

Na 43 jaren:

## NESTOR IKEN VERLAAT K. P. M.

Welbesteed leven in dienst der maatschappij

We hebben in ons bedrijf vele leden van ons personeel gehad, die 31, 32, 33 of soms nog enkele jaren meer de Koninklijke Paketvaart Maatschappij hebben gediend. Wie er juist de laatste nummers van dit orgaan nog eens op zou naslaan, zou daarin de namen van enkelen uit die zeer oude garde tegenkomen, wier lange staat van trouwe dienst bijzondere vermelding rechtvaardigde, naast de talloze 25-jarigen, die wij regelmatig in het eerste nummer van „de Uitlaat” van iederen maand in de daarvoor bestemd rubriek plegen op te nemen.

We hebben in ons bedrijf echter niet velen, die bijna 45 jaren practisch aan één stuk voor de maatschappijbelangen op de bres hebben gestaan. Wij schrijven met opzet: „bijna 45 jaren”, omdat 43 jaren en 1 maand dit cijfer wel dichterbij komt en de situatie juist weergeeft dan: „meer dan 40 jaren”. In dit nummer willen wij hulde brengen aan de man, die deze indrukwekkende staat van dienst bij onze maatschappij heeft en die na zijn aanvankelijke pensioenering in 1939, na oorlog en bezetting, er nog rustig een vijf jaren aan vastknoopte en de na-oorlogse periode van wederopbouw der maatschappij daadwerkelijk nog heeft meebeleefd. Deze man is de heer W. Iken, die op 1 Juli j.l. —eigenlijk voor de tweede maal— met pensioen de maatschappij heeft verlaten en eindelijk van zijn welverdiende rust zal kunnen gaan genieten. De nestor onder het Europeesche personeel heeft hiermede het bedrijf verlaten.

Het was op 1 Juni 1907 —toen velen onzer, die nu in dienst van de maatschappij zijn, nog niet eens het levenslicht hadden aanschouwd— dat de heer W. Iken in dienst trad van de toen ook nog betrekkelijk jonge Koninklijke Paketvaart Maatschappij. De loopbaan van de heer Iken, die tientallen jaren aan het hoofd stond van het bekende „Magazijn van Gedrukten”, is een stuk K.P.M.-geschiedenis op zichzelf. Immers: hij trad in K.P.M.-dienst in een tijd, toen motorschepen op de wereldzeeën eigenlijk nog nieuwigheden waren, in een tijd toen elke K.P.M.-er met enorme trots keek naar de pas in bedrijf gestelde stoomschepen *De Greve* en *Brandan*.....

### Directeur Iken met verlof

Onze directeur, de heer D. Iken, is per Constellation naar Nedderland vertrokken. Hij zal in Nederland enige maanden verlof doorbrengen. Wij wensen de heer Iken een bijzonder prettig verblijf in het moederland toe.

### A. Z. Controle, Claims

De heer Iken begon zijn loopbaan bij de maatschappij met een plaatsing op de afdeling „Algemene Zaken”, waar hij de toenmalige employe C. van der Linden (die later president-directeur werd) assisteerde met het uitknobelen en opstellen van de dienstregelingen, die er in die tijd natuurlijk wel een beetje anders uitzagen dan tegenwoordig. Ruim anderhalf jaar later werd de heer Iken overgeplaatst naar de afdeling „Contrôle”. Dat was een dependance, die we tegenwoordig niet meer kennen. Zij zou te vergelijkend zijn met de Cm-3 van thans. Na enkele jaren werd de heer Iken daar chef-de-bureau. Toen er echter wijzigingen werden doorgevoerd in het systeem en de regeling van de onderscheidene gouvernement-betalingen —waardoor de hoeveelheid werk van de afdeling „Contrôle” minder werd— werd de heer Iken overgeplaatst naar de afdeling Claims. Die afdeling stond in de eerste decennia van deze eeuw bekend als een tehuis-voor-daklozen, waar men voor een poosje —wat



men zou kunnen noemen— „op een zacht pitje” werd gezet, tot er voor de betrokkene elders belangrijker werk te doen viel. Dat kwam na betrekkelijk korte tijd.

M. v. G.

Na het vertrek van de heer Milenaar als chef van het „Magazijn van Gedrukten” droeg de directie aan de heer Iken de leiding op van deze afdeling, die zich toen wel gestadig uitbreidde, maar op dat moment toch eigenlijk nog niet veel meer en anders was dan een apparaat voor de distributie van allerlei maatschappij-formulieren (waar men toen al even dol op was als tegenwoordig. . . . .)

Het „Magazijn van Gedrukten” van de maatschappij was toen gevestigd in het lokaal, waar nu op het Hoofdkantoor in Djakarta de afdeling Civiele Dienst zich bevindt. Binnen enkele maanden na zijn optreden als leider van het magazijn, had de heer Iken de hele opzet van de afdeling geheel en grondig herzien. Er werd een binderij aan toegevoegd, waarin na luttele maanden alleen al 30 man werkten. Zo ontwikkelde het

Vervolg: zie pag. 2

## Vervolg: Nestor Iken verlaat de K.P.M.

„Magazijn van Gedrukten” zich geleidelijk tot een wezenlijk magazijn, waar op het gebied van kantoorbehoeften zowat van alles te krijgen was. Een soort winkel-van-Sinkel, waar de bonnetjes in en de kantoorbehoeften uit-rolden.

De rest van zijn loopbaan sleet de heer Iken als chef van het „Magazijn van Gedrukten”. Twee jaren vóór het uitbreken van de oorlog in de Pacific verliet hij de maatschappij, die hij toen al 32 jaren had gediend. In 1939 ging hij voor de eerste maal met pensioen en hij kon niet bevroeden, dat hij zes jaren later wederom tot volle activiteit zou worden geroepen.

Over de afbraak van onze maatschappij in de jaren der vreemde bezetting van deze archipel behoeven wij niet nogmaals te schrijven. Ook het werk van de heer Iken ging verloren en de netgepensioneerde K.P.M.-er bracht de oorlogsjaren in verschillende gevangenkampen door.

### Weer in dienst

Na de oorlog, in de laatste maanden van het opwindende jaar 1945, kwam de heer Iken door allerlei omstandigheden weer in nauw con-

tact met de K.P.M. en werd hem het vererende verzoek gedaan om weer in actieve dienst te treden en wederom de leiding op zich te nemen van het „Magazijn van Gedrukten”. In het begin van 1946 hervatte de heer Iken zijn werk en zijn loopbaan.

Het „Magazijn van Gedrukten” is in de na-oorlogse jaren wel erg ambulant geweest. Andere afdelingen van de organisatie, die „hoofdkantoor” heet, zijn ook vaak verhuisd, maar bij overbrenging van een „Magazijn van Gedrukten” komt wel iets meer te pas. Achter Kolff op Noordwijk, was het M. v. G. gevestigd in het begin van de naoorlogse periode.

### Scheepsbibliotheken

Daar begon de heer Iken onmiddellijk weer met zijn hobby: scheepsbibliotheken, de lectuur voor de opvarenden en passagiers. Reeds voor de oorlog kende men op de K.P.M.-schepen de bibliotheken. De maatschappij ging toen echter blijkbaar van de gedachte uit, dat zulke boekerijen voornamelijk bestemd waren voor passagiers en op de vrachtschepen der maatschappij kwamen bibliotheken daardoor praktisch niet voor. Na de oorlog is hierin —mede dank zij een nieuw beleid in dit opzicht— verandering gekomen en werden de boekerijen in de allereerste plaats bestemd voor de opvarenden.

De heer Iken heeft weten te bereiken, dat in drie jaren tijds meer dan 4.000 boeken in de bekende roodbruine en groene banden werden gebonden, die in bibliotheken varende van 35 tot 100 boeken over de schepen der maatschappij rouleerden. Een belangrijke uitbreiding der scheepsbibliotheken werd mogelijk gemaakt in 1947 door een geschenk van ruim 3.000 delen door de N.I.W.I.N. aan onze maatschappij.

In Augustus van het vorige jaar stond het „Magazijn van Gedrukten” opnieuw in het teken van een verhuizing. Ditmaal ging het naar zijn definitieve tempaat: de oude drukkerij van de firma Visser, achter het kantoor van de Distributiedienst op Rijswijk.

### „Papierkoning”

De mens leeft thans in eentijdperk van atoom-energie en papier. Atoom-energie gebruikt onze maatschappij weliswaar nog niet, maar papier zoveel

te meer. Men leze daarover de bezuinigings-circulaire eens, die dezer dagen het licht zag.....De heer Iken was de „Papierkoning”. Zijn onderdanen waren ongeveer 1.500 verschillende modellen formulieren, van koffiebbonnetjes af tot ladingmanifesten toe en daarin nog niet eens begrepen de modellen, die in verschillende soorten voorkomen. Verder heerste de heer Iken over de kantoorbehoeften, over de paperclips, de prullemanden, de potloden, de schrijfmachines en het karton, dat in dit jaar aanvankelijk zo schaars was, dat „de Uitlaat” nog niet eens haar gebruikelijke reeks jaargangen heeft kunnen doen inbinden. De „ouwe heer” Iken zei, dat er geen karton voor de kaften was en dan was er geen karton.

