Chef van de Afdeeling Magazijn van Gedruken, is *W. i.p.v. J.*

Voorts ontbraken nog in onze opgave van

de diensten van het Hoofdkantoor:

Brandstoffen en water: *G. A. Steketee*

Geneeskundige Dienst: *Dr. F. Weijnen*.

Nautisch Instituut: *J. B. A. Jagt*.

Steenkolen Mij. „Parapattan”: *Ir. H. Th. Bakker*.

Tenslotte is de Heer *H. Harinck* ddo. 16 Juli j.l. per Skymaster naar Holland vertrokken voor eenige maanden verlof.



## Uit de groote Oost

Het hierna volgende werd ontleend aan het reisrapport van den Gezagsvoerder van het m.s. „Seroei”.

„Kwamen ten 9.25 van 15.6.1946 ter reede Tepa ten anker.

Dadelijk na aankomst begaf ik mij aan den wal om eens te zien hoe het er op deze ver afgelegen eilanden uitziet. Bij mijn komst werd ik op zeer plechtige en indrukwekkende manier ontvangen. De bevolking stond aan het strand opgesteld, in 2 groepen, met de kinderen voorop en begonnen onmiddellijk plechtig het Wilhelmus te zingen, gevolgd door een welkomstlied.

De ellende op dit eiland is wel heel erg. Overall waar wij liepen vroeg men om medicijnen en ook of er een dokter aan boord was. De bevolking zag er vermagerd uit en velen hadden groote zweren en ontstoken oogen. Wij spraken de bevolking zooveel mogelijk moed in en beloofden de autoriteiten over hun toestand in te lichten.

De bevolking van Tepa heeft wel zeer veel van de Japanners te lijden gehad. Ongeveer 1800 man waren door den Jap gedood; van een kampong van 600 man, waren er nog maar 11 over. Alle woningen waren zwaar beschadigd en de rij goedangs was totaal verdwenen....”

„De ontvangst, die ons te Kisar bereid was, was enorm. Terwijl de Kisareesche koelies hard werkten en angstvallig waakten dat er niets van de lading verloren ging, werden wij aan den wal ontvangen door fluitorkesten en dansgroepen, die oude volksdansen ten beste gaven. Uit alles bleek hoe de bevolking het waardeerde, dat er weer

No. 28 ♦ 6 AUGUSTUS 1946

## Sociale zekerheid

Als wij eens een lijst zouden samenstellen van de verschillende vragen, welke ons gesteld worden door vele leden van ons Personeel en wij zouden deze, echt op z'n Amerikaansch, classificeeren in verschillende rubrieken, dan zouden wij zonder twijfel kunnen zeggen dat het overgrote gedeelte van deze vragen luidt:

„Wat komt er van ons pensioen terecht? Zullen wij straks na het verlaten van den K.P.M.-dienst voldoende inkomsten genieten om onze kinderen een goede opvoeding te geven?”

Deze vragen richten zich alle op de toekomst; het verleden heeft gelukkig grootendeels afgedaan en de gedachten aan de zorg voor vrouw en kinderen en de studie van deze laatste, steken ver uit boven alle andere problemen van het heden en verleden en daarom is het goed even hierbij stil te staan.

Het is meer dan logisch, dat wij na een oorlog als deze, na de verschrikkelijke en langdurige *onzekerheid*, waarin wij hebben moeten leven en werken, nu het tegenovergestelde wenschen: *zekerheid* en *rust*. Wij zijn gedurende de laatste zes oorlogsjaren niet alleen een half dozijn jaren ouder geworden, doch hetgeen wij hebben meegemaakt is van dusdanigen omvang en ernst geweest, dat wij dit niet zonder meer kunnen vergeten en ons met angst en beven afvragen of de komende jaren evenveel onzekerheid met zich zullen medebrengen als de voorafgaande. Wij staan dichter bij ons pensioen, de koopkracht van het geld is sterk verminderd en op ons drukt een zwaardere zorg voor het gezin. Het is daarom begrijpelijk, dat zich als een vraag van de eerste orde bij ons nestelt:

„Wie geeft ons bestaanszekerheid, nadat wij moeten ophouden met werken? Is dit iets waarvoor *wijzelf* moeten zorgen of zal onze werkgever dit doen? Of is dit wellicht een Overheids-aangelegenheid?”

een normale verbinding met de buitenwereld was. De komst van het schip werd door de bevolking, die reeds maandenlang van bladeren en boomschors had geleefd, een waar feest, dat voortduurde tot het vertrek van het schip.”

## Het m.s. „Van Heutsz”

Ten vervolge op het bericht in „De Uitlaat” van 9 Juli, kunnen wij onzen lezers thans mededeelen dat het m.s. „Van Heutsz” op eigen kracht van Singapore naar Hongkong is opgestoomd, omdat de dokstaking in de eerst genoemde haven nog voortduurde. Het schip is op 16 dezer aangekomen en zou den dag daarop in het droogdok worden opgenomen.

## Bladvulling

Na vertrek uit de haven moest het schip nog even op de buitenreede ten anker en met donderend geraas liep de ketting uit....

Een der passagieressen, die het lawaai eigenlijk maar half vond, stapte kordaat op den stuurman, die van den bak kwam, toe en vroeg op geprikkelden toon:

„Wat was dat voor lawaai?”

Voorkomend antwoordde de stuurman: „Dat was het anker dat viel, Mevrouw; wij....”

Zonder zich te bekommeren om des stuurman's bedoeling voor een nadere explicatie, viel zij hem in de rede:

„Dat dacht ik wel; het ding hing er daarnet al zoo slordig bij”.

(Historisch)

Dit zijn uiterst moeilijke vragen waarop wij geen antwoord kunnen geven. Zooals wij reeds vroeger hebben vermeld, zijn de uitkeeringen van de door de K.P.M. gestichte fondsen veilig. Op welke wijze tegemoet kan worden gekomen aan de mindere koopkracht van het geld, en of dit zal kunnen geschieden, staat echter allerminst vast. Wij willen daarom hieronder alleen trachten een overzicht te geven van wat terzake in het Nederlandsche volk leeft, zooals wij dit uit verschillende publicaties hebben kunnen constateeren.

Laten wij beginnen met te zeggen, dat velen van de vragers wellicht meer beïnvloed zijn door Engelsche en Amerikaansche ideeën, dan door de sociale evolutie van de laatste tientallen jaren in het Moederland. Iedereen heeft wel eens gehoord van het Beveridge plan, van de Health Service Bill en van de National Insurance Bill, welke alle drie ontworpen zijn door onze burea's aan de overzijde van de Noordzee. Velen van onze lezers zullen ook wel eens gehoord hebben van de spottenderwijs genoemde „Ham and Eggers” van den Staat California. Al deze plannen komen van dezelfde grondgedachte, nl. de sociale zekerheid na volbrachten, goeden arbeid.

Hoe is het nu in Nederland zelf gesteld?

Met een zekere trots kunnen wij zeggen, dat Nederland in vele opzichten zeer vooruitstrevend is geweest op het gebied van sociale voorzieningen. Oorspronkelijk hadden deze maatregelen ten doel het *beschermen* van den arbeider tegen een werkgever, die zijn sociale verplichtingen niet nakwam; een *verdedigingsmiddel* dus. De Ongevallen-wet, Arbeidswet en andere zijn daarvan voorbeelden.

Gaandeweg heeft zich een andere meening bij ons volk op den voorgrond gedrongen. Eensdeels ontwikkelde zich bij den werkgever meer gevoel voor sociale verplichtingen, maar aan den anderen kant kan niet worden ontveinsd, dat door de meestentijds succesvolle „verdediging” de werknemer zich hoe langer hoe meer bewust voelde van een zekere *eigen* kracht, welke ontplooid kon worden en waardoor zekerheid door *eigen* doen kon worden bereikt. Men berustte niet meer in het zich laten leiden door anderen;



veel liever zorgde men voor zichzelf, dan afhankelijk te moeten zijn van „goede gaven” en „eenheidsbesteding”. Al lang had de meening postgevat, dat het heel wat meer waard is om jarenlang te werken en te zwoegen en daardoor een eigen huis, een eigen haard er op na te kunnen houden, dan om iedere maand met de hand omhoog te staan en af te wachten tot hoever die gevuld zal worden. Individualisten als wij zijn, ligt dit wel voor de hand.

Het is dan ook geen wonder, dat de gedachtengang zich meer en meer richtte op minder bemoeiingen van de Overheid op dit gebied en dat men de oplossing van het vraagstuk „Sociale Zekerheid” ging zoeken in een samenwerking tusschen bedrijfsleiding en het personeel en in eigen kracht. De wetgeving in de twintiger jaren uitte zich dan ook in den aanvang in gelijkgerechtigdheid, maar aan het einde van die periode zien wij dat het zwaartepunt meer en meer verlegd wordt naar de bedrijfsverenigingen en de Overheidszorg op den achtergrond geraakt.

Maar ook in Nederland hebben wij „Beveridge” plannen, nl. die van de bekende Commissie van Rijn en het nog verder gaande plan van „van Schouwenburg”, waarbij de uitvoering volledig in handen van de Overheid wordt gelegd.

Het merkwaardige van den tegenwoordigen gedachtengang in Nederland is, dat beide plannen veel kritiek hebben ontmoet en dat er dus blijkbaar in het Nederlandsche volk lang niet zulk een verlangen naar Overheids-maatregelen bestaat, als de ontwerpers hadden gedacht. Dit is o.m. tot uiting gekomen in de Congressen voor sociale Verzekering, welke momenteel in Nederland worden gehouden en waarop tot dusverre bepleit werd om de uitvoering van een deel van de verzekeringen te leggen bij een organisatie van werkgevers en werknemers.

„Sociale Zekerheid” is en blijft evenwel de hoofdschotel. Inmiddels heeft een derde Congres te Amsterdam plaats gehad en het wordt, nadat tientallen deskundigen op dit gebied en ook de partijen hun stem hebben doen hooren, hoe langer hoe duidelijker, dat men niet alleen voor een technisch vraagstuk van grooten omvang staat, maar tevens midden in een evolutie van gedachten, waarin het laatste woord nog lang niet is gezegd.

— W.

Onder Ons —

met de Redactie

TWEEMAAL 28

Tot onze spijt is er een belangrijke drukfout in de aflevering van 23 Juli geslopen. Insteede van No. 27 werd op iedere pagina No. 28 gedrukt; vanzelfsprekend komen wij nog eens met een nummer 28 uit, maar ditmaal het werkelijke No. 28 !

