

SPELREGELS

Bij mijn terugkeer is het mij opgevallen uit gesprekken, die ik gevoerd en artikelen, die ik gelezen heb, dat onder de hier werkende Hollanders in toenemende mate een wankelend vertrouwen in hun rechtspositie aanwezig is. Het ligt voor de hand, dat de gemoederen hierdoor in onrust komen en dat dit zich manifesteert in twijfel omtrent de toekomst en —wat erger is— verlies aan zelfvertrouwen.

Rechtspositie en bestaanszekerheid

Naar onze mening, wordt hierbij dikwijls geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen rechtspositie en bestaanszekerheid, en wordt hierin hetzelfde gezien, hetgeen niet juist is en verwarring schept. Hierin schuilt een gevaar, n.l. dat, door deze twee begrippen te vereenzelvigen, men zijn eigen zaak veel somberder ziet dan zij in werkelijkheid is.

Het samenstel van wetten, verordeningen, besluiten etc., die in een staatkundige eenheid van kracht zijn, bepaalt de positie van natuurlijke en rechtspersonen in het rechtsverkeer tussen deze personen. Men zou dit samenstel van regelingen, dat de rechtspositie bepaalt, kunnen vergelijken met de spelregels voor het voetballen. De regels zijn enerzijds bedoeld om een ordelijk spel te bevorderen, anderzijds moeten zij het spel zo goed mogelijk tot zijn recht doen komen. Zouden de spelregels te ver ingrijpen, dan zouden zij het spel verstarren en hetzelfde zou gebeuren, indien de regels al te strikt werden toegepast. De spelkwaliteit van het team en van de individuele spelers wordt niet beheerst door de spelregels. Training, doorzettingsvermogen, durf en het bezit van dergelijke eigenschappen bepalen de waarde

van de spelers en de kwaliteit van het spel.

Wij zien tussen de rechtspositie en de bestaanszekerheid van de ondernemingen (rechtspersonen), alsmede van de werkers (natuurlijke personen) een soortgelijk verband. De rechtspositie geeft zowel de grondslag voor een ordelijk bestaan, als de mogelijkheid om het bestaan zo goed mogelijk tot zijn recht te laten komen. Is hiervoor dus de rechtspositie van belang, dan wil dat nog niet zeggen, dat de zekerheid van het bestaan erdoor is gewaarborgd, want deze is afhankelijk van vele andere factoren, die de best geordende staat niet bij de wet kan verschaffen.

Persoonlijke eigenschappen

Eigenschappen van persoonlijke aard, zoals karakter, durf, wilskracht, ondernemingsgeest —om er maar enkele te noemen— geven aan het bestaan, dat door een goede rechtspositie mogelijk wordt gemaakt, in meerdere of mindere mate zekerheid. Wij kunnen echter niet geloven, dat absolute bestaanszekerheid bestaat en kan worden gewaarborgd. Ook al is de rechtspositie keurig en naar genoegen geregeld, dan kan desondanks de zekerheid van het bestaan twijfelachtig zijn. Indien b.v. in een land, dat in zijn behoeften voor een groot deel uit import moet voorzien en dat daardoor een bloeiende importhandel heeft, waarin vele mensen hun bestaan vinden, de eigen industrie tot ontwikkeling komt, dan zal deze industrie de importhandel geleidelijk terugdringen. Het import-apparaat wordt allengs kleiner, het aantal mensen, dat daarin aanvankelijk emplooi vond, moet daarbij worden aangepast. Aan de

rechtspositie dezer mensen is niets veranderd, maar wel is hun bestaanszekerheid aangetast.

In de hedendaagse tijd komen o.m. door de vlucht van toegepaste wetenschap telkens weer gevallen voor, waarbij bepaalde groepen werkers een ander heenkomen moeten zoeken.

Wij mogen ons niet laten begoochelen door aan te nemen, dat een goede rechtspositie tevens een waarborg is voor een goed bestaan.

De rechtspositie der Hollanders

Hoe is het nu gesteld met de rechtspositie van de hier werkende Hollanders?

Tot op heden zijn de spelregels (de rechtspositie) niet gewijzigd. Wel kan worden geconstateerd, dat zij hier en daar losjes worden toegepast, dat spelfouten door de vingers worden gezien. Daaronder lijdt het spel en wordt dit enigszins ruw. Maar fundamenteel is nog niets veranderd: de rechtspositie steunt nog op hetzelfde samenstel van wetten, bepalingen etc. van voorheen.

Men zal ons mogelijk voor de voeten werpen, dat dit waar moge zijn, maar dat wij het toch wel erg formalistisch zien. Toch is het noodzakelijk dit voor ogen te houden, want anders maakt men een denkfout en trekt conclusies, die onjuist zijn.

Het wankelend vertrouwen, waarvan wij in de aanvang gewag maakten, is verklaarbaar door de onzekerheid, die er heerst omtrent het voortduren van de werkzaamheid van het grote bedrijfsleven. Dit bedrijfsleven vormde een van de onmisbare elementen in de economische ontwikkeling en zal voor de

NIET LANGER BUITENSPEL

Onze president-directeur heeft in korte tijd de gevoelens juist gepeild en zijn uiteenzetting inzake rechtspositie en bestaanszekerheid, die wij op de eerste pagina afdrukten, is ongetwijfeld verhelderend en tot op op zekere hoogte ook geruststellend. De spelregels zijn misschien de-facto nog niet veranderd en het lijkt evenzeer aannemelijk, dat het grote bedrijfsleven ook in de nieuwe verhoudingen zal kunnen blijven functioneren. Het zou er voor land en volk slecht uitzien, indien zulks niet het geval ware.

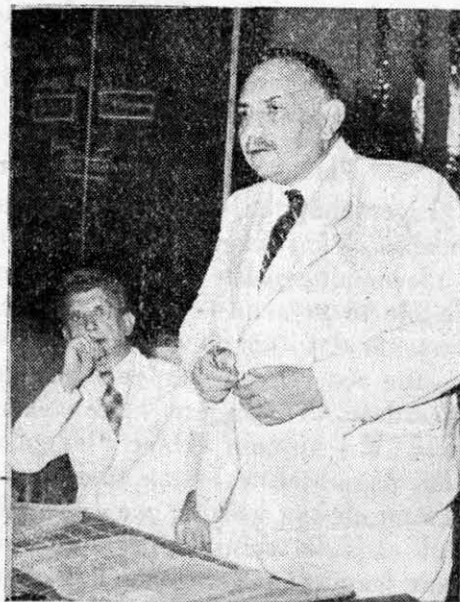
Het is echter meer zijn persoonlijke toekomst, die de Nederlandse werknemer in dit land de laatste jaren heeft beziggehouden, ook in ons eigen bedrijf. Twijfel over die toekomst is méér oorzaak geweest van het wankelend vertrouwen dan de vraag, of de spelregels op papier hetzelfde zijn gebleven. Sprekende getuigen zijn de vele vak-organisaties, die na de oorlog in dit land, zijn ontstaan en die zich hebben verenigd tot de S.I.W.O. (Samenwerkende Indische Werknemers Organisaties).

En terwijl het varend nautisch- en technisch personeel der scheepvaartbedrijven beschikte over een krachtige bond, die een aardig balletje meespeelt in de wedstrijd, stond het walpersoneel wel in het veld maar —naar het scheen— steeds buitenspel. Dit heeft een gevoel van onbehaaglijkheid veroorzaakt en het is niet meer dan logisch, dat deze groep van spelers —die óók tot de voorhoede behoren!— de koppen bij elkaar staken om te zien hoe zij in the game konden blijven.

Voor alle wal-geëmployeerden in de scheepvaart en aanverwante be-

drijven is het initiatief daartoe uitgegaan van de K.P.M.-ers en met name de heren G. J. Ch. van Dooremaal, Chr. Meyer, L. M. Wakka, G. Degens, J. G. M. Rompel en K. F. Tuynman, bij wie zich later nog voegden de heren J. B. Robinson en W. Mijs. Enige weken geleden hadden zij een voorlopige bespreking met de heer J. H. Smit, voorzitter van eerdergenoemde S.I.W.O. Deze leidde tot het voornemen om op zo kort mogelijke termijn over te gaan tot oprichting van een vereniging voor walpersoneel in de scheepvaart, niet alleen voor K.P.M.-ers dus, doch óók voor collega's van de S.M.N., de K.R.L., de Nishm, de K.J.C.P.L., de Droogdokmij., de Oceaan, de Veencombinatie, het Trioever etc.

Een voorlopig comité, samengesteld uit bovengenoemde initiatiefnemers, belegde op 4 Maart j.l. in het A.M.V.J.-gebouw te Batavia (het vroegere „Maison Versteeg“) een bijeenkomst, die door ruim 150 belangstellenden werd bijgewoond. Zij werd geopend door de heer Van Dooremaal, die er op wees, dat de ko-



De heer Smit tijdens zijn rede.

mende staatkundige veranderingen in dit land nopen tot organisatie van de Nederlandse werknemer, opdat zijn sociale en economische belangen beter en krachtiger zullen kunnen worden behartigd.

De spreker van de avond was de heer Smit, voorzitter der S.I.W.O., die zijn pakkende rede verdeelde in korte beschouwingen over het verleden, heden en toekomst van de Nederlandse werknemer in Indonesië. Het verleden en heden zijn van betrekkelijk academisch belang. Het gaat vooral om de toekomst, waarin de Nederlandse werknemer zijn vroegere politieke bescherming zal missen en afhankelijk zal zijn van factoren, waarop hij geen enkele invloed kan uitoefenen. Een compensatie kan,

Vervolg:

SPELREGELS

verdere opbloei van deze gewesten niet gemist kunnen worden. Dit bedrijfsleven moet werkzaam kunnen blijven, het moet zich geleidelijk en gestadig verder kunnen ontwikkelen en daarvoor is het nodig, dat het fundament, waarop het in het verleden is gebouwd, blijft gehandhaafd. Dit fundament, t.w. de rechtszekerheid, bestaat uit een samenstel van wetten, verordeningen, besluiten e.d., dat in beginsel gehandhaafd moet blijven, wil het bedrijfsleven zich kunnen handhaven. Als de vorm gevonden kan worden om dit te bewerkstellingen, dan kan —gelijk van ouds— met energie worden doorgevoerd en kan —ook gelijk van ouds— iedere Hollander hier de risico's nemen, die verbonden zijn aan zijn bestaan.

