

## EXTRA BONUS over 1949

\*

Vlak voor het ter perse gaan, ontvingen wij de volgende mededeling:

De Raad van Bestuur onze maatschappij heeft in zijn vergadering van 2 Januari j.l. zijn goedkeuring gehecht aan de toekenning van een extra-bonus aan het op 31 December 1949 in dienst van het bedrijf in Indonesië (inclusief Singapore en Penang) zijnde varende personeel (E. V.P., onderofficieren A & B, L.V.P., Chinees- en Maleis V.P.) en walpersoneel (ingedeeld personeel, maandgelders en de in vaste dienst zijnde daggelders).

\*

Deze bonus is bedoeld als een extra-tegemoetkoming in de nog steeds hoge kosten van het levensonderhoud in Indonesië.

Deze bonus bedraagt voor het varende personeel een maand basis- plus eventuele ranggage per 31 December 1949 en voor het walpersoneel een maand basissalaris, waarbij voor de daggelders het maandloon wordt gebaseerd op 25 × het dagloon, eveneens per 31 December 1949, in beide gevallen zonder inbegrip van toeslagen, toelagen, premies en dergelijken en verminderd met de verschuldigde belasting.

## nieuwjaarswens

van Directeuren IKEN,  
DE KOE en HARINCK

„Nieuw jaar, nieuwe staat, nieuw tijdsbestel”



„Aan het begin van een nieuw jaar, in een nieuwe staat, in een nieuw tijdsbestel, wensen wij U, leden van het personeel met Uwe gezinnen, veel geluk en voorspoed.

Naar gelang van ras of nationaliteit, van religie of van politieke geaardheid zult ge het jaar 1950 met uiteenlopende gevoelens binnentreden.

Maar als werkers in het Paketvaart-bedrijf hebt gij allen dit gemeen, dat Uw arbeid zich openbaart op het economische terrein.

En op dit gebied gold, geldt nóg en zal steeds blijven gelden, dat hij zich kan handhaven, die de gemeenschap goede diensten bewijst.

Wanneer wij ons dan ook gezamenlijk inspannen om de diensten, welke de Paketvaart —krachtens hare doelstelling— zich verplicht te vervullen, op de best mogelijke wijze te verrichten, dan kunnen wij allen het nieuwe jaar vol goede hoop tegemoet gaan.”

31 December 1949.

Djakarta

# Waibalong brengt kolonisten naar Nieuw-Guinea

Het m.s. *Waibalong* heeft in de laatste tijd enige ongewone emploois gehad: onlangs het leggen van een meerboei in de Tjiloekan Bawan baai en op 24 December j.l. het transport van kolonisten naar Nieuw-Guinea.

Vóór het schip vertrok, heeft „de Uitlaat” nog een kijkje genomen aan boord van de *Waibalong*, waarvan hierbij het verslag.

De drukte aan de kop van de eerste haven —waar de *Waibalong* op de 24ste December j.l. lag— was tegen het uur van vertrek wel buitengewoon groot. Op de kade bevond zich een groot aantal „afduwers”, aan boord een nog groter aantal reizigers, die als dekpassegiërs de reis naar Nieuw-Guinea gingen maken.

Op het eerste gezicht bleek het geheel nogal onoverzichtelijk, maar langzamerhand kwam er orde. De kolonisten reisden in groepen, die tezamen, wanneer zij eenmaal in Nieuw-Guinea zouden zijn aangekomen, bedrijven zouden opzetten. Dat hiervoor niet alleen goede wil en veel energie nodig zouden zijn, realiseerden velen zich en zo had men dan ook praktisch van alles meegenomen.

**Arke Noachs**

„Practisch van alles” is inderdaad de enige uitdrukking, want op het

gebied van veestapel alleen al waren alle dieren in alle kleuren en..... geuren te vinden op de dekken van de *Waibalong*: een veertigtal paarden, (Australisch- zowel als het kleinere soort uit Soembawa); een stuk of twintig raskoeien die met hun zwart-witte kleur ietwat vreemd aandeden in deze omgeving; daarnaast een dertig stuks stamboekvarkens en gewone babi's; een ontelbaar aantal geiten en schapen, terwijl ook het pluimvee was vertegenwoordigd door alle mogelijke soorten kippen, eenden, ganzen en duiven.

Als dit gedeelte van het dek ietwat deed denken aan een dierentuin dan leek het achterste gedeelte beslist wel op een plantentuin: pisangbomen, bamboe-bosjes-in-miniatuur, jonge sla en andere groenten gaven hier een vrolijke groene noot aan het geheel.

Op het hoofddek vonden we enkele trucks-met-trailers, auto's kisten en de persoonlijke inboedel van de reizigers.

En tussen dit alles in: de kolonisten, ongeveer driehonderd Indo-Europeanen, die, zo goed en zo kwaad het ging, het zich gerieflijk probeerden te maken op de dekken. Enkele vrouwen en kleine kinderen waren in de hutten ondergebracht, terwijl de rest op matrassen en tikars onder de tentzeilen was gelegd. Van jonge baby's tot oude grijaards ontmoetten wij daar.

**Nieuw leven**

Een van de oudste reizigers was de 66-jarige Ier O'Brien, een legendarische figuur, die op weg was naar —zoals hij het noemde zijn „derde

vaderland”. In zijn jeugd had hij in de Boerenoorlog meegevochten, was na afloop uit Zuid-Afrika gezet en had zich op Java gevestigd, dat hij nu weer verliet met de levende hane van zijn boerderijtje om een nieuw leven te beginnen in de omgeving van Manokwari.

Anderen hadden nooit de omgeving van Batavia verlaten en wachtten met spanning deze eerste zeereis af.

De hoeveelheid bagage, die werd meegenomen, was enorm. De passagiers hadden geboekt voor 650 kubieke meter maar toen de kolonisten aan boord gingen, bleek er meer dan 1000 kubiek klaar te liggen om te worden ingescheept. Er werd dus druk gesjouwd. De jongere mannen hielpen in de ruimten mee de lading te stuwen, maar het mocht niet baten: het ship was vol, en zo moest een deel van de goederen per volgende gelegenheid achterna worden gestuurd.

In Nieuw-Guinea zullen de kolonisten allereerst worden ondergebracht in tentenkampen, maar aangezien er zich onder de passagiers een aantal bouwkundigen —en tevens bouw materiaal voor de aanbouw van huizen— bevond, zullen in de omgeving van de nederzettingen spoedig woningen van solidere aard verrijzen. Onder de passagiers bevond zich ook de leider van de Nieuw-Guinea kolonisatie-beweging, Ir. Kerckhoven, die deze reis meemaakt om zich op de hoogte te stellen van de toestanden, waarmee de kolonisten te maken zouden krijgen. Op de eerste Kerstdag deed de *Waibalong* Semarang aan, om aldaar nog honderdvijftig kolonisten aan boord te nemen en op de tweede Kerstdag Soerabaia waar eenzelfde aantal aan boord zou komen. Daarna ging de reis rechtstreeks naar Manokwari en Hollandia.

Slechts een half uur later dan het vastgestelde tijdstip, om 12 uur, vertrok de *Waibalong* van Tandjong Priok, met een wuivende mensenmassa aan de railing, naar een land, voor velen van hen onbekend.

F. W.

Dit is no. 1 — vijfde 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.

In dit nummer:

Nieuwjaarswens directie

Extra bonus 1949

*Waibalong* naar Nw-Guinea

Het centrale vraagstuk

Hoe werk te vermijden.....

Uit een oude doos

Zeesleepvaart

## Both redt Mitchell-bemanning

Onze *Both* heeft op 23 December j.l. assistentie verleend bij het redden van de bemanning van een „Mitchell” — bommenwerper van de Militaire Luchtvaart.

Volgens persberichten uit Makassar kon de bommenwerper vanwege het slechte zicht niet landen op het vliegveld Mandai. Het toestel bleef rondcirkelen en onderhield geregeld contact met de verkeerstoren op Mandai. Intussen raakte literijtje voor literijtje de benzine-voorraad van het vliegtuig op, zodat van de *Both* ..

de piloot tenslotte gedwongen was om een noodlanding te maken. Hij koos daarvoor om begrijpelijke redenen de zee uit, waar hij in ieder geval minder obstakels zou tegenkomen dan wanneer hij zou proberen om toch op Mandai een landing te forceren. De „Mitchell” kwam vlak in de buurt van onze *Both* terecht. De „Mitchell” zonk vrijwel onmiddellijk, maar de uit 5 man bestaande bemanning wist het toestel tijdig te verlaten en kwam ongedeerd aan boord



## Bladerend in kapt. Engelsman's dagboek

We hebben de feest- en gedenk-dagen in de laatste twee weken van het jaar, dat thans alweer achter ons ligt, besteed om nog eens grondig te bladeren in het met de hand geschreven dagboek van kapt. Engelsman. Het is ons daarbij wel gebleken, dat hij een van de eerste scheepsofficieren in dienst van onze maatschappij moet zijn geweest. Hij sprak n.l. over de tijd van de Nederlands-Indische Stoomvaart Maatschappij, die later door de K.P.M. uit deze archipel werd verdrongen, mede door opkoop van de N.I.S.M.-vloot, welke als conditie werd gesteld voor terugtrekking uit de Indonesische wateren.

Kapt. Engelsman was aanvankelijk in dienst van de N.I.S.M. en voer reeds in deze wateren, toen de meesten onzer nog moesten worden geboren. Na met de G.G.'s *Jacob* in Indonesië te zijn aangekomen, werd de heer Engelsman overgeplaatst naar de *Ophir*, een naam, die later door een K.P.M.-schip werd overgenomen en nog wel het vlaggeschip van onze maatschappij. Met deze *Ophir*, maakte de heer Engelsman begin 1884 een reis naar Telokbetong, in de Lampong-Baai, om voedsel naar de bevolking te brengen. Het gebied was n.l. zwaar geteisterd door de vloedgolf van 30 meter (!) hoogte, die in Augustus 1883 was opgeworpen tijdens de uitbarsting van de Krakatau. In de buurt van Telokbetong was geen boom blijven staan. Alles lag door elkaar en over elkaar. Het kostte moeite te Telokbetong voor anker te komen, maar het lukte en de lading kwam nog goed aan land ook.

