

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

## SNELLERE EXPEDITIE EEN LANDSBELANG

De meeste scheepvaart-bladen en tijdschriften in binnen- en buitenland (en ook verschillende periodieken, die niet rechtstreeks met de scheepvaart te maken hebben) hebben zich in de laatste tijd bezig gehouden met het vraagstuk van het langdurige oponthoud, dat schepen in de havens ondervinden tengevolge van het trage proces van laden en lossen (expeditie der schepen). Een Britse reder heeft het deksel van de pan gelicht, toen hij de vraag stelde, welk nut het nu eigenlijk heeft om betere en vooral snellere schepen te bouwen, als alle tijdswinst op zo'n manier in de havens toch weer verloren gaat. In Amerika heeft de regering zelfs een onderzoek gelast naar de mogelijkheden van een betere-, snellere- en meer efficiënte expeditie van scheepsladingen, aangezien alleen daarin voor Dollarland de kans ligt om zich in de internationale concurrentiestrijd op de been te houden.

### Groot probleem

In Nederland heeft onlangs het „Dagblad Scheepvaart” het zwaard opgenomen, toen het in zijn kolommen het vraagstuk van het oponthoud in de havens aanneemt. Het blad noemde het „een probleem, dat zeer grote afmetingen heeft aangenomen”. „Alle winst”, aldus het blad, „die moderne en efficiënte schepen door grotere snelheid en uitrusting met moderne nautische instrumenten geven, gaat weer verloren door het dikwijls langdurige oponthoud in de havens. Dagelijks wordt er in talloze havens ter wereld als gevolg van congestie en andere factoren, die vertraging in de hand werken, kostbaar geld in het water gesmeten”. Het blad wees er vervolgens op, dat dit vraagstuk heus niet alleen — en zelfs niet in eerste instantie — de reders aangaat. Ex- en importeurs en ook passagiers ondervinden er de terugslag van, omdat de exploitatiekosten beslissend zijn voor de vracht- en passagiers-tarieven. Het totaal van de constante en variabele kosten bepaalt het niveau, waarop de vrachtprijs zich moet bevinden om een scheepvaart-bedrijf rendabel te maken. De variabele kosten zijn altijd een onzekere factor geweest, doch nog nimmer in zulk een mate als thans. Het oponthoud in de havens is een kosten-factor, waarop de reder vrijwel geen invloed kan uitoefenen.

### Invloed op tarieven

„Vertraging in laden en lossen”, zo gaat het „Dagblad Scheepvaart” voort, „stuurt alles in de war. Dat dit vooral voor lijnreders op de duur een onhoudbare toestand schept, is duidelijk. Het is de kosten-factor, die hierin de belangrijkste rol speelt, met het onvermijdelijke gevolg, dat dit zijn invloed heeft op vracht- en passagietarieven. Als schepen precies op dienstregeling kunnen varen, zal de exploitatie-rekening lager zijn en zullen tarieven kunnen worden aangepast. Verder doet de concurrentie-factor zich gelden. Elk verlies zal moeten worden verhaald op de tarieven en dit zal in laatste instantie terug te vinden zijn in de dagelijkse kosten van het levensonderhoud van iedereen”.

### Campagnes?

In de Engelse vakbladen zijn georganiseerde campagnes voorgesteld om een einde te maken aan het onnodige oponthoud in de havens. Men denkt daarbij vooral aan propaganda onder de bootwerkers, doch de meeste schrijvers, die zich met dit onderwerp bezig hebben gehouden, zien er niet veel heil in.

Het aanvatten van het probleem is op zichzelf weer een vraagstuk. Bruikbare suggesties zijn helaas nog niet gedaan. De methoden voor de behandeling van scheepsladingen hebben zich gedurende de laatste decennia niet belangrijk gewijzigd. Toch zoekt men het in Amerika nu in die richting en van recente datum zijn allerlei proefnemingen met modern laad- en losgerei.

### Indonesië

Hoe is het hier in Indonesië? Ook in dit land hebben we te maken met het onomstotelijke feit, dat de omlooptijden der schepen aanmerkelijk langer zijn dan voor de oorlog. De oorzaken zijn zowel direct- als indirect. We zullen proberen ze op te noemen, doch willen daarbij niet eens aanspraak maken op volledigheid:

### Directe oorzaken

- a. verslechtering van de vaarwaters (ondiepte, nog aanwezige mijnenvelden, onvoldoende bebakening, een loodsdienst die zich niet met die van voor de oorlog laat vergelijken);

- b. onvoldoende haven-outillage (beschadigde kaden, dito goedangs, dito olie- en waterleidingen);
- c. ondiepte der havens langs de kaden;
- d. onvoldoende stuwadoors-materiaal, vooral rijdend. (Ook steekwagens en netten e.d. zijn in nog ontoereikende mate aanwezig);
- e. in verband met d.: vrachtauto's op de kaden, die zware congesties veroorzaken;
- f. tekort aan gemechaniseerd los- en laad-materiaal (kranen, prauwen, bokken).

### Indirecte oorzaken

- g. tekort aan geschoolde havenarbeiders (de koelie's zijn van een lager gehalte, zwakker en ongevoerd en presteren door het totaal van deze factoren veel minder dan vroeger);
  - h. ongeschoolde pakhuismeesters;
  - i. buitendienst-employé's met onvoldoende ervaring op het gebied van scheepvaartzaken en de indeling van schip en/of lading;
  - j. jongere en dus minder ervaren zeelieden (tengevolge van de enorme oorlogsverliezen onder het personeel van onze koopvaardijvloot);
  - k. een zekere „werkschuweheid” onder het hogere- zowel als het lagere personeel, dat met diefstal en zwarte handel gemakkelijker aan de kost kan komen. (Dit valt onder de grote categorie: „na-oorlogs zedenbederf”),
1. politieke wijzigingen.

Dat zijn dus nog al wat oorzaken. En er zijn nog duizend-en-een andere factoren, die alles bij elkaar een grote invloed uitoefenen op de omlooptijd van een schip.

Slot: zie pag. 2.

Vervolg:

## SNELLERE EXPEDITIE

### Middelen tot verbetering

Er kan niet worden ontkend, dat er wordt gewerkt aan het wegnemen van vele van de bovengenoemde oorzaken. Een plan tot mechanisatie van onze haven-ouillage op Priok is —naar wij horen— in voorbereiding, zowel technisch als financieel. De directe oorzaken zijn ongetwijfeld gemakkelijker weg te nemen dan de indirecte. Eerstgenoemde raken meestal de goede wil der autoriteiten en de duiten (deviezen). De indirecte oorzaken echter zitten veel dieper en worden van buiten-af nog beïnvloed door allerlei andere factoren (politieke bewustwording, communisme, stakingswapen, corruptie etc.). Wij zullen ons in dit artikel niet verdiepen in de vraag, waarom lucht- en rail-ervoersmaatschappijen met al deze moeilijkheden minder te kampen schijnen te hebben. Wij hebben tenslotte alleen te maken met de scheepvaart in het algemeen en met ons eigen bedrijf in het bijzonder. Het is nu eenmaal een feit, dat men met de scheepvaart veel minder meeleeft dan met de luchtvaart of de spoorwegen, misschien omdat het zoveel minder snel en daardoor minder spectaculair gaat. Het zal er dus in de eerste plaats op aankomen om de mensen diets te maken, dat onnodig oponthoud van een schip veel verder strekkende gevolgen heeft dan men zo op het oog denkt. Gevolgen, die iedereen tenslotte in zijn portemonnaie voelt. Dat is een zaak, die langs de weg der scheepvaart-propaganda heel goed kan worden benaderd en op dit gebied zal de bewerking van de massa wellicht met succes kunnen geschieden. We denken aan de komende „Nationale Koopvaardijweek” in Nederland en aan het streven van de N.E.V. A.S. etc.

Wat de haven-arbeider betreft: hem zal er op moeten worden gewezen, dat hij naast allerlei vermeende en ware rechten ook zekere

plichten heeft tegenover de gemeenschap, waarvan hij deel uitmaakt.

### Het verschil

We hebben verder meer schepen nodig en tot we die krijgen, zullen we meer uit de schepen moeten halen, die we hebben. Dat betekent snellere omloop. En behalve de technische hulpmiddelen, is het alleen de havenarbeider die daarvoor kan zorgen.

De omlooptijd is —zoals wij al zeiden— voor de rendabiliteit der maatschappij bepalend. De tijd op zee doorgebracht hangt af van de snelheid van het schip, de duur van de reis en de conditie der machines. De tijd in de havens wordt besteed aan lossen, laden, herstel, ravitaillering. De snelheid, waarmede in de verschillende havens wordt gewerkt, verschilt natuurlijk. Een goed voorbeeld van hetgeen onnodige verlenging van de omlooptijd betekent, vonden wij onlangs in „Picture Post”. Het betreft een goed vrachtschip op een lange oceaan-trip. Voor de oorlog lag het gemiddeld 60 dagen in de haven en was 70 dagen op zee. De omlooptijd was 130 dagen. Zonder ongelukken kon dit schip 3 reizen per jaar maken. Met 3.000 ton vracht op de uit- en de thuisreis, vervoerde het 24.000 ton aan export goederen op de uit- en 24.000 ton aan import-goederen op de thuisreis, totaal 48.000 ton. Nu, na de oorlog, ligt dit schip 115 dagen in havens, een stijging van 91%. Met dezelfde tijd op zee, betekent dit een omloop van 185 dagen, zodat het schip nu maar 2 reizen per jaar kan maken, met 16.000 ton op de uit- en op de thuisreizen, totaal 32.000 ton. Als de omloop dezelfde kon zijn als voor de oorlog, zou het net zijn alsof er een half schip aan de vloot ware toegevoegd.

Kan dit oponthoud worden weggewerkt? Ongetwijfeld. Als de havenarbeiders, de regering en de rederijen allen meedoen. We hebben geschoolde arbeiders nodig, grotere mechanisering om het werk in de havens te versnellen, betere arbeidsvoorwaarden voor de bootwerkers, beter transport van en naar de havens, betere sociale voorzieningen. Aan de kaden begint de victorie.

## ONDER ONS-

### met de Redactie

Voor deze rubriek is ook in dit nummer weinig plaats meer over. In de afgelopen twee weken kwam een brede stroom bruikbare kopy binnen, waarvan een gedeelte tot het 10e nummer moest blijven liggen.

In het volgende nummer zal voorts een nouveauté worden geïntroduceerd, n.l. een serie artikelen over actuele onderwerpen, die de aandacht der wereld bezighouden. De redactie zal hier toe overgaan, nadat haar uit gesprekken met leden van ons varend personeel is gebleken, dat voor zulke onderwerpen op de vloot grote belangstelling bestaat. Niet alle schepen zijn in het bezit van voldoende radio's, waardoor de opvarenden op de hoogte kunnen blijven van het wereldgebeuren. Het is vooral om de mensen van de vloot in de gelegenheid te stellen van dit wereldgebeuren kennis te nemen, dat bedoelde speciale artikelen-serie wordt geopend, te beginnen met een beschouwing over de „Benelux”.