En nu wij het toch over den drukfouten-duivel hebben: dit sinjeur heeft ons nog een poets gebakken; de datum onderaan den overdruk uit „De Uitlaat” no. 26 (de journalen van Abel Tasman en Kapt. Eleveld, de krantenknipsels, etc. moet zijn 9 Juli i.p.v. 9 Juni.

#### ANONIEME STUKKEN

Eenigen tijd geleden ontvingen wij een getypten doorslag van een soortement resolutie, welke bovenop de aanduiding „Juni 1946” droeg, terwijl onderaan de woorden prijken: „Scheeps Officieren te Makassar”. Namen of een handtekening kwamen hierop niet voor. Hoewel geen verzoek voor plaatsing in „De Uitlaat” was bijgevoegd, was dit kennelijk wel de bedoeling, aangezien de enveloppe heel juist aan de Redactie was gericht.

Er bestaan twee mogelijkheden: Of de inzenders weten niet, dat niet-ondertekende stukken nimmer geplaatst worden zolang de Redactie niet weet wie de inzenders zijn, of de inzenders willen anoniem blijven.

Het eerste nemen wij aan en kunnen daarom

niet anders doen dan hopen, dat deze regelen nog eens onder oogen zullen komen van de onbekende medewerkers.

Hetzelfde geldt voor een ingezonden gedicht waarvan wij eveneens de herkomst niet kennen.

#### NIEUWE LASCHMETHODEN

In een aflevering van het bekende Amerikaanse maandblad „Fortune” vonden wij een belangwekkende verhandeling over nieuwe laschmethoden. Wij hebben dit artikel op stencil laten zetten en kunnen een honderdtal exemplaren onder onze lezers verspreiden. Een ieder die geïnteresseerd is in dit artikel, wordt verzocht naam en adres bij de Redactie op te geven; voor spoedige toezending zal onzerzijds worden zorggedragen.

#### DE RANGLIJSTEN

Bij de samenstelling van de Ranglijsten van het Nautisch Varend Personeel hebben wij een fout begaan; bij de 4de Stuurlieden hebben wij doorge nummerd alhoewel de nummers nog niet vaststaan, omdat deze nog niet bepaald zijn.

Wij verzoeken belanghebbenden om de nummers 26 t/m 71 weg te denken en dit gedeelte als een naamlijst te beschouwen.

#### Toezending van „De Uitlaat”

Wederom ontvingen wij een zending in Holland herdrukte nummers van ons blad. De nos. 6 t/m 9 werden samengevoegd in een „Februari-aflevering”, terwijl nos. 10 t/m 13 in een „Maart-nummer” voorkomen.

Wij willen er hier nogmaals de aandacht op vestigen, dat alleen zij, die ons naam en adres opgaven, voor individuele toezending van bovenvermelde afleveringen alsmede van de te verschijnen nummers van „De Uitlaat” in aanmerking komen.

— Red.

#### Gezagvoerder S. F. J. Rohr

Wij ontvingen het navolgende ter plaatsing:

Makassar, 28 Juni 1946.

Hedenmorgen vertrok van Makassar, met bestemming Europa, via Batavia, onze collega S. F. J. Rohr. Bij het vertrek van Rohr willen wij hem namens alle collega's nog gaarne d.m.v. „De Uitlaat” een hartelijk vaarwel toeroepen Met onze beste wenschen.

Nam men van Rohr een schip over, dan was alles steeds „up to date” en keurig in orde. Voor iedereen stond Rohr, die zich steeds bescheiden op den achtergrond hield, altijd met raad en daad klaar. Rohr heeft door de omstandigheden in zijn loopbaan niet geboft. Als 100% verknocht Paketvaart-man was hij blij met zijn boek „Een halve Eeuw Paketvaart” en wij willen daarom de Redactie van „De Uitlaat” verzoeken om dezen man, dezen zoo bij uitstek bekwaamen en ijverigen Gezagvoerder en Paketvaartman, tijdens zijn pensioen ons orgaan te blijven toezenden, overtuigd zijnde dat hij dit zeer op prijs zal stellen.

Wij wenschen onzen besten Rohr in Europa alle goeds en veel geluk toe.

w.g. R. D. Wastervaal, D. J. Koolhaas Revers.

Wij hebben dit bericht aangehouden, totdat wij zekerheid hadden van het vertrek van den Heer Rohr uit Indië; hij is op Zondag 4 Augustus als „staff-captain” per m.s. „Tegelberg” naar Nederland vertrokken.

Vanzelfsprekend zullen wij den Heer Rohr op de distributielijst in Europa plaatsen.

— Red.

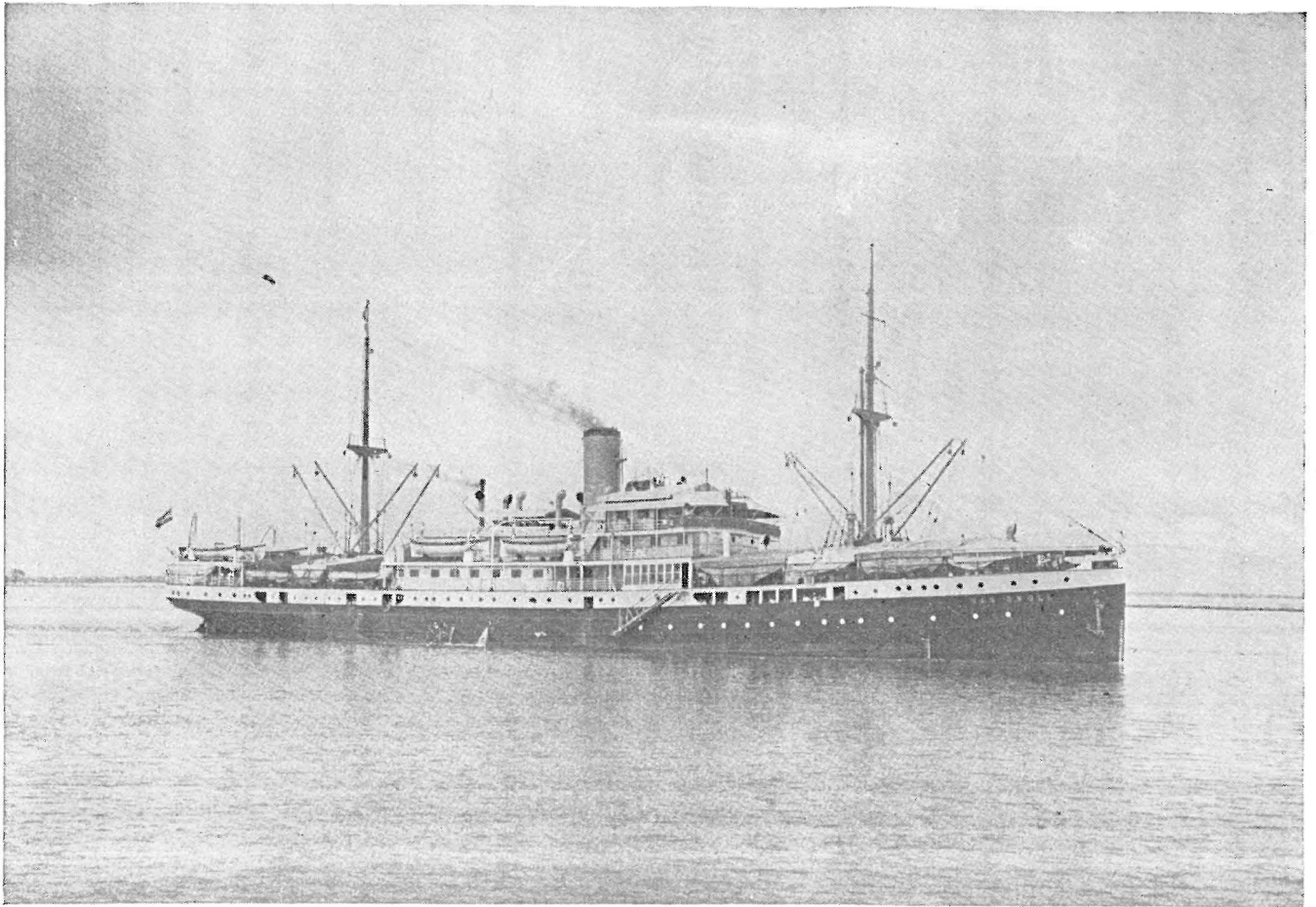


Foto Marvo

„WIJ MOETEN VERGETEN....”

„Namens den Raad van Bestuur, namens de Directie en namens het geheele Personeel van de Maatschappij, dat vandaag niet aanwezig kan zijn, heet ik U allen, alseersten van de blokkadebrekers, van harte welkom, waarbij ik uitdrukkelijk wil memoreeren, dat de woorden welke ik ga spreken, in gelijke mate gelden voor de Kapiteins en bemanningen van de andere vijf schepen, welke nog onderweg zijn.

„Wij hebben met U medegeleefd, doordat wij, door de houding van een zekere groep mensen in Australië, in moeilijkheden zijn geraakt, maar beseffen volkomen dat de grootste moeilijkheden door U, Kapiteins en Officieren van de schepen, zijn gedragen.

„Wij moeten evenwel vergeten wat er den laatsten tijd in Australië heeft plaats gehad en daarvoor in de plaats stellen, dat wij reeds meer dan drie decennia op Australië hebben gevaren en *goed* hebben gevaren. Niet alleen is dit ten voordeele geweest van onze Maatschappij, doch de landen, die wij met elkaar in verbinding brachten, hebben daarbij *wel*gevaren. Veel heeft de K.P.M. ertoe bijgedragen dat wij elkaar gingen begrijpen en dat vriendschappelijke betrekkingen werden onderhouden. Wij denken

er dan ook niet aan, om de vaart op Australië te staken. Helaas is de tijd nog niet rijp om de regelmatige diensten te hervatten; daartoe missen wij de schepen, maar U kunt ervan verzekerd zijn, dat, evengoed als de blokkade door U werd gebroken om *eruit* te komen, wij op een later tijdstip de blokkade zullen breken om er weer *in* te komen, met het doel weer vasten voet in Australië te verkrijgen en te behouden....”

Met deze woorden heette onze President Directeur, de Heer A. F. Vas Dias, den Kapitein en Etat-Major van het s.s. „van Swoll” welkom, even nadat het schip in de eerste Binnenhaven was gemeerd. Hij schetste voorts dat het geen gemakkelijke taak zou zijn, om zoo kersversch uit Australië en onder de huidige omstandigheden, de diensten in deze gewesten te hervatten, maar was ervan overtuigd dat de waardevolle aanwinst van de vloot volledig tot haar recht zou komen.