### Vier mijl land in

De heer Engelsman vertelt dan in zijn dagboek nog als merkwaardigheid dat een gouvernementsstomer, die tijdens de vloedgolf voor Telokbetong ten anker lag, door de golf werd opgenomen en ongeveer vier Engelse mijlen het land in werd geworpen en daar is blijven „zitten”. Dit gebeurde via de kali.....

Later kwam de heer Engelsman op de G. G. Meyer en heeft op zijn reizen naar Tjilatjap nog dikwijls moeten stoppen om de condensors te ontdoen van de puimsteen, die ook verband hield met de uitbarsting van de Krakatau. Dit puimsteen is later zelfs op de Noordkust van Nieuw-Guinea aangetroffen, zo schrijft de heer Engelsman.

### Dekpassagiers

Na een paar jaren dienst in deze archipel, kwam de heer Engelsman als tweede officier op de *Comonha*, waarmee toen de geregelde dienst op China werd geopend. Hij bracht er de eerste lading Indonesische suiker mee naar Hongkong. Voorts bestond de lading uit oud-roest, krاندjangs en gebroken glas. Men kan zich — met de heer Engelsman — afvragen, wie deze rommel ooit zou kopen, of de vracht kon opbrengen. Op de terugreis van Hongkong werden Chinese dekpasagiers vervoerd naar Saigon, Billiton en Deli. Omdat de Chinezen uit Hongkong en die uit Swatow slecht met elkaar konden opschieten, hadden er nog wel eens opstootjes aan boord plaats. Ook op een morgen toen de heer Engelsman de dagwacht had, die daarop het lumineuze idee kreeg om er de straalpijp op te zetten. Het schip had Schotse machinisten aan boord en die vonden het wel een leuk idee. Ze zeiden: „Zegt U maar of U koud water wenst, want we hebben heet water ook”. Ook met het koude water was de rel spoedig geblust.....

### Typhoon

Twee jaar had de heer Engelsman op de Chinalijn gevaren, toen hij onderweg van Saigon naar Hongkong de buitenrand van een typhoon tegenkwam. Er was toen nog al wat speling in de stuurketting en met de kapitein zelf op de brug ging de heer Engelsman met enige leden van de equipage proberen die speling er uit te nemen. Dat lukte gelukkig en toen de typhoon eenmaal kwam rolde het schip er goed doorheen. Het bleef bij een „flinke storm”. Het schip kwam zonder averij Hongkong binnen.

### Aanvaring

Daarna kwam de heer Engelsman in aanvaring met een ander schip. Dat gebeurde voor Hongkong en omdat er toen naar Engelse gewoonte werd geprocedeerd kwam de *Comonha* aan de ketting te liggen. Dat duurde 6 maanden. Eenmaal in Batavia terug kwam de heer Engelsman als 2e stuurman op de *Bromo*, die op de M lukkenlijn voer.

Voor de aanvang van zijn tweede reis, kreeg de heer Engelsman een ongeluk n.l. een zak rijst op z'n hoofd. Gelukkig had hij zo'n kurken zonnehelm op, die de val brak en voorkwam dat de heer Engelsman met z'n hoofd de zak in schoot en z'n nek zou hebben gebroken.

Nu bleef het, merkwaardig genoeg, bij een gebroken been. . . . Een paar maanden was hij in het hospitaal.

De *Bromo* liep diezelfde reis in de Spermon-archipel op een rif. Het schip heeft daar jarenlang als een baken in zee gezeten, met het voorschip schuin omhoog.

### Verlof

De heer Engelsman zou voor herstel naar Sindanglaja gaan, doch kreeg het zover, dat hij op kosten van de N.I.S.M. naar Holland mocht (2e klasse), met een schrijven van inspecteur B. C. de Jong, dat hij bij terugkomst in Indonesië zou worden herplaatst. Hij moest zich te Londen vervoegen — waar het hoofdkantoor van de maatschappij was — om zijn retourpassage te regelen. Toen hij er kwam, werd hem meegedeeld, dat binnenkort het schip *Lady Wells* naar Indonesië zou vertrekken, maar onder Engelse vlag. Aangezien de heer Engelsman geen Engels certificaat bezat, kon van plaatsing op dit schip niets komen. Gelukkig moest er toen net een gouvernementsstomer, de *Reiger*, uitgebracht worden. Als 2e officier ging hij daarmee naar Indonesië terug.

Over de verdere belevenissen van de heer Engelsman willen wij in een volgend nummer nog iets schrijven. Het gebeurt n.l. niet zo heel dikwijls, dat wij zo'n gedocumenteerd verhaal uit de oude doos in handen krijgen. Bovendien heeft de heer Engelsman ons nog heel wat te vertellen uit zijn jaren bij de K.P.M., die kort daarop volgden. J. B. B.

## Nieuwjaarsreceptie

### Directie

Op Zondag, 1 Januari —Nieuwjaarsdag— hebben de heer D. Iken, de heer en mevrouw De Koe en de heer en mevrouw Harinck in het Logeergebouw-Molenvliet aan het personeel de gelegenheid geboden zijn gelukwensen in verband met de intrede van het jaar 1950 —de tweede helft van de Twintigste Eeuw— aan te bieden. Van deze gelegenheid hebben zeer velen gebruik gemaakt.

De heer en mevrouw Hens vertoefden nog in Nederland.

De receptie begon om half elf des morgens, doch reeds geruime tijd tevoren kwamen uit alle windstreken der stad de leden van het personeel met hun dames —en sommigen ook met hun kinderen— naar het Logeergebouw, waar spoedig een gezellige Nieuwjaarsdructe heerste.



# Hoe „werk“ te vermijden....

„Is Uw betrekking, werk of plezier? Als zij alleen maar werk is, moet U vóór de maand om is maar ontslag nemen, want werk is iets, wat men doet zonder dat men er plezier in heeft. 'n Karwei, zo U wilt. En Uw leven is veel te kort en te kostbaar om het te verdoen in een baantje, dat U verveelt, of dat U dwingt om voortdurend samen te zijn met mensen, die U niet mag, of dat van U speciale capaciteiten vereist, die U niet bezit.”

Dat is —in het kort— de raad, die William J. Reilly, doctor in de filosofie en deskundige op het gebied van beroepskeuze in „The American Magazine” eens heeft gegeven aan Amerikanen. Op grond van een studie, die hij van het onderwerp had gemaakt, was hij tot de conclusie gekomen, dat de meerderheid der Amerikaanse werknemers ontevreden is over hun betrekking en liever wat anders zouden willen doen. Hij was opgelopen tegen accountants, die liever schoolmeester of poolonderzoeker zouden zijn geworden en handelsreizigers, die liever in een timmerwinkel zouden staan. Hij had een zoon van een nogal bemiddelde advocaat gesproken, die grimmig zijn rechtenstudies voortzette en die hem vertelde, dat hij er op de een of andere manier wel doorheen zou bijten, ofschoon hij in z'n hart liever geoloog zou zijn geworden.

Iemand, die werkzaam is in een betrekking, waarin hij geen plezier heeft, wordt naargeestig en zenuwachtig. Hij wordt gemakkelijk vermoeid en gaat tenslotte lijden aan indigestie en slapeloosheid. Hij wordt opstandig en vindt de hele wereld een grote bende.

Een jonge man, die wat kan schrijven, is nog geen journalist. Het kan best zijn, dat hij het tempo van een krant niet kan bijhouden. Als hij dan toch in de journalistiek gaat, gaat, hij het werk haten. Maar als hij voor leraar gaat studeren, overdag voor de klas gaat staan en in zijn vrije tijd gaat schrijven en publiceren, wordt hij misschien volkomen gelukkig.

## Verandering

Dikwijls is het noodzakelijk, dat men volkomen van werk verandert. Zo zijn er talloze gevallen bekend van mensen, die op kantoren werken en daar iets doen, waar ze eigenlijk in het geheel geen plezier in hebben. Er zitten mensen met staten te zwoegen, die zich misschien veel liever met iets anders zouden bezighouden. Er zijn employés, die zich met „dingen” moeten bemoeien, terwijl zij eigenlijk veel liever met „mensen” zouden omgaan. In een bedrijf als het onze, met zijn talloze afdelingen en de gevolgde practijk om —althans in den beginne— jong-

ere employés op verschillende van die afdelingen geruime tijd te laten meelopen, teneinde te kijken, waar hij zich het beste thuisvoelt of waar de maatschappij hem het beste op zijn plaats acht op grond van zijn capaciteit, is veel variatie mogelijk. Dikwijls zijn met verandering van afdeling door bedrijf en persoon gunstige resultaten bereikt, in het belang van beide betrokkenen.

Natuurlijk is lang niet in alle gevallen een verandering gewenst, althans niet plotseling. Maar het is wel altijd mogelijk —en ook gewenst— dat een jongere employé in zijn vrije tijd tracht wat op te steken van het werk van andere afdelingen dan die, waarop hij zelf te werk is gesteld. Het is dikwijls voorgekomen, dat dit de belangstelling in een andere richting heeft gezwaaid en tot overplaatsing naar een andere tak van het bedrijf heeft geleid. Het is duidelijk, dat in dit opzicht bepaald veel initiatief van de employé zelf zal moeten uitgaan. Indien hij op een bepaalde afdeling werk verricht, waar-ie niet met z'n gehele hart bij is en hij doet er verder niets aan, blijft hij waar hij is. En als hij al een verzoek tot overplaatsing naar een andere afdeling doet, zal hij toch moeten bewijzen, althans redelijk overtuigend aantonen, dat hij werkend op die andere afdeling voor de maatschappij meer waard zal zijn en zichzelf bovendien gelukkiger zal gevoelen. Zonder meer kan de maatschappij zeker niet op ieder verzoek om overplaatsing ingaan.

