

Hoe hoort het?

FATSOEN IN HET BEDRIJF

Vrijwillige- en opgelegde discipline

Overall, waar wij met andere mensen samen zijn, wordt onze verhouding tot die anderen (wat wij doen en laten, wat wij niet kunnen doen en niet kunnen laten, kortom: ons gedrag) bepaald door geschreven en ongeschreven wetten van het fatsoen. In de loop der jaren zijn verschillende pogingen gedaan om deze in onze samenleving vrijwel algemeen in acht genomen wetten voor het menselijke gedrag vast te leggen. Het „Wetboek van Madame Etiquette” is daar een oud, en het boek „Hoe hoort het eigenlijk?” een nieuw voorbeeld van.

Opvoeding

De meesten onder ons kennen deze „wetten van het fatsoen” echter niet uit een boekje, maar als het in ons wezen verankerde resultaat van onze opvoeding. Hoe het hoort en hoe het niet hoort, werd ons ingescherpt door onze ouders en opvoeders, van het moment af, dat wij hen konden verstaan en begrijpen. „Geef Opa het mooie handje”; „Met twee woorden spreken”; „Niet vragen, maar wachten tot je iets wordt aangeboden”. Wat zijn dit anders dan voorschriften van een ellenlang reglement van orde, dat in de samenleving in acht wordt genomen? Het wordt overgeleverd door een oudere generatie en het wordt door onze tijdgenoten nog iedere dag uitgebreid en aangepast aan de periode en de omstandigheden, waarin wij leven. Dit besef van hoe het hoort wordt ons bijgebracht door middel van een opvoeding, die echter niet op een bepaalde leeftijd ophoudt.

Dit fatsoen — de discipline, welke wij onszelf grotendeels vrijwillig opleggen — is de grondslag tot een goede samenleving en een van de voorwaarden voor samenwerking in elke kring van medewerkers.

U en het bedrijf

Als men ons bedrijf ziet als een plaats, waar wij in samenwerking met onze bedrijfsgenoten ons dagelijks brood verdienen, is het vanzelfsprekend, dat men ook zijn best doet om de belangen van dit bedrijf naar

zijn beste vermogen te dienen. Immers: gaat het de onderneming goed dan is men zelf daarmee gebaat. En als men goed samenwerkt en zich met plezier aan zijn dagelijkse werk kan wijden, kan dat de onderneming slechts ten goede komen.

Er wordt verwacht, dat men de arbeidsvoorschriften, de orde- en veiligheidsmaatregelen in het bedrijf zal naleven en dat men zich zal houden aan de „regels van het huis”. Deze regels hebben alle een goede reden en zijn in het belang van het bedrijf opgesteld. Zij maken de samenwerking mogelijk en dienen de veiligheid, de orde, de netheid en de regelmaat, die de voorspoed brengen.

Fatsoen

Het fatsoen vergt van alle medewerkers aan een zo grote bedrijfs-gemeenschap vele dingen, waarvan sommige wel en sommige niet zijn omschreven, maar welke toch alle hun gewicht in de schaal leggen als het er om gaat de waarde van onze samenwerking te bepalen. Om nu maar eens, zonder bepaalde gevallen voor ogen te hebben, een paar voorbeelden te noemen. Het fatsoen vraagt:

— *het op tijd komen, óók als er geen contrôle is. (Men stelt er immers ook prijs op om weer op tijd naar huis te kunnen gaan?);*

— *het niet tijdens de werktijd eten. (Thuis begint men toch óók niet om tien uur al zijn boterhammen te eten?)*

Daar heeft men vaste tijden voor. Waarom dan ook niet in de werkplaats en op kantoor?);

— *het betrachten van wat men de „burgerlijke beleefdheid” pleegt te noemen, ook op het werk. (Iedereen weet, dat het onbeleefd is om na werktijd zo hard weg te rennen, dat anderen vrijwel onder de voet worden gelopen, de fiets van de buurman in de stalling om te gooien en niet recht te zetten, de toiletten niet netjes achter te laten, op deuren en muren te kladden, vuile vingers te zetten, enz.);*

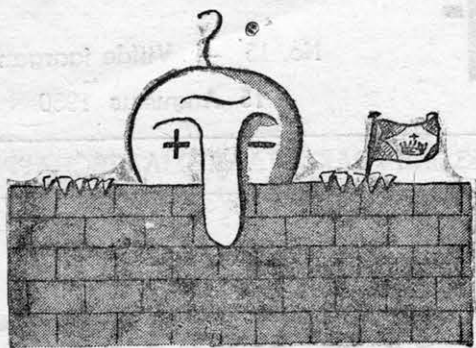
— *het nalaten van allerlei privékarweitjes in de tijd en met materiaal van „de zaak”. (Dat heet „beunhazerij” en is eigenlijk niets anders dan verkapte diefstal. In het minst erge geval wordt alleen tijd van het bedrijf verduisterd. Privé-telefoontjes — en hoe lang kunnen die soms niet duren... — vallen daar ook onder);*

— *het zich houden aan de voorschriften, ook al zijn die soms veeleisend. De leiding bestuurt het bedrijf naar beste weten en kunnen en geeft richtlijnen in het belang van bedrijf en personeel.*

Cement

De vrijwillige en de opgelegde discipline, welke het fatsoen vraagt, zijn het cement, dat de stenen van een goed-geordend bedrijf samenhoudt. Waar het fatsoen vervaagt, onttaardt alles in een janboel, waarbij ieder naar eigen inzicht en opvatting te werk gaat. Het fatsoen beperkt in zekere zin onze vrijheid. Volkomen vrijheid is nergens te verwezenlijken. Wat wel te verwezenlijken is, is een bezonnen begrip van de noodzaak om orde en regel te handhaven. Door te handelen in de geest van de leiding, dient men het bedrijf het beste. Wie het bedrijf dient, waar hij werkzaam is, dient ook zijn eigen belang het beste.

(Uit „De Fabrieksbode”).



Onder de talloze bezoekers, die dagelijks het redactie-kantoor van „de Uitlaat“ binnen- en weer uit stromen, bevond zich onlangs ook „Mister Chad“, het mannetje met het vreemd-vormige hoofd en het plus-min-knip-oogje. Geen wonder dat wij verbaasd opkeken.

Mr. Chad stond ons een exclusief interview voor „de Uitlaat“ toe. Hij werd in de laatste wereldoorlog (zei iemand „laatste?“) beroemd en zwierf samen met een zekere Killroy kris-kras over de wereldbol. Het is een schande dat voor de vele diensten die de heren Chad en Killroy hebben bewezen bij het hooghouden van het moreel der troepen, zij nooit enigerlei onderscheiding hebben ontvangen.

Terwijl Killroy beroemd werd door iedereen overal het even vóór te zijn, wist Mr. Chad zich door zijn onnozele vragen (on)populair te maken.

De plannen van Mr. Chad? Geregeld in de Uitlaat terug te komen, neus-over-de-muur, met zijn dodelijke vraag.

„Wat? Weer 9%“

Dit is no. 15 - 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:

Papiermoeilijkheden

Schepen van Singapore

Dieren op zee

Elf charterschepen

U en de douane

Ranglijst II

Papiermoeilijkheden

Verschijsning volgende „Uitlaat“ nog niet zeker

De papiervergunning, bij besluit van 24 April j.l. door de „Commissie van Advies voor de Papierdistributie“ aan onze maatschappij verstrekt ten behoeve van „de Uitlaat“, is in verband met de nog steeds moeilijke papiersituatie in Indonesië door de autoriteiten ingetrokken. Deze maatregel is algemeen genomen ten aanzien van periodieken en organen en trof dus niet ons orgaan alleen. De redactie van „de Uitlaat“ is hierdoor echter onverwacht in een moeilijke positie gebracht.

Terwijl dit nummer van ons orgaan nog op regelmatige wijze kon uitkomen, is er enige onzekerheid omtrent de volgende nummers. Uiteraard heeft de directie der maatschappij zich op verzoek van de redactie onmiddellijk tot de „Commissie van Advies voor de Papierdistributie“ gewend, met het doel het intrekingsbesluit ten aanzien van de reeds 5-jarige „Uitlaat“ nietig te doen verklaren en op korte termijn alsnog papier te verstrekken. De redactie heeft goede hoop, dat de Indonesische autoriteiten aan dit verzoek gevolg zullen geven, nadat de noodzakelijkheid van verschijsning en de oplage van bepaalde periodieken en organen —in casu „de Uitlaat“ aan een onderzoek zullen zijn onderworpen.

Destijds heeft de redactie aan de Commissie reeds voorgesteld om over te gaan op een ander papierformaat, waarvan ook in de periode van de grootste papierschaarste —in het 2e kwartaal van dit jaar, toen de dagbladen zelfs tot 1 pagina teruggingen— nog voldoende voorraden aanwezig waren. Inmiddels is de papiervoorraad van Indonesië door zendingen uit het buitenland in belangrijke mate aangevuld, hoewel het gebruik groot is.

Het was dit voorstel, dat destijds door de Commissie werd overgenomen en op grond waarvan de vergunning van 24 April j.l. werd verleend. „De Uitlaat“ zou dan op een kleiner formaat (dat van de „Radiogids“) zijn verschenen met 2 per maand 16 paginas. Dit zou echter talloze druk-technische moeilijkheden mede brengen, zodat aan de Commissie thans is verzocht om —wanneer zij een nieuwe papiervergunning voor „de Uitlaat“ in overwe-

ging neemt— ons orgaan op het oude formaat te laten voortbestaan. De redactie heeft echter gemeend zoveel mogelijk te moeten medewerken, weshalve zij harerzijds heeft voorgesteld om de nummers, die gewoonlijk per lucht— en zeepost naar Nederland worden gezonden ter distributie onder gepensioneerden en verlofgangers, voortaan in Nederland te doen drukken, nadat in Djakarta z.g. „matrijzen“ van de paginas zullen zijn gemaakt. Hierdoor zou de oplage in Indonesië belangrijk kunnen worden verkleind en zou „de Uitlaat“ dus minder papier verbruiken. De redactie hoopt, dat dit voorstel een argument zal zijn, dat de Indonesische autoriteiten wel in het voordeel van „de Uitlaat“ zullen willen laten wegen.

