

## Ongeval op Priok

Op Dinsdag, 23 Januari j.l. heeft zich in het vrieshuis van de Civiele Dienst te Tandjong Priok een ongeval voorgedaan, dat helaas aan twee personen het leven heeft gekost, terwijl drie anderen met verwondingen in het K.P.M.-Ziekenhuis op Petamburan moesten worden opgenomen. Het ongeval liet zich —wat de materiele gevolgen betreft— aanvankelijk ernstiger aanzien dan het achteraf bleek te zijn. De aangerichte schade is meegevallen. Het vrieshuis was nauwelijks een etmaal buiten werking.

De mandoer Djoko bin Hardjo werd bij het ongeval dermate ernstig gewond, dat hij tijdens het vervoer naar het ziekenhuis is overleden.

De olieman Salam werd eveneens zeer ernstig gewond en is later aan zijn verwondingen overleden.

Onze deernis gaat uit naar hun nagelaten betrekkingen.

De gewonde leden van het personeel —wier toestand gelukkig redelijk goed is— zijn:

T.H. Tan (baas-A),  
A b d. Wahab (olieman) en  
Mian (kuli).

Het ongeval in het vrieshuis deed te Tandjong Priok op de een of andere wijze het gerucht ontstaan, dat er een ontploffing had plaatsgehad aan boord van een onzer schepen. Het bericht, dat hierover ook in de dagbladen is verschenen, is echter totaal uit de lucht gegrepen.

Van Sibolga naar Djakarta:

## Snel vervoer van zwaargewonde hoofdwerktuigkundige Marcus

„Nu ik eenmaal aan de goede zorgen van dr. Weimann en zijn verplegend personeel ben toevertrouwd en de specialist mij na een grondig onderzoek heeft verteld, dat ik zo goed als zeker zal genezen, maar even geduld zal moeten hebben — tenminste 3 maanden in het gunstigste geval — en ik verder een beetje ben gekomen van de reis, het fotograferen, het „verpakken” en het verbedden, ligt mij nog één ding op het hart: dat is dank te brengen aan allen, die mij van het begin van m'n ongeluk af hebben geholpen.

Het begon al direct, nadat men mij op Oudejaarsdag uit het water had gesleurd. Ik spreek van „sleuren”, omdat ik mij bij het duiken in Sibolga op de één of andere manier aan de wervelkolom zwaar had verwond. Om elk misverstand te voorkomen: ik dook uit de motorboot, maar kreeg na enige seconden zwemmen het gevoel, alsof ik geheel verlamd was.

Een onderofficier van m'n schip (Van der Hagen) sleepte mij buiten de deining, terwijl anderen, die de ernst van m'n toestand inzagen, ook te water sprongen. Toen ik buiten het water was, bleek, dat ik gedeeltelijk verlamd was, n.l. mijn beide handen vanuit de polsgewrichten, het gehele middenrif en het rechterbeen, zodat ik volkomen hulpeloos was, maar nog steeds volledig bij kennis.

Verder op het strand, in de schaduw, bevonden zich enige Indonesiërs, die aan het picknicken waren. Deze veronderstelden, dat mijn ruggegraat was gebroken en maakten onmiddellijk een vlak plekje op het strand, waar ik werd neergelegd. Tot zelfs een hoofdsteen van zand werd geïmproviseerd. Zij lieten direct „kelapa muda” halen en gaven mij dit te drinken.

Er werd besloten om onverwijd hulp te gaan halen. De 3e stuurman met een onderofficier bleven bij mij, de 2e stuurman en 3e werktuigkundige gingen zo snel mogelijk naar de wal (ik lag op een eiland) om de dokter te roepen. Deze gelastte om mij direct naar de wal te brengen.

Onder de bedrijven door had ik mijn horloge en ringen afgegeven en verteld, waar mijn geldswaardige dingen aan boord lagen, want zelf verwachtte ik er ieder ogenblik „uit te zullen stappen”. De enige, die pertinent weigerde dit te aangevaarden, was de 1e stuurman.

### Vervoer begint

Kort daarna werd ik op de stretcher gelegd —practisch zonder pijn— en naar de motorboot

gedragen. Aan wal werd ik opgewacht door de dokter en enkele schepelingen. Hier werd ik „overgepakt” op een brancard. Er was geen transport, dus moest ik over ± 300 meter door de brandende zon worden gedragen. In het ziekenhuis moest ik wachten, omdat men eerst zoeken moest naar een bed, dat voor mij lang genoeg was.

Toen begon de medische zorg pas in de ware zin. De dokter achtte het beter, dat er scheepspersoneel zou oppassen. Er zou dag en nacht iemand van het schip bij me zijn.

De eerste avond en nacht was dit een leerling-werktuigkundige. Deze vierde zijn Oudejaarsavond dus in het hospitaal en moest mij iedere 20 minuten omdraaien. De gehele nacht ging dit door.

De volgende dag kwamen er andere mensen van het schip. De leerling wilde echter blijven. Ik vroeg 1 man er bij, omdat er van slapen voor de mensen niets kwam. De leerling wilde echter door waken, hoewel de 2e wtk. nog een man had gestuurd. Hoe nodig dit was, bleek om 2 uur 's nachts, toen de heer Wertenbroek als een blok tegen de grond viel van oververmoeienis. Toen stond de heer Bos er dus verder alleen voor.

Ik dronk 15 glazen ijswater. Ijs en water werden gebracht door kennissen: de heer Pesch, de familie Lauw Ie Po en mevrouw Broekenisse. Zij waren de hele dag ook om mij heen.

De volgende dag kwam de *Silindoeng* binnen en nog geen uur na aankomst waren hiervan ook de hoofdwtk. en kapitein aan mijn bed.

De derde nacht ging het enigszins beter, wat het „wachlopen” betreft, daar men elkaar inderdaad afloste. Ik was wat rustiger, maakte zelfs grapjes en merkte op, dat er steeds meer officieren kwamen, waar de verpleegsters misschien debet aan waren.

Ook de volgende dag waren alle officieren om beurt of tegelijk aan mijn bed en wilden weten, of ik niet iets wilde eten, daar ik niets anders had gedaan dan drinken. Toen begonnen zij gerechten op te noemen. Bij het woord „kippensoep” kreeg ik trek. De kapitein en de heer Den Hond gingen dit onmiddellijk „fixen”. Bij de uitgang van het ziekenhuis kwamen zij mevr. Lauw tegen. Een uur later had ik krach-

Vervolg: zie pag. 2.

## Vervolg: Snel vervoer

tige kippenbouillon —een liter of wat— volkomen gezeefd, zodat ik het door een rietje kon drinken. De volgende dag herhaalde mevr. Lauw deze tractatie.

### „Kaloekoe” komt

Intussen zat één man aan boord zich de vingertoppen blauw te tikken om verbinding te krijgen met Djakarta en andere schepen. De dokter had de eerste dag al besloten om, indien de verlamming zich niet zou uitbreiden, mij per vliegtuig te doen vervoeren naar Medan of Djakarta. Door het verminken van telegrammen was vervoer per vliegtuig door de medici in Djakarta verboden en werd de K a l o e k o e gelast mij te gaan halen. Dit telegram kwam om half twaalf op de K a l o e k o e. Er stond in, dat er een verpleger op weg was en dat de K a l o e k o e moest opstomen naar Sibolga om een gewonde hoofdwtk. te halen.

Ook al door verminking wist men niet beter, of men moest een zwaargewonde halen, zodat men beide binnenliggende schepen afschuimde naar spalken en verbandmiddelen. Kapitein Motta zei: „Ik wacht niet op die verpleger. Ik neem er één mee van Padang”. Om kwart voor één vertrok hij met een verpleegster, zodat hij de andere morgen op Sibolga arriveerde.

Hij wilde direct weer vertrekken, zodat toen de Kaloekoe in de Baai van Sibolga verscheen in het ziekenhuis alles in actie kwam.

De heer Den Hond bracht zijn draagbaar mee. Deze draagbaar werd 13 maanden geleden door mij te Rotterdam overgenomen en nu door mij zelf voor het eerst gebruikt.

Op de Kaloekoe was al een speciaal gefabriceerde prantjang klaargemaakt. De motorboot meerde bij luik 2, de prantjang werd gevierd, de draagbaar erop gezet en opgeheuwd. Dit geschiedde zo voorzichtig, dat ik degene, die mij tijdens deze korte luchtreis vergezelde, waarschuwde voorzichtig te zijn met vieren. Hij zei: „Dit komt safe. Er zitten betrouwbare mensen aan de winches”. Hoe „safe” dat kwam, bleek, toen ik de schok van het vieren verwachtte en ik al op dek stond. De zuster, die was meegereisd, nam nu het bevel over en van hoog tot laag volgde men haar orders op.

De Kaloekoe vertrok onmiddellijk. Toen wij eenmaal volle kracht draaiden en er afgedraaid was, verscheen al gauw de heer Kho, hoofdwtk van de Kaloekoe en de gezagvoerder.

Tegen een uur of drie nam de echtgenote van hoofdwtk. Kho de dienst van de zuster even over. Mevr. Kho was al even behulpzaam als de zuster. Deze nacht zouden zij om beurten waarnemen, maar zuster Schapenscha zou rusten in mijn hut. Zij lag nog nauwelijks, of ik wilde al weer draaien, hetgeen haar deed besluiten om verder maar te blijven waken tot 5 uur. Toen kwam mevr. Kho haar aflossen.

Bij het binnenstomen van Padang en terwijl het schip de wal naderde, werd er reeds geroepen „op te schieten”, omdat het vliegtuig over een uur en een kwartier zou vertrekken. Dit deed de Agent Steyl besluiten om in een auto te springen en naar het vliegveld te rijden. Ik werd in die tussentijd vastgesnoerd en kon wéér niemand goedendag zeggen.

Daar stond in eens in de deur van m'n hut de hoofdverpleger van Petamburan, de heer Teunisse. Een ieder, die deze man kent, weet wat een geruststelling het voor mij was door zo'n „reus” op mijn reis te worden begeleid. Hij nam onmiddellijk het commando over het transport op zich. De dekdienst liet de valreep horizontaal zakken. Dit geschiedde zo langzaam, dat de mensen, die mij droegen, ongeduldig werden en er bij gingen zitten. Aan de wal werd ik in de ambulance gelegd, die mij naar het vliegveld bracht.

Toen de gezagvoerder van het vliegtuig langs mij heen ging en vroeg, of ik last had van schokken, beloofde hij om het vliegtuig neer te zetten „als een kinderwagen”, hetgeen hij zowel te Palembang als op Kemajoran op wonderbaarlijke wijze deed. Hij vertelde mij, dat hij daar een hobby van had gemaakt, daar hij reeds zoveel gewonde soldaten had vervoerd.