Het is nog niet zo ver en daarom heerst er onzekerheid. Laten wij echter sterk blijven in het vertrouwen, dat de spelregels fair zullen blijven en deze ons in staat zullen stellen een goed spel te ontplooiën.

V. D.

volgens de heer Smit, worden gevonden in nauwere aansluiting in krachtig organisatorisch verband —zoals die in de S.I.W.O. al een feit is geworden— en met steun van de vakbeweging in het Moederland, die zich reeds met een manifest richtte tot de minister van Overzeese Gebiedsdelen, waarin werd aangevraagd om een wettelijke regeling van de sociale- en eenvoudige belangen van de Nederlandse werknemer in Indonesië. Het feit, dat de politieke veranderingen zich zeer snel voltrekken, dwingt tot spoed. Anderen zijn voorgedaan. De S.I.W.O. bestrijkt een breed veld van vakbeweging in Indonesië. Als dit nummer van „De Uitlaat“ in druk is verschenen, heeft de heer Smit zich reeds naar Nederland begeven om de belangen van de Nederlandse werknemer in Indonesië bij de hoge regering voor te brengen.

De heer Smit weet dan, dat de S.I.W.O.-gedachte nu ook wordt gesteund door de wal-geëmployeerden in de scheepvaart en aanverwante bedrijven. Unaniem sprak de bijeenkomst zich voor principiële steun aan de S.I.W.O.-gedachte uit. Met evengrote unanimiteit sprak de vergadering zich uit voor de oprichting van een gemeenschappelijke personeelsvereniging onder de naam van „Vereniging van Wal-personeel in de Scheepvaart“, de V.W.S. Vóór

Slot: zie pag. 11.

Dit is no. 6 - derde 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.

Verschijnt 2 x per maand.

HOGERE OPLEIDING

In ons vorig nummer spraken we in het artikel „Dalende belangstelling” over de opleiding voor de zeevaart, voor stuurlieden, zowel als werktuigkundigen. Wij noemden als bezwaar voor de nautische (technische) student, dat het onderwijs maar in bepaalde plaatsen in Nederland wordt gegeven.

Dezer dagen ontvingen we uit Amsterdam een aantal bijzonderheden omtrent de mogelijkheden tot studie voor een hogere rang voor stuurlieden en werktuigkundigen.

Zeevaartscholen

Daaruit zien wij, dat er Zeevaartscholen zijn te Scheveningen, Den Helder, Groningen, Terschelling, Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen. Op al deze scholen is studie voor 3e stuurman mogelijk. Voortzetting der studie voor de 2e- en later voor de 1e rang is slechts mogelijk op de scholen te Scheveningen, Terschelling, Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen. De toelating voor alle studies is op alle scholen doorlopend. De duur der cursussen is respectievelijk voor 3e stuurman: 3 tot 5 maanden; voor 2e stuurman: 3 tot 4 maanden en voor 1e stuurman, 4 tot 5 maanden.

Technische scholen

De scholen voor de werktuigkundigen zijn: Kweekschool voor Machinisten te Amsterdam, de Machinistenschool te Rotterdam, de „De Ruyterschool” te Vlissingen, de Gemeentelijke School voor Nijverheidsonderwijs te Dordrecht, de Gemeentelijke School voor Scheepswerktuigkundigen te Utrecht, de Zeevaartschool te Terschelling en de Middelebare Technische School te Groningen. Op al deze instituten is de studie voor het diploma-A mogelijk. Op de Gemeentelijke School voor Nijverheidsonderwijs te Dordrecht, de Zeevaartschool te Terschelling en de M.T.S. te Groningen is toelating doorlopend mogelijk. Dat is zij ook op de resterende vier scholen, met dien verstande echter, dat de cursussen aanvangen in Februari en September. De studie voor de diploma's-B en-C kan alleen worden gevolgd op de Kweekschool voor Machinisten te Amsterdam, de Machinistenschool te Rotterdam, de „De Ruyterschool” te Vlissingen, de Gemeentelijke school voor Nijverheidsonderwijs te Dordrecht en de Gemeentelijke School voor Scheepswerktuigkundigen te Utrecht. De toelating is eveneens doorlopend. De duur van de cursus voor het diploma-A is een halfjaar. Die voor het theoretische gedeelte van het diploma-B is eveneens een halfjaar, gevolgd door nog een half-

jaar voor het praktische gedeelte. Die voor het theoretische gedeelte van het diploma-C is 8 maanden, gevolgd door nog 10 maanden voor het praktische gedeelte.

Westen des lands bevoorreed

Bij lezing van het bovenstaande zal het opvallen, dat de studie voor de rangen van 2e en 1e stuurman slechts mogelijk is in de havenplaatsen van het Westen van het Moederland, terwijl technische studie voor de diploma's-B en C als werktuigkundige daarenboven nog kan worden gevolgd in Utrecht en Dordrecht. De Noordelijke, Oostelijke en Zuidelijke provincies zijn geheel van studie-gelegenheden verstoken. Voor verlofgangers van onze maatschappij, van wie er velen juist uit die provincies afkomstig zijn, is dit een bezwarende omstandigheid. Een van onze stuurlieden, die korte tijd geleden op de Zeevaartschool te Groningen zijn studie voor de 2e rang wilde beginnen, kreeg daar te horen, dat de cursus net wegens gebrek aan belangstelling was gesloten.

Pogingen tot verandering

De directie in Nederland heeft inmiddels getracht om aan verschillende bezwaren tegemoet te komen door contact te zoeken met leraren. Op deze wijze is men er inderdaad in geslaagd om enkele onzer mensen door middel van privé-onderwijs voor een hoger diploma te doen opleiden. Uiteraard is deze toestand echter verre van bevredigend en waar het in het voornemen ligt om in de toekomst het studeren uitsluitend gedurende het Europees verlof te doen plaatshebben (waardoor een groter aantal studenten dan vroeger wordt verwacht), ziet men in de betrokken kringen in Nederland de verdere ontwikkelingen niet zonder zorg tegemoet.

De heer Polderman, inspecteur van het Nijverheidsonderwijs te Den Haag, met wie de in de toekomst te verwachten moeilijkheden werden besproken, verklaarde van mening te zijn, dat de meeste zeevarenden in de omgeving van Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen woonplaats hebben. Daaruit was dan ook het streven voortgekomen om de cursussen in hoofdzaak op die plaatsen te concentreren. Hij zeide voorts, dat het misschien aan te bevelen zou zijn om de kandidaten al vóór hun vertrek uit Indië aan te raden om in één van de steden, waar studie mogelijk is, te gaan wonen. Dit is echter een advies, waarvan men niet veel resultaten verwacht, omdat nu eenmaal bij het verlof andere overwegingen een rol spelen dan alleen de noodzakelijkheid om te gaan studeren.

Studie-gelegenheid ook elders?

Voorlopig is nu afgesproken, dat men van Batavia uit zal trachten om eens een globaal overzicht te geven van het aantal studenten (nautici, zowel als technici) dat in dit jaar kan worden verwacht, als ook een nominatieve opgave van de diploma's, waarvoor zij moeten studeren en de plaatsen in Nederland, waar zij domicilie denken te kiezen. Het zal dan wellicht nog mogelijk zijn om bij voldoende belangstelling ook in andere plaatsen studie-gelegenheid te scheppen. Het staat in ieder geval vast, dat indien men de zekerheid wil hebben, dat er tijdens het Europees verlof wordt gestudeerd, er op middelen gezonden zal dienen te worden om op meerdere plaatsen dan in het bovenstaande lijstje staan vermeld, de gelegenheid tot studie te openen. Dat is een vraagstuk, dat de directies in Nederland en in Batavia, op het ogenblik van alle kanten bekijken.

Voorkomen van schade aan de lading.

Een nieuwe methode voor het verwijderen van vochtigheid, die de oorzaak is van zweetschade aan de lading, is in de handel gekomen onder de naam „Cargocaire”. Dit systeem maakt een grondige luchtcirculatie in elk luik mogelijk, ongeacht de weersomstandigheden, en gebruikt hiervoor alleen de buitenlucht als het dauwpunt laag genoeg is. Wanneer de weersomstandigheden het noodzakelijk maken, is op een voorziening van droge lucht gerekend, die dan met de buitenlucht vermengd, door de ruimen wordt gecirculeerd.

Silica gel, een stof die vochtigheid absorbeert, is de basis van dit hele systeem, dat de buitenlucht door deze stof naar binnen zuigt.

Er zijn twee bedden silica gel, zodat als één daarvan door vochtigheid is verzadigd, het tweede automatisch wordt ingeschakeld en de toevoer van droge lucht verzekerd blijft. De verzadigde silica gel wordt dan verwijderd, verwarmd om er de vochtigheid aan te ontnemen, en zo gaat de cyclus door, want silica gel bederft onder normale omstandigheden niet.

Natuurlijk kan de methode om lucht te drogen door middel van deze stof zowel te land als op zee worden gebruikt. Het is veel eenvoudiger dan de gebruikelijke koel-installaties, behoeft geen extra personeel of machines en is daardoor zeer geschikt voor de luchtverversing in de tropen.

Uit: *China Trade*
Dec. '47.

POLITIEKE ASPECTEN

TER S.O.K.

Een goed krantenlezer zal misschien in het onderstaande weinig nieuws vinden, maar een samenvatting van wat er zich also hier ter Sumatra's Oostkust heeft afgespeeld vóór het zover was, dat de „Negara Soematera Timoer” inderdaad een „negara” was, moge toch lezenswaardig zijn.

1946

Tweede helft van 1946: Medan een belegerde stad. Slechts een klein gedeelte daarvan, de z.g. „Polonia-buurt”, herschapen in een „kamp”, waar Hollanders, Engelsen, Chinezen en „Ifu's” (Indonesians friendly to us) broederlijk bij elkaar woonden. „Wonen” kon dit op-elkaar-gepropt-zijn trouwens haast niet worden genoemd.

