

Staking voorkomen!

Door het bereiken van principiële overeenstemming over een aantal punten van een memorandum, dat kortgeleden door de „Paketaartbond” aan de directie van onze maatschappij is aangeboden, is de staking onder het walpersoneel, die op Zaterdag 1 April zou zijn begonnen, voorkomen. Over enkele punten van het memorandum zal nog verder worden onderhandeld.

De besprekingen —waaraan van de zijde van het bedrijf werd deelgenomen door directeur mr. De Koe en de chef P.Z. mr. Ter Braake, van de zijde van de „Paketaartbond” door de heren Pelger en Luluan en van de zijde van het Indonesische ministerie van arbeid door mr. Sutiksno— bereikten haar hoogtepunt op 30 en 31 Maart. Het volgende werd overeengekomen:

1. Alle inkomstenvermeerderingen welke voortspruiten uit de nieuwe loonregeling, zullen van kracht zijn van 1 Februari 1950 a.s.
2. Van alle basissalarissen tot een maximum van f 450.— per maand zal de eerste f 35.— met 100% worden verhoogd.
3. De inkomsten van het niet-ingedeelde personeel zullen in overeenstemming worden gebracht met het bepaalde onder sub 2.
4. Door de K.P.M. zal in Indonesië een pensioenfonds worden gesticht. Reeds bestaande onderstandsverplichtingen van de K.P.M. zullen door het te stichten pensioenfonds worden overgenomen. Het ligt in de opzet om dit fonds al dit jaar tot stand te brengen.
5. Voor het niet-ingedeelde personeel zal een jaarlijkse vacantieregeling worden ingevoerd.
6. Principieel is er geen bezwaar tegen dat bepaalde groepen van niet-ingedeeld personeel worden overgebracht naar het ingedeelde personeel.
7. Er zal worden gestreefd naar een zo groot mogelijke uniformiteit in de basissalarissen van het niet-ingedeelde personeel op de diverse vestigingen van de K.P.M. in Indonesië.
8. Over alle andere punten vermeld in het memorandum van de „Paketaartbond” zal zo spoedig mogelijk verder worden onderhandeld.
9. Als gevolg van de bereikte overeenstemming t.a.v. bovengenoemde punten zal de op 1 April 1950 aangekondigde staking onder het K.P.M.-walpersoneel geen doorgang vinden.

Promotie in een bedrijf

Procedure een delicaat probleem.
„Bedrijfsmasker” en bereikbare idealen

Voor de werknemer zowel als voor de werkgever vormt het promotievraagstuk een probleem, waarvan de oplossing aan vele kanten, positief zowel als negatief, diep ingrijpt in een bestaande toestand.

Van de werkgever eist zij een zeer rationele overweging van alle factoren met uitschakeling van iedere subjectieve instelling. Bij de werknemer overweegt de objectieve gevoelstoestand, zoals die door zijn verlangens, hoop en materiële omstandigheden wordt bepaald.

De promotie-procedure is één van die vele inter-relaties in het bedrijf, waarbij de belangen van leiding en werknemer —ieder vaak heel anders gericht— elkander schampen. Daarna kunnen zij, al naar de oplossing die aan het promotievraagstuk wordt gegeven lange tijd parallel lopen (tot heil van het bedrijf), dan wel heftig blijven botsen (ten nadele van het bedrijf).

Het is dus duidelijk, dat het voor het bedrijf noodzakelijk is om alle waarborgen te treffen, dat een promotiebeslissing —of zij nu in positieve of negatieve zin wordt genomen— inderdaad alléén die gunstige invloed op het bedrijf en de werknemer zal hebben, als men er van verwachtte.

Een uitgebreid onderzoek in de praktijk, in een eenvoudige statistiek gecompliceerd, wijst de wegen duidelijk aan, aldus drs. Groen in het tijdschrift voor de Interne Bedrijfsorganisatie.

Oorzaak falen

In de brochure „Dus U wilt hogerop”, vindt men n.l. de onderstaande statistiek, die het resultaat is van onderzoeken bij 76 Amerikaanse ondernemingen naar de oorzaken van het niet slagen van werknemers. Zij heeft alleen betrekking op administratief personeel. In de literatuur zijn echter eveneens vele onderzoeken bekend ten aanzien van andere personeelsgroepen.

Redenen ontslag of uitblijven promotie

Gemis aan speciale kennis van:	Meest algemene redenen voor ontslag	Tekortkomingen die promotie verhinderen
Stenografie	2.2%	3.2%
Machineschrijven	1.6%	2.4%
Engelse taal	1.6%	5.2%
Dictaphonie	1.3%	1.6%
Rekenen	1.3%	3 %
Kantoormachines . . . . .	.9%	2.2%
Boekhouden . . . . .	.6%	1.4%
Spelling . . . . .	.6%	2.7%
Schrijven	-.%	1.8%
	10.1%	23.5%

Karaktereigenschappen:

Onnauwkeurigheid	14.1%	7.9%
Gemis aan samenwerking	10.7%	6.7%
Luiheid	10.7%	6.7%
Absentie (niet wegens ziekte)	8.5%	3.7%
Oneerlijkheid	8.1%	1.2%
Belangstelling voor dingen buiten het werk	7.9%	5.6%
Afwezigheid van initiatief	7.6%	10.9%
Geen ambitie	7.2%	9.7%
Traagheid	6.7%	4.6%
Geen gevoel voor de zaak	2.5%	4.6%
Gemis aan beleefdheid	2.2%	3.3%
Onvoldoende verzorgde kleding	1.6%	3.4%
Zelfvoldaanheid . . . . .	.9%	4.4%
Onverantwoordelijkheid . . . . .	.3%	.8%
Geen aanpassingsvermogen . . . . .	.3%	1.4%
Absenties wegens ziekte	-.%	2.4%
	39.9%	76.5%

Wanneer men uitgaat van het principe, dat ontslag zowel als gebrek aan voor promotie geschikt personeel het bedrijf geld kost (de brochure berekent o.m. de gemiddelde kosten van het inwerken van een nieuwe employé na ontslag van een ongeschikte een bedrag van f 90.— tot f 575.— per employé een bedrag, dat men waarschijnlijk met een gelijk bedrag mag verhogen voor de onkosten, die de ongeschikte employé te voren het bedrijf berokkende), dan is het duidelijk, dat men inderdaad moet trachten een dam op te werpen tegenover de belangrijkste oorzaken van de redenen van ontslag en promotieverhinderen. Afgezien nog van het heel belangrijke sociale argument van de mogelijke vermindering van een employé in die tijd een andere

Vervolg: zie pag. 2

Vervolg: Promotie in een bedrijf

functie te hebben kunnen vervullen, die beter voor hem geschikt zou zijn geweest en hem dus meer plezier in zijn werk zou hebben verschaft.

Bekwaamheden en kennis

In de eerste plaats getuigt het natuurlijk van een wel zeer beperkte opvatting van zijn taak door de personeelchef (of wie dan het personeel voor het bedrijf uitkiest), wanneer hij personeel voor een bepaalde functie aanneemt zonder op de hoogte te zijn van het feit, of de bekwaamheden en kennis van de kandidaat in overeenstemming zijn met de eisen van de functie.

Dat wil zeggen: nimmer mogen sollicitanten voor een functie worden opgeroepen, wanneer niet te voren de inhoud en eisen van die functie behoorlijk zijn vastgelegd. Wanneer die eisen duidelijk en kritisch aan de sollicitant worden voorgelegd dan kan deze ook van zijn kant beoordelen, of hij voor de uitvoering van de taak geschikt is. Dan weet hij tenminste objectief (al zal dit meestal naderhand zijn subjectieve instelling weinig veranderen: wat men hoopt daar gelooft men zelf vaak aan), in hoeverre mislukking te wijten is aan

een zelfoverschatting van zijn begaafdheden, indien hij —bij gebleken mislukking— wordt ontslagen, of geen promotie kan maken.

Met andere woorden: functieanalyse van iedere functie in het bedrijf (liefst met een daarop aansluitende taakanalyse, want slechts dan kan precies worden vastgelegd, aan welke eisen de functionaris moet kunnen voldoen), is —liefst verricht vóór de functie wordt ingesteld— noodzakelijk.

De beoordeling van de aanwezigheid van de noodzakelijke bekwaamheden is weer een chapter op zichzelf en kan zeker niet geschieden door een eenvoudige vaardigheidsproef op het kantoor.

Karaktereigenschappen

De tweede, volgens de statistiek verreweg belangrijkste groep factoren, die de motieven voor ontslag of promotieverhindering vormden, zijn de karaktereigenschappen. Gebrek aan initiatief, aan ambitie, onnauwkeurigheid, gebrek aan samenwerkingsgeest en aan activiteit, blijken de voornaamste te zijn. Met de minder voorkomende motieven vormen zij tezamen een duidelijke omschrijving van het individuele- en sociale arbeidskarakter van de werknemer.

Dan mag naar aanleiding van deze opsomming, waarschijnlijk met zeer grote zekerheid worden betoogd, dat de enorme verliezen aan bedrijfskapitaal en arbeidsvreugde in al deze bedrijven op de —voor het bedrijf en werknemer— meest eenvoudige en veel minder kostbare manier hadden kunnen worden voorkomen.

Immers: iedere moderne psycholoog zal in zijn psychodiagnostisch rapport, waarin hij zijn advies inzake de geschiktheid van een kandidaat voor een bepaalde functie motiveert, met al deze eigenschappen rekening houden, in casu in zijn onderzoek hebben betrokken. En ondanks het percentage onjuiste prognoses, dat deze —betrekkelijke jonge— wetenschap nog moet stellen, blijkt in de praktijk haar advies in deze materie zo belangrijk en in het bijzonder ten aanzien van de formele ongeschiktheid zo betrouwbaar, dat het in het jaar 1949 niet meer mogelijk moest zijn, dat een dergelijke statistiek als hier is overgenomen, bestaat.