Bij aankomst op Kemajoran stond er weer een ambulance klaar, welke mij rechtstreeks naar Petamboeran bracht. Hier bleek weer, welk een machtig idee het van de heer Teunisse was geweest om de brancard uit de ambulance van Padang mee te nemen, zodat ik zonder meer in de Djakartase ambulance geschoven kon worden, zonder „overstappen”.

Dit is nu een verslag van een volkomen invalide. Ik kon dit verslag maken, omdat ik van het moment van het ongeluk af steeds bij kennis ben gebleven en dit meestal niet het geval is bij zwaargewonden.

Een woord van welhaast onuitsprekelijke dank moet ik dan ook richten tot iedereen, die me behulpzaam is geweest, ook tot de mensen van het Hoofdkantoor, die er voor hebben gezorgd, dat de Kaloekoe naar Sibolga vertrok vliegtuigpassage bespraken, de ambulance verordonneerden en wist hoe veel andere dingen nog hebben moeten regelen”

A. MARCUS

Hoofdwerktuigkundige  
ss. „Van der Hagen”,  
thans in Petamboeran.

## K.P.M.-ER HOORDE GROETEN

Over de ontvangst van de recente uitzending van de „Wereldomroep”, bestemd voor schepen van de K.P.M. stuurde de echtgenote van 2e stuurman B. Gatersleben van het s.s. *Palehleh* aa P.C.J. de volgende reactie:

„Zojuist heb ik van mijn man bericht gekregen, dat de uitzending „Het Schip van de Week” van 17 Januari door hem zeer goed werd ontvangen.

Hij voer in de omgeving van Balikpapan en heeft van de uitzending buitengewoon genoten. Hij was erg verheugd op deze wijze de stem van zijn vrouw en moeder door de aether te kunnen horen.”

w.g. Mevr. J. A. Gatersleben  
Bosch en Duinlaan 9a  
Bloemendaal.

## Polshorloge gevonden

Door de Bewakingsdienst der K.P.M. te Tg. Priok is op 11 Januari j.l. van een kuli in beslag genomen een van diefstal afkomstig polshorloge.

Opvarenden van de op die datum binnenliggende schepen, van wie een polshorloge is ontvreemd, worden verzocht hiervan opgave te doen aan de chef Bewakingsdienst.

Dit is no. 3 - zesde jaargang van

## de Uitlaat

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij.



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



Alle stukken, „De Uitlaat” betreffende, te adresseren:

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



In dit nummer:

Ongeval op Priok



Snel vervoer van hfdwtk. Marcus



Menselijke waardigheid  
in beroep en bedrijf



Holland is niet goedkoop!



Uit de dagen van de  
N.I.S.M. (II)



# Waarom is de Nederlandse tankvloot zo klein?

De Noren zijn nu al meer dan 1000 jaren bekend en befaamd als uitnemende zeevaarders. Toen de Westfriese boer zich nog amper op het open water waagde, trokken zij reeds over de gehele Noordzee, een deel van de Atlantische Oceaan en voeren hun schepen tot de verste en vreemdste kusten. En nu is het 1000 jaren later —10 eeuwen— waarin toch ook Nederlandse zee-lieden en Nederlandse reders wel het een en ander hebben geleerd en bewijzen hebben gegeven van durf en ondernemingsgeest te land en op het water.

Maar in het jaar 1950 mat de totale Noorse tankvloot 2.240.000 B.R.T. ton. De gehele Nederlandse tankvloot bestond uit 61 schepen met 372.702 bruto ton, waarvan dan eigenlijk nog de tankers, die onder de vlag van de „Corona” —dochter van de Shellgroep— varen (199.719 B.R.T.) afgetrokken moeten worden, zodat er voor de vrije Nederlandse tankvloot zegge en schrijve in totaal 173.000 ton overbleef.

Tien miljoen Nederlanders met 173.000 ton tankers tegen drie miljoen Noren met 2.500.000 ton.

## Deviezenbron

Het Nederlandse volk én de Nederlandse rederijen zijn er zich volkomen van bewust, dat ons land in de komende jaren nieuwe inkomstenbronnen zal moeten aanboren. Te land geeft men zich op de meest uiteenlopende wijze moeite om Nederlands industrialisatie uit te breiden. Ter zee speuren rederijen sinds jaar en dag naar nieuwe mogelijkheden om met Nederlandse schepen buitenlandse valuta te verdienen. Maar tot dusver zijn de winstmogelijkheden, die de internationale tankvaart biedt, blijkbaar nog niet (*vol-doende?*) onder de aandacht gekomen van de Nederlandsche zeevaart.

Het tankbedrijf, zoals dat door de Noren wordt beoefend, is een merkwaardig bedrijf. Want voor het grootste deel worden deze tankschepen soms reeds vóór de geboorte in time-charter verhuurd aan de wereld-olie-ondernemingen, terwijl de Noorse reders slechts met een klein deel van hun vloot voor eigen risico varen. Daardoor los staande van de ups en down van de tankvrachtenmarkt, zijn verscheidene Noorse reders er in geslaagd om hun nieuwe tankschepen binnen de tijd van het eerste timecharter —binnen een periode van 5 tot 7 jaar— volkomen „vrij” te varen. (*Dit lijkt ons een nogal rooskleurige voorstelling van zaken. Red. Uitlaat.*)

## Steeds groter

Terwijl enkele jaren geleden het normale type tanker, dat nieuw werd gebouwd, 13.500 ton groot was met een snelheid van 13½ knoop, blijkt de laat-

ste tijd de tanker van 16.500 ton met een snelheid van 14 tot 15 mijl per uur de voorkeur te hebben. Zweden bouwt een soort standaard-type van 16.500 ton, 500 voet lang, met een 6.000 APK-motor, die deze schepen een snelheid geeft van 14½ knoop. Dit nieuwe type 16.500 d.w. ton tanker is een soort compromis tussen de 12.000 ton tanker, die per ton vervoerde olie vrij hoge kosten heeft, én de grootste tankers van ruim 20.000 ton, die weliswaar een beter vervoersrendement hebben, maar die bij een daling in de vrachten of bij buiten gebruik stelling en bij opleggen, weer veel grotere onkosten veroorzaken.

Voor iedere onderneming, ook voor de tankrederij, is de toekomst van nog groter belang dan het heden. In internationale scheepvaartkringen verwacht men een nog verdere stijging van de gemiddelde tankergrootte, zodat schepen met 20.000 ton d.w. het normale type zullen gaan vormen.

Verleden jaar werd de wereldtankvloot met ruim 1.750.000 deadweight ton uitgebreid. In 1951 zal de toeneming waarschijnlijk wat minder zijn, aangezien de Ver. Staten hun tankerbouw aanzienlijk beperken. (*Of deze verwachting na het uitbreken van het Koreaanse conflict nog juist is, staat te bezien Red. Uitlaat.*)

Tien jaren geleden voeren er in de wereld tankers met een tonnage van 17.000.000 ton. Sedertdien is het tankertotaal met 50% gestegen. De vervoerscapaciteit van de wereldtankervloot is natuurlijk in nog sterkere mate toegenomen, dank zij de grote scheepssnelheid. Hoe op de duur de bezetting van de wereldtankvloot zal zijn, hoe de tankvrachten zich zullen ontwikkelen,

hangt af van de groei van de wereld-olieproductie, van de gebieden waar deze zal worden gewonnen en waarheen de olie zal moeten worden vervoerd en tenslotte van enkele factoren, die speciaal op de kwaliteit van de tankvloot betrekking hebben. Er zijn op het ogenblik ongeveer 500 tankers, met 4.000.000 ton, die ouder zijn dan 20 jaar. Daarbij komen ongeveer 10 miljoen ton tankers van het z.g. T2-type. In het eerste geval zullen deze schepen het niet lang meer maken. In het andere geval betreft het tankers, die eigenlijk geen normaal type zijn. En tenslotte blijft er het zeer belangrijke feit —een factor, die in het probleem der industriële expansie een even grote rol speelt— dat bij een eventuele daling van de vrachten, oude schepen niet meer zullen kunnen concurreren.

Het totaal van al deze factoren zal tenslotte bij de Nederlandse reder de doorslag moeten geven voor de vraag, of hij niet ook uiteindelijk een belangrijker rol zal willen gaan spelen in het bedrijf van het internationale olievervoer over zee.

In navolging van het Zweedse voorbeeld, waar de werven hun systeem van seriebouw ook tot de tankbouw hebben uitgestrekt, tengevolge waarvan op dit ogenblik reeds de Zweedse werfprijzen niet onbelangrijk lager liggen dan die van Engeland, Nederland of Frankrijk, zijn enkele Nederlandse werven doende een zelfde seriesysteem in te voeren, waarbij dus niet de reder volgens een ontwerp van eigen bouw-bureau ieder schip volkomen „naar maat” bestelt, maar waarbij de werf een bepaald type ontwerpt, dat dientengevolge als „ready made”-artikel tegen een lagere prijs geleverd kan worden.

Er is een tijd geweest waarin Amsterdams vroede vaders met alle recht aan de Staten-Generaal konden schrijven: „Niemand kan betwijfelen, of deze landen gaan in het stuk van koopvaardij en in menigte van schepen de koninkrijken van Engeland en Frankrijk zoverre te boven, dat daarmee nauwelijks enige vergelijking kan gemaakt worden”. Het zal van de ondernemingsgeest van Nederlandse reders afhangen deze woorden —zij het ook in beperkte mate— weer te doen gelden. Er zijn nog altijd in de wereld grote winstmogelijkheden: economisch inzicht, doorzettingsvermogen en de bereidheid tot het aanvaarden van een gewettigd risico, zullen Nederland een evenredig deel van deze winsten kunnen doen toekomen.

Uit: „de Telegraaf”.

# in Neerlands bodem?

En -zo ja- is het dan de moeite waard?

De goudvondsten in 1948 op de Veluwe zijn aanleiding geweest, dat velen zich afvroegen, hoe dat daar was gekomen. Over het algemeen waren de verwachtingen te hoog gespannen en kwam er van een „gold-rush” niets. Toch is het wel de moeite waard de vindplaats nader te bekijken.

Op de Veluwe, waar goud zou zijn gevonden, bevindt zich een gedeelte van fijne zanden, welke tot het „laagterras” behoren. Hieronder liggen het eerst echter fijnzandige afzettingen, vaak vermengd met het grint van het smeltwater der gletschers, waaronder deze streken in de IJstijd schuul gingen. Dan volgt naar de diepte toe een meer of minder dikke laag afgezette keileem van deze ijsbergen met een omvangrijke geplooid laag, om welke laatste het te doen is.