Toen kwam in November 1946 de overgave van het militaire commando door de Engelsen aan de Hollanders en daarna volgde spoedig een kleine verruiming van het „veilige” stadsgebied, al was deze „veiligheid” nog maar van een vreemdsoortige aard, te oordelen tenminste naar het herhaalde geknal van mortieren rondom de stad en het gefluit van projectielen over de daken. Maar goed, dat was toen een normaal verschijnsel.

1947

De veiligstelling van de weg naar Belawan, omstreeks Maart 1947, luidde een rustiger periode in. Zo zagen wij, stadsmensen, het tenminste, doch er hadden op en om de „demarcatielijn” nog geregeld schermutselingen plaats.

21 Juli

Totdat op 21 Juli de politionele actie werd ingezet. Toen ging het snel en op 5 Augustus kon een gebied, dat van Tandjoeng Poera met een bocht naar het Tobameer loopt en van Prapat langs de Asahan-rivier naar Tandjoeng Balei, als het terrein worden gezien, dat onder Nederlandse bescherming zou komen en waarvan de rehabilitatie zo spoedig mogelijk ter hand zou kunnen worden genomen.

Snel was deze gebiedsheropening in haar werk gegaan, maar nog sneller ontwikkelde zich —in verhouding— de politieke constellatie. Want nauwelijks waren de acties beëindigd, of de beweging kwam bovengronds, die al maanden lang ondergronds was voorbereid; de actie tot zelfstandigmaking van het gewest.

Dr. Mansoer

Het was Tengko Dr. Mansoer, de alómbekende dokter, bij schier alle bevolkingsgroepen bekend en bemind,

uiterst scherp van verstand, zeer joviaal en innemend van aard, die de leiding in handen nam van een propagandistische beweging, die zich in korte tijd over het gehele gebied uitstrekte. Het kostte dr. Mansoer geen moeite om massale bijvalsbetuigingen te krijgen. De bevolking snakte naar rust, naar krachtige leiding, naar voedsel en kleding en de onafhankelijkheidsbeweging kon dat alles in het vooruitzicht stellen. En dr. Mansoer, een groot voorstander van samenwerking tussen alle bevolkingsgroepen (inclusief de Nederlanders) koos daartoe onmiddellijk de weg van contact en overleg met de Indische Regering, ervan overtuigd zijnde, dat het gewest de hulp van de Nederlanders niet zou kunnen ontberen.

Snelle ontwikkelingen

En toen volgden de gebeurtenissen elkaar in een razend tempo op. Betogingen bij het Nederlandse bestuur, petitie aan de Landvoogd, proclamatie aan de bevolking en —nadat de sanctie van Batavia was gekomen— de stichting van een „Comité ter voorbereiding van de Daerah Istimewa Soematera Timoer” en de instelling van een Voorlopige Raad. Daarna: afvaardiging van vertegenwoordigers naar Batavia ter bespreking van het Statuut voor de nieuwe staatkundige eenheid, waarbij dr. Mansoer en zijn adviseurs een energie, schranderheid, verstand en commonsense hebben ontplooid, die zodanig was, dat er werd gezegd, dat indien Indië over nog een paar dozijn van deze mannen beschikte, er geen problemen van betekenis meer zouden zijn.

Negara!

En toen kwam dr. Mansoer terug, glunder lachende, voldaan, en kon hij mededeelen, dat niet alleen het Statuut praktisch zonder wijzigingen was aangenomen, maar ook dat zijn gewest geen „daerah” (autonom gebied) zou zijn, maar een „negara” (zelfstandige staat). Een negara! Een zelfstandige deelstaat, in de toekomstige Federatie van Indonesische Staten.

De staatkundige organisatie

Staatkundig is de „Negara Soematera Timoer” als volgt georganiseerd:

De wetgeving en het bestuur worden uitgeoefend door een Vertegenwoordigende Raad van Soematera Timoer, bestaande uit 50 leden, het College van Gedelegeerden, bestaande uit 7 raadsleden, en de Wali Negara (staatschef).

De uitvoerende macht berust bij het Staatshoofd, bijgestaan door de Wakil Wali Negara (plaatsvervangend staats-

hoofd), een uit 5 leden bestaand Kabinet van Adviseurs en een zevental departementshoofden.

Met uitzondering van enige overgangsbepalingen is deze organisatie thans een feit en zijn de functionarissen alle benoemd en zo kan dus deze negara zijn nieuwe leven beginnen. Wij zijn ervan overtuigd, dat het werk aan de wederopbouw onder dit staatkundige bestel zeer aangenaam zal zijn. Hoe kan het ook anders, want de omgang met de functionarissen is zo joviaal en prettig, dat wij er haast nog niet toe kunnen komen om dr. Mansoer, de Wali Negara, met „Excellentie” aan te spreken en hem onwillekeurig blijven begroeten met een „Hallo, Dok”. *Ferguson.*

G. J. Groeneveld

gezagv. van het m. s. Makassar

Bij het doorbladeren van de 1e jaargang van „De Uitlaat” werd mijn aandacht getrokken door een stukje onder bovenstaand hoofd.

Er wordt in verteld, hoe gezagvoerder Groeneveld op 15 Febr. 1942 met zijn schip ten onder ging, nadat hij eerst alle overige opvarenden in de boten had laten gaan.

Hij had zichzelf gemakkelijk kunnen redden door eveneens tijdig het schip te verlaten. Dan had hij echter de kans gelopen, dat bij aanhouding door de Jap de gehele groep schiphreukelingen voor het vernietigen van het schip aansprakelijk zou worden gesteld. Groeneveld wenste alleen de verantwoording te dragen, bleef aan boord en bracht eigenhandig het schip tot zinken. Liever dan in handen van de Jap te vallen, vond hij met zijn schip zijn graf in de golven.

Velen van ons hebben zich in de oorlogsdagen dapper gedragen, maar de daad van wijlen Groeneveld gaat hoog uit boven die van velen, wier borst thans gesierd is met eeretekenen.

Zonder iets af te willen doen aan de prestaties van genen, heeft het mij wel verbaasd, dat aan Groeneveld, wien minstens de Militaire Willemsorde toekomt, nooit posthuum een onderscheiding werd toegekend.

Ik wil aannemen, dat men bij de toenmalige „Handelsbescherming”, in het „sauve qui peut” bij de nadering van de Jap, geen gelegenheid had om Groeneveld voor een onderscheiding voor te dragen. Toen men echter veilig in Australië zat, had men dit verzuim wel kunnen goedmaken.

Nu de officiële instanties in gebreke zijn gebleven, vraag ik me echter af, of het thans niet op de weg van de maatschappij ligt, om —zij het ter elfder ure— voor Groeneveld een onderscheiding te vragen, waarvan de posthume uitreiking voor zijn nabestaanden een troost zou kunnen zijn. *B. B. J. E.*

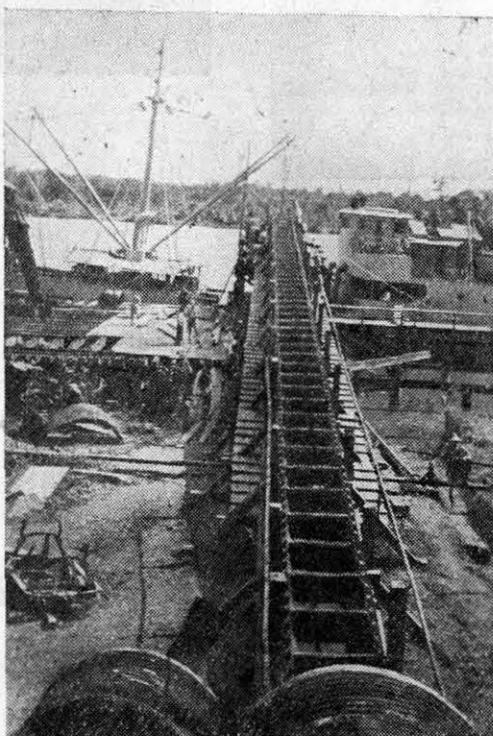
BERAOE IN 1947

In het 2e nummer van „De Uitlaat” van deze jaargang namen wij uit het „Economisch Weekblad” een berichtje over, betreffende de steenkool-productie te Beraoe van de N.V. Steenkolen Maatschappij „Parapattan”. Het „Economisch Weekblad” verklaarde, dat de productie thans 60.000 ton per jaar bedraagt, waarop in de loop van dit jaar een aanzienlijke verhoging kon worden verwacht. Uit een aantal bijzonderheden, die wij nu over de mijnen te Beraoe ontvingen, bleek, dat het door het „Economisch Weekblad” vermelde jaar-

moeten worden gestopt. Integendeel: al spoedig kon een systematische afbouw worden begonnen tot op 65 m. diepte. Bij de eigenlijke kolenwinning zijn circa 250 arbeiders werkzaam met nog ongeveer 400 in de nevenbedrijven (werkplaatsen, bouwkundige dienst, spoorbaan, belading, centrale, watervoorziening, magazijnen, kleermakerij, houtzagerij, steenbakkerij etc.). Er werden in 1947 nog weinig nieuwe machinerieën ontvangen. Uit restanten van de 3 vernielde conveyors werd een

nieuwe laad-installatie gebouwd, waarmee de netto-laadsnelheid in December kon worden opgevoerd tot 210 ton per uur. Uit de onderdelen van vernielde locomotieven kon een complete stoomlocomotief worden samengesteld, zodat men thans 3 locomotieven ter beschikking heeft. Vernielde woningen werden weer opgebouwd, de arbeidersbioscoop hersteld en het filmmappaaraat in Batavia gereviseerd. Voorts zijn een speelloods, een pasar-loods en enige goedangs in gebruik genomen. De verbrande kolensteiger is hersteld, terwijl een kleinere houtsteiger met spoorbaan opnieuw werd gebouwd.

Teloek Bajoer is going strong.



Aanbouw der laad-installatie uit onderdelen van vernielde conveyors.