Geschiktheid te voren bekend

Immers: tevoren reeds kunnen dank zij het psychodiagnostisch rapport, het bedrijf en de kandidaat weten, in hoeverre de sollicitant —wat de genoemde

karaktereigenschappen betreft— voor de functie geschikt is en in het bedrijf past.

Het bedrijf zal er in de meeste gevallen dan de voorkeur aan geven, niemand aan te nemen, van wie het weet, dat het hem na enige tijd wegens ongeschiktheid moet ontslaan. Anderzijds weten beide partijen, dat promotiemogelijkheden uitgesloten zijn, wanneer de employé niet ten volle aan de gestelde eisen voldoet.

Slot in volgende nummer.

Naar kleiner formaat?

De huidige papiervoorraad van „de Uitlaat” strekt nog voor dit nummer en no. 7 van de 5e jaargang. Intussen heeft de redactie door bemiddeling van de directie der maatschappij een verzoek gericht tot de Indonesische equivalent van de vroegere papier-distributiecommissie. Hierbij werd dezerzijds voorgesteld om, gezien de huidige moeilijkheden der regering op het gebied van de papiervoorziening, het formaat van het orgaan tijdelijk te verkleinen, d.w.z. de afmeting van de pagina's. Verschillende andere periodieken, Indonesische- zowel als Nederlandse, zijn daartoe reeds overgegaan, o.m. „Wapenbroeders”. Het zetsel zal bij dit formaat niet meer over drie, doch over twee kolommen lopen. Van het papier, waarop ons orgaan in de nieuwe afmeting -tijdelijk- zou kunnen verschijnen, zijn nog voorraden aanwezig, die vermoedelijk zullen strekken tot de nieuwe bestellingen voor papier eind April in Indonesië zullen zijn gearriveerd.

De beslissing op dit verzoek berust uiteraard bij de papiercommissies en de redactie ziet vol vertrouwen het fiat dezer commissie tegemoet.

Seegers naar „Oceaan”

„Nu ik per 31 Maart 1950 de K.P.M. ga verlaten om als chef van de Civiele Dienst bij de Maatschappij „Oceaan” in dienst te treden, wil ik langs deze weg afscheid nemen van allen, met wie ik in de afgelopen 21 jaren, in Holland zowel als gedurende mijn verblijf in Indonesië contact heb gehad.

Aan de prettige samenwerking, met wal- zowel als varende personeel, waaruit vele vriendschapsbanden zijn ontstaan, zal ik steeds een aangename herinnering behouden.

Ik wens U allen „goede wacht en behouden vaart”.

J. C. Seegers.
Amsterdam, 11 Maart '50.

Dit is no. 6 - vijfde jaargang van
de Uitlaat

Personeels- en voorlichtingsorgaan
van de N.V. Koninklijke Paket-
vaart-Maatschappij.

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

Alle stukken, „De Uitlaat” be-
treffende, te adresseren:

Aan de Redactie van
„De Uitlaat”, p/a K.P.M.,
BATAVIA-C.

In dit nummer:

Staking voorkomen

De Great Eastern

Promotie in een bedrijf

De Krakatau-ramp

Opbouw Indonesische marine.

Great Eastern

Het wonderschip, dat alleen maar ongeluk had

De wereld is de laatste eeuw zo gewend geraakt aan technische wonderen, dat men de man, die op het ogenblik in alle ernst zou voorstellen een schip te bouwen van 1.000.000 bruto registerton, nog niet dadelijk in een krankzinnigengesticht zou opsluiten. Maar enig opzien zou zijn voorstel ook nu nog wel baren.

Toen echter ongeveer 100 jaar geleden de Engelsman Isambard Brunel een stoomschip van 22.500 ton wilde bouwen, verkeerde de Engelse scheepvaartwereld in de heftigste opschudding. Want het grootste schip van die dagen, de „Great Britain”, mat slechts 2800 ton en de mensen stonden in die tijd nog niet zo gelijkmoedig tegenover sensationele ondernemingen als dat nu het geval is.

Niemand was dan ook meer verrast dan Brunel, toen het geld voor de bouw van het reuzenschip, dat hij met het oog op de vaart naar Amerika de *Great Eastern* had gedoopt, bijeen kwam. Zelfs mensen, die van het begin af aan de mogelijkheid van het plan in twijfel hadden getrokken, schreven in. Verschillende grote scheepvaartmaatschappijen wilden zich bij voorbaat al verzekeren van een deel van de winsten, die deze nieuwe concurrent misschien in de wacht zou weten te slepen.

Niet zo vlot

Weldra werd met de bouw begonnen, maar de werkzaamheden wilden niet erg vlotten. Er waren tegenslagen, stagnaties, ongevallen en het ijzeren monster verslond geld. Tweehonderdduizend pond had Brunel berekend nodig te hebben, maar toen na enkele jaren zijn maatschappij failliet ging en het schip nog lang niet gereed was, waren er al zeshonderdduizend pond uitgegeven.

Enige bankondernemingen namen de failliete *Great Eastern*-maatschappij over en de bouw werd voortgezet. Op een Augustusdag in 1857 zou dan eindelijk de stapelloop plaats hebben. Het schip zou dwars te water gaan, een zeer riskante onderneming, die echter noodzakelijk was, omdat de Theems nu eenmaal niet genoeg ruimte bood voor een andere manier om het schip te water te laten. Duizenden en duizenden mensen waren van heinde en ver gekomen om het schouwspel gade te slaan. Maar zij moesten onverrichterzake huiswaarts keren, want het duurde tot November 1857 voor het schip te water ging en toen nog eens twee jaar later was het eindelijk ook van binnen geheel afgebouwd en gereed voor de eerste vaart.

Zes masten en vier schoorstenen

De *Great Eastern* mat van boeg tot achtersteven 210,25 m en had boven de raderkasten, die aan bak- en stuurboord waren aangebracht,

een breedte van 37 m. De dubbele huid bestond uit een menigte afzonderlijk, waterdichte cellen van 86 centimeter hoogte. Dertien waterdichte tussenschotten verhoogden bovendien de veiligheid bij lekkage of brand. Niet minder dan tien miljoen kilogram ijzer en staal waren verwerkt in de romp, die met drie miljoen klinknagels was aaneengeklonken. De waterverplaatsing bedroeg bij volle lading 28.500 ton, doch zonder ballast had het schip slechts een diepgang van zes meter.

Voor moderne opvattingen was de *Great Eastern* weinig bevallig, want aan „stroomlijnen” werd een eeuw geleden nog niet gedacht. De voorsteven rees recht uit het water op en was zeer scherp, de achtersteven echter een weinig gebogen. De zes masten konden tezamen 5400 vierkante meter zeil voeren. De grootste was zeventig meter hoog en aan de voet een meter dik. Maar bovendien verhieven zich op het dek nog vier schoorstenen, waarvan de twee voorste dienden voor de machine, die de beide schoepenraderen aandreef, de twee daarachterstaande voor de machine, die de schroef in beweging bracht.

De bouw van het schip, dat voor de begrippen van een eeuw geleden werkelijk monsterachtige afmetingen had, was intussen niet zonder incidenten verlopen, want bij verschillende ongelukken waren er reeds enige doden gevallen. Bij de stapelloop waren twee mensenlevens te betreuren geweest, de eerste vaart op de Theems was bijna een catastrofe geworden, doordat het reuzenschip op de oever dreigde te lopen. Op de dag van de maiden-trip ontplofte bovendien een waterkoelmantel van een der schoorstenen, waardoor tien stokers werden gewond. Toen de *Great Eastern* de haven van Portland binnenliep, woei de vlag halfstok. Drie der gewonden waren overleden en de scheepsbouwer Brunel, die de tocht had meegemaakt, had een

beroerte gekregen. Twee uren later overleed hij in het ziekenhuis.

Waar de verhalen vandaan kwamen, wist niemand, maar al spoedig werd verteld, dat op de *Great Eastern* een vloek rustte. Men verhaalde elkander van de vele ongelukken, die aan boord hadden plaats gevonden, van een arbeider, die per ongeluk in een der stoomkasten was ingeklonken, van een man, die ergens in de dubbele bodem was verdwenen en van meer dergelijke voortekens. Het gevolg was, dat, toen de eerste passagiersreis werd aangekondigd, het schip lang niet werd volgeboekt. Dat kwam natuurlijk ook, doordat de passage-prijzen veel te hoog waren gesteld. Vijftien pond voor de eerste klasse en acht pond voor tussendeckspassagiers waren voor die tijd zeer hoge bedragen.

Het ene ongeluk na het andere

De eerste transatlantische reis werd al evenmin een succes. De snelheid van het schip viel tegen. Inplaats van de verwachte twintig knopen, liep het er maar veertien en bovendien bleek de „*Great Eastern*” op de lange deining van de Atlantische Oceaan vreselijk te slingeren, zodat verschillende passagiers en leden van de bemanning min of meer ernstig werden gewond. Tenslotte bleek kapitein Harrison bij aankomst in New York verdwenen. Men zocht een halve dag met man en macht, voor er iemand van boord mocht, maar de kapitein was en bleef weg. Bij het slopen van het schip, dertig jaar later, vond men ergens in de dubbele bodem een skelet, maar het is nimmer uitgemaakt, of dit de kapitein was dan wel de ingeklonken arbeider over wie zoveel verhalen de ronde hadden gedaan.