## Drie factoren

Er zijn —over het algemeen gesproken— drie belangrijke factoren, dat iemand's succes in zijn werk bepalen. Daar is in de eerste plaats de capaciteit om het werk te doen. Hiermee hangt nauw samen de bekwaamheid om prettig om te gaan met de mensen, met wie men werkt, of zij nu hogeren dan wel minderen zijn. In de derde plaats is er iemand's liefde voor het werk.

Deze volgorde is willekeurig opgesteld, want capaciteit om een bepaald werk te verrichten is heel dikwijls niet eens de belangrijkste factor. Veel belangrijker is de liefde voor het werk, •

het verlangen om het werk goed te doen, niet alleen ten bate van het bedrijf, maar ook ten bate van zichzelf.

De bekende ontdekker, Thomas Alva Edison, had een plan om ook de belangstelling van nieuwe employés te ontdekken. Zijn plan was een soort van de moderne psychotechniek, althans een onderdeel daarvan. Edison liet beginnelingen rondneuzen in zijn laboratoria en werkplaatsen. Elke dag moesten zij rapporten indienen, met suggesties en critiek. Een van zijn nieuwe employés was een jonge man, die scheikunde had gestudeerd en die had gesolliciteerd naar een betrekking als chemiker. Uit zijn rapporten bleek echter op geen enkele manier, dat hij op dat gebied constructieve ideeën had. Daarentegen scheen hij vol enthousiasme te zijn voor de feitelijke productie van Edison's apparaten voor de reclame daarvoor. Die zaken lagen hem blijkbaar nader aan het hart en hij kreeg geen baan in de scheikundige afdeling van Edison's fabrieken, maar in de productieleiding.

Er zijn heel wat bedrijven op de wereld, die nieuwe employés een paar weken lang een grote verscheidenheid van baantjes laten opknappen en hen dan vragen, welke zij het prettigst vonden. Dit lijkt een alleszins bevredigende methode, ofschoon er zeker niet kan worden gezegd, dat bedrijven in het algemeen zich van deze methode bedienen om na te gaan, waar zij nieuwe employés wellicht beter zouden kunnen gebruiken dan op de plaats, waarvoor zij hebben gesolliciteerd. Wat dit betreft, heeft ondergetekende zelf een merkwaardige ervaring gehad. Hij solliciteerde eind 1936 naar een baan op de telex-afdeling van een Amerikaans persbureau in Amsterdam, op grond van een diepe belangstelling voor deze wonderbaarlijke machine, waarvan er één stond op een klein redactie-bureautje in een Nederlands provincieplaatsje. De sollicitatiebrief, die hij naar Amsterdam schreef, was een zeer lange en op de een of andere manier „anders dan anders”. De directeur van het betreffende Amsterdamse kantoor van het Amerikaanse persbureau schreef terug, dat de sollicitant vast niet aan een telex-machine moest gaan zitten om naar alle windstreken door te typen, wat anderen hadden geschreven, maar dat ondergetekende beter zelf in de journalistiek kon gaan en of hij maar eens in Amsterdam wilde komen praten. Dat is het begin geweest van zijn journalistieke werkzaamheden. En de directeur van het Amsterdamse persbureau heeft daarmee de beste raad gegeven, die ondergetekende ooit van iemand heeft gehad.

Slot: zie hiernaast.

### Verhouding tot medewerkers

Millioenen employés over de hele wereld, in tienduizenden bedrijven worden verder geremd door hun verhoudingen met hun medewerkers. Wanneer men voortdurend met die medewerkers, met de andere employés, overhoop ligt, wordt het dagelijkse werk een karwei van de ergste soort. Wanneer men daarentegen goed met zijn medewerkers kan opschieten, maakt dat alleen het werk al veel prettiger.

Ook kan ieder werk interessanter worden gemaakt, wanneer men voortdurend zoekt naar middelen om beter te doen. Er is altijd wel iets, dat anders en beter kan worden gedaan.

Het ware geluk in het werk ligt echter in de baan, die men doet met alle bekwaamheid en enthousiasme, die men bezit. In zulk een baan, in zo'n carrière, zit een doel en is steeds het gevoel iets te hebben bereikt. Zij is niet alleen maar werk, dat men nu eenmaal moet doen om te eten. Een dokter, die de pols van het leven heeft gevoeld, heeft niet het gevoel, dat hij moet gaan werken, als hij van een feestje wordt weggeroepen om een baby op de wereld te brengen. Er ligt over het algemeen teveel nadruk op hetgeen wij behoren te doen, inplaats van op hetgeen wij wensen te doen, verlangen te doen. Amelia Erhart, de befaamde vliegster, heeft eens geschreven: „Ik ben over de Atlantische Oceaan gevlogen, omdat ik dat nu eenmaal wilde doen. Dat is een reden, waarvoor verder geen excuus nodig is, voor een vrouw, noch voor een man". En of men nu over de Atlantische Oceaan vliegt, of worstjes verkoopt, of een huis bouwt, of een vrachtauto bestuurt, of een schip navigeert, of de boeken bijhoudt: de grootste kracht komt voort uit het feit, dat men dat verlangt te doen en verlangt om het goed te doen.

J. B. B.

## STOP PRESS!!

Met het m.s. *Surriento* vertrok op 19 December j.l. naar Nederland Baas A-empl. A. Doves met E.V.

Empl. J. G. M. Rompel vertrok op 19 December met de *Constellation* naar Nederland met E.V.

• Op 17 December j.l. vertrok gezagvoerder J. L. Jonkers per vliegtuig naar Nederland met gezinsscheidingverlof.

Het contract met ll.wtk. Tay Tiong Gie werd op zijn verzoek op 20 December j.l. beëindigd.

• Gezagvoerder R. J. Steenborg keerde op 18 December j.l. per vliegtuig uit Nederland van E.V. terug.

# Bottelier Pon jubileerde

In het algemeen gesproken stelt de redactie zich al enige tijd op het standpunt, dat in „de Uitleat" wegens het tekort aan plaatsruimte geen verslagen kunnen worden opgenomen van gevierde dienstjubilea. Dit is echter geen wet van Meden en Perzen, omdat het kan voorkomen, dat de viering van een of ander jubileum door zeer bijzondere omstandigheden wordt gekenmerkt. Zulk een viering had op 14 December j.l. plaats aan boord van de *Kasimbar* op weg van Waikelo naar Soerabaja, ter gelegenheid van het 25-jarig dienstjubileum van Bottelier Pon, dat reeds in Januari 1942 had moeten worden gevierd. Bottelier Pon is in deze maand aan zijn 33 dienstjaren toe. Aan deze viering werd door het gehele schip, inclusief de passagiers, deelgenomen. De huldiging van Bottelier Pon had plaats op het versierde 1e klasse dek.

Om 11 uur in de morgen van genoemde dag waren alle officieren en onderofficiëren, de voltallige bemanning dekdiens, machinedienst en C.D., de meevarende badjo's en passagiers samengekomen op het eerste klas dek om getuige te zijn van de huldiging van de jubilaris.

Gezagvoerder H. A. Corsten begon met een toelichting in het Nederlands op de redenen van de bijeenkomst, waarna hij Bottelier Pon en de verdere aanwezigen in het Indonesisch toesprak. De gezagvoerder beschreef, hoe het jubileum eigenlijk reeds in Januari 1942 had moeten worden gevierd, maar hoe daarvan in die tragische dagen van toen niets was gekomen.

Het hoofdkantoor was op Maandag 26 December (2e Kerstdag), alsmede op Dinsdag en Woensdag 27 en 28 December (dag der soevereiniteits overdracht en dag daarop) de gehele dag gesloten, met dien verstande, dat de afdelingschefs van daartoe in aanmerking komende afdelingen personeel konden aanwijzen, dat ter verrichting van urgente werkzaamheden moest binnenkomen. Dezelfde regeling gold voor 2 Januari j.l. (Garebeg Maulud).

• Op 22 December j.l. vertrok het m.s. *Silindoeng*, het zesde schip der Siklasse uit Amsterdam op zijn maiden-trip naar Indonesië.

De directie had speciaal verzocht om dit jubileum alsnog te herdenken, zij het dan op een datum, die inmiddels bijna 8 jaar later viel, zodat Pon momenteel op bijna 33 jaren dienst bij de K.P.M. kan terugzien, een feit, dat wel voorkomt, maar dan toch slechts zelden.

Nadat door de 1e ladingklerk, A. Kastanja, op verzoek van de gezagvoerder de brief van de directie was voorgelezen, waarin de jubilaris een enveloppe met inhoud en t.z.t. het traditionele zilveren horloge werd geschonken, schetste gezagvoerder Corsten in het kort de loopbaan van Bottelier Pon, die in 1917 was begonnen als bediende op s.s. *Brandan*. Hij roemde de plichtsbetrachting en ijver, die de jubilaris steeds hadden gekenmerkt en herinnerde er aan, hoe hij —in 1941 aan de wal te Tg. Priok werkzaam zijnde— niet had geaarzeld om direct weer te gaan varen, toen de maatschappij een beroep op hem deed en zodoende met de overige bemanning van het s.s. *Duymaer v. Twist* in 1942 te Makassar door de Jap geïnterneerd werd. De gezagvoerder stelde de jubilaris als voorbeeld voor de jongeren, van welke landaard ook, om rustig en ijverig zijn plicht te doen.

