

* PERSONEELS- EN VOORLICHTINGSORGAAN VAN DE N. V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

Tijdelijke duurte- en gezins-toeslagregeling ingevoerd

Terugwerkende kracht tot 1 Februari '50

De maatschappij heeft maatregelen genomen, waardoor het voor haar geëmployeerden wat gemakkelijker is geworden om aan de steeds stijgende kosten van het levensonderhoud het hoofd te bieden. Zij heeft dat gedaan in de vorm van een begin Mei goedgekeurd en door de directie uitgevaardigde tijdelijke duurtetoeslag, die met terugwerkende kracht tot 1 Februari j.l. zal gelden voor het walpersoneel in de rang van employé en hoger, dat werkzaam is in Indonesië (dus exclusief Nederlands-Nieuw-Guinea). Tegelijkertijd zijn alle tot dusverre bestaande regelingen voor genoemde categorieën van het personeel ingetrokken.

De nieuwe tijdelijke duurtetoeslagregeling omvat het volgende:

Basissalaris	duurtetoeslag per maand
t/m f 400.—	f 160.—
f 401.— " " 500.—	" 170.—
" 501.— " " 600.—	" 180.—
" 601.— " " 700.—	" 190.—
" 701.— " " 800.—	" 200.—
" 801.— " " 900.—	" 210.—
" 901.— " " 1000.—	" 220.—
" 1001.— " " 1100.—	" 230.—
" 1101.— " " 1200.—	" 240.—
" 1201.— en hoger	" 250.—

Gezinstoeslage

Tevens is met ingang van 1 Februari j.l. voor het walpersoneel in de rang van employé en hoger, wier gezin woonachtig is in Indonesië (exclusief de Straits Settlements en Nieuw Guinea) de gezinstoeslageregelings gewijzigd. De wijziging omvat het volgende:

voor de echtgenote 30% van het basissalaris met een maximum van f 200.—
voor elk eerste drie kinderen 15% van het basissalaris met een maximum van f 100.—

Speciale gevallen

Voor genoemde categorieën personeel, welks gezin woonachtig is op Sumatra, in Pangkal Pinang, in Muntok of op Ambon, wordt het percentage der gezinstoeslage voor de echtgenote gewijzigd in 35% van het basissalaris met een maximum van f 230.—

Voor genoemde categorieën personeel,

welks gezin woonachtig is in Pontianak, Singkawang of Pemangkat, wordt het percentage der gezinstoeslage voor de echtgenote gewijzigd in: 40% van het basissalaris met een maximum van f 260.—

Bedoelde inkomsten-vermeerdering is bedoeld als tijdelijke tegemoetkoming in de de laatste maanden zo gestegen kosten van het levensonderhoud in Indonesië.

Zij mag om die reden niet in aanmerking worden genomen bij de bepaling van het bedrag ener te openen buitenlandse delegatie van de betrokkenen en ook geen aanleiding vormen om bestaande delegaties te verhogen.

Jaarlijkse herdenking gevallenen

Kranslegging op zee op 4 Mei j.l.

Behalve de herdenking aan de wal van de gevallenen uit de Tweede Wereldoorlog, heeft de Koninklijke Marine in Indonesië op 4 Mei j.l. ook op zee deze doden herdacht. Daartoe had de vlagofficier der Koninklijke Marine in Indonesië, vice-admiraal F. J. Kist, zich de dag tevoren ingescheept aan boord van Hr. Ms. torpedobootjager Evertsen, waarna dit oorlogsschip opstoomde naar een plaats ten Zuidwesten van het eiland Bawean. Des nachts werden oefeningen gehouden met Hr. Ms. Kortenaar, na afloop waarvan beide schepen—in verband oefenende—opstoomden naar 6 graden Zuid, 112 graden Oost—waar in 1942 de slag op de Javazee werd gevochten—waar zij op 4 Mei ten twaalf uur bleven liggen.

In een Alle Hens sprak de admiraal de opvarende toe.

Hij memoreerde allen, die hun leven hadden gegeven voor de goede zaak, zowel degenen van de Koninklijke Marine, als hen, die dienden ter koopvaardij. Hij zeide:

„Zoals gij allen weet, is in 1946 ingesteld om jaarlijks op 4 Mei diegenen te herdenken, die gedurende de Tweede Wereldoorlog zijn gevallen bij de

uitoefening van hun plicht. Het was goed, deze herdenking in te stellen, omdat wij allen zo gemakkelijk geneigd zijn om te vergeten. En als er één ding niet behoort te worden vergeten dan is dat toch zeker wel de herinnering aan hen, die voor hun Koningin en Vaderland het hoogste offer hebben gebracht.

De laatste Wereldoorlog ligt bij U allen nog vers in het geheugen. Ik behoeft hier niet nog eens afzonderlijk te vermelden, waar overal ter wereld offers door marine- en koopvaardijmensen zijn gebracht. Hoofdzak is, dat wij denken aan hen, die strijdende op zee zijn ondergegaan, die hun leven hebben gelaten bij landingsoperaties, die zijn gestorven in de vijandelijke kampen. Zij allen hebben hun leven voor ons Vaderland geofferd. Hun offer was nodig om ons en dit land te bevrijden van slavernij.

Ik heb gedacht hen allen het beste te eren door van boord van een van Hr. Ms. oorlogsschepen een krans te leggen in de Javazee op de plaats, waar zovelen van onze kameraden zijn gebleven in een ongelijke strijd, waarvan de meesten vooruit wisten, dat de kans op succes gering was. Desondanks bleven onze schepen op zee en bonden de strijd aan met het U allen bekende gevolg. De vloot ging strijdende ten onder.

(Slot: zie pag. 11)

Logeergebouw-perikelen

Hoogeveen verwerkte „Oranjebal”,
1 Mei-dag en brand-in-de-keuken

„Neus” Hoogeveen en zijn staf hebben een paar drukke dagen achter de rug..... Het begon met het „Oranjebal” op 29 April j.l., dat een groot succes is geworden (wij maakten er in de vorige „Uitlaat” al in het kort melding van) en tot laat in de nacht heeft geduurd.

Het „Oranjebal” werd een alleszins geslaagde avond, die te middernacht zijn culminatie-punt bereikte, toen de muziek het „Wilhelmus” inzette en alle aanwezigen staande en spontaan Neerland's volkslied meezongen. Een enthousiast „Lang zal Zij leven!” en een drie-werf hoera werden op de jarige Koningin uitgebracht. Haar verjaardag werd dit jaar in Indonesië door de sinds December j.l. gewijzigde omstandigheden voor het eerst niet meer in het openbaar gevierd. (Dit is alleen juist voor zover het Djakarta betreft. In Semarang en Soerabaia hadden enkele grote recepties plaats. Red. „Uitlaat”).

30 April, de verjaardag zelf, gaf in het K.P.M.-Logeergebouw ook veel drukte, maar voor dergelijke akkefietjes draait Hoogeveen zelfs zijn hand al niet meer om.

1 Mei

Op 1 Mei, de Dag van de Arbeid, door de Indonesische regering tot nationale feestdag geproclameerd, bleef vrijwel het gehele Indonesische personeel weg. Bosman, onze onvolprezen culinaire artist, heeft zich —geassisteerd door het echtpaar Hoogeveen, een aantal dames en heren-gasten, alsmede alle grotere jongens en meisjes— van zijn allerbeste zijde laten zien. Er is die dag hard gewerkt. Behalve, dat er werd gekookt, moest er ook worden bediend. Het eten werd door de dames verdeeld, de afwas werd gedaan door een paar heren, terwijl de jongelui de gasten aan tafel bedienden. Het was bepaald aardig om dit stel „bedienden” —met schorten om— aan het werk te zien en ik moet zeggen, dat wij nog veel vlugger werden bediend dan gewoonlijk.

Namens alle Logeergebouwgenoten zeg ik hun allen dan ook hartelijk dank voor de door hen zo spontaan verleende hulp, welke het gemis aan het Indonesische personeel geen moment deed gevoelen. Hulde, mensen, niet in de laatste plaats aan jullie, jongelui!

Brand!

Alsof deze drukte voor Hoogeveen en zijn mensen nog niet genoeg was, brak er op 2 Mei tegen 12 uur des middags brand uit in de keuken. De brand greep vrij snel om zich heen. Dank zij het kordate optreden van de in het Logeergebouw woonachtige onderofficiëren —die geen ogenblik draalden om op het dak te klimmen en de vlammen van daaruit met schuimblussers te bestrijden— kon de brand (nadat de gealarmeerde brandweer zeer snel ter plaatse was verschenen, met enkele slangen water worden bedwongen.

Intussen was het middageten door de waterschade niet meer te consumeren. Hoogeveen —diligent als steeds— zorgde er echter voor, dat er direct brood met beleg aanwezig was, zodat de inmiddels voor de lunch thuisgekomen bewo-

ners van het Logeergebouw weinig ongerief van deze brand hebben ondervonden. Behoudens, dat zij in stede van een warme maaltijd een boterham hebben gekregen. Dit mocht echter de pet niet drukken, want de kantoorbus vertrok precies op tijd, tien minuten voor half twee, met vol-magige employé's. En dit was de hoofdzak.

Nogmaals: hulde aan Hoogeveen en zijn keukenpersoneel, die weer eens zeer verdienstelijk werk hebben verricht.

Hoogeveen is niet bang!

Toen Hoogeveen Zaterdagavond, de avond van het „Oranjefeest”, aan de bar meezong van „Wij zijn niet bang!”, kon hij niet vermoeden, dat twee dagen later zou blijken, dat dit geen groot-spraak was geweest, want „Neus” was niet bang.

Rob.

Wat des philatelists is

7500 zegels verdeeld

In de loop van de maanden Maart en April zijn de aanwezige Nederlands-Indische, Indonesische- en buitenlandse zegels onder 63 ingeschrevenen verdeeld.

Het aantal zegels bedroeg plus-minus 7500. Met de verdeling daarvan waren uiteraard enige avonden gemoeid.