Het zijn zand- en grintlagen afgezet door de Rijn, vóór het ijs de kans had ons land te bereiken. De rivier had toen een veel grotere omvang dan nu het geval is en bedekte langzamerhand een groot deel van Nederland met zand en grint.

In de IJstijd (eigenlijk 4 ijstijden, doch het is niet bekend, welke hiervan van invloed waren op deze streken) ploegde een pl.m. 1000 m. dik landijsdek op zijn weg vanuit het Hoge Noorden op vele plaatsen de grint- en zandlagen als het ware om en waar het in rivierdalen kwam, werden de dalwanden opgeperst en gestuwd tot heuvels. Vandaar de naam van deze lagen als „gestuwd hoogterras”. Enkele bekende heuvels zijn die van de Veluwe, Holterberg, Lemelerberg en enkele andere.

## Rijn goudhoudend

In het verleden en ook nu nog was en is bekend, dat de Rijn zwak goudhoudend is. Steeds weer heeft men op allerlei plaatsen, vooral aan de bovenloop, getracht goud te winnen, doch het heeft nooit veel opgeleverd. Begrijpelijk is nu ook, dat in de oude afgezette lagen van de Rijn sporen van goud worden aangetroffen, hoewel natuurlijk het gehalte zeer laag zal zijn.

Zelfs is het voorgekomen, dat omstreeks 1900 vondsten werden gedaan bij Hellendoorn, doch toen er aan een maatschappij vergunning werd verleend om het terrein te onderzoeken, bleek, dat na nauwkeurige bestudering van enkele monsters niets of gemiddeld

0,0536 gram goud per m<sup>3</sup> werd aangetroffen. Het was de moeite dus niet waard.

De Veluwe vondsten stammen vermoedelijk uit dezelfde lagen n.l. de hoogterras-afzettingen van de Rijn. Deze komen echter ook voor van Nijmegen-Neede-Wierden tot aan de lijn Valkenswaard-Oosterhout-Eiland Schouwen. Vaak liggen deze zanden aan de oppervlakte, b.v. op enkele Twentse heuvels, de Veluwe, op sommige plaatsen in Noord-Brabant, doch vaak zijn ze bedekt door later afgezette lagen en zinken dieper weg.

Het goudgehalte hiervan is uiterst gering en vaak niet aan te tonen. Men kan dit vergelijken met zeewater, waarin ook een uiterst klein percentage zit en hier niet uit is te halen. Door

toevallige omstandigheden heeft zich echter in deze zand- en grintlagen het goud op enkele plaatsen samengepakt. Dit kan een gevolg zijn van de stroomsnelheid van de rivier tijdens de afzetting, of door de aanvoer van zijrivieren welke goudhoudende gesteenten meevoerden. De gesteenten zijn door de verwerking losgemaakt uit de bergen en door de bergbeken meegevoerd naar de rivier.

Vanaf de Romeinse tijd tot nu doemden er telkens langs de Rijn goudwasserijen op, die na verloop van tijd hun bedrijf moesten staken. In het museum te Bazel ligt echter nog een gouden munt, welke geslagen is uit Rijngoud. Talloos zijn de sagen in de Rijnstroken over goud en een van de bekendste is wel de sage van de Nibelungen-schat, welke diep op de bodem verborgen zou liggen.

Het rijkste goudland ter wereld is op het ogenblik Zuid-Afrika, waar verleden jaar weer een veelbelovende goudader werd ontdekt.

## Wie niet sterk is, moet slim zijn Nederland kreeg dok terug

Nederland beschikte voor de oorlog slechts over één dok, dat groot genoeg was om het vlaggeschip der koopvaardijvloot, de „Nieuw Amsterdam”, op te nemen, n.l. het 46.000 tons droogdok van „Wilton Feijenoord” te Schiedam. In de oorlog is dit dok echter enige keren gebombardeerd en in 1943 is het dientengevolge gezonken. Een jaar later is het gelicht en naar de Waalhaven versleept, waar het aan de grond werd gezet.

Het dok, dat op ingenieuze wijze was geconstrueerd, bestond uit zes secties, welke stuk voor stuk konden worden afgescheiden, waarna toch een werkend droogdok overbleef. Het was dus mogelijk een of meer secties van het dok af te nemen en in het eigen dok te repareren. Van deze omstandigheid is na de oorlog bij de reparatie-werkzaamheden een dankbaar gebruik gemaakt, omdat men in de Waalhaven begon met het herstel van de twee minst beschadigde secties en —toen deze klaar waren— dit tweetal als droogdok gebruikte voor een derde sectie. Achtereenvolgens werden zo vijf secties hersteld, doch de zesde was door de bombardementen geheel verloren gegaan.

Op de Werf Gusto te Schiedam werd een nieuwe zesde sectie gebouwd en deze is toen ook aan het droogdok toegevoegd, zodat medio April voor de eerste maal sinds 1940 de „Nieuw Amsterdam” weer in het vaderland kon

dokken. Dit feit is destijds te Rotterdam met een kleine plechtigheid herdacht, waarbij de minister van Verkeer en Waterstaat aan de chef dokmeester P. Buitendijk de eremedaille in goud, verbonden aan de Orde van Oranje Nassau, uitreikte.

De herstelwerkzaamheden zijn een knap staaltje van vakmanschap geweest, die nationale- en internationale belangstelling trokken. Niet minder belangstelling ging uit naar de wijze, waarop het vernieuwde dok ligt gemeerd, n.l. aan twee volgens de modernste inzichten geconstrueerde betonnen palen, die elk een gewicht hebben van 3190 ton en een lengte van 25 m, waardoor zelfs dit zware dok bij stormweer niet kan worden losgeslagen.

## Niet slim genoeg ...

Te Grimsby (Eng.) is de kaptain van het Nederlandse motorschip *Constant* door de rechter beboet met £ 37 6s (en verbeurd-verklaring van de goederen) wegens het smokkelen van 1.500 sigaretten en 4 flessen whisky.

De whisky werd in een kast en de sigaretten onder de dekens aangetroffen.

Moraal: Crime doesn't pay.

Whisky behoort te worden gedronken en sigaretten te worden gerookt.



# Menselijke waardigheid in beroep en bedrijf

## Personeelsleiding

Gelukkig heeft zich gedurende de laatste jaren de behoefte ontwikkeld om de mens in het bedrijfsleven te zien als een functionaris met eigen gedachten, eigen wensen en mogelijkheden, overeenkomstig zijn menselijke waardigheid. Dit leidde ertoe, dat men zich ging verdiepen in problemen verband houdend met de verbetering van de verhoudingen tussen leiders en geleiden. Daarnaast staat de noodzakelijkheid, dat de prestaties worden opgevoerd. Dat vroeg een meer efficiënte methode van leiding geven. Iemand kan een geniaal ingenieur, een voortreffelijk boekhouder of een uitstekend vakman zijn. Dat sluit niet vanzelf in, dat hij in staat is om leiding te geven aan anderen. Dat is een kunst op zichzelf. Er zijn geboren leiders, die de gave om anderen leiding te geven van nature bezitten. Wie die niet heeft, kan haar echter aanleren.

Vóór de oorlog was dit probleem in Nederland nog niet aangesneden en in de bezettingstijd kwam het uiteraard helemaal niet aan de orde. Maar aan de overzijde van de Oceaan was men met het bestuderen er van reeds begonnen, vóór Amerika in oorlog raakte. De oorlog zelf dwong echter er op korte termijn een grondige studie van te maken. Er was een nieuwe methode nodig om de bedrijfsvoering tot hoge doelmatigheid op te voeren. De ervaring wees daarbij uit, dat de beste resultaten werden bereikt, wanneer men bij het werk de menselijke persoon en waardigheid op de eerste plaats stelde en eerst daarna de productie. Dat wil zeggen: waar de menselijke persoonlijkheid zich volledig kon ontplooiën, verkreeg men het hoogste rendement.

### Ook voor Nederland

Ook voor het na-oorlogse Nederland was het noodzakelijk te streven naar de grootst mogelijke doelmatigheid bij al het werk.

Nederland is zo ontzaglijk arm geworden, dat het zich de weelde niet kan veroorloven zijn arbeidskracht te verprutsen. Daarom trok men op onderzoek uit: naar Zwitserland, naar Amerika, naar Engeland.

Een van de eerste Nederlanders, die van dit onderwerp studie maakten in Amerika, was de psycholoog dr. J. Herold, die destijds nog in dienst was van de „Oranje-Nassaumijnen” te Heerlen. Sinds enige jaren heeft hij zich te Maastricht gevestigd als psycholoog. Anderen trokken eveneens op onderzoek uit. Er werd ook in Engeland poolshoogte genomen.

Men zag het grote nut in van deze nieuwe methode van personeelsbeleid en kwam tot de conclusie, dat ook Nederland daarvan grote voordelen zou kunnen plukken. Het was een gelukkige samenloop van omstandigheden, dat in dezelfde kring van personen, die samenwerkten in de „Stichting van de Arbeid” het besluit viel om ook deze zaak aan te pakken. Dat betekende, dat werkgevers en werknemers van alle richtingen samenwerkten om het plan te verwezenlijken.

### F. D. W.

Zo ontstond de „Fundatie Werkelijk Dienen”. Ongetwijfeld doet die naam vreemd aan. Toch geeft hij het doel van de Fundatie voortreffelijk aan: hoe kan een werker —op welke plaats en in welke functie dan ook— het best worden gevormd, om zijn de gemeenschap dienende taak zo goed mogelijk te vervullen met behoud van zijn persoonlijkheid en menselijke waardigheid? Deze „Fundatie Werkelijk Dienen” riep in samenwerking met het „Instituut voor Praeventieve Geneeskunde” in het leven het „Nederlands Instituut voor Personeelsleiding (N.I.P.L.)” te Driebergen. Hier tracht men die mensen voor hun taak te bekwamen, die op enigerlei wijze en in welke bedrijfstak, onderneming of dienst ook, leiding moeten geven aan het werk van anderen.

### Naar eigen aard

De mannen, die in Driebergen met het werk startten, putten hun weten-

schap uit Amerikaanse en Engelse bronnen. Levendig waren zij zich er echter van bewust, dat de zaak in Nederland op Nederlandse wijze moest worden aangepast. Dat betekende in het begin een zoeken naar de goede weg en de juiste methode. In blijvend contact en geregelde gedachtenwisseling tussen lesgevers (in dit geval: trainers) en oud-cursisten werden theorie en praktijk aan elkaar getoetst. De praktische ervaring in de ondernemingen verbeterde voortdurend de theorie. Dit contact zal ook in de toekomst blijven bestaan. Zó zal men op de duur tot een steeds betere methode geraken.