Met de publicatie van het artikel „Plezier in het werk” in dit nummer, beoogt de redactie een aantal reacties uit te lokken, die —naar zij hoopt— niet achterwege zullen blijven.

J. B. B.

Dit is no. 9-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.

In dit nummer:

Snellere Expeditie

Notitias Argentinas

Drukpraet

Plezier in het werk

## NAGEKOMEN PROMOTIES

Door omstandigheden kunnen wij eerst nu de namen noemen van degenen onder het walpersoneel, die per 1 Januari j.l. tot hoofdemployé werden bevorderd. Zij zijn de heren:

A. Harteveld (Priok-Eq.), L. A. J. te Boekhorst (chef Etablissements-Priok), L. W. Wakka (N.D./H.K.), D. Kal (C.D.-Boekh. Logeergeb.), E. H. B. Houtkoop (Singapore), F. G. E. Moll (gedetacheerd bij J.C.P.L.), Ch. G. van Houten (Singapore), J. D. de Bats (Makassar), jhr. W. O. v.d. Bosch (V.R.V./H.K.), F. A. de Lannoy (Makassar), F. S. L. Heneman (Makassar), E. L. Rabé (V.R.V./H.K.) en H. J. Nieuwenkamp (chef Bewakingsdienst-Priok).

De redactie van „De Uitlaat” biedt allen haar hartelijke gelukwensen aan.



# CHINA: SMOKKEL-DORADO

Haar machteloosheid om paal en perk te stellen aan de smokkelhandel is al dikwijls door de Chinese regering Nanking toegegeven. Men schrijft daar deze oncontroleerbare in- en uitvoerhandel vooral toe aan de enorme afmetingen, die de corruptie in het bestuurs- en militaire apparaat zo langzamerhand heeft aangenomen. Te Nanking is men voorts van mening, dat alleen met hulp van vreemde regeringen de omvang van deze smokkelhandel kan worden verminderd.

De regering van de Britse Kroonkolonie Hongkong is het verst gegaan in haar steun aan de regering te Nanking. Verstrekkende maatregelen, die in sommige gevallen met zich brachten het afstand doen van verscheidene attributen der soevereiniteit, zijn in het begin van dit jaar genomen, zoals het machtigen van Chinese douane-ambtenaren om hun activiteit tot Hongkong uit te breiden en voorts het verplicht stellen van inlevering van deviezenwinsten door Chinese exporteurs aan de Central Bank of China.

De enorme Chinese smokkelhandel heeft over de hele wereld de aandacht getrokken. Zo schreef in een overzicht —overgenomen door de „Far Eastern Economic Review”, waarvan wij het onlenen— onlangs de Londense „Times”: „In Chinese officiële en politieke kringen is het nu langzamerhand gewoonte geworden om Hongkong verantwoordelijk te stellen voor de groot-scheepse smokkelhandel met China. Deze beschuldiging is geuit welhaast van de eerste dag der stichting van de kolonie af. Maar zulk een enorme smokkelhandel is alleen dan mogelijk, wanneer de toezichts-organen van een land incompetent zijn of waar deze handel plaats heeft met de hulp van de instanties, zoals bestuur, leger, vloot of luchtmacht.

## De oorzaken

De verleiding voor de smokkelaar en zijn handlangers wordt groter naarmate import- en deviezen-restricties exorbitanter worden en enorme winsten in het uitzicht stellen door middel van ontduiking. De Chinese regering heeft de import van verschillende soorten z.g. „luxe-artikelen” geheel verboden en heft en legt buitensporige rechten en invoer-restricties van en op bijna alle andere artikelen. De individuele smokkelaar en de smokkelkongs's kunnen dus enorme winsten maken en zij hebben zich dan ook in het —bijzonder geworpen op het— binnensmokkelen van

auto's, alcoholica, medicijnen, cosmetische artikelen en andere stukgoederen.

De omvang van deze zwarte importhandel kan onmogelijk worden vastgesteld, maar er zijn verschillende bewijzen, dat het merendeel door de grote havens loopt, die voor de buitenlandse handel openstaan, zoals Canton, Amoy, Swatow, Foochow, Shanghai en Tientsin. Dit betekent dus, dat deze handel plaats heeft met voorkennis en behulp van de officiële diensten.

## Strengere controle te Hongkong

De Hongkongse douane gebruikt een derde deel van haar personeel voor het door zoeken van uitgaande schepen naar lading, die niet op de manifesten vermeld staat. Als dergelijke vracht wordt aangetroffen, wordt zij in beslag genomen, terwijl de eigenaars voor de rechtbank worden gedaagd. In 1947 werden meer dan 500 van zulke gevallen door de rechtbanken behandeld, terwijl voor meer dan anderhalf miljoen Hongkong dollar aan lading werd geconfiskeerd.

Nadat enige weken geleden lading in beslag werd genomen, die o.m. voor een deel uit rijwielen bestond, protesteerde de Chinese vertegenwoordiger te Hongkong, op grond van het feit, dat deze lading bestond uit „persoonlijke eigendommen”.....

„Het is” —zo vervolgde de „Times”— onjuist aan te nemen, dat de smokkelhandel met China voornamelijk uitgaat van Hongkong. Grotere partijen smokkelwaar komen uit de Philippijnen, Formosa en nog veel verder gelegen landen.

De omvang van de smokkel over de landgrens tussen het territoir der Kroonkolonie en China wordt waarschijnlijk overdreven, maar ook hier berust de verantwoordelijkheid weer geheel en al bij de Chinese overheidsdiensten.

## China als dorado

Zelfs de meest efficiënte douane zal moeten toegeven, dat zij niet in staat is om alle smokkelhandel te verhinderen. Maar de lange kustlijn, corruptie en de algemene inefficiëncy der officiële Chinese instanties (het leger inbegrepen) werken samen om smokkel in China nog extra te bevorderen.

De regering van Hongkong heeft medegewerkt om het euvel te bestrijden op een wijze, waartoe slechts weinig soevereine regeringen bereid zouden zijn. Behalve de hierboven reeds genoemde maatregelen, werd op verzoek van China door de Hongkongse regering de invoer van Chinese garens en textiel verboden, wat ernstige gevolgen had voor de export van producten der

weef-industrie in de kolonie. Na het bezoek van de Britse parlementaire missie aan China, werd besloten om een nieuwe poging te doen om deze illegale handel te onderdrukken. De regering der Kroonkolonie vaardigde verder een besluit uit, waarbij reders verplicht werden hun lading-manifesten in te leveren van goederen, die voor China waren geladen. Een afschrift daarvan wordt, voorzien van een stempel, aan de eigenaars geretourneerd. Een andere gaat naar de Chinese douane.

Deze smokkel heeft twee kanten. Niet alleen is invoer van een aantal artikelen verboden, maar de Chinese regering heeft ook door verschillende harer officiële instanties getracht om beslag te leggen op zekere inheemse producten, die zij tegen hoge prijzen verkoopt, terwijl zij alle deviezen, die de uitvoer ervan opbrengt, opslokt. Zij kunnen niet verwachten, dat Hongkong of de Philippijnen of welk ander land ook, de beweging verhindert van alle lading, die uit de landen wordt gesmokkeld, tegen al die verstikkende monopolie-regelingen in.

## BELEEFD VERZOEK

De redactie van „De Uitlaat” is altijd zeer geroerd door blijken van een steeds stijgende belangstelling voor het orgaan. Aardige bewijzen van medeleven plegen haar geregeld te bereiken. Zij weet, dat iedereen graag de hele jaargang van „De Uitlaat” bij elkaar houdt. Zij weet óók, dat er tot voor kort geen „Uitlaten” genoeg waren. Maar zij moet er dan toch wel met klem tegen protesteren, dat er bij afwezigheid van de beide redacteurs —die „De Uitlaat” niet kunnen maken door alleen op kantoor te blijven zitten— lieden het „Uitlaat”-redactie-bureau ten Hoofdkantore binnendringen om zich eigenmachtig in het bezit te stellen van exemplaren, die zij missen. De redactie is tot de ontdekking gekomen, dat er van haar tafels en elders in haar kantoor „Uitlaten” worden onttrokken. Niet alleen, dat het simpel annexeren van een „Uitlaat” bepaald niet de juiste manier is om zich in het bezit van ons orgaan te stellen, is het bovendien in hoge mate onwellevend en brengt het de redactie aan het einde van het jaar in moeilijkheden. Zij reserveert volledige jaargangen om die aan haar medewerkers aan te bieden als blijk van waardering voor hetgeen zij voor „De Uitlaat” doen. Men wordt dus beleefd verzocht en met klem aangeraden om datgene, wat zich in de redactiekamer bevindt, met rust te laten.

# NOTITIAS ARGENTINAS

In het werelddeel, waar de langste lijn van de K. J. C. P. L. haar eindpunt heeft, vinden we een land, dat momenteel in het middelpunt van de belangstelling der economische wereld staat. Argentinië. Wij koppelen het woord automatisch aan granen, vlees, hulpbron voor gebreklijgend Europa.

## Export en Import

Op 18 Maart j.l. werd een handels-overeenkomst tussen Argentinië en ons land gesloten voor de tijd van 5 jaar. Nederland zal jaarlijks voor een minimum van 450.000 ton aan granen, quebracho en caseïne afnemen, terwijl Argentinië de voorziening van andere voor de oorlog door ons afgenomen producten, zoals huiden, wol, gierst, vlees-extract, olieën en talk zal bevorderen.

Nederland zal daarentegen scheeps- en baggermaterieel leveren, voor een minimum van fl. 43.500.000 per jaar, alsmede chemische en industrieproducten. De overzese gebieden zullen in deze overeenkomst deelnemen voor ruwe rubber en tin. In de Nederlandse scheepshouw zijn reeds orders geplaatst tot Arg. \$ 125.000.000 (fl. 83.750.000).

Voorts werd een onderling lopend crediet geopend voor Arg. \$ 110.000.000, terwijl Argentinië aan Nederland een crediet verstrekte van Arg. \$ 125.000.000, dat door de leverantie van het scheepvaartmateriaal reeds teniet zal worden gedaan.

Zo vinden we ook in Argentinië een typisch voorbeeld van na-oorlogse handel, gebaseerd op waarde en ruil van goederen.

## Havenbedrijf

Nauw verwant aan de goederenhandel is vanzelfsprekend het transport.

De drie belangrijkste havens in het noordelijk deel van Argentinië zijn Buenos Aires, Bahia Blanca en Rosario.

Wanneer wij alleen reeds de toestand in Buenos Aires in ogenschouw nemen, is er een groot verschil waar te nemen met b.v. een jaar geleden. Men had toen te kampen met stakingen onder politieke invloed, stuwadoors eisten hogere verdiensten, terwijl de arbeidsprestaties belangrijk minder waren (en nog zijn) dan voorheen. De haven was bovendien gedurende de oorlogsjaren verwaarloosd.