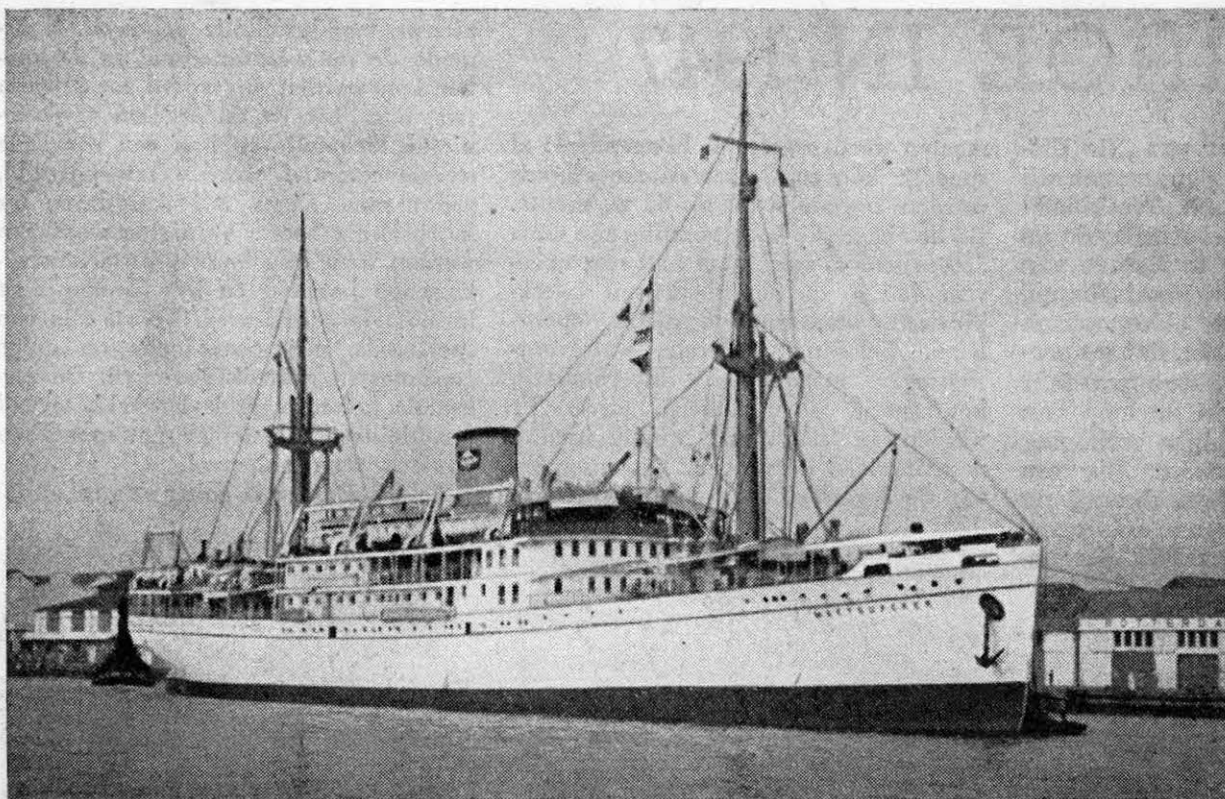
Overzicht van het mijn-emplacement Rantau Pandjang.

ONDER ONS - met de Redactie

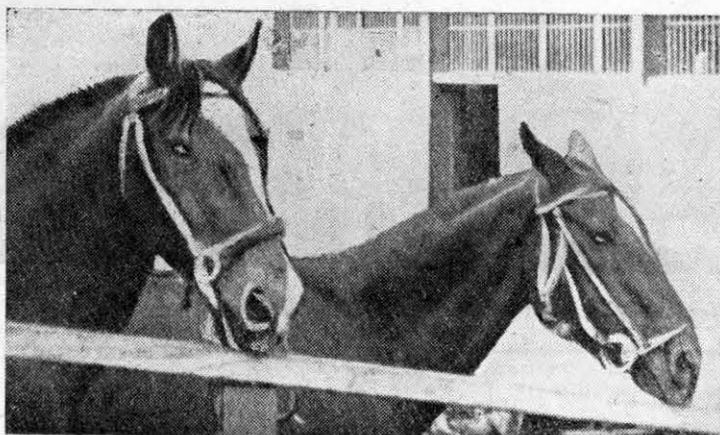
cijfer is gebaseerd op de gemiddelde productie van 5.000 ton, die echter pas in de tweede helft van het afgelopen jaar werd bereikt, na een gemiddelde maandproductie gedurende het eerste halfjaar van 1.950 ton. Overigens blijkt uit deze gemiddelden wel, hoe vlot de rehabilitatie van het bedrijf zich heeft voltrokken en hoe snel het productie-tempo in 1947 werd opgevoerd van 727 ton in Januari tot 5.727 ton in December.

Tijdens het leegpompen van de gedurende de Japanse bezetting verdrongen mijn, bleek, dat de schade ondergronds niet van die aard was, dat de kolenwinning in het Beraoegebied zou

Deze rubriek heeft in dit nummer het veld moeten ruimen voor belangrijker ontwikkelingen, doch kon niet geheel achterwege blijven, omdat de redactie de zeer verheugende mededeling kan doen, dat van de Centrale Grafische Raad bericht is ontvangen, dat het verzoek om verhoging van de papier-toewijzing voor „De Uitlaat” is ingewilligd. Als gevolg daarvan zal het orgaan van 1 April a.s. af in verhoogde oplage verschijnen. Hierdoor zal het mogelijk zijn om nu 1400 exemplaren naar Nederland te sturen, zodat ook gepensioneerden (wier belangstelling voor het bedrijf, dat zij zovele jaren dienden, algemeen is gebleven) het K.P.M.-blad tweemaal per maand zullen ontvangen. Regelingen hiervoor zullen nog nader worden ontworpen. Het zal wegens de hoge kosten van verzending per vliegtuig vermoedelijk niet mogelijk zijn om alle voor Nederland bestemde exemplaren per luchtpost te zenden. De exemplaren, die naar employe's en verlofgangers moeten, blijven naar Nederland vliegen. De rest zal hoogstwaarschijnlijk per zeepost worden verzonden, doch tegenover de ontvangst van „De Uitlaat” lijkt het niet zo erg, dat de gepensioneerden daar even langer op moeten wachten. Verder zal worden getracht om de grote schepen, die in K.C.J.P.L.-verband varen, ook per luchtpost te bedienen. Het is de redactie n.l. gebleken, dat men op die schepen eerst na maanden „De Uitlaat” ontvangt.