Afscheidswoord

„Nu ik de 10de Augustus j.l. per m.s. Willem Ruys met verlof naar Holland ben vertrokken en in aansluiting daarop de dienst de K.P.M. met pensioen zal gaan verlaten, wil ik door middel van „de Uitlaat“ met een enkel woord nog eens mijn hartelijke dank betuigen aan allen, die er toe hebben bijgedragen om de 5e Augustus j.l. voor mij tot een zo onvergetelijke dag te maken.

Ik heb nooit kunnen verwachten, dat het zulk een geweldig afscheid zou worden. Ik kan U verzekeren, dat ik nog menigmaal zal terugdenken aan de 15 jaren, die ik op de afdeling Civiele Dienst heb gezeten, waar ik altijd heel prettig met chefs en collega's heb samengewerkt.

Mag ik de maatschappij, directie, chefs en personeel verder een voorspoedige tijd hier in Indonesië toewensen en vele van U een tot ziens in Holland“.

Djakarta, 7 Augustus 1950.

C. van Baarda-Kleist.

Stop press

Blijkens een „Aneta“-telegram is het dividend, dat onze maatschappij over het jaar 1949 zal uitkeren, op Zaterdag 12 Augustus j.l. vastgesteld op 9%.

Bij onze bureu:

Schepen van Singapore

Zonder de Chinezen zou Singapore nooit zo groot zijn geworden

Het is merkwaardig, dat Sir Thomas Stanford Raffles, de stichter van Singapore, op zee werd geboren, aan boord van het schip van zijn vader, de *Ann*. Raffles was in 1805 naar Penang gegaan in dienst van de East India Company, maar landde pas in Januari 1819 in Singapore, om daar de Britse nederzetting op te bouwen, die een van de grootste en meest waardevolle havens van het Verre Oosten zou worden. De bevolking van Singapore bestond toendertijd uit 150 vissers en piraten, van wie 30 Chinezen en de rest Maleiers waren. In vier maanden steeg de bevolking tot 5.000, merendeels Chinezen uit Malacca, want de eerste emigranten, die met jonken uit Amoy (China) kwamen, arriveerden niet voor Februari 1921.

Een van de eerste reders, die handel dreef op Singapore, was Wee Ah Hong, een Chinees, die verscheidene jonken bezat, die tussen Selangor en Singapore voeren. Hij stond op vriendschappelijke voet met de Radja van Selangor, die hem een Maleise speer, een kris en een gouden beeldje cadeau gaf. Ofschoon Maleise piraten de zeeën onveilig maakten, behoefde Wee deze cadeautjes maar op een opvallende plaats aan boord van zijn jonken te zetten en er gebeurde hem niets.....

Naarmate de scheepvaart toenam, steeg de piraterij en de voornaamste slachtoffers waren de jonken, die tussen China en Singapore voeren. De Chinese handelaren en reders in Singapore rustten gezamenlijk gewapende schepen uit om de piraten aan te vallen. Het was echter niet voor de komst van de Britse „sloop” *Wolf* (in Maart 1836), dat de zeeën redelijk schoon werden geveegd.

De grote stroom

Daarna kwam jaarlijks een hele vloot jonken uit Zuid-Chineesche havens naar Singapore, dat vooral in de maanden December tot Juni een fleurige aanblik begon te krijgen. De ruimen der jonken waren vol emigranten en zodra die van boord waren, begonnen de opvarenden met de verkoop van hun ladingen. Chineesche handelaren kwamen in sampans naar de jonken toe en er werd van de vroege morgen tot de late avond gehandeld.

Op de jonken volgden andere soorten schepen en in 1866 werd de haven van Singapore al geregeld door allerlei zeilschepen aangelopen. De reders waren Chinezen, Europeanen, Indiërs en Maleiers. Ook stoomschepen waren in 1856 al verschenen. Het s.s. *Sir James Brooke* begon in dat jaar de geregelde dienst tussen Singapore en Serawak. In datzelfde jaar begonnen ook de stoomschepen van de fa. Jardine, Matheson and

Apcar & Co. op de weg van Calcutta naar China Singapore te bezoeken.

Figuren

Messrs. Alister & Co., op de hoek van Buttery Road en Flint Street, was de plaats, waar de kapiteins in Singapore elkander ontmoetten in de jaren 1850-1864. Toen brandde het kantoor af. Een beroemde figuur uit die periode was de oude kapitein Bangs van de schoener *Zephyr*, die nooit aan land kwam zonder een „lijfwacht” van drie leden van z'n bemanning. De ene hield een met groengevoerde parasol boven z'n hoofd, de tweede droeg een smeulende tali-api (voor het geval de kapitein z'n sigaar wenste aan te steken) en de derde droeg een doos met scheepsdokumenten. Kapt. Bangs dreef met z'n schoener een mysterieuze handel op Nederlands-Borneo, vanwaar hij —naar men zei— terugkeerde met Nederlandse guldens, specerijen en andere niet op geheel regelmatige wijze verkregen goederen.....

Strijd

Een andere bekende Engelse figuur was kapt. J. D. Ross. Hij begon in de handel op Borneo (Labuan en Brunei) met het zeilschip *Wild Irish Girl*, dat hij ongeveer in 1850 in Melbourne had gekocht. Later werd het schip vervangen door een groter, de *Lizzie Webber*, die een batterij van 6 twaalfponders aan boord had. In dit schip leverde kapt. Ross een zeeslag tegen Maleische piraten, voor de kust van Labuan, in 1863. De *Lizzie Webber* werd later vervangen door de barkas *Don Pedro*. Nog later kwam de *Samson* daarvoor in de plaats, terwijl in 1875 kapt. Ross z'n eerste stoomschip kocht, de *Alastor*, in 1856 gebouwd voor de ijzerhandel op Balbao, een sterk schip derhalve. Kapt. Ross zette het schip in op de dienst tussen Singapore, Labuan en Brunei om te concurreren met het s.s. *Maharajah*, dat was gecharterd door kapt. James

Fletcher en zijn compagnons van de „Golconda Co”. De *Maharajah* liep twee of drie knopen sneller dan de *Alastor*. Om de concurrentiestrijd nog te verzwaren gaf kapt. Ross opdracht tot de bouw van de *Brunei*, die een grotere tonnage had. Hij had verder nog twee kleine stoomschepen, de *Augusta* en de *Fairy Queen* en de schoener *Amboyna*, die alle dienst deden op de kust van Borneo.

Kapt. Ross verloor en moest al z'n schepen verkopen. Een paar jaren later keerde hij terug met de *Paklut*. Toen hij op 64-jarige leeftijd overleed verkocht zijn zoon dit schip aan de Duitse firma Bismarck, Moltke en Co.

Discriminatie

De schepen onder Britse vlag werden in die tijd unfair behandeld, in vergelijking tot schepen van andere naties. Ze stonden n.l. onder veel scherpere controle — elke zes maanden moesten zij op last van de autoriteiten worden geïnspecteerd — en konden de strijd niet volhouden tegen de Chinezen. Er waren maar twee Britse reders, n.l. Ross en Bowers en verder de Arabier Syed Messin.

Onder de Chineesche reders was Low Sam, die eigenaar was van het s.s. *Ban Yong Seng*, dat voer op Bangkok. Hij was niet dol op het betalen van verzekerings-premies voor zijn schepen en lading en voer voor eigen risico en was altijd dolblij, als die veilig aankwamen. Zijn schepen hadden een aparte fluit, die de kapiteins moesten loeien, zodra ze voor Singapore verschenen, zodat Low Sam direct kon horen, dat alles weer goed afgelopen was.

Verder was er Wee Boon Teck van „Wee Bin & Co.”. Zijn vader had zakenrelaties aangeknoopt met Chinezen op Bali en hij werd de grootste importeur van Balineesche goederen. Tenslotte voer hij met een vloot van 20 schepen tussen Singapore en het eiland van de bloothorstige beauties. In 1911 werd de firma geliquideerd en het grootste deel van de aandelen ging over in handen van Lim Peng Siang.

Lim Peng Siang was in 1872 in Amoy geboren, kwam op jeugdige leeftijd naar Singapore en studeerde aan het St. John's Institution. In 1904 richtte hij de firma Ho Hong & Co op. Naast de rederij bouwde hij de Ho Hong Oil Mills, de Parboiled Rice Mills, de Ho Hong Bank en de Portland Cement Works op. Hij werd genaturaliseerd Brits onderdaan en werd president van de Singaporese Kamer van Koophandel, rechter en directeur van een aantal bedrijven. Zijn schepen voeren tussen Rangoon, de Straits en de havens van

Slot: zie pag. 12

Mens en machine

Franse denker ziet sombere toekomst met steeds meer overvloedigen

De gevolgen van de moderne techniek —en in het bijzonder het machinisme, dat er de voornaamste uiting van is— voor het lot der menselijke samenleving zijn uitvoerig bestudeerd en beschreven. Een van deze gevolgen vermijdt men echter doorgaans in beschouwing te nemen, althans op een eerlijke en directe manier. Toch is juist het hier bedoelde gevolg van het grootste gewicht, aangezien het op de duur in de maatschappij een meer of minder groot aantal overvloedigen en zelfs schadelijke individuen zal doen ontstaan.