### De „ouwe Heer”

Nu is thans voor de heer Iken voor de tweede maal het einde van zijn loopbaan gekomen. Juist in die tweede periode van na de oorlog heeft hij bij de ontstellende taak der wederopbouw van het „Magazijn van Gedrukten” —in een tijd van tekorten— een energie ontwikkeld, die temeer respect afdwingt, indien men zijn hoge leeftijd in aanmerking neemt. Op de afdeling heeft hij een buitengewoon aangename sfeer weten te scheppen en te handhaven en het personeel van het Magazijn, dat voor het grootste deel zelf ook uit oud-gedienden bestaat, zal „de Ouwe Heer” node zien gaan. Dit geldt overigens voor de gehele maatschappij, namens het personeel waarvan wij hem toewensen, dat hij nog vele jaren van zijn welverdiende rust zal mogen genieten.

### Het afscheid

Op Vrijdagochtend 30 Juni j.l. heeft de heer Iken in de kleine kring van zijn personeel officieel afscheid van het Magazijn genomen. Hierbij waren o.m. tegenwoordig de heer Harinck namens de Directie en de chef van de afd. P.Z., mr. Ter Braake. Mevr. Iken had haar echtgenoot die laatste morgen naar kantoor vergezeld en deelde in de woorden van hulde, welke werden gesproken door de heer Fels, die de leiding van het M. v. G. van de heer Iken zal overnemen. De heer Fels dankte de scheidende chef, met wie hij vele jaren heeft samengewerkt. Namens het personeel van het Magazijn bood hij de heer Iken een tinnen rookstel en mevr. Iken een

Slot: zie pag. 12

### Dit is no. 12 - 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.,  
DJAKARTA

In dit nummer:

Nestor Iken verlaat bedrijf

Bevorderingen

Sfeer en arbeid

Alida

Brand op de Van Swoll



# BEVORDERINGEN

Per 1 Juli 1950

\*

Vlak voor het ter perse gaan van dit nummer bereikte ons het bericht, dat werden bevorderd

*tot dienstchef* de adjunctchef mr. L. ter Braake (Personele Zaken)

*tot hoofdemploye* de employe: H. A. Pesch, (Sibolga).

*tot beambte* de hoofdclerk-I: W. F. J. Fels (Mag. van Gedrukten).

*tot gezagvoerder* de eerste stuurleiden: H. J. Scheffer, J. J. S. v. Alphen, G. G. v. Onzen, J. J. v. Rossum, D. J. Conijn, G. H. Hoogland, P. v. Zalinge, M. Raatsie en P. Kusters.

*tot 1e stuurman* de 2e stuurlieden: D. J. G. Reurslag, M. v. d. Noort, H. N. L. Hoomans, G. W. de Bruyn, H. Schellart, W. A. Giel, A. v. d. Meulen, J. A. Houtman, A. Pinkster, J. S. Veldman, B. de Blank, H. J. Stok, F. Fleischer, Th. v. d. Voort, J. v. Mackelenberg en H. Boorsma.

*tot 2e stuurman* de 3e stuurman J. W. Schutte.

*tot 3e stuurman* de 4e stuurlieden: H. Bax, E. v. Daatselaar, J. H. F. Stauebach, S. N. de Rochemant, H. J. H. Kristel, W. C. Bouter, L. A. v. Otterloo, G. J. v. Gelderen, J. Th. Tromp, C. W. v. d. Poel, B. Land, W. F. Klute, A. J. Verwaijen, J. Dogger, W. Louwris, H. A. Meijer, J. S. Wilting, R. Labruyere, B. Gatersleben, J. A. H. Faber, W. G. Sont, A. J. P. Volder, E. Oosterveld, J. J. Aalpoel, P. de Kwant, R. E. J. v. Dijk, E. v. d. Horst en H. Jonkman.

\*

*Tot hoofdwerktuigkundige* de 2e werktuigkundigen: T. Hooghuis, J. W. Woldringh, W. Schneider, J. G. L. Heijnneman, J. P. Kuipers, G. Ch. Hamaker, A. Marcus, C. Gorter, L. Timp en F. H. Begemann.

*tot 2e werktuigkundige* de 3e werktuigkundigen: E. de Wollf, D. C. Claus, O. G. Loth, R. Th. Nijvenheim, H. J. Wijtenburg, L. W. Bense, B. B. Liem, L. F. Noll, D. Snip, J. Baljé, H. J. Romunde, C. Slijkhuis, H. J. Geerlings, C. den Hartoog en D. Hendriks.

*tot 3e werktuigkundige* de 4e werktuigkundigen: H. C. Verlinde, W. J. A. Eijsvogel, H. J. Jansen, B. G. L. van Os, H. A. Kortschot, H. B. Visser en J. den Arend.

*tot 4e werktuigkundige* de 5e werktuigkundigen: J. Meulenkamp, A. van Driel, J. Moorman, P. J. de Geus, T. van Wijk, H. A. Bürmann, L. J. Warbroek, W. Duba, C. L. Donk, A. C. Koning, A. Roelvink, K. E. Brouwer, M. C. A. Capelle, L. R. Kreeuseler, J. H. Jentink en J. v. d. Linden.

\*

*tot hofmeesters* de proviandklerken: J. Sundah en A. Mapaliey.

*Tot proviandklerk* de leerling-proviandklerken: P. Maatitawaer, A. J. Lilipory, J. M. Wuner, Ong Kwan Tjhiang, The Tjeng Loey, W. Lisapaly, M. Soplanit, H. Nanlohy, Tjia Hwee Beng, Lie Tjin Po, J. Latupeirissa, J. Meyer, J. L. Pieter, J. L. E. Mongie, J. U. Rumajar, P. A. Ratumbuysang, T. M. Pattymahu, J. R. Egam, J. Uspessy, B. F. A. Rugebregt, J. L. Nitalassy, J. Maspaitella, F. Souhoka, N. Huwae, E. C. Sybesma en E. B. Maulany.

\*

*Tot stuurman locaalvaart* de wrnd stuurmanloaalvaart J. J. Gerritse.

*tot ladingklerk* de leerling-ladingklerken: N. Tuwaidan, J. Que, E. J. T. Tampi, J. Kawangoen, J. A. Rondonuwu, P. Sorongan, H. H. M. Tangkudung, J. Rugebregt, J. J. Titarsole, M. Kharie, A. Christoffel, H. H. Mandagi, A. Simatauw, A. Lekatompeppy, M. A. G. Ondaatje, J. D. Tomasowa, B. J. Matindas, J. Huwae, H. Tan, en R. Mochajan.

Wij bieden allen onze hartelijke gelukwensen aan!

## Dure sleepboten .....

Sedert 1 Juni j.l. heeft de N.I.S. H.M. haar tarieven voor het gebruik van sleepboten te Tg. Priok, Tg. Perak en Belawan zeer aanzienlijk verhoogd.

Het gebruik van sleepboten is daarvoor uitermaten kostbaar geworden. Het is aldus noodzakelijk om te komen tot een vermindering van het aantal malen, dat sleepboothulp wordt ingeroepen, waar bij het overigens vanzelf spreekt, dat zeker niet in gevallen, dat een ingesloten ligplaats dan wel ongunstige omstandigheden van wind en weder het gebruik van (een) sleepboot(en) met het oog op veilig meren of ontmeren beslist noodzakelijk maken, deze hulp behoeft te worden ontbeerd.

Wanneer echter dergelijke factoren niet aanwezig zijn, moet het gebruik van sleepboten zoveel mogelijk worden beperkt.

Behalve bij aankomst en vertrek wordt tegenwoordig b.v. veelvuldiger dan vroeger sleepboothulp gebruikt bij veranderen van ligplaats.

In bepaald onvermijdelijke gevallen van ligplaats-verandering zal, zoals vooreen meestal geschiedde, moeten worden verstoomd zonder sleepboothulp, tenzij de omstandigheden dit beslist ongewenst maken.

## P.C.J. en de schepen van de week

Radio Nederland Wereldomroep heeft in haar koopvaardij-programma van Woensdag 21 Juni j.l. vier K.P.M.-schepen opgeroepen. Het waren de *Batoebahra*, *Van Riemsdijk*, *Waiwerang* en *Thedens*. Op 19 Juli en 20 September a.s. zal P.C.J. zich in haar koopvaardij-programma wederom tot K.P.M. schepen richten.

De uitzending van 19 Juli a.s. van Radio Nederland Wereldomroep zal zijn gericht tot de K.P.M.-schepen *Karaton*, *Bakongan*, *Sinabang* en *Batoela*, alsmede het s.s. *Thedens*. Wij wensen de opvarenden dezer schepen een goede ontvangst en goede berichten van thuis toe.

## EIGEN - WIJSHEIDJE

„Verlies vooral niet Uw humeur, niemand heeft er wat aan.....”