1

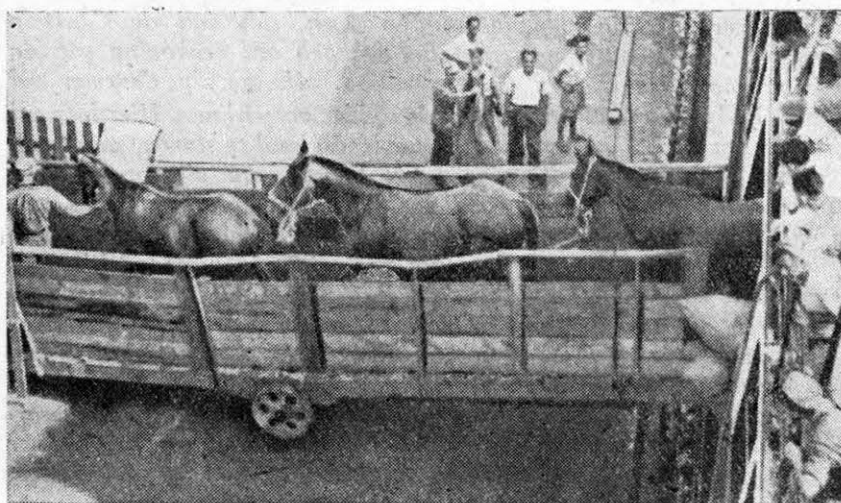


2

OVERZICHT IN BEELD

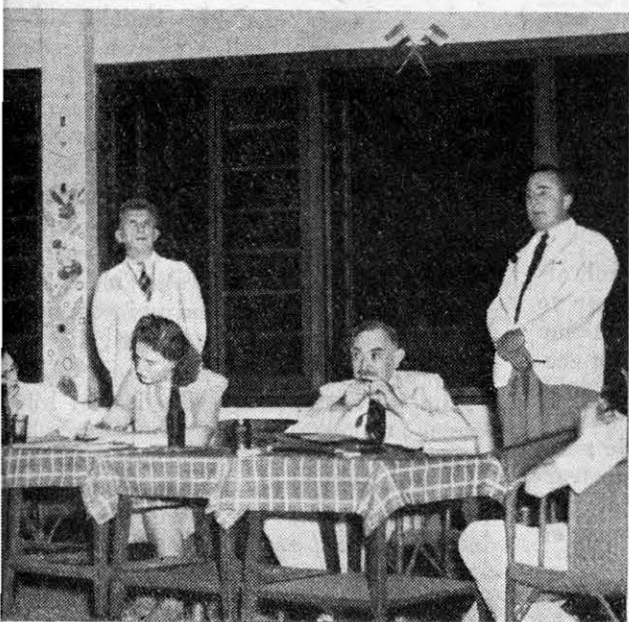
*

3

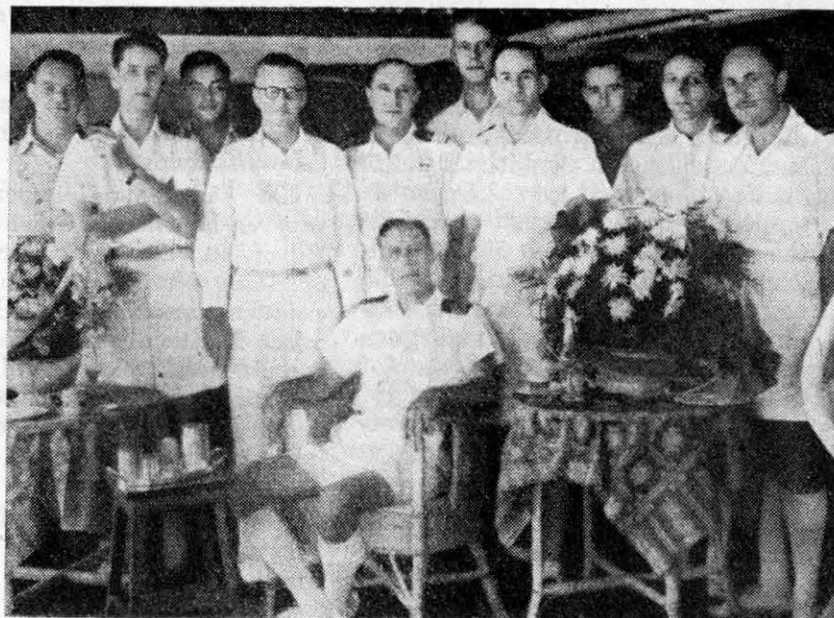


4





5



6

CHT LD

Bij de foto's

- 1) De verjongde *Maetsuycker* bij aankomst in de tweede haven te Tandjong Priok, komende uit Holland, waar het schip te Amsterdam reconversie- en reparatie-werkzaamheden onderging.
- 2) Australische paarden bij aankomst in Priok:
„Well, well, I can't believe my eyes! Wharfies at work! What a country!!!”
- 3) Het uitladen van de 79 Australische paarden, die de *Janssens* aan het einde van de vorige maand uit Singapore naar Priok bracht.
- 4) De dekken vol met aflossingstroepen, stoomt het s.s. *Nieuw-Holland* Priok binnen.
- 5) De eerste vergadering van de V.W.S. (Vereniging van Walpersoneel in de Scheepvaart). Het tijdelijk comité, terwijl de heer Möller, (rechts, staande) voorzitter van de C.K.O., de vereniging veel succes toewenst.
- 6) Het jubileum van hoofdwtk. D. Wortel aan boord van de *Stagen* te Pladjoe. Op de foto ziet men o.a. de jubilaris, zittend; de agent Palembang de heer P. A. van der Stadt; de gezagvoerder van de *Stagen*, de heer B. B. J. Eijken; de gezagvoerder van de *Generaal Michiels*, Kapitein Bik, en de hoofdwtk. W. Purmer.

Opleiding corps zeecadetten

In voorbereiding

In aansluiting op het hoofd-artikel „Dalende belangstelling” in ons vorige nummer, lazen wij in het gemeenlijk zeer welingelichte „Dagblad Scheepvaart”, dat de Marine-leiding in Nederland reeds maatregelen heeft getroffen om de nautische opleiding van zeecadetten voor te bereiden. Deze daadkracht der Marine steekt af bij die van de Nederlandse Redersvereniging, welke alleen nog maar een commissie heeft ingesteld, die tot taak heeft om de mogelijkheid tot oprichting van een corps zeecadetten in Nederland te bestuderen.

In afwachting van verdere definitieve beslissingen is een terzake kundig reserve-officier van de Koninklijke Marine al belast met de uitvoering van het aandeel, dat de Marine te gelegener tijd bij de organisatie van het corps zeecadetten voor haar rekening zal nemen.

De vlagofficier-Personeel van het ministerie van Marine te Den Haag heeft bepaald, dat deze officier, die ook in koopvaardijkringen en in het nautische verenigingsleven goed bekend is

en die laatstelijk aan de „Marine-wervingsgroep Nederland” was verbonden, de inspectie der cadetten, het opleiden der eerste instructeurs en de verdere coördinatie van het gehele project zal voorbereiden.

Het kader van instructeurs zal als gast van het Marine Opleidingskamp te Hilversum een degelijke maritieme opleiding ontvangen. Als het corps zeecadetten eenmaal kan worden gevormd, zal de Marine dus reeds klaar staan met een uitgewerkt plan en voldoende accommodatie voor een aantal eerste instructeurs. Van meet af aan, zal de Marine het corps zeecadetten dus met raad en daad bijstaan.

„Het is nu,” zo schrijft het „Dagblad Scheepvaart” verder, „aan hen, op wier weg het ligt de organisatie, die het corps zeecadetten kan beheren, tot stand te brengen. Er zullen organisatorische en wellicht ook financiële moeilijkheden zijn te overwinnen, maar wanneer varend Nederland er in slaagt de jongeren metterdaad te doen opvoeden tot maritiem besef, zal dit zowel voor onze koopvaardij als voor de zeemacht spoedig rijke vruchten afwerpen”.

De administratieve diensten verrichten de werkzaamheden, die zich over alle geledingen van het bedrijf uitstrekken. Daarom vallen hieronder de afdelingen Personele Zaken en Medische Dienst en de afdeling Comptabiliteit, d.w.z. de financiering en controle op uitgaven en inkomsten.

De huishoudelijke diensten van het hoofdkantoor, zoals Archief, Expeditie, de Transport-afdeling e.d., behoren tot de afdeling Secretarie, welke afdeling, daarnaast uiteraard tal van andere werkzaamheden van algemene aard heeft, b.v. Juridische Zaken.

Alle werkzaamheden, die in het bijzonder het beleid van de gehele directie betreffen, zoals de begroting van inkomsten en uitgaven, de nieuwbouw van de vloot, van wal-etablissemmenten etc., de afwikkeling van de oorlogzaken en tenslotte de z.g. Algemene Zaken berusten in eerste aanleg bij de President-Directeur.

35 DIENSTJAREN

Op 8 Maart j.l. had ten Hoofdkantoor een weinig voorkomende plechtigheid plaats. Die dag herdacht n.l. bij de afd. ND de heer J. Kesaulij zijn 35-jarig dienstjubileum bij de maatschappij. Daarvan waren er 25 bij de ND doorgebracht.

Een 35-jarig jubileum wordt officieel niet gevierd. De directie vond het echter toch passend om de heer Kesaulij in het bijzijn van zijn collega's toe te spreken, hetgeen geschiedde bij monde van de president-directeur, die hem stelde als voorbeeld van plichtsbetrachting. Op 7 Maart 1913 was de heer Kesaulij als lading-klerk in ditzelfde kantoor aan de Sluisbrugstraat in dienst getreden en hij heeft een carrière achter de rug als waarop maar weinigen in onze maatschappij kunnen terugzien, zo zeide de heer Vas Dias.

Behalve een prachtig bloemstuk bood de directie de heer Kesaulij een schriftelijke dankbetuiging aan, terwijl hem de toezegging werd gedaan, dat hij ook nog een Bronzen Paketvaart-legpenning zou ontvangen, die echter in Nederland moet worden geslagen.

De heer Kesaulij, die door deze onverwachte huldiging zeer was getroffen, dankte directie en chefs voor de prettige samenwerking, die hij steeds had gevonden. Hij sprak de hoop uit, dat hij de maatschappij nog vele jaren zou mogen dienen.

Aan alle hulde, voegt de redactie van „De Uitlaat” nog de hare toe. In het volgende nummer zal een foto van de heer Kesaulij worden opgenomen.

WERKVERDELING DIRECTIE

In verband met de terugkeer uit Nederland van de heer Vas Dias, is in de directie een nieuwe werkverdeling ingevoerd, die onlangs per mededeling aan gezagvoerders en agenten bekend is gemaakt.

Deze werkverdeling is als volgt:

De heer Vas Dias: Algemene zaken, secretarie, begroting, nieuwbouw en afwikkeling oorlogszaken.

De heer De Jong: T.D., N.D., C.D., Ink. & Mag. dienst, Equipage, S.M. „Parapattan”, Mag. v. Gedrukten, Nevenbedrijven en brandstof-voorziening.

De heer Hens: P.Z., Med. dienst, Cm. en Doorvoer.

De heer Iken: Vervoer, indeling vloot, vrachtzaken, statistiek, claims, Passage en tourisme.

Deze werkverdeling is natuurlijk maar niet willekeurig, doch gaat uit van een groepsgewijze samenvoeging en coördinatie van die afdelingen, die volgens de functie, die zij in het bedrijf innemen, bij elkaar behoren. Het volgende ter toelichting.

Bij de commerciële diensten ligt het accent op de inkomsten. De verdiensten

worden verkregen uit vracht en passage op lading en passagiers, vervoerd met de schepen. Het is derhalve logisch, dat deze commerciële diensten worden geëcoördineerd en dat daaronder begrepen zijn de afdelingen Vervoer, Indeling Vloot, Vrachtzaken, Claims, Passage & Tourisme en de afdeling Statistiek. Ook de afdeling Doorvoer past onder de commerciële diensten, doch is — uitsluitend uit overweging van overbelasting — tijdelijk elders ondergebracht.

Bij de technische diensten ligt het accent op de kosten, die besteed worden aan het vervoer. Dit zijn dus de kosten voor de instandhouding van het vervoers-apparaat, m.a.w. de reparaties, onderhoud en uitrusting van de vloot, de kosten van het passagiersvervoer e.d. Onder deze groepering vallen de Technische-, Nautische-, Civiele- en Magazijns-Dienst en de Brandstofvoorziening, w.o. dus ook Steenkolen Maatschappij „Parapattan”.

Voorst de afdelingen Nevenbedrijven, Magazijn van Gedrukten en Equipage. Laatstgenoemde afdeling is weliswaar een personeelsdienst, maar zij draagt zulk een bijzonder karakter in verband met de werving, dat zij tot de werkzaamheden van de Nautische Dienst behoort.

K.P.M. - Journaal

—Na een lange afwezigheid is op Zaterdag, 28 Febr. j.l. de verjongde *Maetsuycker* met 55 hutpassagiers te Priok binnengelopen, alwaar zich een aantal belangstellenden bevonden, die maar met moeite van de loopplank af te houden waren. De grondige reparatie en reconversie is uitgevoerd door de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam. De *Maetsuycker* ging op 14 Juli van het vorige jaar naar de werf, nadat eerst in eigen beheer de verschillende voorzieningen, die in oorlogstijd aan boord waren aangebracht voor het gebruik als hospitaalschip, waren gesloopt.

Alle hutten, W.C.'s en badkamers van passagiers en officieren zijn in Holland uitgebrouwen en weer opnieuw ingebouwd. Het meest opvallende is de keurige uitvoering van de salons, die door de werf geheel opnieuw zijn betimmerd en gemeubileerd, naar een ontwerp van de architect Van Tienhoven. In de rooksalon werden een bar en twee zijvleugels bijgebouwd. Een van deze zijvleugels is ingericht tot schrijfsalon, terwijl de andere als lees-salon dienst doet. In de gangen, die naar de salon leiden, troffen wij zeer smakvolle wand-versieringen aan, in de vorm van in staal geëtste afbeeldingen, voorstellende gouverneur-generaal Maetsuycker en een schip uit de Compagnie's tijd.

