

Wereldomroep wijzigt zendschema

Koopvaardij-programma gesplitst in „Oost“- en „West-schepen“; K.P.M.-uitzendingen

Wij schreven in het vorige nummer van „de Uitlaat“ over wijzigingen, die van 1 Maart a.s. af zullen plaatshebben in de bekende wekelijkse uitzendingen onder de titel „Het schip van de Week“ door de „Wereldomroep“ in Hilversum. Uit het „Radio-Scheepsjournaal“ van 1 Februari j.l. dat ter redactie werd ontvangen, blijkt, dat deze programma-wijzigingen veel ingrijpender zijn dan uit het vorige korte berichtje bleek. Bedoelde wijzigingen zijn reeds (en worden nog op gezette tijden) door de „Wereldomroep“ uitgezonden. Aangezien aan boord van onze K.P.M.-schepen deze wijzigingen waarschijnlijk niet zijn genoteerd, menen wij er goed aan te doen ze in „de Uitlaat“ verdere publicatie te geven.

Na de 1e Maart worden voortaan op Vrijdagen verschillende programma's in het zendschema opgenomen, bestemd voor schepen der Nederlandse koopvaardijvloot. Het eerste programma is bestemd voor schepen, varende in de Indonesisische wateren. Dit programma zal worden genoemd „Oostschip“. Het tweede programma is bestemd voor schepen, die zich bevinden in de West, of de Noordelijke- dan wel Zuidelijke Atlantische Oceaan, of op de Zuid-Amerika route. Dit programma wordt ter onderscheiding „Westschip“ genoemd.

Voor deelneming aan deze programma's zullen telkenmale tien families worden uitgenodigd om een groet aan een opvarende te komen brengen. In vele gevallen zal de rederij, wier schip aan de beurt is voor een uitzending, dus twee schepen kunnen aanwijzen, zodat er dus meer opvarenden dan voorheen groeten uit het Moederland zullen kunnen ontvangen.

„Oostschip“

De „Oostschepen“ (waarbij uit de aard van het „vaarwater“ van onze maatschappij de K.P.M.-schepen het grootste belang hebben) zullen dan worden opgeroepen op Vrijdagen van 13.06 tot 13.31 uur Ned. tijd over de zenders in de 13.96, 16.88 en 49.79 meterband. Het programma wordt om 16.28 tot 16.53 uur

Ned. tijd (voor G.M.T. met één uur te verminderen) herhaald over de zelfde zenders, plus de zender in de 19.71 meterband.

De schepen van de K.J.C.P.L. komen dikwijls in het programma „West-schip“ terecht, dat wordt uitgezonden (op Vrijdagen) van 01.51 tot 02.15 Ned. tijd in de 25.57, 31.28 en 49.79 meterband. De „Westschip“-uitzending zal worden herhaald op de daaraanvolgende Zondag van 21.35 tot 21.56 voor Ned. tijd over evengenoemde zenders.

21 Februari

Alvorens deze nieuwe zendschema's in werking treden, komt op 21 Februari onze K.P.M. nog even aan de beurt voor een „Schip van de Week“-programma. Hiervoor zijn aangewezen het m.s. *Orobaai*, het m.s. *Batavia* en het s.s. *Karsik*, terwijl aan boord van het m.s. *Kampar* een „reserve“ is gekozen. De namen van leden van de états-majors der schepen, die door het hoofdkantoor aan de Wereldomroep zijn doorgegeven, zijn van het m.s. *Orobaai*: gezagvoerder G. H. Groenhof; 1e stm. Zweegman, 4e stm. B.E. Douma; hoofdwtk. W. de Vries, wd. 2e wtk. V. Sayers; wd. 3e wtk. T. van Wijk en 4e wtk. C.J. Krug. Aan boord van het s.s. *Karsik* zullen worden opgeroepen gezagvoerder A.J. Bakker, 2e stm. W.A. H. van Koningsveld, 3e stm. J.J. Aalpoel, hoofdwtk. G. Ch. F. Gabelen en

3-1-'51

„Sibigo“ en „Camphuys“ hoorden families

Het voor de K.P.M. bestemde programma van de „Wereldomroep“ op 3 Januari j.l. kon goed worden gehoord aan boord van het m.s. *Sibigo*, hetgeen is gebleken uit een brief van gezagvoerder kapitein R.J. Steenborg, die naar Hilversum schreef:

Wij kunnen U melden, dat de familie-groeten aan de officieren van mijn schip zeer goed zijn ontvangen. Wij allen danken U hartelijk voor deze gelegenheid om voor een wijle in iets nader contact met onze families over zee te mogen zijn.

De *Sibigo* bevond zich in de buurt van Padang.