Hierna sprak ds. Van Bergen namens de passagiers een korte gelukwens uit, waarna de huldeblijken werden uitgereikt, ten eerste de enveloppe met inhoud en bijbehorende brief van de directie, een dergelijke enveloppe met inhoud bijeengebracht door officieren en onderofficiëren en een grote taart van de bemanning.

De jubilaris sprak daarna in een welgekozen speech een dankwoord, waarin hij er o.a. op wees deze jaren steeds te hebben kunnen werken dank zij Gods genade. Hij spoorde de jongeren onder de Indonesiers aan om in deze nieuwe tijd alle verdeeldheid tussen Nederlanders en Indonesiers te vergeten en slechts samenwerking te zoeken. Deze woorden werden met algemene instemming begroet.

Hierna werd nog op het 1e klasdek aan officieren, onderofficiëren en Indonesische hoofden van dienst een feestdronk aangeboden, waarna de bemanning —die de gehele verdere dag vrijaf had— een slamatan hield.....

De 14e December zal aan boord van de *Kasimbar* geboekstaafd blijven als de feestdag van een zeer plichtsgetrouw lid van het IVP onzer maatschappij.



## WAL PERSONEEL:

**Tot Adjunct-Chef de hoofdemployé's:** J. E. Bosman (Werkpl./Priok), D. G. v.d. Wolf (T.D./H.K.), L. W. Wakka (N.D./H.K.), K. O. Ruygrok (Pass. Kant./H.K.), M. P. Koning (S'pore), en A. L. v.d. Bosch (V.R.V./H.K.).

**Tot Hoofdemployé de employé's:** L. H. Clignett (SMP. Berouw), A. v. Riemsdijk (C.D./Priok), J. E. Schröder (Asahan), Ch. G. Antonissen (Archief/H.K.), Th. A. v. Vliet (Penang), W. v.d. Meer (Surveydienst/Priok), Djien Seng Hoei (Makasser), C. L. de Vries (Singkawang), P. A. P. Noë (Pemangkat), C. de Lathouder (Ag./Priok), J. P. M. Naber (C.M. II/H.K.), D. M. v. Leeuwen (Secr. H.K.), S. W. Oost Lieveuse (V.Z./H.K.), D. Reyneker (S'pore), J. G. M. Rompel (E.V.), H. Haas (T.D./S'baia) en R. Hoogeveen (Logeergebouw-Molenvliet).

**Tot Hoofdbaas de bazen A:** P. de Leeuw (Werkpl. Priok), H. A. Aartsen (idem) en M. J. Schram (idem).

**Tot Baas A de bazen B:** A. H. Remeëus (Werkpl. Priok) en H. J. Troost (idem).

**Tot Employé de beampte:** D. Kandou (Samarinda).

**Tot Beampte de hoofdklerken 1e kl.:** A. Wajong (PZ/CD./H.K.), V. E. Lutgens (Surveydienst/Priok), Liauw Tet Liong (C.D./H.K.), D. M. Gerungan (Exp./H.K.), The Hok Seng (Ag./Priok), M. Pohan (C.M. II/H.K.), The Ek Seng (Makasser), Thiong Tek Bok (Ink. Mag. D./Priok), J. v.d. Brand (C.M. II/H.K.), K. P. M. Wassmer (S'baia), J. A. P. Janssen (T.D./Makasser), D. G. Muller (Chef Bew. Dienst/Makasser) en Lie Kon Sin (Pontianak).

**Tot Hoofdklerken 1e kl. de hoofdklerken 2e kl.:** Kho Leng Ham (S'baia), Lie Njie Njan (Koepang), A. Paul (Arch./H.K.), S. Nento (Gorontalo), J. Sendouw (Naut. Inst./Priok), W. Souhoka (Ink. & Mag. D./Priok), Moh. Joesoef (C.M. III/H.K.), H. A. A. Nunumete (Ag. Priok), Tan Keng Siang (C.D./H.K.), R. R. L. Londong (Makasser), I. Pooë (Gorontalo), Gde Nate Natik (Boeleng), E. Siegers (S'baia), A. S. Ch. Pandelaki (V.R.V. H.K.), J. A. Schulz (Bew. Dienst/Priok), E. R. Kern (Medan), W. A. Wilson (Log. geb. Molenvliet), F. A. Lutke Schipholt (Ag./Priok), Alibasah (Naut. Inst./Priok), M. Pitters (Makasser), A. L. P. Rademaker (Archief/H.K.), D. A. Thyssen (C.D./H.K.), R. Hanafiah Achmadi (C.M. II/H.K.), H. P. Wowiling (C.D./Priok), Ch. Baudion (C.M. II/H.K.), en M. Chasboellah (C.M. II/H.K.).

**Tot Hoofdklerken 2e kl. de klerken 1e kl.:** M. Saleh (Balikpapan), H. Mailoehoe (Ag./Priok), Moedjitaba (C.M. II/H.K.), Abd. Rachman (Pangkal-Pinang), Tjia Foen Lie (Agt./Priok), F. L. Tanod (Menado), F. Mamoe di (Menado), Anang Karim (Makasser), Moh. Ali (Cheribon), Tan Kheng Seng (Makasser), F. A. Syauta

# P R O M

## PER 1 JA

(Ambon), Tan Leng Hoei (C.D./H.K.), Machratz (Arch. H.K.), R. Soemantri (Naut. Inst./Priok), D. S. G. Kaunan (C.D./H.K.), Kamsir (Semarang), Abdoel Azis (S'baia), J. M. Jurgens (Hulpagent Endeh), Sng Choo Eng (S'pore), Heng Hui Yam (S'pore), R. A. L. Soemawidjaja (Arel H.K.), H. R. Muller (Makasser), Mej. E. E. Boachi (Semarang), J. Pattinasarany (Makasser), E. Hornum (Transportdienst/H.K.), G. J. E. Weenas (Arch./H.K.), M. Pasariboe (Naut. Inst./Priok) en Lauw Giok Kiu (Pass. kantoor/H.K.).

**Tot 1e Klerk de 2e klerken:** B. M. Tamin (Padang), Fataroedin (Padang), Gafoer b. Abd. Rani (Palembang), Moh. Djapar (Samarinda), D. R. Loen (C.M. III/H.K.), Sain Al Jacoub (Ag./Priok), Moh. Effendi (Paneh), Saäba (C.M. III/H.K.), Samsoc Soerjosoetjipto (Ag. Priok), Oen Tek Kiam (Doorvoer/H.K.), Tjoa Yang Sian (Makasser), Koh Ah Lek (S'pore), Moh. Hoesin (Ag. Priok), Ang Liang Teng (S'pore), Cheah Thye Hi (S'pore), Sjahdan Salim (Paneh), Achmad Marzoeik (Benkoelen), M. O. Rambey (Medan), Moh. Joesoef (C.M. III/H.K.), Tjia Tjoe Kiong (C.D./Priok), W. Ch. Sahu lata (C.M. III/H.K.), M. Basrah (Cheribon), Tjeng Sil Liem (Semarang), Mej. A. Johannes (S'pore), W. P. Hatt S'baia), Tan Kong Han (Semarang), J. F. Zomers (C.M. III/H.K.), Soeratno (Naut. Inst./Priok), Anwar Hassan (Gorontalo), Saäman (P.Z./W.P./H.K.) en R. A. Moeljaatmadja (C.M. I/H.K.).

**Tot 2e Klerk de 3e klerken:** A. Sabaroe (Ink. & Mag. D. Priok), Abd. Moerad b. M. Zen (Palembang), E. Ph. Lantang (S'baia), Baharoeddin (Medan), Chea Lean Sui (Penang), O. Ishack (Ink. & Mag. D./Priok), Goh Gek Seng (S'pore), Mas Soerjatin (Ink. & Mag. D./Priok), Ismai Hilapa (Gorontalo), C. Lopulalan (Ambon), Alimara (Ink. & Mag. D./Priok), R. Nambon (Paneh), Achmat Haroer (Paneh), Arwat (Semarang), M. Doedindidjaja (Werkpl. Priok), F. Assegaft (Ambon), R. Wijadi (Doorvoer/H.K.), G. Amahorie (Makasser), Boerhanoedin (Paré-Paré), P. M. Jansz (Makasser), Boenjamin (C.M. III/H.K.).

Wij wensen allen nam  
van har

# OTIES

JANUARI 1950

H. J. Maengkom (C.M. III/H.K.), Djakaria Oeloli (Makassar), Moedin (Makassar), A. S. van der Werf (Makassar), F. Ch. Reurhoff (C.M. III/H.K.), Boenadi (C.M. III H.K.), Djohari Rikin (Tikkerij/H.K.).

Tot Hoofdtikk. 2e kl. de tikkers 1e kl.: Moerdang (C.M. III/H.K.), Soejono (Tikkerij/H.K.), Rameli Arifin (idem), M. Badjoeli (idem), A. R. Djaäni (idem) en Achmad Jahja C.M. III/H.K.).

Tot Hoofdtelefoniste de telefoniste 1e kl.: Mevr. A. de Pass-Woodford (S'pore).

Tot Verpl. 1e kl./H.K. 1e kl. de verpl. 1e kl./H.K. 2e kl.: A. Lantang (Polikliniek/Priok).

Tot Portier 1e kl. de portier 2e kl. Ibrahim b. Fatahan (Bew. Dienst/Priok).

Tot Hoofdpakhuismeester de pakhuismeester 1e kl.: M. P. van der Hoff (S'baia).

Tot Hoofdvoorman de voorman 1e kl.: Ch. P. van Ossenbruggen (Ag. Priok).

Tot Voorman 1e kl. de pakhuismeester 2e kl.: Haloedin b. Baginda Ondolan (Medan).

