

de UITLAAT

No. 14 — Tweede Jaargang

December 1947

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij

STROOP

*Cromwell, I charge thee, fling away ambition:
By that sin fell the angels.*

Shakespeare in „Henry VIII”, III, 2.

Voor het woord „ambitie” verwijst het „Verklarend Handwoordenboek der Nederlandse taal” van Koenen-Endepols naar „eierzucht” en geeft daarvan dan als definitie: „dorst naar eer of roem”. De beroemde „Oxford’s Dictionary of English Language” geeft van „ambition” de navolgende omstandige verklaring: „een sterk verlangen naar succes en superioriteit, naar welvaart, bewondering en bevordering; de wens om zijn streven en idealen te verwezenlijken”. Onder „ambitious” in hetzelfde Engelse woordenboek komt de aap nog verder uit de mouw en er staat, dat een ambitieus of eierzuchtig persoon deze verlangens naar succes en superioriteit overdrijft. Het Latijnse woord „ambitio” betekent trouwens zo ongeveer „reclame maken voor jezelf; zieltjes winnen”.

Niemand zal het een medemens kwalijk nemen, wanneer hij een zekere mate van eierzucht bezit. Het zijn bepaald niet de hardste en beste werkers en werksters, die zonder ambities in dit leven staan..... Maar er zijn er helaas te velen, die aan de in „Oxford’s Dictionary” bedoelde overdreven mate van eierzucht lijden en —al lijdende— hun scrupules volledig overboord hebben gezet om zonder schaamte anderen de pas af te snijden, teneinde zichzelf naar de voorgrond te ellebogen, of over de ruggen van hun collega’s heen naar boven te klimmen. Dit is het proces, dat in onze schone, doch soms krachtige moedertaal bekend staat als „strooplikken”:

Van deze soort mensen houden wij niet. Wij hebben er zelfs een intense hekel aan.

In het leven in het algemeen zullen deze lieden zichzelf na kortere of langere tijd in een hoek manoeuvreren, waar zij wel aan top doch verder helemaal alleen staan. In een bedrijf zijn zij met hun eierzucht funest voor hun omgeving en daardoor op de meest directe wijze schadelijk voor de maatschappij, waarvoor zij arbeiden. Eierzuchtigen zijn nimmer mededeelzaam en zij schenken, noch wekken het vertrouwen, waarop goede samenwerking moet zijn gebaseerd, en zonder welke geen organisatie —en zeker niet een gecompliceerd bedrijf als het onze— kan functioneren, zoals dat behoort. Eierzuchtigen gaan iedere vorm van medewerking bewust uit de weg en het gevolg daarvan is onverbiddelijk en onherroepelijk, dat de zaak tenslotte niet meer zal kloppen. En een zaak, die als droog zand aan elkaar hangt, kost altijd geld.

Dit wat betreft de eierzuchtige als werknemer. Sociaal gesproken, berokkenen zij zichzelf en anderen evenveel nadeel, zijn zij van even weinig waarde.

Resumerend: overdreven eierzuchtigen kunnen in een bedrijf geen leidende figuren zijn of worden, omdat zij eierzuchtig zijn voor zichzelf en niet voor het bedrijf, waarvan zij een deel zijn.

Neen, wij houden zeer bepaald niet van deze mensen en ook niet van degenen, die hun naast hen geplaatste of aan hen ondergeschikte medewerkers en collega’s op hautaine wijze toespreken, soms

zelfs afsnauwen, en niet graag zien, dat anderen lachen.

Wij houden wél van mensen, die —van hoog tot laag— eerlijk en opbouwend met anderen samenwerken, die bijdragen tot een goede en prettige stemming, die collegialiteit aan de dag leggen en waardering hebben voor eens anderman’s werk.

Alleen met dezulken kan een bedrijf economisch weer worden opgebouwd, op efficiënte wijze en binnen de kortst mogelijke tijd. Alleen met hen zal het streven van iedere werker en werkster naar een prettige werkkring, waar hij of zij waardering en medewerking ondervindt en geeft, worden verwezenlijkt.

Nogmaals: wij houden niet van „stroop” en wij waren nimmer vaardig in het hanteren van de stroopkwast. Maar wij hebben een zwak voor de gewone en onbaatzuchtige werkers, van wie er —gelukkig!— velen (en zelfs meer dan de eierzuchtigen) zijn. Die werkers, collega’s en medemensen, voor wie wij alleen door hun optreden al respect hebben. Zijn zij dan tegelijkertijd nog figuren met organisatorische talenten en onmiskenbare eigenschappen van leiders, dan is er niets, wat wij liever zouden doen dan met en onder hen te werken.

Haalt deze eierzuchtigen van hun zelf-geschapen voetstuk. Zet hen met hun beide benen op de grond, totdat zij weer normale mensen zullen zijn geworden. Kweek geen eierzucht aan, doch snijdt het uit. Wij, de eenvoudigen in het bedrijf, zullen daar dankbaar voor zijn, want alleen langs deze weg zullen wij uit de chaos kunnen komen en zullen wij kunnen zeggen, dat wij een „prettige werkkring” hebben. Een walslurp.

ONDER ONS -

met de Redactie

„De Uitlaat” lijkt ditmaal veel op een gemiddeld Bataviaas woonhuis: er is eenvoudig geen plaats meer voor onderonsjes

De redactie heeft er niets aan toe te voegen. Zij presenteert ook dit nummer in de overtuiging, dat het toch nog weer beter had gekund.

Een belangrijke mededeling: Er is nu een fotograaf in dienst genomen, te weten de heer Welter, die tot dusverre aan de fotosectie van de Regeringsvoorlichtingsdienst was verbonden. Zijn taak zal veelzijdig zijn, want niet alleen zal hij het chaotische voor-oorlogse foto-archief weer op poten moeten zetten, bedrijfsfoto's moeten maken en „de Uitlaat” van goede prenten voorzien, tevens zal hij tot assistent-redacteur van ons blad worden opgeleid. Er is tussen het werk van een persfotograaf en een journalist n.l. minder verschil dan de gemiddelde brave burger wel denkt. De heer Welter komt op 1 Januari a.s. in dienst.

Als U er prijs op stelt, om na 1 Januari het personeels-orgaan nog te ontvangen, adviseren wij U wel met klem om de opmerking onderaan pag. 8 nog even even te lezen. Als U in het komende jaar het blad niet meer krijgt, hebt U het aan U zelf te wijten. Er kwam b.v. nog maar één brief van onze vloot, één van een afdeling van het Hoofdkantoor en één van al onze agent-schappen. Nogal poovertjes, vindt U niet?

J. B. B.

Dit is no. 14 - tweede jaargang van

DE UITLAAT

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

Overname uit de inhoud van dit blad is slechts geoorloofd met bronvermelding.

Alle stukken, „De Uitlaat” betreffende, te adresseren:

Aan de Redactie van

„De Uitlaat”,
p/a K.P.M.,
BATAVIA-C.

Versijnt 2 X per maand.

Holland's Wereldomroep

Over P.C.J.'s betekenis voor Nederlanders buiten de landsgrenzen, schrijft ons Radio Nederland's perschef, Henk Koops Jr. uit Hilversum:

Duizenden Nederlanders in den vreemde verlangen iedere dag naar een woord uit het vaderland. Een persoonlijk woord van ouders, echtgenote of verloofde „will make all the difference” in hun bestaan. En vooral de zeelieden zullen de behoefte aan direct contact met thuis sterker voelen dan wie ook.

Voor de meesten lijkt zo'n verbinding een ijdele wens, iets, dat zij graag zouden willen, doch „dat immers toch nooit gebeurt” De stem van thuis schijnt voor hen iets onbereikbaars te zijn, iets waarvan zij dromen en waarnaar zij soms heftig kunnen verlangen.

Toch is het antwoord eenvoudig. Velen kennen het reeds. Het is: Radio Nederland Wereldomroep.

De taak der Wereldomroep

Radio Nederland Wereldomroep, in April 1947 bij besluit van de minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen tot afzonderlijke Stichting, met een eigen bestuur en een eigen directie geworden, is dagelijks in de aether en kan over de P.C.J.-kortegolf-zender te Huizen over de hele wereld worden beluisterd. Dit kortegolf-station heeft tot taak het dagelijkse contact te onderhouden tussen de vele Nederlanders overzee en die in het moederland en de Nederlandse gedachte uit te dragen naar het buitenland. In uitstekend verzorgde programma's in de Nederlandse-, Engelse- en Spaanse taal richt het zich met nieuws, muziek, reportages, godsdienstige uitzendingen, lezingen enz. tot alle delen der wereld

Veel belangstelling

Overall waar Nederlanders wonen, kan de P.C.J.-zender worden ontvangen, iedere dag kan de Nederlander, waar ter wereld hij zich ook moge bevinden, de stem van thuis horen. Hij voelt zich minder verlaten op zijn eenzame post. (Niet geheel waar. Op Morotai blijkt P.C.J. moeilijk te horen. Red.). De soldaat in Indonesië, de zeeman ergens langs de kust van Chili, de ingenieur in de Venezuelaanse olievelden, de ambtenaar op Curaçao..... de stem van het vaderland dringt tot hem door. En wat deze stem voor de duizenden Nederlanders ver overzee betekent, dat wijzen de evenzovele duizenden brieven wel uit, die regelmatig bij de Wereldomroep binnenkomen. „Fan-mail” heeft men dit wel eens willen noemen,

brieven van enthousiaste radio-amateurs, die de aether afzoeken om het zoeken zelf en dan naar hun pen grijpen. Dit is de post van de Wereldomroep stellig niet.