# SFEER EN ARBEID

Vele landen in West-Europa staan in deze tijd voor eenzelfde probleem. Wij leven in een tijdperk, waarin wordt beproefd om vrijheid te doen samengaan met orde, het particuliere bedrijf met een z.g. „geleide economie”. De oude prikkels tot werkzaamheid zijn bezig te verdwijnen. De socialisatie van de nijverheid ontnemt ons de kans op winst. Een politiek, gericht op werk voor allen, neemt de vrees voor werkloosheid weg (ofschoon niet de werkloosheid als zodanig, die momenteel overal reeds tekenen van toename vertoont. Red. „Uitlaat”). Maatregelen voor een vrezekerd bestaan voor allen —uitkeringen bij werkloosheid, ouderdomspensioenen etc.— vernietigen tot op zekeren hoogte de normale prikkels. In de socialistisch geregeerde landen (en we kunnen Engeland gerust tot voorbeeld nemen) die zich hebben verbonden tot de uitvoering van een programma van werk en sociale zekerheid voor allen, moet een oplossing worden gevonden voor het vraagstuk, dat is geschapen door het verdwijnen van de normale werkprikkels, indien het bedrijfsleven nog tot maximum-prestaties moet worden gebracht.

Het onafhankelijke weekblad „The Economist” heeft in een reeks artikelen de onderscheidene vraagstukken en hun eventuele oplossing besproken. Het zijn vraagstukken, die zich voordoen in alle landen, die een middenweg zoeken tussen absoluut „geleide economie” en het volkomen vrije bedrijfsleven. Wij geven hieronder een resume van een dezer artikelen, dat handelde over „Sfeer en arbeid”.

De uitwerking, die een zekere aansporing of prikkel op de werknemer heeft, hangt hoofdzakelijk af van de sfeer, waarin de arbeid moet worden verricht. Het vooruitzicht op een hoger loon en de bedreiging met ontslag zullen tot op zekere hoogte de ijver van de werknemer prikkelen (het eerste waarschijnlijk meer dan het tweede). Harder werken, een meer dan normale productie of prestatie, zijn het uitvloeisel van de openbare mening, die werkt op het geweten en de trots van de werknemer.

De „openbare mening” is in dit geval in de allereerste plaats die van de betrekkelijk kleine groep, waarmee de werknemer bij zijn dagelijkse werk in aanraking pleegt te komen. Ook zijn normale productie of werkprestatie hangt af van en samen met de opvattingen van diezelfde groep. Het is daarom duidelijk, dat de sfeer, waarin het werk moet worden verricht, in eerste instantie in aanmerking moet worden genomen bij elk plan voor de bevordering van hardere arbeid door de redelijk bekwaame en nauwgezette werknemer in het bedrijf.

## Amerika en Rusland

Engeland —en dit geldt ook voor West-Europese landen— is in dit opzicht in het nadeel vergeleken bij Amerika en Rusland. De Amerikaanse werknemer is, niettegenstaande de

stakingen, die het industriële- en andere bedrijfsleven in zijn land periodiek in beroering plegen te brengen, nog steeds overtuigd van het verband tussen noeste arbeid en hoog loon, een overtuiging, die hem is bijgebleven uit de bloeitijd van het absoluut vrije bedrijfsleven (dat ook in Amerika al tot het verleden behoort. Red. „Uitlaat”). De Russische werknemer is van hogerhand een bepaalde plaats aangewezen in een nationaal plan van de arbeid. De Amerikanen en de Russen zijn —met recht— trots op de prestaties van het voornaamste kapitalistische- en het voornaamste socialistische industriële bedrijfsleven ter wereld.

## Andere landen

De werknemer in de meeste andere landen ter wereld staat in dit opzicht ergens tussen zijn kameraden in Amerika en in Sovjet-Rusland in. Het oude vertrouwen in het particuliere, vrije bedrijf en de trots, waarmee hij voorheen de prestaties van zijn eigen Britse-, Nederlandse- of Belgische industrie (om er maar een paar te noemen) beschouwde, zijn hem grotendeels uit het hoofd geperaat.

Daartegenover hebben de planmakers der onderscheidene landen hem nog geen enkel duidelijk en bruikbaar alternatief geboden, dat hij met volle overtuiging zou kunnen aanvaarden. Juist daarom is het zo dringend nodig om een nieuw stelsel van onderlinge ver-

houdingen in industrie- en bedrijfsleven in het leven te roepen.

## Richtlijnen

Enkele richtlijnen zullen moeten worden gevolgd, wil men een systeem verkrijgen, dat het vrije bedrijfsleven dient en tevens tegemoet komt aan de redelijke aanspraken van de werknemers. Daartoe is in de eerste plaats nodig een doeltreffende en zo onfeilbaar mogelijke politiek, die werk geeft aan allen. Ware samenwerking tussen bedrijfsleiders en werknemers zal onmogelijk blijven, zolang het spook der werkloosheid —het „reserveleger” van Karl Marx— niet is verdreven.

In de tweede plaats moet het netelige vraagstuk gesteld door loon- en winstpolitiek resoluut worden aangepakt. Een loonpolitiek is nodig in het belang der nationale financiën en moet tevens waken tegen een onjuiste verdeling van de beschikbare arbeidskrachten over de verschillende bedrijven. Zij is echter ondenkbaar zonder een winstpolitiek, die bovendien noodzakelijk is, indien men de volledige steun van de georganiseerde werknemer wil verkrijgen voor de hoogstmogelijke arbeidsprestaties. Een vaag idee, dat de winst als vermogensaanwas veldwijnt in de zakken van de aandeelhouders, die verder niet tot de productie bijdragen, is een van de voornaamste factoren, die de werklust van de werknemers nadelig beïnvloeden.

## Voorlichting

In de derde plaats moeten verschillende aspecten van de industrie en het bedrijfsleven veel beter worden belicht. Evenzeer als op militair terrein, is het op het gebied van het bedrijfsleven noodzakelijk de strategie nauwkeurig te omschrijven, zodat alle medewerkers haar volkomen begrijpen. Ook moet duidelijker aan de dag treden, hoe de bedrijfspolitiek in de praktijk werkt, in het bijzonder wat betreft de kosten en de financiële uitkomsten.

In de vierde plaats moeten de onderlinge betrekkingen in de bedrijven zelf worden herzien. Alle ervaren bedrijfsleiders zijn het er tegenwoordig over eens, dat betrekkelijk weinig ondernemingen op de beste manier het verband onderhouden tussen directie, chefs en werknemers. En toch is dit levenskwes- tie, voor ieder bedrijf op zichzelf en voor het nationale bedrijfsleven als geheel. Men kan geen geestdrift of samenwerking verwachten in een bedrijf, waarin de werknemers niet worden behandeld als verantwoordelijke mensen, of waarin niet het uiterste wordt

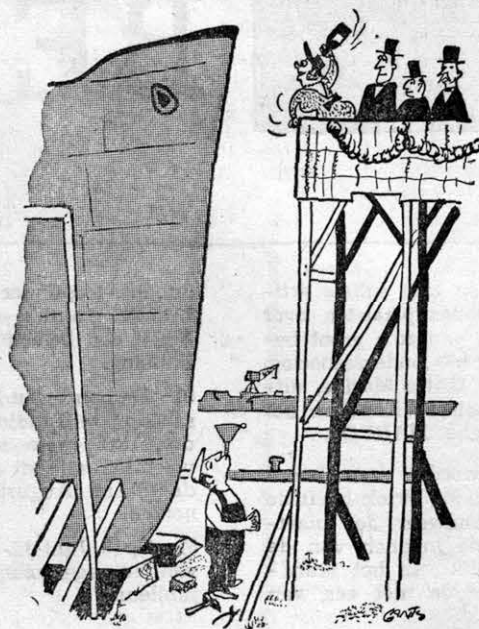


gedaan om hun bestaanszekerheid te geven. Een beter contact bij het dagelijkse werk is een eerste vereiste. Hard nodig is ook een betere opleiding in personeelszaken voor allen, hoog of laag, die zulke kwesties moeten behandelen. Een onderzoek naar de recente resultaten —of de afwezigheid daarvan— van gecombineerde werkgever-werknemer-commissies en soortgelijke organen voor een meer officieel contact, kan ook nuttig zijn.

### Herorientatie vakbeweging

En tenslotte zou het geen kwaad kunnen, indien de arbeidersbewegingen zelf —de vakbonden— eens aandacht zouden schenken aan een herziening van haar eigen organisaties. Er is reden om aan te nemen, dat het veelvuldige gemis aan contact tussen de gewone werknemer en hen, die de hogere regerings- en vakbondpolitiek uitmaken, hoofdzakelijk moet worden toegeschreven aan de zwakke broeders in de lagere rangen van de vakbond-hierarchie. De juistheid van deze bewering in het midden latend, is het nochtans duidelijk, dat de organisatie van de bureaux der vakverenigingen al lang een herziening behoeft. Hetzelfde geldt voor de ideologieën van de vakbonden zelf, hoewel in dit opzicht verblijdende tekenen van vooruitgang zijn waar te nemen.

De vakbonden kunnen naar hartenlust praten over de verdeling van de producten van de arbeid, zolang ze maar beseffen, dat het er in de eerste plaats op aankomt om meer te produceren, hogere prestaties te verrichten, opdat er tenslotte meer te verdelen zal zijn.....