Al deze gebeurtenissen deden de reputatie van het schip weinig goed en hoe belust de Amerikanen ook waren om er een reis mee te maken, de angst voor het spookschip weerhield hen tenslotte toch.

De terugreis naar Engeland verliep ook al ongelukkig. Het schip slingerde zo hevig, dat alles dooreen werd geschud en niemand zijn leven veilig was. De verontwaardigde passagiers, waarvan er twee ernstig en dertien licht waren gewond, dienden verschillende eisen tot schadevergoeding in en strooiden zoveel praatjes rond over het schip, dat de animo voor passage nog meer afnam.

Gestrand

De tweede reis naar New York, in Maart 1861, eindigde met een stranding in de buurt van Bar Harbour. Kapitein slot: zie pag. 12

Kapt. Joon overleefde met Loudon Krakatau-uitbarsting

Hiermede vervolgen wij het relaas uit het „Algemeen Handelsblad”, waarvan wij in het vorige nummer het eerste deel publiceerden. Dit is het verhaal van hetgeen er gebeurde met het K.P.M.-schip Loudon.

*

Wat op zee werd waargenomen

Een ander verhaal van een ooggetuige nu: een opstel, in 1883 geschreven door de echtgenote van de kapitein der „Loudon”, een stomer der K.P.M. Het persoonlijke, niet officiële karakter van dit inderdaad zeldzame relaas — door een lezer destijds ter hand gesteld aan de redactie van het „Nieuws van den Dag v. N.-I.” — geeft er een eigenaardige charme aan en maakt het ook uit een historisch oogpunt tot een waardevol getuigenis.

„De 26e Aug. 1883 vertrok de stomer Loudon, gezagvoerder de heer Lindeman, des morgens van de rede van Batavia met bestemming Kroë, Benkoelen, Padang en Atjeh.

Des middags te drie uur werd te Anjer geankerd.

Het was prachtig weer.

De wit gepleisterde huizen van Anjer schitterden in het zonlicht. Op de achtergrond verhief zich het gebergte, terwijl de diep-blauwe zee het strand bespoelde. De Nederlandse driekleur wapperde vrolijk van het erf van de assistent-resident.

Het was de laatste dag van het lieve stadje.

Toen de koelies aan boord waren, werd koers gezet naar de Lampong-baai, langs Dwars-in-de-Weg en Varkenshoek. Uit de vulkaan steeg voortdurend een zwarte, hoge rook-kolom, welke naar boven in een wolk overging, zoals wij duidelijk konden zien, ofschoon wij ver van het eiland verwijderd waren. Ook viel aanhoudend as neer.

Des avonds te zeven uur waren wij op de rede van Telok-Betong. Hier werd geankerd, waarna de duisternis spoedig inviel.

De Loudon seinde naar de wal om een sloep, teneinde de passagiers aan wal te kunnen zetten, maar niets kwam, geen sloep en geen laadprauw.

Het havenlicht brandde. Toch scheen er iets bijzonders te zijn gebeurd, want

nu en dan werden in de nacht alarmseinen vernomen van de op de rede liggende prauwen. De dichte asregen was inmiddels veranderd in een neerslag van puimsteen.

Zo werd de nacht doorgebracht, toen in de vroege morgen Telok-Betong in het ochtendgloren zich aan onze blik voordeed.

Het machtige water had hier reeds gedurende de nacht flink huis gehouden en de gouvernements-stomer Berouw was in de nacht door de woelige zee op strand gezet.

Plotseling kwam, ongeveer te zeven uur des morgens, een reusachtige golf uit zee opzetten, welke wij van boord uit als een geweldige voortstuwende muur zagen aankomen. De Loudon kon nog opstomen, zodat de golf het schip slechts langsscheeps kon raken.

Nog één ogenblik en daar had zij ons bereikt. Ons schip maakte een ontzettende duikeling, doch op hetzelfde moment was de vloedgolf ons voorbij en de Loudon was gered.

Wij zagen de ontzettende waterval Telok-Betong naderen en het land oplopen.

Hierna kwamen nog drie geweldige vloedgolven aandonderen, welke, door niets gestuit, Telok-Betong voor onze ogen verwoestten.

Men zag de vuurtoren afknappen en de huizen onder de kracht van het aanstormende water verdwijnen.

De gouvernementsstomer Berouw werd opgenomen en de wal op geslingerd, waar het vaartuig bleef zitten — van ons schip af gezien — ter hoogte van de klapperbomen.

Alles was zee geworden, waar even te voren het vriendelijke Telok-Betong nog voor onze ogen lag uitgestrekt.

Het schouwspel is moeilijk te beschrijven.

Alles geschiedde zó onverwacht, zó plotseling, de verwoesting ging zó snel in haar werk, dat men zich in de angst geen rekenschap kon geven van wat er eigenlijk geschiedde.

Duizenden en duizenden waren in een ondeelbaar ogenblik omgekomen en een verwoesting zonder weerga was aangericht.

De gezagvoerder van de Loudon besloot naar Anjer terug te keren en daar rapport uit te brengen van de geweldige ramp, daar ook het telegraaf-

kantoor te Telok-Betong verwoest was en er dus niet naar Java kon worden geseind. Bovendien vermoedde hij, dat ook de kabel, welke van Telok-Betong naar Anjer loopt, was vernield.

Wij stoomden de Lampong-baai uit en waren spoedig weer in volle zee. Wij zouden echter nog meer van de geweldige natuurramp ondervinden.

Het werd, ofschoon vroeg in de morgen, hoe langer hoe donkerder en tegen tien uur heerste volslagen duisternis.

Meestal, zelfs in een donkere nacht, kan men nog wel iets onderscheiden, een lichtstreep of een wit voorwerp, doch hier heerste zulk een absolute afwezigheid van iets wat lichtgevend was, dat men in werkelijkheid geen hand voor ogen kon zien.

De zon kon hoger en hoger klimmen, doch geen harer stralen drong tot ons door.....

Deze duisternis hield achttien uren aan, gedurende welke tijd een dichte regen van modder viel, welke het dek met een laag van een halve meter bedekte. De vuile modder drong ons in de oren, mond en neus en bemoeilijkte het ademen.

Doch nog door vele andere omstandigheden kon men merken, dat de gehele natuur in de war was.

De zee was zeer onstuimig. Een hevige wind, welke tot een vliegende orkaan aangroeide, was opgestoken en een reeks van zeebevingen en vloedgolven bedreigden het schip. Sommige van de vloedgolven kreeg de Loudon dwarsscheeps te verduren. Het schip werd dan zodanig op zijde geslingerd, dat een ieder ondergang vreesde. Alles werd van dek gesleurd. Verder sloeg tot zeven malen toe de bliksem in de mast.

Tussen de zeebevingen door was er een korte periode van absolute stilte. Niets bewoog en deze ontzettende, drukkende stilte was nog onrustwekkender dan wanneer de ontketende natuur aan het werk is.

Eindelijk, in de nacht van de 28e zag men enig licht! Met hoeveel vreugde en dankbaarheid werden die eerste bleke manestrallen begroet door de opvarenden. Tegen een uur of vier in de nacht zagen wij het wel-doende licht door de wolken gluren.

De drukking van de dampkring minderde en men kon langzamerhand alles weer onderscheiden. Er viel nog puimsteen en as, maar wij hadden tenminste licht.

De Sumatra-wal was nog dichtbij; hoe treurig echter was de aanblik van de oever, waar vroeger alles leven en kleur was geweest.

OVERPLAATSING

Lange, slapeloze nachten zijn mijn deel geweest. De kwellende gedachte, dat ik Jodocus door mijn onheuse optreden voor het slechtgevormde hoofd had gestoten, bezorgde mij een dosis bittere wroeging, die mij des nachts vertwijfeld deed rondwoelen onder mijn op vele plaatsen gescheurde klamboe. Ik ben een edel mens en daarom besloot ik om hem in zijn rommelige kamer te bezoeken, teneinde hem mijn excuses zonder mededogen in het gezicht te slingeren. Ik trof hem, enigszins Schiedams beïnvloed, voor zijn tafel, terwijl hij op onhandige wijze bezig was een soort brief te schrijven. Wat mij trof, was, dat hij net als een gewoon mens schreef: van bakboord naar stuurboord.

„Jodocus”, sprak ik vroom, „sorry voor laatst”.

Hij keek me wazig aan en scheen me, als gewoonlijk, niet te begrijpen.

„Ga zitten”, zei hij onwillig, „pak een neutje. Pak er twee of pak je weg. Ik heb er al vele in het begerige keelgat geworpen, want ik verkeer sinds kort in een geestelijke depressie.” Hij boog zijn boles en snikte.

„Dat doet me plezier”, sprak ik vertederd „hef je hoofd en vertel mij, wat er aan schort. Lucht je hart eens. Dat is wel nodig, want het ruikt nogal muf”.

„Ik gevoel mij gelijk de heer Fuchs”, jammerde hij, „die tot Amerikaan genaturaliseerde Brit van Duitse afkomst, die zijn bommetje wel weet, maar uit de atomenschool heeft geklapt. Ik heb een hekel aan tot Amerikaan genaturaliseerde Britten van Duitse afkomst”.

„Terzake, Plotseling”, vond ik. „Juist”, bekende hij. „Terzake. Niet afdwalen tot onbenulligheden. Ik heb”, vervolgde hij en er klonk leed in zijn stem, „eveneens verraad gepleegd. Mijn zeemansbloed heb ik verraden”. Nu griende Plotseling plotseling uit volle borst, terwijl hij zich vertwijfeld aan de schaarse haren rukte.