Dit, gevoegd bij de veel te wensen overlatende organisatie, had tengevolge, dat schepen soms twee à drie maanden bleven liggen, wat tot een grote congestie leidde.

Het zelfde gold voor alle Argentijnse havens. De organisatie berustte bij vele

„ministeries” wat leidde tot een typisch voorbeeld van „vele bazen weinig werk”. Iedereen had iets te vertellen en alles moest over een uitgebreid stelsel van schijven lopen vóór enig resultaat werd bereikt. Als er nog iets werd bereikt tenminste.....

Ons speciaal tot Buenos Aires beperkende, kunnen wij niet anders dan vooruitgang constateren, hoewel de haven nog verre van ideaal is. De outillage is goed en de prestaties zijn hoger dan voorheen, hoewel nog geenszins normaal. Doch dit is een algemeen verschijnsel over de gehele wereld. De schijven zijn er óók nog, zij het misschien in iets mindere mate dan een jaar geleden.

## Dieptepunt

Toen het hoogtepunt —of dieptepunt— van de congestie was bereikt, heeft men ingezien, dat maatregelen moesten worden genomen. In verband hiermede heeft de president van de Republiek, generaal Péron, dan ook persoonlijk een ex-luitenant-ter-zee aangezocht om de leiding van het bedrijf en een algemene reorganisatie op zich te nemen. Dit is niet zonder uitwerking gebleven.

De prestaties zijn opgevoerd en tijden van enkele maanden behoren nu tot het verleden, zodat de ankerplaats, (ca. 35 km buiten B.A.) thans weer praktisch leeg is en er geen tientallen schepen, wekenlang van de bewoonde wereld afgesloten, liggen te wachten.

De havens van Bahia Blanca en Rosario zijn van veel minder belang dan Buenos Aires. Rosario is vnl. graanhaven en wegens gebrekkige outillage ongeschikt voor stukgoederen. Bovendien is deze haven alleen voor kleine schepen te bereiken, daar zich in de Rio Parana een bank bevindt, waarboven slechts weinig water staat. De grotere graanschepen moesten dus in Buenos Aires binnenlopen om hun lading in te nemen. De havenorganisatie van Rosario was tot voor kort in handen van een Franse maatschappij. Enige tijd geleden werd zij door de Argentijnse regering overgenomen.

Plannen bestaan om de loodsen, kranen en kaden grondig te herstellen en gedeeltelijk te vernieuwen, daar de haven in een verwaarloosde toestand verkeert. Op deze manier hoopt men ook een gedeelte van het stukgoederenverkeer naar Rosario te verplaatsen, ter ontlasting van Buenos-Aires en van de spoorwegen.

Over Bahia Blanca verloopt uiteraard hoofdzakelijk het transport van midden-Argentinië en van het Zuidelijk deel

van de provincie Buenos Aires. Ook hier heeft men uitbreiding geprojecteerd om tot een betere verdeling te komen en „het kind met het waterhoofd,” Buenos Aires, weer normale proporties te doen aannemen. Buenos Aires zal echter altijd de grootste Argentijnse haven blijven.

## Scheepvaart

Vanzelfsprekend vinden wij in Buenos Aires alle zeevarende naties in de vorm van drijvende pakhuizen en hotels vertegenwoordigd.

De beste handelsrelaties zijn dan ook de voornaamste vertegenwoordigers in de scheepvaart, zodat wij in Latijns-Amerika een groot aantal Noord-Amerikaanse en Engelse schepen aantreffen.

Nederland mag er echter in de Argentijnse scheepvaart ook zijn. In 1945 kwam het met de in Buenos Aires verwerkte tonnage op de 7e plaats, terwijl wij in 1947 no. 6 waren, zoals uit onderstaande tabel blijkt.

	1945	1947
Ver. Staten	12.54%	27.04%
Ver. Koninkrijk	32.47%	20.54%
Argentinië	15.50%	9.92%
Noorwegen	3.03%	8.22%
Zweden	8.42%	4.25%
Nederland	2.04%	3.70%
Spanje	8.83%	3.56%

De totaal verwerkte scheepsruimte was in deze jaren respectievelijk ca. 6.750.000 ton en 8.518.219 ton, zodat Nederland hierin deelnam voor ca. 135.000 ton en ca. 315.000 ton.

## Nederlandse reder

Wij treffen hier schepen van de navolgende Nederlandse maatschappijen:

Koninklijke Java China Paketvaart Lijn N.V. (Royal Interocean Lines); v. Nieveld-Goudriaan Stoomvaartmaatschappij N.V.; Koninklijke Hollandse Lloyd N.V.; Maatschappij Vrachtvaart en de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij met haar zgn. „Magelhaens-dienst” rond Zuid-Amerika.

Voorts werd onlangs een lijn geopend door de Engels-Nederlandse „Silver Java Pacific Line”, van Buenos Aires langs de Oostkust van Z. Amerika, door het Panama-kanaal naar de havens aan de Westkust van Noord Amerika en Canada, met overscheep van lading naar het Verre Oosten in San Francisco.

Maart 1948.

Steekhevel.



# Ons Amsterdam-kantoor

Wij hebben al dikwijls verzocht om enige mededelingen te mogen ontvangen, aangaande de organisatie, bezetting en werkverdeling van ons K.P.M.-kantoor in Amsterdam. In verband met een reorganisatie, die inmiddels haar beslag heeft gekregen, kon men aan onze verzoeken om inlichtingen pas nu voldoen. Aan een terzake uitgegeven circulaire ontlenden wij —vooral ook ten behoeve van de Holland-gangers— het volgende :

Er zijn drie groepen van afdelingen, n.l. de groep Technische Dienst, de groep Algemene Dienst en de groep Comptabiliteit.

De groep Technische Dienst is verdeeld in de afdelingen scheepsbouw, machinebouw en inkoop. Laatstgenoemde afdeling is dan weer gesplitst in Inkoop-Materieel en Inkoop-Proviand.

De groep Algemene Dienst kent de volgende afdelingen: personele zaken, geneeskundige dienst, archief en een afdeling algemene dienst, die nog twee onder-afdelingen heeft, t.w. algemene zaken en vrachtzaken.

De groep Comptabiliteit heeft de navolgende afdelingen: administratie, assurantie en belasting, boekhouding,

controle, Bombay-administratie en ten slotte financiën.

Verder kent het Amsterdam-kantoor een secretaris in algemene dienst.

Wat betreft de technische dienst moge nog worden opgemerkt, dat in verband met de samenwerking tussen de K.J.C.P.L. en onze maatschappij, de gehele dienst van 1 Januari j.l. af zowel voor de K.J.C.P.L. als voor de K.P.M. werkt, ook op het gebied van de scheepsbouw. In aansluiting op deze maatregel ging de heer C. A. Poot, voorheen chef T. D. van de J.C.J.L., als „hoofdinspecteur” naar onze maatschappij over.

De lijst van werkzaamheden, die de verschillende afdelingen van het Amsterdam-kantoor moeten behartigen, is uitermate indrukwekkend en behelst voor de afdeling machinebouw van de groep T. D. o.m. . . . het beheer over de T.D.-auto en dito motorboot. De afd. Inkoop (onderafdeling proviand) is belast met het toezicht op de schoonmaak van het kantoorgebouw.

De afdeling personele zaken van de groep Algemene Dienst behartigt —zo zien wij uit de circulaire verder— ook de sociale verhoudingen en het contact met relaties van ons personeel, voor zover dit niet op financieel gebied is gelegen.

## DRUK-PRAET

Tussen Laurens Janszoon Coster's letter-snijderij en de roterende wonderen van vandaag liggen een slordige zes eeuwen. „In 1439 zo ongeveer”, zei het buurmeisje op mijn vraag. „Zo staat het tenminste in de oplossing van het kruiswoord-raadsel in ons schoolkrantje”.

Ik heb naarstig gezocht in drie delen van de E.N.S.I.E., maar er stond niets in over Laurens Janszoon. Wel, dat een zekere Gutenberg omstreeks 1440 voor het eerst een boek drukte.

Ik houd het toch maar op ons buurmeisje! Die E.N.S.I.E. is bepaald verkeerd ingelicht. Duitse propaganda moet je nooit vertrouwen. Dat blijkt hier maar weer eens.

In de „Mediæval England” lees ik echter, dat „people from the Low Countries” het drukken in Engeland invoerden. Dat klinkt tenminste sportiever! De eerste drukpers werd daar opgezet in Oxford, in het jaar des Heeren 1478. Het eerste boek, dat de pers verliet, was Rufinus' „Expositio simbulum apostolorum”. (Dat

is voor de lui, die van namen houden. Laat de hoofdredacteur het maar vertalen! (Die weet ook niet, wat dat betekent! J.B.B.).

De in die dagen gebruikelijke pers was van hout gemaakt en van ongeveer gelijke constructie als de thans nog in gebruik zijnde z.g. „kleine plaat-persen”. Twee mensen bedienden haar. Een die de slinger van de pers hanteerde en een ander om de letters te bevochtigen met behulp van inktballen.

Een ieder, die het voorrecht heeft gehad om eens een kijkje te nemen in een moderne drukkerij, zal zien, dat er sedert Laurens Janszoon wel iets is veranderd. Cultuur, in welke uitdrukking dan ook, vindt haar weg tot ons via de drukpers. Het „laatste nieuws” komt, langs een ingewikkelde organisatie met telex-apparaten, radio en pers-agentschappen uit alle werelddelen en via de razend-snel draaiende persen in de vorm van een krant in de huiskamer.

Het lijkt allemaal zo eenvoudig, nietwaar? Je klimt even in je schrijfmachine, tikt een onbenulligheidje en een dag of wat later vind je het terug als „De Uitlaat” aan boord komt. En als er dan ook maar één kleine onregelmatigheid in de druk te vinden is, dan zeg je: „Nou, daar hadden ze ook wel eens op kunnen letten!”

Over aandacht gesproken.....

Het verhaalje, dat zo vlot uit je schrijfmachine rolde, komt allereerst op de schrijftafels van de redactie, als onderdeel van een berg andere verhaaljes. Die worden dan „even-

tjes” geschift en —indien voor publicatie geschikt bevonden, wat veelal zwaar gepekerd met het heufd voor de hoofdredacteur betekent — nauwgezet bijgeschaafd en compleet overgetypt. Verbazend, zoveel fouten er dan al uit worden gehaald. Ik weet dat met pijnlijke zelfkennis.....

Dan gaan die gereviseerde verhaaljes naar de Drukkerij Visser. Eerst naar de machine-zetterij. Een machine-zetter gaat het weer tikken, ditmaal in loodregels op kolom-breedte. Die regels worden netjes bij elkaar gebonden en een handzetter fabriceert een net „kopje”. Dan wordt er een „proefje getrokken”, dat ter zetterij door de corrector wordt gecorrigeerd. De regels met fouten erin —en dat zijn er tientallen— worden overgezet en ter bestemder plaatse in het stuk geplaatst. Dan wordt er weer een proefje getrokken, dat weer door de corrector wordt nagekeken. Dikwijls zitten er dan nog zet-fouten in. Officieel is de proef dan echter „schoon” en gaat terug naar de schrijftafels van de redactie, waar de 2e- en foto-redacteur de zaak nog eens doorloopt en er meestal weer een scheut fouten uithaalt. Weer terug naar de zetterij. Weer nieuwe regels zetten.