De mechanisatie heeft het steeds toenemende vermogen om aan te tonen, dat er mensen teveel zijn. Het selecteert en verworpt de waarde-lozen en half-waardelozen, die de maatschappij van voorheen liet passeren met de rest.

Nu zult U vragen: „Hoe definieert men deze waardelozen en half-waardelozen?”

De definitie is niet gemakkelijk en het is trouwens de vraag, of het wel verstandig zou zijn om haar toe te vertrouwen aan z.g. „wetenschappelijke methoden”. Er zijn vele mensen, die het vermoeden koesteren, dat de „tests” van de psychologische laboratoria geenszins in overeenstemming zijn met het werkelijke leven, dat heel wat soepeler en ook heel wat ingewikkelder is. Men haalt weleens het geval aan van de sneltrein-machinist, die al vijf en twintig jaren op de machine had gestaan en nooit een ongeluk had gehad, maar die toen hij op zekere dag aan soortgelijke proeven werd onderworpen, een zeer slecht cijfer kreeg. Men kan er van overtuigd zijn, dat als men deze of gene grote geleerde of kunstenaar zou onderwerpen aan dergelijke door theoretici uitgedachte proeven, hij het er slecht af zou brengen. Het ware beter om zich dan ook zoveel mogelijk te verlaten op de werkelijke ervaringen en de praktijk zelve, in het beroep in kwestie. De minderwaardigheid van het individu manifesteert zich dan niet in een slecht examen maar in een reeks tekortkomingen, hetzij in verstandelijk vermogen, in wilskracht of in aanleg. Iemand, die zijn gedachten niet bij het werk kan houden, of er behagen in schept om zonder enige reden te liegen, te veinzen of te bedriegen, is evenmin geschikt voor het bedienen van een ingewikkelde machine als een domkop zonder meer.

Wat nu de scheidingslijn of de aan te leggen maatstaf betreft: deze varieert naar gelang van de eisen der techniek en vertoont over het geheel neiging om steeds strenger te worden. Naar gelang de gelegenheid voor eenvoudige arbeid inkrimpt, stijgt het aantal dergenen, dat als overvloedig wordt verworpen. Naar gelang ook het aantal toeneemt der ge-

specialiseerde- en hoger eisen stellende beroepen, waarin de werknemer een kostbare installatie bedient, waarvan de geringste beschadiging verliezen met zich brengen die —in geld uitgedrukt— aanzienlijk hoger zijn dan verscheidene arbeidersdagen, wordt het meer en meer noodzakelijk diegenen te verwijderen, die zelfs slechts in geringe mate tekort schieten in verstand, waakzaamheid of geestelijke controle. Men kan zich, zonder paradoxaal te worden, een niet eens heel ver verwijderde maatschappelijke toestand voorstellen, waarin minstens een-derde —en misschien zelfs meer— van het aantal der individuen van de huidige samenleving zou behoren tot de groep der overvloedigen.

Banen scheppen

Inmiddels doet de maatschappij haar best om er niet al teveel aandacht aan te besteden. Zij doet het voorkomen, alsof zij dit verschijnsel verwart met dat der werkloosheid in het algemeen. Zij maakt gebruik van de laatste uitlaten en vergaarbakken, die haar nog resten: zij vermenigvuldigt b.v. de lage bureaucratische functies en wat dies meer zij.

Naast productieve fabrieken, schept zij een administratie met tal van ondergeschikte baantjes, die niets anders zijn dan een nest voor geestelijke onbenulligheid en luiheid. Maar in een maatschappij, die gezond wil zijn, zullen tal van deze uitwegen verdwijnen of althans minder kans bieden. De legers van vroeger b.v. absorbeerden in hun lagere rangen —om van de andere nog maar niet te reppen— tal van arme drommels, die het burgerlijke leven had uitgestoten. Moderne legers echter —vooral in de beroepskader— zijn meer en meer technische organismen geworden. De individuen, die het opneemt, moeten minstens over dezelfde

bekwaamheden beschikken als de specialist en ingenieur en accountant in fabriek of bedrijf.

Het is van belang hierbij op te merken, dat werkloosheid als een gevolg van ongeschiktheid een optimistische opvatting van het klassieke socialisme onhoudbaar maakt. Een bepaalde richting van dit socialisme beweerde: „Des te beter, indien de machine het werk vermindert. Inplaats van werknemers uit te stoten op de kapitalistische manier om zodoende onder hen concurrentie teweeg te brengen en de lonen te verlagen, zullen wij het aantal werkluren verminderen. De door de machine uitgespaarde uren zullen wij gelijkmatig onder de werknemers verdelen als rusturen. Niemand zal meer werkloos zijn. Maar de werkdag van de arbeider vermindert tot vier uur of drie uur of zelfs nog minder”.

Welnu, deze oplossing is alleen dan mogelijk, indien men bij voorbaat aanneemt, dat de bekwaamheid van alle werknemers vrijwel gelijk is en de technische complicaties even eenvoudig zouden kunnen worden opgelost. Maar een kruier, wie het werk door een machine uit de handen wordt genomen, is daardoor nog niet noodzakelijkerwijze in staat om een ingewikkeld mechanisme te bieden. En als hij geestelijk bovendien een nul is, zal niemand hem —voor drie of voor acht uren per dag— een machine van vijfduizend dollar toevertrouwen, die in één seconde van onachtzaamheid grondig kan worden vernield.

Mechanisatie selecteert

In feite vertoont de mechanisatie de neiging om een selectie toe te passen, op de manier waarop in oude tijden veldheren ten strijde trokken. En in uiterste instantie zouden we vermoedelijk veranderingen te aanschouwen krijgen, die de theoretici niet hebben voorzien. We zouden wellicht zien de gespecialiseerde fabrieks-arbeider, wiens kennis, loon en voorrechten steeds groter zouden worden, omringd door een staf van personeel, met een troep dienst-knechten, door hem onderhouden. Hij zou er een of andere arme drommel op na houden om zijn pijp te stoppen, een tweede om hem in en uit zijn werkpak te helpen, een derde om zijn kleren te onderhouden en hem bij het verlaten van de fabriek behulpzaam te zijn bij het bestijgen van zijn motorfiets of zijn auto.

Zover zullen we misschien niet komen. Maar hoever dan wel?

Jules Romains
in „Carrefour”.

Hydrofin, combinatie vliegtuig-schip

Geslaagde proeven in Nederland

Reeds enige tijd vertoeft in West-Brabant de Engelsman mr. Hook, die behalve pensionhouder op het eiland Wight ook nog uitvinder van beroep is en in deze laatste kwaliteit de „Grand Prix” voor uitvinders wist te veroveren.

Een van Hooks vindingen is de „hydrofin”, de „watervleugelboot”, die in plaats van dóór het water boven het water vaart. Samen met de Roosendaalse knutselaar Jan Radenmakers, die een vriend van de uitvinder is, bouwde Hook te Roosendaal het tweede „hydrofin”-exemplaar, dat dezer dagen in het Hollands Diep bij Willemstad te water werd gelaten en waarmee zeer geslaagde demonstraties zijn gegeven.

Watervleugels

Zeven jaar lang heeft Hook gezocht naar de ideale combinatie van het snelste en het langzaamste middel van vervoer: het vliegtuig en de boot. Hij kwam daarbij tot de conclusie, dat een vleugel evengoed in het water kan worden gebruikt om een boot te dragen als in de lucht om een vliegmachine hoog te houden. Dus bevestigde hij aan stijlen onder zijn boot watervleugels („hydrofoils”), die het vaartuig tot enige tientallen centimeters boven het water uitstuwden, wanneer de snelheid van het vaartuig groot genoeg wordt. Daarmee voorkomt Hook verlies van energie, want het is een vaststaande waarheid —naar hij vertelde— dat de weerstand van de bootromp toeneemt met het kwadraat van de snelheid.

Boven water varen

Het varen boven het water heeft reeds eerder de aandacht van uitvinders getrokken. Graham Bell bouwde een vijf ton wegende, achttien meter lange boot, waarmee hij in 1919 het watersnelheidsrecord brak en in kalm water een snelheid ontwikkelde van 114 km per uur. De Duitsers bouwden in de jongste wereldoorlog wel watervleugelboten tot 80 ton toe. Echter..... zowel Bell als de Duitsers hadden vaste watervleugels aan hun vaartuigen, waardoor bij ruwe zee de boten toch geregeld met de neus in de golven doken en zodoende sterk aan snelheid verloren.

Ook dit bezwaar heeft Hook weten op te heffen. In 1942 vroeg hij in Zuid-Afrika zelfs patent op zijn vinding aan. Hook maakt n.l. gebruik van ingenieus uitgedachte voelarmen (jockeys), die vóór de boot uit het wateroppervlak aftasten, en die de hoek van de (beweegbare) watervleugels vergroot, wanneer er een golf nadert. Daardoor krijgt de „hydrofin” méér draagkracht en gaat hij over de golf heen als een auto over een heuvel. Zijn de golven klein dan kunnen de „jockeys” zó worden afgesteld, dat zij precies van golftop tot golftop reiken en de boot dus prachtig

in horizontale lijn blijft varen. De „hydrofin” is dan ook volkomen zeewaardig, aldus verzekerde de heer Hook, vooral omdat de „jockeys” afzonderlijk werken.

Een ander winstpunt is, dat zeeziekte aan boord van de „hydrofin” uitgesloten is, omdat de boot nu eenmaal niet met de golven en dus ook niet met hun deining in aanraking komt.