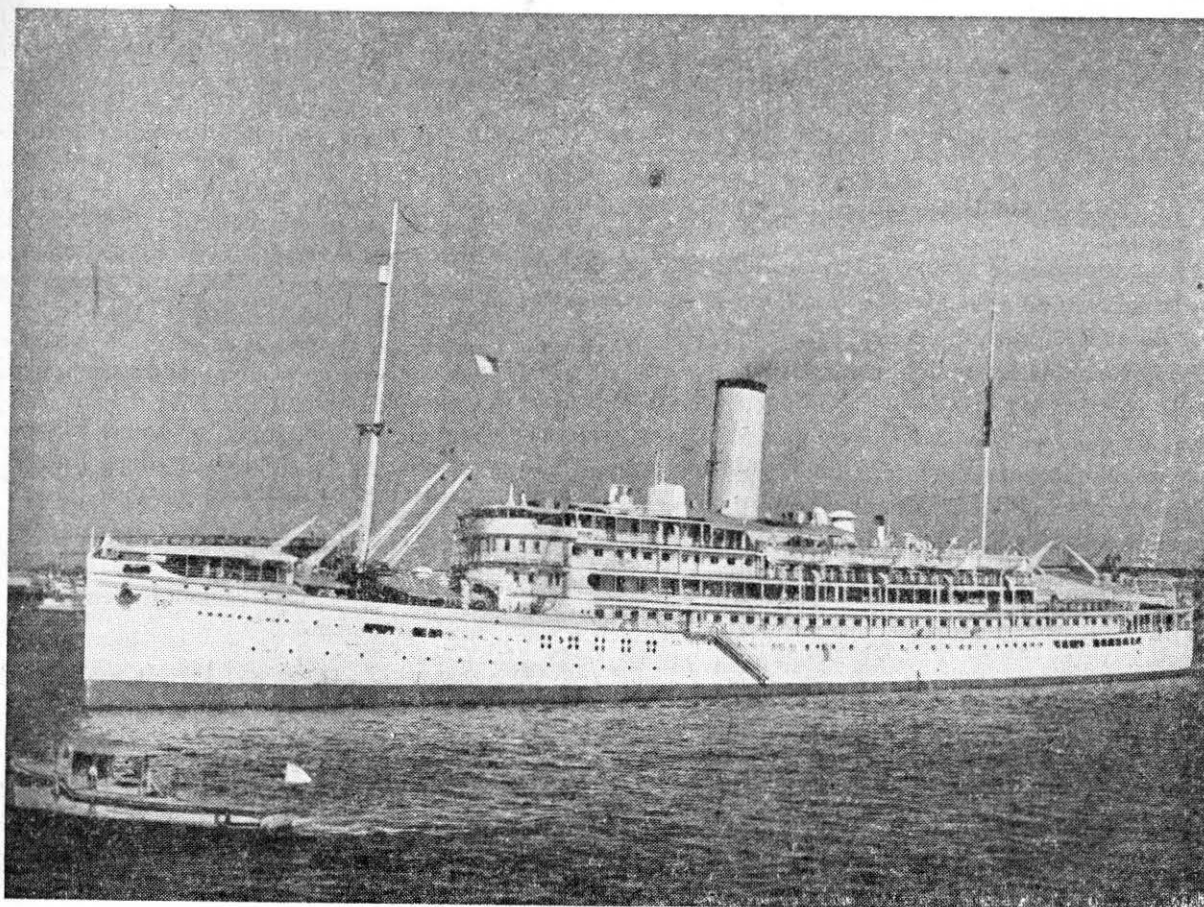
In de cursus bedrijfstraining worden drie reeksen behandeld, n.l. 1. werk-instructie; 2. werkverhoudingen en 3. werkmethoden.

### Wat er wordt geleerd.

De cursus werk-instructie behandelt de methode om kennis van het werk op verantwoorde wijze over te dragen aan een ander, die deze kennis niet heeft. De cursus werk-verhoudingen gaat meer in op de ideeële vraagstukken, die aan de goede verhoudingen in de werkgemeenschap ten grondslag liggen. Tevens worden praktische methoden behandeld en beoefend, hoe men onderlinge menselijke moeilijkheden kan voorkomen en hoe men ontstane moeilijkheden op tactische- en voor ieder aanvaardbare wijze dient te behandelen. Tenslotte stelt de cursus werkmethoden de vraagstukken aan de orde met betrekking tot vereenvoudiging en doelmatiger inrichting van de werkzaamheden. De cursussen dragen het karakter van interne onderlinge besprekingen. Dank zij een zeer aantrekkelijke conferentietechniek kunnen de chefs zich rekenschap geven van fouten, die in het verleden werden gemaakt. Zij leren in de plaats daarvan betere methoden, die zij met gemak in de toekomst kunnen hanteren.

### Belangstelling

Het enthousiasme, waarmee deze chefs de cursussen bijwoonden, is steeds zeer groot geweest. Na een week van intensieve besprekingen voelden zij zich gesterkt en beter in staat om hun ondergeschikten te helpen en op verantwoorde wijze tot activiteit aan te zetten, hun werk te vereenvoudigen, hun menselijke problemen onder de ogen te zien en tot een goede oplossing te brengen.



# OVERZICHT \* IN BEELD

## Bij de foto's:

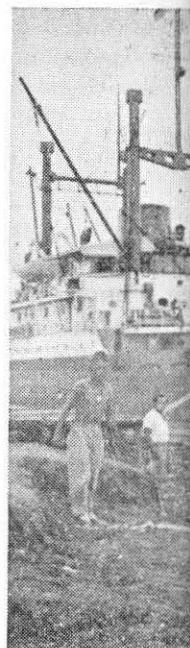
1) Om tegemoet te komen aan het stijgende vervoer van klapperolie, is de Plancius gedurende de laatste reparatie ingericht voor het vervoer daarvan in bulk. De oude trouwe Plancius bij het vertrek uit Tandjong Priok op de geregelde dienst naar Makassar.

2) De nieuwste schepen van de maatschappij, gebouwd voor het vervoer van hout, zijn kort na aankomst uit Nederland ingezet in de houtrijke gebieden van Borneo. De agent van onze maatschappij te Bandjermasin stuurde de redactie enkele opnamen van het m.s. S a n a n a in belading aan de houtsteiger te Telok Dalam aan de Barito-rivier, dichtbij Bandjermasin.

3) Het overnemen van de zware ijzerhouten dolken aan de landzijde te Telok Dalam.

4) Aan boord van het m.s. Kasimbar vierde op 1 Januari j.l. olieman Jacoeb zijn 25-jarige jubileum. Ten overstaan van de gehele bemanning van het schip werd hem door de gezagvoerder het horloge met inscriptie overhandigd.

2



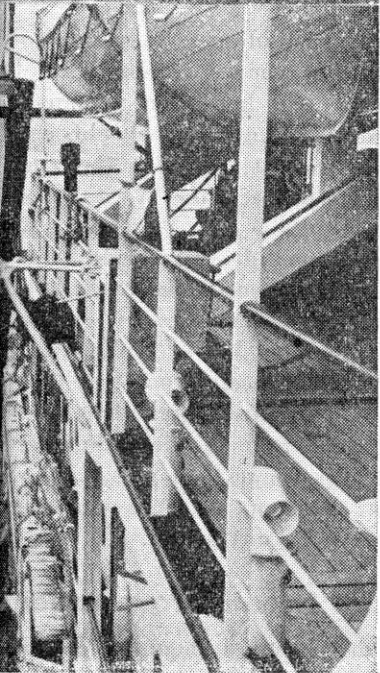
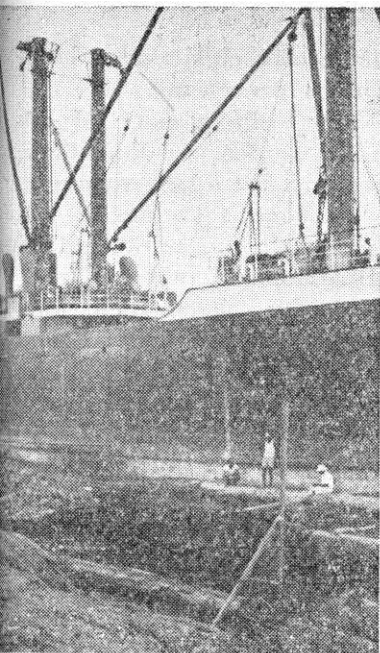
3

5) Het m.s. de belangrijke z... is in reparatie.

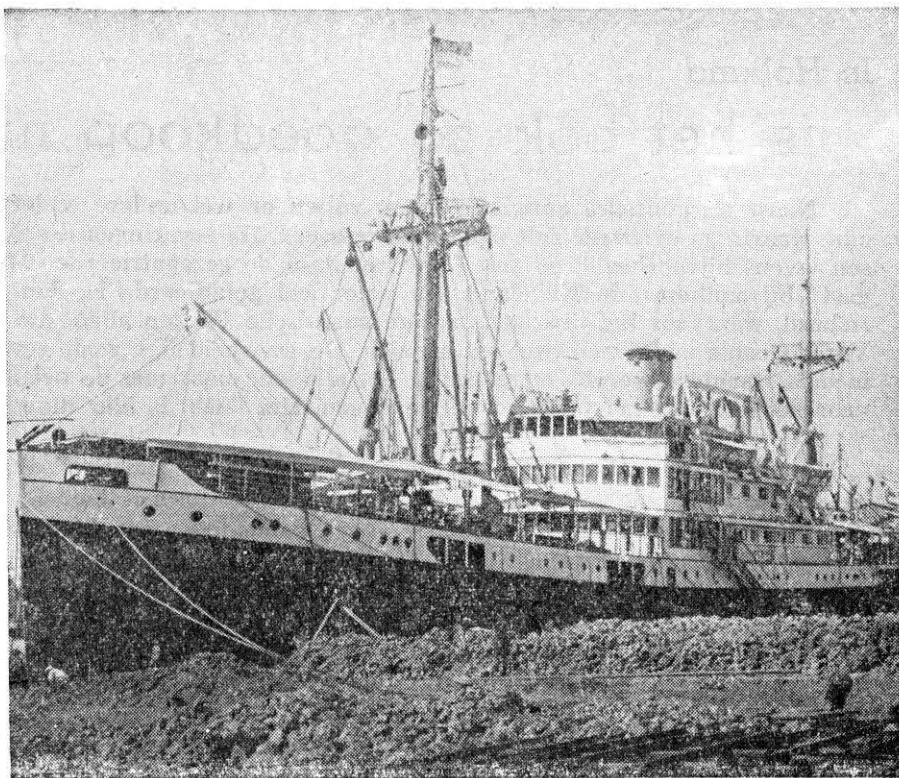
6) Vergane de overblijfselen tijdens een luchtkade zonk. Het thans uit de we...