Voor de bemanning is op het bovendek, in het voorschip, midscheeps en achteruit nieuwe accommodatie aangebracht.

Ook de schoorsteen is veranderd. Zij heeft en voorlopig K.J.C.P.L.-embleem gekregen, in afwachting van het nog nader uit te werken definitieve maatschappij-embleem.

Na deze uitvoerige werkzaamheden, zo verzekerde men ons, zal de *Maetsuycker* weer voor jaren voor de dienst in de tropen geschikt zijn. Hoewel het schip nu officieel is overgegaan naar de „Royal Inter-Ocean Lines” (zoals de Engelse naam van de K.J.C.P.L. luidt), hopen wij deze fraaie ex-K.P.M.-er nog vele malen in de Indische wateren te mogen zien.

—Per s.s. *Van Goens* is op 1 Maart j.l. van Samarinda het eerste partijje doorvoer-rubber, groot circa 20 ton, naar New-York verscheept. De rubber was verpakt in z.g. „barebacked bales”, waarop „white washing” was toegepast. Het „white-washing”-procédé is een uitvinding van O. Borneo en blijkt in de praktijk zeer goed te voldoen, zo schrijft „Uitlaat”-correspondent Mulder. De

balen worden aan de buitenkant over de gehele oppervlakte bestreken met een wit-kleurig mengsel van talk, benzine en damar, waardoor de buitenste rubberlagen waterdicht worden afgesloten. Volgens deskundigen is deze wijze van verzending, na die van vervoer in veneerkisten, het meest te prefereren.

—Het m.s. *Djenedatara* kwam op 27 Febr. j.l. om 7 uur 's morgens te Semarang aan voor de lossing van 204 ton. Deze lossing duurde maar 2¼ uur, waarna 25 ton lading aan boord werd genomen. Hiervoor had men maar 40 minuten nodig. Om 11 uur in de morgen vertrok het schip naar Cheribon. Den gezagvoerders van dergelijke schepen wordt hierbij aangeraden hun onthijt niet te lang te rekken.....

—De *Balanipa*, die twee weken geleden te Priok aankwam, heeft op de reis van Rotterdam naar Indië ook nog Padang aangedaan. Hierover schrijft agent Winter:

„De eerste reden, waarom de *Balanipa* Padang aandeed, was het feit, dat dynamiet voor de cementfabriek moest worden gelost. De vrije ruimte werd benut om daarin cement te boeken (875 ton — 29000 c.ft.).

Doordat één afvaart van de *Khoen Hoea* was uitgevallen, lag hier vrij veel stukgoed ter verscheping gereed en na overleg met de gezagvoerder van de *Balanipa* gaven wij dit stukgoed met zijn schip mede.

Dientengevolge werd het schip reeds in Padang in het archipel-verkeer opgenomen en volledig afgetrimd. Met volle dekken werd de reis naar Batavia voortgezet.

Op 26 Februari werd nog aan enkele ingezetenen van Padang een zeer geanimeerde lunch aangeboden. IJverig werden door de gasten de zakken cement, die op weg naar luik II voorbij kwamen, geteld. De dispuuten daarover waren uiteraard legio en tóch waren het telkenmale 23 stuks.....

—In „Uitlaat” no. 4 hadden wij de *Demta* een reis naar Pelaboean Ratoe toegedacht. Die is niet doorgegaan. In-stede daarvan kwam de *Demta* naar

Zie vervolg pag. 11.

ONZE JUBILARISSEN

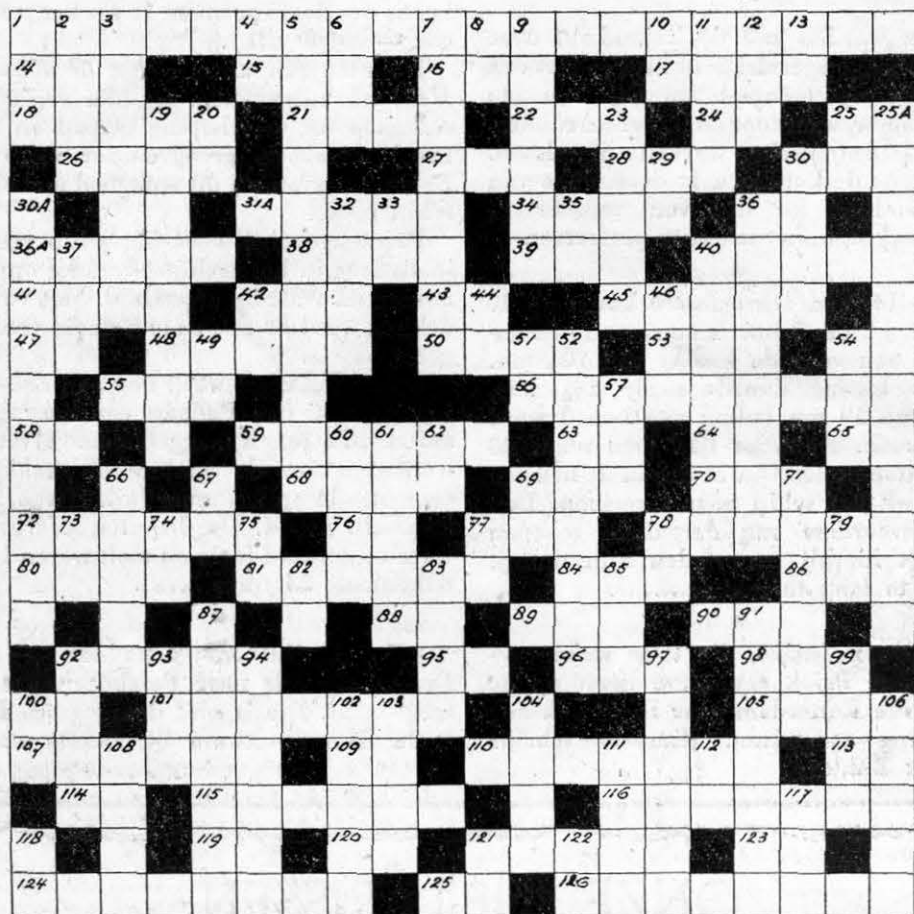
1923 — 1948

*

In de komende drie maanden zullen de onderstaande leden van ons personeel hun 25-jarig dienstjubileum herdenken. Wij bieden alle bij voorbaat onze hartelijke gelukwensen aan.

7 April		
Hoofdemployé	I. M. KIEVIT	Gem. Schepenbezit
1 Mei		
Archipel-hofmeester	C. MALONDA	s.s. <i>Melchior Treub</i>
5 Mei		
Hoofdwtk.	H. TUYNMAN	Kali Mati
10 Mei		
Gezagvoerder	J. B. STOKKER	E. V. (Austr.)
Hoofdemployé	W. H. SNYDERS	
15 Mei		
Hoofdwtk.	H. J. PAULUS VERBURG	m.s. <i>Banggai</i>
24 Mei		
Gezagvoerder	P. A. REUVEKAMP	s.s. v. <i>Spilbergen</i>
Gezagvoerder	M. C. VALOIS	m.s. <i>Ophir</i>
16 Juni		
Adjunct-chef	C. van KEULEN	ziekteverlof
Hoofdwtk.	J. SLOTBOOM	m.s. <i>Balikpapan</i>
Hoofdwtk.	M. van BEEST	m.s. <i>Balanipa</i> .

Coaster-Puzzle



Horizontaal:

1. Coaster; 14. Ned. voetbalclub; 15. Soort vis; 16. Deel v.h. hoofd; 17. Landbouwwerktuig; 18. Coaster; 21. Tijding; 22. Lokmiddel; 24. Lidwoord (Fr.); 25. Voegwoord (Fr.); 26. Pad (Eng.); 27. Tam; 28. Thee (Eng.); 30. Tijdperk; 31. Twee medeklinkers; 31a. Uiterst vermoeid; 34. Plaats in N.-Holland; 36. Aanw. vnw. (Fr.); 36a. Soort steen; 38. Bw. van plaats; 39. Meisjesnaam; 40. Plaats in Zweden; 41. Inheems voedsel; 42. Komaan (Mal.); 43. Voegwoord; 45. Kweking; 47. Nederland (afk.); 48. Stijf; 50. Soort knol; 53. Verv. van eren; 54. Maat; 55. Smalle weg; 56. Coaster; 58. Familied; 59. Coaster; 63. Deel v.e. mast; 64. Verenigde dominions (Eng. afk.); 65. onbekende; 68. Coaster; 69. Bevel tot stoppen; 70. Wagen; 72. Geplaagd (Eng.); 76. Achter; 77. Nachtvogel; 78. Coaster; 80. Winkel (Mal.); 81. Coaster; 84. Zangstem; 86. Mannen (Eng.); 88. Motorrace; 89. Verenigde Naties; 90. Land van herkomst der coasters; 92. Gauw (Mal.); 95. Voegwoord; 96. Pluk; 98. Zie 89 hor.; 100. Achter; 101. Roofvogel (mv.); 105. Dood; 107. Coaster; 110. Thuishaven; 113. Voegwoord (Fr.); 114. Naar (Eng.); 115. Verdriet; 116.

Coaster; 119. Twee klinkers; 120. Tot nut (afk.); 121. Zand (Mal.); 123. Deel van een mast; 125. Noot; 126. Coaster.