Uit de grote correspondentie blijkt wel heel duidelijk, dat Radio Nederland Wereldomroep zich in de twee jaar van haar bestaan een internationale naam van betekenis heeft verworven, dat het een instituut is, dat op de best denkbare wijze de naam van Nederland naar buiten uitdraagt. Voor onze soldaten in het Verre Oosten is het woord van P.C.J. een dagelijks vriendenbezoek, voor de mannen van de koopvaardij betekent het een concrete band met thuis.

Overall beluisterd

De wereld mag dan al klein zijn, maar ergens op dat bolletje zitten Nederlanders, die begerig iedere dag luisteren naar het nieuws uit hun land, naar muziek, waarvan zij weten, dat die thuis wordt gespeeld, naar een goed woord van een spreker, die op dat ogenblik meer is dan „maar een landgenoot”. Al vragen miljoenen over de wereld zich bezorgd af, wat de dag van morgen weer voor moeilijkheden en zorgen kan brengen, zo'n enkel berichtje van thuis, daarvoor wijkt alles, vooral wanneer dit soms gepaard kan gaan met een persoonlijke groet van moeder, vrouw, verloofde of vriend.

Groetendienst

Want naast de meer gebruikelijke programma-onderdelen, zoals nieuwsuitzendingen, concerten, lezingen, reportages, en religieuze diensten, heeft de Wereldomroep een eigen groetendienst. Deze groetendienst nodigt familieleden van zeevarenden en van Nederlanders, die zich in de West hebben gevestigd, uit om voor de microfoon een persoonlijk woord te richten tot hun verwanten op zee of in de West. De groeten aan zeevarenden, gebracht in het populaire programma „P.C.J. roept het schip van de week”, worden geregeld in overleg met de rederijen, opdat zoveel mogelijk schepen en elk op zijn beurt, de gelegenheid krijgt tot direct contact met thuis. Het uitspreken van groeten aan de West kan individueel worden aangevraagd bij Radio Nederland Wereldomroep afdeling Groetendienst, Postbus 137, Hilversum.

Niet alleen voor Nederlanders is de Wereldomroep een belangrijk instituut geworden, ook in het buitenland heeft de klank van de lettercombinatie P.C.J. een grote betekenis gekregen. De Internationale Programma Dienst zorgt voor uitzendingen in de Engelse- en Spaanse

slot: zie pag. 5

MEDEWERKING

Met verwijzing naar een met „St.” gesigneerd artikel in het 3e (Februari) nummer van „de Uitlaat” en daardoor geïnspireerd, schreef dr. F. Weynen, geneesheer-directeur onzer maatschappij, het volgende:

Het is niet altijd eenvoudig om in een schrijven zich altijd zo uit te drukken, dat men niet wordt misverstaan. Als men met iemand spreekt, is het eenvoudig genoeg om uitleg aan het gesprokene te geven, naar aanleiding van gestelde vragen. Doch dat gaat nu eenmaal niet bij schriftelijk contact, tenzij daarop een uitgebreide correspondentie zou volgen. En dit laatste ligt niet in mijn bedoeling.

Waarop ik in dit schrijven wil wijzen, is niet een aantijging tegen kapitein X. of kapitein Y., maar (al ben ik ten mijn gegevens op werkelijke voorvallen) in het algemeen slechts bedoeld ter verkrijging van een betere gang van zaken.

Na deze inleiding kom ik tot het punt, waarover ik wil schrijven. Zoals ongetwijfeld bekend is, bestaat er een Zee-ongevallenwet 1919 (Z.O.W.) die nog steeds van kracht is en laatstelijk gewijzigd is bij Staatsblad nr. G. 255.

Deze wet schrift o.m. voor, dat bij een ongeval door de gezagvoerder een formulier moet worden ingevuld, dat dienen moet bij de behandeling van eventuele claims en schadevergoeding-bepaling voor de getroffene.

Letterlijk staat in de Zee-ongevallenwet het volgende in het formulier, vastgesteld door de minister van Landbouw, Nijverheid en Handel, beschikking van 12 September 1919 no. 7870.

Aangifte van een ongeval.

„Bij een ongeval moet dit formulier binnen 24 uur worden ingevuld door de schipper (bij afwezigheid door zijn plaatsvervanger); het moet worden getekend door de schipper, de stuurman en de geneesheer (indien aanwezig) en vervolgens terhand worden gesteld aan de getroffene. Bij diens overlijden moet het per eerste gelegenheid aan zijn nagelaten betrekkingen worden toegezonden. Een duplicaat van het formulier —evenzo ingevuld en getekend— moet door de schipper per eerste gelegenheid worden gezonden aan de verzekeraar; indien de rederij toegelaten is tot het dragen van eigen risico, aan de betrokken rederij”.

Dit is de grauwe theorie, die —je zou zo zeggen— niet veel om het lijf heeft en erg makkelijk in praktijk kan worden gebracht. Je laat even door één der stuurlieden het formulier invullen, controleert en tekent het en de zaak ligt vast. De formulieren worden opgezonden en de verdere behandeling geschiedt elders.

De praktijk is echter klaarblijkelijk niet zo eenvoudig, want behoudens enkele uitzonderingen bereikt ons nooit een dergelijk formulier en moet er steeds om worden gevraagd als er een claim wordt ingediend.

En daarmee beginnen de moeilijkheden.

Dan blijkt n.l. dat er geen aantekening is gemaakt van het ongeval en men gaat neerschrijven, wat men zich er nog van herinnert.

En ik kan me best voorstellen, dat dit niet altijd veel is en dus gegevens worden verstrekt, die maar zo-zo met de werkelijkheid overeen komen.

Het komt echter ook voor, dat de gezagvoerder meent en zegt, dat hij wel wat anders te doen heeft dan zich met dergelijke futiliteiten op te houden en volstaat met een mededeling, die op „tidak tahoe” neer komt, of dat hij helemaal zwijgt.

De moeilijkheid is dan verschoven naar een andere instantie, in dit geval meestal de Medische Dienst, die zich dan op glad ijs moet begeven met erg botte schaatsen onder.

Ik ben er volkomen van overtuigd, dat iedereen wel eens uitglijdt (‘t zouden erg vervelende mensen zijn, die nooit eens een fout maken!), maar de gevolgen van zo’n medisch glijpartijtje kunnen zeer groot zijn, wanneer de wet er aan te pas komt. En degenen onder U, die India van nabij kennen (ik doel hier op de Laskaren-crew) zullen wel weten, dat er vele advocaten klaar staan om uit een min of meer beschadigde cliënt munt te slaan. De maatschappij moet maar betalen!

Zover dit wettelijk is voorgeschreven, is daar geen enkel bezwaar tegen, doch de maatschappij behoeft er niet voor op te draaien, wanneer er teveel wordt gevraagd.

En teneinde dit zoveel mogelijk te voorkomen, roep ik Uw medewerking in, die moet bestaan uit het doen invullen, ondertekenen en opzenden der formulieren.

Dit mag toch als een kleine moeite worden beschouwd en is voor de medische dienst van zeer veel belang.

Radio's voor Walpersoneel

Verschillende leden van het wal- en varend personeel hebben in de laatste tijd een verzoek bij de maatschappij ingediend, of deze haar bemiddeling zou willen en kunnen verlenen bij de aankoop van een radiotoestel.

Naar aanleiding daarvan heeft de afdeligg Inkoop- en Magazijndienst zich via het Amsterdam-kantoor rechtstreeks in verbinding gesteld met de N.V. Philips Gloeilampenfabrieken te Eindhoven, met het verzoek of de K.P.M. niet in aanmerking zou kunnen komen voor de aankoop van een flink aantal wissel- en gelijkstroom-radiotoestellen ten behoeve van het wal- en varend personeel der maatschappij.

Wij kunnen thans tot ons groot genoegen mededelen, dat langs deze weg een aantal wisselstroom radiotoestellen worden aangekocht van het type „256-A”, dat geschikt is voor de tropen. Deze radiotoestellen zullen in het begin van December met het s.s. „Kalianda” naar Indië worden verscheept.

Tot onze spijt moeten wij hier wel aan toevoegen, dat de N.V. Philips Gloeilampenfabriek ons tegelijkertijd berichtte, dat de fabriek voorlopig nog geen gelijkstroom-radio-apparaten vervaardigt. Ons werd echter de toezegging gedaan, dat de K.P.M. er door Philips direct van in kennis zal worden gesteld, wanneer weer met de productie van gelijkstroom-toestellen zal worden begonnen.

Aangezien wij ten volle begrijpen, dat ook voor vele leden van het varend personeel onzer maatschappij het bezit van een goed radiotoestel buitengewoon begerenswaardig moet zijn, geven wij hen bij deze gaarne de verzekering, dat wij alle aandacht blijven schenken aan de aankoop van deze gelijkstroom-radiotoestellen. Zodra wij hieromtrent iets naders vernemen, zullen wij daarvan onmiddellijk mededeling doen.

De thans aangekochte wisselstroomtoestellen worden nu ter beschikking gesteld van het wal-personeel, dat de radiotoestellen weer van de maatschappij zal kunnen kopen. Ten aanzien hiervan delen wij nog het volgende mede:

Alleen zij komen voor aanschaf van zulk een toestel in aanmerking, die zich onder normale omstandigheden de aankoop van een radio-apparaat zouden kunnen veroorloven. In verband hiermede zullen in eerste instantie zij, die de rangen van beambte en hoger bekleeden op zulk een radiotoestel reflecteren.