Geschiedenis zonder woorden...

## Scheepsbouw in 1949:

# Stijgende kosten, toenemende concurrentie

Het is thans mogelijk om een onbevooroordeelde terugblik te slaan op het scheepsbouwjaar 1949. In vele opzichten was dit een beter jaar dan 1948 en 1947. Het weer was goed (een belangrijke factor in deze buitenlucht-industrie), er waren niet veel arbeidsgeschillen en de tekorten aan materielen (hoewel nog niet geheel verdwenen) waren niet zo acuut als in vorige jaren. Aan het begin van het jaar was staal nog schaars, maar tegen het einde was de stroom toegenomen en er kan worden verwacht dat —dank zij de schitterende prestaties van de staal-industrie— een schaarste aan dit materiaal de scheepsbouw in de toekomst niet meer zal belemmeren.

Het aantal orders, dat gedurende het jaar 1949 werd geplaatst, is gestadig afgenomen. Reders hebben al duidelijk gemaakt, dat zij, nu zij de meest noodzakelijke vernieuwingen van hun vloten hebben uitgevoerd, liever met nieuwe orders wachten tot de prijzen wat gunstiger worden. Het is tekenend, dat de werven over het algemeen niet bereid zijn om prijzen of opleveringsdata op te geven, hetgeen in vakkringen wordt uitgelegd als een teken, dat de prijzen voorlopig eerder nog zullen stijgen dan dalen. En zolang er geen vaste prijzen kunnen worden opgegeven, is het niet waarschijnlijk dat er vele orders zullen worden geplaatst. Anderzijds moet wel worden opgemerkt, dat in de laatste maanden van 1949 opleveringstermijnen van twee jaren zijn genoteerd. Onder die omstandigheden was het voor de bouwers inderdaad wel een beetje moeilijk om prijzen op te geven. De meeste firma's hebben nog wel werk tot 1951, maar andere staan er niet zo best voor en er zal dus wel internationale concurrentie op de scheepsbouwmarkt ontstaan. De herleveing van de Japanse scheepsbouw (zie „Uitlaat” no. ) en de mogelijkheid van een grotere vrijheid voor de West-Duitse werven hebben reeds hun invloed op de internationale scheepsbouwmarkt doen gelden.

De totale „output aan het einde van 1949 —4.608.000 tons— was 400.000 tons meer dan aan begin van het jaar, hetgeen vooral te danken was aan de uitbreiding van de tankervloot van Amerika (met 200.000 tons), de uitbreiding van de Nederlandse koopvaardijvloot (met 80.000 tons) en het opnemen van Japanse scheepsbouwcijfers (138.000 tons).

Herstelwerven kregen in 1949 minder te doen. Dit is vooral te wijten aan het feit, dat ombouw-programma's en herstel van oorlogsschade aan schepen hun voltooiing naderden.

### Stijgende kosten

In het eerste halfjaar van 1949 bleven de scheepsbouwkosten oplopen, voornamelijk tengevolge van prijsstijgingen van staal. Ook arbeidslonen bleven omhoog gaan, ofschoon in minder snel tempo (met uitzondering van Indonesië. Red. Uitlaat). Vergeleken met Januari 1945 steeg de prijs per ton deadweight van 26 tot 42 pond sterling.

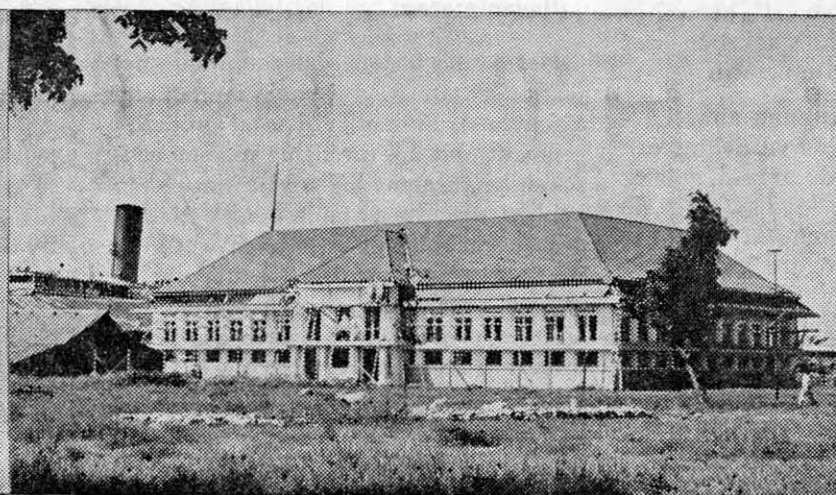
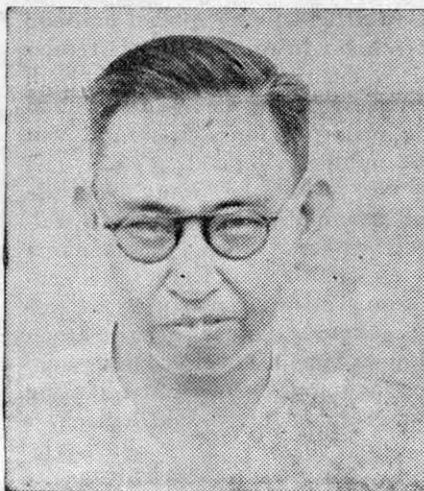
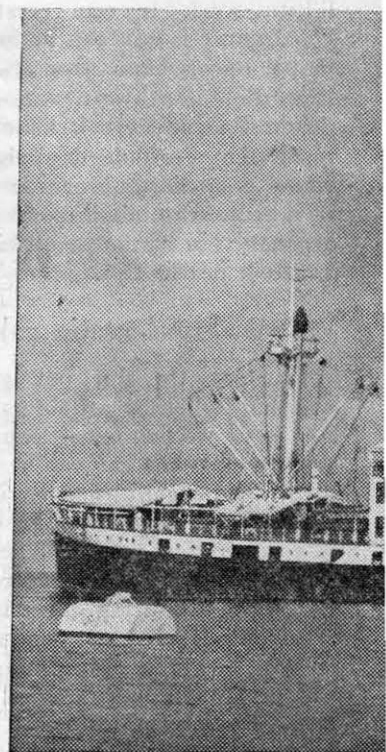
Wat de technische kant van de scheepsbouw in 1949 betreft, was opvallend de vraag van Amerika naar tankers van 40 en 50.000 ton. Dergelijke aanvragen zijn weliswaar nog niet tot uitvoering gekomen, maar er zijn toch tankschepen van 30.000 ton onder constructie gekomen en de ontwikkeling naar nog grotere tankers lijkt logisch.

### Oudjes.....

Opdat wij nu niet denken, dat alle technische bekwaamheden op het gebied van de scheepsbouw in de handen van deze generatie zijn, moge worden opgemerkt, dat de Hsing Tai, die in 1904 werd gebouwd, nu nog langs de Chinese kust in dienst is en dat de Chumian, een van de eerste tankschepen die werden gebouwd, nog steeds dienst doet bij het vervoer van olie in de Zwarte Zee. Dit schip werd in 1886 voltooid.

Ontleend aan:  
Fairplay.





# OV II BE

1) De nestor onder het personeel van de maatschappij, de heer W. Iken, chef van het Magazijn van Gedrukten, heeft op 30 Juni j.l., na 43 jaren, de K.P.M. verlaten. Bij deze gelegenheid werd plechtig afscheid genomen van de heer Iken en tevens deze foto gemaakt van de heer en mevr. Iken temidden van het personeel van het Magazijn.

2) De verschillende schepen der Ka-klasse zijn nu wel vertrouwde voorwerpen geworden in de wateren van het Indonesische eilandrijk. Naast de kleine coasters der maatschappij komen ook de Ka-schepen practisch overal in de archipel. De Kaloeke vaart uit.

3) Trouwe Uitlaat-lezers zullen zich enkele artikelen herinneren, die wij onlangs plaatsten over de Nederlandse uitvinding, die van zo'n groot belang is geworden bij de moderne onderzeeoorlog. Een van de onderzeeboten der Britse Marine, uitgerust met de „snuiver”, of zoals de Engelsen het nomen „snort” (BIS-foto. Cliché MARVO).