De verdelingscommissie hoopt, dat aan ieders wensen is voldaan.

Als grote verrassing mochten wij van ons Amsterdamkantoor een prachtige collectie Indische zegels van hogere waarden ontvangen, in ruil voor door ons te versturen zegels.

Deze collectie bestaat uit de volgende aantallen en waarden:

2 st. f	25.—	Koningin Wilhelmina
2 „ „	25.—	idem, opdruk Ind.
15 „ „	2.—	Tempelserie
5 „ „	3.—	—
5 „ „	5.—	—
5 „ „	10.—	—
5 „ „	25.—	—

Wij stellen ons voor deze zegels te verloten onder alle ingeschrevenen.

De gelukkigen ontvangen elk een zegel.

P.V.C.

Wijzigheidje

Spreekt altijd goed van Uw vijanden. Bedenkt, dat U hen zelf hebt gemaakt.

*

Dit is no. 9 - 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.,
DJAKARTA

In dit nummer:

Nieuwe duurtetoeslag

Herdenking gevallen

Logeergebouw-perikelen

Het euvel der scheepsbranden

Veiligheidstoestand

Het euvel der scheepsbranden

Toen de „Noronic” —een schip van de dienst op de Grote Meren— in September van het vorige jaar in brand vloog, waarbij 119 mensen het leven verloren, hoewel het schip aan de kade gemeerd was, stonden er in de dagbladen de gewone verhalen van hysterisch-schreeuwende passagiers, die als ratten in de val zaten in hun brandende hutten of de met rook gevulde gangen en van de pogingen van een bemanning, die van de grondbeginselen van brandblussen nauwelijks enig verstand had, om het vuur te doven.

Maar er zijn twee feiten, die de verslaggevers over het hoofd hebben gezien. In de eerste plaats, dat soortgelijke branden al vele malen tevoren hadden plaats gehad en nog vele malen in de toekomst zullen plaatsvinden— omdat vele schepen nog steeds zijn gebouwd om in brand te vliegen. In de tweede plaats, dat er geen enkel excuus is voor dergelijke rampen, omdat het minder dan 1% van de totale bouwkosten van het schip zou eisen om een schip te produceren, dat eenvoudig niet kan branden. De Amerikaanse scheepsbouwer George C. Sharp beweert zelfs, dat het minder kost om een absoluut vuurvast schip te bouwen, van wege de tijd en de arbeid, die worden bespaard door het aanbrengen van pre-fabricated onbrandbare materialen.

De *Noronic* was weliswaar 36 jaren oud en gebouwd volgens de normen van die dagen. Het had geen branddeuren, maar wel vele open trappenhuizen en andere onbeschermden verticale aderen dwars door het hele schip. Het had schotten tussen de hutten, triplex voor versiering en zeer brandbare gordijnen en stoelbekledingen. En het had in het geheel geen automatische bescherming tegen brand. Het noodlot liet al zien, wat er eventueel met de *Noronic* zou gebeuren, toen het zusterschip *Hamonic* vijf jaren tevoren uitbrandde. Zelfs na die brand zijn er op de *Noronic* geen bijzondere voorzorgsmaatregelen tegen brand genomen.

Voor hen, die niet van dichtbij hebben gezien, hoe een scheepsbrand zich verspreidt, lijkt het haast onbegrijpelijk, dat 119 mensen moesten sterven op een schip, dat aan de kade lag. Toch was de *Noronic*, gelijk zovele andere schepen, een drijvend lucifersdoosje. De tocht, die men nu eenmaal altijd op een schip heeft, loeide de vlammen door de romp heen. Gezien alle soorten automatische brandmelders, die men op schepen tegenwoordig in gebruik heeft, is er ook geen enkel excuus voor het feit, dat de brand zo laat werd ontdekt.

„Normandie”

Nu zegt U misschien: „Maar dit kan toch nooit gebeuren op een groot mailschip?” Dan moet U eens even denken aan het Franse schip, „Normandie”, dat het beste tegen brand was beschermd. En toch, met 2.000 arbeiders aan boord, ontvlamde bij vol daglicht één vonk van een las-apparaat en als gevolg daarvan brandde het zeekasteel geheel uit.

De „Ligne Française” was niet meer verantwoordelijk voor de *Normandie*. Het schip was overdragen aan de Ame-

rikaanse marine. Maar ook de *Georges Philppar*, op zijn maidenreis naar de Indische Oceaan, vloog in brand. Veertig mensen verloren het leven. De brand greep zo snel om zich heen, dat zij de radiokamer bereikte voor er een S.O.S. kon worden uitgezonden. De *Asia* brandde op zee uit. 100 mensenlevens gingen verloren. Op de *Atlantique* gingen 17 mensenlevens verloren, toen het schip op 3 mijl van de Engelse Kanaalkust uitbrandde. De elegante drie jaar oude *Lafayette* brandde in het dok te Le Havre uit in 1938, toen olie, die op de grond van de machinekamer was gemorst vlam vatte. Een jaar later leed de *Paris*, eveneens in het dok te Le Havre, voor 7½ miljoen gulden schade, omdat een paar bakkers hun ovens hadden laten aanstaan, toen zij gingen passagieren.

Dergelijke rampen zijn heus niet beperkt tot de Fransen. Drie maanden voor zijn maidenreis vloog de originele (Duitse) *Europa* in brand, terwijl het schip in de haven lag. Het brandde zes uren lang en kapte de toen. De brand op de *Segovia*, aan de vooravond van zijn voltooiing, kostte 10 miljoen gulden. De *Monarch of Bermuda* brandde drie jaren geleden in dok geheel uit, precies 13 jaren nadat het schip zulk voortreffelijk werk had gedaan bij de redding in de verschrikkelijke brand op *Morro Casile*. Het Nederlandse schip *P. C. Hooft* brandde tien dagen lang in Amsterdam. De schade bedroeg om en nabij de 10 miljoen gulden. De *City of Honolulu*, de eerste *Empress of Scotland*, de *Champlain*, de *Milwaukee* en andere schepen, die na de Internationale Veiligheids Conventie van 1929 waren gebouwd, zijn alle in brand gevlogen. Millioenen guldens schade is daarbij geleden.

„Morro Castle”

De brand op de *Morro Castle*, in 1930 gebouwd en in 1933 door brand verwoest,

trok de aandacht, omdat dit schip toen het veiligste ter wereld heette te zijn. Het schip voer langs de kust van New Jersey. Een passagier rook brand in de buurt van de schrijfkamer en meldde dit aan de steward, die vaststelde, dat de brand was uitgebroken in een kast. Zijn pogingen om de brand met een blusapparaat te doven mislukten, omdat het vuur zich al een weg door de muren heen had gebaad. De steward meldde toen de brand aan de brug, die een officier naar beneden stuurde om „een onderzoek in te stellen”. Toen die officier op de plaats des onheils arriveerde, was de brand al uitgebreid. Hij zette er water op, maar het vuur bleef om zich heen grijpen. Pas nadat ongeveer een kwartier was verspild, trok de officier de alarmschel over en kon de bemanning aan de bestrijding van de brand deelnemen. Zij gebruikte alles, wat voor de hand lag. Leiding was er echter niet.

Niemand kreeg het in z'n hoofd om de branddeur, die ongeveer 30 meter van het vuur lag, te sluiten. De bemanning sloeg patrijspoorten in om brandslangen naar binnen te brengen en de storm, waarin het schip zich bevond, wakkerde het vuur aan. Binnen afzienbare tijd stond het in lichterlaaie. Slechts drie reddingsboten konden worden gestreken. In het zicht van de kust stierven 134 mensen.

Onderzoekingen

De tragedie leidde tot de befaamde „Nantasket”-proeven, een uitgebreide studie van alle materialen, bestemd voor gebruik aan boord van schepen. Het was de eerste maal, dat zulk een studie op zee werd ondernomen. Het beste resultaat van deze onderzoekingen is het schip „America” van de United States Lines, gemeenlijk bekend als het veiligste schip.

Het heeft een betere brandweer dan menige stad. De *America* heeft een aantal gevoelige automatische brandmelders, gesteund door een voortdurende brandpatrouille, die 24 uur lang over het schip dwaalt en dit tot in alle hoeken inspecteert. De brandmelders geven hoor- en zichtbare signalen aan de officier van de wacht, die maar aan twee knoppen op de brug hoeft te draaien. De ene snijdt het gehele ventilatiesysteem af (en vermindert daarmee de trek), de andere sluit meer dan 200 branddeuren af, die op alle „strategische” punten van het schip zijn aangebracht.

Belangrijker is echter het feit, dat er bijna niets aan boord van het schip is, dat kan branden, behalve de olie, de bagage van de passagiers en de lading. Niet alleen hebben de bouwers van de

Slot: zie pag. 12

WERKPRIKKELS

Het probleem van het vinden van de juiste werkprikkels is niet nieuw voor Nederland en is zeker niet alleen het gevolg van de bezetting. Engeland onderzoekt dit probleem eveneens.

Wij kennen van de werkprikkel de traditionele vorm van een premie. In de tegenwoordige omstandigheden dalen deze premies in waarde. De distributie van onontbeerlijke goederen en het tekort aan alle andere goederen maakt, dat de arbeider slechts weinig kan kopen voor zijn extra-geld. Wanneer het loon hoger is, neemt ook de inkomstenbelasting toe en iedereen, die probeert iets te kopen, dat maar enigszins op luxe lijkt, ontdekt, dat hij een belasting moet betalen, die gelijk staat met een boete. Er is dus geen enkele reden om meer te verdienen.