Lexicologie * voor Baroe's

Onze maatschappij telt vele nieuwelingen van mannelijke- zowel als vrouwelijke kunne. Zij zijn nieuw in de maatschappij in haar engere begrip van het bedrijf en in de maatschappij — de Indische (of Indonesische) maatschappij, bedoelen wij — in haar algemeenheid. Zij zullen dus dagelijks dingen tegenkomen, die hen volkomen nieuw en daardoor vreemd zijn. Te hunne behoefte heeft de redactie zich beijverd om in het kort enige definities te geven van begrippen en zaken in het K.P.M.-circus, die voor de baroe's helemaal baroe zijn. Zij — de begrippen en zaken, wel te verstaan — maken geen aanspraak op volledigheid. Hier volgen zij:

Agent: Man, die erg hoog en meestal ergens anders is; hiërarchisch niet gemakkelijk onder te brengen, deelt lakens uit voor zover aanwezig, agentschaps-touwtrekker, dient alleen de directie.

Collega: mede-loerder op opvallende baantjes, nauw verwant aan de begrippen *jalousie* en *promotie*. Men lette nauwkeurig op zijn gedragingen jegens *dienstchef* (zie aldaar). Vergelijk: *kruiwagen*, *strooppot*, *relatie*, *C.C. & C.* (zonder A.).

Dienstchef: Man van de grote lijnen, verlobsbrieftjes, conduite-staten, pluimen en schrobberingen. Ook van reis-rekeningen. Nóóit te verwarren met *adjunct-chef*. In dezelfde categorie: *dienststreizen*. *Dienstchef* heeft vele stemmen in on-eindige kapitellen. Aanwerfer en opzegger. Ondanks schijnbaar bevoorrechte positie vrij ondankbaar baantje.

Directie: ondefiniceerbaar triumvi-raat; dragers van de hermelijnen mantelen; vaders der geëmployeerden; onmisbaren; souverainen. Zie ook: *hogerhand* en *democratie*. Vergelijk oud-Nederlandse zegswijze: „Vele koks bederven de brei”.

Duurtetoeslag: ook bij K.P.M. niet onbekend, doch als bij andere instellingen te weinig om van te leven en teveel om van te sterven. Zie Jan Pieterzoon Coen's: „Ende dispereert niet”.

Europees verlof: periodieke rustpoze voor oudere employes. Vergelijk: *pensioen*, *overplaatsing*, *afkeuring-voor-de-tropen*. Heeft dikwijls niets te maken met vermoeid- of overwerktheid. Zie ook: —aanvraag, —recht, —salaris.

Florijn: in onbruik geraakt woord voor „gulden”, thans meer bekend onder „nica”, vrijwel waardeloze munteenheid van het na-oorlogse Indië. Vergelijk: *deviezen-smokkel*, *devaluatie*, *onderstand*. Niet te verwarren met „roepiah”, papieren waardemeter voor staatkundig Indonesisch monstrem.

HOB: na-oorlogs phenomeen, dat het gezellig, doch ietwat gedwongen samen-zijn zeer in de hand heeft gewerkt; Vergelijk: *jamboree*, *nomadenleven*, *jappenkampen*. Vooral niet denken aan: *gezinshereniging*. Lang gewacht en stil gezweven, nooit gedacht en toch gekregen.

Hoofdkantoor: goedang van walslurpen, onderverdeeld in kleine vakjes, ieder met een etiketje. Huist hoge Pieten zowel als gewone loonslaven. Ander veelgebruikt woord: *werkinrichting*.

Kruiwagen: onmisbaar gereedschap bij het vervaardigen van loopbanen; werkt volgens systeem van trappen-naar-beneden, likken-naar-boven. Zie ook: *collega*. Vergelijk: *elleboog*, die tot de familie van de kruiwagens behoort. Vergelijk verder: *strooppot*.

Promotie: zelden voorkomend natuurverschijnsel. Zie *kruiwagen*. Houdt verband met dienstjaren.

Ranglijst: warboel, waar een gelid moet zijn.

Salaris: dat, waarmee men toch nooit toekomt. Vergelijk: *zwarte markt*, *zwart zaad*, *voddenjood*; minimum-betaling voor maximum-arbeid. Hoe blijft een mens gezond? Let op maandrekening, fiscus en deurwaarder. *Duurtetoeslag* (zie aldaar) hierbij een te verwaarlozen factor.

Transport: na-oorlogse wee voor lager personeel, die onder hogere niet of bij hoge uitzondering voorkomt.

Het spijt de redactie, dat zij wegens gebrek aan ruimte in de twaalf-pagina-ge „Uitlaat” niet méér definities kan geven. Iedere baroe zal het lijstje trouwens binnen zeer korte tijd ad libitum kunnen aanvullen.

*) Met beleefde verontschuldiging aan „De Kleine Passaat”, rubriek van het maandblad voor geëmployeerden van de N.V. Curaçaoose Petroleum Industrie en de Curaçaoose Scheepvaart Maatschappij te Curaçaoose N.W.I.

Versnelling Gezinshereniging Zeevarenden

Er is groot en goed nieuws voor het Europees varend personeel onzer maatschappij, dat verlangend zit uit de kijken naar iedere mogelijkheid tot versnelling van de hereniging met hun gezinnen.

Op een daartoe door onze maatschappij gedaan verzoek, heeft het hoofd van de Immigratiedienst te Batavia er in toegestemd, dat voor aanvragen om gezinshereniging, ingediend door leden van ons Europees varend personeel door genoemde dienst van nu af aan dezelfde werkwijze zal worden gevolgd als voor de zogenaamde „opbouw-werkers”.

Dit houdt dan in, dat met ingang van heden de leden van ons Europees varend personeel ogenblikkelijk na aankomst hier te lande een aanvraag om gezinshereniging kunnen indienen, zonder dat zij eerst moeten voorzien in huisvesting (m.a.w.: zonder zich eerst in het bezit te stellen van de befaamde huisvestingsverklaring, die het grote struikelblok is op de weg naar gezinshereniging, aangezien de accommodatie-kwestie meestal zeer moeilijk — en vaak helemaal niet — is op te lossen).

De aldus in te dienen aanvragen, die in de linkerbovenhoek duidelijk moeten zijn voorzien van de aantekening: „Europees varend personeel K.P.M.” worden eerst definitief in behandeling genomen, nadat de betrokkene bij de Immigratie-dienst door tussenkomst van de betrokken huisvestings-organisatie een officiële huisvestings-verklaring heeft ingediend. De indiening der aanvragen om gezinshereniging en de officiële huisvestings-verklaring moeten lopen via onze afdeling Personele Zaken, die de stukken bij accoord-bevinding direct aan het hoofd van de Immigratie-dienst zal doorzenden.

Deze regeling heeft dit grote voordeel: na ontvangst van de officiële huisvestings-verklaring wordt de betrokkene geplaatst op de algemene oproeplijst voor gezinshereniging, doch met een tussennummer, dat correspondeert met het nummer uitgegeven op de dag van de indiening van zijn oorspronkelijke aanvraag om gezinshereniging. En dat scheelt een grote slok op een borrel.

De betreffende formulieren voor de aanvraag der gezinshereniging zullen op een daartoe bij de afdeling P.Z. ingediend verzoek zonder uitstel worden toegezonden.

Slot: pag. 12

Repareren in Hongkong (Slot)

Na de algemene bijzonderheden, die „Steekhevel” ons in het vorige nummer van „De Uitlaat” vertelde over de Taikoo Dockyard, waar thans alle schepen onzer maatschappij worden gerepareerd, besluit hij hieronder zijn verhaal.

Hen, die de Taikoo Dockyard voor het eerst bezoeken, valt het bedrijf misschien nogal tegen en doet het nietig, bijna armoedig aan.

Ook de bedrijfsleiders geven toe, dat het geen machtige indruk maakt, doch voeren als verontschuldiging aan, dat het gedurende de oorlog ernstig heeft te leiden gehad van bombardementen en algemeen verval. Zonder twijfel is dit een plausibele reden, die nog aannemelijker wordt, wanneer men het bedrijf nog eens even van naderbij beziet. In de oorlog dan werd ongeveer de helft van de gebouwen, waaronder het hoofdkantoor, met de grond gelijk gemaakt. En als wij er dan nu een loods zien staan, uit ruw hout opgetrokken, waarin de timmerwinkel, de modelmakerij en een mallenzolder zijn ondergebracht, dan moeten wij daarbij bedenken, dat op die zelfde plaats eens een stenen gebouw heeft gestaan, zoals dat waarin momenteel nog de draaierij van de yard is. Op enkele plaatsen zijn de puinhopen nog zichtbaar. Zij vormen nu een herinnering aan vroeger dagen. Dit puin is n.l. afkomstig van de fabriekshallen.

Ophouw

Men ziet op de yard nu ook werklieden bezig aan nieuwe stutten, vervaardigd uit zware balken, onderdelen voor de nieuwe hallen. Ook hier wordt hard gewerkt aan de wederopbouw. Het merkwaardige is, dat de leiding daarvan berust bij de Hollandse ingenieur De Broeckert met zijn eveneens Hollandse assistent De Corver. Heeft ons land zo ongeveer overal zijn steentje bijgedragen tot de oorlogvoering, ook bij de wederopbouw is het in de hele wereld vertegenwoordigd.....

Prestaties

Ondanks vernieling, ondanks het feit, dat veel van wat werd weggesleept door de bezetters nimmer werd teruggevonden en ondanks gebrekkig onderhoud van wat nog overbleef, wordt op de yard al veel gepresteerd. Bereikt men misschien nog niet die snelheid, waarmee men voor de oorlog werkte, tóch is men er reeds op een peil, dat hoger ligt dan dat waarmee in Europa wordt gewerkt. En ook de kwaliteit van het geleverde werk is beter dan in het Westen.

Nauwelijks ben je in Hongkong de haven binnen, of de stoomlaunch van de fabriek ligt al langszij en de runner stapt aan boord met de vraag, die hem in de mond ligt bestorven: „Any repairs, chief?” Het voor werkzaamheden aan boord beschikbare aantal arbeiders is weliswaar nog niet onbeperkt, maar toch kan een schip ruim worden voorzien. Er gaat een verhaal over een schip, dat een geregelde dienst op Hongkong onderhoudt. Op dit schip ontspon zich het volgende geprek tussen de hoofd-wtk en een vertegenwoordiger van de yard: „Hoeveel fitters deze reis, meneer? Dertig?”