De *Camphuys* bevond zich nabij Halmaheira en had op 3 Januari een slechte ontvangst. Een herhaling van het programma vond plaats op 25 Januari j.l. en hierover schreef kapitein A. Pothof aan de „Wereldomroep“:

Namens alle betrokken opvarenden hartelijk dank voor de heruitzending van 25 Januari j.l., welke te Djakarta werd ontvangen en goed doorkwam.

2e wtk. G. Teeuwssen, terwijl aan boord van de *Karsik* als reserves zullen fungeren wd. 3e wtk. B. Stigter en 4e wtk. L.J. Warbreek. Aan boord van het m.s. *Batavia* zal worden opgeroepen de gezagvoerder J.A. v.d. Broek-Humphrey, terwijl aan boord van het m.s. *Kampar* 3 stm. J.H.F. Stausebach als reserve fungeert.

K.P.M. — „Oostschepen“

In het nieuwe zendschema komt dan in het „Oostschip“-programma onze K.P.M. aan de beurt op 18 Mei a.s. Daarna dit jaar nog op 15 Juni, 24 Augustus, 5 October, 16 November en 7 December.

„Protest“ van hfdwtk. Marcus

Vorige verslag aangevuld

Het verslag over het transport van hoofdwtk. Marcus van Sibolga naar Djakarta —door hem persoonlijk aan een van de secretaressen van de maatschappij gedictieerd— dat uitgewerkt bijna 5 dichtbetypte velletjes bedroeg, is alvorens het in „Uitlaat“ no. 3 van deze jaargang werd afgedrukt door de redactie aanzienlijk bekort.

Tengevolge van deze bekorting zijn, volgens de heer Marcus, in het verslag enige pertinente onjuist— en halfheden geslopen, die voor hem aanleiding zijn geworden om zich van „Petamburan“ uit met een „protest“ tot de redactie te wenden. Teneinde dit „protest“ zo ruim mogelijk recht te doen wedervaren, nemen wij de opmerkingen van hfdwtk. Marcus hieronder volledig en onbekort op.

De heer Marcus merkte op, dat hij niet zwaargewond, zelfs niet gewond, doch slechts invalide was.

Hij zwom niet enige seconden (in Sibolga) en geraakte toen verlamd, doch verlamde direct bij het duiken en zwom toen naar lager wal.

Niet enige officieren (die allen getrouwd zijn) van de *Van der Hagen*,

maar jonge onderofficieren bevonden zich steeds rondom het bed van hfdwtk. Marcus.

Hfdwtk. Marcus merkte voorts op, dat men een valreep niet horizontaal laat zakken, doch dat deze horizontaal werd gehouden tot hfdwtk. Marcus zich aan het einde ervan bevond, welk einde vervolgens werd gevierd.

Tenslotte vestigde Hfdwtk. Marcus er de aandacht van de redactie op, dat zijn verhaal zeer in het bijzonder was bedoeld als weergave van al het goede, dat hij in die dagen heeft mogen ondervinden van bevolking en speciaal het lagere, varende personeel, tot wie zijn woorden van dank waren gericht. De redactie had, naar zijn oordeel, tezeer de nadruk gelegd op de snelheid waarmee hij met alle beschikbare vervoermiddelen van Sibolga naar Djakarta werd overgebracht, teneinde in „Petamburan“ te kunnen worden verpleegd.

De redactie hoopt hiermede de heer Marcus geheel tevreden te hebben gesteld.

Amerikaanse vloot en de E. C. A. -hulp

De landen, die militaire— en economische steun van Amerika ontvangen, nemen het vervoer van E.C.A.-goederen van Amerikaanse koopvaardij schepen weg. Uit een te Washington uitgegeven rapport is gebleken, dat het percentage van Amerikaanse exportgoederen, dat onder Amerikaanse vlag wordt verscheept, nog steeds daalt. In de laatste 4 jaren is dit percentage met 21.4% naar beneden gegaan. In het eerste halve jaar van 1950 was nog 46.2% van het vervoer van hulpgoederen voor Amerikaanse schepen overgebleven.

Volgens het rapport is de Amerikaanse koopvaardijvloot thans groter dan in 1939, doch zij heeft een groot gebrek aan snelle, moderne passagiersschepen, die in een snel tempo kunnen worden omgebouwd tot troepenschepen. Amerika staat onderaan de lijst van aanbouw van nieuwe schepen.

Op 1 November van het vorige jaar bedroeg de actieve Amerikaanse koopvaardijvloot 1.330 schepen, waarvan er 191 in tijdcharter voor de Amerikaanse regering voeren en 85 door de militairen autoriteiten werden gebruikt. Daarenboven bezat Amerika op 1 November 2.054 koopvaardij schepen op non-actief.