Wie de problemen op deze wijze analyseert, haalt voorbeelden aan uit Zwitserland, België en Frankrijk, waar dit probleem niet zo ernstig schijnt te zijn. In Zwitserland, omdat de belasting betrekkelijk laag is en de arbeider alle extra-goederen, die hij wenst, met zijn geld kan kopen. In België, omdat bijna alle goederen overvloedig aanwezig zijn en met hard werken te verkrijgen zijn. En in Frankrijk, omdat de arbeider zeer hard moet werken om op de zwarte markt te kunnen kopen en om een behoorlijke levensstandaard te kunnen handhaven. Men heeft voorgesteld voor overwerkloon geen belasting te heffen. Dit voorstel gaat in de goede richting, maar het is onmogelijk om het overwerk nauwkeurig te bepalen. Het is mogelijk de belasting meer gelijk te maken aan het inkomen. Onze tegenwoordige schaal is bijzonder hoog, voor wie meer dan het gemiddelde verdienen.

Psychologisch probleem?

Velen hechten geen belang aan werkprikkels en beweren, dat het een psychologisch probleem is. Het voornaamste bewijs van deze zienswijze ligt in de „Hawthorne“-onderzoekingen; maar deze zijn op dit punt niet beslissend, noch doelmatig voor de tegenwoordige omstandigheden. Ongetwijfeld vermindert het gevoel, dat zijn werk doelloos is, de inspanning van de arbeider en de leiding zal alles moeten doen om de belangstelling van de employé's (speciaal van de meer bekwamen) gaande te houden. Maar waaruit ontstaat nu dit gevoel

van doelloosheid, dat vroeger niet bestond in het bedrijfsleven?

In de oorlog gebruikte men bijv. het bezoek van beroemde piloten om de productie in vliegtuigfabrieken op te voeren. Zij gaven de arbeiders een betere kijk op de betekenis van hun werk. Het is mogelijk, dat men iets bereikt — zeker bij sommige employé's — door een beroep te doen op de vaderlandsliefde, maar wij moeten niet uit het oog verliezen, dat propaganda, die te vaak wordt gebruikt, zijn effect verliest. Den werknemers is zo dikwijls een hemel op aarde beloofd, als zij een bepaald werk hadden beëindigd, dat zij er nu wat sceptisch tegenover staan. Engeland is momenteel volgeplakt met regeringsbiljetten: „We work or want“ („We moeten werken of gebrek lijden“) Herhaaldelijk is de publieke reactie geweest: „We are going to want anyway“ („Wij krijgen toch gebrek“)

Een andere kijk op het psychologische probleem is die van de directeur van de Glacier Metal Comp. Ltd:

„De teleurstelling is niet het gevolg van de slechte omgeving, maar van een onveranderde omgeving. In de industrie is de leiding de mensen opgelegd en als men een groep personen de gelegenheid ontnemt iets te zeggen te hebben over zaken, die hen betreffen, of het goed is of niet, dan zullen zij deze becritiseren. Maar zij zullen vaak iets accepteren, dat veel slechter is, als zij er iets in te zeggen hebben gehad. In de industrie hebben de mensen geen hoop op veranderingen, waar ze zelf iets aan toe of af kunnen doen. Dit is een teleurstellende, psychologische positie. Men behoeft alleen maar te zien, hoe, teleurgesteld een zakenman is in de Civil Service en soortgelijke instellingen en men kan zich indenken, welke sterke invloeden dergelijke gevoelens hebben.“

Zoeken naar werkprikkels

Dit bedrijf en andere bedrijven hebben een systeem uitgedacht van „industriële democratie“. Zij stellen niet voor, dat de bedrijven door de arbeiders zullen worden geleid. Wat zij nodig vinden is, dat de werknemers gelegenheid hebben hun ideeën naar voren te brengen en uitgevoerd te zien.

De „John Lewis Partnership Ltd.“, die een warenhuizen-filiaalbedrijf beheert, voornamelijk in Zuid-Engeland, heeft een uitgebreid systeem van werknemers-commissies voor diverse doeleinden. Het is een open vraag, hoeveel

het voor de werknemers betekent, het recht te hebben een vertegenwoordiger voor zo'n commissie te kiezen (misschien is de reactie bij de ene persoon anders dan bij de andere), of hoeveel macht de commissies uiteindelijk hebben. In deze bijzondere organisatie is óók een schema voor aandeel in de winst. Zulke systemen (dikwijls „co-partnership schemes“ genoemd) heeft men dikwijls in Engeland en Amerika geprobeerd. De algemene opinie is echter, dat zij, behalve in enkele gevallen, niet doelmatig zijn als werkprikkel. De premie, die uit de extra-verdiensten resulteert, is in tijd en omstandigheid te ver verwijderd van de individuele inspanning van de werknemer.

Wij moeten niet uit het oog verliezen, dat ook de leiding aan een psychologische teleurstelling lijdt en meer tijd wordt besteed aan werk, dat meer „politiek“ dan productief is. Alle initiatief en inspanning schijnen vruchteloos te zijn. Boven vele eigenaren hangt de zeker niet ver verwijderde dreiging van opnemings in een of andere nationalisatie-procedure en de leidende werknemers voelen, dat de tijd hun weinig gelegenheid voor promotie geeft. Deze gevoelens staan volkomen gescheiden van het feit, dat de belastingen een groot deel van de vruchten van de inspanning wegnemen.

Het is altijd mogelijk de mensen warm te maken voor een of andere bijzondere controle of een ander bijzonder plan te verdedigen bij iets waarvoor openbare middelen worden gebruikt. Ieder mens is het altijd eens met plannen, die voor hemzelf een voordeel zijn en geeft niets om die, waarbij hij niets wint. De moeilijkheid is, dat elk van deze plannen enorme hoeveelheden papier en improductief werk noodzakelijk maakt. In het leger had men een uitdrukking voor de enorme hoeveelheid kantoren, die weer zo snel andere kantoren uitbroedden: dit gebruik werd „empire buildings“ genoemd. Toch zijn slechts weinig van deze „empire buildings“ opzettelijk parasieten. Iedereen is bezig, zij het slechts gedeeltelijk bewust, voor zichzelf een zekere betrekking in een onzekere wereld te zoeken.

Ondernemingsgeest verdwenen?

Of wij de huidige moeilijkheden wijten aan het gebrek aan geldelijke werkprikkels of aan psychologische oorzaken, toch komen wij tot hetzelfde nuchtere feit: dat de mensen hun zin tot avontuur hebben verloren en worden beheerst door de wens naar zekerheid. Hoe heeft deze geestesgesteldheid om zich heen gegrepen in Engeland en Ne-

derland, tot nu toe twee van de meest ondernemende naties ter wereld, die beide een rijk overzee opbouwden?

Naar mijn mening, moeten we vasthouden aan het idee, dat iedere natie uit individuen is samengesteld en moeten wij haar recente geschiedenis in aanmerking nemen. Nemen wij eerst de generatie, die nu boven de 48 jaar is, de mensen, die nu onze industrie leiden.

Het is vaak opmerkelijk, dat deze generatie in Engeland haar beste geesten in de eerste wereldoorlog (1914—1918) heeft verloren. Deze zelfde oorlog liet hen, die haar overleefden achter met een gevoel van vermoeidheid en cynisme, waarvan zij nooit schijnen te zijn genezen. Er zijn natuurlijk uitzonderingen, maar niet genoeg om de geest van een volk te doen herleven.

Wat gebeurde er met de volgende generatie, de mensen van wie Engeland vertrouwde, dat zij de open plaatsen zouden innemen, de mensen, die nu tussen de 32 en 48 zijn? Zij werkten temidden van een malaise. Jarenlang was hun betrekking onzeker en toen zij eindelijk in een periode kwamen, die zonniger leek, werden zij onmiddellijk in de ellende van een nieuwe oorlog gestort.

Men moet er aan denken, dat het economisch gezien de oudere man —de huisvader— is, die het meeste van de oorlog lijdt. De eisen van de oorlogstijd brengen de jongeren op de voorgrond. Die generatie stelt het verlangen naar maatschappelijke zekerheid boven alles.

Tenslotte hebben wij de generatie, die nog tussen de 20 en 30 is, die grootgebracht is in oorlogstijd toen de beloningen in geld en inspanning niet in een juiste verhouding stonden. Zij verwachten van de regering, dat die een steeds groter deel van hun sociale verantwoordelijkheid voor haar rekening neemt.

93 geredden in '48

De Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen heeft gedurende 1948 in 68 gevallen hulp geboden.

Dit betrof schepen van allerlei nationaliteit, met name Nederlandse, Deense, Duitse, Engelse, Franse, Finse, Zweedse, Noorse, Poolse en Griekse schepen. In totaal zijn 93 personen gered, n.l. 34 Hollanders, 26 Polen, 18 Zweden, 12 Finnen en 3 Duitsers. Sinds de oprichting der reddingmaatschappij zijn thans in totaal 7.328 schipbreukelingen gered.

En misschien zijn zij in die verwachting te lang gestijfd.

Engeland voelt heel sterk, dat zij, die het land in de oorlog dienden, niet mogen worden vergeten, maar misschien is men niet verstandig geweest in de manier, waarop men dit gevoel praktisch tot uitdrukking bracht.

En in Nederland?

Kijkend naar Frankrijk, ziet Engeland zijn eigen problemen in een ernstiger vorm. In Nederland ligt het probleem waarschijnlijk anders, maar het zou mogelijk zijn de zaak op overeenkomstige wijze te bekijken. Het schijnt dan, dat ons voornaamste streven moet zijn om af te komen van die alles beheersende wens naar maatschappelijke zekerheid en onze behoefte en gevoel voor ondernemingslust en „avontuur” te hervinden. Wij moeten ons echter bewust zijn, dat de term „avontuur” niet wordt gebruikt in haar oorlogsbetekenis of

zoals in de romans, maar dat zij alles dekt wat initiatief, originaliteit en inspanning vraagt.

Een Australische schrijver heeft er zeer juist de nadruk op gelegd, dat het eerst nodig is het vertrouwen te herstellen, maar dit kan niet gebeuren door een plotselinge regeringverklaring. Het wegvallen van de zo vlakbij liggende schaduw van internationale conflicten, zou de wereld grote hoop geven.