Ook van scheepszijde was er belangstelling. Als eenige schip in de eerste Binnenhaven, verwelkomde de „Kota Nica”, zoojuist terug van haar eerste rondreis in lijn B, de blokkadebreker met haar formidabele luchtfluit, die wat toon en volume betreft niet onderdeed voor die van de „Nieuw Amsterdam”.

K.P.M.-nieuws

Op tijd en op merk!

Op Zaterdag 27 Juli om 9 uur precies vertrok het m.s. „Tosari” naar de lijn E en daarmee was

weer een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de Paketvaart ingeluid, immers, voor het eerst na December 1941 was een schip „volgens dienstregeling” vertrokken.

Aanvankelijk was het de bedoeling van de Directie om bij het vertrek aanwezig te zijn. Alhoewel

de huidige omstandigheden nog allerm minst aanleiding tot festiviteiten geven, wilde men nl. toch dit feit niet geheel ongemerkt voorbij laten gaan. Helaas is echter van een en ander niets gekomen, daar het vertrek, hetwelk op 5 uur n.m. was gesteld i.v.m. den waterstand op de bank voor Bandjermasin, tot 9 uur v.m. was vervroegd en het de Directie door de nog steeds gebrekkige vervoersgelegenheid niet mogelijk was, tijdig aan boord te zijn.

Vóórdat de trossen werden losgeworpen, sprak dhr. Wytema namens de Directie den Gezagvoerder en de Etat-Major toe, daarbij wijzende op de nieuwe periode, welke met het vertrek van de „Tosari” werd ingeluid. Hij wenschte de „Tosari” en de opvarenden een goede en voorspoedige reis toe. De Gezagvoerder, Kapt. van Groningen, dankte den spreker en verzekerde, dat zijn schip te allen tijde den naam van de K.P.M. zou hoog houden.

Om precies 9 uur ging de „Tosari”, op haar merk, van den kant: de eerste die een vaste lijn opging!

Dien middag, om 3 uur, vertrok — eveneens op tijd en op merk! — de „Kota Nica” naar Pontianak.

#### *Het jaarverslag.*

De eerste bladzijden van het jaarverslag openen met een droeve lijst van hen die gedurende de oorlogsjaren het leven lieten in dienst van de Maatschappij. Met lof wordt voorts gewaagd van de bijzondere diensten die de opvarenden in dikwijls zeer moeilijke omstandigheden hebben bewezen in de wereldworsteling. Zij hebben daarmede een belangrijke bijdrage geleverd tot de eindoverwinning. De erkenning van de verdiensten van dit korps kwam tot uiting in de talrijke hooge onderscheidingen die werden verleend.

De Raad van Bestuur uit eveneens haar bijzondere waardeering voor hen die buiten het strijdgewoel de belangen van de Maatschappij konden behartigen en besluit haar Personeels paragraaf met een beroep te doen op aller medewerking en met de verzekering dat de individuele belangen van het personeel de voortdurende aandacht hebben van Bestuur en Directie.

Over de verliezen kunnen wij kort zijn. Op 10 Mei 1940 telde de vloot 138 schepen met een gezamenlijke tonnenmaat van 323.004 BRT. Een en zestig schepen gingen verloren, tezamen metende 138.703 BRT.

Vermoedelijk zijn verloren 15 schepen met een tonneninhoud van 10.827 BRT, terwijl vermoedelijk nog te bergen zijn 12 schepen metende 14.627 BRT. Over den nieuwbouw publiceerden wij het een en ander in ons nummer 25 van den 25sten Juni 1946.

Inzake de financiële positie der Maatschappij kon over de periode 1940-1945 in het jaarverslag nog geen beeld worden gegeven, o.m. omdat de verschillende vorderingen en vergoedingen, welke nog met de Nederlandse en Nederlandsch-Indische Regeering moeten worden verrekend, nog niet of onvoldoende zijn vastgesteld.

#### *De „Fort”-schepen.*

Het charter van deze drie schepen is afgelopen en binnenkort zal bepaald worden of de Paketvaart de eigenaresse zal worden.

#### *De Australische blokkade.*

Wij konden onze ooren niet gelooven, toen de radio mededeelde, dat het drietal Brisbaneschepen op brandhout naar buiten was gevaren. Het officieele rapport van onzen Vertegenwoordiger heeft dit feit bevestigd; de „Bontekoe” had 20 ton kolen en 70 ton brandhout aan boord, de „Both” 10 ton kolen en 40 ton hout en de „Van Outhoorn” slechts 8 ton kolen en 30 ton hout. Bunkering had bij het Pile Light plaats uit de „Stagen”.

De houtsituatie was aanleiding voor een Australisch blad om in een spotprent een Nederlandsch zeeman af te beelden, die met een stuk brandhout naast Tromp — natuurlijk met een bezem in zijn hand — op de

bak van een schip stond op het oogenblik dat de trossen knapten.

#### *De „Reael”.*

Uit Japan werd bericht ontvangen, waaruit de gevolgtrekking gemaakt kan worden, dat het s.s. „Reael”, dat vanaf de capitulatie van Japan voor de U.S. Army heeft gevaren, binnenkort na dokking en een kleine onderhoudsbeurt, naar Nederlandsch-Indië zal terugkeeren en weer aan de vloot van de Paketvaart zal worden toegevoegd.

#### *Het s.s. „Plancius”.*

Na een lange Molukkenreis keerde het s.s. „Plancius” op Zondag 28 Juli te Tandjong Priok terug. Gedurende de trajecten in de Groote Oost heeft zij nooit minder dan 1500 passagiers aan boord gehad; eenmaal zelfs 2300.

Op haar laatste trajecten van Bali via Javahavens naar Priok, vervoerde de „witte boot” zelfs Bali-vee. Wie had dit tien jaar geleden kunnen denken? !...

#### *Vertegenwoordiging in Zuid-Amerika.*

De Heer H. C. de Knecht is volgens telegrafische mededeeling te Buenos-Aires teruggekeerd.

#### *Plaatsingen en verloven*

Een week nadat een aanvang werd gemaakt met de distributie van dit nummer van „De Uitlaat”, zal het één jaar geleden zijn dat de Jappen de strijdbijl hebben moeten neergooien en zich onvoorwaardelijk aan de Geallieerden hebben overgegeven. Er is bijna één jaar „vrede” voorbij; wij bevinden ons weer in Nederlandsch-Indië — zij het dan ook maar in een gedeelte — en zijn voetje voor voetje aan het terugkrabbelen naar de orde en regelmaat van weleer, want de eerste vaste lijnen zijn weer geopend.

Oppervlakkig beschouwd zouden bovenstaande regelen de veronderstelling kunnen wettigen, dat alles weer „aardig voor elkaar” is, dat wij weer met Europeesch verlof kunnen gaan en dat ons Varend Personeel eindelijk de plaatsingen zou genieten, waarop men volgens rangnummer recht meent te mogen maken. Het is verleidelijk zooiets te denken, maar het is onze plicht U uit dezen waan te helpen, omdat de moeilijkheden nog geweldig groot zijn en wij nog lang niet zijn aangekomen op de plaats waar men zou willen.

Allereerst de plaatsingen. Gedurende de oorlogsjaren hebben wij — gedwongen door de omstandigheden — als het ware de vloot in drieën moeten deelen; één deel voer vanuit Londen, een ander deel was op Britsch-Indië gebaseerd en een derde op Australië. Overplaatsingen van het eene deel naar het andere waren moeilijk en konden alleen worden uitgevoerd indien er toevallig een gelegenheid geboden werd. Bovendien verlangde een doelmatige oorlogvoering een minimum aan overplaatsingen.

En daarom kon het gebeuren, dat van een bepaalde categorie van ons Varend Personeel in het eene gebied een overvloed aanwezig was, terwijl er een schreeuwend tekort was van dienzelfden rang in een ander oorlogstooneel. Verliezen door den vijand toegebracht, afkeuringen, ziekten en plaatsingen aan den wal waren weer oorzaak dat de verhoudingen dikwijls nog ongunstiger kwamen te liggen en langzamerhand toestanden voorkwamen, welke men vóór den oorlog voor onmogelijk zou hebben gehouden. En zoo kon het gebeuren, dat in een bepaalden aangestelden rang velen op hun topage stonden, maar dat in een ander werelddeel in den daarop volgende hooger rang zulk een tekort ontstaan was, dat velen allang toe waren aan de laatste verhooging in den rang waarin zij waarnemend voeren en dus de topage hadden bereikt van een rang hóóger dan waarin zij waren aangesteld.

Deze verhoudingen zijn niet met een



pennestreek uit te wisschen, doch moeten langzamerhand „uitgroeien”. Door de drie personeelsdiensten wordt zooveel mogelijk moeite gedaan deze verschillen te nivelleeren door de plaatsingen in overeenstemming te brengen met rang en nummer, maar door vele onzekere toestanden, w.o. vooral de onzekere verbindingen, loopt een en ander niet altijd zooals men zou wenschen. Hierbij komt nog, dat — alhoewel een groot gedeelte van onze vloot op den bodem der wereld-zeeën ligt en dit zou doen vermoeden dat wij dik in ons personeel zitten — een groot gedeelte van het beschikbare personeel momenteel met verlof is, zoodat wij hier krap in onze menschen zitten en zelfs zóó krap, dat het is voorgekomen dat een schip met minder dan het reglementaire aantal naar zee is gegaan. Gelukkig is de toestand nog niet zoo, dat wij dispensatie hebben moeten vragen wat betreft de wettelijke voorschriften.

De drie personeels-chefs, t.w. P.Z., N.D. en T.D. zitten dan ook weleens met hun handen in het haar hoe aan alle verlangens — en meestal zijn het reële verlangens — tegemoet te komen. Iemand is al in twaalf jaar niet in Nederland geweest en moet noodig eens Europeesch Verlof hebben, maar zijn collega en ranggenoot heeft drie jaren onder den Jap moeten zuchten en is door hem mishandeld geworden. Hij is nog niet zoo lang terug, maar wie gaat er nu vóór? Als hij ook twaalf jaar terug is, dan zal niemand twifelen, maar hoe is het gesteld als dit tien, acht, zes jaar zou zijn? Men kan feitelijk geen grens trekken, maar men moet handelen naar billijkheid en vergelijking met anderen, maar óók naar de mogelijkheden van het oogenblik.