En als de redactie dan 30 kolom kopy (12 paginas min 2 paginas met foto's, blijft 10 paginas van 3 kolom) bij elkaar heeft, begint het passen en meten. Een „dummy” —een oude „Uitlaat”— komt er aan te pas, de „proefjes” worden verknipt, ingeplakt en er worden „koppen” boven de stukken verzonden en getekend. Pagina na pagina, net zo lang tot ze alle tien vol zijn. Heel eenvoudig. Alleen komt het nooit uit..... Dan moet er een meetlint bij komen. Hier wat uit, daar wat overplaatsen naar een andere pagina, daar wat bij, dit wat hoger en dat wat lager.

Dan gaat de „dummy” naar Visser en begint de opmaak. De „opmaker” gaat de „Uitlaat”-paginas in elkaar zetten, precies naar het voorbeeld van de „dummy”. En dan blijkt meestal dat er hier nog wat teveel en daar nog wat te weinig is. Van de opgemaakte paginas worden weer proeven getrokken, die grondig —twee tot driemaal— worden gereviséerd. Intussen schrijft de hoofdredacteur zijn „Onder Ons” (voor zover er plaats is), loopt de hele zaak nog eens door en zegt dan „Drukken”. Het magische woord. En als er dan tenminste op het laatste ogenblik niets binnenkomt, dat er absoluut nog in moet, dan gaan die paginas in een vorm op „de steen” om gelijk geklopt te worden daarna op de pers..... En dan rollen er zoveel duizend „Uitlaten” uit.

En als de nieuwe „Uitlaat” er nog niet eens is, is de redactie alweer aan het volgende nummer bezig. „Want”, zegt de hoofdredacteur „je moet zoveel mogelijk vooruit werken”.

Ik heb —met opzet— eigenlijk alleen maar over de redactionele zijde gesproken. Het vluchtige bezoek, dat ik tezamen met de hoofdredacteur aan de drukkerij heb gebracht, was onvoldoende om een juist inzicht te krijgen. Iemand van de zetterij zei, dat het allemaal erg eenvoudig was en dat neem ik graag aan. De machine, waarop de regels worden gegoten, was al voldoende om mij hoofdpijn te bezorgen, al deed die meneer ook moeite om het begrijpelijk te maken. Verder zal ik maar zwijgen. Het lawaai was erger dan de Severins aan boord en dat zegt genoeg.

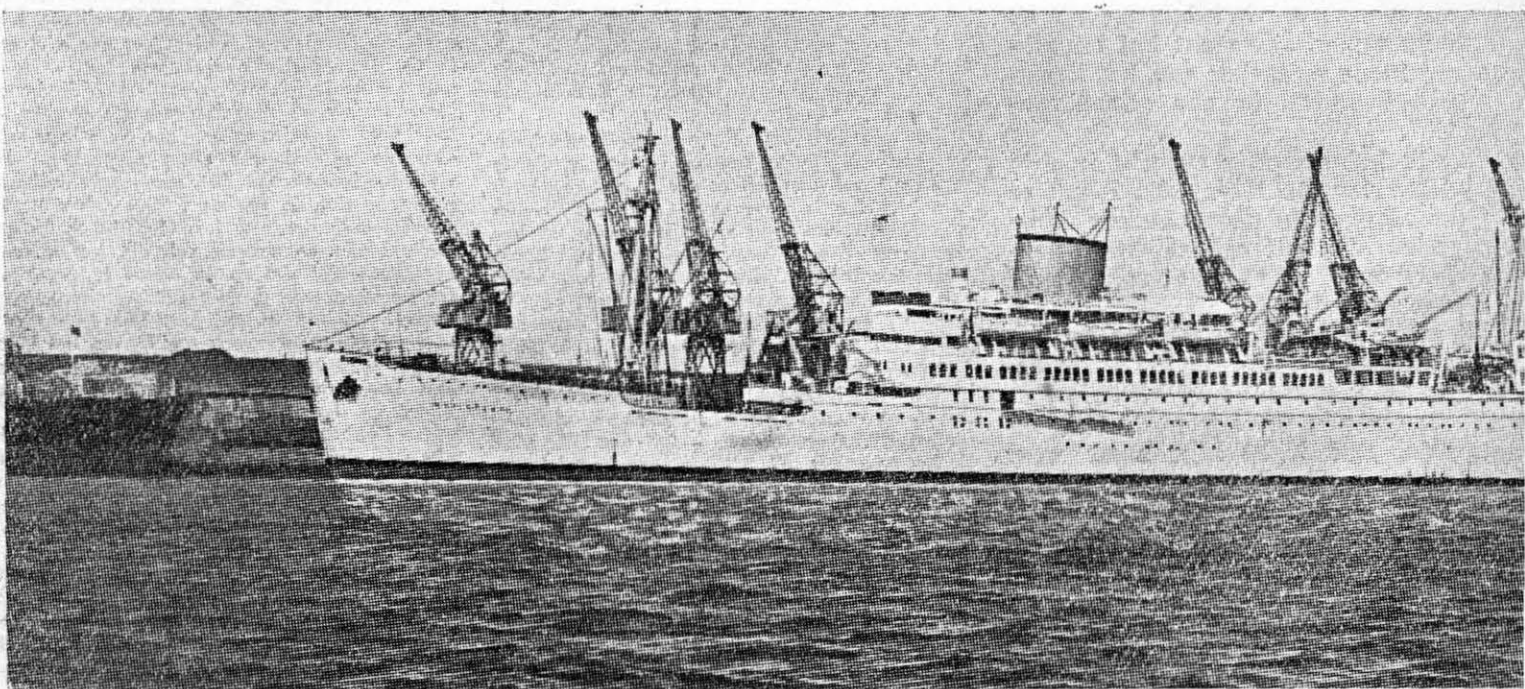
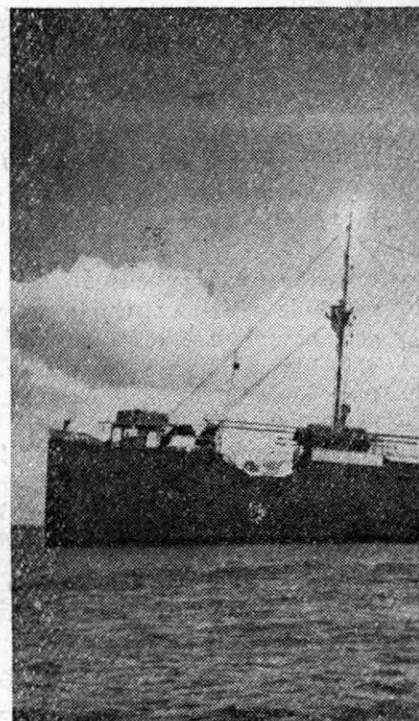
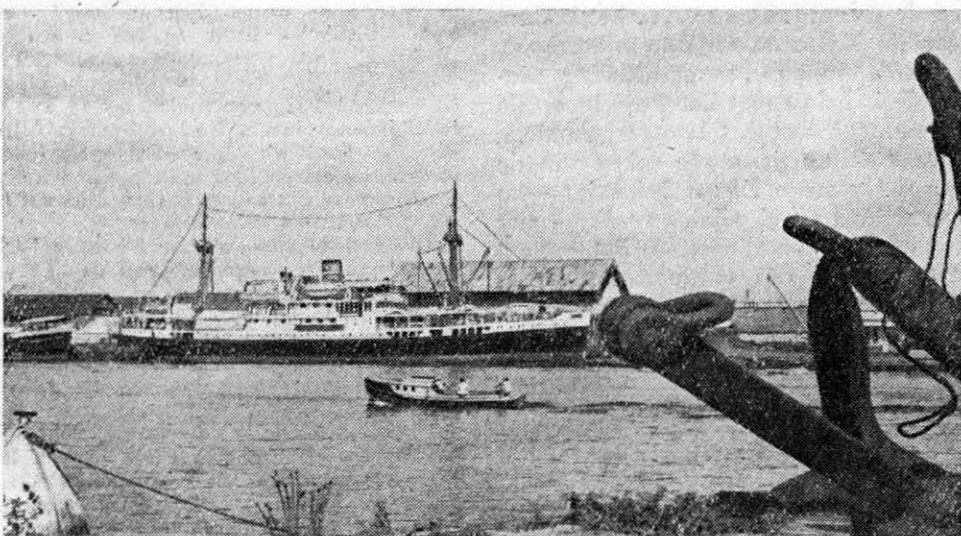
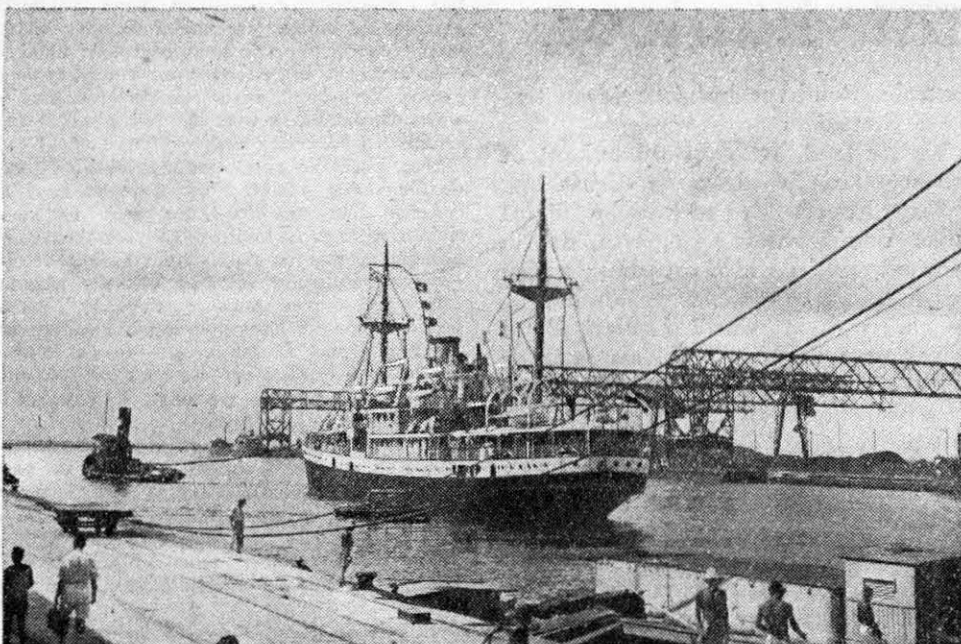
De hoofdredacteur lacht even. „Ja”, zei hij. „In zo'n drukkerij droeg ik achttien jaar geleden een blauw kielje. Twee-gulden-en-achtendertig-cent verdiende ik per week, maar daarvoor was ik dan ook georganiseerd. Het is raar, maar als je eenmaal de lucht van drukinkt in je neus hebt gehad, laat ze je nooit meer los.....”