Wij hebben de „hydrofin” boven het Hollands Diep zien spelevaren. Het ging werkelijk prachtig en de snelheid van de „hydrofin” durven wij met een gerust hart op 60 k.m. per uur te schatten.

Toekomstmuziek ?

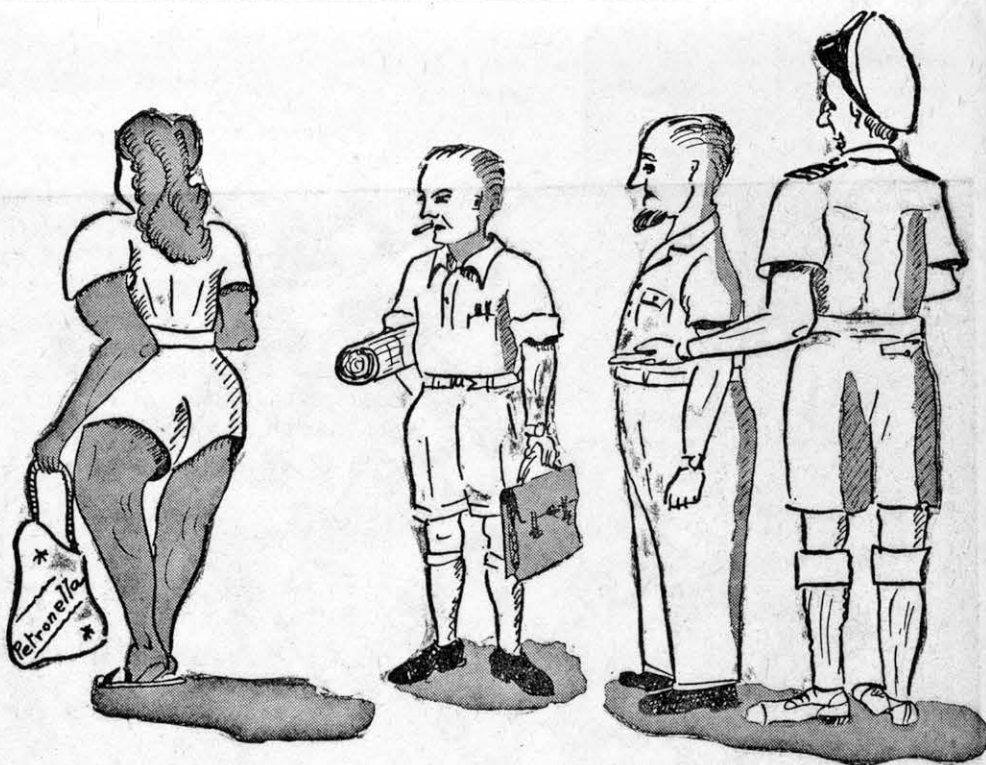
Mr. Hook ziet grote perspectieven voor zijn vinding, omdat zijn boten zoveel sneller, lichter en comfortabeler

kunnen zijn dan de gebruikelijke typen boten. In aanschaffingsprijs zijn zij daardoor veel goedkoper. Vracht- en passagiersvervoer in binnenlands verkeer, maar ook tussen Nederland en Engeland b.v., acht de heer Hook zeer wel mogelijk en economisch zelfs interessant. De kleinere typen „hydrofin”, die door een luchtpropeller met vliegtuigmotor worden voortbewogen, kunnen een snelheid bereiken van 90 k.m. per uur. De Engelsman zegt marinevaartuigen te kunnen samenstellen, die een snelheid van 200 k.m. per uur zullen bereiken. Voor deze boten brengt het zweven boven het water nog het voordeel mee, dat ze niet kunnen worden getorpedeerd.

Orders

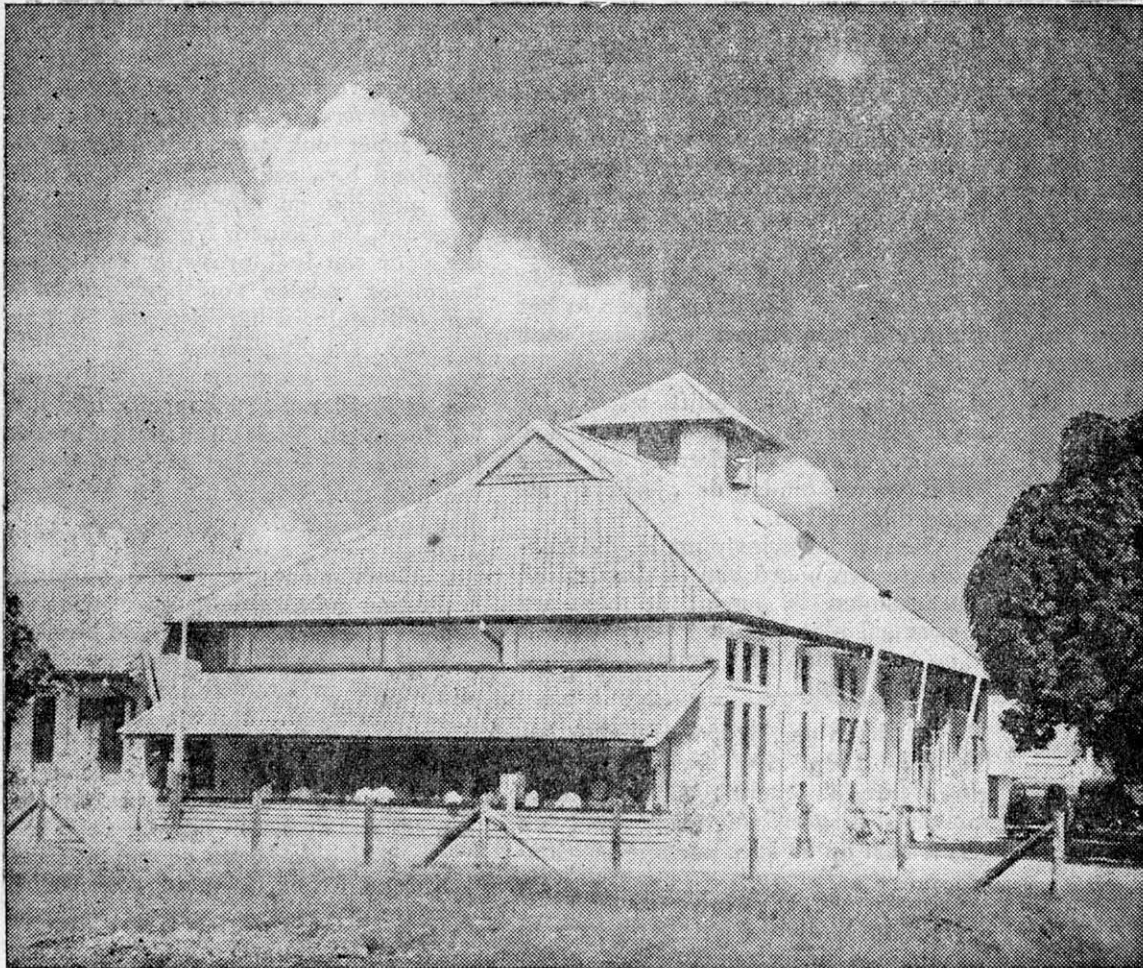
Hook staat in relatie met de Franse admiraliteit, voor wie hij naar alle waarschijnlijkheid binnenkort een aantal vier-persoons „hydrofins” in Frankrijk in serie gaat vervaardigen. Daarna komt een „hydrofin” voor het vervoeren van vijftien personen aan de beurt. Alleen zou de Franse marine gaarne zien, dat de boten op ongeveer een meter hoogte boven de waterspiegel zouden varen. Hook experimenteert naarstig om deze Franse wens te vervullen.

Uit „Algemeen Handelsblad.”



De Technische Dienst vindt „Stookolie als brandstof voor motorinstallaties” een te lange omschrijving en gebruikt daarom het codewoord: „Petronella”.

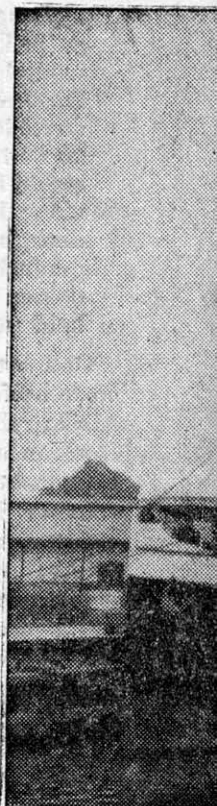
De hoofdwerktuigkundige van een van de schepen, die thans met „Petronella” te maken hebben, gaf als zijn opinie te kennen: „Je kunt zeggen, wat je wilt, maar Petronella doet het toch maar goed!”



Bij de foto's:

- 1) Nu het nieuwe agentschap te Tandjong Priok in gebruikneming nadert, is eens een blik te slaan op het gebruik zijnde agentschap, meegemaakt. Het werd vóór
- 2) De chef van de afdeling Magazijn Dienst der maatschappij P. Beenhakker, vierde op zijn huize zijn 30-jarig maatschappij. Het zilveren de heer Beenhakker indertien vieren, omdat hij toen in een zat. Onder de gasten bevonden de heer en mevr. Harinck. V. Harinck, mevr. Beenhakker, hakker en mevr. Harinck.
- 3) Op 22 Juli j.l. vierde de gelegenheid werd van het g
- 4) Op 13 Augustus j.l. vierde
- 5) De chef van de Bewaking eveneens zijn zilveren jubileum
- 6) Klerk I Abd. Hanap bin M 25 jaar geleden in dienst der
- 7) In de Werkplaatsen der jubileum.
- 8) In deze „Uitlaat” schreef er, n.l. het s.s. *Ban Hong Liong* De *Ban Hong Liong* to Palen

OVER



der maat-
voltooiing en
aardig nog
hans nog in
veel heeft
12 gebouwd.