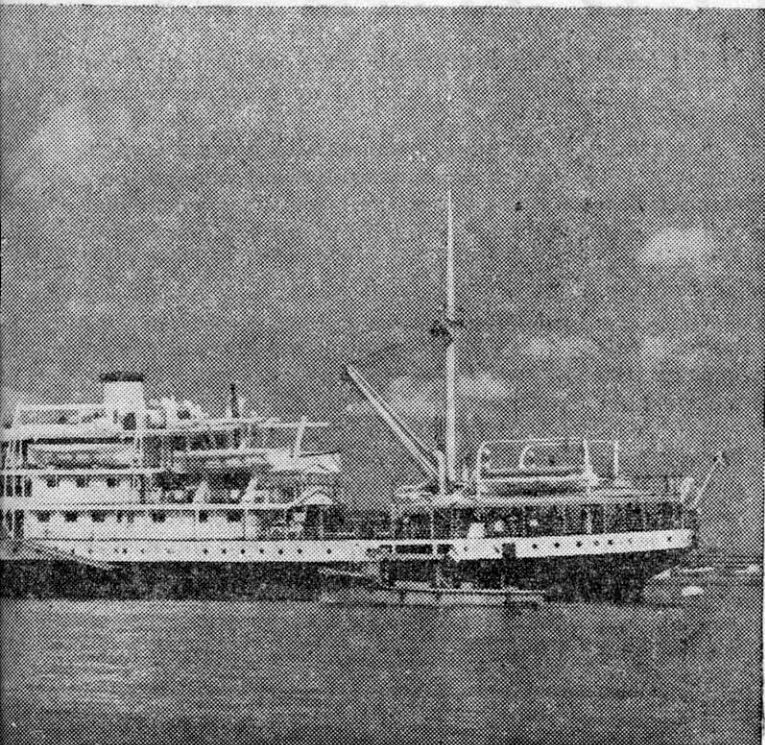
4) De brand die onlangs woedde aan boord van het s.s. Van Swoll te Tandjong Priok heeft de aandacht gevestigd op de brandweer der maatschappij. Regelmatig oefenen de mannen van de Bewakings Dienst in het gebruik van het brandweermateriaal. Een ploeg in actie met een van

de „fire-jeeps” der maatschappij, die brandweerauto's, die de maand Augustus blussing.

5) De bouw van het nieuwe kantoor der maatschappij te Tandjong Priok den met rasse schreden vordert. De afwachting zal het nieuwe kantoor in de maand Augustus openstellen.

6) Op 8 Juni j.l. vierde de maatschappij haar jubileum.





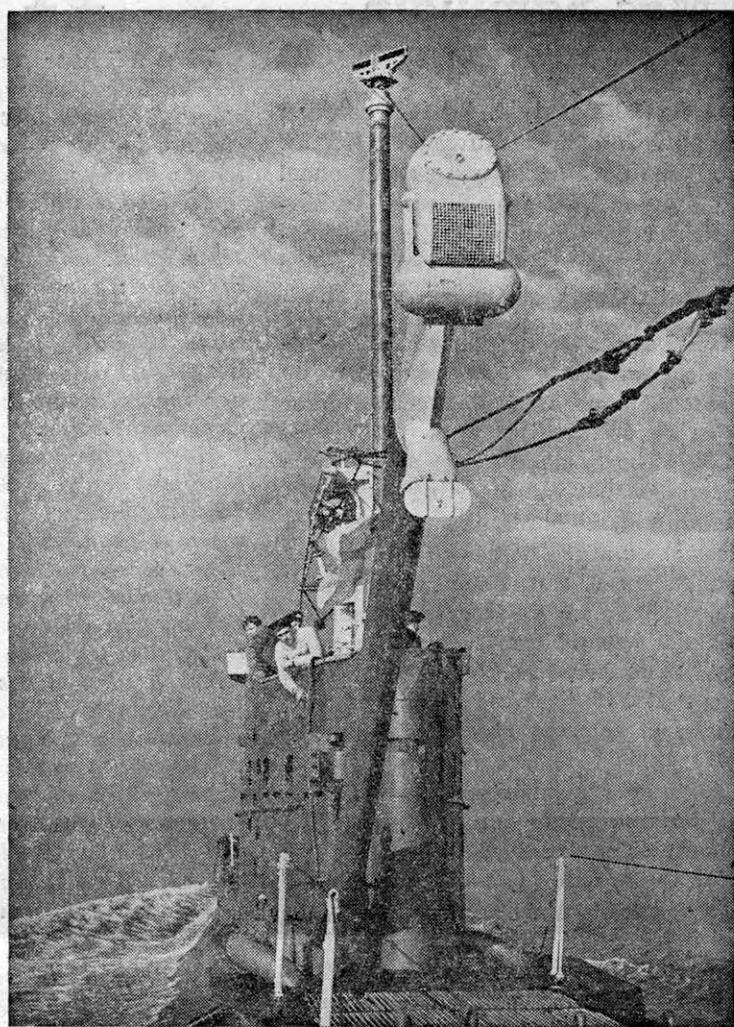
2

# ERZICHT

3

# N LD

4



Bij de foto's:

happij, de snelle miniatuur  
de brand op de Van  
deel hadden in de snelle

we agentschap der maat-  
k is in de laatste maan-  
gevorderd. Naar ver-  
gebouw in de loop van  
in gebruik worden ge-

H.K. II Thio Kang Giok  
jong Priok zijn 25-jarig





Weer „ouwe getrouwe“:

## Mas Samiudin met pensioen

Op 30 April j.l. heeft weer een van de oudste getrouwen der K.P.M. afscheid van kantoor en personeel genomen. Het was ditmaal te Makasser Mas Samiudin, die na 33 jaren consciëntieus werken bij onze maatschappij, het bedrijf verliet.

Om 5 uur 's middags kwam het grootste deel van het personeel bijeen in de agentenkamer, waar de heer Heiner „onze kleine Mas“ toesprak.

„Mas“ heeft altijd op de afd. Claims gewerkt en het van „leerling“ gebracht tot een verantwoordelijke positie. Men kan van de afd. Claims een potje maar ook iets goeds. Het is een „gevaarlijke“ job, want men moet er dood-eerlijk, objectief en neutraal voor zijn. Men bewijst de maatschappij geen dienst door steeds afwijzend te staan tegenover claims, of te gaan pingelen op kleine bedragen.

De vereiste hoedanigheden, nu, bezat Mas Samiudin en daarom bereikte hij op kantoor een vertrouwenspositie, niet alleen ten opzichte van de maatschappij doch ook tegenover onze klanten. Daarom ook zag men hem slechts node gaan, maar 57 jaar is een goede leeftijd om er mee uit te scheiden en te gaan uitrusten.

De heer Heiner dankte „Mas“ namens de directie voor alles, wat hij voor de K.P.M. heeft gedaan en overhandigde hem het zilveren horloge. De agent stelde hem nog eens ten voorbeeld tegenover de jongeren en wees op hetgeen „Mas“ in zijn diensttijd heeft kunnen bereiken.

Daarna nam een van „Mas“ oudste medewerkers het woord en in een rede kon deze zijn ontroering niet verbergen bij dit officiële afscheid, toen hij naar voren bracht, hoe „Mas“ hem 28 jaar geleden adviezen, inlichtingen en leiding had gegeven.

Namens het gehele personeel van agentschap en buitendienst werd „Mas“ als afscheidscadeau gegeven een cassette met tafelmessen en een compleet modern rottan zitje. „Mas“ drukte bewogen vele handen, er werd een foto genomen en weer had een zeer ouwe getrouwe de K.P.M. verlaten.....

## Moderne overpeinzing

Ach, die goede oude tijd, toen de regering binnen haar inkomen bleef en het zonder het onze kon doen.

# ALIDA.....

Toen wij onze tante Alida het laatst nog in Nederland zagen, was zij een verstandige vrouw met —ik-weet-niet-precies-hoe-het-heet— complex aangaande lengte, breedte, holte en diepgang.

Zij deed aan als Uw motorvrachtschip met beperkte accommodatie uit de dertiger jaren. Een zeeman weet wel, wat ik bedoel: een middelmatige tonnage, doelmatig, doch niet oversierlijk getuigd, lijnen die wijzen op snelheid (als het moest) doch geen speedboat en verder met een opbouw, die comfort en gerief aanduidde.

Meer bestemd voor lange trajecten in lijndienst dan voor de wilde vaart, placht zij rustig haar weg door de zeven levenszeeën te gaan. Zij droeg haar porti slecht weer, doch maakte nooit brokken. Baken- en havengelden werden op tijd betaald en de agentschappen op haar lange trajecten (het waren er niet vele) zorgden steeds voor een behoorlijke ligplaats en ofschoon er —zoals bij iedereen, die de 35 voorbij is— wel eens strubbelingen waren omtrent de post, de expeditie of het verhalen, bleven grote moeilijkheden uit. Bij het afscheid was de agent er altijd om haar een goede reis en een tot weerziens toe te wensen.

\*

Zij was een goede, verstandige vrouw. Het was ons derhalve een voorrecht om haar in Nederland nog net even te kunnen spreken, toen het al een half uur voor vertrek was geweest en zij lag voor te warmen, klaar voor een nieuwe reis. Wij bespraken de merites van het agentschap, dat zij ging verlaten en —bescheiden als wij zijn— lieten haar met de agent alleen om de laatste zaken —uitklaring, manifesten en connossementen— te regelen. En nadat als laatste service het ETA voor de volgende haven was uitgesoepd, met bijzonderheden omtrent bij aankomst benodigde bunkers, proviand en andere zaken, hadden wij nog een vertrouwelijk woord.

Zij wilde volle kracht draaien om nog voor de Paasdagen binnen te zijn. Ik ried haar dit in trouwe als goed zeeman af en wees er haar op, dat er met de feestdagen toch niet werd gewerkt en haar agent weinig voor over-time zou voelen. Ik vestigde de aandacht op het hoge brandstofverbruik, dat haar reeder misschien zou mishagen.