Verticaal:

1. Verv. van lezen; 2. Gewoonte (Mal.); 3. Coaster; 4. Deel v.e. mast; 5. Coaster; 6. Soort pudding; 7. Coaster; 8. Naar (Eng.); 9. Vraagbaak (fig.); 10. Bijwoord; 11. Coaster; 12. Verzoek; 13. Klein persoon; 19. Pl. in Ned. Indië; 20. Idem; 23. Toestand; 25. Zie 10 vert.; 25a. Coaster; 29. Expeditionaire Macht; 30. Verharding; 30a. Coaster; 32. Verv. van koken; 33. Ter plaatse (afk.); 35. Dat is (afk.); 36. Datum aangever (Eng.); 37. Bitter vocht; 40. Coaster; 42. Soort slee; 44. Achter; 46. Soort bier; 49. Zie 42 vert.; 51. Uitroep; 52. Plaats van herkomst der coasters; 54. Lidwoord (Duits); 57. Bergplaats; 60. Heilige; 61. Neven; 62. Pers. vnw.; 66. Coaster; 67. Noot; 69. Noot; 71. Romein; 73. Twee klinkers; 74. Bijwoord (Eng.); 75. Titel; 77. Telwoord (Fr.); 78. Afk. van 60 vert.; 79. Water in Friesland; 82. Bijwoord; 83. Voedsel tot zich nemen; 85. Pl. in Gelderland; 87. Coaster; 91. Eiland in Ned. Indië; 92. Niet vroeg; 93. Toilet artikel; 94. Coaster; 97. Café; 99. Mv. van 16 hor.;

100. Naut. Dienst (afk.); 102. Coaster; 103. Eerbewijzen; 104. Eiland in Ned. Indië; 106. Herkauwer; 108. Dwang; 111. Werelddeel (Eng.); 112. Zie 82 vert.; 117. Dier; 118. Zie 13 vert.; 121. Zie 58 hor.; 122. Staatsspoorwegen.

*

De oplossingen van dit kruiswoord-raadsel, waar iedere geregelde lezer van „De Uitlaat” aan kan meedoen, moeten uiterlijk vóór 1 Mei 1948 bij de redactie van „De Uitlaat” zijn. Wij verzoeken inzenders duidelijk te schrijven. Onduidelijk geschreven of verwarde inzendingen worden zonder meer van mededinging uitgesloten. Voor juiste inzendingen zijn —zoals wij reeds zeiden— drie prijzen in liquide vorm beschikbaar gesteld, n.l. een fles Bols, een fles Sherry en een flas Port. Bij meerdere juiste oplossingen zal het lot moeten beslissen. Over oplossingen en toekenning der prijzen kan met de redactie niet worden gecorrespondeerd.

De namen der winnaars zullen in het nummer van 1 Juni a.s. worden bekendgemaakt, alsook de naam van de samensteller van deze puzzle, die wij uit tactische overwegingen thans nog geheim houden.

En..... niet „spieken” bij de afd. Coasters!

De marconist heeft verbinding..

Wij weten allemaal wel, dat er schepen zijn, die nu niet zo'n beste radio aan boord hebben, d.w.z. een zendapparaat, dat niet zo heel ver reikt. Er zijn schepen, die helemaal geen radio meer (mogen) hebben, maar daarom gaat het nu niet. Misschien heeft dat iets met economie of hogere politiek te maken en daar blijf ik maar af.....

Maar goed dan: een van die schepen met „niet zo'n beste radio” aan boord verliet Makassar, ongeveer tegelijkertijd met een ander schip. En zoals meestal gebeurt: het ene schip haalt het andere in en er worden door de gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige van beide schepen opmerkingen gemaakt en technische- of nautische termen uitgewisseld over „dat andere schip”.

En net toen men —al dan niet gekcherend, denigrerend of anderszins— aan de railing stond om naar dat andere schip te kijken, dat op een half mijl afstands was, kwam het jonge marconistje beneden.

„Kapitein, ik heb verbinding met de..... Zal ik dit bericht maar even uitseinen?”

Tableau, doch men beheerste zich. De kapitein wisselde blikken van verstandhouding met de baas en zei: „Zeg Sparks, haal maar even de scheepsroeper van de brug, dan zal ik het wel even mondeling doorgeven”.

Diezelfde marconist had ook eens verbinding met Makassar, toen zijn schip al bijna gemeerd lag. Maar het ligt heus niet aan de marconist. Die radio's toch.....

Dirk Jan.

Slot: BUITENSPEL

21 Maart a.s. zullen uit de verschillende bedrijven vertrouwens-mannen worden gekozen en nog vóór het einde dezer maand zal een voorlopig bestuur zijn gevormd.

Na de lezing van de heer Smit en het aannemen van bovengenoemde resoluties, kregen de aanwezigen gelegenheid om vragen te stellen. Uit het feit, dat hiervan een ruim gebruik werd gemaakt, bleek wel hoezeer het onderwerp der vak-beweging in het middelpunt van de belangstelling staat. Ook vertegenwoordigers van andere vak-verenigingen voerden het woord, o.m. de heren Möller en Kuling (van de C.K.O.) en W. F. A. H. Mangindaan (van de Paketvaartbond). Aan een verzoek om een voorlopige financiële bijdrage ter dekking van de reeds gemaakte kosten, werd spontaan gevolg gegeven. De voorlopige ledenlijst telt circa 150 namen, merendeels K.P.M.-ers.

De eerste stap is dus gezet op de weg naar een vakbond voor walpersoneel der scheepvaart en vele aanverwante bedrijven. Zij komt nog net op tijd. Het is misschien niet ondienstig er hier de nadruk op te leggen, dat de op te richten organisatie zich niet tegen de ondernemers, de directies, richt. De tijd, waarin deze scherpe controverse bestond, is reeds lang voorbij. Goede personeels-organisaties, die haar in staat stellen om kennis te nemen van de gerechtvaardigde verlangens der employe's, worden door de meeste directies toegejuicht en wij mogen hieraan wel toevoegen, dat ook de directie onze eigen maatschappij, na van de plannen op de hoogte te zijn gebracht, haar instemming heeft betuigd.

De oprichting van de V.W.S. is dus zeker. Haar rechtspositie moet nog worden geregeld, doch omtrent haar bestaansrecht kan geen enkele twijfel meer bestaan. Rest ons nog slechts om haar een lang en vooral vruchtbaar leven toe te wensen, in het belang van werknemer niet alleen, doch ook in dat van de ondernemer.

Het behoeft geen betoog, dat de V.W.S. haar actie-radius niet zal beperken tot Tandjong Priok en Batavia. Haar uiteindelijke doel is de walgeemployeerden in heel Indië binnen de vereniging te betrekken. De wijze waarop dit zal moeten geschieden, zal een van de eerste onderwerpen van bespreking zijn voor het toekomstige bestuur.

*

En dan tenslotte een woordje over de positie van „De Uitlaat”. Zowel de C.K.O. als de Paketvaartbond —verenigingen, waarmede de V.W.S. nauw zal gaan samenwerken— beschikken over hun eigen organen. Waar de V.W.S. alle Indische scheepvaart- en aanverwante bedrijven hoopt te omvatten en dus niet ons eigen bedrijf alleen, is het ook om deze reden al onmogelijk voor dit orgaan om zich aan de V.W.S. te binden. Het streven der vereniging heeft echter de grote sympathie der redactie en het zal haar een eer zijn om de bloei der vereniging in dit blad op de voet te blijven volgen en haar —voor zover noodzakelijk— verder op haar ongetwijfeld nog moeilijke weg te helpen. Onder deze omstandigheden stond zij gaarne een plaats af aan een artikel, getiteld „Actie”, dat men elders in dit nummer zal aantreffen.

JUBILEA

Hoofdwtk. D. Wortel

Op 16 Febr. werd aan boord van het s.s. *Stagen* op de Moesi, na het meren te Pladjoe, het 25-jarig dienstjubileum van hoofdwtk. D. Wortel herdacht en gevierd. De jubilaris werd toegesproken door gezagv. B. B. J. Eyken, die hem de gebruikelijke enveloppe overhandigde. Ook de agent-Palembang, de heer P. A. v. d. Stadt en gezagvoerder en hoofdwtk. van de eveneens binnendiggende *Gen. Michiels* kwamen hoofdwtk. Wortel gelukwensen. Er waren twee bloemstukken. Van de état-major kreeg de jubilaris een timen rookstel en van het Chinese machinekamer-personeel een zilveren vaas. Men zie verder onze fotopagina.

Hoofdwtk. A. Hylarides

Ergerts tussen Palembang en Priok vierde op 28 Febr. j.l. hoofdwtk. A. Hylarides aan boord van de *Karsik* zijn 25-jarig dienstjubileum. De traditionele enveloppe kon ditmaal



niet worden overhandigd, omdat gezagv. Motta noch een enveloppe, noch voldoende bankpapier in kas had. Geen nood. Men besloot de jubilaris dan voorlopig maar een flinke zak met centen, plus een gedicht aan te bieden, dat als volgt luidde:

„Hierbij een zak met centen,
voor 25 jaar,
Als je ze gaat tellen,
Ben je in September nog niet klaar.
De Directie heeft laten weten,
dat ze je niet heeft vergeten,
maar voor haar mannen van de zee
komt het echte cadeau t. z. t.”

De heer Hylarides zal n.l. in Sept. a.s. worden gepensionneerd. Laten we hopen, dat hij met tellen toch nog klaar komt.

Gezagvoerder J. E. Vegter

Hoofdwtk. W. Purmer

Op 1 Maart j.l. jubileerden deze twee „mannen van de zee”. Gezagvoerder Vegter

zat op de grote dag in Hongkong, waarheen de directie hem een gelukwens-telegram zond.

Van het jubileum van hoofdwtk. Purmer heeft de redactie geen bijzonderheden te pakken kunnen krijgen. Zij volstaat derhalve met het afdrucken van des jubilaris beeltenis.



Goedangklerk Siboe

Te Makassar jubileerde op 1 Maart j.l. de goedangklerk Siboe. Ook in dit geval heeft de redactie „Uitlaat”-correspondent Nooy om bijzonderheden en een foto gevraagd.

De foto is er wel, doch het verslag nog niet. In no. 7 komen wij hierop dus terug.

Vervolg K. P. M. - Journaal:

Padang met een volle lading rijst, zo schrijft onze Padangse correspondent.

Dit veroorzaakte onder de „zwarthandelaren” schrik en de rijstprijis was nog vóór aankomst gedaald van f 7,50 tot f 5,50 per gantang van 1,6 kg.

Van hier nam de *Demta* cement in voor Biliton en Bangka en tevens door de G.M.B. teruggevonden materialen; waaronder staal- en koperhaspels tot 3800 kg. Op Bangka zou het schip een volle lading tinerts krijgen. Op de *Demta* heeft men dus niet te klagen, dat geen uitzonderlijke en goed benutte reis is gemaakt.