„Dertig? Man, hoe kom je d'r bij?” „U hebt er de vorige reis toch ook dertig gehad?”

„Ja, vorige reis, maar nu moet ik er honderd hebben”.

Of er honderd zijn gekomen, vermeldt de historie niet, maar in meer dan dertig kon worden voorzien.

Arbeidsproblemen

Natuurlijk heeft men ook bij de Taikoo Dockyard met het arbeidsprobleem te maken. De goede vaklieden van voor de oorlog, ingewerkt in het bedrijf, zijn voor het merendeel verdwenen. Er moet dus een geheel nieuwe kern worden opgeleid. Daarbij heeft men dikwijls te kampen met Japanse oorlogsproductiemethoden. De heren van onze Kalimati zullen voldoende begrijpen, wat dat betekent.....

Ook verdwijnen soms hele groepen werklieden naar Zuid-Afrika, waar zij op het ogenblik meer kunnen verdienen. Zo vertrok kortgeleden een hele ploeg arbeiders, speciaal getraind in het schroefassen-werk. Dit zijn mensen, die slechts na geruime tijd door werkers met een zelfde praktische ervaring kunnen worden vervangen.

Daarenboven ondervindt men ook hier in niet geringe mate de moeilijkheden van stakingen. Een staking is een typisch na-oorlogs verschijnsel en dus niet verwonderlijk.

Onder de dekmantel van sociale eisen, wordt hier dikwijls gestaakt om politieke redenen. Aan een van die stakingen is o.m. het oponthoud van de *Boissevain* te wijten. De eis was een loonsverhoging en men heeft het basisloon met 5% moeten opvoeren.

Voor het koeliewerk maakt men veel gebruik van vrouwelijk personeel, dat uiteraard goedkoper is dan mannelijke krachten en evenveel werk kan verrichten.

Contractors

Zoals ik al zei, wordt elk werk door deze scheepswerf verricht. In tegen-

stelling tot vele bedrijven van die aard, besteedt de werf echter vele karweien uit aan contractors, zoals —voornamelijk— het schoonmaken van tanks (wat door vrouwen wordt gedaan), schilder-, timmer- en plaatwerk. De Taikoo Dockyard neemt dus de reparatie volledig aan, doch een gedeelte van het werk wordt bij aanbesteding door gespecialiseerde bedrijven verricht.

De bedrijfsleiding

De algemene leiding en de verantwoordelijke posities zijn in handen van Europees staf-personeel. Voor hen heeft de maatschappij huizen en flats gekocht, die volledig zijn gemeubileerd (tot en met frigidaire toe). De huur wordt met de salarissen verrekend. Een goede regeling, vooral in deze tijd van woningnood, ook in Victoria.

De Swartenhondt

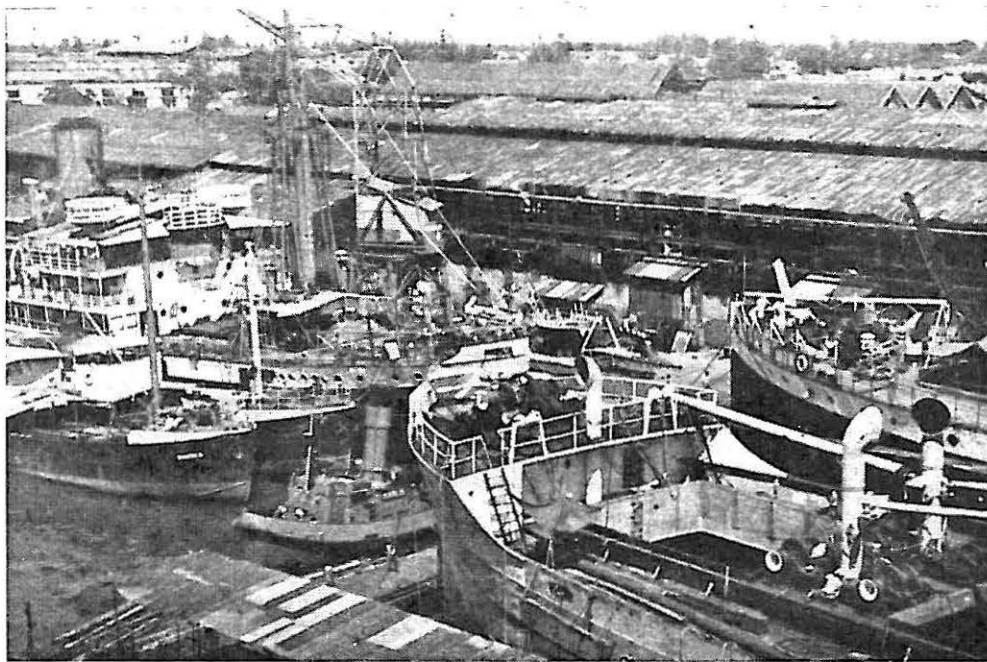
Toen ik dit artikel in Oct. j.l. schreef, lag er, behalve de *Boissevain*, ook de *Swartenhondt* in reparatie. Uit wat er aan laatstgenoemd schip moest worden gedaan, blijkt wel, dat de Taikoo Dockyard niet voor een kleintje is vervaard... Vóór het klaar is, zal er nog wel een poosje verstrijken: reconversie tot vredetijd-passagiersschip, herstel van de in Menado opgelopen brandschade, ombouw tot oliestoker en montage van een nieuwe H.D.-cilinder aan de hoofdmachine zijn niet bepaald bagatelletjes. Daarbij is de *Swartenhondt* al een oude „hondt” en tijdens het groot-survey ontdekt men telkens nog nieuwe gebreken. Maar als hij weer gaat lopen, zal hij er weer tegen kunnen.

De Taikoo Dockyard verdient een pluim. Alle moeilijkheden ten spijt, ondanks moeilijke import van materialen en andere belemmerende omstandigheden, gaat zij fullspeed ahead. In het bedrijf zijn door initiatief, vindingrijkheid en wilskracht de oorlogsweeën praktisch onderdrukt. Op een schip, dat hier wordt gerepareerd kan men weer volledig vertrouwen. *Steekhevel.*

Holland's Wereldomroep

taal, waardoor het nieuws van en over Nederland over het grootste deel van de wereld dagelijks kan worden gehoord en ook wordt gehoord. Daarnaast zorgt het „Happy Station”-programma voor prettige verpozing. Het verheugt zich in een zeldzame populariteit bij bijkans alle volkeren ter wereld.

De stem van P.C.J., of liever van de Wereldomroep, dringt steeds verder door tot in de verste uithoeken van de wereld. Het is een stem, die de goodwill ten aanzien van ons land in hoge mate bevordert.



BOVEN — links: moment-opname
De foto werd genomen op de
dok lag. Op de foto zijn de
motorscheepjes), de
(in dok) en de *Bont*
rabaia worden schep
afgestaan door de „
L. de Roos (T. D. So
Rechts: Hoofdwtk.
jubileum herdacht.

BENEDEN: Drie van de grote ser
(Soerabaia) in Griss
Links: Ons equipage
Midden: Een oud-
de heer W. G. v. Zeg
Rechts: De animo om
hun heurt af om te r

Fotos



me van een hoekje van Soerabaia's haven.
 en van de *Generaal Verspijck* af, die in het
 zien wij de *Bangka* en de *Balang* (twee kleine
Pahud (aan de kade), het s.s. *Eastern Trader*
ekoe (langs de kade). U ziet het: ook in Soe-
 ren gerepareerd! De foto werd ons welwillend
 "Droogdokmaatschappij Soerabaia" en de heer
 erabaia).

C. van Rijs, die onlangs zijn zilveren dienst-
 Foto: Agent Mulder te Samarinda.

ie foto's, die „Uitlaat“-correspondent Fontijne
 ee maakte.

-kantoor op de aloon².

gediende herkent zijn vroegere gezagvoerder,
 geren. Op de voorgrond Agent Van Wyhe.

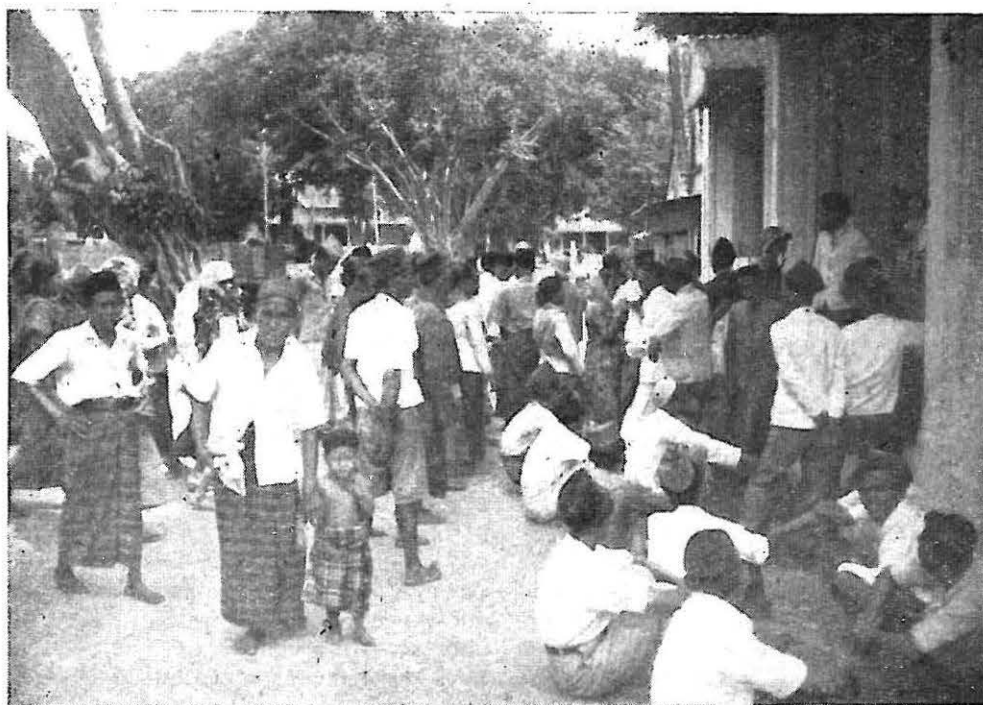
n weer te gaan varen is groot! Velen wachten
 monstren, voor ons equipage-kantoor.



z e r



m a a n d



Rengat maakt nieuws

In het vorige nummer van „De Uitlaat” meldden wij, dat 1e stuurman Van Ravesteyn het bevel over de Rengat heeft overgedragen aan 1e stuurman Van Onselen.