Afgezien daarvan, zouden we gemakkelijker de bedrijfsleiders en alle werkers tot een uiterste inspanning voor een gemeenschappelijk doel kunnen overhalen, als alle politieke partijen het herstel van de vooroorlogse levensstandaard voor allen als hun hoofddoel zouden beschouwen. In hoeverre dit in welk individueel bedrijf ook, zou kunnen gebeuren of in hoeverre het er om gaat een groot staatsman te vinden, blijft de vraag.

D. W. Franklin
in „Bedrijfsorganisatie”

ZIJ, DIE VERTROKKEN

„Pie” Geertsema repatrieert

Met het m.s. Oranje van 28 dezer zal één der oudste employés van onze maatschappij, de heer W. H. Geertsema —meer bekend als „Pie” Geertsema— met pensioen voorgoed naar Nederland vertrekken.

Met Geertsema gaat weer één van de oude garde heen. Hij kwam op 1 Februari 1917 in dienst van de maatschappij en heeft haar derhalve 33 jaren onafgebroken gediend, waarvan lange tijd op de afd. CM. II, bureau „Afrekeningen E.V.P.” Uit hoofde van zijn functie op dit bureau was „Pie” ook op de vloot geen onbekende.

In de voetbalwereld nam Geertsema vroeger een vooraanstaande plaats in. In de twintiger jaren, zelf een voortreffelijke kant-half, in zijn club „Hercules” zowel, als talloze malen in het Bataviase Bondselftal —sommigen herinneren zich ongetwijfeld nog de vermaarde halfback-linie Kaai Kooymans-„Tjoh”-v. Polanen Petel- „Pie” Geertsema— genoot hij in latere jaren grote populariteit als bestuurslid van „Her-

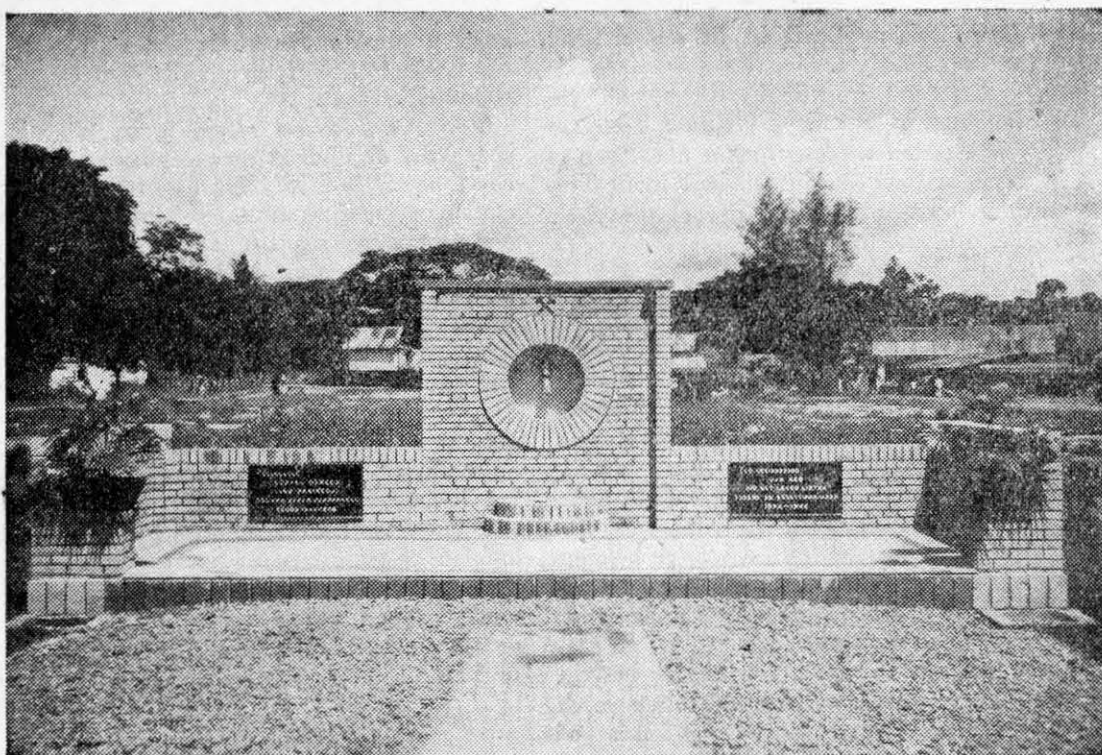
cules” en de V.B.O. (in de goede oude tijd de „W.J.V.B.” onder mr. G.L.P. Bouman).

„Pie” was een joviale collega, die overal getapt was en op het hoofdkantoor zal hij zeker worden gemist. Hij gaat nu met zijn gezin in Holland van zijn pensioen genieten, dat hij na deze langdurige diensttijd alleszins heeft verdiend. Moge hij hiervan nog lang profijt hebben.

Het ga je en je gezin, in alle opzichten naar wens, Pie.

Geen prismakijkers meer

De afdeling Inkoop en Magazijndienst der maatschappij deelt de gezagvoerders en stuurlieden mede, dat geen prismakijkers 7 × 50 meer voor verkoop beschikbaar zijn. Onder de thans vigerende deviezenbepalingen mag er niet op worden gerekend dat nieuwe aankoop binnen afzienbare tijd mogelijk zal zijn.



1) Op Zaterdag 29 April j.l. had te Teluk Bajur de onthulling plaats van het oorlogsmonument door de administrateur der Steenkool Maatschappij Parapattan. Het eenvoudige gedenkteken versierd met een mijnwerkerslamp, draagt in Nederlandse- en Indonesische taal de inscriptie: „Ter herinnering aan hen, die het leven lieten tijdens de bezettingsjaren 1942 — 1945”.

2) Even vóór het vertrek van het vlaggeschip der maatschappij, het s.s. *Plancius* op zijn volgende reis, maakten wij onlangs deze opname.

3) Een plaatje uit de Molukken: een der nieuwe *Reyniersz*-type schepen der maatschappij in de baai van Morotai. Links op de voorgrond de motorboot van het schip, welke de verbinding met de wal onderhoudt.

4) Onze maatschappij steunt de overheid in belangrijke mate in het onderzoek der zee, door de monsters zee-water te leveren aan het Laborato-



4

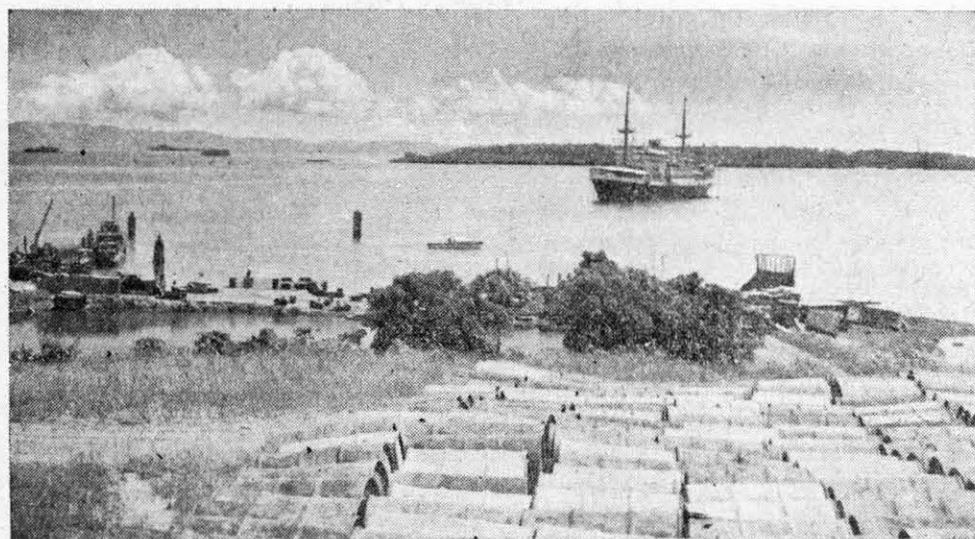
OVE

rium voor het Onderzoek der Zee. Een welbekend tafereeltje voor de opvarenden onzer schepen te Tandjung Priok: de jeep van het Laboratorium haalt de kist met monsters zeewater af.