Niets hielp. Tante Alida was koppig en had haast om weg te komen. Zij liet drie keer blazen. Op ons protest, dat zij toch zonder loods niet zou kunnen vertrekken, kregen wij een vriendelijke doch besliste blik, een ferme poot en het advies, dat de valreep op ging.

Zuchtend verlieten wij haar en wen-

sten haar goede reis, om haar met een bezwaard hart bij de scheepsberichten te voegen.

Lang duurde het niet, of de vrienden, die wij aan de waterkant hebben, vertelden het ons: bij het slaagsraken had zij haar achtersleepboot er bijna onderdoor gehaald en kraakte zij het remmingswerk. Een week later lazen wij in ons scheepvaartboekje, dat zij bij dikke mist een vissersmannetje een „glancing blow“ had gegeven, zonder ongelukken echter.

Op tijd viel zij binnen in haar volgende haven, doch ik hoorde, dat zij boven haar maximum draaiend zonder loods na zons-ondergang probeerde haar ligplaats te bereiken en een daverende herrie schopte, toen trossenbootje en agent al weg waren. Het telegram lag er al van haar reeder: „na leeglossing opleggen en ter beschikking agent“.

\*

Moeder is ouderwets, dus schrijft zij op de wijze, waarop „Time“ en „Life“-reporters telegraferen over de ongehoorde vondst van een echt jong hondje naast het echte lijk van een moederhond. Zij schreef:

„Je Tante Alida (37) nam na afscheid verloofde (zie brief 12-2, 1-2) j.l. Zondag haar nieuwe Ford (zie brief 18/4), nam splinter uit garagedeur, die achterspatbord aanhield, schampte langs Ome's Piets haringstalletje en arriveerde met 100 km te middernacht bij Henk (zie brief 6/4, 12/4) in Assen (Dr.). Verhit argument na Henk's terugkeer exkroeg eindigde in verloving“.

Wij vinden het jammer: een goed en eerlijk zeeschip hoort in haar element en niet te worden opgelegd.

Babe.

## Zuinigheid en vlijt...

Per jaar worden door de afd. Inkoop & Mag. Dienst ongeveer 25.000 blikken verf aan onze schepen verstrekt.

Daarvan wordt slechts een zeer klein gedeelte der —ledige— verblikken, welke een grote waarde vertegenwoordigen, aan de maatschappij geretourneerd.

Op terugzending, ook van ledige petroleum-blikken, welke zijn gebruikt voor verzending van groene zeep, soda etc. stelt de maatschappij zeer veel prijs.

Wie het blik niet eert, is de verf niet weerd.....



◇ Op 8 Juni j.l. vertrokken uit de haven van Tandjong Priok, twee schepen naar Nederland, het m.s. *Sibajak* en het Italiaanse m.s. *Castel Bianco*. Aan boord van eerstgenoemd schip bevonden zich onder de passagiers o.a. de jongedames E. en I. de Haas, dochters van 2e wtk. E. W. de Haas, terwijl met het laatstgenoemde schip naar Nederland is vertrokken mevr. A. M. Harreveld-Eysma (echtgenote van wijlen hoofdempl. A. L. J. Harreveld).

◇ Met de *Fair Sea*, die op 7 Juni j.l. naar Nederland vertrok, reisden de jongedames A. C. en M. G. Hindriks, (dochters van gezagvoerder C. O. H. Hindriks).

◇ Met het Italiaanse m.s. *Napoli* vertrokken op 24 Juni j.l. uit Tandjong Priok via Marseille naar Nederland mevr. M. C. Luikens-v.d. Torren met twee kinderen (gezin van wijlen empl. W. F. Luikens), mevr. v.d. Zaag-Breyers met een kind (gezin van hoofdempl. G. v. d. Zaag), mevr. C. P. Dijkstra-Guliker met een kind (echtgenote 2e wtk. A. Dijkstra), de heer H. F. Beyerink (zoon empl. H. F. Beyerink), leerl. wtk. H. Kamlade en mej. hoofdklerk-I E. Ch. M. le Comte.

◇ Op 5 Juni j.l. vertrok met het lijnvliegtuig naar Nederland gezagvoerder W. E. Sonneveld met gezinsscheidingsverlof.

◇ Eerste stuurman A. Hos vertrok op 19 Juni j.l. met de „Connie” naar Nederland om aldaar zijn gezinsscheidingsverlof door te brengen.

◇ Uit Nederland arriveerden op 18 Juni j.l. te Kema-

# k. p. m. - Journaal

joran de nieuw-aangenomen 4e stuurlieden Wanders en J. Mulder.

◇ 4e stm. J. A. v. Beurden arriveerde op 15 Juni j.l. uit Nederland te Djakarta.

thans als volgt vastgesteld: *Bureau Walpersoneel* (P. Z./W.P.) voor: aanname, salariering, registratie en plaatsing van walpersoneel; verloven en passagefaveurs; re-

*Bureau Technische Dienst* (P.Z./T.D.) voor: aanname salariering, registratie en plaatsing van technische officieren en onder-officieren; verloven en passagefaveurs voor evengenoemde categorieën; opleidings-cursussen voor hogere diploma's en behandeling van memorialen leerling-werktuigkundigen.

*Bureau Civiele Dienst* (P.Z./C.D.) voor: aanname, salariering, registratie en plaatsing van hofmeesters en proviandklerken; verloven en passagefaveurs voor evengenoemde categorieën.

*Bureau Algemene Zaken* (P.A./A.Z.) voor: contact met vakverenigingen en personeelsorganisaties; declaratie, overplaatsings-, detachings- en dienstreiskosten, alsmede vliegpassages in en buiten Indonesië en bootpassages buiten Indonesië voor het gehele personeel; verzorging van aankomende en vertrekkende verlofgangers en hun gezinnen; reispassen-, immigratie- en na te zenden bagage-aangelegenheden; oproepen van werkers uit Nederland en ander buitenland; gezinshereniging; huisvesting van personeel, huisvesting in het Logeergebouw te Djakarta en vaststelling van de huur van maatschappij-huizen; vacantie-verblijven; sociale aangelegenheden; voorschotten; algemeen ziekenfonds; „M.C. Koning”-Studiefonds; distributie-aangelegenheden; behandeling en administratie van onderstanden, uitvoering zeeongevallenwet (Z.O.W.), schepelingen-ongevallen regeling (Sch. O. R.) en land-ongevallen regeling (L.O.R.); vergoeding voor verloren gegane uitrustingen; compensatie-regeling en tenslotte verdeling van hulp- en sleeplonen.

## JUBILARISSEN IN JULI

### 35 jaar

15 Juli

Markoes

opp. I

Expeditie/H.K.

### 25 jaar

1 Juli

Tjan Kauw Tjau

hoofdmandur

Werkpl. Kali Mati

Joeman

mat. mandur

Medan

Tandoer

walstoker

Makassar

Kema

bankwerker

Makassar

Sampara

plaatwerker

Makassar

Poengka

plaatwerker

Makassar

Tjung Jauw

timmerman

Werkpl. Kali Mati

Gouw Hay Tjong

lasser

Werkpl. Kali Mati

Main

transp. mandur

Werkpl. Kali Mati

Katidjan

walstoker

Werkpl. Kali Mati

10 Juli

J. W. Uilenberg

gezagvoerder

s.s. *Van der Lijn*

Mohammad Sidik

klerk I

Djambi

15 Juli

Samtarie

hoofdtikker I

Tikkerij/H.K.

22 Juli

Siroen

hfdgudangmandur

Padang

24 Juli

J. Vis

hfdwtkundige

s.s. *van Goens*

H. Egmond

hoofdemployé

Makassar

L. J. Mangindaan

beambte

Tg. Priok

31 Juli

J. Salverda

hfdwtkundige

m.s. *Bagan*

H. Douna

hfdwtkundige

m.s. *Kasimbar*

◇ Wtk.R. Bijkerk, die in zijn Indonesische coastertijd zeer vele lezenswaardige bijdragen voor „de Uitlaat” heeft geschreven, is -blijkens een aankondiging, die wij hebben ontvangen- op Vrijdag, 26 Mei j.l. te Rotterdam in het huwelijk getreden met mej. A. C. v.d. Bosch.

◇ De werkverdeling van de afdeling Personele Zaken is

gistratie en salariering van personeel der nevenbedrijven.

*Bureau Nautische Dienst* (P.Z./N.D.) voor: aanname, salariering, registratie en plaatsing van gezagvoerders, nautische officieren en onder-officieren; verloven en passagefaveurs voor evengenoemde categorieën en voorts herhalings-cursussen.



# Vitamine A.-productie maakte einde aan haaienjacht

Enige weken geleden arriveerde de visserboot „Sal C” in de haven van San Francisco, zwaar geladen met haaienlevers en ..... pessimisme.

Na vier maanden van gevaarlijke „zeeslagen” met haaien was het schip uit de Panameese wateren gekomen met de grootste lading haaienlevers, die ooit in een Amerikaanse haven is binnengebracht, n.l. 42.000 pond.