Ik heb eens diep gesnoven en dacht toen aan dit verhaalje en de lange weg, die het moet afleggen.

R. Bijkerk.

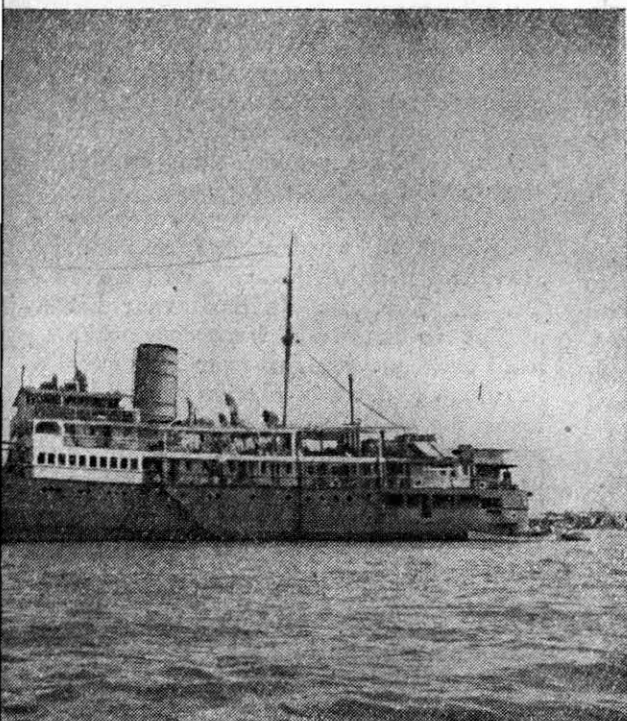


# OV IN





# ERZICHT BEELD

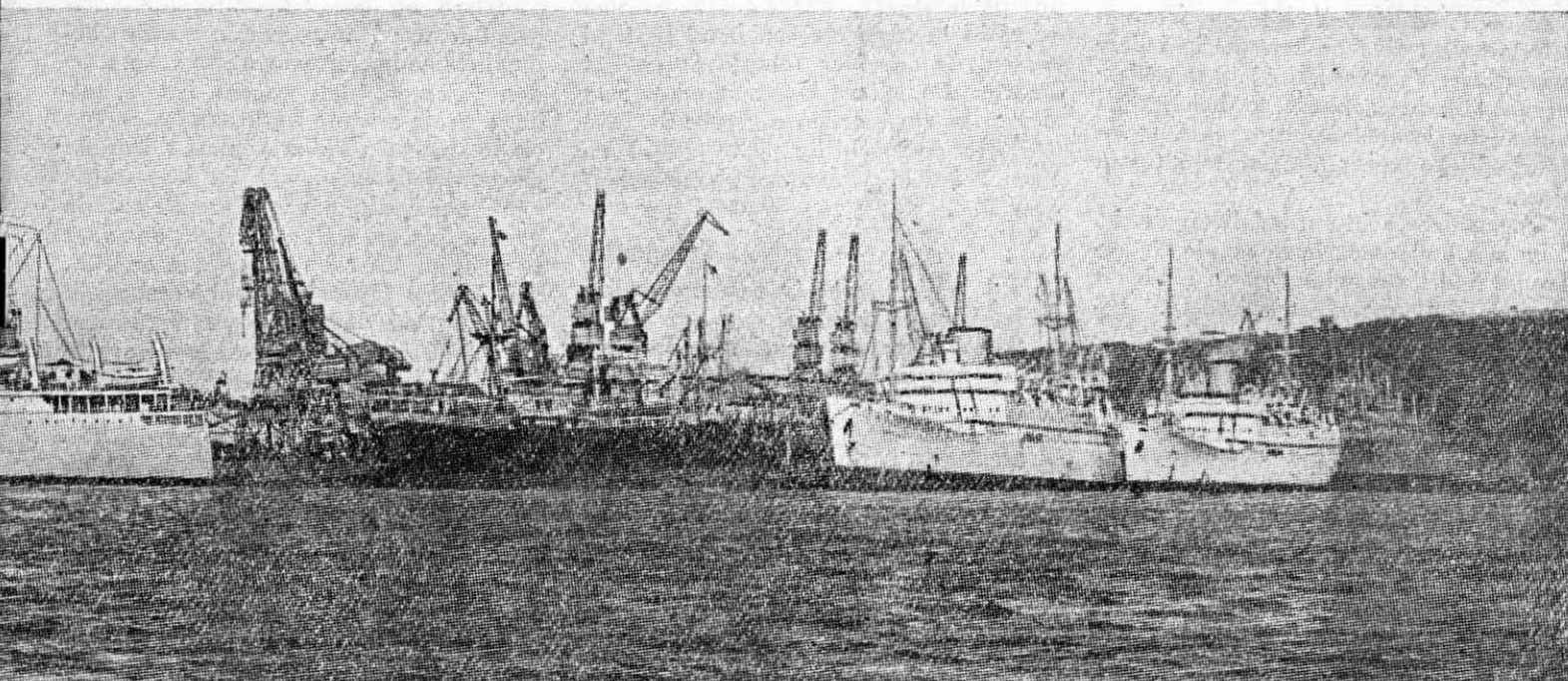


Bij de foto's:

- 1) Wéér een nieuw *Ka*-schip! De aankomst van de *Karossa* te Priok op 17 April j.l. Zie ook op pag. 11 het artikel van 2e wtk. Vischer, „*Karossa's* uitreis”.
- 2) De *Kalianget* begint meteen met lossen na aankomst te Priok op 14 April j.l.
- 3) De „good old” *El Libertador* is naar Australië vertrokken. Hij zal daar voor de rederij J. Burke gaan varen. Zie pag. 10: „Exit *El Libertador*”.
- 4) Een mooie foto van een weinig voorkomende gebeurtenis: de drie oud-K.P.M.-ers *Boissevain*, *Tegelberg* en *Ruys* tegelijkertijd in de haven van Durban (Zuid-Afrika).

(Foto: Lynn Acutt.-Durban).

4



# PLEZIER in het WERK

In het „Tijdschrift voor Efficiëntie en Documentatie” besprak ir. W. V. van Gogh een brochure van de hand van dr. ir. G. M. Ydo, getiteld „Plezier in het werk”. Dit is een statistisch vergelijkend onderzoek naar de mate van plezier in het werk bij het personeel van middelgrote, particuliere, industriële bedrijven in Nederland. Ofschoon onze maatschappij niet tot de industriële bedrijven mag worden gerekend, bevatten de observaties van de samensteller toch een aantal opmerkingen, die —vergelijkenderwijze— ook voor de K.P.M. van belang zijn. Wij hebben daarom gemeend de lezers een synopsis van deze beschouwing niet te mogen onthouden.

## Vroeger onderzoek

„Er wordt tegenwoordig veel gesproken over de menselijke factor in het arbeidsproces, maar het feitenmateriaal, dat ons ter beschikking staat om een oordeel te vormen, is gering. Een degelijke bijdrage, en nog wel een Hollandse en geen buitenlandse, is daarom van groot belang”, zo begint dan Ir. Van Gogh zijn bespreking van de brochure, in het eerste deel waarvan o.m. wordt gesproken over vroegere onderzoekingen. Hierbij is o.m. een stelling aangehaald van de Amerikaanse Professor Hoppock, volgens wie van de gehele werkende bevolking (*van Amerika, Red.*) minder dan één-vijfde deel geen plezier in het werk heeft.

Voorts is aangehaald het resultaat van een onderzoek bij de Western Electric Co., volgens hetwelk in iedere werkplaats (e.g. afdeling) een sociale organisatie bestaat, die in belangrijke mate de economische organisatie en hiërarchieke verhoudingen teniet kan doen.

Tegen deze achtergrond heeft dr. ir. Ydo zijn onderzoek in bepaalde Nederlandse bedrijven gehouden en hij heeft daartoe een vragenlijst opgesteld. Hij maakt onderscheid tussen de invloeden, die a. uit de persoon zelf voortkomen en b. van zijn omgeving uitgaan. Deze laatste categorie kan worden onderverdeeld in die a. waarin hij werkt en b. waarin hij overigens leeft. Deze laatste groep kan dan weer onderscheiden worden in materiele en sociaal-psychologische factoren.

## De enquête

De hoofddeling van het enquêteformulier was als volgt:

- algemene gegevens, zoals leeftijd, rang, inkomen, vakbekwaamheid etc.;
- sociale factoren binnen het bedrijf, zoals promotiekansen, het gevoel een nummer te zijn, waardering, verhouding tot collega's en chefs, mate van zelfstandigheid etc.;
- physische factoren binnen het bedrijf, zoals klimaat, orde, netheid etc.;
- factoren buiten het bedrijf, zoals het oordeel thuis over het werk, huiselijke omstandigheden, ontspanning etc.;
- levensloop, waarbij jeugdherinneringen, beroep van de vader, aantal broers en zusters;
- psychotechnische factoren: intelligentie, aanleg voor werktuiglijk werk, algemene ontwikkeling.

## Het resultaat

De culminatie van het onderzoek volgt uit de volgende cijfers. De vraag: „Hebt U plezier in Uw werk?” werd als volgt beantwoord:

	Aantal.	Procent.
Ja	1091	66
Soms	371	23
Nooit	180	11
Totaal	1642	

Hieruit berekende Dr. Ir. Ydo de „plezier-index” van alle ondervraagden op 55.5.

Een andere vraag: „Werkt U graag in dit bedrijf?”, waaruit kon worden afgeleid in hoeverre een band bestond tussen de arbeider (employé) en het bedrijf. De cijfers kwamen nauw met de vorige antwoorden overeen: Ja 1085 (67%), onverschillig 363 (22%) en neen 174 (11%), met een „band-index” van 56.2.

## Conclusies

Wij zullen niet ingaan op andere gedetailleerde fasen van het onderzoek. Van meer belang zijn de algemene conclusies van de onderzoeker.

Het plezier in het werk blijkt meer van sociale dan van materiële aard te zijn. De materiële factoren, mits boven een zeker minimum liggende, hebben hierop geen of weinig invloed. De absolute hoogte van het loon komt op de tweede plaats. Van meer belang is de relatieve hoogte, d.w.z. de hoogte ten opzich-

te van het loon van andere arbeiders (employé's), het verschil dus met de buurman.

De factoren binnen het bedrijf oefenen meer invloed op het plezier in het werk uit dan die buiten het bedrijf, maar alleen de constatering van dit feit brengt ons niet veel verder.

Een van de hoofdfactoren van het plezier in het werk wordt gevormd door de binding (de band) tussen de arbeiders en het bedrijf. Men vindt in het algemeen, dat de ja-broers een sterkere band met het bedrijf hebben dan de meer critisch ingestelden.