Er zijn er die dringende familieomstandigheden hebben, bij den een meer, bij den ander minder; er zijn er die hun verlof in Amerika, in Australië, in Indië willen doorbrengen. Er zijn er die van plan waren nog geruimen tijd hier te blijven, maar plotseling een dringend telegram krijgen. En er zijn er helaas ook bij, die zich niets bekommeren om hun collega's die eerder in aanmerking zouden moeten komen, maar die op hun „recht” staan en zich niet opzij laten dringen.

Aan de vele naar voren gebrachte wenschen en verlangens zal eerst geleidelijk aan tegemoet gekomen kunnen worden, wanneer er voldoende aflossers ter beschikking zullen zijn. Daarom moeten wij geduld oefenen tot er verlofgangers uit Europa terugkeeren.

Het wordt moeilijker en moeilijker. Wij weten nog bijna niets van de keuringen in Nederland, van hen die niet meer naar Indië willen terugkeeren, wanneer de Marine onze zoo menschen zal loslaten, hoeveel er vroegd pensioen zullen aanvragen en hoeveel er gaan overteekenen naar de Marine.

Zooals U ziet is er de groote factor van onzekerheid, welke niemand op dit oogenblik kan overzien. Wij hebben ons in dit probleem verdiept, omdat wij weten, dat het bij velen een brandende kwestie is en kunnen U met een gerust geweten verklaren, dat deze onzekerheid telkens en telkens weer, bij ieder plan dat gemaakt wordt, om den hoek komt kijken, maar dat alles in het werk wordt gesteld om het probleem zoo eerlijk mogelijk op te lossen.

Soms zijn het niet de gunstigste oplossingen maar die welke door de omstandigheden genomen moesten worden.

— W.

## De open knalpot

### Vertrouwen.

Eén dezer dagen, mijne lezers, was ik toevallig getuige van een interessant gesprek, of beter gezegd debat, gevoerd tusschen eenige oudere K.P.M.-zeevarenden aan boord van één onzer schepen. Het gesprek, dat zeer geanimeerd verliep, wellicht mede dank zij het genot van een koud glaasje gerstenat, ging aanvankelijk over koetjes en kalfjes en andere alledaagsche dingen des levens, om tenslotte te belanden op het onderwerp „Ver-

trouwen”. Eén der aanwezigen stelde namelijk de volgende vraag: „Kan en mag men menschen die men voorheen niet volledig vertrouwde, na een zeker aantal jaren en zekere bijzondere gebeurtenissen, weer zijn volledig vertrouwen schenken? En zal men niet wederom bedrogen met hen uitkomen?”

Nu zult gij mij wellicht vragen of dit wel een geschikt onderwerp is om in een blad als „De Uitlaat” te bespreken. Immers, zoo op den keper beschouwd zou het meer thuisbehooren in een periodiek voor b.v. Gevangenis Directeuren of Psychiaters. Ik geef dit gaarne toe, doch laat ik U er dan meteen bij vertellen dat deze vraag in dit geval in verband werd gebracht met de recente uitlatingen onzer K.P.M.-Directie, inzake haar wil tot het voeren van een geheel andere bedrijfspolitiek dan voorheen.

Met dat voor oogen zult U het zeker wel met mij eens zijn, dat het alleszins de moeite loont om dit onderwerp hier eens nader te bespreken. Want het begrip „vertrouwen” is iets waar men in een bedrijf als de K.P.M. zoo maar niet losjes over heen kan stappen. Vertrouwen van de jongeren aan boord in de ouderen en omgekeerd is een noodzakelijke factor, zonder welchen wij onmogelijk een schip goed kunnen laten varen. Evenzoo is het beslist noodzakelijk dat het vertrouwen van het personeel in de Directie en omgekeerd, volkomen is.

Als dit vertrouwen ontbreekt, is het voor de bestwillende Directie onmogelijk om een groot bedrijf goed te leiden.

Nu weet ik wel dat wij allen vroeger op onze beurt wel eens een enkele maal teleurgesteld zijn geworden in onze toenmalige Directie. De één meer en de ander minder. Ook dat is iets wat in geen enkele groote maatschappij of firma geheel te voorkomen is. Waar gewerkt wordt, worden nu eenmaal fouten gemaakt, dat weten wij. Men bedenke hierbij echter dat ook wij, i.c. het personeel, eveneens onze fouten en gebreken hebben. Of hebben wij nooit eens onze eigen persoonlijke belangetjes voorgetrokken bij het groote en algemeene belang der Maatschappij? Laat ons eerlijk zijn en de hand ook in eigen boezem steken. Hij die op dit gebied zonder zonden is, werpe den eersten steen. Ik zal mijzelf daar voorzichtigheidshalve echter niet aan wagen!

Welnu, wanneer wij dan terugkomen op de bovengestelde vraag, dan kan ik geen ander antwoord daarop vinden dan dat wij allen, van hoog tot laag, thans ons volle vertrouwen in de huidige Directie dienen te stellen, teneinde het haar mogelijk te maken om, ondanks alles wat zij voorheen in onze oogen verkeerd gedaan mocht hebben, thans met een geheel schoone lei opnieuw te beginnen en te toonen dat het haar ernst is in haar streven naar een eerlijke samenwerking met haar personeel.

Laat ons alle oude teleurstellingen vergeten en alleen het nieuwe zien wat voor ons ligt. En laat ons bovenal alle persoonlijke onaangenaamheden of opgedane desillusies terzijde schuiven, opdat wij tezamen met een goedwillende Directie kunnen gaan bouwen aan een nieuwe K.P.M.-organisatie, waarin straks zij die na ons komen, een eerlijk en menschwaardig bestaan mogen vinden.

— TEN HAAFF.

## Oceanografische onzin

Door de Regeering werd ons schip uitgezonden op een wetenschappelijke expeditie met als voornaamste opdrachten een onderzoek in te stellen naar het welzijn van de „Gorgonzola benito” (een Italiaansch weekdier), het secureeren van een staartster, het onderzoek der uitwerking van nevelvlekken op witte uniform, de bestudeering eener vaste opstelling van goudvischenkommen aan boord van slagschepen en de samenstelling van correctie-tabellen op zig-zag koersen in de omgeving van Schiedam. Wijders moest eenige aandacht besteed worden aan de studie der mogelijkheden aangaande suikerexport naar de Bittermeeren, het oprichten van een stoelenfabriek op den



Tafeiberg, de eventuele mogelijkheden van een dierentuin in de buurten van Kaap Leeuwin en een hydrografische opname der ankerplaatsen achter Bornholm.

In een prettige sfeer van nauwe samenwerking werkte men het voorloopige schema der expeditie om, los, af en uit. Speciale aandacht werd besteed aan de uitrusting en vele nieuwe snufjes werden toegepast, die een hoop tijdruvend werk bespaarden. Zoo werden o.a. buizen geconstrueerd waarmede het buiswater op meer wetenschappelijke wijze over dek en luiken kon worden geleid, een niet al te groote ijsbaan in de vrieskamers aangelegd, een Fransche gouvernante aangemonsterd om alles met den Franschen slag te doen, een uitgebreid zuig- en haalpijpennet op de bar aangesloten, kooien met Deutsche adelaars in het kraaiennest geplaatst om proeven te nemen in het uitbroeden van Russische eieren. (Deze proef mislukte echter. Het lag aan de eieren bewaarden de adelaars. Later echter bleken het geen adelaars te zijn geweest, doch roofgieren), kortom alles was gedaan om de efficiency tot het hoogst bereikbare peil van ge- en volmaaktheid op te voeren.

De wetenschappelijke staf bestond uit een keurbende van een dozijn savanten en andere lijdende figuren, gekozen uit een gros namen door de Hoogere- en Fröbelscholen ingezonden en geselecteerd middels blinddoek en prikken met een speid. Hieronder bevonden zich o.a. astrologen ter bestudeering van aan asthma lijdende astrale hemellichamen, piëtisten welker taak was het opkweeken van pietermannen, biologen voor het viologeren van biografen en ichtyologen ter prepareering en toebereiding van zeemeerminnen. Een uitgebreide boekerij stond den geleerden ter beschikking, waaronder werken als „The Compleat Angler”, „Triologieën over Tritons”, „As zijt gij en tot Asch zult gij wederkeeren”, „Praatjes met Paravanen”, „Morgan de Zeeroover”, e.d.

De Nautische en Technische staf bestonden uit nautici en technici, die op Nautische en Technische scholen hun opleiding genoten hadden op nautisch en technisch gebied, inclusief een spoedcursus op zeevaartkundig en werktuigkundig terrein. De geheele organisatie was dusdanig nauwgezet opgezet, dat de geleerden zich alleen met geleerd werk, de nautici zich alleen met nautica en de werktuigkundigen zich alleen met mechanica konden bemoeien.

Het vertrek van het expeditieschip vond plaats op een warmen dag in December onder het fluiten der misthoorns, stoomfluiten en leeuwerikken. De wegbrengers sleepten de losse inventaris weg, de afduwers duwden het schip af en de lijntrekkers trokken aan de lijnen; de schroeven draaiden, de loodsden lootsten, de geleerden begonnen van meet af aan te studeeren en nautici en technici deden ook het een en ander. De boot werd door kanalen gesleept, sluisen klapten open en dicht, langs de oevers gooiden men juichend petten, hooge hoeden en slaapmutsen in de lucht, totdat uiteindelijk de laatste loods tusschen de pieren over boord werd gegooid en het trotsche schip met volle kracht werkende machines en schuimend en kolkeënd schroef-, bad- en boegwater de baren begon te klieven op topsnelheid van diverse knopen per etmaal.

De vischkundigen zaten direct al met hun hengels aan de railing te visschen, eenige dauwwurmen werden gestationneerd ter bepaling van het dauwpunt, de radiotelegrafisten belastten zich met het vangen en opzetten van radiolaren, terwijl de nautici en technici zeewacht in de cocktailbar opstaken.

In de Noordzee hadden wij een eigenaardige ontmoeting met een drietal individuen in een wrak roeibootje. De eene was volgens z'n zeggen een mislukte huisschilder van illegale Joodsche afkomst, de andere een kleptomaan op het gebied van medailles en de derde een verschrompeld niet-arisch-type. Ze wilden naar Engeland, vertelden zij. Waren oorspronkelijk van plan geweest om te gaan vliegen, maar door een overhaast vertrek genoodzaakt geweest het eerste het beste vervoermiddel te baat te nemen. Na hen te hebben voorzien van levensmiddelen

bestaande uit eenige blikken gelardeerd Berlijnsch Blauw, een pakje cyaan-kali sandwiches en een paar ondergekoelde bottels Pruisisch Zuur, werd de reis vervolgd.