„Emmer, beste vriend van voor de oorlog, eensklaps gevoel ik mij niet meer door de zee geroepen. Het doet mij leed, maar ik schei er uit met varen. Ik wil niet langer tot de intellectuelen behoren. Walslurp wil ik worden”.

„Maar Jokie, zonderling rund”, weende ik thans ook, „zeg mij, is dit alles waar? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?”.

„Zie deze brief, gericht aan Peezet, doorslagen aan mijn gezagvoerder,

mijn geliefde en de akeela van mijn oude padvinderverseniging. In dit schrijven verzoek ik om overplaatsing naar de gelederen der minder-begaafden”.

Doch thans ontwaakte in mij de drang naar zelfbehoud. „Jodocus”, beet ik hem toe, „bespaar mij dit leed. Denk aan de gigantische stompen, die ik reeds eerder op je mismaakte giechel plaats-te. Niet dan over mijn lijk zal jij mijn collega worden. Je zult als employé een wanbegrip vormen. Een primitieve kantoorbediende haat blaast je deze duivelse gedachten in. Jouw beperkte verstandelijke vermogens.....”.

Ik zweeg. Jodocus kwam recht over de tafel op mij afzweven en wilde mij met een onkundige stoot buiten gevecht

stellen. Ik doorzag echter zijn gemene opzet. Bovendien ben ik veel vlugger en sterker dan hij. Toen ik dan ook weer bij kwam en hij me om genade smeekte, sloeg ik hem nogmaals neer. Ten tweede male bij kennis gekomen schonk ik hem uit mezelf genade en wij dronken Bols op mijn gezondheid.

Wij hebben nog lang en breed gepraat over het domme plan-Plotseling. Ik heb getracht hem tot betere gedachten te brengen, met geweld, scheldwoorden, geweën, geld en bier. Niets hielp. Zijn geest bleef, ondanks alle Bols, vaardig en hij weigerde abrupt.

Thans loop ik met moordplannen rond. Ik ben voornemens de heer Plotseling in het donker op te wachten en, in samenwerking met een twintigtal forse collega's, te vernielen. Want bang ben ik helemaal niet.

Ik zal hem. Wee Plotseling.

K.P. Emmer

DE SPORTVERENIGING ROEPT U!

Het artikel in „de Uitlaat” van 15 Februari j.l. inspireerde J. Acé als volgt:

*

Komt, achterblijvers, weest verstandig!
Ga meedoen met de S. V. P.!

De sport is er om ons te sterken
en daarom doen wij allen mee!
Schrijft nu maar in voor alle sporten
en oefent ijd'rig ied're dag.
Gaat gauw Uw contributie storten
en dan direct maar aan de slag!

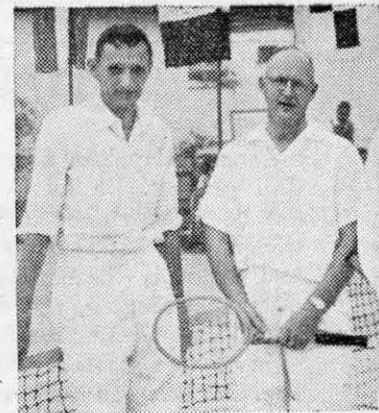
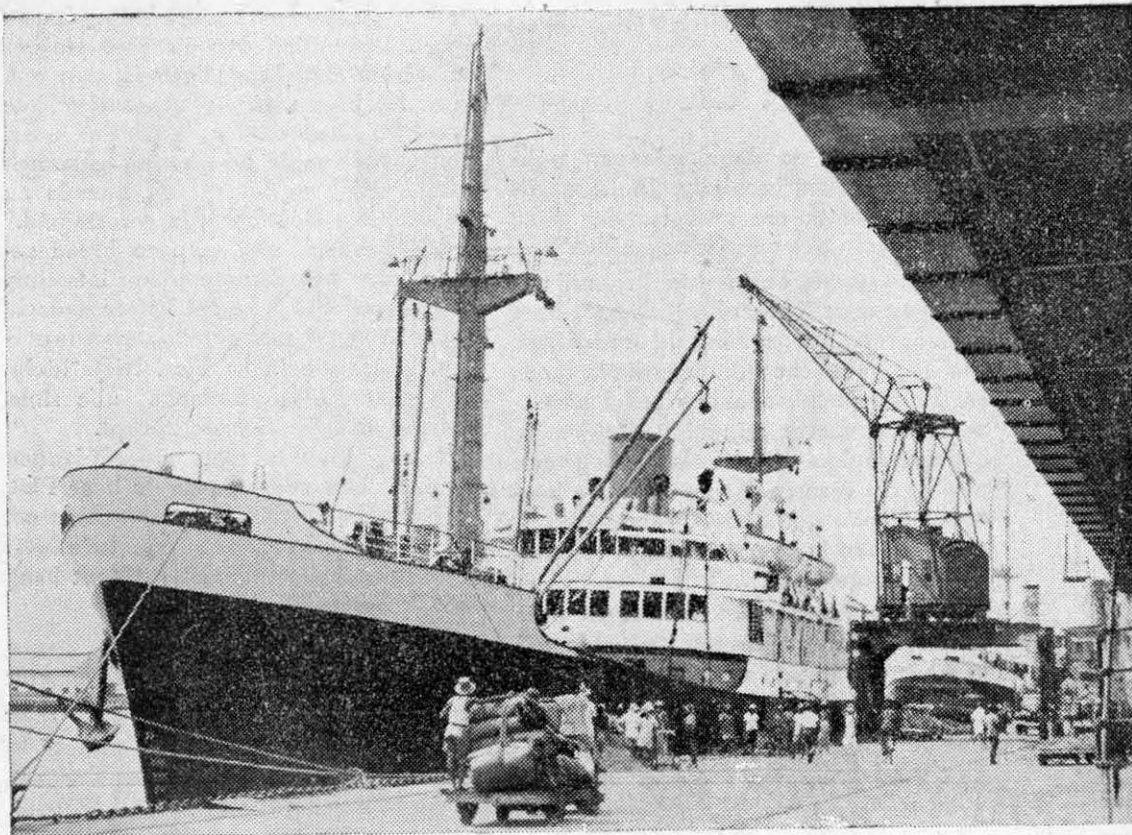
Van acht tot negen wordt getennisd,
daarna een uur het zwembad in.
Het is dan tien, dus tijd voor koffie,
na dit stoer-ingezet begin.
Dan gaan we nog wat cricket spelen
en rusten wij een uurtje uit.
Zo langzaam aan is 't tegen twaalfen;
dan nuttigen we heerlijk fruit.

We gaan nu opgewekt kantoorwaarts,
daar wacht ons weer een nieuwe taak.
Het feu-sacré is niet verdwenen,
er is nog heel wat in de maak.
De „hoge druk”, sportieve gastvrouw,
noodt ons reeds in de grote zaal.
We zetten ons aan lange tafels
voor een wel zeer voortreff'lijk maal.

We gaan dan tevens overleggen,
wat voor de middag ons nog past:
het voetbalveld zal het wel worden,
misschien bij anderen te gast!
Maar ook kan het wel eens gebeuren,
dat wij —in uiterst goeie bui—
naar Priok gaan, om daar te zeilen:
tenslotte zijn we scheepvaartlui.....

De autobussen staan te wachten,
we rijden allemaal weer mee.
In de meest opgewekte stemming
genieten we eerst saam de thee.
En als het dan loopt tegen vijven,
dan gaat de hele sport aan kant.
We snellen allen huiswaarts henen,
door sport gestaald en zonverbrand.

En zij, die 's avonds ook nog werken,
—gedreven door het heilig vuur—
die kunnen wat muziek nabootsen,
tot aan het middernacht'lijk uur.
Men kan ook schaken, debatteren,
of voordragen met traan of lach.
Ik moet u echter nog vertellen:
zo gaan we sporten, ied're dag!



1



6

Bij de

1) Het laatste schip der Si-klasse, het m.s. *Sibigo* arriveerde 29 Maart j.l. op zijn maidentrip uit Nederland te Tandjong Priok.

2) Bij de op 26 Maart j.l. gehouden tenniswedstrijden tussen de S.M.N. en de K.P.M. in Djakarta, toonden twee leden der directie zich enthousiaste medespelers. V.l.n.r. Hr. H. Harinck, mr. D.F. de Koe, Hr. J. Oderkerk (S.M.N.) en Jhr. M.F. van Lennep (S.M.N.).

3) Een moment uit een van de andere wedstrijden, die op de nieuwe baan van het Logeergebouw aan de Molenvliet werden gespeeld. Empl. J.J. Moerman (DV/HK) in actie.

4) Op 1 Maart j.l. vierde beampte N. van Joost van de Technische Dienst te Belawan zijn 25-jarig jubileum. Bij deze gelegen-

heid vond een gezellige instuif plaats, waarbij deze noemen.

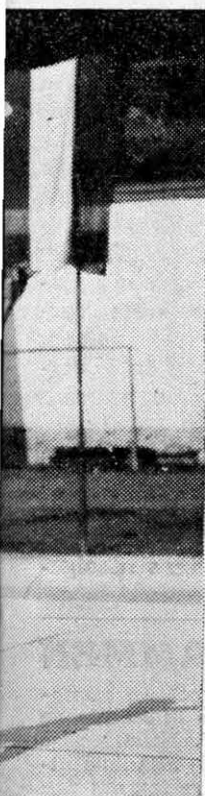
5) Enkele maanden geleden gaf de maatschappij het bouwen van een viertal motorvrachtschepen be- vervoer van ondernemingsproducten over de grote 1 matra's Oostkust naar Belawan Deli. Het eerste de scheepjes zal vermoedelijk in Augustus a.s. worden

6) Het huisvestingsprobleem in Djakarta werd K.P.M.-ers op ideale wijze opgelost. De nieuwe K in Djakarta's satellietstad Kebajoran zijn op en voltooid en werden op 30 Maart j.l. door K.P.M.-en betrokken.