7) Na ru... Het schip was... waaronder hand... indertijd reeds... cement. Hoewel... hard zijn gewo... water wordt do... bakken naar de...





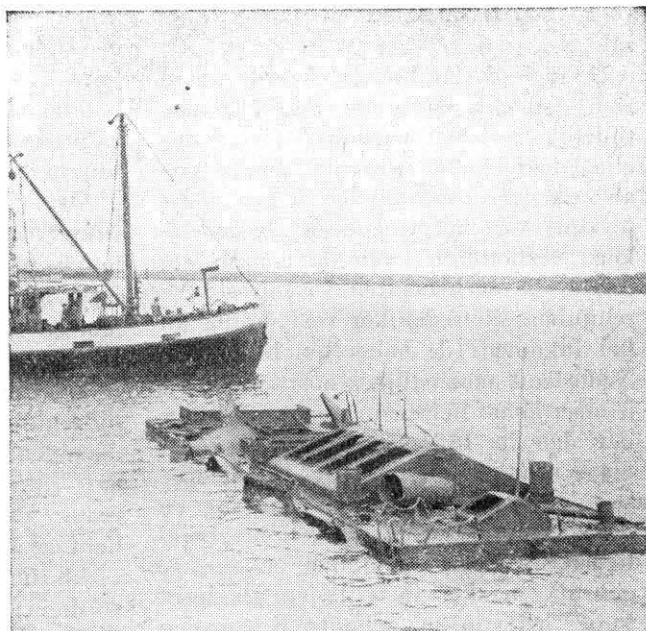
5



4



6

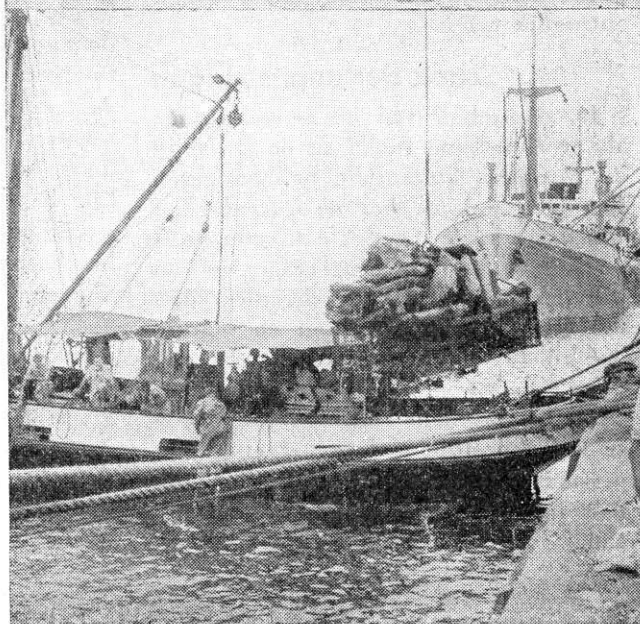


... ianget van onze maatschappij in zijn „petestad”,  
en op het eiland Madura. De steiger op de voorgrond

... Aan de kade van Belawan-Deli liggen nog steeds  
de oud-K.P.M.-er Lematang, die in Januari 1942  
ardement in brand geraakte en rechtstandig aan de  
dat een obstakel voor de scheepvaart vormt, wordt  
md.

n jaar wordt de lading van de Lematang gelost.  
geladen met enkele honderden tonnen explosieven,  
en en bommen, ingekapseld in cement. De munitie is  
marine-ploegen verwijderd. Thans is de beurt aan het  
ken door het contact met het water letterlijk steen-  
de papieren verpakking nog goed gebleven. Onder-  
ers de lading met explosieven losgemaakt en in grote  
vlakte gehesen. (Foto's gezagv. M.F.S. van Zeyll)

7



## is het ook zo goedkoop niet!

Naast de politieke ontwikkelingen, zullen er wel andere onderwerpen zijn, waarin ge evenzeer zult zijn geïnteresseerd. De ervaringen des dagelijks levens bijvoorbeeld: ge zult U afvragen, of de gerepatrieerde „Indisch-gast” bij aankomst in Nedeland een potentieel gefailleerde is, dan wel de richard, waarvoor het overigens zo onromantische Westen allen, die uit het Verre Oosten aankomen, wel wil aanzien. De waarheid ligt, zoals gewoonlijk in deze nuchtere wereld, ongeveer in het midden, maar met de neiging, wat naar de kant van het faillissement te nijgen. Het leven is hier duur.

„Duurder dan in Indonesië?”, zult ge vragen. Dat niet: de prijzen van de eerste levensbehoeften staan in Nederland in redelijker verhouding tot het inkomen dan bij U. Brood, melk, kaas, aardappelen en al die zaken, die de grondstoffen vormen van het Europese menu, vragen geen astronomische bedragen van het huishoudelijke budget, al liggen de prijzen belangrijk hoger dan bijvoorbeeld voor de oorlog. Hetzelfde geldt, zij het in mindere mate, voor textiel, huisraad en aanverwante zaken.

De in Nederland teruggekeerde waant zich dan ook de eerste weken in een tijdelijk verloren paradijs — ondanks alle goedbedoelde waarschuwingen (zoals ook deze beschouwing er een poogt te zijn) van het tegendeel. De redelijker verhouding van de prijzen der eerste levensbehoeften staan slechts schijnbaar in redelijker verhouding tot het inkomen: de behoeften blijken in Nederland aanzienlijk groter te zijn. Er is meer keus: het menu wordt gevarieerder dan in Indonesië mogelijk is — maar relatief ook duurder. De kleding stelt hogere eisen; ontspanning en ontwikkeling bieden grotere mogelijkheden, waarvan men dan ook groter gebruik maakt; vaste lasten als huishuur, belastingen, schoolgelden vallen ontzaglijk tegen.

### Schok der eerste dagen

Ja, die schok van de eerste dagen: als ge thuiskomt na U en de Uwen in de Europese kleding te hebben gezet. Een paar pakjes voor meneer, die het dan maar in de (goede) confectie heeft gezocht, met een regenjasje en een winterjasje en wat overhemden, dassen en wat er zo bijkomt en merkte dat hij duizend goede Nederlandse gulden armer was. Voor mevrouw en de kinderen navenant zagezegd. Ge moogt er wel eenzelfde bedrag per charmant persoon tegelijk voor uittrekken — ge doet het dan nog heel pelahan-pelahan aan.

Dat zijn de „eenmalige” uitgaven, en daar valt overheen te komen, indien ge over de nodige pegulijnen zoudt beschikken. De eenmalige uitgaven, die daarbij komen, vallen evenmin mee. Echter: wie zo gelukkig zou zijn de beschikking te krijgen over een eigen woning zal bemerken, dat het inrichten daarvan eveneens ernstige aderlatingen vraagt en ge moet niet vreemd kijken, als men U voor een goede wollen deken bijvoorbeeld tegen de tachtig gulden armer maakt. En wollen dekens zult ge uit Indonesië niet meebrengen..... Ge kunt U, kortom, zonder veel moeite bij het inrichten van uw hutje op de hei ruïneren — hetgeen dan ook onder gerepatrieerden gebruikelijk is.

Als zij voordien reeds niet zijn geruïneerd door de periode, die zij in hotels, pensions of gemeubileerde kamers, al dan niet „met warme maaltijd”, moeten doorbrengen. Hier, in Den Haag, vereist het verkrijgen van een vestigingsvergunning, de basis van alle huizenhuurdersvreugde, ongeveer twee maanden wachten en drie tochten naar het rijkelijk excentrisch gelegen bureau. Voor het openen van de jacht hebt ge dan nog een soort prioriteitsverklaring nodig, die (met geluk en wijsheid) een maand meer vraagt. De lengte van de jachtijd wordt bepaald door puur geluk, tactiek en doorzettingsvermogen. En die lengte bepaalt dan weer de mate van Uw faillissement. Hotelprijzen zoals gebruikelijk hoog en onbetaalbaar voor gebruikelijk bescheiden inkomens. Overheids- onderkomens (kampen, e.d.) zijn te beschouwen als noodoplossingen, met alle nadelen van dien, voor hen, die noch over financiële bronnen, noch over persoonlijke relaties beschikken. Pensions weten eveneens van prijzen af: f 350 zijt ge wel kwijt voor het onderbrengen van een gemiddeld gezin van vier personen — en dan overdrijft ge alweer niet. De relatief goedkoopste kamers — een gemeubileerde etage —

zult ge niet gemakkelijk vinden beneden 200 gulden per maand.

Cijfers, die u wellicht niet veel zullen zeggen. Zij worden wat duidelijker, als men weet, dat het salaris voor middelbare, verantwoordelijke functies zelden veel hoger zal zijn dan 500 gulden per maand: zeshonderd gulden is fraai, zevenhonderdvijftig uiterst fraai. Men kan zich voorstellen, wat daarvan overblijft wanneer de heer P. Lieftinck zijn grijpje gegrepen heeft, wanneer verzekeringen en andere vaste lasten zijn betaald. Bedragen voor huur, als wij boven noemden, en waarbij dan nog de kosten voor vuur, water en licht komen, gaan dan wanhopig ver boven het economisch verantwoorde.

### Luxe

Bij deze verhoudingen tussen inkomsten en kosten voor levensonderhoud wordt veel, wat het leven veraangenaamt, luxe. Ge kunt bijvoorbeeld, een zuinig klein wagentje houden (benzine ongeveer 35 cent per liter, wegenbelasting — de enige — zo ongeveer een tientje per maand, een servicebeurt 7.50, stalling is nergens te vinden en kost dus ook niets...), maar ge zult er iets anders voor moeten laten. Minder naar het theater bijvoorbeeld (voor twee gulden zit ge naar omstandigheden redelijk wel), concerten die iets duurder zijn gemeenlijk maar toch nog wel betaalbaar, of bioscoop, waar ge voor een gulden nog wel kunt zitten.

### Maar twee roofovervallen

Een somber beeld, zult ge zeggen, en dat is ook wel zo. Niet opwindend bovendien. Wij hebben hier in Den Haag de laatste weken maar twee roofovervallen gekend: de eerste op Oudejaarsnacht (door twee geheel gealcoholiseerde jongelui, met een plastic pistooltje), de tweede drie dagen later (maar dat was een valse aangifte: de vrouw van de timmerman had het geld opgemaakt bij de aankoop van hoedjes en zo). De materiële omstandigheden dwingen dus het overgrote deel van het Nederlandse (en het Europese) volk tot een nauw „burgermans”-bestaan, waarbij ieder risico de gevaren voor algehele maatschappelijke ondergang in zich draagt, en dat men dan ook niet graag zal willen lopen. Gevoegd bij de latente, maar steeds gevoelde dreiging van achter het IJzeren Gordijn, leverde dit alles de verlamming op, waaraan Nederland en Europa zozeer lijden.”