Tot Voorman 1e kl. de voorlieden 2e kl.: E. U. Gross (Ag./Priok), Ch. F. Heuvelman (idem) en J. L. Luhulima (idem).

Tot Voorman 2e kl. de voorman 3e kl.: H. R. Voll (Makassar).

Tot Pakhuismeester 1e kl. de pakhuismeesters 2e kl.: H. A. van Lier (Ag./Priok) en Ch. Nanlohi (idem).

Tot Pakhuismeester 2e kl. de pakhuismeesters 3e kl.: M. Lewerissa (Tg. Priok), J. H. Pichel (Tg. Priok), Hoessin Daeng Rewa (Makassar), The Tjie Jan (S'baia).

## VAREND PERSONEEL:

Tot Gezagvoerder de eerste stuurlieden: H. A. Voogel; N. de Groot; W. Bakker; J. D. Coumou; A. H. v.d. Belt; J. H. J. v. Ravesteijn; C. Harder; G. Altona; D. v. Santen; G. Hilverda; H. Visser en P. Visser.

Tot 1e Stuurman de 2e stuurlieden: J. Plugge; H. Berkhout; H. Meyer; G. v.d. Kleyn; A. Feberwee; J. Punt; B. Broekhuizen; P. den Heyer en A. J. J. de Feyter.

Tot 2e Stuurman de 3e stuurlieden: J. Ch. H. Korff; J. Schaap; H. N. Schepman en W. J. Bos.

Tot 2e Stuurman (met terugw. kracht tot 1 Juli 1949) de 3e stuurlieden: M. Hage en Th. Koeslag.

Tot 3e Stuurman de 4e stuurlieden: A. B. Albrecht; H. Buth; M. Kerkhoff; J. A. Haringsma; H. L. van Dam; M. H. Mol; K. Glas; W. P. Heye; H. F. Ottenhoff; J. Devilee; B. R. Beekhuysen; J. M. Westerkamp; C. Bood; H. Koch; R. Severien; C. P. v. d. Heyden; A. J. E. M. v. Ekelenburg; J. Bakker; A. J. Manuputy; A. A. A. Persoon; P. Zonneveld; J. L. Elmont en H. W. G. Kuster.

Tot Hoofdwerktuigkundige de 2e werktuigkundigen: A. Anker; J. F. Hasz; G. van Dijk; G. H. Uitzinger; J. van Lil; T. S. Kwee; W. G. de Jong; C. J. van den Heuvel; H. Th. Pipper; H. G. Geysen; A. G. Schieffeler; J. Joha; W. de Vries; H. L. Oei; W. Th. P. Mierop en J. L. Jans.

Tot 2e Werktuigkundige de 3e werktuigkundigen: L. E. van den Worm; H. Hillebrandt; H. T. Koa; I. Douw; B. Sjouw; J. P. van der Endt; W. Lorianen; R. L. Raak; J. de Reus; H. Lijklema; R. Pagels; Th. B. Kers; J. K. Nijdam; F. L. Visser; J. A. Versteegh; P. K. W. Haack van der Goes; E. Engelberts; P. Kopmels; F. L. A. de Calonne; J. Weelinck; A. Niël; A. F. G. Smeets; A. A. Egas; A. den Hartog; L. van Dijk; T. Sas-troatmodjo en A. L. Goossens.

Tot 3e Werktuigkundige de 4e werktuigkundigen: G. Jansen; N. Esteie; A. Bakker; F. H. Niël; A. Haack van der Goes; J. B. G. Bakker; Ch. O. Faulhaber; A. D. Vos; S. Dam; B. Claasz Coockson; H. Th. L. Veldkamp; J. J. van Leeuwen; J. Boogaard; J. C. S. van Bijsterveld; P. Severijn; J. Coers; W. Mossel; W. J. van Dijk; N. Bartels; F. J. Sijtsma; C. Bakker; H. Weevers; M. A. Salemink; P. de Frenne; J. A. Gieltjes; G. J. Th. Bekkenutte; D. van Haarlem; W. K. Pieters; H. J. Nahuysen; J. van den Berge; H. J. Hunink; J. A. Smaak en J. D. Tesink.

Tot 4e Werktuigkundige de 5e werktuigkundigen: G. Homburg; H. de Kreek; H. A. Kortschot; H. B. Visser; R. A. de Putter; G. van de Voren; J. den Arend; K. Nederhoud; A. W. T. Muter; A. H. J. Liesting; J. H. Pastor; J. Schriemer; A. J. Blok; W. de Graaf; D. Vinke; J. W. Bakker; F. Th. van Hove; G. J. Kuit; J. B. Visser; C. Stam; L. Middelkoop; D. Jorritsema; K. Koenes; W. E. Woutering; A. A. R. van Geffen; H. J. Citeur; Th. Nieuwpoort; L. Boom; J. H. Beumer; B. Bronsvort; J. van de Klok; L. J. Pool; L. Roest en C. Varekamp.

ns het gehele personeel  
geluk!



# DE ZEE-SLEEPVAART

## NEDERLANDS PIONIERSWERK OP WERELDZEEËN

In de zeevaart is het al precies eender als in de maatschappij aan de wal: er is verscheidenheid en er is verschil. Om te beginnen is er de kustvisserij, waarbij de zeeman niet al te ver van huis gaat. Dan de haring- en trawlvissers, waarvoor langere reizen nodig zijn. Vervolgens de kustvaart, die zich tegenwoordig —in Nederland— soms uitstrekt tot de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. En dan komen we aan de koopvaardij, die zich over alle wereldzeeën uitstrekt.

Tussen de verschillende takken van zeevaart neemt de zeesleepvaart een zeer bijzondere plaats in. Nemen we de tonnenmaat in aanmerking, dan zouden de sleepboten kunnen worden gerangschikt tussen de kustvaarders. Maar hun werkterrein strekt zich uit over alle wereldzeeën.

### Pioniers

De Nederlandse zeeslepers waren pioniers op hun terrein. Lang vóór een andere natie er aan dacht om over zee te gaan slepen, brachten de Hollanders al baggermolens, bokken, zuigers en dokken naar verafgelegen bestemmingen.

Het normale sleepbedrijf is eigenlijk te vergelijken met de gewone vrachtaart. Zoals een vrachtschip een bepaalde lading vervoert tegen een bepaalde prijs, sleept een sleepboot zijn drijvende lading tegen een vooraf bepaalde prijs naar de bestemming. De kapitein van een vrachtschip heeft wel eens een lading, die bijzondere zorgen vereist. De sleepbootkapitein heeft eigenlijk altijd zorgen over de drijvende „lading”, die aan de sleeptros achter zijn sleepboot hangt. En over zijn tros, die in stormweer onberekenbare krachten moet weerstaan.....

Elke natie blinkt uit in bepaalde eigenschappen. De Hollanders hebben blijkbaar de gave om uit te blinken op het gebied van de sleepvaart. Zoals de Gröningers specialisten zijn op het gebied van de kustvaart, zo gelden de Hollanders nog altijd als de beste zeeslepers.

### Sedert 1880

Sedert 1880 hebben zij duizenden schepen, dokken, bokken, kranen, en allerlei andere drijvende objecten overgebracht, soms naar de meest afgelegen plaatsen. Zij hebben zich in de loop van de jaren een reputatie opgebouwd. Dit is bereikt door de zorgen, waarmee de uit te voeren sleepreizen werden voorbereid en de manier, waarop het transport over zee wordt uitgevoerd.

Het is geen kunst om een drijvend voorwerp aan een tros vast te binden

en er zo hard mogelijk aan te gaan trekken, zolang het mooi weer is. Maar de grote kunst is om ook in slecht weer te zorgen, dat de tros niet breekt. De Engelsen hebben daarvoor een typische uitdrukking: „One has to nurse one's tow.”

En die kunst verstaan de sleepbootmensen uitstekend.

Wat achter een sleepboot over zee moet worden vervoerd, is meestal niet te rangschikken onder het begrip „zeeschip”. Een baggermolen is gebouwd om ergens in stil water te werken. Een drijvend dok behoort in rustige havens te liggen, evenals een graanelevator of een drijvende kraan. Maar toch moeten zulke werktuigen soms over zee worden vervoerd naar de haven, waar zij worden tewerkgesteld. Dan blijkt pas, dat zij meer te verduren hebben van slecht weer dan een schip, dat speciaal voor de zeevaart is gebouwd.

En de prestatie om zulke binnenvaartuigen voor 99½ % goed over te brengen, wordt er des te groter door.

Sleepboten zijn belangrijke hulpverleners, wanneer een schip is gestrand. Zij kunnen er veel toe bijdragen zo'n schip weer vlot te brengen. Geen wonder, dat sleepboten dus ook bij dat soort werk een rol gingen spelen.

### Hulpverlening

Op de Nederlandse kust liggen altijd sleepboten gereed in Terschelling, Nieuwediep, IJmuiden, Hoek van Holland en Vlissingen. Zodra ergens in de buurt een schip strand, zijn zij er bij om hun diensten aan te bieden.

Dergelijke hulpverleningen geschieden niet tegen een vooraf bepaalde prijs, maar doorgaans op de basis van „no cure — no pay”. Dat wil zeggen, dat zij alleen betaling voor hun werk ontvangen, wanneer hun pogingen, om het gestrande schip te helpen succes hebben.

Nu zijn het niet alleen strandingen, die maken, dat een schip hulp van een sleepboot nodig heeft.

Ook in volle zee kan het gebeuren, dat een vaartuig onbestuurbaar wordt, de schroef verliest, slagzij krijgt door het overgaan van de lading, of door een de-

fect aan de machine zichzelf niet meer kan voortbewegen. Zo'n hulpeloos schip is dikwijls letterlijk een speelbal van de elementen en allen, die er belang bij hebben —de opvarenden, de eigenaren van schip en lading, de assuradeuren— willen graag hulp aanvaarden en het liefst zo spoedig mogelijk.