Inkoop en
pij, de heer
Augustus j.l.
ileum bij de
ileum heeft
niet kunnen
apans kamp
zich o.a. ook
r. Directeur
heer Been-



fd-gudangmandur Siroen te Teluk Bajur (Emmahaven) zijn 25-jarig dienstjubileum. Bij deze
e personeel deze foto gemaakt vóór het aenschap der maatschappij.

ezagvoerder L. Koster zijn 25-jarig dienstjubileum.

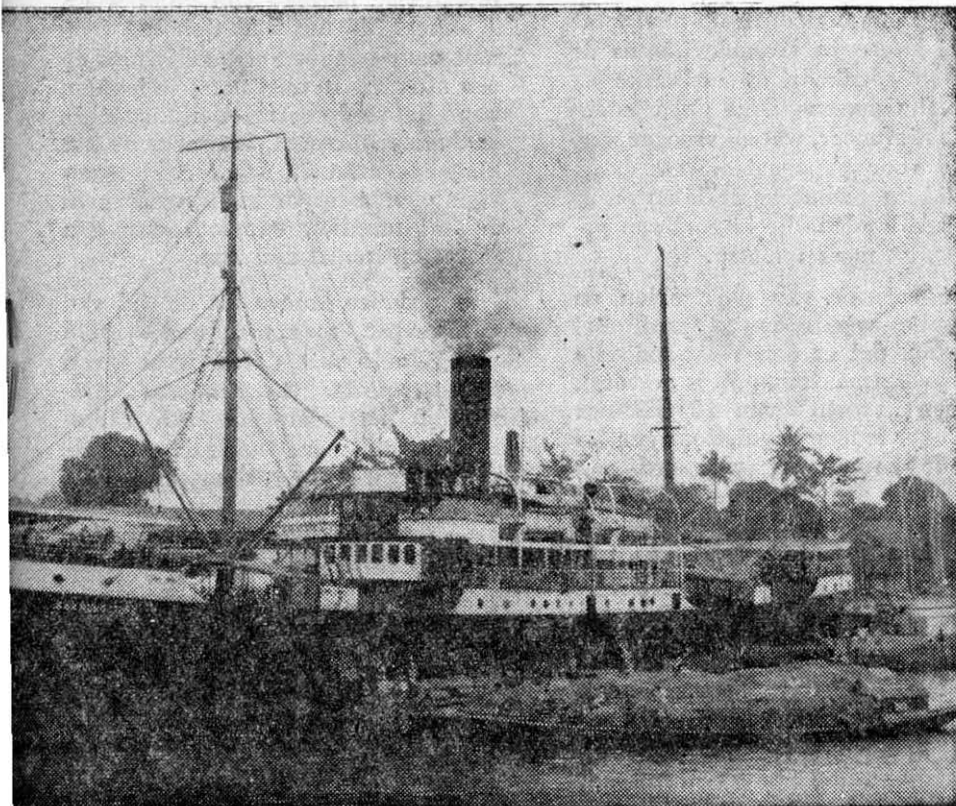
diens der maatschappij te Tandjong Priok, de heer H. J. Nieuwenkamp, vierde op die datum
bij de maatschappij.

. Roem van de Magazijndienst in Tandjong Priok herdacht op 13 Augustus j.l. het feit, dat hij
maatschappij trad.

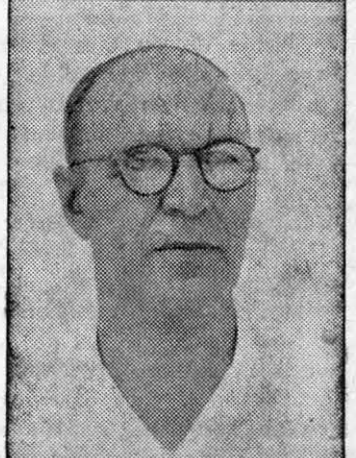
maatschappij te Priok vierde de kuli-mandur Doerakim op 3 Augustus j.l. zijn 25-jarig

ij over de schepen, die bij de maatschappij in charter varen. Een van hen is een oud K.P.M.-
de vroegere Van Hoorn, die in 1908 bij de maatschappij in de vaart kwam.
ing.

Zicht in Beeld



4



5



6



7

DIEREN OP ZEE

Enige jaren geleden was de *Good Hope Castle* van Mombasa onderweg naar Engeland met o.m. een lading wilde dieren voor Engelse dierentuinen. Enkele beesten, waaronder twee luipaarden, ontsnapten gedurende de reis uit hun kooien. Het schip naderde Suez, toen drie wilde dieren losbraken. Zij hadden ongezien hun kooien kunnen beschadigen. Het eerst was een hyena er uit. Er werden pogingen gedaan om het beest weer levend te vangen. In angst sprong het tenslotte overboord.

Toen de volgende morgen om vier uur een officier van de wacht zijn rondje maakte, had hij de onplezierige ervaring een luipaard los op het dek te zien rondslechteren. Het kon voor worden geïsoleerd en vormde daar geen gevaar meer voor passagiers en opvarenden. Schijnwerpers bleven des nachts voortdurend op hem gericht. Later ontdekte men, dat er ook nog een tweede luipaard was losgebroken. Vergiftigd vlees werd klaar gemaakt en de beste schutters onder de opvarenden gerequireerd. Merkwaardig was, dat men tenslotte de luipaarden met de brandspuit in hun kooien terug kreeg.

Wilde dieren zijn sedert het einde van de oorlog geregelde „colli” op de manifesten van vracht- en passagiersschepen. Gemeenlijk worden zij zonder veel moeilijkheden vervoerd en afgeleverd. Ook met onze K.P.M.-schepen z'n dikwijls wilde dieren vervoerd. Olifanten en apen behoren tot de meer geregelde „passagiers”. Apen kunnen niet best tegen zeereizen en olifanten behoren evenmin tot de beste zeevaarders. De meeste olifanten, die worden geëxporteerd voor dierentuinen en circussen, zijn nog jong, n.l. ongeveer een jaar. Geëfende oppassers reizen meestal mee en zij hebben een zwaar karwei.

De laatste jaren is er vooral van de zijde van de dierentuinen veel vraag naar wilde beesten. Bij het uitbreken van de oorlog zijn de dieren in de meeste tuinen doodgeschoten, opdat zij ingeval van bombardementen geen gevaar voor de bevolking zouden opleveren. Vele leeuwen zijn in Abyssinie gevangen. Apen komen vooral uit Madagascar. Uit de Belgische Congo zijn gorillas geëxporteerd, alsook grote apen en z.g. „okapi”'s. Vroeger was Zuid-Afrika een belangrijke leverancier van wilde dieren, maar de laatste jaren is de export gering geweest. Zuid-Afrika had de grootste moeite om z'n eigen dierentuinen vol te krijgen.

Passagiers

Er zijn vele gevallen, waarin moeilijkheden met wilde dieren aan boord, zijn ontstaan door passagiers, die soms merkwaardige „huisdieren” mee op reis nemen. Er was b.v. een passagier, die altijd zijn lievelings-slang meenam en als hij van Mombasa naar Durban reisde, behoorde die slang tot zijn bagage. Het schip was al een paar uur buitengaats, toen een steward dat ontdekte. De passagier was in de badkamer. Hij had niet gedacht, dat er

iemand in z'n hut zou komen en de slang losgelaten. In zijn vlucht vergat de steward de deur van de hut te sluiten en de slang kwam naar buiten. Gelukkig kwam de eigenaar toen net uit de badkamer. Het bleef bij enkele onplezierige woorden tussen de kapitein en de passagier, die op z'n latere reizen met schepen van diezelfde maatschappij zijn geliefde slang niet meer mocht meenemen.

Papagaaien

Niet iedere kapitein is een dierenliefhebber, maar de meeste zeelui zijn dol op mascotten. Honden, katten, papagaaien en allerlei andere soorten vogels hebben door de eeuwen heen aan boord van schepen geleefd en de eenzaamheid dikwijls opgevrolijkt. Honden, katten en papagaaien zijn de meest voorkomende scheepsdieren. Dikwijls zit er een commercieel tintje aan, want de zeelui kopen in vreemde havens de papagaaien goedkoop op en verkopen ze in de thuishavens. Deze papagaaienhandel is niet meer, wat zij vroeger was. De vrees voor papagaaienziekte heeft een aantal importhavens gesloten en er zijn nu vele landen, die import van papagaaien niet meer toelaten.

Het vervoer van papagaaien en exotische vogels is zo profitabel gebleken, dat er een West-Indische scheepvaartmaatschappij is geweest, die een „vracht” van 10 shillings eiste voor iedere vogel, door een lid van de bemanning vervoerd aan boord van de schepen der rederij. Desondanks namens de opvarenden vele vogels mee

Katten

De vriendschap tussen de zeeman en zijn kat wordt niet verduisterd door commerciële motieven. De kat heeft men altijd kunnen vinden op grote zowel als op kleine schepen. Er zijn maar weinig schepen, die zonder een kat

varen en de gevallen zijn talrijk geweest, dat de afvaart van een schip werd vertraagd, omdat de hele bemanning langs de kade naar een vermiste scheepskat zocht.

Katten zijn goeie „zeelui”, beter dan honden en papagaaien. Sommige honden worden zeeziek en blijven dat hun hele leven. De gemiddelde kat is echter na haar eerste zeereis grondig op een schip thuis. Zij raakt spoedig gewend aan de scheepsgeluiden en aan de scheepsroutine en als de bel gaat, komt ze meestal zelf wel naar het kombuis om eten te halen.