(Ontleend aan „de Nieuwsgier”)



Zij, die bedoeld examen wensden af te leggen, zullen vóór en uiterlijk op 15 Maart 1951 schriftelijk of mondeling hiervan kennis moeten geven aan de secretaris van de Examen-Commissie, Gunung Sahari 87 te Djakarta met duidelijke opgave van naam, adres en voor welk diploma het examen zal worden afgelegd. De examens voor 2e of 1e stuurman kunnen desgewenst in twee gedeelten worden afgelegd, waarvan gelijktijdig melding dient te worden gemaakt.

Bij de bedoelde kennisgeving moeten worden overgelegd:

a. een uittreksel uit het geboorteregister of een ander wettig identiteitsbewijs; b. een welgelijkend portret (paspoortmodel) in twee-voud; c. de oorspronkelijke bewijsstukken, waaruit blijkt, dat hij de vereiste dienstdtijd bezit; d. een geneeskundige verklaring van een door de Dienst der Volksgezondheid aangewezen specialist voor de te verrichten keuringen op het gezicht en op het gehoor; e. het laatste verkregen nog geldige diploma en voor wat betreft het diploma 3e stuurman — indien verkregen — het eindgetuigschrift van de Zeevaartschool en f. het voor de deelneming aan het examen verschuldigde bedrag:

voor een diploma 1e-Stuurman G.V.	R. 50.—
voor een diploma 2e-Stuurman G.V.	„ 35.—
voor een diploma 3e-Stuurman G.V.	„ 25.—
voor een herexamen	„ 10.—

Indien het examen voor het diploma 2e- of 1e stuurman in twee gedeelten zal worden afgelegd, is voor ieder deel het halve examengeld verschuldigd.

Wellicht ten overvloede wordt er nogmaals op gewezen, dat bescheiden, ingediend na bovenvermelde sluitingsdatum, niet meer in behandeling zullen worden genomen.

op 19 Januari j.l. in Indonesie aangekomen. Het schip had onder commando van kapitein W.E. Sonneveldt op 18 November j.l. zijn maidenreis van Amsterdam uit ondernomen. De état-major bestond uit 1e stm. J. C. v. Vulpen (ex GSV/restEV); 2e stm. F. de Koning (idem); t.d. 3e stm. A. den Hartog (nieuw-aangenomen); de nieuw-aangenomen 4e stl. L.J. Eyken en H.J. Kuyp; hoofdwtk. R. de Wit (exEV);

Heer D. Iken: Vervoer; Indeling Vloot; Nieuwbouw; Vrachtzaken; Doorvoer.

mr. D.F. de Koe: Personele Zaken; Secretarie; Passage & Tourisme; Claims; Equipage.

Heer H. Harinck: Computabiliteit; Statistiek; Civiele Dienst; Ink. & Mag. Dienst; Nevenbedrijven; Mag. v. Gedrukten; Steenk. Mij. „Parapattan”; Brandstofvoorziening; Afwikkeling oorlogszaken.

## Jubilea in Februari

— 25 jaar —

1 Febr.

Abd. Moetalib	klerk I	Padang.
Markasan	mandur II	
Doelah	bottelier I	

8 Febr.

J. A. Dikker	adjunct-chef	Makassar
F.G.C. de la Rambelje	beambte	Cm <sup>2</sup> /HK

13 Febr.

Ar. de Best	gezagvoerder	E. V.
-------------	--------------	-------

t.d. 2e wtk. P.A. de Vlieger (ex-EV); 3e wtk. H.J. Hunink (ex-EV); de nieuw aangenomen 5e wtk. R.I. Haarlo, alsmede de 11. wtk. N.J. de Hoog, afkomstig van de K.P.M.-opleiding te Vlissingen. Aan boord reisde tevens mede de 11-stm. L. M. Kapitein (nieuw-aangenomen).

◇ In verband met de terugkeer van onze directeur, de heer D. Iken, van Europees verlof uit Nederland, is met ingang van 17 Januari j.l. de werkverdeling der directie als volgt geworden: mr. W.M. Hens: Algemene Zaken; Begroting; Nautische Dienst; Technische Dienst; Medische Dienst.

## BEKENDMAKING

De „Djawatan Pelajaran” heeft bekend gemaakt, dat het eerstvolgende examen ter verkrijging van een diploma van stuurman voor de Grote Vaart zal worden gehouden op Donderdag 12 April a.s. en volgende dagen in het examenlokaal Gunung Sahari 87, Djakarta,

Het schriftelijke gedeelte zal plaats hebben in de voormiddag-uren van 08.00 tot 12.00 uur; het daarop volgende mondelinge examen in de voor- en namiddag-uren resp. van 08.00 — 10.00 uur en van 17.00 — 19.00 uur.

◇ De 4e Stm. A. M. Frigge werd met terugwerkende kracht per 1 Januari 1951 bevorderd tot 3de Stm.

◇ Met ingang van 1 Januari j.l. is de 11. proviandklerk O. Kandou alsnog tot proviandklerk bevorderd.

◇ Hoofdwtk. H. L. Oei vierde op 9 Januari j.l. aan boord van het m.s. *Toba* zijn 25-jarige dienstjubileum. Die dag bevond het schip zich te Pare-Pare en werd tijdens een gezellig onder-onsje de heer Oei door de officieren en onderofficieren een kleine Winkler-Prins Encyclopaedie aangeboden. Op 11 Januari j.l. binnenliggende aan de steiger te Balikpapan werd het jubileum nogmaals publiek herdacht, in het bijzijn van enkele genodigden, onder wie de havenmeester, de gezagvoerder van het m.s. *Samuel's Jacob* en diens echtgenote en vele anderen. Na een korte speech overhandigde gezagvoerder Muller de jubilaris het gouden horloge en de enveloppe-met-inhoud in de feestelijk met vlaggen versierde salon. Na dit officiële gedeelte ging men door met een feestje, dat werd beëindigd met een voortreffelijke lunch.

◇ Op 30 Januari j.l. vertrok het m.s. *Bantam* uit Tandjong Priok naar Nederland met aan boord o.a. de dames D.G.J.H. en W.A. Bosman (dochters van adj. chef J.E. Bosman).

◇ Met het lijnvliegtuig van 15 Januari j.l. keerde le stm. W. J. Pottinga van gezinsscheidingsverlof uit Nederland in Indonesie terug.

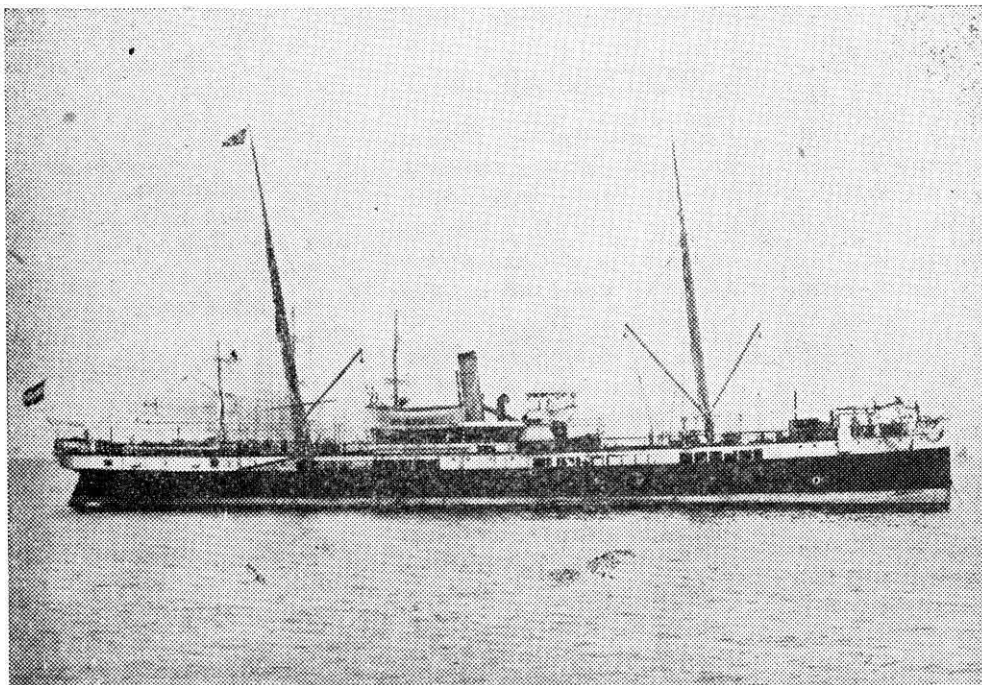
◇ Met ingang van 12 Januari j.l. heeft de heer W. N. van Heusden het beheer van het Bali-Hotel der maatschappij te Den Pasar overgenomen van de heer C.J. Vermaire.

◇ Het tweede schip der Saklasse het m.s. *Sabang*, is

## Nog een oude doos: Uit de dagen van de N.I.S.M. (II)

Wij verlieten in het vorige nummer de heer De Roever in zijn beschrijving van het zeemansleven aan het einde van de vorige eeuw. Hij was toen le stuurman op de *Lansberge* en hij beschreef voor ons, hoe bovenmatig aangroeijsel met eigen middelen van de huid van het schip werd verwijderd, als de dokbeurt wat lang op zich liet wachten, hetgeen in die dagen nog wel eens voorkwam.

In een van die perioden, dat het schip lange tijd geen gelegenheid voor een dokbeurt (in Singapore) kreeg, begon de schoorsteen van de *Lansberge* tekenen van verval te vertonen. Ter hoogte van het dek was zij grotendeels doorgeroest. De kapitein schreef naar het hoofdkantoor, dat het schip hoognodig in dok moest worden schoongemaakt en dat dan tevens de schoorsteen moest worden vernieuwd. Het resultaat van deze brief was, dat een ander schip een nieuwe schoorsteen naar Makassar bracht. Toen de *Lansberge* ter rede van Makassar kwam, moest het schip naar de kolensteiger verhalen om daar de schoorsteen aan boord te sleuren en ..... ter plaatse aan te brengen. Dat was in die tijd gemakkelijker gezegd dan gedaan. De kolensteiger was, om te beginnen, een lange smalle steiger, niet breder dan de diameter van de schoorsteen. Met zeer veel moeite slaagde men er tenslotte in de nieuwe schoorsteen over rollen langs zij van het schip te brengen en daarna door middel van een span tussen de masten op haar plaats te zetten.



*De Gouverneur-Generaal Lansberge.*

### Aanvaring

Op een van de reizen naar Singapore voer de *Lansberge* een gouvernements-„kruisboot” aan, deels tengevolge van slecht weer en anderdeels door onvoldoende verlichting van de „kruisboot”. De bemanning klom bij de boeg van de *Lansberge* over en de kruisboot zonk.