Elken dag werden eenige uren besteed aan het tellen van zeepaardjes die om de Zuid galoppeerden, kanaries die om de Oost vlogen, Aswrakhout dat om de Noord dreef en kwallen die aan dek rondliepen.

Herhaaldeijk kwamen wij drijvende flesschen tegen. Nu is het vinden van een flesch op zee altijd een evenement van den eersten rang en hadden wij daarom speciale flesschentrekkers in dienst, die de ingewikkelde formaliteiten op hun duimpje kenden om flesschen en kruiken te manipuleeren en zonder uiterlijk te constatareeren schade den inhoud aan een grondig onderzoek te onderwerpen. De flesschen bevatten meestentijds uitvoerige mededeelingen over onbekende en onbewoonde eilanden waar gestolen schatten lagen begraven, indertijd bijeengegaard door bekende en beruchte roovers en bandieten, zooals o.a. Quislinga, Darlanus, Laval, Mussertius, Seizing-qwatch, e.a. Van al deze oude piraten is niets meer over dan hun onuitsprekelijk bevleete namen, daar zij reeds lang op het veld van oneer zijn gebleven.

In de Middellandsche Zee (Non Mare Nostrum) werden eenige uitstapjes gemaakt naar de ruïnes van Turyn, Napels en Milaan, het Schepengerkhof van Tarente en Matapan, een fabriek te Rome waar zwarte hemden werden opgebleekt en een groote strafkolonie alwaar gedwongen onderwijs werd gegeven uit werken als „Sein Kampf” en „Unser Stropp” aan Fantastica facisti, ziekelijke en zwakhoofdige overlevenden van een odieuze en vergane Midden Europeesche Kultur. Alhoewel sommigen onzer gaarne nog wat verder het binnenland waren ingetrokken om naar de overblijfselen te gaan zien van een zekere stad — vroeger Berlijn genaamd — ontbrak daarvoor de tijd. Er was nog zooveel te doen.

Op aanwijzing van één der gevonden flesschen deden wij een tijd later een eiland aan genaamd Nip-On, dat schijnbaar vroeger vrij dicht bevolkt geweest was. De paar inwoners (afstammelingen der Banzaiers) verzekerden ons dat er doeloe doeloe inderdaad schatten waren geweest, doch dat daarna alles ver-ast was, zoo, dat heden alleen nog maar de flauwe herinneringen aan dit onheil waren overgebleven.

Intusschen werden de wetenschappelijke opgaven volgens vooropgezet plan afgewerkt. Eilanden hier en daar in kaart gebracht of geschrapt, riffen aan- en opgelopen, golfprofielen geteekend, ijsbloemen gedroogd, zee-, speel-, en wandelkaarten verbeterd, enfin teveel om op te noemen.

De eindresultaten zijn vastgelegd in eenige folianten onder het motto: „sic transit gloria Adolphus Musso”.

— A. D. Absurdum.

### *Allerhande scheepvaartnieuws*

De Holland Amerika Lijn heeft aan een Engelsche werf opdracht gegeven voor den bouw van 2 vrachtschepen van 10.000 ton elk.

Van de 17.000 ton rubber, welke door het Ned.-Indische Rubberfonds reeds zijn aangekocht, kon tot dusverre maar 8000 ton worden uitgevoerd, daar er nog steeds een tekort aan scheepsruimte is.

De „Queen Elizabeth” heeft gedurende den oorlog 800.000 man troepen vervoerd, hoofdzakelijk over den Atlantischen Oceaan, en daarbij ongeveer 1.000.000 zeemijlen afgelegd.

De oude toestanden op het gebied van passagiers-vervoer, komen langzamerhand weer terug. Zoo is het bv. weer mogelijk om op vóór-oorlogse wijze een passage te boeken van Amerika naar Europa.

Verschillende landen, die vroeger geen of practisch geen scheepvaart bezaten, zijn nu bezig een koopvaardij te stichten. Zoo heeft de China Merchant Steam Navigation Company reeds 8 Victory en 7 Liberty schepen van Amerika overgenomen voor de vaart van China via de Straits naar Britsch-Indië, Nederlandsch-Indië en Argentinië.

De toekomstige vloot van de Unie van Zuid-Afrika, welke voorloopig zal bestaan uit drie schepen van 9.000 ton met accommodatie voor 12 passagiers en een tweetal kustschepen van 3000 en 4000 ton, zal onder contrôle staan van het Departement van Spoorwegen.

Het Scheepvaart Bulletin van 1 Juni 1946 vermeldt:

Zools bekend werd van 15 September tot 1 December 1945 te Kopenhagen een Technische Maritieme Conferentie gehouden, die de voorlooper was van de Maritieme Conferentie van het Internationale Arbeidsbureau, welke van 6—30 Juni van dit jaar te Seattle (Staat Washington, U.S.A.) werd gehouden. Evenals te Kopenhagen zijn de Regeeringen, reeders en de werknemers vertegenwoordigd. Als adviseur van de reeders treedt o.m. op de

Heer C. Ruys van den Nautischen Dienst van onze Maatschappij.

De volgende punten werden o.a. ter sprake gebracht:

1. Gages, arbeidsduur aan boord, bemanningen.
2. Vacanties.
3. Logies aan boord.
4. Voeding en proviandeering.
5. Erkenning van Zeelieden-organisaties.
6. Sociale verzekering.
7. Geregeld werk.
8. Toelating, scholing en bevordering.

Hoewel te Kopenhagen aanvankelijk een minimum maandloon van £ 18.— was vastgesteld, is men hiervan teruggekomen en is het bedrag nader bepaald op £ 16.—. verder nieuws ontbreekt ons nog.

### *Bladvulling*

Geen blad is vol zonder bladvulling.

(De Stem van Nederland.)

No. 29 ♦ 20 Augustus 1946

## SECRETARIE VAN H. M. DE KONINGIN

's Gravenhage, 29 Juli 1946,-

Den Weledelgeboren Heeren M. C. Koning en  
H. Klein, Voorzitter en Secretaris v/d  
Raad van Bestuur der N.V. Koninklijke  
Paketvaart-Maatschappij  
AMSTERDAM

Hare Majesteit de Koningin heeft mij opgedragen U dank te zeggen voor het door U namens de Raad van Bestuur der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij Haar aangeboden Beknopt Verslag Uwer Vennootschap over de jaren 1940-1945.

De Koningin was bij vernieuwing getroffen door de lange lijst van namen van hen, die in dienst der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij voor het Vaderland hun leven gaven. Ook van de Werkzaamheden en toestand der Maatschappij heeft de Koningin met groote belangstelling kennis genomen.

Zij verzoekt U haar dank ook aan de overige leden van den Raad van Bestuur der Maatschappij wel te willen overbrengen.

De Particulier Secretaris  
van H. M. de Koningin  
(wg) M. Kohnstam.

s.s. „Merak”, „Van Outhoorn” en „Bontekoe”.

Met regelmatige tussenpoozen van 4 dagen, beginnende 10 Augustus, kwamen de drie bovengenoemde „blokkadebrekers” via Makasser te Tandjong Priok aan en werden vrijwel onmiddellijk op het Archipel-vervoer ingezet: De „Merak” vertrekt heden naar Makasser, de „van Outhoorn” binnenkort naar Singapore en Oostkust Sumatra, terwijl de „Bontekoe” via Pontianak naar Bangkok zal varen.

De „Both” en „Stagen”, die van Australië komende Merauke hebben aangedaan en vandaar naar Makasser zijn doorgevaren, zullen hun emplooi in de laatstgenoemde plaats aanvangen. De „Both” is bestemd voor de Noordkust Nieuw Guinea; voor de „Stagen” is het emplooi nog niet definitief vastgesteld.

Wij wenschen de Gezagvoerders en bemanningen van harte geluk met hun succesvolle „ontsnapping” en terugkeer in Indië!

#### Dokters- en Tandartskosten

Uit Nederland werd bericht ontvangen, dat de Directie toegestemd heeft om de kosten voor medische en tandheelkundige behandeling voorloopig voor rekening van de Maatschappij te nemen. Dit geldt voor normale behandelingen en niet voor gouden kronen en andere niet direct noodzakelijke zaken.

#### Onder Ons —

met de Redactie

#### TWEE VERZOEKEN

Wij komen thans tot onze lezers met twee droeve verzoeken. Gedurende de Indische oorlogsjaren, maar ook in den tijd daaraan voorafgaande, toen Nederland reeds onder het Duitsche juk zuchtte, zijn er menschenlevens te betreuren geweest, collega's, die hun leven lieten voor het vaderland en vrienden, die ver van huis en haard gebleven zijn. Familieleden hebben hierbij onze hulp ingeroepen om van hun zoons nog zooveel mogelijk herinneringen bijeen te krijgen en verzochten ons een contact te leggen.

Het eerste verzoek betreft den 5en Werktuigkundige J. L. Akkerman, die op 13 September 1944 vermist werd tijdens een transport. Het tweede is over den 4en Stuurman J. W. Bruins, die in de laatste maanden van 1941 te Sabang is overleden.

Wij verzoeken onzen lezers dringend om, indien zij beide personen kort voor hun dood of vermissing gekend hebben, zich met de Paketvaart, hetzij in Amsterdam, hetzij in Batavia, of met de Redactie in verbinding te stellen, zoodat wij een contact met de naaste familie kunnen bewerkstelligen.

#### STUDIEBOEKEN WERKTUIGKUNDIGEN

De Redactie heeft de hand kunnen leggen op een aantal studieboeken voor Werktuigkundigen, welke tijdelijk afgestaan kunnen worden aan hen, die zich voor een volgend examen willen bekwamen. Bovendien werd door een onzer geregelde lezers een serie studieboeken ter overname aangeboden.

Wij hebben een volledige lijst van deze boeken en zullen deze gaarne op verzoek aan gegadigden toezenden.

#### ONZE BIJLAGE

Op deze bladzijde hebben wij reeds een en ander vermeld over de andere vijf „blokkadebrekers”, die na de „Van Swoll” in Indië arriveerden.

## Onze Jubilarissen

1921-1946

- 1 September  
Gezagvoerder B. D. Schippers (Holland).  
Hoofdwerktuigkundige J. W. Mensingh (Midden-Java).
- 11 September  
Hoofdwerktuigkundige A. J. Gorissen (Holland).
- 12 September  
Employé Ch. Fehr (Tg.-Priok).
- 16 September  
Hoofdwerktuigkundige F. P. vander Laan (Indië).
- 17 September  
Hoofdwerktuigkundige C. Maaskant (Holland).  
H. Blok (Holland).
- 19 September  
Employé E. C. van Eick (Holland).