3

OVERZICHT IN BEELD

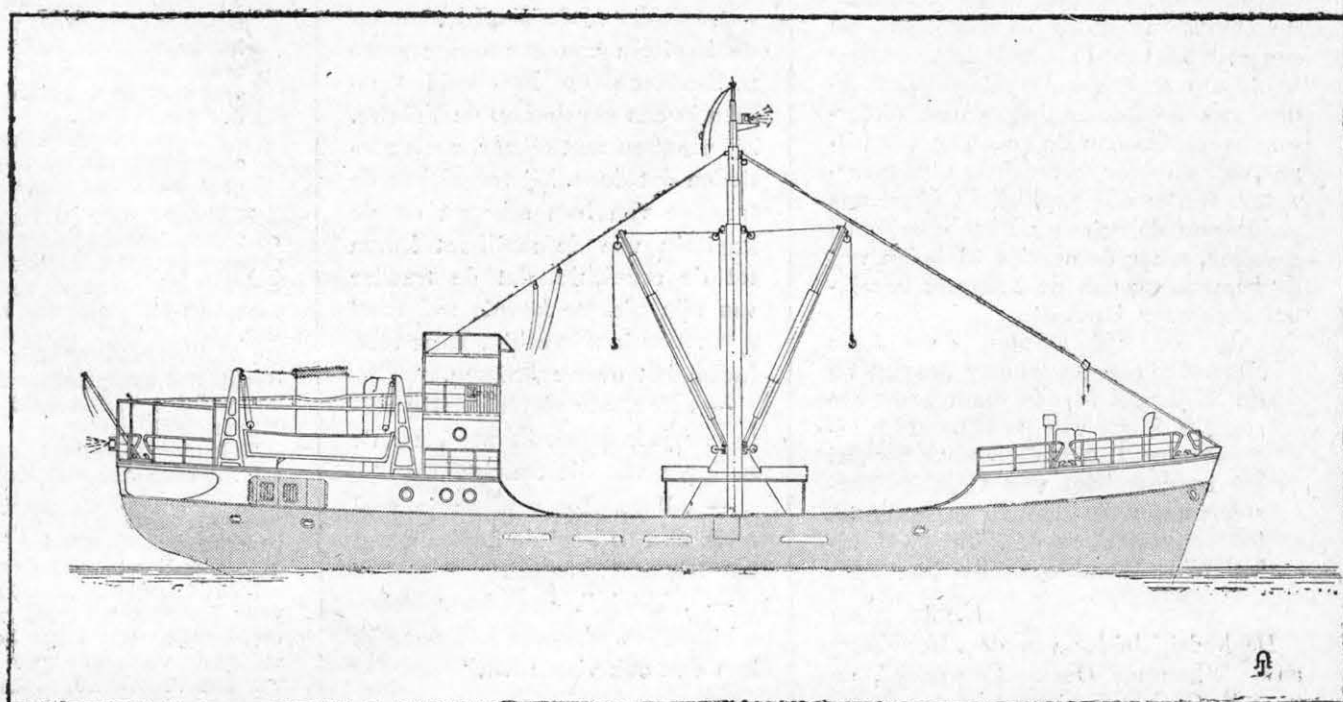


to's:

o werd ge-

dracht tot
d voor het
en van Su-
oenggei —
eleverd.

oor enkele
-woningen
details na
hun gezin-



DE RACE OM DE

„TREVESSA-TROPHEE”

Sloepen van „Ruys” en „Valerius” dongen mee

In Hongkong heeft elk jaar een wedstrijd plaats tussen de sloepen van de binnenliggende koopvaardij-schepen met als prijs een wisseltrofee, de „Trevesa Trophy”. De oorsprong van deze wedstrijd gaat terug tot het jaar 1924, toen een traject, afgelegd door twee reddingsboten van het Britse s.s. *Trevesa*, in scheepvaartkringen over de gehele wereld groot opzien baarde.

De „race”

Het s.s. *Trevesa*, met een lading ijzererts en concentraten aan boord, was op weg van Australië naar Engeland, toen het schip op 1200 mijl afstand van Freemantle door een zware storm werd overvallen en in grote moeilijkheden kwam. Alles werd in het werk gesteld om het schip te redden, maar het mocht niet baten. De kapitein van het schip, Cecil Forster, moest uiteindelijk toch de zware beslissing nemen en gaf opdracht om de sloepen te strijken. Met grote moeite tengevolge van de hoge zeeën konden de reddingsboten weg komen.

Captain Forster zelf zat in sloep no. 1 met de hoofdwerktuigkunde en een deel van de bemanning, terwijl de eerste stuurman en de rest van de bemanning in sloep no. 3 hadden plaatsgenomen. De dappere gezagvoerder zette koers naar het eiland Rodriguez — een afstand van 1556 mijl — die hij in 22 dagen en 19 uur na het verlaten van het zinkende s.s. *Trevesa* aflegde. De eerste stuurman landde in Mauritius, na een afstand van 1747 mijl in 24 dagen en 20 uur te hebben afgelegd. Tien leden van de bemanning waren onderweg overleden aan de gevolgen van uitputting, of door het drinken van zee-water. De tweede werktuigkundige was gedurende de reis 's nachts overboord gevallen, maar de overige 33 leden van de bemanning van de *Trevesa* bereikten behouden land.

In die tijd werden deze twee sloepenreizen de langste geacht, na de 3500 mijl in een open boot, die captain Bligh van de *Bounty* aflegde van Tongataboo naar Timor. De reddingsboot van Captain Forster werd naar Londen gestuurd en tentoongesteld op de „Empire Exhibition” te Wembley in het jaar 1924.

De trophee

De bedrijfsleider van de „Hongkong and Whampoa Dock Company”, de heer E. Cock, voorzitter van de „Royal

Hongkong Yacht Club”, was zo onder de indruk gekomen van dit staaltje zeemanschap van kapitein Forster, zijn officieren en zijn bemanning, dat hij de club een zilveren model van de sloep van de *Trevesa* — compleet met met zeilen, tuig en riemen — aanbood. Om deze trofee moest — zo besloot de schenker — worden gestreden. Standaard-reddingsboten, waarmee koopvaardij-schepen zijn uitgerust, zijn de enige, die aan de wedstrijd mogen deelnemen en zeilen zowel als riemen mogen worden gebruikt om de 3½ mijl lange baan af te leggen van de „Channel Rocks”, om de „Kowloon Rock” over de haven naar de finish bij de Club.

Elk jaar — en soms tweemaal — wordt de race om „Trevesa Trophy” door de „Royal Hongkong Yacht Club” georganiseerd. Europeanen, Chinezen en bemanningen van alle mogelijke nationaliteiten, hebben het model gewonnen, aangezien elk schip, dat in Hongkong binnenligt, kan inschrijven.

Nederlanders actieve deelnemers

Na de oorlog, in 1946, werd het zilveren model teruggevonden op het terrein van de Club, waar de Chinese bootsman het had weten te begraven.

Op de 1e Kerstdag 1946 werd voor de eerste maal sinds de oorlog de wedstrijd gehouden en 11 sloepen hadden ingeschreven. Een bemanning bestaande uit Laskaren van het s.s. *Empire Witham* van de „Indo-China S.N. Co. Ltd.” won die eerste naoorlogse race, terwijl in het jaar daarop een boot van de Blue Funnel Line, de *Anchises*, met een Engelse crew de eerste plaats wist te bezetten. In 1948 was het nogmaals een schip van de „Indo-China S.N. Co. Ltd.”, dat — ditmaal met een sloep van de *Hinsang* — won en in 1949 werd het model door een Maltese bemanning van het Britse hospitaalschip *Maine* gewonnen tegen een recordaantal deelnemers.

De Nederlandse bemanningen van de schepen van de „Royal Inter-Ocean Lines” (de K.J.C.P.L.) zijn sterke mededingers geweest in deze races. De organisatoren van de race vertrouwen er echter op, dat elk jaar een groter aantal sloepen uit alle delen van de wereld zal deelnemen aan de „Trevesa Trophy Race”. De club heeft onlangs plaquettes met inscriptie laten vervaardigen voor elke winnende sloep, aangezien het model zelf in Hongkong moet blijven bij de agenten van het winnende schip.

Van de zijde der „Royal Inter-Ocean Lines” (K. J. C. P. L.) werd aan de 1949-race door twee sloepen van het m.s. *Ruys* en 2 sloepen van het s.s. *Valerius* deelgenomen.

Bladvulling

Deze zomer zaten een schipper van een der IJmuider trawlers en de kapitein van een onzer grote mailschepen op Indonesië tezamen in een pension op de Veluwe. Zij praatten met elkaar, zoals zee-lieden dat doen. Zij vergeleken de tonnages van hun schepen en de kapitein van de mailboot kwam tot de conclusie, dat de trawler van zijn nieuwe kennis wel rond kon varen in zijn schip. Maar toen kwam het over salarissen.

— „Nou, een vierentwintig mille per jaar maak ik wel”, zei de schipper van die trawler.

— „Man, dan verdient je veel meer dan ik”, zei de kapitein van het trotse zeekasteel.

— „Allicht”, was des trawlerschippers wederwoord, „maar ik kan dan ook vissen.....”