Zeelieden kunnen over katten leuke verhalen vertellen, vooral over katten, die in vreemde havens zijn gaan „passagieren” en zich daar een levensgezel (lin) hebben aangeschaft (ook katten hebben in ieder stadje een ander katje, zoals het gezegde luidt). Soms zijn ze zo lang aan de wal gebleven, dat ze hun schip hebben gemist. Later zijn sommige van deze katten als verstekelingen op andere schepen terecht gekomen en soms ook — jaren later — op hun oude schip teruggekeerd, dikwijls honderden mijlen van de haven, waar zij aanvankelijk dit schip misten.

Goede barometers ?

Scheepskatten hebben een grote reputatie als barometers. Men zegt, dat indien een kat rusteloos is, er onweer kan worden verwacht. Als de kat veel slaapt, betekent dat een langdurige periode van kalm weer. Wanneer de kat aan dek blijft en niet naar beneden wil, zelfs niet op een stuk vis in ontvangst te nemen, komt het schip vermoedelijk spoedig in de mist terecht. Wanneer de kat klagelijk miauwt, kijkt de bijgelovige zeeman in de richting, waarin de kat miauwt, vanwaar dan een storm op komst zou zijn.

Deze verhalen komen uit de tijd van de zeilschepen, toen men ongetwijfeld rekening hield met deze wijze van weersvoorspelling. De moderne kapitein houdt het maar bij z'n radioberichten en de instrumenten..... Er is ook een tijd geweest, dat geen enkele zeeman wilde monsteren op een schip met een kat aan boord, omdat men geloofde, dat dit beestje ongeluk voorspelde. De kat heette toen een eerste klas Jonas te zijn. Het is zelfs zo erg geweest, dat men in alle ernst geloofde, dat een kat een storm teweeg kon brengen door zijn vacht de tegen de draad in te wrijven of te likken.....

Slot: zie pag. 12

k. p. m. - Journaal

◇ Voor de verzorging van het zogenaamde „concordante” lager, uitgebreide lager en middelbaar onderwijs in Indonesië is in het leven geroepen de „Stichting voor Nederlands onderwijs in Indonesië”. De Kon. Paketvaart Mij. is contribuant van deze stichting, zodat werknemers der K.P.M. wier kinderen op scholen van de Stichting gaan, schoolgeld volgens het billijke tarief der zgn. „Stichtings-leerlingen” zijn verschuldigd.

◇ Met het Italiaanse m.s. *Surriento*, dat op 9 Augustus j.l. van Tandjong Priok naar Europa vertrok, reisden de heren J. C. en R. W. de Geus (zoon van dienstchef J. F. P. de Geus), mevr. C. H. M. de Groot-Raaphorst met twee dochters en een zoon (gezin van gezagvoerder N. de Groot); mevr. W. J. te Boekhorst-Marcus met twee dochters en een zoon (gezin van hoofdempl. L. A. J. te Boekhorst); mevr. M. M. E. Utrecht-Dettmes en drie zoons (gezin van 2e wtk. J. C. L. Utrecht); mevr. W. Zindelde Graaff met dochter en zoon (gezin van 2e wtk. J. J. A. H. Zindel); mevr. A. G. Fontein-Onnen en dochter (gezin van 1e stm. P. J. P. Fontein); mevr. S. H. v.d. Heuvel-Van Hek en twee dochters (gezin van hoofdwtk. C. J. v.d. Heuvel); hoofdempl. R. F. W. S. von Magius en de heer R. Mitchell (zoon van adj.-chef G. D. Mitchell).

Met dit schip reisden eveneens 3e wtk. J. v.d. Berge, Mevr. Lubach-Ziel en dochter (echtgenote Empl. F. Lubach), Mevr. M. Willemse-Bus met twee dochters (gezin empl. J. A. Willemse) en de heer G. E. Waitz, (zoon Hoofdwtk. W. P. M. Waitz).

◇ De kijker van oud-gezagvoerder Rashorn, die wij in „de Uitlaat” hebben „geadvertiseerd”, is reeds verkocht.

◇ L. A. J. te Boekhorst is afgetreden als agent van onze maatschappij te Padang. F. H. Hordijk heeft hem als zodanig opgevolgd.

◇ Hulpagent J. D. Beverwijk is te Biak als zodanig opgevolgd door W. J. C. Bedeker.

◇ In Merauke is helper Ch. Talakua vervangen door de hulpagent P. Ch. Wierlandt.

◇ Ll. wtk. T. L. Hoop is op 28 Juli j.l. in dienst van onze maatschappij getreden als 5e wtk.

◇ De 11. wtkn. J. H. Kimmel, F. F. Ogilvie en M. Koot zijn per 1 Aug. j.l. als zodanig op onze vloot geplaatst.

◇ De 11. wtk. M. A. v. Beekum heeft per 1 Aug. j.l. zijn betrekkingen met onze maatschappij verbroken.

◇ 4e wtk. A. H. J. Liesting is op 28 Juli j.l. alsnog bevorderd tot 3e wtk., waarmee wij hem van harte gelukwensen.

◇ 2e stm. E. Dijkstra vertrok met de Constellation op 1 Augustus j.l. naar Nederland met gezinsscheidingsverlof.

◇ Gezagvoerder A. van Alphen arriveerde op 31 Juli j.l. uit Nederland per Constellation. Gezagvoerder van Alphen bracht in het moederland zijn gezinsscheidingsverlof door.

◇ Met de Connie van 12 Augustus j.l. vertrok met vervroegd pensioen naar Nederland Gezagvoerder C. Wildeman.

◇ Met ingang van 27 Juli j.l. heeft de heer M. P. Koning de leiding van de afdeling Secretarie van het Hoofdkantoor te Djakarta overgenomen van de heer D. M. van Leeuwen.

◇ Allen, die op het hoofdkantoor werken en velen, die onze maatschappij op de vloot dienen, hebben te eniger tijd —sommigen dikwijls, anderen bij gelegenheid— te maken gehad met „Cora” (voor enkelen) of mevr. Van Baarda (voor de meesten). Mevr. Van Baarda was op de afd. C.D. degene, die de bonnetjes schreef, waarmee men zich in het merkwaardige „pakhuis” van mevr. Schell kon voorzien van de proviand-artikelen of dranken, die door mevr. Van Baarda waren „toegestaan” —volgens de regelen, daarvoor „van hogerhand” gesteld.

Mevr. Van Baarda heeft thans de dienst van onze maatschappij verlaten en is met het m.s. *Willem Ruys* van 10 Augustus j.l. voor goed gerepatriëerd.

Op Zaterdagochtend 5 Augustus werd op de afdeling een „intiem” afscheidspartijtje georganiseerd, waar velen kwamen om mevr. Van Baarda goedendag te zeggen. De grote opkomst —o.m. van directeur Harinck en vrijwel alle dienstchefs moet voor mevr. Van Baarda het bewijs zijn geweest van de grote achting, die zij in het bedrijf genoot. Wij hopen, dat mevr. Van Baarda nog lang van haar pensioen zal mogen genieten. Dit werd haar toegewenst door de chef C.D., de heer Mulder, die mevr. Van Baarda als herinnering aan haar tijd in Indonesië een prachtig schilderij aanbood. In een geestig speechje dankte „Cora” en zeide, dat het haar goed deed te zien, zij niet alleen „melk-vriendinnen” en „jenever-vrienden” had gehad.

Tegelijk nam afscheid de heer Jans, chef van het restauratiebedrijf, die 3 jaren aan de C.D. verbonden is geweest. Ook hem werd een souvenir aangeboden.

Het gehele C.D.-personeel en de genodigden genoten daarna van de koele dronken en verse taartjes.

◇ Met het m.s. *Willem Ruys*, dat op 3 Augustus j.l. uit Nederland te Tandjong Priok arriveerde, kwamen in Indonesië aan: Adjunct-chef L. J. Hofland (Cm. III/HK), Hoofdemployé A. H. Lawa met echtgenote en twee kinderen (Cm. Kas), empl. C. L. J. van Hartrop met echtgenote en drie kinderen (Ag. Priok), empl. W. Ch. I Singal met echtgenote (Menado) gezagvoerder W. A. van Alebeek, en de 4e stuurlieden G. A. Vreeken en L. Ruygrok. In het kader der gezinshereniging reisden ditmaal met de *Willem Ruys*: Mevr. W. J. Janssen-van Hal (echtgenote empl. H. J. Janssen (Surabaia), Mevr. A. C. Schaefer-Gouw (echtgenote empl. W. F. Schaefer), Mevr. A. C. Arnold-van Ruyven en twee kinderen (echtgen. empl. W. J. Arnold; Tjirebon) en Mevr. A. Volmer-Tjebbes, (echtgenote Gezagvoerder Ch. A. Volmer).

◇ Op 10 Augustus j.l. vertrok het m.s. *Willem Ruys* wederom naar Nederland met de volgende K.P.M.-ers aan boord: Mevr. G. Dijkhuizen-Lorié met drie zoons (gezin gezagvoerder A. Dijkhuizen), Adjunct-Chef J. Th. H. Schotel met echtgenote en drie kinderen, gezagvoerder C. D. Caalen, Mevr. J. Uilenberg-Bokma met zoon, (gezin gezagvoerder J. W. Uilenberg), Mevr. E. Noordhoek-Hegt (echtgenote Hoofdempl. W. A. J. Noordhoek-Hegt), 3e wtk. H. Weevers en echtgenote, 2e wtk. I. Douw, Empl. W. Iken en echtgenote, empl. O. Pietersz met echtgenote en vier kinderen, Dienstchef K. L. Lussanet de la Sablonniere, Empl. Mevr. C. van Baarda-Kleyst, 2e wtk. M. Berrevoets, Empl. B. J. Jans en echtgenote, en Hoofdempl. L. J. W. Spijker en echtgenote.