Even voor het ter perse gaan van dit nummer ontvingen wij uit Australië een tweetal fraaie foto's, welke buitengaats Brisbane werden genomen.

Daar wij reeds „vol” waren — ja, zelfs de bladvulling is er ditmaal bij ingeschoten, ofschoon nog in de vorige „Uitlaat” verkondigd was dat geen blad vol is zonder bladvulling! — hebben wij een en ander op beter papier laten afdrucken en als bijlage bij dit nummer gevoegd.

#### De Maritieme Conferentie te Seattle

Wij begrepen al niet waarom het nieuws van deze conferentie zoo lang op zich liet wachten. In de Nederlandsche en Australische dagbladen, welke ons door bevriende zijde per luchtpost worden toegezonden, werd slechts gezegd dat er een conferentie gehouden zou worden, dat de conferentie aan den gang was en . . . dat de conferentie was afgelopen. Alleen lazen wij in de couranten dat het minimumloon op \$ 64.— was vastgesteld en dat was al. Ook Aneta heeft hierover blijkbaar weinig nieuws verspreid; althans wij lazen hoegenaamd niets daarover in de Indische couranten.

De Redactie heeft nu de officiële bescheiden ontvangen, zoodat het haar nu duidelijk begint te worden, waarom deze zwijgzaamheid werd betracht. Hoewel wij nog lang niet over alle gegevens beschikken, kunnen wij toch niet aan den indruk ontkomen, dat de conferentie géén succes is geweest. Ten eerste door de houding van de Amerikanen en ten tweede door een reeks van overwinningen van één zijde, die wel eens op een Pyrrhus-overwinning zou kunnen uitdraaien. Want alvorens de behaalde zegepralen vruchten kunnen afwerpen, moeten de beslissingen van Seattle door de verschillende landen geratificeerd worden en hiertoe bestaat volgens insiders heel weinig kans. De mogelijkheid is volgens sommigen niet uitgesloten, dat de pogingen te Seattle, althans voor het oogenblik, voor niets zijn geweest en dat de conferentie is uitgedraaid op een grandiose tijdverspilling.

Wij zullen U een kort overzicht geven, hetwelk gedeeltelijk ontleend is aan de officiële teksten en knipsels uit de voornaamste courant van de „Pacific-Northwest”. Wij citeeren en vertalen:

„Na overwinning op overwinning te hebben behaald, kreeg de patiënt zulk een last van indigestie, dat de afgevaardigden van de werknemers een SOS bericht uitzonden voor een dokter met een maagpomp. . . .



De dokter werd gevonden in een commissie van negen leden (3 van Regeeringszijde, 3 werkgevers en 3 werknemers), die om zoo te zeggen het geheele weekend zonder ophouden heeft moeten vergaderen en die tot taak had om de door de werknemers geboekte successen zóódanig te reduceeren, dat daaruit een verteerbare schotel te voorschijn zou komen."

Wat was nl. het geval geweest?

Na de gebruikelijke debatten, waarbij werkgevers en werknemers tegenover elkaar stonden en waarbij de laatste groep de steun kreeg van het meerendeel van de Regeerings-afgevaardigden, werd allereerst de arbeidsduur in stemming gebracht. De werknemers „wonen" den 8-urigen arbeidsdag! Daarna won de werknemersorganisatie de 48-urige arbeidsweek en tenslotte een minimumloon van £ 16.— oftewel \$ 64.— Ook de voorstellen wat betreft het logies aan boord, vacaties, verzekeringen, enz. enz., konden als winstpunten voor de werknemers worden geboekt, doordat de Regeerings-gedelegeerden zich in de meeste gevallen achter de werknemers schaalden. In Seattle spraken de couranten al van een „Coalitie".

Op het eerste gezicht lijkt het prachtig, dat twee van de drie partijen het met elkaar eens zijn, maar dat dit toch niet de oplossing van het vraagstuk is, schetste de Finsche gedelegeerde:

„U behoeft er niet op te rekenen", zoo sprak Hilding Hallberg, „dat het Finsche Labour Gouvernement zich met de minimum gage van \$ 64.— kan vereenigen, want in verband met de financieele draagkracht van het land, heeft de Regeering de loonen op \$ 52.— gebracht en zij kan daarvan onmogelijk afwijken. De Finsche Regeering heeft het gevolg van hogere loonen reeds aan den lijve gevoeld; dit zijn hogere prijzen, die weer op den voet worden gevolgd door nog hogere loonen en nog hogere prijzen. Als wij dit voorstel zouden accepteren, weten wij aan welk gevaar wij ons bloot stellen, maar ook, dat de Finsche industrie daarvan den terugslag zal ondervinden."

De afgevaardigde van de Britsche scheepvaart-maatschappijen toonde aan, dat door de verminderde werkuren de loonen voor eenzelfde arbeidsprestatie feitelijk \$ 76.— voor een matroos en \$ 96.— voor een bediende zouden bedragen. Deze lasten zou de Britsche scheepvaart niet kunnen dragen.

Oscar Strauss, Labour lid van het Engelsche Lagerhuis en afgevaardigde van het Britsche Gouvernement, zeide zonder veel omhaal, dat de reeks overwinningen overeenkwam met een uiteindelijke nederlaag en hij adviseerde ten sterkste om tot arbeidsvoorwaarden te komen die voor beide partijen aanvaardbaar zouden zijn.

De Amerikaansche delegatie onthield zich geheel van stemming, omdat zij... het minimumloon van \$ 64.— zoo belachelijk laag vond, dat zij zich niet kon verwaardigen om haar stem uit te brengen, hetzij met een „ja", hetzij met een „neen".

En zoo eindigde de conferentie te Seattle; de toekomst en verdere berichten zullen aantoonen of men van de indigestie is afgekomen.

„Internationale regelingen!" Er bestaat begrijpelijkerwijs een groote zucht van het menschedom, althans van de leidende figuren uit de diverse landen, om verschillende vraagstukken internationaal op te lossen. 't Zijn groote mannen, die het voorstellen en ter bespreking samenkomen, hetgeen ons de overtuiging schenkt, dat het confereeren met kennis van zaken geschiedt en al het mogelijke wordt gedaan om tot een oplossing te komen. En vele aangelegenheden zijn ook alleen maar internationaal op te lossen. UNRRA, de vredesconferentie, de Duitsche bezetting, Bretton Woods, kunnen (inderdaad) niet anders dan met vereende krachten tot stand komen en moeten dus

## Officieele Mededeelingen

### Promoties.

Het is ons een genoegen om nog de volgende promoties per 1 Juli 1946 te kunnen bekendmaken: bevorderd van Adj. Chef tot Chef van Dienst: *J. L. v. d. Meerendonk*; van 2e Werktuigkundige tot Hoofdwerktuigkundige: *M. van Beest*.

### Mutaties.

De Heeren *G. Post* en *J. van Lier* keerden van verlof terug om de leiding van resp. den Civielen Dienst en de Afd. Vervoer op zich te nemen. De Heer *G. P. W. Lijbers* is weer belast met de leiding van de Afdeeling Equipage.

De Heer *F. M. W. M. Bonsen*, die kort geleden uit Holland arriveerde, is thans het Hoofd van het Bureau Vervoerscoördinatie.

### Nieuwe Agenten:

Ambon: *H. H. Hulsman*;  
Donggala: *H. Hummelgens*;  
Padang: *G. Lennings*;  
Semarang: *J. A. Jansen*.

internationaal worden aangepakt. Maar wat lezen wij in de couranten over de Vredesconferentie? „Strijd voor gelijkwaardigheid te Parijs", „De macht der grooten", „Oneenigheid te Parijs", „Molotof contra Byrnes", „Fransch-Russische tegenstellingen", „Italië en Roemenië maken zich op tot verzet", „Felle strijd op de conferentie te Parijs", „Parijs in onzekerheid" en dit alles in één week tijds.

Bij UNRRA en andere internationale regelingen komen de oneenigheden ook om den hoek kijken. Zooveel hoofden, zooveel zinnen en waar landsbelangen een woordje gaan meespreken, zien wij dat het niet gemakkelijk is om tot een overeenstemming te komen, welke door ieder van de partijen met evenveel vreugde wordt aanvaard. Het is uiterst moeilijk — zoo niet onmogelijk — om door de tientallen belangen heen te zeilen en een ieder tevreden te stellen.

Met dit voor oogen vragen wij ons af: „Is er niet een te groot verlangen om kwesties internationaal op te lossen in stede van eerst te trachten de zaak binnenslands te regelen?" Wij kunnen dit alleen maar aanvoelen en laten de beantwoording gaarne over aan competente mannen.

— W.

## Schepen, Agentschappen en Machines

Als je zóó uit het kamp achter je bureau bent gaan zitten, zou je haast gaan vergeten, dat er schepen die glorieuze, bronzen zee bevaren en dat er overal kantoren en kantoortjes zijn, waar Agenten de draden van onze lijndiensten weer trachten aaneen te knopen. Maar nu heb ik bij Steyl gezeten op zijn tjtje, in het vroegere zeemanshuis waar hij werkt en slaapt en uitregent als het noodweer is in Balikpapan. Ik heb bij Zeijdel in het Samarindakantoor de hand gedrukt van een heel oud-gediende, en bij Heiner 's nachts om 2 uur zitten praten over het vertrek van de „Plancius" van Makassar. In Donggala zat Hartrop pas één dag in één van de gespaard gebleven „roemah toedjoe", maar ik ben dien eersten dag al zijn gast geweest en zijn hartelijkheid was een stukje K.P.M.

Om weer eens goed den smaak beet te krijgen van volhouden en doorzetten moet je kapitein van Koesveld van de „Michiels" tegenkomen, midden op den dag in een warm fieldjacket tot de tanden toe gewapend, op jacht naar versch (herten-)vleesch voor zijn passagiers en zijn bemanning. Of je moet hem gehoord hebben, als hij voor de zooveelste maal langs de restanten van de kolensteiger op Loa Koeloe schiet en nog voor hij vastligt zijn

## Ode aan de K.P.M.

Ha, ouwe, trouwe K.P.M.,  
gij parel van de Oost.  
Gelukkig hoor ik Uwe stem  
van d'n arbeid, onverpoosd.  
Zoojuist toen ik „De Uitlaat” las,  
zag ik op bladzij vijf,  
Uw bouwprogram; ik noem 't kras.  
K.P.M., geef mij de vijf.