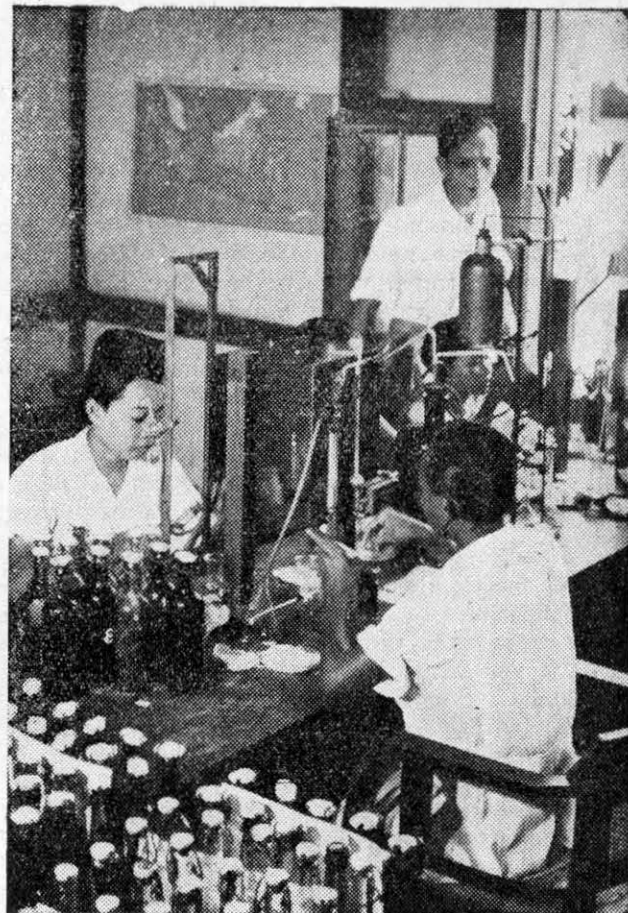
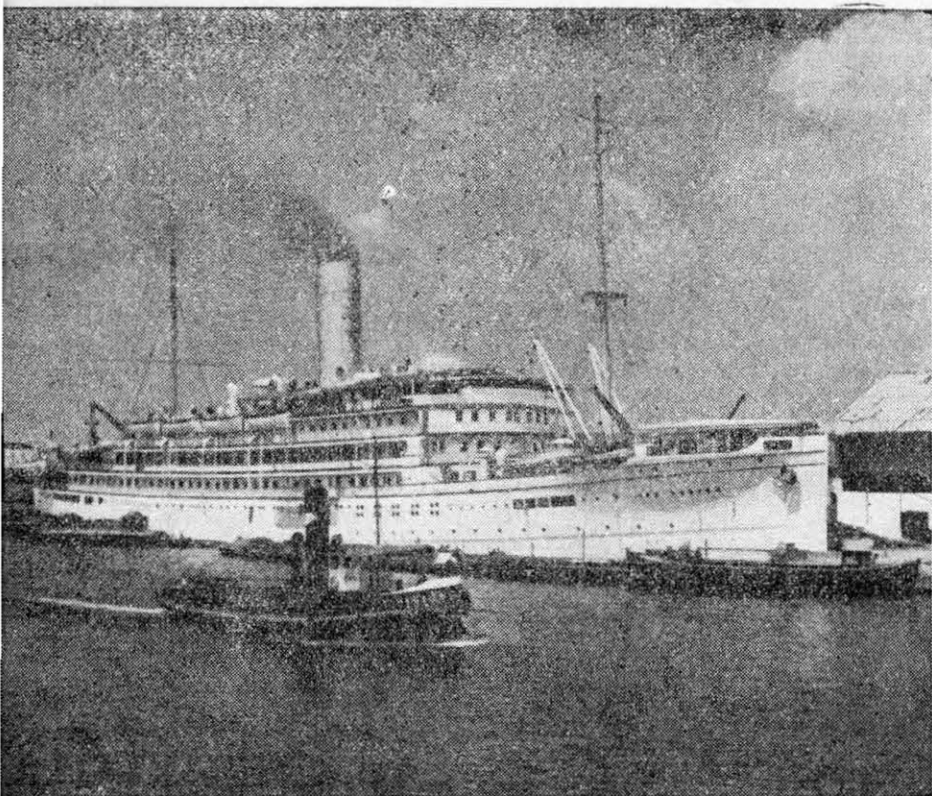
5) Een kijkje in het Laboratorium voor het Onderzoek der Zee. Analysten onderzoeken nauwkeurig het zoutgehalte van het zeewater.

6) De resultaten van de analyse van het zeewater worden nauwkeurig bijgewerkt op een kaart. In het volgende nummer van „de Uitlaat” kunt U over het onderzoek der zee meer lezen. (Wegens overvloed van kopy moet het artikel, dat bij deze foto's behoort, blijven overstaan).

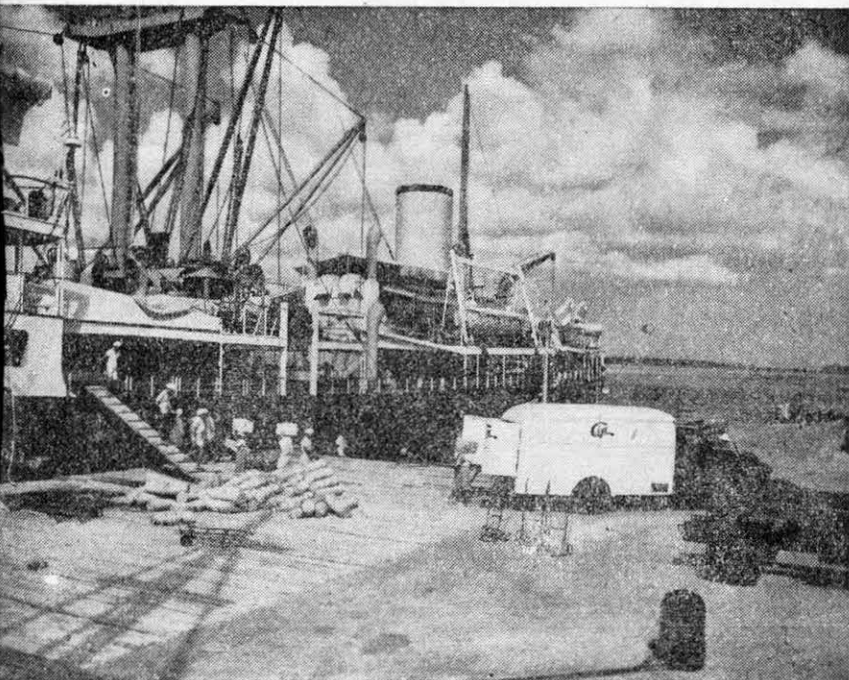
7) De zuidelijke aanloopplaats van het eiland Bali: Benoa. Een der *Wai*-schepen der maatschappij neemt een lading diepvries-vlees voor de afd. C. D. in.



3



RZICHT IN BEELD



Vloot tankschepen neemt toe

Vele hellingen der scheepbouwverven in de gehele wereld bevatten thans tankschepen en geen passagiers- of vrachtschepen. Het verbruik van petroleumproducten neemt als het ware met de dag toe en voor het vervoer er van zijn voortdurend meer tankschepen nodig. Vooral in de Engelse scheepsbouwindustrie hoort men dikwijls de verzuchting slaken: „Wat zouden wij voor onze arbeiders te doen hebben en wat zou er van onze bedrijven terechtkomen, wanneer er geen tankschepen werden gebouwd?”

De verzuchting wordt terecht geslaakt, want nieuwe passagiers- of vrachtschepen worden slechts mondjesmaat gebouwd, nu de koopvaardijvloot der gehele wereld, die voor de oorlog circa 61 miljoen ton mat en waarvan tijdens de oorlog ongeveer 21 miljoen ton verloren ging, weer op peil is gebracht. De nieuwbouwprijzen zijn te hoog en de toestand is te onzeker om genoeg te kunnen nemen met een lange levertijd voor nieuwe schepen. Men is in brede kringen bevreesd, dat deze dure schepen over enkele jaren niet winstgevend geëxploiteerd kunnen worden.

Naar goede, goedkope, snelle en grote tankschepen blijft echter vraag bestaan. Er zijn zoveel tankschepen nodig, dat de aanbouw er van thans meer dan de helft van de in de wereld gebouwde tonnage vertegenwoordigt. De wereld-tankvloot bedroeg op 1 Januari j.l. 25.465.767 ton, dus meer dan een derde van de totale wereldtonnage. Hiervan werd in de jaren 1940—1945 ruim 12 miljoen ton gebouwd en van 1945 tot nu ruim 4 miljoen. Men kan de „tanker” met recht een kind des tijds noemen.

Omwenteling

Geleidelijk heeft zich een grote omwenteling voltrokken. Het verbruik van steenkool vermindert voortdurend en in de plaats daarvan is de vloeibare brandstof gekomen. Deze moet vervoerd worden van de vindplaatsen naar de verbruikslanden en hiervoor zijn tankers in steeds grotere aantallen nodig. Bovendien heeft de scheepvaart zich eveneens ontwikkeld tot een grote verslinder van stookolie.

De volgende tabel stelt deze overgang van steenkool naar stookolie in de scheepvaart duidelijk voor ogen:

In procenten

	1914	1939	1949
Kolen	88,84	44,67	20,89
Olie v. ketels	2,65	29,63	54,96
Olie v. motoren	0,45	24,36	23,22
Zeilschepen	8,06	1,34	0,93

Met de zeilschepen is het nu geheel afgelopen. De vier laatste, die voor Finse rekening nog altijd als graanschepen van Australië naar Engeland voeren hebben hun laatste reizen gemaakt. Ze zijn opgelegd en te koop, maar het staat te vreezen, dat zij vroeg of laat in handen van de sloper vallen, waarmee een hoofdstuk in de geschiedenis van de zeevaart zal zijn afgesloten.

's Werelds grootste tankrederijen zijn: de British Tanker Co. Ltd. met 124 schepen, metende 993.675 ton en nog 357.707 ton in aanbouw en als tweede de Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd.

nauw verbonden met onze Koninklijke Petroleum Maatschappij, met 121 schepen metende 894.651 ton en 91.000 ton in aanbouw.

Steeds groter

Het behoeft geen verwondering te wekken, dat, waar de olieproductie van het Nabije Oosten steeds toeneemt en deze olie vervoerd moet worden naar de raffinaderijen in Europa of in Amerika, de behoefte aan vervoermiddelen, aan tankers, nog steeds stijgende is. Dit verklaart ook, dat de grootte van de tankers steeds toeneemt. Terwijl nog voor kort een 20.000-tonner fantastisch leek, is dat type nu al heel gewoon en thans zijn reeds 31.000-tonners in aanbouw, terwijl de gedachten uitgaan naar nog veel grotere.

De geboorte

Het is goed zich te herinneren waar de idee „tanker” werd geboren. Dat was in 1892 in het brein van Marcus Samuel, wiens vader handel dreef met

het Verre Oosten en ook het vervoer verzorgde. Petroleum werd toen in vaten verscheept en hij begreep dat de toekomst van het olie-verbruik stond en viel met goedkoop vervoer. Speciaal werd hem dat duidelijk, nadat hij in Rusland in 1890 een soort van tankschip had gezien.

Met zijn vooruitziende blik was het hem duidelijk, dat daarin grote mogelijkheden scholen. In Mei 1892 bestelde hij de tanker *Murex*, een schip van 5.000 ton. Hij werd de oprichter van de Shell Transport and Trading Company Ltd., waarvan de „shell” het embleem werd, het artikel, dat hij uit het Verre Oosten naar Europa bracht (gepolijste schelpen). Die eerste tanker — Samuel's oplossing van het vervoervraagstuk voor olie — werd gebruikt op de Kaspische Zee en wel voor Zweedse rekening.