ELF CHARTERSCHEPEN VAREN VOOR K. P. M.

Wie de laatste maanden de dagelijkse positielijst van onze K.P.M.-schepen wel eens heeft ingekeken, zal daarin enkele vreemde, ofschoon zeer welluidende namen, zijn tegengekomen. Zij behoren toe aan de elf schepen, die door onze maatschappij voor kortere of langere duur zijn gecharterd om te helpen het ladingvervoer in en buiten de archipel te verwerken.

Sommige van deze charter-schepen varen al geruime tijd als zodanig voor de K.P.M. en zijn dermate ingeburgerd, dat er velen zullen zijn voor wie het nieuws is, dat de schepen niet tot onze eigen maatschappij-vloot behoren, doch daarvan maar tijdelijk deel uitmaken. Wij denken in dit verband b.v. aan de *Khoen Hoea*, die —als wij ons wel herinneren— reeds voor de oorlog in charter voor de K.P.M. voer. De *Khoen Hoea* is —dit als aardige bijzonderheid— het enige grote schip, dat voor de K.P.M. in de wateren van de Indonesische archipel onder Indonesische vlag vaart. Het schip is n.l. te Pontianak ingeschreven.

Verder is daar de *Bang Hong Liong* (2.070 tons deadweight), die zelf eens tot onze K.P.M.-vloot behoorde (n.l. als het s.s. *Van Hoorn*), alvorens het onder Britse vlag ging varen en onder zijn nieuwe naam voor zijn oude maatschappij in het archipelvervoer terugkeerde.

Voorts hebben we de *Ibis* (2.140 tons deadweight) een schip, dat onder Noorse vlag vaart en het eigendom is van de „Bergen Shipping Service” te Bergen, Noorwegen.

De *Ban Ho Wan* (1.000 tons deadweight), die onder Britse vlag voer, eindigde juist op 10 Mei j.l. zijn charter bij de K.P.M.

De *Empire Jamaica* (4.310 tons deadweight), vaart onder Britse vlag en is het eigendom van de fa. Peters & Co. Ltd. te Hongkong. Dit schip vervoert voor de K.P.M. de zware ladingen, vanwege het extra-zware laadgerei, dat het aan boord heeft. Met de *Empire Mountain* (4.380 tons deadweight) behoort hij tot de „zware jongens” van de huidige vloot. De *Empire Mountain* vaart ook onder Britse vlag. Het schip behoort aan de Moller Line Ltd.

De *Ganandoc* (2.010 tons deadweight) is een schip, dat onder Panameesche vlag vaart en toebehoort aan de fa. Wallem & Co eveneens te Hongkong.

De *Havsbris* (1.910 tons deadweight) behoort aan een rederij te Stockholm, Zweden.

Tenslotte zijn er dan nog de *San Jeronimo* (2.240 tons deadweight, onder Panameesche vlag), de *Adelanto* (onder Panameesche vlag), de *Shapur* (onder Panameesche vlag) en de *Promise*.

Het charteren van deze schepen is



K.P.M.-veteranen weer in actie

Punten met B.V.C. gedeeld

Op 11 Augustus j.l. speelden de veteranen van onze maatschappij te Djakarta een wedstrijd tegen die van de B.V.C. Deze ontmoeting verliep binnen, zowel als buiten de krijtlijnen in een zeer genoeglijke sfeer. Wat de stramme ledematen van de „oudjes” ditmaal aan voetbal deden, overtrof alle vorige prestaties.

Tegen een regelmatig trainend B. V. C.-veteranen-elftal stelden zich de volgende K.P.M.-ers op:

E.F.H. v. Santen		
Mudjitaba	J.M. Dekker	
J.J. Moerman	C. Walet	J.W.O. v.d. Bosch
H. Hazenbroek	Tj. Reyinga	G.J. Koper
H. Harinck	Mr. D.F. de Koe.	

Het aan beide kanten verrassend snelle spel uitte zich in een half dozijn doelpunten, dat hoffelijk werd verdeeld en zodoende de eindstand op 3-3 bracht.

Na de wedstrijd, —in de kleedkamers— herinnerde men zich evenwel de toezegging van de heer Bornkamp, de B.V.C.-nestor, die ruim drie minuten voor het einde, toen B.V.C. nog met 3-2 leidde, bepaalde, dat het eerstvolgende doelpunt dubbel zou tellen..... Prompt hierop kogelde Koper de gelijkmaker in het B.V.C.-doel. De conse-

noodzakelijk geworden, aangezien bij een gelijk gebleven —en in sommige gevallen toegenomen— ladingaanbod, de omlooptijden van onze eigen K.P.M.-schepen langer zijn geworden, tengevolge van allerlei moeilijkheden, niet in de allerlaatste plaats een gevolg van de nog voortdurende arbeidsonrust hier te lande, welke zich o.m. uit in herhaalde stakingen in de havens. Het ladingaanbod kon zodoende niet meer worden verwerkt en deze buitenlandse „versterkingen” moesten worden aangevuld. Het heboeft geen betoog, dat dit charteren van buitenlandse schepen, die geen betaling in Indonesische courant aanvaardden, een kostbare geschiedenis en derhalve van tijdelijke aard is.

quenties van de toezegging werden door de sportieve gastheren gaarne aanvaard. Zo kwam het, dat deze gezellige middag eindigde met een morele K.P.M.-overwinning, waartegenover door de K.P.M. een B.V.C.-belofte voor een spoedige revanchewedstrijd werd verkregen.

Teluk Bajur

Kapt. Koning —en vele anderen— hebben ons er op gewezen, dat er in het aan officiële gegevens ontleende artikel „Indonesische havens leden verliezen” („Uitlaat” no. 13 5e jaargang) een onjuistheid is geslopen, die verwarring zou kunnen wekken.

Sprekende over de haven Teluk Bajur zou kunnen worden gedacht aan de gelijknamige havenplaats bij Beraoe. Bedoeld was echter de havenplaats, die tot voor kort „Emmahaven” heette en thans ook „Teluk Bajur” heet.

Er zijn nu twee havens in Indonesië van die naam. Dit heeft ook binnen het bedrijf verwarring gewekt, toen brieven en telegrammen bestemd voor „Teluk Bajur” (Emmahaven) naar Teluk Bajur (bij Beraoe) werden gezonden.

„UITLAAT“ PUBLICEERT DE RANGLIJST

II

Hieronder volgt de voortzetting van de ranglijst van nautici, die wij in het vorige nummer van dit orgaan aanvingen. De lijst is bijgewerkt tot 1 Juli 1950.

*

3e STUURLIEDEN

- | | | | | |
|-----------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------------|----------------------|
| 1. J. Meijlink | 20. T. Zuidema | 39. J. J. Ripke | 58. C. P. v. d. Heyden | 76. B. Land |
| 2. J. H. Runia | 21. H. Hofmeyer | 40. J. Touw | 59. A. J. E. M. v. Ekelen-
burg | 77. W. F. Klute |
| 3. M. W. de Smid | 22. P. Starkenburg | 41. A. Thiescheffer | 60. J. Bakker | 78. A. J. Verwaijen |
| 4. J. Noë | 23. W.A.M. v. Koningsveld | 42. J. F. A. Janssen | 61. A. J. Manuputy | 79. J. Dogger |
| 5. J. G. Pameyer | 24. G. Kluën | 43. A. B. Albrecht | 62. A. A. A. Persoon | 80. W. Louwris |
| 6. M. G. P. Zindel | 25. J. W. G. Thorborg | 44. H. Buth | 63. P. Zonneveld | 81. H. A. Meijer |
| 7. H. A. v. d. Reyden | 26. Ch. F. Schlüter | 45. M. Kerkhoff | 64. J. L. Elmont | 82. J. S. Wilting |
| 8. A. Mulder | 27. D. J. Uitenbroek | 46. J. A. Haringsma | 65. H. W. G. Kuster | 83. R. Labruière |
| 9. J. Grin | 28. H. Pronk | 47. H. L. v. Dam | 66. H. Bax | 84. B. Gatersleben |
| 10. D. v. Hekken | 29. M. J. Aldenkamp | 48. M. H. Mol | 67. E. v. Daatselaar | 85. J. A. H. Faber |
| 11. K. A. Czech | 30. W. Brandt | 49. K. Glas | 68. J. H. F. Stausebach | 86. W. G. Sont |
| 12. Tj. v. d. Molen | 31. H. Niernans | 50. W. P. Heye | 69. S. N. de Rochemont | 87. A. J. P. Volder |
| 13. J. de Jong | 32. M. M. Adamse | 51. H. F. Ottenhoff | 70. H. J. H. Kristel | 88. E. Oosterveld |
| 14. H. Boeree | 33. H. Muys | 52. J. Devilee | 71. W. C. Bouter | 89. J. J. Aalpoel |
| 15. W. v. d. Graaf | 34. J. N. v. Santen | 53. J. M. Westerkamp | 72. L. A. v. Otterloo | 90. P. de Kwant |
| 16. Th. Terhorst | 35. P. J. J. Maas | 54. C. Bood | 73. G. J. v. Gelderen | 91. R. E. J. v. Dijk |
| 17. J. Slijper | 36. J. W. Wagemans | 55. H. Koch | 74. J. Th. Tromp | 92. E. v. d. Horst |
| 18. C. W. v. Maanen | 37. B. J. Hennephof | 56. R. Severien | 75. C. W. v. d. Poel | 93. H. Jonkman |
| 19. H. J. Dikker | 38. D. J. Hueting | 57. B. R. Beekhuysen | | |