### Speciale organisatie

Een Nederlandse sleepbootrederij heeft in 1922 een speciale organisatie in het leven geroepen om dergelijke hulp zo snel mogelijk te kunnen verlenen. Zij stationeerde de grootste van haar sleepboten in verschillende havens en baaien langs de kusten van de Atlantische Oceaan.

Sleepbootnamen als *Zwartezee*, *Rodezee*, *Thames*, *Humber* e.d. waren welbekend bij de zeevarenden van alle naties.

Talrijke schepen, die op de Atlantische Oceaan in moeilijkheden verkeerden, werden door Nederlandse sleepboten in een veilige haven binnengebracht.

Gedurende de oorlogsjaren kwam de ervaring in dit hulpverleningswerk goed van pas, want nu waren het niet alleen schepen met storm- of machineschade, die hulp nodig hadden. Heel wat getorpedeerde of gebombardeerde schepen, die door de Duitse propaganda al voor vernietigd waren verklaard, bereikten toch nog een haven, dank zij de actieve sleepboten.

### Concurrentie

Had Nederland tot 1940 de onbetwiste suprematie op het gebied van de zeesleepvaart en hulpverlening ter zee, tijdens de oorlog hebben Engeland en Amerika talrijke sleepboten gebouwd, die nu — na de oorlog — ook emplooi zoeken en dus ernstige concurrenten zijn geworden.

Desondanks beleeft de Nederlandse zeesleepvaart drukke tijden. De vloot, die ernstig gehavend uit de oorlog overbleef, is aangevuld met nieuwe schepen, waarvan de *Noordzee* de laatste aanwinst is.

Waar ter wereld deze boten komen, oogsten zij veel bewondering om hun fraaie lijnen en vooral om hun echt-Hollandse netheid. Het zijn motorschepen en zij zijn dus vrij van het smerige kolstof. De dekken, de machinekamer en de verblijven zijn keurig onderhouden, zodat alleen daarom het varen op deze schepen aan de opvarenden een omgeving biedt, die het wonen in een ordelijke omgeving aan de wal op vele punten kan evenaren.

Uit: „t Kraaiennest”  
Orgaan van de N.E.V.A.S.



• Ten behoeve van de Indonesische leden van ons personeel in Batavia en Tandjong Priok werd een aantal rood-witte vlaggen, vervaardigd door „Europa-Azië”, ten verkoop aangeboden.

• Met het Italiaanse m.s. *Surriento* is op 19 Dec. j.l. de 5e werktuigkundige H. A. Bürmann met privé verlof naar Nederland vertrokken.

Empl. J. Ch. Berkholst van het agentschap Pontianak is op 13 Dec. j.l. met onze *Makian* naar Semarang vertrokken, waarheen hij werd overgeplaatst.

• Beambte mej. I. E. Meyer is op 15 Dec. in dienst van onze maatschappij getreden. Zij werd als secretaresse in het ziekenhuis Petamboeran geplaatst.

• Het Dienstregelingsboek 1950 is verschenen. Het is geldig voor het gehele jaar. Van de losbladige uitvoering is afgestapt, omdat die in de praktijk niet bleek te voldoen. De dienstregeling is voorzien van een kaart, die ook los verkrijgbaar is.

Ten opzichte van de dienstregeling in het tweede halfjaar van 1949 zijn enige veranderingen aangebracht in het schema van verschillende onze lijnen. Het zou ondoenlijk zijn op alle veranderingen in te gaan. Een paar willen wij echter noemen. Zo is Boeleleng in de heen- en terugreis als dienstregelinghaven (alleen voor post en passagiers) opgenomen in het traject Soerabaja-Makassar v.v. De bediening van Enggano (vroeger in lijn 9) werd overgebracht op lijn 3, waardoor een verbinding Batavia-Enggano-Benkoelen tot stand kon worden gebracht, die eenmaal per 8 weken in beide richtingen wordt bevaren. Door het vertrek uit Sorong in de oneven vaarbeurten van lijn 7 een dag te vervroegen is op het traject Sorong-Batjan-Ambon tijd beschikbaar gekomen voor facultatieve bediening van de plaatsen Sofan en Dofa. Ook werden als facultatieve

# k. p. m. - Journaal

plaatsen in lijn 7 opgenomen Djailolo (op het traject Morotai-Sorong) in de oneven vaarbeurten.

Voor lijn 30 is naast het m.s. *Toboali* ook het m.s. *Tosari* beschikbaar gesteld. De opzet van die lijn is nu zodanig, dat elk schip 3 afvaarten per 4 weken heeft. De reeds door het m.s. *Kota Nica* bevaren weekdienst Singapore-Djambi is als vaste lijn (no. 32) in de dienstregeling der maatschappij opgenomen.

nemende vervoer van lading en passagiers op het traject Batavia-Sampit is besloten om Sampit in alle heenreizen van lijn 46 aan te lopen.

De reeds door het m.s. *Kampar* bevaren weekdienst Batavia-Oosthaven is vast in het dienstregelingenboek opgenomen als lijn 49.

Aangezien de opneming van Boelangan en Noenoe-kan in lijn 77 sedert Juni van het vorige jaar niet de gewenste resultaten heeft afgeleverd, en er voorlopig ook

voer) was het nog niet mogelijk om de indeling van de vloot voor het eerste halfjaar van 1950 gelijk het de dienstregeling voor dat jaar uit te geven.

• Inzake de verlenging van de Collectieve Arbeids-overeenkomst 1948 met het E. V. O. is overeenstemming bereikt.

In de individuele overeenkomst zowel als in het daarbij behorende dienstreglement is een aantal aanvullingen en wijzigingen gebracht, terwijl ook in de daarbuiten neergelegde arbeidsvoorwaarden enige verbeteringen zijn gebracht.

De wijzigingen en verbeteringen betreffen o.m. een verhoging van de tijdelijke duurtetoeslag voor gezagvoerders en officieren, wier gezin in Indonesië of Singapore woonachtig is; verhoging van ranggages voor hoofdwerktuigkundigen; verhoging van overwerk-betaling op Zondagen in thuishaven en in de hoofdhavens. Aan alle wijzigingen is terugwerkende kracht verleend tot 1 Juli 1949.

• De laatste maanden namen —blijkens een circulaire— de diefstallen van zeildoek in havens en op reden toe en speciaal presentings moesten het ontgelden. Uit ingestelde onderzoeken is gebleken, dat deze diefstallen meestal plaatsvinden gedurende de schafturen, wanneer dus de bewaking aan dek tot een minimum beperkt is. Speciale maatregelen zijn getroffen.

• De laatste tijd nam het aantal reparaties aan reddingsboten sterk toe. Van vele reddingsboten moesten 10 tot 16 huidgangen worden vernieuwd, terwijl zelfs gevallen bekend zijn van 25 te vernieuwen gangen. In het algemeen was dit het gevolg van het feit, dat de boottjoks niet geheel passend waren en de kiel niet op de juiste wijze werd gesteund, met het gevolg, dat de boot niet op de kiel, maar op de huidgangen kwam te rusten. Ook hierin zijn voorzieningen getroffen.

## JUBILARISSEN in Januari

### 25-jarig dienstjubileum

1 Januari:		
F. L. Tanod	H.K. II	Menado
2 Januari:		
J. de Bruin	Hoofdempl.	Menado
8 Januari:		
Marjadi	Hoofd goedang. mandoer	Semarang
15 Januari:		
E. M. Roumimper	Employé	Naut. Inst. Priok
Chan Kim Sioe	Hoofdmandoer	Werkpl./Priok
16 Januari:		
J. L. Jonker	Gezagvoerder	gezinssch.verlof/Ned.
24 Januari:		
J. J. M. Hengst,	1e klerk	Eq./Soerabaja
26 Januari:		
H. Ch. Muller	Hoofdklerk	Cm3/H.K.
	1e klasse	

Aan allen hierbij onze hartelijke gelukwensen!

Door het uitbaggeren van de Kapoeas-geul kunnen wij in het begin van 1950 met grotere schepen op Pontianak gaan varen. De lijn 42 werd daarom omgewerkt tot een weekdienst, die alternatief zal worden bevaren door een *Ka*-boot en een *General*-boot. Op de oneven heenreizen zal Tandjong Pandan worden aangelopen. In de terugreizen wordt die plaats dan facultatief bediend. In verband hiermede werd ook lijn 43 gewijzigd door het opnemen van Singkawang en Pemangkat in de regelmatige lijnverbinding naar en van Batavia en Cheribon.

In verband met het toe-

geen uitzicht is op verbetering van het vervoer naar en van deze havens, zijn zij uit de lijn genomen. Daarnaast kwam de wenselijkheid naar voren om het sterk ontwikkelde vervoer van Pasir in een lijndienst te bewerkstelligen, zulks met een *To*-type.

Dit zijn de voornaamste wijzigingen —en naar men ziet ook grotendeels aanvullingen— van de dienstregeling. Onze maatschappij bevaart in de Indonesische archipel thans niet minder dan vaste lijnen.

Door omstandigheden (o. a. recente aanvragen om extra scheepsruimte op korte termijn voor speciaal ver-

# Het centrale vraagstuk

Wij beginnen hiermede een reeks artikelen, die de bedrijfs-econoom onzer maatschappij voor ons zal schrijven. Wij bevelen deze artikelen reeds bij voorbaat in de onverdeelde aandacht van onze lezers aan.