Een jaar geleden nog zouden de inkoop-agenten van de grote pharmaceutische fabrieken letterlijk hun nek hebben gebroken om aan boord van zo'n schip te komen, zodra het de haven binnen was en tegen elkander op te bieden voor haaienlevers, die zo rijk zijn aan vitamine-A. Gerekend met de prijzen van het vorige jaar, zou deze lading een netto-winst van ongeveer 130.000 dollar hebben opgeleverd voor Angelo Constanzo, de eigenaar-gezagvoerder van de Sal C. en zijn bemanning van vier man, die werken op basis van procenten.

Tegen de huidige marktprijzen moet Constanzo echter rekenen op een verlies van 7.000 dollar. De komst van de Sal C. wekte slechts zeer middelmatige belangstelling onder de inkopers van de grote medicijnfabrieken. Deze afnemende belangstelling bevestigt het vermoeden, dat de laatste weken al was gegroeid: het is afgelopen met de haaienvisserij, een van de meest profijtelijke ondernemingen sedert de Goudkoorts. Doodsoorzaak: productie op grote schaal van vitamine-A., plus de concurrentie van goedkope Japanse visolie, die in Amerika wordt ingevoerd.

## Laatste reis

En zo zei Angelo Constanzo, terwijl hij stond te kijken naar het lossen van zijn vroeger zo kostbare lading:

„Dit is onze laatste reis geweest. We scheiden er uit met haaienvissen. Ik weet niet, wat we nu wel moeten gaan doen, maar met de haaienjacht is het afgelopen. Dat is zeker”.

Langs de hele Pacific-kust hebben vissers —in totaal een vloot van 500 schepen bezittend— hetzelfde gezegd, versuft van de plotselinge ineenstorting van hun bedrijfjes, even plotseling als de manier, waarop zij waren begonnen. Twaalf jaren geleden maakte nog niemand jacht op haaien. Vissers vloekten als zij de driehoekige vinnen door het water zagen snijden, want de haaien maakten zelf jacht op de scholen sardines en maakten de netten kapot. Af en toe werd er wel eens een haai gevangen. De vin kwam terecht in de soep van een of ander duur restaurant en het karkas bracht misschien 20 dollar

per ton op, om te worden verwerkt als mest. In 1938 ontdekte Tano J. Guaragnella van de Standard Fisheries, dat de haaienlever „geladen” was met vitamine A, een olie, die honderdmaal zo krachtig is als levertraan.

## Risikant

„Toen ik begon met 40 dollar per ton te bieden voor haaien”, zo heeft Guaragnella eens gezegd, „dachten de vissers, dat ik gek was. Als ik geheim had gehouden, waarvoor ik de haaienkarkassen gebruikte, zou ik nu millionaire zijn geweest. Desondanks heb ik niet slecht geboerd. Ik heb niet te klagen”.

Toen het geheim eenmaal geen geheim meer was, vlogen de prijzen omhoog en bereikten zelfs 1000 dollar per ton.

De val van Noorwegen —dat voor de oorlog per jaar 72 miljoen pond levertraan in Amerika importeerde— plus de grootscheepse productie van vitaminen deed de prijzen oplopen tot 2000 dollar per ton. Vissers werden er gek van. Joseph Maderas en zijn zoon vingen in twee dagen eens voor een waarde van 30.000 dollar aan haaien.

„Niet iedereen is er rijk van geworden”, zei Constanzo. „Het was precies als het zoeken naar goud. Niet iedereen vond een ader. Als je een haai vond, moest je hard werken. En als je er geen vond, kwam je in moeilijkheden. Haaienjacht is geen picnic. Een dozijn haaien van een meter of vier op het dek van zo'n bootje als het onze kunnen erg onplezierig zijn, vooral wanneer de boot rolt en de haaien mee heen en weer rollen”.

Constanzo's broer, Rosario, trok z'n rechter broekspijp omhoog. Er was een grote, verse wond op z'n been zichtbaar. „Ik dacht, dat de haai dood was. Gelukkig had ik net m'n laarzen aan”, zei hij.

In zijn beste jaar -1946- maakte Constanzo ongeveer 50.000 dollar winst. Elk van zijn mensen maakte 15.000 dollar. De eigenaar-gezagvoerder kreeg n.l. 40% van de opbrengst, de vier medewerkers samen de resterende 60%. De eigenaar zorgde voor onderhoud van het jachtmateriaal, voedsel e.d.

En terwijl de marktkansen verminderden, werd de jacht duurder. Bovendien verloor Constanzo 50 netten, die hem 7.500 dollar zullen kosten. De Sal C. moest ver buitengaats gaan om haaien te vinden, wier aantal aanzienlijk is verminderd sedert de jacht er op is begonnen. De grootste „slump” kwam nadat bekend was geworden, dat vitamine-A. thans synthetisch en op commerciële basis kan worden gemaakt. Tenslotte is er nog de factor der buitenlandse concurrentie bijgekomen, vooral van Japan, dat reeds toebereide olie levert tegen een prijs, die lager ligt dan de Amerikaanse vissers voor onbereide haaienlevers vroegen.

Bernard Tapen in de  
„San Francisco Chronicle”.

(Met dank aan de heer M. S. Wytema, die ons dit verhaal toezond).

## 9.054 per dag ....

Het hoofdkantoor is een papier-verslindend monster: blijkens een recent rondschrijven steeg het dag-gemiddelde aan correspondentiestukken op het hoofdkantoor in de laatste maanden tot het ontstellende cijfer van ruim 9.000.

Het behoeft niemand te verbazen, dat de aandacht van de onderscheidene afdelingen thans is gevraagd voor mogelijke bezuinigingen op het gebruik van zoveel papier en op de energie, die voor de productie van zoveel hoofdkantoorpost noodzakelijk is. Het rondzenden van vele afschriften van correspondentie heeft het ongetwijfeld grote voordeel, dat men iedereen, die ook maar tot in de verste verte bij een bepaalde kwestie is betrokken, geregeld op de hoogte kan houden van allerlei ontwikkelingen in die kwestie. Het heeft echter het nadeel, dat die betrokkenen op de lange duur ondergesneeuwd worden en door de bomen de directie dan ook de kritische aanhet bos niet meer zien. Terecht is door de directie dan ook de kritische aandacht gevraagd voor beperking van toezending (aan derden, vierden, vijften, zesden, zevenden en achtsten) van extra-afschriften van hoofdkantoorcorrespondentie met gezagvoerders, agenten en andere belanghebbenden en voorts voor het onnodig zenden van extra-„blauwtjes” aan diverse afdelingen van het hoofdkantoor, waarvan het origineel aan de directie is gericht. En tenslotte aan een beperking van de bekende geleide-briefjes: „Ingesloten gelieve U aan te treffen”, wat meestal een feit is, dat volkomen voor zichzelf spreekt.

Zo kan er op het papier-ver (mis)bruik zeer aanzienlijk worden bezuinigd, zonder dat „de dienst” daaronder lijdt en wij mogen langs deze weg iedereen in het bedrijf nogmaals op het hart binden ieder velletje tweemaal om te keren, alvorens het eenmaal vol te (doen) schrijven.



# Het brandde op de Van Swoll

**Snel optreden en goede samenwerking voorkwamen erger; eerste grote na-oorlogse brand**

De redactie van „de Uitlaat” is altijd bijzonder ingenomen met reacties op de artikelen, die in het personeels- en voorlichtingsorgaan onzer maatschappij plegen te verschijnen. Zij had echter niet durven hopen van de zijde van de vloot zulk een vlotte reactie te zullen ontvangen op de twee recente artikelen over het euvel der scheepsbranden. Op elk der beide artikelen volgde n.l. een brand aan boord van een K.P.M. schip. De eerste brand had plaats aan boord van het s.s. „Van der Lijn”, liggende te Surabaya en kon door zeer snel ingrijpen in de kiem worden gesmoord. De tweede brand brak uit aan boord van het s.s. „Van Swoll”, liggende te Tandjung Priok en nam meer ernstige afmetingen aan.

## Alarm!

Het was Donderdag 22 Juni j.l., toen tegen kwart over vijf het alarmbericht de bewakingsdienst van de maatschappij te Tandjong Priok bereikte, dat er brand was uitgebroken in ruim I van het s.s. *Van Swoll*, gelegen in de eerste haven. In dit ruim had het schip een lading, o.a. bestaande uit tabak, smeeroilie, bamboehoeden, vernis en verf in blik, alsmede een partij stukgoederen. De vermoedelijke oorzaak van de brand moet worden gezocht in broeiing, die zou zijn ontstaan in de balen tabak.

Onmiddellijk nadat er alarm was geslagen, werd op de kade de „Haler”-pomp van de Buitendienst gereedgemaakt. Groot alarm werd enkele minuten na het uitbreken van de brand gegeven en zo rukte ook de „Pemadam Api” —de Gemeentelijke Brandweer— met haar materieel uit.

Ongeveer een kwartier later was al het blussingsmaterieel ter plaatse en in volle actie. Eerst de „Haler”-pomp van de Buitendienst en de scheepsleidingen en kort daarop de havenbrandweer en de „fire-jeeps” van de Bewaking Dienst. Nog even later was de brandweerboot van Tandjong Priok, de „Jan van der Heyden” ter plaatse. Ongeveer een kwartier na het eerste alarm had men 18 stralen op de vuurhaard!