Onder gewone omstandigheden —zo schreef ook het „Soerabajaas Handelsblad”— zou er weinig aanleiding hebben bestaan om aan een dergelijke gebeurtenis meer aandacht te besteden dan aan een gewone mutatie op de vloot, zoals die in het bedrijf vrijwel dagelijks plaatshebben. Doch... laat het „Soerabajaas Handelsblad” verder maar vertellen, waarom deze mutatie wél meer publiciteit verdiende, schip zowel als gezagvoerder.

De Rengat is wel een heel klein scheepje als men meet met maten van zeekastelen. Het vertegenwoordigt een klasse in de scheepvaartwereld, die gewoonlijk geen nieuws voor de krant oplevert, tenzij er iets bizonders mee aan de hand is.

En dat is nu wel het geval. En ook met de gezagvoerder, de heer Van Ravesteyn.

Zoals men weet, is de Rengat enige tijd geleden door het departement van Economische Zaken van de K.P.M. gecharterd, speciaal voor het heen-en-weer-varen tussen Soerabaja en Banjoewangi. Hiermede kreeg het onaanzienlijke scheepje een zeer belangrijke taak op economisch gebied te vervullen, n.l. producten der bergcultures uit de Oosthoek voor export naar Soerabaja te brengen en de Oosthoek zelf te voorzien van allerlei goederen en materiaal, welke daar nodig zijn om het gebied economisch weer op gang te brengen.

Maar 'n kleine lading...

Het is niet veel wat de Rengat per reis uit Banjoewangi naar Soerabaja kan brengen, n.l. slechts 250 ton. Maar vier tot vijf reizen in de maand geven reeds een duizend ton en toen het scheepje niet lang geleden na de tiende uit- en thuisreis in Soerabaja's haven meerde, had het niet minder dan twee en een half miljoen kilogram goederen —voornamelijk rubber en koffie en op deze tiende reis voor de eerste maal ook thee— uit de Oosthoek naar Soerabaja gebracht.

Dit was, zoals gezegd, de tiende reis van de Rengat op dit traject. Het was tevens de laatste reis van de heer Van Ravesteyn als gezagvoerder van de Rengat.

Bekende feiten

Daarna vertelt het blad de geschiedenis van de Rengat gedurende de Pacific-oorlog en de terugkeer van het goede scheepje bij onze maatschappij. Dit alles is vroeger al in dit orgaan be-

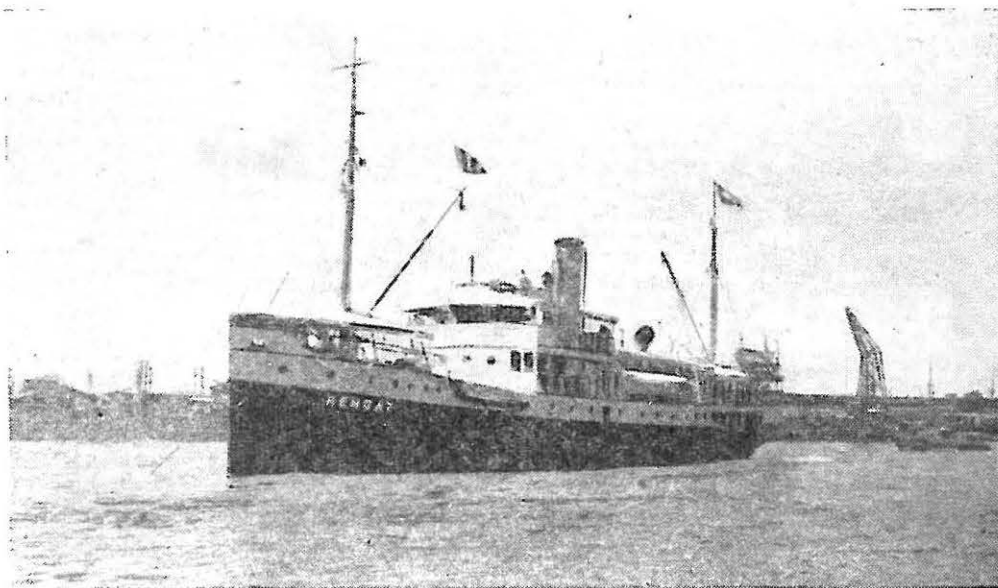
schreven. Wij weten, hoe de Rengat sedert zijn herstel geregeld op de archipel-lijnen heeft gevaren, tot hij in het begin van Augustus j.l. in Soerabaja aankwam en daar door het departement van Economische Zaken werd gecharterd voor de vaart op de Oosthoek. Wat het schip daar presteerde, blijkt wel afdoende uit het bovenstaande.

Uiteraard deelt ook ex-gezagvoerder Van Ravesteyn in de eer. Wij zullen

En al deze passagiers zijn na zo'n reis van 20 uren altijd vol lof geweest over gezagvoerder Van Ravesteyn. Nooit was hem iets te veel, waar het ging om een redelijke wens van een passagier. Hij was het altijd, die voor een prettige, gezellige sfeer aan boord van het kleine scheepje zorgde, welke de twintig-urige overtocht voor velen tot een plezier-reisje maakte.

„Succesvolle kapitein”

Wij weten niet, hoe een zeeman wordt beoordeeld, waar het betreft zijn toekomstige bevordering tot gezagvoerder



dus maar weer aan het „Soerabajaas Handelsblad” het woord geven:

„Stukgoederen en ladingen zijn ziellose dingen. Zij kunnen geen getuigenis afleggen van de behandeling, die zij tijdens een reis in de ruimen van een schip hebben ondergaan. Alleen het feit, dat zij in goede conditie op de plaats van bestemming aankomen, vormt een aanwijzing, dat de gezagvoerder van een schip en zijn mannen hun vak verstaan. Maar de Rengat heeft, behalve goederen en bulkclading, ook passagiers vervoerd en zelfs heel veel: planters, ambtenaren en personeel van de spoorwegen, van de Aniën en ook vele particulieren, die voor eigen besognes naar de Oosthoek gingen.

van een schip, maar wij weten wel, dat indien omgang met personeel en passagiers een belangrijke factor bij de beoordeling is, de joviale stuurman Van Ravesteyn binnen afzienbare tijd een succesvolle kapitein zal zijn.

„Pionier”

Men kan hem rekenen tot één der pioniers van de economische wederopbouw van de Oosthoek, want daarin heeft hij gedurende enkele maanden een belangrijke functie vervuld. Maar daarnaast zullen zich velen zijn persoon herinneren als de man, die er voor zorgde, dat de reis, aan het einde waarvan onbekende moeilijkheden en mogelijkheden wachtten, tot een aangename ervaring werd.”

KNOOP IN DE UITLAAT - ZAKDOEK!

De redactie heeft nog niet zo heel veel brieven ontvangen met opgaven van de aantallen exemplaren van het personeels-orgaan, die men op de verschillende afdelingen, agentschappen, schepen en buitenkantoren wenst te ontvangen. Niemand schijnt „de Uitlaat” te willen hebben, zo lijkt het..... De opgave is nog open tot 15 December a.s. en wij herinneren iedereen er

nogmaals aan, dat op die datum de nieuwe mailing-list zal worden afgesloten. Als U dus van 1 Januari a.s. af „de Uitlaat” wenst te ontvangen, moet U wel eventjes gaan praten met Uw afdelings-chef, Uw agent, Uw kapitein of Uw kantoorhoofd (of de door hen voor distributie aangewezenen). En de „solitaires” moeten zich nu zo langzamerhand ook wel even opgeven.

—Gezagvoerder Motta en zijn crew van de *Ophir* hebben een pluim gekregen van mevr. Franken-Kruuk, schoolhoofd te Makassar en secretaresse van het S.M.O. en Ned. Ind. Onderwijzers Genootschap, die ons het volgende schreef:

„Het zij mij vergund om U langs mijn erkentelijkheid te betuigen voor de buitengewoon goede service en de uitstekende zorg aan ons, passagiers, besteed op Uw lijnschip, de *Ophir*. Als a.s. operatie-patiënte scheepte ik mij te Makassar in, enigszins opziende tegen de reis. De vele uitgeleiders, onder wie de minister-president van Oost-Indonesie, Z. Exc. dr. Warouw, verzekerden mij evenwel unaniem, dat een trip met de *Ophir* alleen maar kon meevallen. Mevr. Warouw had er zelf ook een zeer aangename reis mee gemaakt. Inderdaad kan ik thans deze gunstige opinie ten volle onderschrijven. De aardige sfeer aan boord, het goede eten en de vlotte bediening, and last but not least, de aandacht van de captain en zijn staf voor de passagiers, maken een overtocht met de *Ophir* wel zeer aantrekkelijk. Waar ik er —in mijn bijzondere omstandigheden— de directe voordelen van heb ondervonden, voel ik mij gedrongen U mijn grote appreciatie te betuigen voor de meer dan geslaagde combinatie van het comfortable schip en de daarmede volkomen harmoniërende bemanning. Het geheel is een reclame voor Uw maatschappij!”