\*

Verheugend is het aantal artikelen, waarmee „de Uitlaat” ons in aanraking heeft gebracht met vraagstukken van de moderne bedrijfsvoering. Personeelsorganen als het blad in de eerste plaats is, viel de nadruk in die artikelen uiteraard op de theorieën en practijken, die de laatste jaren zijn ontwikkeld op het gebied van het personeelsbeleid. En geen wonder! De grootse vlucht der techniek heeft elke ondernemer telkenmale opnieuw voor de vraag gesteld: waar vind ik de man of de vrouw, die het beste in staat is om het kostbare productie-apparaat, dat ter beschikking staat, niet alleen te bedienen maar ook uit te buiten; de man of de vrouw, die alle moeilijkheden kan overzien? Voor steeds meer bedrijfshandelingen werd specialisatie vereist en dat betekende ontwikkeling van kennis, een opleiding, die geld kostte. Men moest overwegen, of dit geld goed was besteed.

Mijn inleiding is wellicht ietwat vreemd. Zij zou bij de argeloze lezer de schijn kunnen wekken, dat de techniek toch wel het belangrijkste is, m.a.w. dat de mens het aflegt tegen de machine. Het zal U echter duidelijker worden, als we nu maar meteen met de deur in huis vallen en vertellen, wat het centrale vraagstuk — dat o.m. in de kop van dit artikel is vermeld — en wat het middelpunt is, waarom al deze nieuwe gedachten omtrent moderne bedrijfsvoering draaien. Dit kernpunt ligt n.l. op economisch gebied. Het is een economisch vraagstuk.

## Economisch handelen

En nu ben ik weer bang, dat U mij verkeerd begrijpt. Daarom wil ik ditmaal volstaan met te vertellen, wat onder dit economische vraagstuk wordt verstaan. Later is er misschien gelegenheid om naar voren te brengen, welke grote lijnen door de moderne bedrijfsvoering worden getrokken bij de oplossing van het economische vraagstuk en welke betekenis het economische vraagstuk in de loop der jaren voor onze maatschappij heeft gehad.

Elk bedrijf handelt economisch, maar niet alleen elk bedrijf. Elk mens handelt economisch, soms bewust, meestentijds onbewust. Daarom is het met een eenvoudig voorbeeld duidelijk te maken, wat we onder „economisch handelen” verstaan.

Zonder uitzondering kent de mens behoeften. Die behoeften zijn uitgangspunten voor zijn leven. Ze zijn bij iedereen anders samengesteld, al naar gelang aard, milieu, levensomstandigheden en vele andere factoren. De behoefte aan voedsel zal wel altijd op 's mensen programma staan. Maar er zijn ook talloze andere dingen, zoals comfort, geestelijke- en culturele belangstelling, sport, ontspanning etc. Dit zijn allemaal behoeften, voortvloeiende uit iemands lichamelijke- en geestelijke structuur.

## Bevrediging behoeften

Deze behoeften vragen om bevrediging. De ene behoefte eerder dan de andere. En voor die bevrediging zijn middelen nodig. De behoefte aan voedsel wordt bevredigd door levensmiddelen. Die naar een partijtje voetbal door lid te worden van een voetbalclub etc. Maar — en nu naderen we de kern van de zaak, het centrale vraagstuk — die middelen tot bevrediging zijn er niet altijd. Ze zijn vaak uiterst beperkt. In onze moderne maatschappij met haar geldverkeer zeggen we dan b.v.: „We hebben geen geld om naar de bioscoop te gaan”, d.w.z. de behoefte, die zich bij ons voordeed om een film te gaan zien, kan niet worden bevredigd, omdat de middelen ons ontbreken. Natuurlijk is geldgebrek niet het enige, dat belemmerend werkt, noch is geld het enige, dat die behoeften kan bevredigen. Geldgebrek uit het voorbeeld van hierboven was een middel om aan te tonen, waar het economische vraagstuk ligt. Want dit is de kern: aan de ene kant onze behoeften, die we zelfs in een bepaalde volgorde hebben ingedeeld en aan de andere kant de middelen tot bevrediging, die — helaas — beperkt zijn. Het gaat er nu dus om uit die beperkte middelen een keuze te doen om onze behoeften geheel of gedeeltelijk te bevredigen. Dat is het economische vraagstuk, waarvoor iedereen zich ziet geplaatst: de huisvrouw en de minister, de kunstenaar en de primitieve. En het

oplossen van dit vraagstuk heet „economisch handelen”. De individu handelt economisch. Het bedrijf handelt economisch.

## Middel

Nog even een zijsprongetje maken. Men begrijpe mij goed: het is niet de bedoeling om te beweren, dat economisch handelen het hoogste doel van het leven is. Verre van dat. Economisch handelen is slechts het middel om de doeleinden van ons leven te bereiken. Iedereen handelt economisch. Hij moet het doen, eenvoudig omdat het de enige manier is om het eindpunt te bereiken.

Het economische handelen houdt dus in het bevredigen van onze behoeften door het verwerven van de middelen daartoe. Omdat deze middelen nu niet zo maar vrij te beschikking staan, moeten we ons inspannen om ze te verwerven, m.a.w. we moeten een offer brengen. Een landbouwer, die zijn eigen rijst verbouwt, getroost zich de moeite van de landarbeid. Dat wil zeggen: hij offert zijn lenigheid op om de vereiste levensmiddelen te verkrijgen. Zo zien we dus bij het economische handelen tegenover elkaar staan: het offer en de bevrediging der behoeften. We maken een keuze, welke behoeften wij bevredigd willen zien en welke offers we willen brengen.

## Ook in bedrijf!

Alles, wat ik tot nu toe heb gezegd, betrof de mens, het individu. U zult zich wellicht afvragen, wat het te maken heeft met de moderne bedrijfsvoering. Dit verband is echter niet zo moeilijk te leggen, want in de grond van de zaak komt het op hetzelfde neer. Het economische handelen van een onderneming komt in de kern overeen met het economische handelen van de individuele mens.

## Afgeleide behoeften

Natuurlijk is dat niet helemaal waar. Een bedrijf kent geen eigen behoeften, zoals de mens en evenmin de typische offers van de mens. Voor het bedrijf zijn ze afgeleid. We kunnen dicht bij huis blijven om dit toe te lichten. Welke b.v. zijn de behoeften, de afgeleide behoeften, van een scheepvaartbedrijf? Het komt hierop neer, dat de rederij goederen vervoert van de ene plaats naar de andere, waar men behoefte aan die artikelen heeft en waar uiteindelijk weer individuen zijn, wier behoeften moeten worden bevredigd door het gebruik of verbruik van de aangevoerde goederen. De behoefte, die een rederij dus wil bevredigen, is het verplaatsen van een goed naar daar, waar er behoefte aan



bestaat. De behoeften van een rederij, en van elk bedrijf, zijn dus afgeleid.

⊗ Zo is het ook met de offers. Om de afgeleide behoefte van het vervoer van plaats tot plaats te bevredigen, moeten offers worden gebracht. Schepen moeten er voor worden gebouwd en worden bevaren, de lading moet worden verzameld, gelost en geladen. Dat zijn de offers van het bedrijf, maar ook deze zijn afgeleid. Want het werkelijke offer brengt de arbeider, die —wat hij ook doet— zijn tijd er aan geeft en zich direct of indirect in dienst stelt van het bedrijf, uiteraard —zoals we erboven al hebben gezien— om tegemoet te komen aan zijn eigen behoeften.

• Behoeften en offers van een bedrijf zijn dus afgeleid. Uiteindelijk bepalend zijn de behoeften en offers van de mens.

Alles zal nog duidelijker worden, wanneer we dit schijnbaar abstracte stelsel verplaatsen in de sfeer van de moderne maatschappij met het geldverkeer. Daar drukken we immers alles in geld uit. Van de behoeften, die we willen bevredigen, kennen we de waarde in geld uitgedrukt: de prijs. Een van die bevredigingsmiddelen weten we ook de waarde: zij is ons loon, ons salaris, dat we krijgen door te werken en onze tijd op te offeren.

• Bij een bedrijf is dat alweer hetzelfde. Alleen zijn de benamingen anders. De —afgeleide— behoeften van een bedrijf, heten in geld uitgedrukt: opbrengsten. De afgeleide offers heten: „kosten”. En zoals de mens probeert met zo weinig mogelijk offers een zo groot mogelijk aantal bevredigingsmiddelen te krijgen (of anders uitgedrukt: met zo weinig mogelijk moeite een zo groot mogelijk inkomen te verwerven) zo gaat het bedrijf ook te werk. Het vraagt zich af, hoe het een zo groot mogelijke opbrengst kan krijgen, terwijl het zo weinig mogelijk kosten maakt. Het verschil tussen opbrengst en kosten is: winst. Het streven naar een zo groot mogelijke winst is de kern van de zaak, het centrale vraagstuk, het doel, dat elk bedrijf wil bereiken.

• Als U eenmaal tot deze slotsom bent gekomen, zult U misschien zeggen: dat is niets nieuws. Het is alleen maar wat ingewikkelder gesteld. Dit artikel is daarom ook maar een begin. Straks zullen we zien, welke die kosten en opbrengsten zo al zijn en op welke wijze we een zo groot mogelijke winst maken. Want dit is de kern van de moderne bedrijfsvoering. En voor we daar verder over praten, moeten we weten, waar we het over hebben.

V. d. K.

## Hoe moet het nu: met „oe” of „u”?

In de ontwikkeling van het Maleis tot de „bahasa Indonesia” is het nauwelijks progressief —laat staan revolutionair— te noemen, dat aan het letterteken „U” de taak ten deel is gevallen om de OE-klank te verbeelden.

Immers, de U-klank, die wij in het Nederlands kennen, komt in het Maleis en de „bahasa” niet voor, zodat het met de voorbeelden uit b.v. de Engelse- en Duitse taal voor ogen geheel voor de hand lag, deze waarloze letter uit het alfabet bij de nieuwe taal in gebruik

te stellen ter afbeelding van de zeer veelvuldig gebruikte OE-klank.