Het plezier in het werk blijkt ten slotte vooral voort te komen uit het prestige of aanzien, dat de arbeider geniet. Ook het oordeel thuis en dat van de chef spelen een grote rol. In het algemeen is het de wens meer gewaardeerd te worden dan anderen. „De band met het bedrijf”, zo schreef Dr. Ir. Ydo, „is de basis voor het plezier in het werk, want een sterke band geeft ons de moed naar het succes te dingen, dat ons plezier geeft. De band met het bedrijf is dus als het ware de ruggesteun voor het plezier in het werk. Niet alleen de zwakke broeder, maar ook de man van aanzien heeft dus een sterke band met het bedrijf nodig”.

## Medewerking gevraagd!

Er zij hier nogmaals de aandacht gevestigd op een circulaire, die kort geleden werd uitgegeven, waarin belanghebbenden er met nadruk op werden gewezen, dat wegens het opont-houd in de gewone werkzaamheden een einde moest worden gemaakt aan de gewoonte, dat men zich ter bespreking van persoonlijke aangelegenheden de gehele dag tot welke afdeling ook kon vervoegen. Vooral voor de Cm en P.Z. was het zo langzamerhand onmogelijk geworden om deze gewoonte nog langer te handhaven. De spreekuren op alle afdelingen ten Hoofdkantore zijn nu van 9 tot 11 uur des morgens. Op Zaterdag is er geen spreekuur. Natuurlijk kan bij wijze van uitzondering (b.v. wegens dienst aan boord) wel eens van deze uren worden afgeweken, doch in het algemeen wordt iedereen verzocht om zich aan deze bezoeken te houden.

De regeling geldt uiteraard niet voor zuivere dienstaangelegenheden.



# K.P.M.-Journal

—Gedurende de politionele actie werd de „boven” Padang gelegen cementfabriek bevrijd, zonder dat de door de T.N.I. voorbereide vernielingen konden worden uitgevoerd. Wel was de fabriek zwaar beschadigd o.a. door voltreffers tijdens een geallieerd bombardement in 1944. Verwaarlozing van de gehele inventaris was mede de oorzaak, dat deze fabriek eerst op 14 April j.l. weer in bedrijf kon worden gesteld.

Tussen November 1947 en half April zijn ca 12.000 ton cement van Emma-haven afgevoerd, maar dit was afkomstig van een z.g. „halfproduct”, waarvan een voorraad werd aange-troffen.

Binnenkort kan een regelmatige maandelijks afvoer van ca. 6.000 ton worden verwacht, die zal worden op-gevoerd tot 12.000 ton, wanneer over enkele maanden een tweede oven wordt ontstoken. Dan zal 2/3 der vooroor-logse capaciteit zijn bereikt.

Een handicap is, dat de Sawahloento-kolenmijnen op republikeins gebied liggen, waardoor kolen moeten worden ingevoerd. Hiervan zijn per maand circa 4.000 ton benodigd.

—PZ/TD maakt ons er opmerkzaam op, dat de in no. 8 genoemde wtkn. O. G. Loth, J. Weelinck en J. J. Teutscher slechts gedeeltelijk slaagden voor de door hen afgelegde machinis-ten-examens. Zij hebben elk nog een „herretje” in Juli a.s.

—We kregen het volgende stem-mingsbeeld van de heer J. A. Gagliardi te Pontianak. Het is een moment-opname, gedateerd 13 April j.l.

Binnen liggen vijf schepen, de *Maros*, *Sitsen* en *Sumpitan* gemeerd langs de handelssteiger en de *Damar* en *Djenedatara* broederlijk naast elkaar op stroom.

Op de buiten-rede voor de mond van de Kleine Kapoeas liggen de *Mil-ne Bani* en de *Fort Wilhelmus*, die sa-men ruim 4.000 ton lading voor Pon-tianak moeten lossen. Het tenderen geschiedt met drie coasters en de *Djene-datara*.

Alle goedangs liggen stikvol met in-komende lading en op de steiger sta-pelen de goederen zich op. Langs de vrij gebleven steiger-ruimte wemelt het van laadprauwen voornamelijk

gevuld met rubber en copra, bestemd voor uitvoer.

Het is een en al bedrijvigheid en drukte en dat in een snikhete tempe-ratuur van 59 graden Celcius in de schaduw... Het K.P.M.-kantoor vlak bij de steiger wordt de gehele dag be-stormd voor connossementen, passage-biljetten, afleveringsdocumenten enzo-voorts.

Tussen al dat getier en gedoe daalt ronkend het K.L.M.-vliegtuig op de rivier en taxiëert naar zijn ligplaats.

Dat is Pontianak aan de waterkant.

Een volgende keer meer van de „hui-zenkant”.

—De redactie ontving het eerste nummer van de „Paketaarbond”, keurig gestencild orgaan van de vak-vereniging van die naam te Batavia, waarvan de heer E. R. Soemampouw voorzitter is. Het blad verschijnt in twee talen (Nederlands en Indonesisch). In het onderhavige nummer wordt ge-wezen op de noodzakelijkheid van organisatie door de werknemers. In het hoofdartikel wordt gememoreerd, dat na het bekendmaken van de promoties en salarisverhogingen bij de maatschappij in het begin van dit jaar, bij vele employe's ontevredenheid en onrust is ontstaan. De bond wil trachten deze weg te nemen door nieuw overleg met de directie, in verband waarmee tot aan-sluiting werd opgewekt.

—De 2e wtk. F. Mantiri keerde op 23 Maart j.l. per K.L.M.-Constellation in Indië terug van zijn gezinsscheidings-verlof.

—Met het nieuwe m.s. *Bakongan*, dat op 6 April j.l. uit Rotterdam is vertrokken, keren de volgende leden van ons technisch varend personeel dienstdoend van verlof terug: 2e wtk. H.M. Freeze (tijd. hoofdwtk.), 2e wtk. G.H. Uitzinger, 3e wtk. P.S. Kalfsbeek en 4e wtk. C. Schavemaker.

—De nieuwe *Karaton*, die op 7 April j.l. uit Amsterdam vertrok, heeft ook een aantal terug-kerende verlofgangers als dienstdoende technici aan boord. Het zijn hoofdwtk. L. Ploeger, 2e wtk. J.J.H.A. Zindel, 3e wtk. J.A. Versteegh, 4e wtk. J.W. Houniet en motordrijver F.W. Tehupiring.

—Hoofdwtk. F.N.O. Satoor de Rootas verliet op 17 April j.l. in Hol-land onze maatschappij, onder toe-kenning van vervroegd pensioen.

—Hoofdwtk. V. Jolink zal op 14 Mei a.s. met vervroegd pensioen gaan.

—Nauwelijks had men in Tjilatjap geklaagd over de geringe belangstelling, of op 14 April liepen tegelijkertijd drie schepen de haven binnen. Een ongekend schouwspel in de nog stille haven.

Het waren de coaster *Sansapor*, de vrachtboot *Paleleh*, die zout en andere lading losten, en de *Melchior Treub* met 651 gestraften voor Noesa Kam-bangan.

De haven-outillage bleek volkomen berekend te zijn voor het snel en gelijk-tijdig verwerken van de lading der schepen.

—De politie van Hongkong heeft op 23 April j.l. enige zeeroovers gearresteerd, van wie er vier zijn herkend als leden van de bende, die op 14 December van het vorige jaar de *Van Heutsz* heeft aangevallen, zo vernemen wij.

Bij de arrestatie werden voorts vijf-tigduizend dollar en andere buit in be-slag genomen. Een der piraten is door de Nederlandse kapitein (gezagvoerder Vlieg?) herkend als de leider van de bende. Als de gearresteerden worden veroordeeld, kunnen zij worden opge-hangen wegens zeeoverrij in volle zee.

Vervolg: zie pag. 11.

## OEI KAE HONG

Op 3 April j.l. overleed op ruim 50-jarige leeftijd te Makassar de heer Oei Kae Hong. Zijn dienstverband dateert van 6 Sep-tember 1920 en hij begon zijn loopbaan bij de afd. Boekhouding.

Na de oorlog meldde hij zich onmiddellijk en kwam eerst bij de afd. Vrachtzaken, daarna bij de afd. Statistiek.

Hoewel zijn gezondheidstoe-stand te wensen overliet en zijn collega's hem rieden ziekte-verlof te nemen, was voor hem plichts-gevoel overwegend. In Februari j.l. moest hij op doktersadvies toch ziekte-verlof nemen. Het was hem niet gegeven om hersteld bij de maatschappij terug te keren.

Met hem is een stille werker heengegaan, iemand die zijn werk lief had, zijn vak kende en een goed K.P.M.-er was.

Hij ruste in vrede.

# Voor Indievvaarders (-sters)

## Tropen-uitrusting

Het „S.M.N.-nieuws” heeft ons op een idee gebracht en we nemen niet alleen dit idee over, maar ook de vorm, waarin de redactie van het blad het heeft gegoten.

Het personeelsorgaan van de S. M. N. dan publiceerde in zijn Maart-nummer een aantal wenken voor dames en heren, die naar Indië vertrekken en nu „De Uitlaat”, dank zij de zoveel grotere oplage ook zulk een grote spreiding in het Moederland heeft gekregen en voorts ieder schip en vliegtuig terugkerende verlofgangers onzer maatschappij, gezinsherenigende echtgenoten en nieuwe employé's aanbrengen, willen we enige van die wenken graag overnemen. Van te voren zij een eresaluut gebracht aan de redactie van het „S.M.N.-Nieuws”.

### Eerst voor de dames

„In Holland” —aldus „het Nieuws” dan— piekeren de dames, wat ze zoal voor hun nieuwe „home” (?) in Indië moeten aanschaffen. Er wordt natuurlijk links en rechts gevraagd en tenslotte is het aantal raadgevingen dermate talrijk, dat de dames niet meer weten, waar ze aan toe zijn, ook al omdat de ene goede raad in tegenspraak met de andere is. Het gevolg is meestal een uitgebreide correspondentie tussen de beide leden van het echtverbond, over wat er nu wel en wat er niet moet worden meegenomen. Daar begint dan de tweede fout, omdat de gemiddelde echtgenoot van de inrichting van een huis en alle kleinigheden, die er bij komen, totaal niets afweet.

### Meubilair

We zullen met het meubilair beginnen. Rekening houdende met de enorme aanschaffingskosten in Indië, heeft de S.M.N. een regeling getroffen om het personeel de meest urgente meubelstukken in bruikleen af te staan. Dit meubilair bestaat uit z.g. „standaard-inrichtingen”, t.w. een zitkamer (eenvoudig salonzitje met staande schemerlamp), een eetkamer (dressoir, tafel, benodigd aantal stoelen), (een) slaapkamer(s) (bedden met matrassen, kussens en goeling, een of twee linnenkasten al naar gelang de grootte van het gezin, tafeltje en een stoel), een rieten voor galerijzitje en voor de keuken een spenkast.