*

4e STUURLIEDEN

- | | | | | |
|-----------------------|--------------------------|-------------------------------------|------------------------|-----------------------|
| 1. A. M. de Waard | 10. H. de Geest | 19. P. B. Nieland | 27. G. Ch. F. Nowack | 35. J. A. v. Beurden |
| 2. J. J. v. d. Riet | 11. P. Hoekstra | 20. C. Bakker | 28. J. W. F. v. Hummel | 36. A. W. Th. Wanders |
| 3. F. W. Kaptijn | 12. A. S. Horrel | 21. D. J. M. Runhardt | 29. G. v. Rheenen | 37. J. Mulder |
| 4. H. J. Wulffraat | 13. K. P. C. A. Gramberg | 22. Th. H. Rappard | 30. A. J. Leget | 38. S. Sybranda |
| 5. W. L. M. v. Troost | 14. H. Stoter | 23. G. E. Kaersenhout | 31. R. Klein | 39. B. E. Douma |
| 6. G. E. Bod | 15. W. G. G. Beerekamp | 24. D. G. Snoodijk | 32. J. Roose | 40. G. A. Vreeken |
| 7. H. J. Brons | 16. E. v. d. Wetering | 25. B. Th. W. M. Hoppen
brouwers | 33. C. Olij | 41. L. Ruygrok |
| 8. R. V. Brouwer | 17. Ch. L. Rogge | 26. R. de Quack | 34. P. Boddé | 42. J. Sloothaak |
| 9. A. M. Frigge | 18. G. Hoevenaars | | | |

*

STUURMANSLEERLINGEN IN DE VAART PER 1 JULI 1950

- | | | | | |
|--------------------|---------------------|-----------------------|----------------------|---------------------|
| 1. W. I. Lathuheru | 7. N. Jans | 13. C. V. Komansilan | 19. H. R. A. J. Kray | 23. E. J. Vossenaar |
| 2. W. R. Abels | 8. W. A. Supit | 14. F. S. L. Kneefel | Z. N. van Dijk | 24. J. Emanuels |
| 3. J. H. Barkey | 9. J. L. N. Voll | 15. A. Bikker | 20. H. Schuil | 25. H. C. Meyer |
| 4. F. Orth | 10. C. J. Hulshoff | 16. G. H. J. Kamphuis | 21. H. G. Tan | 26. A. Welsch |
| 5. W. Martherus | 11. H. J. v. Lingen | 17. H. J. v. d. Poel | 22. M. Tielman | 27. H. Twisk |
| 6. J. E. Blaset | 12. J. N. Supith | 18. J. A. A. Brinkhof | | |

*

GEZAGVOERDERS KORTVERBANDERS

- | | | | | |
|-----------------|---------------|------------------|------------------|------------------|
| W. Dijkstra | Ch. A. Volmer | J. M. Versteegh | J. v. Oudenaarde | R. Madle |
| B. Wagner | C. Sijpestijn | A. A. D. Hulsman | A. Schakel | W. B. H. Strubbe |
| G. J. Dijkhoorn | B. W. Valk | Tj. Brouwer | S. F. J. Rohr | G. P. W. Lijbers |
| | | | | J. Kuiper |

*

In het volgende nummer zullen wij de ranglijst voortzetten met de namen van de technische leden van ons varende personeel. Ook deze zal in twee of meer gedeelten worden opgenomen, al naar gelang de plaatsruimte zulks toelaat.

Hoe zit dat met de invoer?

Hoeveel moet U betalen?

Pakjes —vooral als ze uit Nederland komen— zijn altijd een welkome afwisseling in de gebruikelijke brievenpost. Vaak volgt op de prettige momenten van het openen der pakketten echter de bittere pil der te betalen invoerrechten, die ook hier te lande —als overal elders— worden geheven. De verschillende bepalingen van de Nederlandse- en Indonesische regeringen, betreffende de uit- en invoer van deze „geschenksendingen voor uitsluitend gebruik van de geaddresseerde”, zoals ze officieel heten vormen voor ongewijden een labyrint van onplezierige bureaucratische verdwalingsen. „De Uitlaat” wil hierbij trachten op deze bepalingen iets meer licht te werpen en daardoor voor belanghebbenden wellicht enkele moeilijkheden helpen vermijden.

Verzending

Einde een ieder, die daarbij belang heeft, op de hoogte te stellen van de voorwaarden, waaronder pakketten vrachtvrij met de nieuwe schepen onzer maatschappij van Nederland naar Indonesië kunnen worden verstuurd, is

Slot:

Schepen van Singapore

Zuid-China. Het waren passagiersschepen, die bij Lloyds allemaal als 100-A¹. geregistreerd stonden.

De grootste rederij van Singapore is de Straits Steamship Company Ltd. Haar witte „jachten” behoren tot de mooiste schepen, die Singapore aandoen. Thans staan zij onder beheer van de Blue Funnel Line, alsook trouwens de Ho Hong Steamship Company.

De meeste reders van Singapore waren en zijn, gelijk uit het bovenstaande wel blijkt, Chinezen. Zij zijn goede werkgevers. Zij hebben de achting van hun kapiteins, van wie de meesten buitenlanders zijn. Het is niet teveel gezegd, indien men vaststelt, dat zonder deze Chinezen Singapore nooit de positie van een van de voornaamste havens van het Oosten zou hebben bereikt.

L. Forebrace.

het Amsterdam-kantoor er toe overgegaan om deze voorwaarden vast te leggen. Aangezien men echter in Nederland moeilijk kon beoordelen, welke in Nederland vertoevende familieleden van K.P.M.-ers voor een dergelijke circulaire in aanmerking zouden komen, zijn de circulaires op luchtpostpapier gedrukt, naar het hoofdkantoor te Djakarta verstuurd. Belanghebbenden wordt verzocht zich tot de afdeling P.Z./A.Z. te wenden voor toezending van deze op dun papier gedrukte voorwaarden, die men aan zijn familieleden kan opsturen om als leidraad te dienen bij de verzending van de pakketten.

Aankomst

De verzending van de pakketten uit Nederland is echter niet alles. Bij aankomst hier te lande zijn de zendingen eveneens aan zekere bepalingen onderworpen. Wat betreft de bepalingen, die momenteel van kracht zijn bij de invoer in Indonesië van genoemde zendingen, hebben wij ons tot —zoals men dat noemt— „welingelichte kringen” van de maatschappij gewend. In dit verband raden wij trouwe lezers van „de Uitlaat” aan om ook het nummer van 1 December 1949 nog eens na te slaan. Onder de titel „Let op Uw saeck!” treft men de diverse bepalingen aan, die thans nog deels van kracht zijn voor de invoer van pakketten in Indonesië. Het systeem is echter nu iets gecompliceerder geworden, sinds de overheid de certificaten op buitenlandse valuta heeft ingesteld.

Overzicht

Van bedoelde „welingelichte zijde” der maatschappij heeft men echter ons het volgende overzicht gegeven van de voor de invoer geldende bepalingen:

A.) Geschenkpakketten, waarvan de inhoud kennelijk is bestemd voor persoonlijk gebruik (zulks ter beoordeling van de douane) en waarvan de totale waarde niet hoger is dan Rp. 25.— (1 Rp. = 1 Ned. Gulden) zijn vrijgesteld van de betaling van invoerrechten.

B.) De onder A. genoemde zendingen met een totale waarde tot Rp. 75.— (1 Rp. = 1 Ned. Gulden)

zijn onderworpen aan de betaling van invoerrechten over de totale waarde.

C.) Bij invoer van onder A.) genoemde zendingen, waarvan de waarde méér bedraagt dan Rp. 75.— (1 Rp. = 1 Ned. Gulden) moet een deviezen-certificaat à 200% van de totale waarde van de zending worden ingeleverd en worden invoerrechten geheven van de werkelijke kostprijs van de goederen, plus 200% certificaatkosten.

Van onder B. en C. genoemde heffingen zijn persoonlijke bagage en verhuishoedel (voor zover dit gebruikte goederen betreft) vrijgesteld.

Voorbeeld: Men wil een fototoestel importeren, waarvan de waarde Rp. 100.— bedraagt. Hiervoor moet dus worden ingeleverd: een bedrag aan certificaten van 200% van Rp. 100.— = Rp. 200.—. De invoerrechten worden nu geheven van de werkelijke kostprijs van Rp. 100.— plus de Rp. 200.— certificaatkosten, dus van Rp. 300.—. In bovengenoemd geval wordt 30% invoerrecht geheven, dus Rp. 90.—. Voor het toestel, waarvoor men in Nederland al Fl. 100.— heeft neergeteld, moet men hier dus Rp. 200.— plus Rp. 90.— = Rp. 290.— betalen.

Uit bovenstaande bepalingen blijkt wel, dat het aan te raden is de geschenksendingen zo klein mogelijk (in waarde) te houden.

In dit verband moet echter met de meeste nadruk worden gewezen op het feit, dat de Afdeling Inkoop en Magazijn Dienst (pakketten) en de Agent Priok (bagage en verhuishoedel) niet kunnen zorgen voor invoerverklaring en/of deviezen-certificaten.

Slot: Dieren op zee

Geen enkele zeeman zal een kat verdrinken, want dit heet een zekere manier te zijn om een storm te ontketen. Er is een geval bekend, waarin de bemanning van een schip tot muiterij overging, omdat de kapitein, in een vlaag van woede, de scheepskat overboord smet. De moderne zienswijzen dienaangaande zijn gelukkig redelijker.....

Sommige moderne zee-katten zijn ervaren reizigers. Enige jaren geleden was een geval bekend van de mascot van het s.s. Araguay, die meer dan 100.000 zeemijlen had afgelegd.