Kon. Petroleum

In 1907 ging de Shell Transport and Trading Company samen met de Koninklijke Petroleum.

Weer later is de gehele contrôle van de scheepvaart van de groep, overgegaan op andere ondernemingen, met name in de Anglo Saxon and Eagle Oil and Shipping Company Ltd. als Engels deel en in de Nederlandse maatschappijen: Nederlandsch Indonesische Tankvaart Maatschappij, Petroleum Maatschappij „La Corona” en Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Deze structuur is ook thans nog zo, waarbij de laatste het vervoer verzorgt van Venezuela naar Curaçao en de anderen met haar schepen de wereldzeeën bevaaren.

Uit: „de Telegraaf”

Nieuwe mijlpaal in K.P.M.-hockey

Op 16 Mei zal een gemengd K.P.M.-elftal voor het eerst in het veld treden voor een wedstrijd in het BVC-tournooi. Hieraan wordt door 9 elftallen deelgenomen.

Het gemengd K.P.M.-elftal zal in de volgende opstelling de ploeg van ADKC ontmoeten:

	de Jong (Tg. Priok)	
van Trikt (TD)	Cuperus (Cm)	
Mevr. Langendijk (Pass)	Scheefhals (Cm)	Mej. Husson (Tikk)
Mevr. de Maar	Benz. (S)	Mej. Hoogeveen
Jüch (Cm)		Glazenburg (S)

Op 23 Mei a.s. zal de tweede wedstrijd van het gemengde KPM-elftal worden gespeeld en wel tegen het BVC-team, de „Doordraaiers”.

K.P.M.-A — ISC

K.P.M.-A speelde op 26 April j.l. een vriendschappelijke wedstrijd tegen ISC. Het is een matige wedstrijd geworden, die met 0—3 werd verloren. De gladde en vlugge

Indiërs bleken steeds weer te snel voor onze achterhoede te zijn.

K.P.M. - RVA

Op 6 Mei j.l. speelde de K.P.M.-ploeg tegen R(egiment) V(eld) A(rtilerie) een militaire ploeg, die binnenkort zal repatriëren. Na enige verkenning in het begin ontwikkelde zich een licht overwicht van de K.P.M.; vooral Jüch als middenvoor wist herhaaldelijk verwarring in de achterhoede van RVA te stichten. Na een kwartier spelen opende Benz (S) met een hoog en hard schot de score (1—0), doch voor de rust inging waren de artilleristen in actie geweest en hadden zij de gelijkmaker kunnen plaatsen.

Na de rust waren beide ploegen goed tegen elkaar opgewassen, doch halverwege de wedstrijd ontlastte zich een zware regenbui, waardoor vooral de K.P.M. het tempo ernstig liet zakken. Ofschoon RVA een zware druk op het K.P.M.-doel uitoefende en de Jong telkenmale moest ingrijpen, wisten zij niet tot scoren te komen. Het einde kwam dan ook met een 1—1 gelijkspel, dat de krachtsverhouding wel goed weergaf.

◇ Op 2 Mei j.l. keerde 1e stuurman H. J. v. d. Jagt per K.L.M.-„Constellation” van gezinsscheidingsverlof uit Nederland in Indonesië en op zijn post terug.

◇ De in Nederland aangenomen nieuwe 4e stuurman J. W. F. v. Hummel arriveerde op 4 Mei j.l. per Constellation in Djakarta.

◇ Met het m.s. *Garoet* arriveerde op 25 April j.l. te Tandjong Priok de 4e stm. G. Ch. F. Nowack. Op die datum trad voorts 4e stm. R. de Quack in dienst der maatschappij.

◇ Op 21 April j.l. trad de heer A. C. Janssen als agent te Cheribon af en werd hij als zodanig vervangen door de heer P. Riem.

◇ Met het m.s. *Oranje*, dat op 5 Juni a.s. naar Nederland zal vertrekken, zullen de volgende K.P.M.-ers reizen: dienstchef L. N. H. Jungschläger en echtgenote; souschef J. Roering die te Singapore zal embarkeren; gezagvoerder S. N. Scheltema; adjunct-chef J. B. van Oosterhout met echtgenote en dochter; adjunct-chef J. W. Brand met echtgenote en zoon; 1e stm. P. J. Hubregtse, 2e wtk. J. F. Kuipers; 3e wtk D. van Haarlem; de gepensioneerde employé G. H. van Driem en echtgenote; hoofdemployé D. Kal met echtgenote en 3 kinderen, 2e wtk. F. W. Muller en gezin en employé W. H. Geertsema met echtgenote, dochter, pleegkind, stiefdochter en schoonmoeder.

◇ De laatste berichten uit Nederland, betreffende de nieuwbouw der nabestelde schepen onzer maatschappij zijn gunstig. Het m.s. *Sanaa*, dat bij de fa. Pot in aanbouw is, zal in het begin van de maand Juni a.s. te water worden gelaten. Bij deze firma werd op 4 April j.l.

k. p. m. - journaal

de kiel gelegd voor het benzineschip *Minjak*. Van twee der *Sunggei*-scheepjes, t.w. de *Sunggei Asahan* en de *Sunggei Bila* is op 28 Maart j.l. de kiel gelegd bij de werf Boot.

◇ Met ingang van 1 Mei j.l. heeft de heer W.W.S. Ebbink het commissie-agent-schap te Tg. Pinang overgenomen van de heer J.B. Homburg.

◇ Op die datum werd te Kroë een hulpagentschap der maatschappij geopend dat onder leiding staat van de heer N. Iscandar.

◇ Op 1 Mei j.l. nam de heer G.A. de Beer de leiding op zich van het agentschap Bima. ter vervanging van de heer J.W. van West.

◇ Met ingang van 21 April j.l. werd Pontianak

door het Ministerie van Gezondheid der V.S.I. besmet verklaard wegens pokken. Het gouvernement van Singapore verklaarde op 6 April j.l. Belawan-Deli besmet wegens pokken.

◇ Teneinde misverstand te voorkomen inzake de bevoegdheden der maatschappij ten aanzien van lading, welke door haar ten vervoer is aangenomen naar een haven, waar tengevolge van staking, uitsluiting of stilstand of belemmering van de arbeid niet kan worden gelost, worden de connossementen voortaan voorzien van een aanvullende clause die middels een strookje op alle exemplaren van de particuliere- en gouvernementconnossementen worden aangebracht.

◇ 13 April j.l. had op het Departement Pelajaran te Djakarta het examen plaats voor de stuurlieden. Van de 15 K.P.M.-ers, die zich voor deze examens hadden ingeschreven, slaagden tien voor een hoger diploma. Het was II-stm. R. de Quack die het diploma 3e stm. behaalde. Het diploma 2e stm. behaalden de 3e stuurlieden J. C. Schouw, C. E. Fransz en J.G. Jansen, die met terugwerkende kracht op 1 Juli 1949 tot 2e stuurman werden bevorderd; de 3e stuurlieden W. N. Koelman, A. N. Kloots, C. Winkel, J.R. van Willigenburg en B. Dirks die met terugwerkende kracht op 1 Januari j.l. tot 2e stm. werden bevorderd en 3e stm. J.W. Schutte.

vlag van de Verenigde Staten van Indonesië in de internationale scheepvaart.

„Ongelukkigerwijze”, aldus het blad „hebben de ontwerpers van de rood-witte Indonesische vlag er blijkbaar niet aan gedacht, dat deze vlag dezelfde is als die van Monaco”.

Herleving Duitse scheepvaart

„Ofschoon de Duitsers gestadig hun campagne voortzetten om verzachting te verkrijgen van de Geallieerde controle op hun scheepvaart en scheepsbouw, zien zij er nauwkeurig op toe, dat er geen bijzonderheden uitlekken van hun plannen tot wederopbouw van hun koopvaardijvloot”, aldus „Nautical Magazine”.

„De politiek, die na de Eerste Wereldoorlog werd gevolgd en die er toe leidde, dat de Duitse vlag in recordtijd in vrijwel dezelfde kwantiteit weer op de wereldzeeën verscheen, zal ditmaal niet worden toegelaten. Noch is zij geschikt voor deze gelegenheid. Ofschoon er weinig toename was in daadwerkelijke tonnage onder Duitse vlag in het jaar 1949, zijn de Duitse reders en autoriteiten zeker niet blijven stilzitten. In de kustvaart van Noord-West-Europa is de concurrentie van kleine Duitse schepen, die door de Geallieerden niet zijn opgeëist, ernstig geworden. De Duitsers berekenen vrachtprijzen, waarvoor andere landen hun schepen niet kunnen laten varen. Een of twee Duitse schepen zijn ook al weer langs Engeland's kusten verschenen. Hun aantal is echter nog niet groot genoeg om er de aandacht van de autoriteiten op gevestigd te krijgen.

Een van de belangrijkste doelstellingen van de Duitse reders is te verhinderen, dat geoeffende zeelieden gedurende de periode van nonactiviteit elders emplooi zoeken. Dat is vermoedelijk het grootste gevaar, dat de Duitse scheepvaart bedreigt. Alle pogingen worden in het werk gesteld om emplooi voor hen te vinden onder vreemde vlag. Velen bevinden zich onder de bemanning van Argentijnse, Zwitserse, Poolse en andere schepen en er zijn aanwijzingen, dat velen op Russische schepen dienstdoen.

Aangezien er een acuut tekort aan zeelieden is voor de Nederlandse kustvaart-vloot heeft de Nederlandse vakbond van zeelieden zelfs reeds toegestaan, dat Duitsers worden gemonsterd, op voorwaarde, dat zij allen door Nederlanders worden vervangen, zodra voldoende Nederlandse zeelieden beschikbaar zijn”.