RADIOTELEGRAMMEN

Als gevolg van de recente monetaire maatregelen van de Indonesische Regering, heeft de N.V. Nederlandse Telegraaf Maatschappij „Radio-Holland” zich genoodzaakt gezien om van 13 Maart j.l. af de betaling van de buitenlandse telegrammen slechts te accepteren in vreemde valuta of in Nederlands geld.

Zij seinde deze beslissing aan alle schepen, waar tot nog toe Indonesisch geld werd aangenomen.

Blijkens deze beslissing kan betaling ook geschieden met in Nederland verzilverbare betaalorders. Indonesische boordcrediet-brieven zijn derhalve voor betaling van buitenlandse telegrammen geldig.

„Radio-Holland” heeft voorts meegedeeld, dat zo spoedig mogelijk een koers zal worden vastgesteld voor betaling in Indonesisch geld.

Telegramkosten naar het buitenland en via buitenlandse stations worden internationaal verrekend en de telegrafist van een „Radio-Holland”-station treedt in deze dus op als kassier voor de naar buitenland verschuldigde telegramkosten.

Alléén indien „Radio-Holland” daarvoor Indonesisch geld ontvangt, waarmee tegen een vaste koers de aan buitenland verschuldigde kosten kunnen worden verrekend, kan betaling in dat geld door haar worden aanvaard.

Hoofdempl. L. van Dam, ex chef buitendienst te Belawan, vertrok op 16 Maart j.l. met de *Plancius* naar Djakarta. De heer van Dam is benoemd tot agent Pontianak.

Hoofdempl. H. H. Hulsman, agent der maatschappij te Buleleng, vertrok op 17 Maart j.l. met de *Tasman* naar Djakarta. Hoofdempl. N. W. Winter van het agentschap Makassar vertrok op 12 Maart j.l. naar Buleleng om aldaar tijdelijk de plaats van de heer Hulsman in verband met zijn ziekte, in te nemen.

Empl. R. T. Atmadinata van de afdeling Cml/H.K. vertrok op 10 Maart j.l. per *Reyniersz* naar het agentschap Cheribon.

Met het m.s. *Van Riebeeck* arriveerde op 15 Maart j.l. empl. J.A. Helfrich die werd overgeplaatst van het agentschap Singapore naar het agentschap Tandjong Priok.

Op 13 Maart j.l. trad de nieuw aangenomen empl. E.W. Sluiman in dienst der maatschappij; hij werd geplaatst op de afdeling VRV/HK. Op 6 Maart j.l. trad de heer R.A. Smith als empl. in dienst der maatschappij en werd op de afdeling V.Z./HK geplaatst.

Hoofdempl. C.L. de Vries, oud-agent te Singkawang, vertrok op 12 Maart j.l. met het vliegtuig naar Sorong om aldaar als agent der maatschappij op te treden.

Beambte-instrumentmaker Tjoa Koewi Dji van het Nautisch Instituut te Tandjong Priok werd met ingang van 1 Maart j.l. eervol ontslag verleend, onder toekenning van pensioen.

Hoofdwtk. A.M. Hilgartner arriveerde te Djakarta op 19 Februari j.l. na in Nederland zijn E.V. te hebben doorgebracht.

Op 7 Maart j.l. keerde 3e wtk. J. Schuiling van zijn gezinsscheidingsverlof uit Sydney per vliegtuig in Djakarta terug.

k. p. m. - Journaal

4e wtk. B.G.L. van Os keerde op 16 Maart j.l. uit Nederland in Djakarta terug van een privé-verlof.

De 2e wtkn. A.L. Goosens en O.W. Brauer alsmede de 3e wtk. D. Hendriks slaagden in Holland resp. op 13, 17 en 20 Maart j.l. voor het diploma B-practisch.

In Djakarta werd op 5 Maart j.l. 5e wtk. R.L. Kreeuseler nieuw aangenomen.

Gezagvoerder M.C. Motta keerde op 12 Maart j.l. met de *Constellation* van gezinsscheidingsverlof uit Nederland in Indonesie terug.

Met de *Willem Ruys*, die op 28 Maart j.l. uit Nederland in Tandjong Priok ar-

Aanboord bevonden zich eveneens Mevr. H. Bolmann-Schoolderman (echtgenote van gezagvoerder Th. E. E. Bolman) en Mevr. W.S.H.v. d. Worp-Ouweneel, echtgenote van 2e stm. v.d. Worp.

◇ Het m.s. *Grote Beer* vertrok op 21 Maart j.l. Hoofdempl. H. van Someren Grève met ziekteverlof naar Nederland.

2e stuurman G.W. Zwarts arriveerde op 21 Maart j.l. te Djakarta per *Constellation* ex gezinsscheidingsverlof in Nederland.

Met het m.s. *Mataram* dat op 24 Maart j.l. te Tandjong Priok uit Nederland arriveerde, kwamen een aan-

JUBILARIS in april

30 April:

G. N. O. Hobma

Gezagvoerder

E.V.

riveerde, reisden de volgende K.P.M.-ers en/of familie leden: Gezagvoerder der kustvaartuigen G.P.W. Lijbers (gedebatteerd te Singapore), 1e stm. A. Penny met echtgenote en kind, 4e stm. C. Hoevenaars, de 5e wtk. J. Winter, Hoofdempl. C.G. van Houten, (die in Singapore debarkeerde), empl. F.E. Samson, en de nieuw uitgezonden employés Mr. D. Jongejan en H.J. Jansen. Voorts arriveerden met de *Willem Ruys* in het kader van de gezinshereniging: Mevr. M.H.W. Westerkamp-v.d. Pol (echtgenote 3e stm. J.M. Westerkamp) Mevr. A. A. Moningka-Teunissen met zoontje (echtgenote Hoofdcl. I M. Moningka), Mevr. J.W. v. Scheyen-v.d. Kuyl met kind (echtgenote empl. J.A. v. Scheyen), Mevr. E.C.M. Berkholt-Herschlob (echtgenote empl. J.C. Berkholt) en Mevr. Ch. C.M. Laaper-Sikking (echtgenote empl. G.M.J. Laaper).

tal 5e wtkn. voor de maatschappij uit. Het zijn J. v.d. Linden en P.A. Stoop van de K.P.M.-opleiding en J. den Rooyen die van buitenaf werd aangenomen.

Op 24 Maart j.l. keerde 2e wtk. J. Weelink in Indonesie terug van gezinsscheidingsverlof.

Op 13 Maart j.l. werd aan boord van het m.s. *Bandjermasin* met een gezellig samenzijn en een lunch het 25-jarig dienstjubileum gevierd van hoofdwerktuigkundige C. Hondsmark. Behalve de état major van de *Bandjermasin* was ook die van het binnenliggende m.s. *Paloh* aanwezig alsmede het hogere personeel van het K.P.M.-agentschap te Bandjermasin, waar de *Bandjermasin* lag.

De jubilaris werd door de gezagvoerder toegesproken en hem werd het schrijven van de directie, het gouden horloge en de enveloppe

met inhoud door agent Mitchell overhandigd.

◇ Het laatste schip der Sibiklasse, het m.s. *Sibigo* arriveerde op 29 Maart j.l. te Tandjong Priok op zijn maidenreis uit Nederland. Het schip, dat onder commando van gezagvoerder F.M.F. Neomagus de reis volbracht, had de volgende leden van het nautisch en technisch personeel aan boord: 1e stm. J. van Dam, 2e stm. J. Schaap, 3e stm. J. Noë en de 4e stln. A.S. Horrel en H.J. Brons, (beiden nieuw aangenomen) W.L.M. van Troost en G.E. Bod (beiden ex-opleiding). De technische staf van de *Sibigo* bestond uit Hoofdwtk. J.P.G. Nounens, de 2e wtkn. A. Sok, B. Sjouw en A.L. Goossens, en de 5e wtkn. H.A. Burman en M.C.A. Cappelle, die nieuw werd aangenomen ex-opleiding. De eveneens nieuw aangenomen employé H. van Overhagen fungeerde aan boord van de *Sibigo* als adj. administrateur.

Met deze laatste aanwinst reisden eveneens Mevr. J. Sok-van Ringen en drie kinderen, (echtgenote van 2e wtk. A. Sok) Mevr. L. Sjouw-de Kramer met twee kinderen (echtgenote van 2e wtk. B. Sjouw) en Mevr. J. Goossens-v. Deinsse met twee kinderen (echtgenote van 2e wtk. A.L. Goossens).

◇ Maandagmorgen 20 Maart j.l. vond aan boord van het s.s. *Both*, in de K.P.M. haven te Makassar in een korte plechtigheid de aanbidding plaats van een foto, waarop de Mitchell B-25 van de Militaire Luchtvaart, welke in de nacht van 22 December j.l. in zee stortte, staat afgebeeld. Men zal zich herinneren, dat de vijf overlevenden van dit ongeluk destijds door de toevallig passerende *Both* onzer maatschappij werden gered. Een vijftigtal belangstellenden woonde de overhandiging van het aandenken bij.

Indonesische zeestrijdkrachten geleidelijk opgebouwd

De taak der K.P.M. in Indonesië

De souvereiniteit over Indonesië is overgedragen, geheel en onvoorwaardelijk. Men kan het hiermede eens zijn of niet, onvruchtbaar, zelfs schadelijk voor het landsbelang, is het hierover nog verder te harrewarren. De enige houding, die ons past, is een eerlijke erkenning der feiten. Een eerlijke erkenning vooral van het feit, dat Indonesië werkelijk en geheel soeverein is: te land, te water en in de lucht. Zoals iedere andere regering heeft de Indonesische het recht haar zaken in het eigen gebied te regelen. Zolang zij daarbij blijft binnen de grenzen der internationale conventie, kan geen land ter wereld haar daarover lastig vallen.