Later bleek een lichtopzichter te zijn vermist. Er werd geruime tijd gezocht, maar de drenkeling werd niet gevonden. Het ongeluk had nog een goede kant. Alle kruisboten kregen boordlantaarns, inplaats van het enkele witte lichtje, dat zij voordien voeren, als zij onder zeil waren.

### Navigatie

De heer De Roever verhaalt nog een typisch staaltje van navigatie. De zee-kaarten waren in die dagen voor sommige wateren uiterst primitief en onbetrouwbaar. Op de route van Boeton naar Kendari moest het schip door Straat Boeton en in de Kendari-Baai

navigeren met een z.g. plan-kaartje, dat eigenlijk die naam niet verdiende, want het was een gewoon schetsje in inkt. Het was helemaal niet op schaal en getekend door iemand, die daar vroeger ook wel eens een keertje had gevaren. Bovendien was er op het hele traject noch bebakening, noch kustverlichting. Er kon dan meestal ook alleen bij daglicht worden gevaren, terwijl een der schepelingen boven in het touw zat om op de verkleuring van het water te letten, teneinde bijtijds te waarschuwen als het schip soms te dicht bij een der vele plaatselijke koraalriffen kwam. Meestal werd op landmerken gevaren, zoals kenbare boompjes, spleten in bergen, uitstekende landpunten e.d. Deze landmerken werden dan, als het overal vrij van ging, zorgvuldig genoteerd om later weer te worden benut.

Als de duisternis begon te vallen, werd vaart geminderd en een der ankers met 40 vaam ketting voor de boeg gevierd, daarna recht de wal in gestuurd, tot het anker begon te krabben, vervolgens nog enkele vadem ketting gestoken en gestopt. Natuurlijk werd stoom-op gehouden en zeewacht doorgelopen, want niet alleen bestond de kans, dat het schip gedurende de nacht ging drijven, maar het was in die tijd ook in die streken nog allesbehalve veilig. Het kwam meermalen voor, dat vaartuigen door de kustvolking werden afgelopen, geplunderd en uitgemoord. Zodra het daglicht werd, werd de reis voortgezet.

### Eigen bebakening

Op het traject van Straat Boeton naar Kendari waren in de Kendari-Baai tal van riffen, waardoor de navigatie in die baai — ook al omdat er zo weinig landmerken waren — uiterst lastig en gevaarvol was. O.m. moest er om een rif heen worden gestoomd. Dit moest gebeuren op het zicht van de verkleuring van het water.

Op een van de reizen trof de *Lansberge* het rif boven water aan. Dit kwam maar zelden voor en zo besloot men de gelegenheid te benutten om er een baken op te gaan zetten. De machine werd gestopt, een boot gestreken en de kapitein ging er zelf met een paar mensen, een paal met een punt er aan, een moker, een leeg vat en zwarte verf heen. Binnen een kwartier prijkte er een zeer duidelijk kenbaar baken op het rif, waarvan men op volgende reizen — en ook volgende schepen — veel nut heeft gehad.

Slot: zie pag. 12.



## Nederlandse werkzaamheid in Indonesië

Wanneer de schrijver dan vervolgt met: „Stellig zijn er thans nog tal van aanwijzingen, die eerder op het tegendeel wijzen”, dan moet de lezer (in verband met het onmiddellijk daaraan voorafgaande betoog) maar eens proberen uit te maken, welk tegendeel hij nu feitelijk bedoelt. Bedoelt hij misschien de drang naar een lagere levensstandaard? Of bedoelt hij wellicht het zeer verontrustende van de talrijke storende verschijnselen van het nog altijd voortgaande gistingsproces? Misschien bedoelt hij inderdaad dit laatste, want het zou toch al te dwaas zijn te veronderstellen, dat er hoegenaamd niets tot Nederland zou doordringen van:

- a. de talrijke moorden en aanslagen op planters;
- b. het ontelbare aantal aanslagen op burgers, onverschillig van welke landaard, en de talloze berovingen;
- c. de schier onafgebroken reeks vanstakingen, voornamelijk in die bedrijven, waarin het meeste buitenlandse kapitaal is geïnvesteerd;
- d. het exploiteren en in-bezit-houden van zeer winstgevende buitenlandse eigendommen. (B.P.M.-boorterein en Marsman-Goudmijn in Atjeh).

Al dergelijke „aanwijzingen” beschouwt de schrijver van het „Handelsblad”-artikel blijkbaar als van zeer voorbijgaande aard. Er blijft dan geen andere conclusie over dan vast te stellen, dat hij zijn uitgesproken vertrouwen baseert op de hoop, dat er in al deze verontrustende toestanden wel spoedig een radicale verbetering zal intreden, welke hij dan ziet als het uiteindelijke resultaat van die belangrijke evolutie, die bezig is op gang te komen. Ik gun hem van ganser harte die hoop en ik zou ze gaarne met hem delen, maar ik moet tot mijn spijt erkennen, dat de talrijke storende verschijnselen, die de schrijver bedoelt, mijns inziens eerder aan een revolutie dan aan een evolutie doen denken. Bij een rustige evolutie zouden maatregelen als het afkondigen van de staat van oorlog en beleg in West- en Oost-Java niet nodig zijn, terwijl hevige botsingen tussen sterkbewapende strijdgroepen niet eens op de kaart zouden staan. En even sterk als deze revolutie zich heeft voltrokken in de bestuursvoering over deze gewesten, zal zij zich voltrekken in alle denkbare verhoudingen tot de vooroorlogse belanghebbenden, onverschillig of zij staten, handelslichamen of individuen waren. Nu kan — al kost ze een land doorgaans zware offers — een revolutie voor het land zelf uiteindelijk toch wel voordelig zijn, hoewel ook het tegendeel mogelijk is. Maar in de hele wereldgeschiedenis is geen enkel voorbeeld aan te wijzen van een revolutie binnen de grenzen van een bepaald land, die geen slachtoffers buiten die grenzen heeft gemaakt. En als we nu bij dit gistingsproces onze blik vestigen op die buitenlandse slachtoffers, dan zien we, dat Nederland er t.o.v. Australië of Japan tot nu toe nog vrij behoorlijk is afgekomen, voorzover het de export van goederen naar Indonesië over de jaren 1949 en 1950 betreft. Met voorbijgang van alle overige ontzettende verliezen dient echter nu reeds te worden vastgesteld, dat deze „gunstige” exportbalans — gezien de economische ontwikkeling hier te lande — zo gunstig niet zal blijven. Voor de soevereiniteits-overdracht, waren het nagenoeg uitsluitend Nederlandse importeurs, die de „grote import” in handen hadden, terwijl vele beschermende bepalingen het de Nederlandse fabrikanten mogelijk maakten om hun export nagenoeg uitsluitend op Ned. Indië te richten. Deze

bevoorrechte toestand is echter voor goed van de baan. Naast het restant van de vooroorlogse Nederlandse importeurs — aan beide zijden geflankeerd door talloze Chinezen — schieten de Indonesische groothandelaren als paddestoelen uit de grond. Deze zullen vanzelfsprekend in de toekomst, eveneens — dank zij logischerwijze te verwachten protectie-maatregelen — hoe langer hoe meer de gehele handel gaan beheersen, niet alleen voor textiel, maar ook voor metaalwaren. Tot dit doel creëerde men de z.g. „Benteng-groep”, die geheel uit Indonesische importeurs bestaat. Het ligt voor de hand, dat er jaar na jaar steeds meer leden tot deze „Benteng-groep” zullen toetreden. Deze „new-comers” in het handelsorkest richten hun aanvragen heus niet alleen (en zelfs niet in eerste instantie) tot de Nederlandse fabrikanten! Dat de Nederlandse producenten — ondanks de talrijke moeilijkheden — economisch gezien dus geen (reden tot) klagen hebben, kan ik derhalve niet aannemen. Men mag de export-balans voor de jaren 1949 en 1950 niet als basis nemen voor verwachtingen over 1951, omdat deze jaren waren, waarin de Nederlanders nog de supervisie over de im- en export uitoefenden. Wie deze beide jaren als basis neemt voor hoopvolle verwachtingen voor de toekomst, vestigt m.i. zijn hoop op een wegzakkend fundament.

Hoe de schrijver van het artikel in het „Alg. Handelsblad” er bij komt om onmiddellijk daarna te concluderen, dat de afwezigheid van (reden tot) klagen bij die Nederlandse producenten tevens betekent, dat de rupiah sterker wordt, is mij een raadsel. Ook dit is weer een frappant voorbeeld van een conclusie, waaraan elke vorm van bewijsvoering ontbreekt. Hetzelfde geldt m.i. voor de rest van deze zin, waarin hij de mogelijkheid uitspreekt van een voordelige geldbelegging in rupiah's, omdat deze „mogelijkheid” eveneens gekoppeld zit aan die sterker-wordende rupiah en derhalve mede gebaseerd is op dat onredelijke klagen der Nederlandse producenten.

In de tweede helft van des schrijvers betoog bespreekt hij slechts één financiële maatregel, die in het bedrijfsleven hier te lande ingrijpt, nl. de vennootschapsbelasting. Over alle andere financiële maatregelen, zoals de geldsanering, de deviezen-bepalingen, de andere directe- en indirecte belastingen, de invoerrechten en accijnzen, de certificaataankopen en nog zovele andere, die hier het bedrijfsleven minstens even sterk beïnvloeden, bewaarde hij — helaas — het stilzwijgen.

Tenslotte bespreekt hij nog de huidige hoogconjunctuur in de marktprijzen der Indonesische producten, waarbij hij dan één enkele mogelijkheid voor de toekomst poneert, die een blijvend sterke terugslag in de prijzen zou kunnen veroorzaken, nl. internationale controle voor enkele producten. Hij vergeet hierbij echter, dat een dergelijke controle, die hij zich nog uit een vooroorlogse periode herinnert, wel mogelijk was in een tijd, waarin:

- a. de Westerse koloniale mogendheden in dit deel van de wereld t.a.v. koop en verkoop de lakens uitdeelden;

b. deze mogendheden ook de productie volkomen beheersten en voorschriften konden uitvaardigen, betreffende de productie-capaciteit;

- c. de kopers in een verbluffende eensgezindheid de noodzakelijkheid van die controle-maatregel inzagen.

Zodoende is het opperen van die mogelijkheid nu een bewijs van onvoldoende begrip voor de huidige Oost-Aziatische toestanden.