Dat noem ik nog eens mannentaal,  
zooals van U gewend.  
Gij, sterk als Uwe schepen, staal —  
die 't lied des arbeids kent.  
De oorlog sloeg U vleugellam,  
daar kondt gij niets aan doen,  
Uw vloot ten prooi aan vuur en vlam;  
hoog hield gij Uw blazen.

Uw schepen vielen, vlag-getopt,  
met trotsch gekroonde vlag,  
Zij hebben nooit hun dienst gestopt —  
zij voeren nacht en dag.  
Uw vlag verscheen op ied're zee,  
zij kende geen gevaar.  
Alleen of in convooien mee,  
waar noodig, was zij klaar.

Ik heb U reeds zoo lang gekend  
met blinkerende vloot,  
Zoo helder als het firmament —  
die 'n ieder „service” bood.  
Uw funnel-geschitter in de zon:  
een beeld van Holland's glorie,  
Decoratief in baai en kom,  
een lust voor 't oog, „verdorie!”

De tranen sprongen mij in 't oog,  
toen ik U weder zag.  
Maar toch — als immer — gij hield hoog:  
Uw trotsch gekroonde vlag.  
Uw schepen nog in oorlogskleed,  
zij blinkerden niet meer.  
Zij schalden mij hun strijdenskreit;  
maar enk'le keerden weer.

Maar, ouwe, trouwe K. P. M.,  
gij zijt niet te verslaan.  
Gij zat toch nimmer in de klem,  
of — deed haar opengaan.  
Gij leeft en toont Uw arbeidslust.  
Uw blinkerende vloten,  
Gaan straks weer varen op elke kust,  
Met zeelui — onverdroten.

Die zeelui, die vergeet U niet,  
dat hebt gij vaak beloofd.  
Uw schepen is hun toekomstlied —  
de zee is hunne troost.  
Dit was zoowaar een schoon gedicht  
van 't waterolak der zee.  
Het was mij zóó uit 't hart gelicht,  
met dank.... 'k ben

— PETER II.

meening geeft over de de vorige maal geleverde gruisvloten.

Paketaanvaart, dat is voor de handelaren op Celebes het tooverwoord, dat weer de goede, oude tijd zal terugbrengen. De wensch is niet vrij van eigenbaat en wij zullen hun vertrouwen wel eenigszins moeten beschamen, maar je voelt toch, dat er in al die afgelopen jaren iets in die menschen is opgebouwd, dat de oorlog heeft overleefd.

Als wij van een bespreking op een Departement terugkomen, dan zuchten we dikwijls, dat het weer niet is gelukt, en daarom is het zoo'n verkwikking menschen eenvoudig te zien doen, wat ze goed achten. Drie en twintighonderd passagiers op de „Plancius”, maar Stuurman Koldijk zorgt als van ouds voor de verf en kan hij dan ook niet genoeg witte tjet op den kop tikken, hij laat toch van bovenafaan weer een oud stukje „Plancius” te voorschijn komen. „Het is mijn laatste reis” zegt baas van Geest en hij koestert zijn machines alsof hij er nog jaren mee moet varen.

Kapitein Dijkstra is als een vader voor zijn stoottroepen, doch als een van de „Olifanten” over de schreef gaat, dan kun je ongezoeten zeemanstaal hooren in het trappenhuis van de „Plancius”. Baas van Klaveren neemt me even à faire over de Dieselolie boven op het schavotje van de „Janssens”: „als ik hem nog eens van die tift voor z'n machine geef....!”

En zoo leerde ik ook een fout kennen, die wij onwillens hebben gemaakt. Wij hebben voor U geschreven over de vele schepen, die het leven lieten. Aan de hand van de ingediende rapporten hebben wij ons ingedacht in de gebeurtenissen en, door te pogen ze na te leven, hebben wij getracht reliëf te geven aan de beschrijving.

Wij zagen de bellenbanen en de duikende vliegtuigen, de actie op de brug en bij de sloepen. Maar wij dachten ons te weinig in, welke spanning er „beneden” heerschte, als het „stand bij” was. Zooals je in nood je hart voelt kloppen en de adem hijgt, zoo gaat het als de eentonigheid van de machinekamerwacht wordt onderbroken door de plots rinkelende telegraaf: „stand bij”. Dan hoor je opeens de machine weer. Er verandert niets, alleen zijn allen op hun qui vive. En dan kun je soms ook zoo ineens beseffen, dat het maar een dunne scheepshuid is, die je scheidt van het zwarte water — dat de ijzeren treden van de ladders glad zijn als je haast hebt. „Stand bij” — en er gebeurt niets — je ziet niets, je weet niets — je kunt niet wegloopen, je bent juist nu het meest noodig. De zuigerstangen djoempjen op en neer — en dan wordt er weer afgebeld — het is voorbij. Maar je hebt de spanning niet kunnen ontladen en je bent blij als de baas even beneden komt om je te vertellen, dat ze dachten een raider te hebben gesignaleerd.

Doch menig keer was het wel ernst. Dan hoorde je doffe knallen, dan ging er een schok door het schip, dan helde de vloer onder de plotselinge koerswijziging. En soms scheurde die wand, kwam het schip niet meer recht, stroomde het water door de machinekamerkap — kon je niet ontsnappen. Zoo is Bram Gerdes, derde werktuigkundige, met de „Nieuw Zeeland” gegaan.

Maar zoo heeft ook menig schip en elk der opvarenden zijn leven te danken aan het volhouden van de dienaren, die het kloppende hart van het schip gaande hielden of het weer op gang wisten te brengen, als het beschadigd was.

Als er zoo wat was, dan dacht niemand op het schip aan belooning of lof. De stoker en de olieman, de kok en de „boy” deden mee, juist zooals de Gezagvoerder en de Baas. Wanneer later dan de rapporten worden gelezen en er zal sprake zijn van waardeering, dan eert men het schip in zijn kapitein. Er zou wat voor te zeggen geweest zijn, als men het eereteeken had gehecht aan den wand van het schip, maar de bemanning is te wisselend en dat is dus ook niet de ware oplossing om aan te geven, dat de decoratie allen geldt. Wij herstellen hiermede onze fout, wij, die het oorlogvoeren op zee teveel zagen als de actie aan den buitenkant, maar wij vragen ons nu af of deze fout niet

algemeen is gemaakt en bij de meer officiële erkenningen van verdiensten, de werktuigkundigen niet al te zeer zijn vergeten.

Schepen, Agentschappen en Machines was mijn titel. Het is met schroom dat ik schrijf over menschen, waartusschen ik die weinige weken van mijn korte reis langs de Oostkust van Borneo en door een klein stukje Groote Oost heb verkeerd. En daarom noemde ik de stoffelijke dingen op, waarvan ze gebruik maken. Maar U weet nu wel, waarom het ging. Iets te vertellen over ons corps van gewone menschen, die van dek- en machinedienst en van den wal, iets te vertellen van wat ze mij te midden van hun gewone doen hebben gegeven aan vertrouwen en aan kracht.

— Bakker.

## De I.L.O.-I.A.B.

Elders in ons blad hebben wij het International Labour Office en de International Labour Organisation genoemd, en wij zullen U op deze plaats het een en ander vertellen omtrent het ontstaan van deze beide instellingen en haar werkwijzen.

Iedereen kent het woord „Arbeitsbureau”. In vele, zelfs kleine, gemeenten in Nederland heeft men deze instellingen welke ten doel hebben het verstrekken van voorlichting op het gebied van sociale vraagstukken, arbeidswetgeving en ook contact te bewerkstelligen tusschen werkgever en werknemer. Soms zijn deze ontstaan door particulier initiatief, soms door de vakverenigingen en niet zelden zien wij, dat de Overheid deze arbeidsbureaux heeft ingesteld. Het eerste arbeidsbureau schijnt ruim 80 jaar geleden in Amerika te zijn verzeen; andere landen volgden, de een vlugger, de ander langzamer, en zoo zien wij, dat aan het begin van deze eeuw de meeste landen arbeidsbureaux bezaten, die een belangrijke rol gingen spelen.

De volgende stap was natuurlijk een internationale coördinatie op dit gebied en zoo zien wij in 1901 de totstandkoming van het Internationale Arbeitsbureau, hetwelk gesticht werd door de Internationale Vereeniging voor wettelijke arbeidsbescherming.

Veel hebben wij niet over de activiteiten van dit bureau kunnen vinden; wel weten wij, dat het in 1920 werd opgeheven en dat daarvoor in de plaats kwam een gelijkkluidende instelling, welke onder de auspiciën van den Volkenbond werkte en als zoodanig een uitvloeisel was van het Vredesverdrag van Versailles. Na opheffing van den Volkenbond is het Internationale Arbeitsbureau onder de hoede gekomen van de U.N.O. of, zooals vele Nederlanders dit noemen, de O.V.N. De grondslagen, waarop het I.A.B. thans werkte, zijn bijgevolg reeds een vijf-en-twintigtal jaren geleden gelegd, toen het nog in Genève zetelde.

De opzet is de volgende: De leden van de U.N.O., dus de verschillende landen, vormen tezamen de Internationale Arbeids Organisatie en zenden ieder vier leden naar de minstens eenmaal per jaar te houden vergaderingen. Van deze commissies zijn telkens twee leden vertegenwoordigers van de betrokken Regeeringen en voorts een van de werkgevers-, en één van de werknemersorganisaties. De stemming is hoofdelijk, dus niet per delegatie. Voor het aannemen van een besluit zijn minstens  $\frac{2}{3}$  van het aantal uitgebrachte stemmen noodig.

Het aannemen wil echter nog niet zeggen, dat het lid (land) verplicht is het besluit zonder meer te aanvaarden; het moet eerst geratificeerd worden, alvorens het van kracht wordt. Doch ratificatie is niet verplicht en het land kan gerust de ratificatie weigeren. Men kan echter in zoo'n geval indirect druk uitoefenen op leden, die hun verplichtingen niet nakomen. Bij een overtreding van dwingende regels kunnen landen, werkgevers- en werk-

nemers-organisaties een klacht indienen bij den Raad van Beheer, en het is niet ondenkbaar, dat zelfs het Permanente Hof van Internationale Justitie verzocht wordt een advies uit te brengen. Dit is reeds enkele malen geschied.

Tot zoover de grondslagen, waarop het I.A.B. berust.

Wat heeft zij tot stand gebracht?