„Lloyds List“

Huisvesting aan boord

Toen in 1948 het verdrag, betreffende de huisvesting van de bemanning aan boord van zeeschepen door de Internationale Arbeidsconferentie te Seattle werd aangenomen, had de Nederlandse regering tegen de bepalingen van dat verdrag geen bezwaar. Ook niet, nadat er in 1949 enkele wijzigingen werden aangebracht.

Toch is ons land tot dusver nog niet tot het verdrag toegetreden. Het wachten was n.l. op de aanpassing van de Nederlandse wetgeving.

De Commissie onder leiding van de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart, waarin ook vertegenwoordigers van reders en zeevarenden zitting hebben, heeft haar werk enige tijd moeten onderbreken. Zij heeft echter intussen haar werk hervat en nu zal binnen afzienbare tijd de aanpassing van het Schepelingenbesluit aan de bepalingen van het verdrag gereed komen.

Ook kan worden verwacht, dat Nederland zal toetreden tot de conventie betreffende vacantie met behoud van loon, nadat het Wetboek van Koophandel aan de bepalingen van deze conventie zal zijn aangepast.

Poker en bedrijfsleiding

De psycholoog had zijn lezing beëindigd en was toe aan het beantwoorden van vragen uit het publiek. Een mager mannetje vroeg:

„Zei U zonet niet, dat een goed pokerspeler zou zijn opgewassen tegen elke moeilijkheid in een leidende betrekking?“

„Inderdaad“, antwoordde de spreker. „Is U hierbij iets niet duidelijk?“

„Ja“, beaamde het mannetje. „Waarom zou een goed pokerspeler een leidende betrekking nodig hebben?“

Washington Post.

Dit is no. 4 - zesde 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:

„Wereldomroep“ wijzigt
zendschema's

De zee in ethnografie en
volkenkunde

Ned. koopvaardij in '50

Nieuw Guinea in en na de oorlog

N.I.S.M. werd K.P.M.

Opening op 1 Maart a.s.?

Het ligt in de bedoeling van de Suez-Kanaal-maatschappij om de nieuwe afsnijding van het Suezkanaal, die twee-richtingverkeer mogelijk zal maken en waartoe door de Amsterdamsche Ballast Mij. miljoenen kubieke meters zand zijn verwerkt, over enkele weken voor de internationale scheepvaart open te stellen. Dit kanaal heet het „Farouk-kanaal”.

Daarmede is dan een stuk werk verricht, dat meer hoofdbrekens heeft gekost dan aanvankelijk werd geraamd. De bodem ter plaatse bleek zo koppig te zijn, dat er dikwijls beter kon worden gesproken van boorwerk dan van graafwerk. Doch men hield koppig vol en het zwaarste materiaal — o.a. de enorme Amerikaanse zuiger „Lake Fiethian” — werd aangekocht en in de strijd geworpen. Ook de Nederlandse arbeiders hielden vol en gaven een bevestigend antwoord op de vaak gestelde vraag, of handenarbeid voor blanken in een tropisch klimaat mogelijk is.

Van ziekten etc. is bijna geen sprake geweest. Als men nagaat, welke moeilijkheden moesten worden overwonnen, dan mag het een wonder heten, dat deze zeer belangrijke verbetering van het Suezkanaal tot stand is gekomen. Hier moest n.l. niet alleen de grond zelf worden bewerkt, doch ook moesten de oevervoorzieningen gemaakt en de oevers worden bewerkt. Een goede bladzijde van Nederlands vernuft en doorzettingsvermogen.

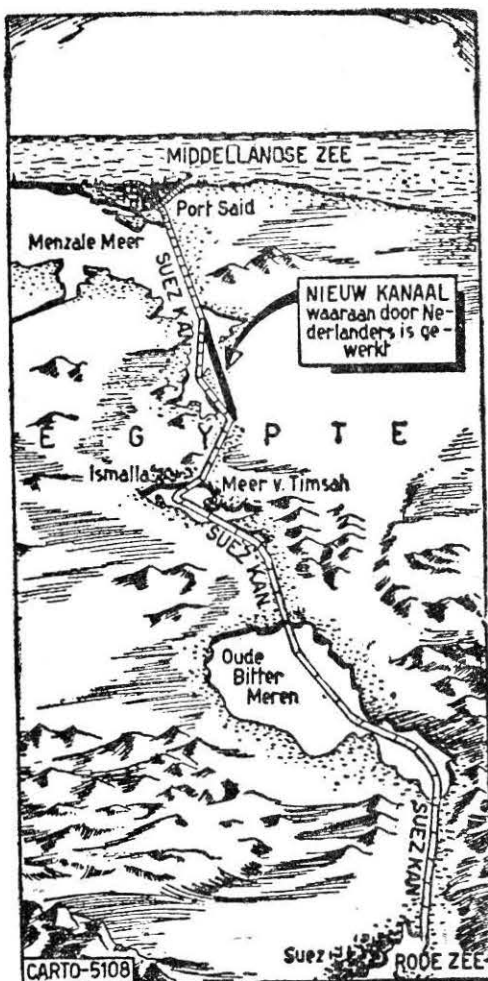
Nieuwe opdracht

Inmiddels heeft de Amsterdamsche Ballast Mij. een nieuwe, zeer belangrijke opdracht gekregen, in verband waarmee de „Lake Fiethian”, de „Charles” en talrijke werknemers in Maart niet naar Nederland zullen komen, doch nog verder Oostwaarts zullen gaan en wel naar Bangkok.