—Onder voorzitterschap van de heer H. L. ten Cate, kolonel Marine Stoomvaartdienst, hadden tussen 5 en 17 November j.l. wederom machinisten-examens plaats, waarvoor zich 16 kandidaten hadden opgegeven, van wie er 2 niet zijn opgekomen. Van de 14 geëxamineerde werktuigkundigen slaagden er 13, terwijl 1 werd afgewezen.

Tot de examinandi behoorden 6 K.P.M.-ers, die allen de proef doorstonden. Voor het diploma C I (oud) slaagde de 2e wtk. C. H. Boormeester. Voor het diploma B II (oud) slaagde de 3e wtk. R. Th. Nyvenheim. Voor het diploma B II (nieuw) slaagde de 4e wtk. N. Styve en voor het diploma B I (oud) de 4e wtk. S. Dam. Voor het diploma A (nieuw) slaagden de 5e wtk. J. A. Smaak en W. Mossel, doch laatstgenoemde moet het over doen in electrotechniek en E.H.B.O.

Op 10 Maart 1948 beginnen de volgende machinisten examens.

De geslaagden wensen wij hierbij van harte geluk!

—Aan gezagvoerder G. Rutgers is bij kon. Besluit van 25 Oct., uitgevaardigd door H. K. H. Prinses-Juliana in Haar kwaliteit van Regeentes het Kruis van Verdienste verleend. Hartelijke gelukwensen!

—De 1e stuurman B. D. v.d. Laag is met de *Tasman* naar Australië vertrokken om door zijn Europees verlof door te brengen. 'n Prettige tijd, stuurman Van der Laag!

—De 1e stuurman W. J. Eggink is uit Australië van verlof teruggekeerd en weer aan het werk getogen.

—Ook onze *Nieuw Holland* heeft men getracht te betrekken in het Nederlandse-republikeinse conflict. We lezen in de „Singapore Free Press”, dat de „Malayan Democratic Youth League” te Singapore heeft geprobeerd om de regering van Malaya te bewegen om de *Nieuw Holland* toegang tot de haven van de Leeuwenstad te weigeren, omdat het schip Nederlandse troepen aan boord heeft. De „League” is verder in contact getreden met de Malayase vakverenigingen, zulks op instigatie van de wereld-liga te Parijs en de Internationale Studenten Unie te Praag. Bij de Singaporese haven-arbeiders is er op aangedrongen om de *Nieuw Holland* te boycotten en verder om demonstraties op touw te zetten.

—De heer M. C. Koning, voorzitter van de Raad van Bestuur onzer maatschappij, die (naar men uit een circulaire destijds heeft kunnen lezen) werd bevorderd tot Commandeur in de Orde van Oranje Nassau, dankte het gehele personeel voor de hem bij die gelegenheid gezonden bloemen.

—De heer A. Roos keerde met de *Oranje* op 28 October j.l. te Singapore van Europees verlof terug en is op de afdeling Passage geplaatst.

—Onze *Tasman* is niet meer de enige *Tasman*..... Het Nederlandse motorschip *Verba* —kustvaarder— is omgedoopt en ook naar de ontdekker van Tasmanië genoemd.

—Wij lezen in het „Dagblad Scheepvaart”, dat de heer J. A. van den Broek

Grote schepen op de Oceaan

In 1939 waren voor de vaart over de Atlantische Oceaan ongeveer 70 passagiersschepen ter beschikking, waarmee gemiddeld 30.000 personen per week over en weer konden worden gebracht.

In het voorjaar van 1947 waren er nog slechts 11 van deze 70 schepen over, waarmee per week (met een overbelaste regeling) ongeveer 4000 passagiers heen en weer konden worden gebracht. De transatlantische vlieglijnen konden tezamen nog circa 3000 reizigers per week transporteren. Schip en vliegtuig in totaal konden in 1947 dus nog geen kwart vervoeren van wat in 1939 per schip reisde. Daar kwam nog bij, dat de vraag in 1947 vele malen groter was dan voorheen.

Wat de grootste schepen betreft: van de reuzen, die meer dan 50.000 ton telde, hadden vóór de oorlog de Engelsen, Duitsers, Italianen en Fransen, er ieder twee. De Engelse zeekastelen, *Queen Elisabeth* en *Queen Mary* zijn thans weer in de vaart als luxe-boten, na zeven jaren troepen te hebben getransporteerd. De Duitse *Europa* ligt half-gezonken in Le Havre en komt het volgend jaar opnieuw in de vaart als Franse lijnboot onder de naam *Liberté*. De andere „groten” zijn verdwenen: de Duitse *Bremen* (die in de eerste week van de oorlog van New-York naar Moermansk wist te ontsnappen) kwam bij een brand in 1941 om het leven, evenals de Franse *Normandie*. De trots der Italianen, de *Rex* en de *Conte di Savoia* werden beide in de Adriatische Zee gebombardeerd, de eerste door de RAF, de tweede door het Luftwaffe.

Behalve de drie eerstgenoemde, zijn van de meer bekende passagiersschepen nog slechts over de *Mauretania*, de *Nieuw Amsterdam*, de *Britannic* en de *Ile de France*. De enige Amerikaanse luxe-boot der middelklasse, thans nog op de Atlantische Oceaan, is de *America*. Van de Duitse middelklasse is nog 1 schip over, van de Italiaanse nog 4, van de Cunard Line nog 4 van de 17.....

Wie zou dit tien jaar geleden hebben geloofd? In ieder geval: weldra komt er een groot Nederlands schip bij: de *Willem Ruys* (die over een paar weken naar Indië komt op zijn maiden-trip—Red. Uitlaat).

PELABOEAN RATOE

.....EN NOG IETS

Velen zullen het aardige plaatsje Pelaboean Ratoe aan de Wijnkoopsbaai wel kennen. Menigeen trok er vroeger voor het doorbrengen van week-einden heen, om te genieten van de geweldige branding, die er op de mooie stranden slaat. De tocht erheen was op zichzelf de moeite al waard, vanwege het natuurschoon, de grootse vergezichten en de prachtige thee- en rubber-ondernemingen, die men onderweg links en rechts passeerde. De bevolking was talrijk, welvaarend en vriendelijk.

In het laatste stadium van de politio-
nele actie op Java, Sumatra en Madoera
werd Pelaboean Ratoe en de streek rond
de Wijnkoopsbaai door de Nederlandse
troepen bezet. In het begin van October
heb ik er een bezoek gebracht.

De cultures

Hoe anders is het daar nu, in vele op-
zichten. De natuur heeft op zichzelf
weinig aan schoonheid ingeboet. Wel
wordt op vele punten door de bevolking
z.g. roofofbouw toegepast, waardoor er
vele kale plekken in het dichtbegroeide
landschap zijn ontstaan. De thee is vrij-
wel geheel gerooid en de gronden zijn
door bevolking in gebruik genomen voor
de aanplant van andere gewassen. Slechts
hier en daar zijn enkele thee-
struiken overgebleven. De rubber is er
over het algemeen beter af gekomen.
Practisch alle rubber-aanplantingen zijn
intact, doch de fabrieks-emplacementen
en andere gebouwen zijn er slecht aan-
toe, tengevolge van de doelloze verniel-
zucht, die de republikeinse bendeleiders
met „verschroeide aarde” hebben be-
titeld.

Vernielingen

Al vlak na Buitenzorg begint het.
Woonhuizen, kloosters, kerken, rubber-
en thee-fabrieken, woningen van em-
ployé's en wat men verder nog aan
onroerende goederen aan deze lijst kan
toevoegen: niets staat er meer. Alles is
verbrand en/of afgebroken. Tranen
schieten je in de ogen, als je het ziet en
je vraagt je af, hoe dat ooit nog weer in
orde moet komen. Rondom Pelaboean
Ratoe bevonden zich tientallen onderne-
mingen, waarvan er slechts twee of drie
kunnen werken. Zij werden voornamel-
ijk gespaard, dank zij de loyaliteit van
enige Indonesische employé's, die de
door de T.N.I. uitgevaardigde order om
de boel in brand te steken, eenvoudig
niet hebben opgevolgd.

Het plaatsje zelf

Het plaatsje Pelaboean Ratoe heeft,
naar verhouding, weinig geleden en zelfs
de telefoon is nog intact. De pasang-
grahan en het bungalow-bedrijf zijn
verdwenen. De bevolking is zeer vrien-
delijk. Het valt op, dat er zo weinig
mannen zijn in vergelijking tot het
grote aantal vrouwen en kinderen. Naar
men zegt, is dit een gevolg van het feit,
dat gedurende de bezetting het grootste
deel van het mandom door de Japanners
is afgevoerd en nimmer is teruggekeerd.

Het K. P. M. - huis

Het K.P.M.-huis staat er nog en is nu
verblijfplaats geworden voor een
verwilderd paard met haar veulen, die
gezelschap hebben van twee ganzen. In
ieder geval is dat nog wel iets voor de
Pelaboean Ratoese H.O.B..... Er kunnen
twee gezinnen in worden ondergebracht
en, gerekend met 4 vierkante meter per
persoon, zelfs wel meer.....

De veiligheid laat nog wel iets te wen-
sen over, maar dat is van ondergeschikt
belang. Op de uitreis kreeg ik in Bui-
tenzorg een militair escorte „aan boord”,
dat dienst deed als mijn persoonlijke
lijfswacht. Het gaf wel een veilig gevoel.