De jonge staat heeft echter vele moeilijkheden. Hoe groot de getalsterkte der bevolking ook is, hoe sterk het verlangen de eigen zaken te regelen, in alle organen en diensten van de staat heeft men een nijpend tekort aan bevoegde krachten. Men zal dus zijn aangewezen op hulp en steun uit het buitenland.

De Nederlanders, die in een jarenlange samenwerking de Indonesiërs kennen en waarderen, die vooral in de laatste halve eeuw in een klaar besef van hun verantwoordelijkheid zich hebben beijverd Indonesië te brengen tot een steeds hoger peil van ontwikkeling, zijn hiervoor de meest aangewezenen. Door een bevolkingsoverschot is Nederland in staat grote aantallen experts op elk gebied ter beschikking te stellen. Indonesië zal deze werkers ongetwijfeld gaarne opnemen, mits zij willen begrijpen dat de vroegere verhouding voorbij is en bereid zijn de nieuwe toestand, die na de overdracht der souvereiniteit is ontstaan, te erkennen.

Voor verscheidene Nederlanders zal deze gedachtengang moeilijk zijn, aangezien zij zich niet kunnen losmaken van dat wat geweest is. Deze mensen doen goed niet naar Indonesië te gaan; zij kunnen daar noch de Nederlandse, noch de Indonesische zaak dienen.

De scheepvaart

De scheepvaart is zeker een van de gebieden, waarop Indonesië de steun van het buitenland niet kan

ontberen. Er bestaat wel een lokale Indonesische zeevaart, doch deze staat in geen verhouding tot hetgeen nodig is. De prauwen, tongkangs en hoe deze inheemse vaartuigen ook heten, hebben slechts een geringe vervoerscapaciteit. Deze zeilscheepjes worden bestuurd door zeelieden, die hun vak in de praktijk hebben geleerd; wetenschap overgebracht van vader op zoon. Men staat verbaasd over de durf, waarmee zij grote oversteken ondernemen, met geen ander hulpmiddel dan een eenvoudig zakkaartje, wat kennis van de hemellichamen en hetgeen de overlevering leert.

Nieuwe tijd

Het behoeft geen betoog, dat indien de republiek mee wil doen met de moderne tijd, dit voorvaderlijk bedrijf geheel zal moeten worden gewijzigd. Duizenden en duizenden zeelieden zullen moeten worden opgeleid en gereed gemaakt voor hun taak: varen met moderne stoom- en motorschepen.

Echter..... zeeman wordt men niet met een veertiendaagse cursus! Jarenlange ervaring is nodig voor iemand een goed stuurman is en nog veel meer jaren gaan voorbij, voordat men beschikt over gezagvoerders. Deze periode moet worden overbrugd.

Wie kan dit werk beter worden toevertrouwd dan aan de Nederlanders, die het grote zeegebied van de Indonesische archipel hebben verkend en in kaart gebracht, die er de kustverlichting en bebakening hebben gesteld en er de havens hebben gebouwd. Wij hebben er voorspoedig gevaren. Onze schepen doorploegden de zeeën van Sabang tot Merauke. Deze wateren zijn vele Nederlanders dierbaar geworden. De kustlijn en de ijle contour van de bergen er achter staan hun in het geheugen geprent.

De K.P.M.

Zo is daar de Koninklijke Paketvaart Maatschappij die vóór de oorlog met een vloot van 110 stoomschepen en 34 motorschepen een regelmatige vervoerdienst voor passagiers en goederen onderhield tussen meer dan 300 Indonesische havens en reden. Dit bedrijf heeft

zich in de vier luttele jaren na de capitulatie van Japan bijna geheel hersteld van de harde slagen, die de oorlog het heeft toegebracht.

Voorts zijn er de grote maatschappijen „Nederland” en Kon. Rotterdamse Lloyd”, de Java-China Paketvaartlijnen en de petroleumvervoermaatschappijen.

Dan de vroegere Gouvernementsmarine, nu de Schependienst van de Verenigde Staten van Indonesië. Deze dienst met zijn veelsoortige vloot heeft tot taak het staatspersonen- en goederenvervoer te verzorgen en speciaal hoge functionarissen en militairen in dit grote eilandrijk naar hun bestemming te vervoeren. Hij verricht 'n deel van de politie- en contrôledienst te water, verzorgt de betoning, bebakening, enzovoort.

En tot slot de Koninklijke Marine, die sinds jaar en dag deze wateren heeft bevaren. Beschuttend en beveiligend in tijd van vrede, van spanning en van oorlog. De vloot die niet aarzelde een oppermachtige vijand onversaagd te lijf te gaan en die deze vermetelheid heeft betaald met de ondergang in de Javazee.

Al deze taken wil de jonge staat Indonesië zelf uitvoeren. Men wil de eigen vlag zien uitwaaien over de zeeën. Men wil met eigen schepen althans het interne vervoer onderhouden en vooral..... men wil zelf verantwoordelijk zijn voor de veiligheid der zeegebieden van het eigen land. Ziedaar het probleem.

Te weinig krachten

Voor deze taak beschikt men niet of nauwelijks over hiertoe in staat zijnde krachten. Bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, de Gouvernementsmarine en de Koninklijke Marine dienden slechts enkele Indonesische officieren. Voor een deel hebben dezen zich reeds in de tijd van de strijd in dienst gesteld van hun land. De overigen zijn nu, na de overdracht van de souvereiniteit, hiertoe overgegaan. Hun aantal is echter slechts een fractie van de behoefte en indien men wil voldoen aan een internationaal gangbare standaard, zal het nog een generatie duren voor de benodigde krachten ter beschikking zijn.

De uit onze dienst en van onze opleidingen afkomstige officieren zullen het probleem begrijpen en hun wellicht te hard van stapel lopende landgenoten van de onontkoombare noodzaak van een geleidelijke ontwikkeling moeten

Vervolg: zie hiernaast

overtuigen. Het overlaten van de zeevaart aan een groep goedwillende amateurs kan niet de instemming hebben van verantwoordelijke regeerders.

Wereldscheepvaart

Ook de wereldscheepvaart, die zich door de Indonesische wateren een weg zoekt, kan niet verdragen dat in deze belangrijke zeegebieden tijdens een machtsvacuum anarchie en willekeur zullen optreden. Zij kan niet dulden dat —zooals in vroegere, ruwe tijden— zeeroovers en piraten hier een vruchtbaar arbeidsterrein zullen vinden.

Er zijn als onderdeel van de Ronde Tafel Conferentie afspraken gemaakt. De afspraken zullen nu tot verwezenlijking moeten komen op de wijze zoals gebruikelijk onder soevereine staten, namelijk een verzoek om hulp van de Indonesische aan de Nederlandse regering.

Hoewel dit verzoek nog niet officieel is gedaan, rekent de Koninklijke Marine er reeds op dat met het verlenen van deze steun, voorlopig althans, 5000 man marinepersoneel is gemoeid. Voor een groot deel zal dit als taak hebben de personele, materiële en administratieve opbouw van de nieuwe marine, de Angkatan Laut Republik Indonesia Serikat. Voorts zal, zolang de Indonesische organen hiertoe nog niet in staat zijn, de in- en uitwendige veiligheid van het zeegebied tot last komen van de Nederlandse marine. Zij zal daarbij worden bijgestaan door de Scheepdienst, (door de Nederlanders na de oorlog weer in bedrijf gesteld en werkende met in hoofdzaak Nederlands leidend personeel) en de enkele schepen, zoals de zo juist overgedragen korvetten van de Koninklijke Marine „Morotai” en „Tidore”, die echter toch ook nog ten dele door Nederlands marinepersoneel moeten worden bemand.

Verantwoordelijkheid

De Nederlandse marineschepen zullen echter niet zelfstandig onder verantwoordelijkheid van hun commandanten in het zeegebied van Indonesië kunnen optreden. Dat gebied is nu immers buitenland, waar men geen rechtsbevoegdheid meer heeft. De door president Sukarno afgekondigde noodwet houdt de oplossing van dit probleem in. Indonesische verbindingsofficieren zullen meevaren en in naam van de republiek zul-

len door hen de rechtshandelingen worden verricht. Door hen, als ambtenaar van de republiek, zal dus het gezag ter zee worden uitgeoefend en gehandhaafd.

Voor zover Nederlandse oorlogschepen, hetzij voor in- of uitwendige veiligheid, in Indonesië dienst doen, zullen zij als beleefdheid tegenover dit land de roodwitte vlag van de ra voeren. Uiteraard verandert hierdoor de nationaliteit der schepen niet. Deze blijft aangegeven door de Nederlandse vlag, die van de vlaggestok achteruit of van de gaffel van de achtermast waait. De delegatie van de republiek heeft zich tijdens de Ronde Tafel Conferentie op het standpunt gesteld, dat de Nederlandse schepen, die binnen het republiekeinnse territorium vertoeven en daar diensten verrichten voor de republiek, op enigerlei wijze ook de rood-witte vlag dienden te tonen. De gekozen oplossing is in de gegeven omstandigheden als de meest praktische te beschouwen.

Interinsulair verkeer

Terwijl dus op deze wijze het militaire probleem is opgelost vormt echter het burgerlijk probleem van de interinsulaire verbindingen, die sinds tientallen jaren op doeltreffende wijze zijn verzorgd door de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, een apart hoofdstuk. De onderhandelingen over de oplossing hiervan zullen moeten worden gevoerd tussen deze maatschappij en de Indonesische regering. Het is te hopen, dat ook hiervoor een regeling zal zijn te treffen opdat niet opnieuw, zoals in de eerste helft van de negentiende eeuw, een menigte obscure rederijtjes, werkende met ondeugdelijk materiaal en personeel zich van het interne vervoer meester zal maken.