Wending in veiligheidstoestand

Strengere maatregelen dringend noodzakelijk

Velen onder U zullen zich de vraag hebben gesteld, wat „pilferage” feitelijk wel betekent. „Pilferage” is afgeleid van „to pilfer”, waaraan de Engelsen de betekenis hebben gegeven van „to steal or thieve in a petty way”. Hoewel dit niet helemaal juist zou zijn, zouden wij voor „pilferage” in het Nederlands dus het woord „gauw-dieverij” of „gapperij” kunnen gebruiken.

Onder deze suggestieve titel is kortgeleden door de Londense Kamer van Koophandel, met medewerking van een groot aantal bij het goederen-transport in het algemeen betrokken instanties (scheepvaart-, spoorweg-, luchtvaart- en andere transport-maatschappijen, assurantie-bedrijven, politie- en havenautoriteiten, enz.) in een zeer grote op- laag over de gehele wereld een boekje uitgegeven. Het was bedoeld als propaganda tegen het stelen van handels goederen tijdens transport en opslag in het algemeen. Uit de uitgave van dit pam- flet moge blijken, dat men ook in En- geland zich volkomen bewust is van de ernst van deze toenemende kleine dief- stallen en dat dit een materie is, waar- mee de gehele wereld zich na de oorlog bezighoudt.

Middelen

Er worden in het boekje midde- len aan de hand gedaan, waarmee deze diefstallen dienen te worden voorkomen resp. bestreden en wel- ke reeds lang door onze maatschap- pij worden toegepast in de strijd tegen dit van lieverlede ingewor- telde kwaad.

Deze maatregelen bestaan in grote trekken uit:

- a. volledig en duidelijk merken en ha- venmerken der colli;
- b. op de emballage niet vermelden, wat de colli inhouden, om het dievengilde te misleiden;
- c. het gebruik van solide emballage in de ruimste zin van het woord, ver- sterkt met krammen en voldoende sygnode bandijzers;
- d. het gebruik van de voorgeschreven standaard-emballage voor bepaalde kostbare goederen (bij ons: batik en sarongs);

e. het gebruik van haken te verbieden bij het manipuleren van zakken-la- ding, vooral van dure lading (peper, koffie, suiker e.d.);

f. nauwkeurige contrôle door afsche- pers zelf in hun pakhuizen, op wat er wordt verpakt (geen onjuiste af- paklijsten!);

g. een juiste benaming en omschrijving van het goed, opdat —zonodig— voor een bijzonder stuwage kan worden zorggedragen;

h. zo kort mogelijke overligtijd op over- scheephavens; bij vervoer over de weg, bij opstoppen, er op letten, dat uit de wagens en/of containers niet wordt gestolen;

i. onmiddellijke opslag na lossing van kostbare en/of beschadigde lading in de „broken stores”;

j. zo spoedig mogelijke in ontvangstna- me van lading in het algemeen, doch van beschadigde lading in het bij- zonder;

k. zo goed mogelijke beveiliging resp. bewaking tijdens belading, vervoer, overscheep en lossing der lading, niet in de laatste plaats tijdens het trans- port van pakhuys naar schip en om- gekeerd;

l. met het overnemen van kostbare la- ding resp. stuwage in de ruimen wachten tot het laatste moment, op- dat deze manipulatie niet plaatsheeft, terwijl het ruim nog vol arbeiders is. (Direct toezicht moet mogelijk zijn en de luiken dienen, zodra de belading is beëindigd, te worden ge- sloien);

m. de ruimen en bergplaatsen aan boord „dicht” maken, opdat geen onbevoeg- den langs illegale weg bij de lading kunnen komen;

n. de pakhuizen moeten goed afsluitbaar zijn en evenals de emplacements worden bewaakt;

o. alleszins betrouwbaar personeel voor de ladingadministratie.

Gaat men al deze voorwaarden na, dan zal men bemerken, dat het steeds het streven der K.P.M. is geweest om hieraan in alle opzichten te voldoen of te laten voldoen en het moet worden gezegd, dat de handel ten aanzien van verbetering der emballage veel mede- werking heeft verleend en nog verleent.

Andere factoren

Jammer genoeg, missen we in het boekje de belangrijke factoren „plunderen en masse” en „bedrei- ging van levens” van hen, aan wie de lading is toevertrouwd. Met deze factoren, waarmee men in Europa niets te maken heeft, moet in Indonesië rekening worden ge- houden en dit maakt de toestand hier heel ernstig, veel ernstiger in ieder geval dan in Europa.

Wij waren in dit land op de goede weg en waren zelfs in staat de zo ge- waakte nood-clausule voor practisch al onze aanloophavens buiten gebruik te stellen, toen begin van dit jaar een fu- neste ommekeer kwam in deze vrij gun- stige toestand en de verkregen veiligheid op losse schroeven kwam te staan.

Als gevolg van de souveriniteitsover- dracht trokken de Nederlandse bewa- kingstroepen successievelijk weg. Het misdadigersgilde had dit spoedig in de gaten en daar de T.N.I. —van hoe goe- den wille ook— niet capabel bleek om de taak der bewaking e.q. beveiliging voor de volle 100% over te nemen, vier- de de criminaliteit weldra overal hoog- tij. In de havens gingen de dieven hoe langer hoe driester te werk. Zij gingen in groepsverband tot plundering over en bedreigden de levens van hen, die voor het wel en wee van de aan hen toevertrouwde lading hadden te zorgen. Maltraiteringen van pakhuys- en buiten- dienstpersoneel der maatschappijen had- den onder de ogen van de T.N.I. en politie plaats, die tegen deze excessen schijnbaar volkomen machteloos ston- den. Het is bepaald onjuist deze exces- sen toe te schrijven aan de slechte eco- nomische- en sociale omstandigheden, waaronder het volk leeft, want deze zijn

Slot: zie pag. 12

Het oude schip....

In zijn gedicht „The Mary Gloster” vertelt Rudyard Kipling op treffende wijze, hoe en waarom Sir Antony, de schijnbaar ongevoelige voormalige schipper scheepsbouwer en reder, zijn eerste eigen schip, waaraan hij vele mooie herinneringen heeft, nadat het verouderd en uit de vaart genomen is, nog vele jaren bewaart.

Als Sir Antony Gloster zijn einde voelt naderen, wordt de „Mary” voor haar laatste reis zeeklaar gemaakt, omdat hij met zijn oude schip een laatste rustplaats wil vinden nabij de Kleine Paternosters in de Straat van Makassar, waar hij ook eens de geliefde vrouw, wier naam het draagt, aan de schoot der golven moest toevertrouwen.

Horsting schrijft in „Van leven en werken in Indië”, hoe hij op een wandeling nabij de kampong Si Kapas aan de Rokan-rivier een grote, half-vergane prauw op het droge zag liggen. Het hout was nog goed bruikbaar voor andere doeleinden en zijn economische aanleg deed hem de vraag stellen, waarom men die prauw niet in stukken hakte en als brandhout gebruikte.

„Tuan”, zei één der kampongmensen, „toen deze prauw in haar goede dagen was, heeft ze ons trouw gediend en in ons levensonderhoud helpen voorzien. Het zou ondankbaar en niet goed zijn haar nu in stukken te slaan.”

Aan deze —en dergelijke— verhalen dacht ik, toen ik kort voor de laatste oorlog bij de heer Straatemeier werd geroepen, om instructies te ontvangen voor de laatste reis van de *Rumphius*, onze eerste, grote sneldienstboot, ééns de trots van de K.P.M. en van de Nederlandse scheepsbouw. De *Rumphius*, het witte schip met de snor van schuimende golven, dat jaren lang voer onder kapitein Donck, die met en door zijn schip vermaard werd, was één van mijn eerste schepen bij de maatschappij.

Hoe vaak hebben we met man en macht, hoofdwerktuigkundige en enkele bevoorrechte passagiers inclusie, met de sextant op haar brug gestaan, om te meten, of de hoek tussen de waterlijn en de kloot van de mast van de oude *Oranje* of *Willis* groter werd. Waaruit dan bleek, dat we de echte mailboot opliepen, om haar weldra dichtbij te passeren. Iedereen, van de gezagvoerder af tot de jongste matroos toe, genoot mee van dit succes.

Een schitterende, maar dure reclame voor de Paketvaart, want de *Rumphius* is nooit een economisch schip geweest.

Een Sumatraan, zware bui in de Straat van Malakka. Onze voortjakkende sneldienst heeft geen tijd om, niettegenstaande de neergutsende regen, vaart te minderen. Samen staan we op de brug, de kapitein en ik en turen, half verblind door het in ons gezicht slaande water, de inktzwarte nacht in.

Het vuur van Eén Vadembank, met helder weer dertig, of meer mijlen zichtbaar, moet vlakbij zijn.

Plotseling krijg ik een geweldige klap in mijn gezicht. Verschrikt spring ik opzij. Zou die geschikte kalme „Ouwe” plotseling gek geworden zijn?

Vragen durf ik het hem niet. Onbewogen tuurt hij nog steeds de duisternis in. Dan zien we het gezochte vuur. Na afloop van mijn wacht vind ik op het tentdek een dode vogel. Nooit heeft iemand geweten, waarvan ik de kapitein een ogenblik heb verdacht.

Toen ik promotie maakte, werd de vreugde hierover vergald door mijn afscheid van de *Rumphius*.

Mocht het dan al een prettig schip

Slot:

Herdenking gevallen

Laat ons een ogenblik stilstaan bij dit voorbeeld en de grootte en draagwijdte daarvan beseffen. Laten wij ons voornemen, dit voorbeeld en dat, gegeven door de velen die elders ter wereld in krijgsdienst, ter koopvaardij of in kampen voor de goede zaak het hoogste offer brachten, voor ogen te houden als van ons nog eens gevraagd zou worden ons leven in te zetten voor de vrijheid van ons Vaderland”.