Zo gelukkig zijn we echter bij de K.P.M. niet en het is dus wel aan te raden, dat men aan meubilair meeneemt of doet nazenden, wat men kan, want een woning-inrichting, voor zover bij de beperkte accommodatie al noodzakelijk, is hier in alle standen onbetaalbaar. Daar in zijn we het met het „S. M. N.-nieuws” onvoorwaardelijk eens. En als men dat meegebrachte meubilair allemaal niet direct kan plaatsen, dan is het toch een geweldig voordeel het vast hier te hebben. Voor later.....

### Verdere woning-aankleding

Ook die is in Indië nog vrijwel niet te koop. Neemt dus lampkappen of lichtkronen, schilderijen, wandversiering, pullen, vazen, wasbare tafelkleedjes, dressoirloper etc. mee. En ook vloerkleden en gordijnen. En niet te vergeten de keukeninrichting, teilen, emmers, glaswerk, eet- en thee-serviezen, linnen- en tafelgoed, „bestek”.

Hierin advies te geven is altijd moeilijk, omdat iedereen zichzelf in de kleren steekt overeenkomstig zijn persoonlijke smaak en behoefte. Wat het „S.M.N.-nieuws” op dit gebied raadt, lijkt echter zeer redelijk en we noemen dus wat het blad noemt de „minimum-uitzet voor dames”:

6 gewone jurken voor 's morgens, 1 betere jurk (alles kleurecht), 3 japonnetjes voor 's middags, 1 nette korte- en 1 lange japon voor 's avonds, 6 stevige b.h.'s, 6 broekjes, 4 stevige onderjurken, 3 nachthemden of pyama's, 2 housecoats (resp. badjas), Kotex (in Indië niet of moeilijk te krijgen), naaigerei. Schoentjes kunnen de dames beter in Indië kopen, niet omdat ze hier zoveel goedkoper, maar wel omdat ze minder zwaar zijn dan de Hollandse. Toiletartikelen moeten ook zoveel mogelijk worden meegenomen, omdat die hier Indië nog steeds prijzig en vrij schaars blijven.

En dan voor de heren:

Volgens het „S.M.N.-nieuws” gaat het khaki er in Indië al hoe langer hoe meer uit. We onderschrijven dit niet volkomen, maar laten overigens de mededeling geheel voor rekening van het orgaan en willen trouwens graag medewerken om het wit langzamerhand weer te doen overheersen. Als de heren in Nederland dus aan het aanschaffen gaan, dan is het „minimum”:

6 singlets, 6 onderbroekjes, 6 zakdoeken, 6 paar sokken, een palm-beach of ander colbert-costuum, 5 lange witte drill-broeken, 1 short van witte drill, sportkousen, 6 witte overhemden met vaste boord en lange mouwen, enige bijpassende dassen, 3 pyama's en 1 bad- of ochtendjas.

Voor de meesten, die in Indië zijn, klinken deze lijsten welhaast ongelooflijk, maar het is inderdaad verstandig om maar zoveel mogelijk op het gebied van kleding mee te nemen, want aanvulling hier in Indië is voorlopig vrijwel ondoenlijk.

Als U aan bovenstaande adviezen iets mocht hebben, dankt dan de „S.M.N.-nieuws”-redactie en niet die van „De Uitlaat”.

## Exit El Libertador....

De El Libertador, een schip waarvan onze maatschappij als operator optrad, is naar Australië vertrokken. Wij zullen het niet meer terug zien, althans niet bij onze vloot of onder Nederlandse vlag, want het werd kortgeleden door bemiddeling van de Indische regering verkocht aan de Australische rederij J. Burke te Brisbane. Het 1713 ton metende schip heeft een rustige en weinig opzienbarende carrière in Indië achter de rug. Vandaar misschien wel de bijnaam, die het zich bij onze vloot had verworven: de „Liever tidoer”.

De El Libertador werd door de Nederlandse regering van de eigenaars —de K.N.S.M.— gecharterd en gesubsidieerd aan de Indische regering, die de K.P.M. aanwees als operator. Zo werd het ruim twee jaren lang door onze maatschappij bevaren en bemand, voornamelijk op de Belawan-Deli-route.

### Gered door blaasvis

Zoals we reeds zeiden: het heeft een rustige loopbaan gehad. Toch heeft het iets meegemaakt, waarop maar weinig schepen kunnen bogen. Het heeft zijn leven te danken aan een .....blaasvis.

Enige tijd geleden, toen het juist van een dokbeurt in de Kali Mati naar de kompas-boei was verhaald, bleek er een lek te zijn ontstaan. Het water in de tunnelwel steeg tot 1½ meter hoogte. De situatie zag er niet al te best uit, vooral toen het bergingsvaartuig Jan v.d. Heyden maar met moeite in staat bleek om het binnenstromende water er uit te pompen. Plotseling kwam daarin echter verbetering. Bij de inspectie bleek een gat van 15 c.m. middellijn in de tunnel te zijn ontstaan. Doch wat was het geval geweest? Door het binnenstromende water was op een gegeven moment een blaasvis meegezogen, die

het gat verstopte en het schip voor verder ongeluk behoedde. Dank zij de zelf-opoffering van de vis kon toen een cement-bekisting worden aangebracht en het schip weer naar dok worden gesleept om op een meer permanente manier te worden hersteld.

We hebben allemaal wel eens verhalen gehoord, die een beetje sterk leken. Toen wij het bovenstaande verhaal op de redactie hoorden, hebben we naar het bekende korreltje gezocht en we waren al bang, dat dit veel te weinig zou zijn en dat we een hele zak zout nodig zouden hebben. Maar de mensen van de T.D. kwamen met een echt zwart-op-wit dok-rapport en toen moesten we het wel geloven.

Een woord van dank en waardering aan de anonieme vis is zeker op zijn plaats. Wat de vis tot deze daad van zelf-opoffering, van „bushido” (zouden we haast zeggen) bewoog, zal altijd wel een van de vele raadselen van de natuur blijven. Wat moet er wel in het

Slot: pag. 12.



# KAROSSA'S UITREIS

**P. C. J. roept het schip,  
van de week!**

Onze medewerker, de 2e wtk. G. Vischer, was aan boord van onze nieuwe Karossa gedurende de maiden-reis van dit schip van Nederland naar Indonesië, waar het op 17 April j.l. te Priok aankwam, net te laat voor het vorige nummer. Hij schreef van de reis voor ons het volgende verslag:

## Verstuiver defect

„Net toen ik een paar uren vóór de aankomst te Tandjong Priok voor de eerste maal dit reis-verslag had voltooid en had geschreven, dat het bijgeloof van de zeeman dat men met geestelijken aan boord van een schip onherroepelijk tegenslagen van allerlei aard krijgt, door de Karossa was gelogenstraft, vloog met een donderende knal de verstuiver van cyl. 4 uit het deksel. Toen kregen we voor het eerst in 52 dagen een paar uur oponthoud voor het inzetten van de reserve-verstuiver. Zo ziet men alweer, dat men de dag nooit moet prijzen voor het avond is. Voorlopig houd ik me maar aan dat bijgeloof, hoewel de verstuiver gelukkig onze enige breakdown was.

We vertrokken op 25 Februari j.l. om 12.00 uur bij prachtig vriezend weer uit Amsterdam. Er waren 50 passagiers aan boord, onder wie 4 nonnen, 3 paters, 1 domina, 2 dominees en enkele zendelingen. Op de hele reis, met uitzondering van een paar dagen slingeren in de Middellandse Zee, hadden we prachtig weer met een spiegelgladde zee. Zelfs de Noordzee en de Golf van Biscaye leken wel op meertjes.

## Antwerpen - Djeddah

We liepen eerst Antwerpen aan om cement voor Djeddah te laden. Op 11 Mrt. verschenen we voor Port Said. Daar had de bekende revisie plaats en op de 16e schoven we het Suez kanaal binnen, op weg naar Djeddah. De stemming was er onder de passagiers intussen „in”. Er werden schaak-, dam- en bridge-competities georganiseerd, er kwam een scheepskrant uit onder redactie van enkele passagiers, er werd een zangkoor opgericht, kortom: er werd van alles gedaan om de tijd aan boord zo aangenaam mogelijk door te brengen.

Aan geestelijke verzorging was nimmer gebrek. Voor de Katholieke passagiers was er iedere morgen een vroegmis, voor de protestanten iedere avond een wijding. Op Zondagmorgen hielden beide geloofs-richtingen diensten in de eetsalon. Op Goede Vrijdag werd gelegenheid gegeven tot het aanzitten aan een Heilig Avondmaal. Er werd veel werk gemaakt van het Paasfeest. Door de nonnen en enkele passagiers waren de onthijftafels prachtig versierd. Ook de opvarenden werden niet vergeten. De eieren waren die dagen zo mooi beschilderd, dat het gewoon zonde was om ze op te eten.....

## Cabaret te Djeddah

Het voorbeeld van de Kalianda werd gevolgd en men organiseerde een cabaret, dat op 19 Maart in de haven van Djeddah zijn première beleefde, in tegenwoordigheid van enkele genodigden van de wal, o.m. de Nederlandse gezant aldaar met zijn echtgenote, de agent van onze maatschappij en nog enkele leden van het personeel van het gezantschap. De avond was een groot succes. Tweede stuurman De Best trad o.m. op als dierenstemmer en zichzelf droeg het vóór de oorlog zo bekende lied van de Ophir-club (de „Ophir-kat”) voor. Het beest werd voor deze speciale gelegenheid omgedoopt tot Karossa-kat.

De clou van de avond was een in het Engels gespeeld toneelstuk van Shakespeare, met de domina als „the beautiful Princess”. De Gezant bood allen medewerkenden een souvenir aan, n.l. een herinneringskalender met een schriftelijke dankbetuiging.

## Rollen omgekeerd

Op Dinsdag 23 Maart vertrok de Karossa uit Djeddah, laadde op de 26e te Aden brandstof in en stak toen de Oceaan over, recht op Straat Soenda af. Op Zaterdag 3 April kregen we een buitengewoon langdurig bezoek van Vader Neptunus, omdat we die dag tweemaal de evenaar passeerden, nl. eerst 's nachts om 3 uur van Noord naar Zuid en daarna 's morgens om 9 uur nogmaals, maar nu in Noorderlijke richting. Om 6 uur die morgen was er n.l. een telegram uit Batavia gekomen, dat we niet naar Straat Soenda, maar naar Straat Malakka moesten, teneinde via Banka (waar tin moest worden geladen) naar Batavia te komen. Het Neptunus-feest was een succes. Zeker de helft van de passagiers bestond uit baroe's en deze werden (met uitzondering van de Eerwaarde Zusters) allen ingezeept en geschoren, daarna werd de brandslang op hen gezet en was de zaak in orde. Tegen het einde kwamen echter de dopelingen in opstand tegen Neptunus en zijn helpers en grepen de brandslangen, waarop de zeegod-aller-zeegoden en zijne satellieten zelf een doop ondergingen, die hun nog lang zal heugen en waarbij pruiken, snorren en baarden praktisch overboord spoelden. Alle dopelingen kregen een door gezagvoerder Roodenboog eigenhandig versierd diploma.