## Zware rook

Aanvankelijk liet de toestand zich vrij ernstig aanzien door de zware, zwarte rookontwikkeling, die deed vrezen, dat de lading smeeroilie in brand was geraakt. Later bleek evenwel, dat de rookontwikkeling afkomstig was van de brandende verf- en vernisblikken.

De blussingswerkzaamheden werden terstond op bijzonder energieke manier aangepakt. De samenwerking tussen de havenbrandweer en de K.P.M.-brandweer was voortreffelijk. In het begin werd gespoten van het kuildek bij luik

I uit, maar door de zware rook werden de brandweerlieden verdreven en zetten het werk voort van het bovendeck af. Van alle kanten werd water gegeven, ook door de luchtkokers en de kokers van de kettingbak, en werd het luik I volgepompt.

De chef van de Bewakings Dienst der K.P.M., de heer Nieuwenkamp, had de leiding van de K.P.M.-brandweer-ploeg, die uit ongeveer 50 man bestond, geassisteerd door leden van de Buitendienst, uitgerust met twee „fire-jeeps” en de nodige gas- en rookmaskers, die echter niet werden gebruikt.

Een sleepboot van de N.I.H.S.M. was eveneens ten tonele verschenen, omdat men oorspronkelijk van plan was om de *Van Swoll* naar de boeien te verslepen, toen men vreesde, dat de smeeroilie in brand stond. Dit bleek uiteindelijk niet noodzakelijk te zijn. De brand woedde van de gehele voorkant van luik I tot aan middenbakboord. De hitte-ontwikkeling was enorm en tijdens het hoogtepunt van de brand waren de huidplaten boven de waterlijn aan bakboord rood-gloeiend. De brandweerlieden spotten echter moedig door.

Na precies één uur „sproeien” uit diverse richtingen en slangen was om half zeven ruim-I volgepompt tot het tussendeck en daarmee de brand gesmoord. Het gewicht van het water in ruim I had het voorschip van de „Van Swoll” één meter dieper doen zinken! Het schip was voor erger behoed; een hele opluchting voor de aanwezigen, die in het begin de brand met angstige voor gevoelens hadden gadeslagen.

## Na de brand.....

Voor de brand bestond uiteraard grote belangstelling. Op de kade bevonden zich o.a. de havenmeester van Tandjong Priok, terwijl de maatschap-

# Aangepast.....

Dat het varende personeel onzer maatschappij gevoel heeft voor verhoudingen in deze bijzondere tijden, moge blijken uit het volgende historische gebeuren:

Aan boord van een K.P.M.-schip werd onlangs de Chinese C.D.-crew vervangen door Indonesiers.

Le stuurman tot bediende: „Djongos, nama siapa?”

Bediende: „Saja Hassan dari Grisee”

Le stuurman: „Oh, Hassan, saja Kees dari Katwijk; bawah dua bier.”

pij was vertegenwoordigd o.a. door president-directeur mr. W. M. Hens, directeur mr. D. F. de Koe, de chefs van de afdelingen Technische Dienst en Nautische Dienst, en de Survey-Dienst o.a. door de heren J. Stil, Behrens en v.d. Zee, alsmede de surveyor van het Bureau Veritas, de heer De Knecht. Toen de brand eenmaal was bedwongen gingen de aanwezigen over tot het blussen van enkele brandende kelen met „vuurwater” (zoals „ye olde Bols” in de P.&D.-toko's van Indiaanse stemmen placht te heten).

## Schoon schin

In overleg met de havenmeester werd om tien uur die avond besloten om uit luik I een meter water te pompen, teneinde de druk op het waterdichte schot te verminderen. Om twee 's nachts werd een begin gemaakt met het lenspompen van het luik en om zeven uur Vrijdagochtend stond de „Van Swoll” weer droog en kon men beginnen met de gedeeltelijk zwaarbeschadigde lading uit luik I te lossen.

De brand aan boord van de *Van Swoll* was de eerste ernstige brand aan boord van een K.P.M.-er te Tandjong Priok na de oorlog, zo vertelde ons de heer Nieuwenkamp. De chef van de Bewakings Dienst der maatschappij heeft anders wel enkele branden achter de rug en schetste ons de branden, die hij voor de oorlog te Tandjong Priok mee maakte, o.m. aan boord van wijlen de *Melchior Treub* in '39 en aan boord van wijlen de *Sipirok* in '40.

De brand aan boord van de *Van Swoll* was echter op zeer snelle wijze bedwongen. Er kon erger worden voorkomen door de uitstekende samenwerking en het kordate optreden van de brandweerlieden.



## Slot: Nestor Iken verlaat K.P.M.

cassette met lepeltjes aan. Het fotoalbum, dat de heer Iken aangeboden kreeg, toen hij in 1939 voor de eerste maal uit het bedrijf trad, was met prenten van de laatste jaren geheel bijgewerkt en zal voor de heer Iken — die zich met zijn echtgenote binnenkort voorgoed naar Nederland zal begeven — een blijvende herinnering zijn.

Ook de heer Iken zelf voerde het woord en liet zijn loopbaan de revue passeren. Bewogen dankte hij zijn personeel voor de verleende medewerking, de goede sfeer en toewijding.

Tenslotte sprak directeur Harinck, die opmerkte, dat de heer Iken twee-derde deel van de geschiedenis van de K.P.M. heeft mee-beleefd. Hij wenste hem een periode van langdurige rust, gezondheid en genot van zijn pensioen in het Moederland toe.

Aan het slot van de plechtigheid werden koele dronken, zoutjes en sigaretten gepresenteerd.



## VOETBAL

De verschillende kantoren en bedrijven van Indonesië's hoofdstad bestrijden elkaar nog steeds op de voetbalvelden met hun elftallen om de eerste plaats in de competitie van de Djarkartase Kantoor Voetbal Bond. Onze maatschappij laat zich daarbij natuurlijk niet onbetuigd en het verheugt ons te kunnen constateren, dat het K.P.M.-elftal er op vooruit gaat, sinds wij het laatst in de gang zagen in de competitie van de 2e klasse B. Het K.P.M.-elftal is er één plaats op vooruitgegaan en heeft — voor het ogenblik althans — het Kolff-elftal achter zich gelaten.

De Competitie stand:	gesp.:	gew.:	gel.:	verl.:	punten:
's Landsdrukkerij	11	10	0	1	20
DIVI	11	8	1	2	17
K.P.M.	10	4	1	5	9
Kolff	12	4	2	6	10
Gas Mij.	10	2	5	3	9
AIO	12	4	1	7	9
Talens	10	2	2	6	6
DVG	10	0	4	6	4

Op 9 Juni j.l. speelde het elftal onzer maatschappij tegen een elftal van de fa. Talens. Het werd een gelijk opgaande wedstrijd, die eindigde in een 3-3 stand.

# Zó moet het niet.....



„No panic please, unless it's organised.....!”

In het kantoor van de chef Nautische Dienst der maatschappij hangt een sappig prentje, dat ons onlang trof door de realiteit, waarmee het thema „Sloepen te water laten” werd uitgebeeld.

Het is eigenlijk een reclame-plaat, die de vertegenwoordiger van de „David company” als eeuwige waarschuwing op het Hoofdkantoor achterliet.

De reddingsboten aan boord van zeeschepen eisen een zorgvuldige behandeling. Het materiaal dient steeds volkomen in orde te zijn en de bemanning in

hoge mate geoefend in het onder alle omstandigheden snel te water brengen van de boten. De noodzaak hiervan is vooral in de afgelopen oorlog voldoende gebleken.

Niettegenstaande het feit, dat iedereen er van overtuigd is, dat zijn leven kan afhangen van een kalm optreden en een goede geoefendheid, blijken er in de praktijk nog vele fouten te worden gemaakt, waarvan bovenstaande reproductie naar een schilderij van Priestley een beeld tracht te geven.

Vrijwel alle denkbare fouten, die maar kunnen worden gemaakt bij het uitzetten van een reddingsboot — en vele menselijke emoties — zijn hierop weergegeven. Men lette b.v. op de staande oude zeemen, die in alle gemoedsrust — te midden van de paniek — rustig een roeiriem op rechtheid keurt, op dezelfde wijze als een goed biljartspeler een hem vreemde queue aan een nauwkeurige inspectie onderwerpt.

Niet ingewijden zullen waarschijnlijk moeite hebben om de fijne kneepjes in het schilderij op te merken. Dit zijn er in werkelijkheid zovele, dat wij hun zouden willen aanraden de hulp in te roepen terzake deskundigen.

## Vertragingen

Tengevolge van de onderscheidene feestdagen, die vielen in de periode van bewerking van dit nummer van „de Uitlaat”, alsmede door „last-minute” opnemings van de bevorderingen per 1 Juli, is dit exemplaar enige dagen te laat.

Gezien de komende „Lebaran” (einde van de Mohammedaanse Vasten) moeten onze lezers er rekening mee houden, dat ook het volgende nummer van „de Uitlaat” enige dagen te laat zal zijn.