—De *Nieuw Holland* van de K.J.C.P.L. die nog steeds als troepenschip vaart, meerde op Dinsdag 2 Maart in de tweede binnenhaven van Priok. Behalve een contingent troepen van de K.L., waren er 380 man der K.M. aan boord, waarvan er 220 behoorden tot het Korps Mariniers.

Na op 31 Januari uit Amsterdam te zijn vertrokken, werden onderweg Algiers, Port-Saïd, Aden, Sabang en Padang aangedaan, doch alleen in Sabang bestond gelegenheid om aan wal te gaan. Vier voetbal elftallen bekampen er elkaar, namelijk een *Nieuw-Holland*-team tegen een Sabang-elftal, welke ontmoeting eindigde met een 3—1 overwinning voor de gasten, terwijl de Mariniers het Leger klopten 4—2.

Onder leiding van Bootsman Kranenburg werden onderweg ook bokswedstrijden gehouden. Behalve een Neptunes feest, werd aan boord ook Carnaval gevierd en een echte Hollandse kermis gehouden.

—Het vierde nieuwe motorschip van de Ka-klasse de *Kalianget*, is op 6 Maart uit Nederland naar Batavia vertrokken. Het heeft 60 passagiers aan boord en kan in de eerste helft van April te Priok worden verwacht.

—Nu de heer Jongens zich als hoofd van de afd. PZ/ND heeft ingewerkt, kan hij ons ook weer op de hoogte houden van de verschillende mutaties onder de nautici. Hieronder laten wij zijn bijzonderheden volgen:

Met de *Kota Gedeh* vertrok 3e stn. G. H. Groenhof vergezeld van zijn gezin op 4 Maart j.l. met E. V. Op 6 Maart ging 1e stn. P. Kusters met E. V. naar Australië. Met de *Sibajak* reizen op 23 Maart a.s. naar Nederland de 1e stl. W. Buys, W. Bakker en J. J. v. Rossum, de 2e stl. H. Berkhout en J.M.A. Plante Febure de Villeneuve (vóór zijn naam

ACTIE!!

DE BALANS

Zoals gij elders in dit nummer hebt kunnen lezen, is het dan eindelijk zover gekomen! Het Walpersoneel der scheepvaart en aanverwante bedrijven gaat zich organiseren. Dat dit niet eerder geschiedde, —dit mogen wij met genoeg constateren— mag worden toegeschreven aan het feit, dat daartoe in het verleden blijkbaar weinig aanleiding heeft bestaan. Ook de aanleiding, die thans noopt tot het met spoed oprichten van een bond, behoeft gelukkig niet in de eerste plaats te worden gezocht in een mogelijke controverse tussen werknemer en één of meerdere werkgevers, doch wel in de actie van iedere zich Nederlander voelende werknemer, die zijn rechtspositie in de toekomstige Nederlands-Indonesische Unie bij voorbaat wenst te zien geregeld en beschermd door een competente organisatie.

De organisatie, de S.I.W.O. (Samenwerkende Indische Werknemers Organisaties), die al lang bestaat, zoekt krachtige steun niet alleen van individuele leden, doch liever van reeds georganiseerde bonden van werknemers, die zich achter haar scharen.

Het voorlopige comité, dat zich heeft belast met de vorming van een Scheepvaartbond (Vereniging Walpersoneel Scheepvaartbedrijven — V.W.S.) heeft zich, in verband met de zich snel ontwikkelende politieke situatie, onmiddellijk voor honderd procent achter de actie van de S.I.W.O. geplaatst.

Het is daarom dan ook noodzakelijk, dat met grote voortvarendheid aan de daadwerkelijke oprichting van een personeelsbond moet worden gewerkt, waarbij erop wordt gerekend, dat ieder lid van ons walpersoneel, die zijn positie als Nederlander-werknemer bepaald wenst te zien, zijn steun aan de organisatie zal geven.

Aangezien het individueel lidmaatschap van de S.I.W.O. voor de meesten te duur is (de S.I.W.O. had zich een contributie gedacht van 1% van het basis-salaris) zal ernaar worden gestreefd de contributie van de op te richten

V.W.S. lager te stellen en door collectief lidmaatschap de V.W.S. toch tot een belangrijke steunpilaar van de S.I.W.O. te maken.

Er valt evenwel niet aan te ontkomen, dat er door onze leden contributie zal moeten worden betaald. Er zijn nu eenmaal gelden nodig voor de oprichting van een bond en het voeren van de administratie daarvan.

Reeds op de eerste contact-avond, die op 4 dezer werd gehouden in het A.M.V.J.-gebouw, gaven zich ruim 150 personen als lid op.

Vóór ultimo dezer mogen wij verwachten, dat er een voorlopig Bestuur zal zijn ingesteld uit de vertegenwoordigers van scheepvaart en aanverwante bedrijven.

Wij vertrouwen, dat het hogere personeel alleen reeds vanwege de S.I.W.O.-gedachte aansluiting zal zoeken, doch ook het middelbare personeel dient de noodzaak in te zien, dat wij ons, evenals elke andere personeelsgroep, moeten organiseren. Het gaat hier niet alleen om het belang van de groep Nederlandse werknemers, doch er staan ook punten op het programma, die heügen de behartiging van de meer persoonlijke belangen van de individuele werknemers, bijv. het verstrekken van regelmatig verlof (binnen- en buitenland) voor zover hierin nog niet is voorzien, kwesties betreffende salariering, promotie-regelingen, over- en Zondagswerk, herziening pensioenen, een eigen toko of cantine enzovoorts.

Men behoeft zich niet uit vrees voor superieuren te laten weerhouden, want het is ook in het voordeel van de werkgever, indien de sociale- en rechtspositie van werknemers behoorlijk is geregeld. Alleen daardoor zullen nieuwe werkrachten kunnen worden aange trokken.

Overwint Uw schroom en geeft U op als lid. Laat niet een ander de kastanjes uit het vuur halen..... om er zelf wel van te genieten.

Hoe meer leden, des te krachtiger de actie.

de Lth.

Volgens Amerikaanse gegevens bedroegen de verliezen aan scheepsruimte in de 2e Wereldoorlog, uitsluitend toegebracht door onderzeeboten.....

15.181.000 ton, of 70% van het totale verlies aan ruimte. In de oorlog van 1914-1918 waren de onderzeeboten verantwoordelijk voor 11.000.000 ton uit een totaal van circa 13.250.000 ton.

Ofschoon in het tijdvak 1939-1945 ruim viermaal zoveel onderzeeboten opereerden als in 1914-1918 bleef het maandelijks gemiddelde bijna hetzelfde, t.w. 217.000 ton in 1914-1918 en 223.000 ton in 1939-1945, zodat hieruit de gevolgtrekking kan worden gemaakt, dat het in de laatste oorlog voor onderzeeboten veel moeilijker was om „aan schot te komen”.

De jaarlijkse verliezen bedroegen:

Jaar:	tonnage:	koopvaardijschepen:	onderzeeboten:
1939	526.000	145	9
1940	2.865.000	573	22
1941	2.860.000	572	35
1942	5.360.000	1072	85
1943	2.348.000	469	237
1944	925.000	135	241
1945	297.000	60	153

Slot: K. P. M. - Journaal.

verandering Plantfeber) en de 3e stl. J. Ch. Beynon en E. W. Esser. Met gezinsscheidings-verlof gaat met de eerstvolgende Willem Ruys 1e stm. K. Koldijk naar Holland. 3e stm. J. Meylink is op 6 Maart j.l. met binnenlands verlof vertrokken.

—Van de af. PZ/TD hoorden wij het volgende:

Hoofdwtk. A. A. J. van Stiphout vertrok op 5 Maart j.l. per Constellation met verlof naar Holland. Hoofdwtk. H. H. Kho ging op 25 Febr. j.l. met binnenlands verlof.

Wegens afkeuring is ontslag verleend aan de 2e wtkn. B. J. de Ruyter en B. van Dijk, alsmede aan electricien P. Maas, ingaande resp. op 9 Dec., 1 Maart en 1 Maart j.l. Ook hoofwt. C. Maaskant is afgekeurd en begaf zich op 2 Maart per Constellation naar Nederland.

De 3e wtkn. F. L. Visser en A. L. v. Raemdonck kwamen uit de militaire dienst beschikbaar.

De 4e wtk. C. Schavemaker slaagde op 13 Febr. j.l. te den Haag voor zijn diploma B-theoretisch. Onze hartelijke gelukwensen!

De leerling-wtk. J. B. Visser, die in Nederland is aangenomen, is dienstdoend met de Nieuw Holland op 2 Maart in Priok aangekomen.

—In Holland is aangenomen de heer L. Meyer-Cluwen, die op 7 Maart per Constellation in Indië aankwam en op de afd. N.D. als hoofdemployé tewerk is gesteld.

—Op 26 Feb. j.l. arriveerde uit Holland per Constellation de tandarts dr. Tj. Rijenga, die bij onze maatschappij een tandheelkundige kliniek gaat inrichten.

—Per Constellation kwamen op 7 Maart de heren F. H. Zeydel en E. W. Timmerman van E. V. terug. Zij zijn te werk gesteld als hoofdemployé resp. op het agentschap Soerabaia en employé bij de afd. vrachtzaken.

—Op 28 Februari arriveerde met de Maetsuycker de heer J. N. Dekker, ex-3e stm., die aan de afd. PZ/WP op het hoofdkantoor is verbonden. Gedurende zijn verlof in Nederland was hij werkzaam op de afd. PZ van het K.P.M.-kantoor te Amsterdam.

—De Balanipa, die op 2 Maart te Priok aankwam, bracht als passagiers de heren J. C. Wierda, die bij de Buitendienst van het agentschap Soerabaia gaat werken; J. M. Monné, die is geplaatst bij de afd. T. D., A. J. A. Bolsius, die aan het agentschap Cheribon is verbonden en J. W. Rox, die als pakhuis-meester is geplaatst te Tandjong Priok.

—Op 9 Maart keerde de heer E. G. Purvis van E. V. terug.

—In verband met de a.s. feestdagen (Goede Vrijdag op 26 en Paschen op 28 en 29 Maart) zal het volgende nummer van „De Uitlaat” eerst op 3 April a.s. verschijnen.