In het plaatsje ligt een militaire be-
zetting dicht bij het telefoonkantoor.
Hier en daar, verspreid over de onder-
nemingen, bevinden zich kleine mili-
taire detachementen. Tanks patrouil-
leren regelmatig op de wegen, terwijl
men tevens is begonnen met het oplei-
den van landwachters voor de onderne-
mingen. Dit verhoogt natuurlijk wel de
veiligheid, maar is toch nog verre van
voldoende.

Verzekering noodzakelijk!

Ik had dezelfde ervaring als Van
Wyhe en Pee in Soerabaia, toen zij naar
Grissee trokken. Vóór mijn vertrek
waren pogingen in het werk gesteld om
een verzekering af te sluiten, doch
hieromtrent was nog niets bekend, toen
ik weg moest. Cm had echter stellig
verklaard, dat „al het mogelijke zou
worden gedaan”. Na m'n terugkomst
bleek, dat géén verzekering was afgeslo-
ten, omdat de B.V.U. géén individuele
posten aanneemt.

*Dit onderwerp is van groot belang
voor allen in onze maatschappij, die
zich voor dienst naar een onveilig gebied
moeten begeven. In de cultures loopt er
voor alle employé's een collectieve
molest-verzekering, waarvan de premie*

*fl. 5.40 per mille per jaar bedraagt, die
door de diverse maatschappijen wordt
gedragen. Zoals het nu bij de K.P.M. is,
is niemand verzekerd, behalve dan on-
der de bepalingen van de S.O.O.R. Wan-
neer ondergetekende op zijn dienst-
reis om zeep zou zijn gebracht —iets,
wat geenszins tot de onmogelijkheden
behoorde— zouden zijn weduwe en
wezen slechts fl. 42,50 per maand méér
aan pensioen hebben ontvangen dan het
normale K.P.M.-weduwe- en weezen-
pensioen zou hebben bedragen. Dit
bedrag is te gering.*

*Sluit de K.P.M. echter een colle-
tieve verzekering af op diegenen, die er
momenteel voor in aanmerking komen,
dan kunnen hier naar willekeur perso-
nen aan worden toegevoegd. Vinden
deze het bedrag (dat nader overeen
ware te komen) te weinig dan kunnen
zij zich (net als de employé's in de cul-
tures) op eigen kosten voor een extra-
uitkering laten verzekeren. De huidige
toestand op dit gebied is onverantwoord
en onverantwoordelijk ten opzichte van
de gezinnen dergenen, die zich naar
onveilige gebieden moeten begeven.*

„Wat ik met het bovenstaande ook
maar heb willen zeggen: Pelaboean
Ratoe is voorlopig nog niet geschikt als
vacantie-oord.....

L. Wakka.

NOG EEN SOLLICITATIE

Wij zoeken een waker.

De gepensioneerde Timorrese soldaat
Mattheüs Ouh Aleng komt solliciteren.

Uit zijn „afschrift-stamboek”, dat hij
bij zich heeft, lees ik bijzonderheden
over hem, onder andere dat hij Mo-
hammedaan is.

Dat lijkt me vreemd met die naam:
Mattheüs.

Ik vraag hem, of hij niet een „orang
Kristen” is.

Ja, dat is hij inderdaad, zegt hij.

Doeloe, toen hij in militaire dienst
ging, nog niet, maar een of andere toe-
an wilde het graag en toen is hij chris-
ten geworden. Ik laat het onderwerp
van christen of islamiet nu maar los,
en vraag hem of, hij op zijn leeftijd
(48 jaar) niet bang is om als waker
dienst te doen.

„Tidaaa toean!”

Dan vraag ik hem, wat hij van plan
is te doen als hij soms dieven op de
steiger of bij de goedangs ontdekt,
waarop hij zegt:

„Kalau toean kasi klewang atau
brouning.....”

J.L.V.

Pontianak.

P.C.J. en het Jaar-einde.

We weten nu uit mededelingen van Amsterdam wat meer over de extra-uitzendingen van P.C.J. gedurende het komende Kerstfeest en jaar-einde, in de serie „Groeten aan zeevarenden”. De uitzendingen worden verzorgd door dezelfde P.C.J.-mensen, die al zovele „schepen van de week” hebben doen oproepen en zij zullen ernaar streven om op zo breed mogelijke schaal Nederlandse schepen van die speciale uitzendingen te laten mee-profiteren. De K.P.M. is tezamen met de J.C.P.L. „geboekt” voor Zaterdag, 27 December a.s., in een programma voor zeevarenden, in aansluiting op het algemeen programma. Dit programma voor zeevarenden zal een uur duren, waarvan het eerste halfuur aan de K.P.M. is toegewezen. Eraan medewerken o.m. het Ensemble Lex Vervuurt en de zangeres Hansje Toussaint, welbekend hier in Indië uit haar tournee, die zij aan het einde van het vorige jaar maakte. Het „K.P.M.-halfuurtje” vermeldt o.m. een reportage vanuit het K.P.M.-kantoor in Amsterdam dan wel van een onzer schepen, indien die toevallig in de Amsterdamse haven mochten liggen. Na een muzikaal tussenspel zullen een 12-tal familieleden van K.P.M.-ers in de gelegenheid worden gesteld om speciale seizoens-groeten over te brengen. Voorts zal de president-directeur onzer maatschappij, de heer A. F. Vas Dias, een woordje spreken.

Wat betreft het voor de K.P.M.-ers wel het belangrijkste punt — de groeten van familieleden — kunnen we er nog bijvertellen, dat getracht zal worden om negen opvarenden van negen verschillende K.P.M.-schepen te bereiken. Dit is dus in tegenstelling met het gebruikelijke programma, waarin P.C.J. een schip oproept. En er is nog een verschil met de gewone programma's: ditmaal zullen ook 3 leden van ons walpersoneel door familieleden in Holland worden opgeroepen.

De opgave van de op 27 December a.s. op te roepen K.P.M.-ers — varenden en walslurpen dus — aan P.C.J. zal vóór 4 December a.s. moeten geschieden.

In aansluiting hierop kunnen we verder nog mededelen, dat ook op Oudejaars-avond, wanneer P.C.J. meer algemene groeten aan schepen uitzendt, nog zal worden getracht om de K.P.M. in te schakelen. Hierover hoort U eventueel nader.

Voor hen, die daarin geïnteresseerd zijn, volgt hier een overzicht van de belangrijkste P.C.J.-uitzendingen tussen 24 December en 3 Januari a.s.

Woensdag, 24 December.

Dienst in de Waalse kerk te Rotterdam, te verzorgen door de Vriende Gemeente der Ned. Herv. Kerk.

Vrijdag, 26 December.

Programma voor zeevarenden, vooral bestemd voor schepen van de rederijen Vinke en Co. en Van Nievelt-Goudriaan en Co.

Zaterdag, 27 December.

Programma, bestemd voor schepen van de K.P.M. en J.C.P.L.

Maandag, 29 December.

Programma, bestemd voor schepen van de Rott. Lloyd en H.A.L.

Dinsdag, 30 December.

Programma, vooral bestemd voor schepen van Van Ommeren's Scheepvaartbedrijf N.V., L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst en de Fa. Weismüller.

Woensdag, 31 December.

„PCJ ROEPT HET SCHIP VAN DE WEEK!”, een algemeen programma, ditmaal bestemd voor alle landgenoten op zee.

Donderdag, 1 Januari 1948.

Programma, vooral bestemd voor schepen van de S.M.N. met reportages uit de Ned. Zeemanscentrale en N.T.M. Radio-Holland.

Vrijdag, 2 Januari 1948.

Programma, vooral bestemd voor schepen van de K.N.S.M. en K.H.L.

Zaterdag, 3 Januari 1948.

Programma, vooral bestemd voor schepen van de Koninklijke Shell.

En hier de golflengten en zendtijden van P.C.J.:

Middag-uitzending, gericht op het Verre Oosten en Indonesië. 16.00 — 17.00 GMT (17.00 — 18.00 Ned. Tijd) op golflengten: 16.88 m., 19.88 m. en 49.79 m. Aanvang Alg. Programma PCJ: 14.30 Ned. Tijd.

Avond-uitzending. Herhaling, gericht op Europa en Afrika (ook Nederland) 20.30 — 21.30 GMT (21.30 — 22.30 Ned. Tijd) op golflengten: 25.57 m., 31.28 m. en 49.79 m. Aanvang Alg. Programma PCJ: 19.30 Ned. Tijd.

Nacht-uitzending. Herhaling, gericht op West-Indië, N. en Z. Amerika. 03.00 — 04.00 GMT (04.00 — 05.00 Ned. Tijd) op golflengten: 25.57 m., 31.28 m. en 49.79 m. Aanvang Alg. Programma PCJ: 00.30 Ned. Tijd.

Vervolg K. P. M. - Journaal

—Onder de vele namen, die men zo geregeld in dit journaal leest, is er een, die niet meer op de ranglijst zal voorkomen. Het is die van gezagvoerder Y. Stelma, aan wie op eigen verzoek eervol ontslag is verleend met in aansluiting daarop vervroegd pensioen. Wij hopen, dat het gezagvoerder Stelma gegeven moge zijn om nog vele jaren in goede gezondheid van het welverdiende pensioen te genieten. Wij weten, dat wij hiermede de gevoelens vertolken van allen, die het genoegen hebben gehad om met deze sympathieke gezagvoerder te varen. Op 9 December a.s. vertrekt gezagvoerder Stelma als „staff-captain” met de *Nieuw-Holland*, doch eerst zal hij op het hoofdkantoor op 5 December a.s. nog even in de bloemen worden gezet, ter gelegenheid van zijn 25-jarig dienstjubileum.

—Gezagvoerder Jac. Belger van de *Pahud* zal op 5 December zijn zilveren dienstjubileum herdenken. Zijn schip is dan in Soerabaia.