Uit: „de Volkskrant”.

Wat een staking de arbeiders kost

„American Business” besprak de vraag, wat een staking de arbeider aan gederfd loon kost. Daarbij ging het blad na, hoe lang de werknemer na afloop van een staking op verhoogde loon moet werken om het gedurende de staking gederfde loon weer in te lopen.

Bijgaande tabel geeft daarvan een sprekend overzicht. Hierbij is men er van uitgegaan, dat de arbeider 40 uur per week werkt, tegen \$ 1.— per uur. Alhoewel de arbeider de stakingskosten

niet direct draagt, dragen alle arbeiders tezamen de kosten uiteindelijk toch zelf.

Het artikel wil geenszins het stakingsrecht in twijfel trekken, doch het wil er slechts op wijzen, dat het voor een arbeider zijn nut kan hebben alvorens tot staken te besluiten, eerst eens na te gaan, of de staking hem wel dat opbrengt, wat ze hem kost. Hij zal dan zien, dat niet iedere staking in het belang van de arbeider is, zodat staken bij de geringste aanleiding weinig zin heeft. Wat trouwens niet slechts voor Amerika behoeft te gelden.

Stakingsduur in aantal weken	Loonderving voor de arbeider 40-uurige week à \$ 1.— per uur	Het aantal weken dat de arbeider moet werken om het gederfde loon terug te verdienen bij een loonsverhoging van:										
		4%	5%	6%	8%	10%	12%	14%	15%	16%	18%	20%
1	\$ 40.—	25	20	17	13	10	8	7	7	6	6	5
2	80.—	50	40	33	25	20	17	14	13	13	11	10
3	120.—	75	60	50	38	30	25	21	20	19	17	15
4	160.—	100	80	67	50	40	33	29	27	25	22	20
5	200.—	125	100	83	63	50	42	36	33	31	28	25
6	240.—	150	120	100	75	60	50	43	40	38	33	30
7	280.—	175	140	117	88	70	58	50	47	44	39	35
8	320.—	200	160	133	100	80	67	57	53	50	44	40
9	360.—	225	180	150	113	90	75	64	60	56	50	45
10	400.—	250	200	167	125	100	83	71	67	63	56	50
11	440.—	275	220	183	138	110	92	79	73	69	61	55
12	480.—	300	240	200	150	120	100	86	80	75	67	60

Voor Indonesië gaan -naar verhouding- deze cijfers even goed op.

Slot: De geschiedenis van de „Great Eastern“

Afgelegd

McClellan kon het schip vlot krijgen en op eigen kracht New York bereiken, maar de schade was groot, al ging er geen enkel mensenleven verloren. Dit ongeval bewees echter de deugdelijkheid van Brunel's schepping: de dubbele bodem bewaarde het schip voor de algehele ondergang. Daar er geen droogdok groot genoeg was, moest de reparatie door duikers geschieden. Dat duurde vijf maanden en kostte schatten gelds. Maar in September 1861 kon het schip New York eindelijk verlaten en voor het eerst maakte het een reis, die zonder ongevallen verliep.

Weer mis

Enkele maanden later had de vierde en voorlopig laatste reis plaats. Alles verliep goed, tot op drie dagreizen voor New Foundland. In een geweldige orkaan werden de schoepenraderen weggeelagen en brak het roer. Stuurloos dreef het schip rond en kon elk ogenblik dwarsscheeps worden geslagen en in de golven verdwijnen. Aan boord brak een paniek uit, maar een noodroer, gebouwd volgens de aanwijzingen van een passagier, bracht redding en New York werd tenslotte behouden bereikt. De rederij wilde de vernuftige Amerikaan een gouden horloge schenken, maar deze ging onmiddellijk naar de rechtbank en eiste betaling van een half miljoen dollar, omdat hij een schip van vijf miljoen dollar had gered. De rechtbank wees de man vijftien dollar toe, maar de rederij had het laatste beetje sympathie verspeeld, dat zij bij het publiek had bezeten.

Op de vierde retourreis waren er nauwelijks honderd passagiers aan boord en de eigenaars besloten dan ook het ongeluksschip maar op te leggen.

Roemloze oude dag

Drie jaren lag de *Great Eastern* in de haven van Londen te roesten. Toen kwam Cyrus Field, de man die de eerste telegraafkabel van Amerika naar Europa wilde leggen, op het idee het schip voor dit werk te charteren. Het zou immers de gehele telegraafkabel ineens kunnen bevatten. Hoewel er genoeg mensen waren, die het Field afrieden, zette hij toch door. De eerste maal brak de kabel op twee duizend kilometer van Ierland en kon niet meer worden opgevisst. De tweede keer ging het vlak bij de Ierse kust mis. Maar driemaal is scheepsrecht en toen de *Great Eastern* op Vrijdag 13 Juni, alle bijgeloof ten spijt, uitvoer, rolden de vier duizend kilometer kabel netjes het schip uit en werden Amerika en Europa voor het eerst met elkaar verbonden.

In 1867 charterde een Franse maatschappij de *Great Eastern* voor het overbrengen van Amerikaanse bezoekers naar de wereldtentoonstelling in Parijs.

Nog enkele reizen

De eerste uitreis naar New York begon al onder slechte voortekenen. Er brak een ronsel van de ankerhefinrichting, waardoor een kaapstander terugliep en nog vóór het schip een meter had gevaren, waren er al twee doden en negen gewonden. Enkele passagiers maakten van de gelegenheid gebruik om met de sleepboot, die de doden en gewonden wegvoerde, ook zelf aan land te gaan. Ze hadden de schrik al te pakken.

Onderweg stak er een vreselijke storm op, maar men kwam toch veilig in New York aan, zij het dan, dat verschillende passagiers gewond waren geraakt. Door de storm was een luikhoofd ingeslagen, waardoor een deel van de lading grote schade had opgelopen.

Verscheidene malen voer het schip nog heen en weer tussen Brest en New York. Kleinere ongevallen eisten enkele gewonden en nu en dan een dode, maar grote rampen bleven uit.

Slot: Loudon in Krakatau-ramp

Alles was kaal. De weinige bomen, welke niet door de stroom waren meegesleurd, waren afgebroken onder de last van de grauwigrijke modder. De zee was bedekt met drijfhout en puimsteen, dat hier en daar eilandjes had gevormd en de ingang van de baai had afgesloten.

Het vaarwater in straat Lagoendi (de Noordelijkste uitgang van de Lampongbaai, tussen Poeloe Lagoendi en de Sumatra-wal) was echter vrij open en dus werd koers gezet in die richting. Doch ook dáár zagen wij weldra een groot puimsteen-eiland voor onze ogen verrijzen, dat ongeveer drie meter dik boven water uitstak en ons de weg versperde.

Doch tot elke prijs moest de *Loudon* verder.

Recht op het eiland werd aangevaren, dat zich opende en zich achter ons weer sloot.

De gezagvoerder besloot naar Anjer terug te keeren en daar van de vreselijke ramp rapport uit te brengen.

Wij koersten door Straat Soenda, beoosten en later bezuiden het eiland Krakatau. Toen wij dit eiland aan bakboord zagen begrepen wij, wat er gebeurd was.

Krakatau, dat men tot nog toe als een aardige plaats voor een picnic gehou-

Toen de wereldtentoonstelling voorbij was, werd de *Great Eastern* weer opgelegd en dat bleef hij twintig jaar lang. Toen huurde een Amerikaan het schip, met het plan het in te richten als drijvend tentoonstellingsgebouw op de Mississippi bij New Orleans. Hij ging echter failliet, voor het zover was. Een Spanjaard wilde er een kolenschip van maken, maar ten slotte bleek het onmogelijk een passagiersschip te voorzien van de nodige kolentransport-installaties. Een zomer lag de *Great Eastern* in Liverpool op de Mersey en het seizoen daarop bij Glasgow op de Clyde als bezienwaardigheid. Maar ook de ondernemers, die dat hadden georganiseerd, sopten niet vet. Opnieuw verdween het schip in de uithoek van de Londense dokken, tot een handig koopman het karkas voor zestien duizend pond kocht en het dezelfde dag voor het drievoudige doorverkocht aan een sloper.

In 1889 begon de afbraak en twee jaar later was er van dit grote mees-terwerk uit de geschiedenis van de scheepsbouw niets anders over dan de slechte naam, die het tijdens zijn leven had bezeten.

Uit: „Wereld“

den had, was uiteengebarsten en grotendeels verdwenen.

Intussen naderden wij de Java-wal nabij de Bantam-kust.

Welk een vreselijk schouwspel ontrolde zich daar voor onze ogen. Van Tjaringin af tot het oude Bantam toe was alles in een woestenij herschapen.....

Wij lagen dra weer op de rede van Anjer, nog geen twee etmalen na ons vertrek uit deze plaats op de 26e Augustus.

Maar er was geen Anjer meer....

De 29e Augustus bevonden wij ons weer in de Indische Oceaan en succesievelijk werden Kroë en Benkoelen aangedaan.

Hoe noordelijker wij kwamen, des te minder was te merken van de vernielende ramp.

Allen, die wij spraken, hadden echter gedurende een etmaal lang een geluid gehoord als van kanonschoten.

Zeër vreemd is het, dat aan boord van de *Loudon* niets werd gehoord, terwijl het schip toch zeker vlak bij de uitbarsting lag.

Tot zover de relazen der beide ooggetuigen, wier rustige onopgesmukte verhalen ons de catastrofe van 1883 nog eens duidelijk voor de geest brengen.