Echter behoeft dit nieuw-Indonesische alfabet, hetwelk dus slechts in de uitspraak van de letter „U” van het Nederlandse alfabet verschilt, geenszins als maatstaf te gelden voor de Nederlandse schrijfwijze van aardrijkskundige namen.

Ik zou zelfs met klem willen stellen, dat de Nederlandse schrijfwijze het veranderde Indonesische alfabet geheel aan zich voorbij kan laten gaan.

In het Nederlands worden immers ook geen letters uit het Russische- of Griekse alfabet overgenomen om tot een juiste uitspraak van plaatsnamen uit die landen te geraken! Integendeel: men tracht steeds de juiste uitspraak nabij te komen door gebruikmaking van de eigen Nederlandse lettertekens, *tenzij* er van een „vertaling” in onze taal kan worden gesproken, zoals bij namen als Berlin-Berlijn, Paris-Parijs, Wien-Weenen.

Voorbeelden van nastreving ener gelijke uitspraak doch met Nederlandse schrijfwijze zijn o.a. London, waarbij in het Nederlands de tweede „o” door „e” werd vervangen, en Marseilles, waarbij de slot-„s” werd weggelaten. Ook Singapore kende vroeger de Nederlandse vorm: Singapoer.

De conclusie, welke ik hieruit heb getrokken, is dat het volmaakt onnodig is en zonder enige redelijke basis om in de Nederlandse schrijfwijze van aardrijkskundige namen ook maar de geringste wijziging te brengen op grond van het enkele feit, dat een spellingverandering in de vreemde taal plaats vindt bij een overigens geheel gelijk gebleven uitspraak.

In brieven, gesteld in de „bahasa Indonesia”, schrijf ik uiteraard Surabaya, Bandung, Sula en Sunda, doch voor in het Nederlands gestelde geschriften blijft zonder enige twijfel Soerabaia, Bandoeng, Soela en Soenda de normale schrijfwijze.

Dit is logisch, en de logica dient —naar mijn mening— hier de doorslag te geven.

Brokkie Brak.

Naschrift van de redactie: Brokkie's betoog is duidelijk en logisch. Toch is over deze controversiele taalkwestie het laatste woord niet gezegd, omdat zij wordt doorkruist door sentiments overwegingen, met name het feit, dat men aan Indonesische zijde nu eenmaal graag ziet, dat de Nederlander ook op dit gebied het spel meespeelt. Bovendien komen we straks onverbid- delijk in Djakarta en niet meer in Batavia te wonen.

Brokkie

## Iemand nog „UITLATEN”?

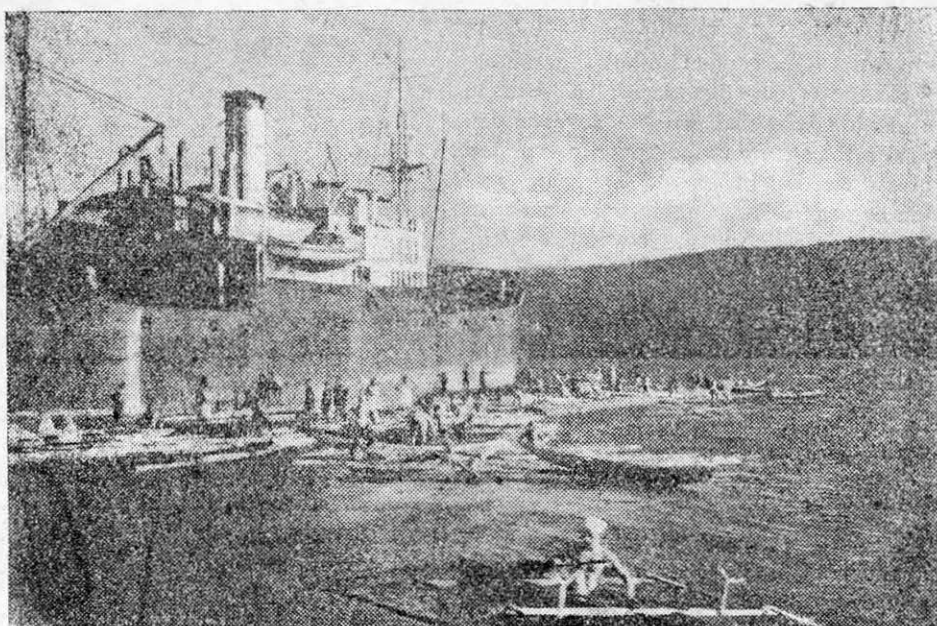
Nu het jaar 1949 ook al weer voorbij is, zullen trouwe lezers van „de Uitlaat” wellicht hun 4e jaargang eens hebben nageslagen en geconstateerd, dat zij enkele nummers misten. De redactie biedt hun de kans om die 4e jaargang alsnog te completeren met enkele nummers, die nog beschikbaar zijn. Het aantal resterende nummers van „de Uitlaat” —met uitzondering van de nos 15 en 21, die „uitverkocht” zijn— varieert en daarom raden wij belanghebbenden aan om schriftelijk bij de redactie de gewenste nummers op te geven, opdat een spoedige verdeling kan plaats hebben.

De redactie wil op 30 Januari „schoon schip” houden en het is daarom verstandig Uw aanvraag vóór die datum in te dienen.

Hier volgt het lijstje:

No.	stuks over
1	36
2	45
3	68
4	42
5	44
6	32
7	36
8	34
9	49
10	36
11	34
12	2
13	1
14	1
15	uitverkocht
16	3 stuks
17	30 „
18	11 „
19	22 „
20	18 „
21	uitverkocht
22	12 stuks
23	40 „
24	58 „





2

# 1 OVERZICHT IN BEELD

De fotopagina is in dit nummer door de promoties van haar gebruikelijke plaats verdreven en heeft een iets bescheidenere afmeting.

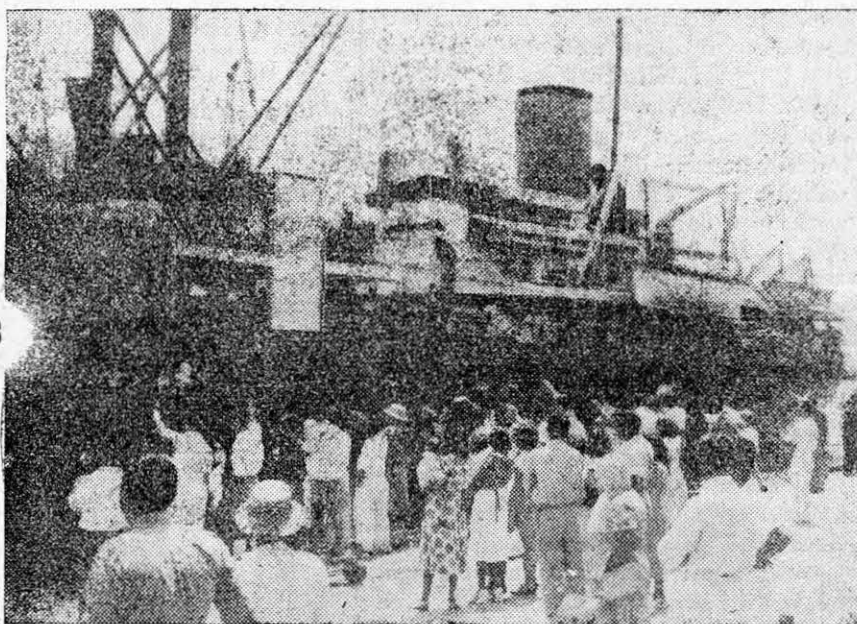
1) Tijd. 1e stm. H. Meyer maakte op het versierde dek van het s.s. *Stagen* deze foto van de viering van het jubileum van Hwtk. J. L. van Leeuwen op 7 December j.l.

2) Een eiland, waar men de laatste tijd veel over hoort spreken: Nieuw-Guinea. Het s.s. *Stagen* ziet men op deze foto enkele zware stukken hout laden aan de Zuidkust van het eiland, in het Fak-Fakse. Geleid door papua's in prauwtjes, worden de houtvloten langsrij gebracht. (Foto: 1e stm. H. Meyer).

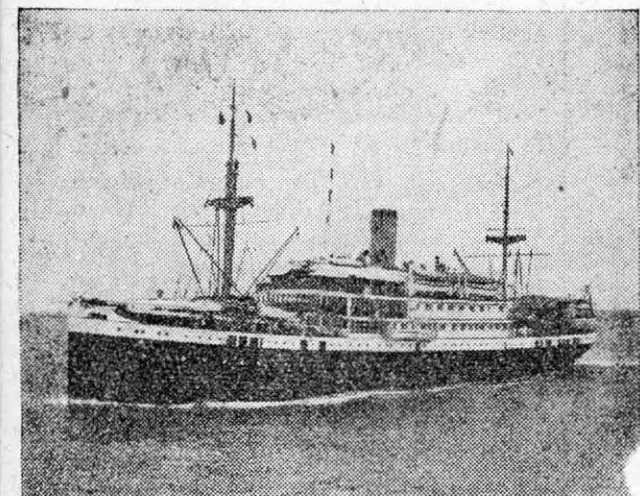
3) Nieuw-Guinea-vaarders! Met het m.s. *Waibalong* vertrokken op 24 December j.l. uit Tandjong Priok een driehonderd Indo-Europeanen om zich op Nieuw-Guinea's Noordkust te vestigen.

4) De *Both* verleende op 23 December j.l. assistentie bij het redden van de bemanning van een Mitchell bommenwerper, die in de nabijheid van Makassar in zee neerkwam.

5) Op 27 November j.l. herdacht de heer J. A. P. Jansen in Makassar het feit dat hij 25 jaar geleden in dienst trad bij onze maatschappij. De jubilaris tussen de bloemen.



3



4



5