Vervolgens sprak de oudst-aanwezende vlootaalmoezenier W. Kwaaitaal een herdenkingsrede uit, waarna allen het hoofd onthoofden, de alalmoezenier het „Onze Vader” bad en een minuut stilte in acht werd genomen. Daarna begaf de admiraal zich naar het lodingsbord, vanwaar door hem een krans in zee werd gelegd. De scheepstamboer blies vervolgens de „Last Post”. De opvarenden van Hr. Ms. *Kortenaer* namen via de scheepsradio deel aan deze herdenking.

Toen de plechtigheid was geëindigd, stoomden beide schepen vervolgens in verband op naar Surabaya, waar vice-admiraal Kist te 18 uur debarkeerde, om op 5 Mei per vliegtuig naar Djakarta terug te keren.

zijn om op te varen, het moderne verkeer stelde hogere eisen en door de komst van de grotere en meer comfort biedende *Plancius*, *Op ten Noort* en *Ophir* werd de *Rumphius* al spoedig overbodig. Door haar grote passagiersinrichting en geringe laadcapaciteit was zij ook niet op andere lijnen rendabel te maken.

In het begin van haar opligperiode werd de *Rumphius* nog goed onderhouden. Men hoopte haar spoedig weer in de vaart te kunnen brengen. Maar allengs vervloog die hoop. De blank geschuurde dekken en het blinkende koperwerk, eens de trots van officieren en Indonesische bemanning, werden grauw en groen. Verf en zeep werden niet meer, of onvoldoende ter beschikking gesteld.

Sinds lang interesseerde niemand zich meer voor het roestige, door het lange stilliggen zwaar aangegroeide schip, toen een opgedrongen economische overeenkomst ons dwong meer metaal te exporteren.

Japan schreeuwde om ijzer. Weliswaar werd door Noord-Amerika voor meer dan 95% in de opgedreven behoefte voorzien, maar ook andere landen moesten het hunne bijdragen.

In tegenstelling met de „Mary Gloster”, die voor haar laatste reis werd gekalefaterd, verhaalde men de *Rumphius* tot voor de werkplaatsen. Hier werden gaten in haar ketels gebrand en met voorhamers op haar machines losgebeukt. Dit om te voorkomen dat zij, voor afbraak verkocht, toch weer door de Jappen in de vaart zou worden gebracht. Voorzichtig sleepten we haar van Tg. Priok naar Surabaya, hetzelfde traject langs Java's Noordkust, dat zij in haar gloriëtijd zo regelmatig had bevaan.

In haar vroeger zo knusse eetsalon was een „Ik-en-jij-donkey” opgesteld, een handpomp, waarmee wij eventuele lichte lekkage zouden kunnen bijhouden. Gelukkig bleek het schip nog voldoende dicht te zijn en hebben wij die pomp niet behoeven te gebruiken.

Nauwelijks op de bestemming aangekomen en langs zij haar lotgenote, de oude *Van Riemsdijk* gemeerd, kwamen de met snijbranders gewapende slopers aan boord.

Neen, ongerust behoefden we ons niet te maken. Men zou niet trachten het oude luxe schip weer in de vaart te brengen. Bijna had ik dit prettiger gevonden. Als zeeman hecht men aan een schip, waarop men prettig heeft gevaren. Maar dit was geen tijd voor sentiment. Japan had haast. Over een week moest de eerste zending schroot worden afgescheept.

Wel een triest einde voor onze eerste eigen Indische mailboot.

Ben Poeder.

Slot: Wending in de veiligheidstoestand

zeker niet slechter dan die van voor de overdracht, toen er ook behoorlijk werd gestolen, echter niet geroofd en vermoord. Toen was er werkelijk alleen sprake van „pilferage”, doch nu van „rampok in groot verband, met doodslag”.

Het goed functionerende Nederlandse bewakingsstelsel en de strenge, doch rechtvaardige bestraffing der delinquenten werkten preventief en zorgden, dat de kwaadwillenden geen post aan de grond kregen.

De oorzaak van de chaos, die er op dit ogenblik heerst, moet dan ook worden gezocht in het falen van het huidige gezagsapparaat, dat —het goede voor hebbend— niet is berekend voor zijn taak. Er moet krachtiger tegen de misdaad worden opgetreden. Rigoureuze straffen moeten worden toegediend. Het mes moet er diep in worden gezet. Doet men dit niet, dan zullen de gevolgen desastreus zijn.

Geen wonder, dat de K.P.M. zich onder deze omstandigheden niet meer garant kan stellen voor de aan haar zorgen toevertrouwde lading en in geval van plundering alle aansprakelijkheid van zich afwendt.

Zolang de bewaking door leger en politie nog te wensen overlaat, zal deze hopeloze toestand blijven bestaan. Dat die van funeste invloed is op de economische wederopbouw van dit verarmde land— waarvoor rust en veiligheid een eerste vereiste zijn— staat buiten kijf. Rob.



Een overwinning, een gelijk spel, en... de veteranen

K.P.M. - Nederlanden 1845 (4-0)

Van begin af aan werd er in deze wedstrijd zeer vlot gespeeld en beide doelen kwamen dan ook om beurten onder druk te staan. Toen na een kwartier spelen, doelvorderder Van Santen al vallende een strak schot uit zijn heiligdom had weten te stempelen, werd de bal direct uit deze aanval via back en spil Juch door het midden naar middenvoor Zomers gespeeld, die een snelle dribbel met een beheert schot en een doelpunt (1-0) bekroond

zag, met welke stand de rust inging.

Na de rust domineerde de K.P.M. iets meer dan in de eerste helft, hetgeen ook in de doelpunten tot uitdrukking kwam. Een schitterend hard schot van Esra, half en half als voorzet bedoeld, vloog via de handen van de doelman de „Nederlanden”-veste in en het was 2-0. Even later benutte Baudoin netjes een hoge voorzet van rechts (3-0). Tenslotte bleek een ietwat gelukkig schot van Zomers de verdediging van de tegenpartij ook nog te machtig en zat de vierde goal; met deze stand kwam ook het einde.

K. P. M. - Gasmaatschappij (1-1)

In deze wedstrijd was de aanvankelijke opkomst zo slecht, dat veteraan Dekker in het doel moest worden gedrapeerd om nog enigszins een elftal in elkaar te krijgen, terwijl doelvorderder Van Santen naar linksbinnen verhuisde. Vooral in deze eerste minuten kreeg de K.P.M. een zware pil te slikken en het was met veel kunst en vliegwerk van de achterhoede, waarin vooral rechtsback De Groot als een rots in de branding stond, dat ongelukken konden worden voorkomen. Toch moest onze dappere Dekker in de 20e minuut het hoofd buigen voor een lage schuiver van de Gas Maatschappij-rechtsbuiten en een 0-1 achterstand was een feit geworden.

Gelukkig veranderde de toestand na de rust aanzienlijk door het arriveren van enige spelers en zo ging het ietwat beter. Rechtsbuiten Walet, op schoen en slof —vanwege een ekster-oog— bleek vastbesloten zijn première in het K.P.M.-elftal met een doelpunt te bekronen, ware het niet dat Vrouwe Fortuna anders had beslist, want het was niet zijn schoen doch die van de „goalgetter” Zomers, die tien minuten voor het einde de gelijkmaker de touwen injoeg.

Veteranen zonder stoom?

Met liefst zes invallers verschenen de K.P.M.-veteranen op het appel. Het was dan ook niet te verwonderen dat —het verwoede „back”-en van Dekker en de kranige uitvalen van doelvorderder Hogeveen ten spijt— de stand 3-0 voor de Politie werd. Dit werd de K.P.M. evenwel te bar en een mooie schuiver van linksbuiten De Koe na een fikse solo-ren, verkleinde de achterstand tot 3-1. Toch moest Hogeveen nog vóór de rust voor de vierde maal vissen.

Na de rust deed een fraai doelpunt van de te hulp geroepen Walet (invaller) de hoop weer terugkeren; het bleef echter bij die hoop want er moesten nog twee gaten in de K.P.M.-netten geschoten worden alvorens de scheidsrechter voor de laatste maal floot.

v. S.

Slot: Het euvel der scheepsbranden

America alle brandbare materialen uitgeschakeld. Zij hebben het hele schip bezaaid met branddeuren, zodat vuur overal tot een klein gebied kan worden beperkt. Elke branddeur heeft een slangengat, zodat water in elk deel van het schip kan worden gespoten zonder dat de deur behoeft te worden geopend en trek wordt veroorzaakt. Aangezien fouten in de elektrische leidingen de meest voorkomende oorzaken van brand aan boord van schepen zijn, zijn alle leidingen op de *America* extra beveiligd tegen vocht en corrosie. Ruimen en machinekamers zijn speciaal beschermd met brandblussers, die carbon-dioxyde gebruiken en door vuur zelf in actie worden gebracht.

Alles bij elkaar kan hier worden gesproken van afdoende bescherming tegen brand. Verscheidene grote Amerikaanse maatschappijen hebben deze bescherming van de *America* overgenomen.

Brand!

Automatische brandmelders zijn natuurlijk uitstekend. Het grondbeginsel is echter, dat bij het bouwen van schepen brandbaar materiaal moet worden geweerd. Er zijn minstens acht verschillende soorten automatische brandblussers, die elk op zichzelf minder kosten dan de aanleg van een zwembad. Toch hebben de meeste mailschepen wel een zwembad, maar geen tip-top blusapparaten. Als gevolg hiervan zijn er maar weinig mailschepen, die reizen maken zonder dat er een keer of vijf, zes een brandje uitbreekt, waarvan de passagiers gelukkig niets merken. Als zij het merken, is het echter dikwijls al te laat

500 per jaar...

Men kan rekenen, dat er 500 scheepsbranden per jaar woeden. Dat zij dikwijls worden gelocaliseerd, is grotendeels een kwestie van geluk. Als dit geluk wegvalt, volgt er een ramp. Het is hoog tijd, dat scheepsbouwers schepen produceren, die eenvoudig niet kunnen branden.

Uit: *Virginian Pilot*.