Want de bijkans onoverbrugbare kloof, die er gaapt tussen de beide voornaamste kopers; de onmogelijkheid om zonder inmenging in de binnenlandse aangelegenheden van zelfstandige staten regelen op te treden in de werking van het productie-apparaat van die staten; de moeilijkheden verbonden aan het verkrijgen van een fiat van staten, die een uitgesproken zelfstandigheidspolitiek op elk gebied wensen te voeren, om nog niet eens te spreken van de onmogelijkheid om de productie van bepaalde staten ook maar bij benadering te schatten vanwege haar schommelende tendens: dit alles bestempelt de gedachte aan internationale controle op bepaalde producten zowel voor de toekomst als voor het huidige tijdsgewricht n.m.m. als ridicuul.

Over het eigenlijke onderwerp: „Nederlandse werkzaamheid in Indonesië”, zegt de schrijver nagenoeg niets, al acht hij die Hollanders bij uitstek geschikt daartoe. Doch deze geschiktheid is helaas ook al geen absolute waarborg voor de toekomst. Ik behoeft, ten bewijze daarvan, slechts een gedeelte aan te halen van een verslag, opgenomen in het „Nieuwsblad voor Indonesië” van 30 Nov. 1950, onder het opschrift: „Nederlandse Werknemers in Ind. Niet rekenen op bestendigheid van werk. Daarom vastlegging sociale voorzieningen noodzakelijk”. Het verslag luidde: „Op een dezer dagen te Medan gehouden bijeenkomst van leden der S.I.W.O., heeft de heer J. van der Ende, vice-voorz. van deze vereniging, ernstig gewezen op de gevolgen van het begrijpelijke streven der Indonesische overheid om buitenlandse werkrachten zoveel mogelijk door Indonesische staatsburgers te gaan vervangen. De Nederlander in Indonesië mag niet meer vast rekenen op bestendigheid van zijn werk en daarom is het meer dan ooit noodzakelijk, dat zijn sociale voorzieningen in de vorm van een redelijk pensioen e.d. te allen tijde zijn gegarandeerd. De heer v. d. Ende wees er op, dat het in de eerste plaats de politiek is en niet de efficiency van het bedrijf, welke het tempo bepaalt, waarin de Nederlandse werknemers zullen worden vervangen.” En verderop: „In feite komt het er thans op neer, dat het Indonesische gouvernement het meeste profijt van onze arbeid trekt, en dat wij als het ware werken aan de liquidatie van onze eigen positie. Dat kan ook niet anders. Op de duur zullen practisch alleen de kapitaalsbewakers overblijven.”

Ik wil gaarne erkennen, dat het voor alle Nederlandse werkers in dit land van groot belang zou zijn, als er naast de vele ongunstige artikelen ook eens een gedegen en weldoordacht, gunstig vertoog zou komen te staan, maar laat dat er dan een zijn van iemand, die blijk geeft terdege op de hoogte te zijn van alle nieuwe aspecten op economisch gebied. En vooral voor Nederland zelf zou dit zo goed zijn, want de huidige ontwikkeling op economisch gebied in deze gewesten brengt m.i. de absolute noodzakelijkheid mee, dat de Nederlandse fabrikanten die ontwikkeling buitengewoon scherp gadeslaan, opdat ze — nu het getij verloopt — niet te laat zullen komen met het verzetten der bakens. En daarmee bedoel ik dan in eerste instantie het aanstellen van permanente vertegenwoordigers voor Indonesische importeurs in Nederland, waardoor niet alleen de kans op levering van fabrikaten uit Ned. wordt vergroot, maar waardoor tevens een groeiend aantal vertegenwoordigers een vrij behoorlijke tot royale living in Nederland zouden verwerven. Slechts zó, en dan met betrouwbare voorlichting en promptie levering van deugdelijk en beproefd materiaal tegen de laagst-mogelijke prijzen, zullen de gaten in de Nederlandse export naar Indonesië weer kunnen worden gedicht.

Sch.

(Het eerste deel van dit betoog drukten wij af in no. 2. Het slot volgt in no. 4. Red. Uitlaat)

# Vrachtenmarkt blijft vast gestemd

Tekort aan schepen deels gevolg van tijdelijke factoren

De werkelijke achtergrond van de aanhoudende stijging op de vrachtenmarkt is het tekort aan scheepsruimte. Toen einde 1949 de koopvaardijvloot over de gehele wereld weer het vooroorlogse peil van 61 miljoen ton had bereikt, heerste algemeen de opvatting, dat deze tonnage wel voldoende zou zijn om in de behoeften te voorzien. In Juni 1950 brak echter het Koreaanse conflict uit. Aanvankelijk was de invloed hiervan op de vrachtenmarkt niet zo groot, maar later in het jaar werd de vraag naar tonnage voor het vervoer van grondstoffen zo groot, dat de vrachtnoteringen met sprongen omhoog gingen. Reeds spoedig spreidde zich de verhoging der vrachttarieven uit over alle routes en zelfs het vervoer van erts van Noord-Afrika — een afdeling, die gewoonlijk een wijziging der vrachtprijzen slechts zeer langzaam volgt — werd belangrijk duurder.

Nu de grondstoffenwedloop grote afmetingen aanneemt in verband met de weinig rooskleurige politieke situatie, treden de gevolgen van het feit, dat de samenstelling van de koopvaardijvloot geheel anders is dan voor de oorlog duidelijk aan het licht. De tonnage aan tankschepen is namelijk een derde groter dan voor de oorlog en die aan wilde-vaart-schepen voor algemene ladingen overeenkomstig geringer.

Dit wrekt zich, nu niet alleen de wereldhandel aanzienlijk is toegenomen, maar bovendien oorlogsdreiging en de transporten naar Korea de vraag naar schepen belangrijk hebben doen stijgen.

Er is nog een andere belangrijke factor, die er mede toe heeft bijgedragen, dat de vrachtnoteringen zich snel in opwaartse richting bewegen. Dit is het tekort aan steenkool in Engeland en op het vasteland van Europa.

## Slot: Uit de dagen van de N.I.S.M. (II)

Toen le stuurman De Roever malaria kreeg ging hij naar het sanatorium „Sella Batoe”, dat aan de N.I.S.M. toebehoorde en te Sukabumi was gelegen. Op 23 Mei 1889 kwam hij als le stuurman op het s.s. *Generaal Pel*, waarop hij in '82 het eerst voet op de N.I.S.M.-vloot had gezet. Het was ok het laatste schip, waarop de heer De Roever de maatschappij zou dienen. Hij maakte enkele reizen naar Tjilatjap, maar zijn gezondheidstoestand was van die aard geworden, dat hij met ziekteverlof naar Europa werd gezonden. In een brief van de maatschappij — een curiozum — werd aan le stuurman De Roever „tijdelijk ontslag” verleend om voor zes maanden voor herstel van gezondheid naar Europa te gaan, zulks als beloning van 7½ jaren dienst.

(wordt nog vervolgd).

Voor het vervoer van steenkool van Amerika naar Engeland zijn reeds schepen voor 100 reizen gecharterd, terwijl tussen de 300 en 400 reizen van schepen van 10.000 ton nodig zijn om het Engelse tekort aan te vullen.

Bovendien heeft o.a. Nederland extra-steenkool in Amerika aangekocht, waarvoor eveneens schepen aan de vrachtenmarkt worden onttrokken.

## Export in gedrang

Door het tekort aan schepen komt zelfs de export van enkele landen, zoals Engeland, in het gedrang. De lijndiensten kunnen slechts een beperkte hoeveelheid exportgoederen verwerken. Deze richten zich dan ook in steeds hogere mate tot de vrachtenmarkt ten einde trampschepen te bemachtigen. In de afgelopen zomer konden zij nog schepen charteren tegen 15 shillings per ton deadweight voor een tijdcharter van een maand, doch thans moeten zij reeds 30 shillings betalen.

Een goed beeld van de hoge vrachttarieven geeft het indexcijfer van de Engelse kamer van Scheepvaart, dat in December scherp is gestegen met 18.1 punt tot 115.7 (1948 = 100). Vergeleken met December 1949 is het indexcijfer thans 42.9 punt hoger.

Enkele factoren, die tot het tekort aan schepen hebben geleid, zijn slechts van tijdelijke aard, doch daartegenover staat, dat een verbetering in de situatie vooralsnog zeer onzeker is. Op de scheepshellingen domineren de nieuwe tankschepen, terwijl de aanbouw van koopvaardij-schepen niet buitengewoon groot is, zodat uit dien hoofde weinig verlichting kan worden verwacht. Ongetwijfeld zou een beëindiging van het Koreaanse conflict de grootste verlichting op de vrachtenmarkt brengen, doch het ziet er nog niet naar uit, dat hierop spoedig gerekend mag worden.

## Wijziging zendtijden „Wereldomroep”

Bij de wijziging van het programmaschema van de „Wereldomroep” zullen de uitzendingen van het Koopvaardij-programma „HET SCHIP VAN DE WEEK” met ingang van 1 Maart 1951 als volgt plaatshebben:

Vrijdag van 13.06 — 13.31 uur  
Ned. tijd en van 16.28 — 16.53 uur Ned. tijd, gericht op Indonesië en het Verre Oosten.

Zondag van 21.33 — 21.58 uur  
Ned. tijd, gericht op Afrika en Europa.

Vrijdag van 01.51 — 02.16 uur  
Ned. tijd, gericht op schepen, varende in de West, Noord en Zuid Amerika.

Het weer in de vaart brengen van de opgelegde Amerikaanse „Liberty”- en „Victory”-schepen is een dubieuze aangelegenheid, omdat de „Liberty”-schepen bijna niet commercieel exploiteerbaar zijn. Daartegenover zijn de „Victory”-schepen buitengewoon geschikt voor militaire doeleinden. Van de 223 schepen der „motbal”-vloot, die in de tweede helft van het vorige jaar weer in de vaart zijn gebracht, is het grootste deel ingericht voor de oorlog op Korea.

De weinig florissante wereldsituatie suggereert geenszins, dat de factoren van tijdelijke aard, welke thans de vrachtenmarkt beheersen, spoedig tot het verleden zullen behoren. Integendeel: men verwacht eerder een toename hiervan. De reder krijgt dus een enigszins duister beeld voor ogen en zal zich nog wel eens bedenken voor hij het besluit neemt nieuwe schepen te bestellen. Hij weet immers, dat de koopvaardijvloot groot genoeg is, wanneer zich weer een normale vredeseconomie baanbreekt. Bovendien duurt het zeker twee jaar voor een nieuw schip gereed is en niemand weet hoe de wereldconstellatie zich in die tijd zal ontwikkelen.

Het feit blijft echter bestaan, dat er voorlopig geen evenwicht bestaat tussen de te vervoeren goederen en de beschikbare scheepsruimte, met het gevolg, dat een verdere stijging der vrachtnoteringen zeer wel mogelijk is.

„Telegraaf”.