—De 13 jaar oude Pietje Oosterman, die in de 6e klas van de Christelijke Nationale School te Heinoord zit, heeft een mooi briefje geschreven aan de haven-directie te Tandjong Priok, waarin hij vraagt om foto's en nadere bijzonderheden over het convooi K.P.M.-coasters, dat in Juni j.l. onder commando van kapt. Van Meerten in Batavia is aangekomen. Hij moet over dit onderwerp n.l. een opstel schrijven en weet niet, hoe het op zo'n convooi toegaat, hoeveel mensen er wel op zo'n schip kunnen, of er altijd zoveel schepen met een convooi meegaan en zoal meer. Zo'n coaster is voor Pietje al een heel groot schip, dat hij daar op de Oude Maas nooit ziet en hij is dus erg nieuwsgierig. De afz. PZ/ND gaat Pietje alle bijzonderheden schrijven en we zullen natuurlijk zorgen, dat hij ook nummer 7 van „De Uitlaat” krijgt met de verslagen en de foto's van het eerste coasterconvooi.

— Een telegram van het Algemeen Nederlands Persbureau uit Amsterdam meldt, dat de K.P.M. op de aanstaande algemene vergadering van aandeelhouders zal voorstellen om over het jaar 1941 een dividend van 8 procent uit te keren en over de jaren 1943 en 1944 elk 3 procent. Over de jaren 1942 en 1945 zal, volgens dit voorstel, geen uitkering worden gedaan. Van het totaal van 14 procent over de jaren 1941, 1943 en 1944 zal 10 procent in aandelen en de rest in contanten worden uitgekeerd.

SIGARETTEN-WEE

„Bols, elke dag één glaasje”, zo staat het in „Elsevier”. Maar wij aan boord zweren bij Okma, want die zegt, dat je er iedere dag twee moet nemen..... Borrelen vóór het eten is scheeps-matjam. De borrel is belangrijk en het maakt ons altijd treurig, als het maand-rantsoen op is.

Edoch, er zijn belangrijker dingen in het leven, nietwaar? Een sigaret b.v., right now! Een mens is een gecompliceerd wezen. Hij begeert altijd datgene, wat hij niet heeft. Ja, ik droom veelvuldig van Portland de laatste tijd en het is altijd hetzelfde. Tergend wordt het!..... Die grote drugstore van Fred Meyer, op de hoek van de 4th Avenue en Alderstreet. Dat lieve blondje (met wie ik nooit uit ben geweest) met haar liefste glimlach: „What brand do you want?” „Camel”, fluister ik hees, „yes, 15 cartons, yes”. En als ik dan wakker word, heb ik een flauwe heimwee-smaak in m'n mond.

„Aan de wal hebben ze meer dan wij”, zegt de stuurman, maar die heeft makkelijk praten, want hij rookt alleen sigaren! Als was ben ik in de handen van de gifhandelaar. Altijd geweest. Eerst Belse shag in de bezettingstijd in Holland en later „heipalen”, drie voor een gulden „swiet korreperaol”, zei de schoft dan, mijn leed met één blik peilend. In Batavia durf ik niet meer te komen. „Kepsteen toewaaaaan?”, zeggen ze daar, maar het klinkt even gemeen als thuis en het is even duur ook. Dat nekt me. Kapitalen kost het, meeneer, en als m'n vrouw het wist kreeg ze d'r wat van!

De vorige reis kwam Van Lennep aan boord. „Vooruit nou, lafaard”, stookte ik mezelf op, „vraag nou, hoe dat eigenlijk zit met die verdeling!”.

„Meneer van Lennep”, begin ik, „de vorige reis.....”.

„Ja, dat weet ik”, zegt hij, „die beschimmelde koek. Dat lag aan de verpakking. Echt zonde. Een hele partij bedorven”. Het gaat hem aan zijn hart. Ik kan het hem aan zien. Maar ik eet nooit koek, dus zeg ik hardvochtig: „Ja, maar die sigaretten, ziet U”.

„Waren die ook beschimmeld?”.

„Nee, alleen beschimmeld weinig. Honderdzig sigaretten voor de hele maand. Daar doe ik één week mee”.

„Nou”, zegt-ie „da's jammer voor U, maar er is niet meer”.

„Ja maar”, begin ik weer, „is er nu niet ergens een circulaire, waarin staat, dat de crew minder krijgt?”.

Hij neemt me koeltjes op. „Nee!” zegt-ie dan harteloos, „allemaal evenveel”. („Even weinig”, denk ik en voel me verder als een geslagen hond.....).

Vijf dagen hebben we in de hemel

geleefd. Wie het gerucht de wereld in heeft geschopt, moest eigenlijk worden doodgeslagen, maar we gingen naar Singapore! Yes sirreee! Dozen vol „Players” hadden we in gedachten al uit de „bond” besteld. 't Jonge, wat voelden we ons fijn. Iedereen zong, tot de headboy toe en die is anders nooit zo'n flierefluiter. Zoeven kwam de post aan boord. „Met roken is het nog slecht hier”, schrijft de ouwe heer en moeder vraagt: „Zeg, kun je niet eens wat sigaretten oversturen voor Pa, want de man is er sikkeneurig van en jullie hebben daar toch genoeg aan boord”. De heerlijk onnozele schat van een ouwe dibbes! Enfin, als we maar eerst in Singapore zijn geweest.

In het gangetje hoor ik een rauwe gil van de stuurman. Waar z'n koffie blijft! De toon staat me niet aan. Die heeft bepaald slecht nieuws van huis. Hij rent me bijna van de sokken, als hij zijn hut uit komt vliegen. „Waar is die r... boy nou weer?” Ik kijk hem aan, er ligt een broeierig-desperate blik in zijn ogen. „Zwarigheid?”, pols ik voorzichtig. „Slecht nieuws?” Hij grijnst bepaald moordlustig nu.....

Zijn antwoord is de genadeslag: „Vijf reizen Tjilatjap”. *R. Eykerk.*

Vervolg: Radio's

zullen voor een nieuw apparaat in aanmerking kunnen komen.

Aanvragen gelieve men voor de 15e Januari 1948 in te dienen bij de afdeling Personele Zaken van ons hoofdkantoor.

Indien er meer aanvragen dan toestellen zijn, zal de toewijzing bij loting geschieden.

Degenen, die tenslotte een radio-toestel krijgen toegewezen, dienen een koopovereenkomst der N.V. Radio- en Verlichting Importmij. te Batavia te ondertekenen, dat zij het apparaat binnen 12 maanden niet aan derden zullen wederverkoopen, verhuren of in bruikleen geven, tenzij met schriftelijke toestemming van genoemde maatschappij. Bij overtreding wordt een schadevergoeding van f 750.— geëist. De fabrieksnummers worden uiteraard geregistreerd.

De prijs van de toestellen zal plus-minus fl. 265.— c.i.f. Tandjong Priok bedragen. Hierbij komen dan nog de kosten van invoerrechten, benevens eventuele verpakings- en verzendkosten (bij aflevering buiten Batavia).

In principe zal geen voorschot op salaris voor deze aanschaf kunnen worden verstrekt.

Wij wachten dus op aanvragen.

De afd. P.Z.

Stop Press!

*

Juist voor het ter perse gaan van dit nummer, bereikte ons het lijstje van de K.P.M.-ers, die zullen worden opgeroepen in het speciale P.C.J.-programma van Zaterdag, 27 December (zie pag. 11 van dit nummer). De gelukkigen zijn:

Gezagvoerder Belger (*Pahud*), 1e stuurman Hoogland (*Melchior Treab*), 2e stuurman Plantfeber (*Khoen Hoca*), 3e stuurman Van den Blink (*Generaal van Geen*), 4e stuurman Van der Worp (*Bontekoe*), hoofdwtk. De Kleyen (*Both*), hoofdwtk. Smidt (*Bandjermasin*), 2e wtk. Augusteyn (*Fort Rensselaer*), 3e wtk. Verhaar (*Reael*), 3e wtk. Riko (*Fort Amsterdam*). Als „reserves” zijn aan Hilversum opgegeven 1e stuurman Gerdingh (*Balikipapan*), 4e stuurman J. G. Jansen (*Tasman*), 2e wtk. Hage (*Van Spilbergen*) en 5e wtk. Pieters (*Plancius*).

Van het walpersoneel zijn aangewezen de adjunctchef Doorvoer Herfst, pakhuismeester Koopal (beiden te Batavia) en employé J. de Bruin te Mp-rotai, met als „reserves” employé Van Druten te Makassar, hoofdemployé Van Zegwaard eveneens te Makassar en employé Caviet te Balikpapan.

Op het allerlaatste ogenblik bleek uit een telegram uit Amsterdam nog, dat in het 2e halfuur geen J.C.P.L., doch uitsluitend J.C.J.L.-schepen worden opgeroepen. Onze mensen op de *Straat Malakka*, *Straat Soenda*, *Boissovain*, *Tasman*, *Valerius*, *Ruys*, *van Heutsz* en *Berlage*, die aanvankelijk waren aangewezen, grijpen er dus naast. Dit is een betreutswaardig misverstand waarvan de schuld in Amsterdam schijnt te liggen. Indien wij hier geweten hadden, dat er alleen J.C.J.L.-schepen in het 2e halfuur werden groepen, zouden wij in het 1e halfuur ook onze grote schepen niet hebben vergeten. Wij zijn nu doende om in Januari een speciale J.C.P.L.-uitzending te arrangeren.

Gezinshereniging

(Vervolg van pag. 4)

De bovenstaande regeling geldt uiteraard niet alleen voor hen, die nog in Indië moeten arriveren, doch ook voor degenen, die hier al zijn en nog geen gezinshereniging hebben kunnen aanvragen, omdat zij nog geen huisvesting voor hun gezin hadden gevonden.