## Singapore - Blinjee - Batavia

Op 9 April arriveerden we te Singapore om zeekaarten van het gebied rond Banka te halen en proviand in te nemen. De eerste teleurstelling van de reis wachtte ons daar: de post was er niet, noch voor de passagiers, noch voor de opvarenden. Zure gezichten, maar niets aan te doen. De post lag in Pangkalpinang, waar we op 11 April aankwamen. Via Blinjee kwamen we tenslotte in Tandjong Priok terecht, na vorengemeld oponthoud.

## Vervolg K. P. M. - Journaal:

—Eind April is onze agent te Singapore, de heer A. van Bochove, met E.V. naar Australië vertrokken. Per 1 Januari 1949 zal hij aldaar de heer Lamens als K.P.M. vertegenwoordiger te Sydney opvolgen. De heer L. Meyer is de heer van Bochove als agent te Singapore opgevolgd.

—Met de Karaton, die 7 April j.l. naar Batavia ging, komen de volgende nautici mee: tijd. gezagvoerder 1e stm. P.A. Keus, 1e stm. J. de Bruyn, 2e stm. W. Nesker, 3e stm. J.A. Piët en 4e stm. H. Hofmeyer. Als passagiers zijn aan boord de 1e stl. C.H.C. Vierhout en W.E. Sonneveldt en de 2e stl. Ph. van Dijken en W.J. Pottinga.

**Drie K.P.M.-ers aan de beurt.**

De volgende groeten-uitzending van Radio Nederland P.C.J. voor K.P.M.-schepen zal plaatshebben op 19 Mei a.s. en hiervoor zijn aangewezen: de s.s. Swartenhondt, m.s. Bandjermasin en s.s. Generaal van Geen.

Op de Swartenhondt zullen worden opgeroepen: gezagvoerder E.H. Meyer, 1e stm. H. Visser, 2e stm. T.M. Kuipers, tijd. 3e stm. J.H. Runia, 4e stm. W.J. Bos en stm.-leerling R.A. Brandt. Voorts de hoofdwtk. H. Delwel, 2e wtk. J.R. Zwerver, 4e wtk. H. Th. L. Veldkamp, 5e wtk. J.C. Schagen en de dienstdoende-5e wtk. H.W. Berenschot.

Op de Generaal van Geen zullen worden opgeroepen: gezagvoerder H.F. den Dulk, tijd. 1e stm. H.J. v.d. Jagt, 2e stm. H.J. Stok en van de technici hoofdwtk. D.H. van der Bunt, 2e wtk. C. Gorter en 3e wtk. J. Weelink.

Op de Bandjermasin moeten zich gereedhouden: gezagvoerder C. Wildeman, tijd. 1e stm. N.v.d. Noort, 2e stm. G.W. Zwarts en 2e wtk. D. Hartman.

\*

Tot nu toe waren de reacties op de koopvaardij-programma's van P.C.J. niet van die aard, dat Radio Nederland hierin voldoende aanwijzingen vond om de inhoud deze programma's nog aantrekkelijker te maken.

Wel krijgt de studio van nagenoeg alle opgeroepen schepen bericht van goede ontvangst en ook wel eens een mededeling van de familieleden, doch dit alles is verre van voldoende voor de verdere uitbouw van het programma. Om zich nader op de hoogte te stellen van de reactie's onder de opvarenden der schepen, heeft Radio Nederland een aantal enquêteformulieren gestuurd, die wij als bijlage van „De Uitlaat” aan het varende personeel doen toekomen.

Teneinde deze enquête op snelle wijze af te handelen, verzoeken wij allen opvarenden, die bij de groeten-uitzendingen zijn betrokken, de formulieren na invulling en ondertekening per ommegaande aan de afd. P.Z./W.P. ten hoofdkantore te retourneren, alwaar voor een spoedige expeditie naar Hilversum zal worden zorg gedragen.

Iedereen zal wel inzien, dat deze formulieren van het grootste belang zijn voor P.C.J. om zich een idee te vormen van hetgeen men op de vloot denkt van de programma's en deze dus eventueel nog te verbeteren.

# K.J.C.P.L. en K.P.M.-schepen geadopteerd!

In Nederland bestaat de „Nevas”, de „Nederlandse Vereniging tot Adoptie van Schepen”. Zij is opgericht op 23 September 1946 en heeft haar secretariaat per adres Postbus 158 te Schiedam. De vereniging heeft een officieel orgaan, dat „t Kraaiennest” heet. Het is een keurig blad, waarop men het „Margriet”-embleem van de koopvaardij en het anker van de Koninklijke Marine afgedrukt ziet, temidden van het motto: „Kenniſ der ſcheepvaart: een nationaal belang”.

In het eerste nummer van „t Kraaiennest” — dat wij eerst nader inzagē kregen — komt een overzicht voor van door scholen en groepen geadopteerde Nederlandse koopvaardij- en oorlogsschepen.

Het is een indrukwekkende lijst van meer dan honderdzeventig namen van schepen, waaronder er ook drie voorkomen van K.P.M.-ers. Twee dezer geadopteerde schepen zijn inmiddels overgegaan in de vloot van de nieuwe Nederlandse maatschappij in het Verre Oosten, de K. J. C. P. L.

Dat zijn de *Boissevain* en de *Nieuw Holland*. Het derde geadopteerde K. P. M.-schip is de *Ophir*, die is toevertrouwd aan de zorgen van de St. Henricusschool, IJsselmondestraat 29, te Schiedam, bakermat van de „Nevas”.

## Vriendschapsbanden

Voor honderd-acht-en-zeventig Nederlandse schepen heeft de „Nevas” een onzichtbare band met de wal gevlochten, in navolging van een idee, dat gedurende de oorlog in Engeland het eerst werd geopperd. Op evenzovele scholen als er schepen werden geadopteerd, reizen in gedachten de leerlingen mee met „hun” schip, hoe ver het ook van hen vandaan moge zijn,

en er zijn al roerende voorbeelden van de aanhankelijkheid van deze schoolkinderen jegens „hun” schip. Er worden over en weer tussen school en schip brieven geschreven. Er worden cadeautjes gestuurd en kleine attenties voor officieren en bemanning, terwijl het schip nog op zee was of in de haven lag. Er is een band geschapen, er is een vriendschap ontstaan. Maar het grootste resultaat is, dat de Nederlandse jeugd geïnteresseerd raakt in de zeevaart, de hoeksteen van Nederland's welvaart.

Iedereen werkt met de „Nevas” mee. Radio Nederland, Wereldomroep P.C.J. bezocht met een reportage-auto verschillende scholen, die een schip hadden geadopteerd. Op 27 December j.l. werd b.v. — zo lazen wij verder in „t Kraaiennest” — een uitzending gearrangeerd door de „School- en Sportvereniging Radio Holland”, Keizersgracht 688 te Amsterdam, die de K.J.C.P.L.-er *Boissevain* heeft geadopteerd. Op 27 Januari j.l. kreeg de *Tjitjalengka* van dezelfde maatschappij per radio bezoek van de leerlingen der 5-jarige Rijks-H.B.S. te Amersfoort.

## Wij doen óók mee!

Men kan ons verwijten, dat we eerder met deze bijzonderheden hadden moeten komen. Dat is misschien wel zo. We hadden wel van de „Nevas” gehoord, maar we hadden haar nog niet ontdekt. We zullen beginnen met de Gemeentelijke School no. 2, Teylinghorstlaan 33 te Wassenaar (*Nieuw Holland*), de „School- & Sportvereniging Radio Holland”, adres hierboven (*Boissevain*) en de St. Henricusschool te Schiedam (*Ophir*) enige exemplaren van „de Uitlaat” te sturen. En dan zullen we ook contact opnemen met de „Nevas” en vooral met de oud-K.P.M.-er de heer Verstelle, die bij de vereniging de functie van contact-correspondent bekleedt.

Slot:

## Exit El Libertador....

brein van de vis zijn omgegaan, toen hij (of zij?) naar boven kijkende door het water van de Kali Mati, onze T.D.-ers aan boord van *El Libertador* als wilden zag pompen? Wat was het motief tot de daad? Grenzenloos plichts-

gevoel? Vrijwillig dienstverband bij de K.P.M.? Of zelfmoord uit le-de-ve-de? In de annalen van de T.D. staat de miraculeuze redding van de *El Libertador* in ieder geval te boek als „het Kali Mati-mysterie”.

Slot: K. P. M. - Journaal.

—Per Constellation keerden op 23 April j.l. van E.V. terug hoofdemployé H.E. van Lingen (die op de afd. Doorvoer werd geplaatst) en de employé L. G. Romswinkel (die de heer P. Lorie zal opvolgen als chef-Buitendienst van het agentschap te Priok). De heer Lorie zal op 3 Mei a.s. met de *Willem Ruys* voor E.V. naar Nederland vertrekken. Met hetzelfde schip reizen naar Nederland de heer F.M.W.M. Bonsen (voor dienstaaengelegenheden), hoofdemployé Th. Hut van de afd. Vervoer (E.V.), hoofdemployé H.W. Voermans (E.V. en aansluitend pensioen) en employé P.J. Heesterman (E.V.); Voorts van het nautisch personeel de gezagvoerders C.A. Zewald en H.J. Steenbergen, beiden eveneens met E.V.

—De *Bakongan*, die op 6 April j.l. uit Rotterdam naar Indië vertrok, heeft de volgende leden van het nautisch personeel aan boord: tijd. gezagvoerder 1e stm. H. Deekens, 1e stm. G.H. ten Hoope, 1e stm. J. van der Winde, 3e stm. A. Daudey en 4e stm. P. Starkenburg. Als passagiers bevinden zich aan boord 2e stm. J.W. Kuyk en 3e stm. F. de Koning.

—Met de *Willem Ruys*, die op 28 April j.l. te Priok aankwam, keerde hoofdwtk. K. Lammerse van E.V. terug.

—Met de Constellation kwam op 26 April j.l. de employé A. Heerding uit Holland aan.

—De heren Chr. Mijer en J. Leenheer behoren tot de V.W.S.-leden, die candidaat zijn gesteld voor het dagelijks bestuur van genoemde vereniging, eerstgenoemde voor de groep Interinsulair verkeer, de tweede voor de groep Nevenbedrijven. Aldus een circulaire van de werkomité, die wij ter redactie ontvingen. Voor een nog in te stellen propaganda- en redactie-commissie (dit laatste met het oog op het later uit te geven eigen verenigings-orgaan) gaven zich drie K.P.M.-ers als kandidaten op, te weten de heren G. Degens, G. J. C. van Dooremaal en K. F. Tuijnman.

—3e wtk. N.J. de Troye is in Holland voor verdere dienst in de tropen afgekeurd en met ingang van 7 April j.l. werd hem ontslag verleend, onder toekenning van invaliditeits-pensioen.

—I. v. m. de verjaardag van H.K.H. Prinses Juliana verschijnt deze „Uitlaat” een dag later.