Zooals reeds eerder vermeld, moet minstens eenmaal per jaar een vergadering worden gehouden, waarop onderwerpen van internationale beteekenis worden behandeld en besluiten worden genomen. De bijeenkomsten hebben, ook gedurende dezen oorlog, geregeld plaats gehad en het zou ons te ver voeren U een opsomming te geven waar en wanneer de vergaderingen werden gehouden en welke de punten van bespreking waren. Wij doen slechts enkele grepen en zullen alleen de onderwerpen aanstippen, welke een algemeene bekendheid genieten en voor ons van belang zijn.

De eerste zitting (1920) behandelde o.m. den nachtarbeid van vrouwen en kinderen, arbeidsduur en werkloosheid. Datzelfde jaar had te Genève de tweede zitting plaats, waarop regelingen werden getroffen ten aanzien van den toelatingsleeftijd voor arbeid op zeeschepen, schadeloosstellingen bij schipbreuk en plaatsingen van zeelieden.

In den loop der jaren zien wij, dat het I.A.B. niet heeft stilgezeten en dat verschillende conventies en aanbevelingen zijn aangenomen, waarvan wij slechts noemen:

Minimum leeftijden van stokers en tremmers.

Verplicht medisch toezicht van personen werkzaam a/b van schepen.

Inspectie van emigranten aan boord van schepen.

Arbeidscontracten van zeelieden.

Terugkeer van zeelieden naar hun land.

Aanduiding van het gewicht op zware stukken, vervoerd per schip.

Bescherming van havenarbeiders.

Nationale rechtstoestand van zeelieden.

Werkloosheidsverzekering van zeelieden.

Arbeidsinspectie.

Ziekteverzekeringen, enz. enz.

Na deze opsomming zal het velen duidelijk zijn, dat de I.A.B. haar invloed heeft doen gelden op allerlei gebied in onze wetgeving en dat zij haar taak onder de O.V.N. op dezelfde wijze zal voortzetten als zij onder den Volkenbond heeft gedaan.

— W.

## Scheepvaart nieuws uit Nederland

Aneta meldt uit Amsterdam, dat de Rotterdamsche Lloyd nog 5 nieuwe schepen laat bijbouwen en wel van de „Bantam”-klasse, elk 12.000 ton groot.

Een ander Aneta-bericht komt uit Groningen, waar onlangs een congres van de Groningsche kustvaarders is gehouden. Op het congres is o.m. bekend gemaakt dat de kustvaarders uitbreiding zoeken van hun bedrijf en zij hebben daarbij het oog gericht op Zuid-Afrika, de Caraïbische Zee en Zuid-Amerika. Ook de vaart naar Portugal en de Middellandsche Zee zal worden uitgebreid.

De Holland Amerika Lijn zal een der eerste scheepvaart-maatschappijen zijn, die haar schepen met „radar”-installaties uitrust. De „Westerdam” en de „Noordam” zullen nl. in Amerika van het nieuwste type radar worden voorzien.



## COMPENSATIE-REGELING.

Na een betrekkelijk lange periode, waarin maar weinig mededeelingen en circulaires, het personeel betreffende, zijn uitgekomen, werd op 15 Augustus 1946, op den dag af één jaar na de capitulatie van Japan, bij *Circulaire No. 19 voor het geheele personeel* de z.g. „Compensatie-regeling” bekend gemaakt.

Velen hebben zich afgevraagd, of er nog iets aan gedaan zou worden om het personeel, naast de compensatie voor schade van algemeenen aard, welke een zorg van de Regeering is, schadeloos te stellen voor den gedwongen stilstand in verdiensten gedurende de bezetting, het verlies aan bezittingen, het niet bij machte zijn de financieele verplichtingen na te komen (zooals de betaling van premïën voor levensverzekering) en andere belangrijke aangelegenheden, w.o. aangegane schulden, delegaties, enz.

De compensatie-regeling is er nu en wij kunnen er aan toevoegen, dat er met het huidige handjevol personeel bijzonder veel werk aan den winkel is geweest, vóórdat alles in kannen en kruiken was. De uitgebreidheid van de circulaire toont U dit voldoende.

Na de inleiding volgt een opsomming van de reeds getroffen financieele regelingen, welke den eersten stoot hebben opgevangen, zooals toekenning van de periodieke verhoogingen, bevorderingen (circulaire No. 2 ddo. 21 Januari 1946), regeling buitenlandsche verloven (circulaire No. 7 ddo. 29 Maart 1946) en tenslotte pensioenen en onderstanden (circulaire No. 2).

Voorts geeft de circulaire aan, hoe tot de vaststelling van het bedrag der schadeloosstelling is gekomen en tenslotte wordt bekendgemaakt, waaruit de compensatie bestaat (wij volgen de circulaire hierbij op den voet):

- kwijtschelding van actueel uitbetaalde delegaties aan gezins- en familieleden en kwijtschelding van de verstrekte noodcredieten;
- de door de K.P.M. verleende financieele steun zal niet worden teruggevorderd;
- Spaarfondsstortingen tot 15 Augustus 1945 zullen vanwege de Maatschappij plaatsvinden;
- de K.P.M.-steunverleening, liggende tusschen f 10.— à f 50.— per maand, zal over 35 maanden worden uitbetaald;
- zés maanden salaris of gage met conjunctuurtoelage (voor het V.P. daarenboven vaarpremie en eventueele extra toelage);
- 15% verhooging pensioengrondslagen;
- een prorata vergoeding zal worden uitbetaald aan de nagelaten betrekkingen van hen, die tijdens de bezetting zijn overleden.

De circulaire besluit met de mededeeling, dat contante uitkeeringen tengevolge van de blokkeeringen mogelijk zullen worden vertraagd en dat verdere bijzonderheden afzonderlijk aan de diverse personeelsgroepen zullen worden bekendgemaakt.

Vanzelfsprekend raden wij onzen lezers, die door de Japanners geïnterneerd zijn geweest, ten sterkste aan deze circulaire en de nog te verschijnen vervolg-mededeelingen, nauwkeurig te bestudeeren.

## NIEUWE INKOMSTEN.

Op 9 Augustus 1946 verscheen *Circulaire No. 18 voor het geheele Paketvaartpersoneel*, waarbij werd bekend gemaakt, dat als eerste stap naar een herziening van de inkomstenregeling, met ingang van 1 Augustus 1946 de conjunctuurtoelage en duurtetoelag werden „ingesmolten” in nieuwe basissalarissen en -gages. Voor het walpersoneel werden de aldus becijferde nieuwe basissalarissen naar boven afgerond tot het naastbijzijnde veelvoud van f 5.—, terwijl voor 't varend personeel de afronding naar boven plaats had op een veelvoud van f 3.— om de dagberekening gemakkelijker te maken. Dat hierbij niet altijd

het naaste liggende veelvoud van f 3.— werd genomen, vindt zijn oorzaak in den wensch om de verschillen tusschen begin- en eindgage zoo gelijk mogelijk over het aantal verhoogingen te verdeelen.

Ook wordt nog vermeld, dat deze maatregel eveneens van toepassing is op de pensioenen en onderstanden.

## *Onze walvischvaart, in vroeger eeuwen*

Ten vervolge op het artikel „ONDERNEMINGSGEEST” in „De Uitlaat” van 28 Mei j.l., hebben wij een belangwekkend boek op dit gebied geraadpleegd, nl. „*Walvischvangst, Overwinteringen en Jachtbedrijven in het Hooge Noorden (1633-1635)*”, geschreven door S. P. L'Honoré Naber en uitgegeven in 1943. Hieraan ontleenen wij het volgende:

De eersten die zich met de geregelde walvischvaart bezig hielden, waren de Basken uit het Z.W. gedeelte van Frankrijk en de Noordkust van Spanje, maar hoe lang zij dit bedrijf alleen hebben uitgeoefend, is ons niet bekend. Wel weten wij dat de eerste vaarten der Hollanders van 1611 of 1622 dateerden en dat moeilijkheden met de Engelschen (die evenals wij, de kunst van de Basken hadden geleerd) ons al spoedig noodzaakten een „Noorsche Compagnie” op te richten, die in 1614 octrooi van de Staten Generaal ontving, waarbij haar werd toegestaan aan sommige oevers van de Noordelijke IJszee te visschen. En omdat men al spoedig had ervaren dat bases in het Noorden van onschatbare waarde zouden zijn, ging men reeds in 1617 over tot het vestigen van een nederzetting van tenten op het Amsterdam-eiland aan de N.W. kust van Spitsbergen, zes jaar later gevolgd door een basis op Jan Mayen eiland. Men trok daar de walvisschen op den wal, sneed het spek eraf en kookte dit uit tot traan; voor den winter werden de walvischbooten op het droge gehaald en vaten met spek die voor verwerking in het volgend seizoen werden aangehouden, onder den grond gestopt.

Allengs groeiden de nederzettingen uit tot groote dorpen van houten loodsen en barakken; „Soetelaers verkochten daer Brandewyn en Tabak en ook Bakkers quamen om Broodt en warme Bollen te bakken”, zoodat het des zomers een heele bedrijvigheid was.

De vangsten in die dagen en later in de 18e eeuw waren groot en het is meer dan eens voorgekomen dat een tweehonderdtal schepen ter walvischvangst uitvoeren, die in één seizoen ruim 2000 walvisschen vingen. Veel gunde men elkaar echter niet en om zoo lang mogelijk op het terrein te kunnen blijven, getroostte men zich na-deelen welke de verdiensten vermoedelijk belangrijk hebben verminderd. Zoo lezen wij dat de jagers soms de walvisschen langs zij „spekten” en het spek in vaten mee naar het vaderland namen. Het is begrijpelijk dat de op die wijze in Nederland uitgekookte traan in geur en kwaliteit ten achter stond bij de versch bereide in de kookerijen op Jan Mayen en Amsterdam.

Maar het pad ging lang niet altijd over rozen. In 1632 moest men ervaren dat de Basken onze vestiging op Jan Mayen hadden geplunderd en daarom werd het volgend jaar een ploeg van 7 man achter gelaten om de bezittingen te beschermen. Geen van hen heeft men levend teruggevonden. Een overwintering op Spitsbergen gelukte, maar minder gelukkig was men evenwel met de volgende van één jaar later; de journalen geven een aangrijpend beeld van de doorgestane ellende en ontberingen. Ook hier overleefde niemand de strenge winter.

In het begin van de 18e eeuw was de walvischvangst volkomen teniet gegaan en wij danken het aan den grooten Koning Willem I dat het oude bedrijf — zijn het dan ook op bescheiden schaal — weder werd opgevat.