De regering van Thailand heeft n.l. opdracht gegeven om de haven van Bangkok toegankelijk te maken. Bangkok zelf is van de haven 24 k.m. verwijderd, een iets kortere afstand dus dan IJmuiden van Amsterdam ligt. De rivier Menam is voor grote schepen zelf bevaarbaar, doch zij kunnen die niet bereiken, omdat de rivier van de Golf van Siam is gescheiden door een baai, die slechts ongeveer 3 meter diep is. Alle schepen moeten dus aan het begin van de baai in lichters overladen hetgeen tijdrovend en kostbaar is (naar ook

K.P.M.-schepen, die geregeld rijst uit Siam halen, uit ervaring weten. Red. Uittlaat).

De regering van Thailand heeft nu de knoop doorgelakt en een enorm bedrag — het werk wordt geschat op tien à ze-



ventien miljoen gulden — uitgetrokken om de baai toegankelijk te maken.

Hiertoe zal de A.B.M. een vaargeul graven van 17 k.m., lopende van de Golf van Siam door de baai naar de rivier bij een breedte van 100 meter. Niet minder dan 10—12 miljoen kub. meter grond zullen moeten worden gezogen en geperst naar het land, dat de baai begrenst. Dit enorme werk moet ongeveer medio 1952 worden opgeleverd. Met de voorbereidende maatregelen hoopt men in Februari te beginnen.

Japan bouwt!

Japan's zesde na-oorlogse scheepsbouw programma is thans in uitvoering, zo lezen wij in „Shipbuilding and Shipping Record”. Na voltooiing er van zal opnieuw 200.000 ton aan de Japanse koopvaardijvloot zijn toegevoegd. Hiervan is 160.000 ton bestemd voor de oceaanvaart. De totale kosten bedragen 13 miljard yen, waarvan Japanse banken de helft moeten opbrengen en de rest uit de z.g. „tegenwaarde-fondsen” door Amerika zal worden voorgeschooten.

Het originele aanbouwprogramma voorzag in nieuwbouw van 320.000 ton (met 250.000 ton voor de oceaanvaart). Het werd beperkt door financiële moeilijkheden.

De hoeveelheid Japanse schepen, waarvoor geen nuttig emplot te vinden was, neemt gestadig af, zulks onder invloed van de situatie in Korea. Terwijl dit aantal op 1 Juli van het vorige jaar nog 211 schepen bedroeg, was het per 1 November 1950 teruggebracht tot slechts 131.

De uitzichten der Japanse scheepsbouw zijn de laatste maanden veel gunstiger geworden. Er zijn uit vele landen verzoeken binnengekomen voor prijsnoteringen van Japanse schepen, die verhoudingsgewijs goedkoop zijn. De stijging van de staalprijsen heeft echter ook haar invloed doen gelden op de prijzen van Japanse schepen en voordelige concurrentie was vlak voor het uitbreken van de Koreaanse oorlog voor Japan niet langer mogelijk. Daarin is thans wederom verandering gekomen. De laagste Europeesche staalprijsen staan gelijk met 41.000 yen per ton. Japans staal noteert nog 30.500 yen per ton.

De meeste aanvragen zijn afkomstig uit Zuid-Amerikaanse landen, doch er zijn er ook bij uit India en Pakistan en uit Denemarken en Noorwegen.

HUIS TE KOOP

De heer J. Linschoten, gepensionneerd hoofdwtk. der K.P.M., moet door omstandigheden op korte termijn zijn vrijstaand huis (met grote boomgaard en mooie tuin) gelegen aan de Stationsstraat 44 te Vloten verkopen.

Gelijk de straat al suggereert, ligt het huis vlak bij het station. Ieder uur is er een treinverbinding met Utrecht (8 min) en Woerden (10 min.) Er gaan ongeveer 20 bussen per dag naar Utrecht.

Zijn er liefhebbers voor dit huis?

De zee in de ethnografie en volkenkunde van Indonesië

Taboes; bezweringen; „Ratu kidul”

Degene, die zich voor de taak ziet gesteld om over de „sea-lore” van de Indonesische archipel te schrijven, stuit daarbij op een eigenaardige moeilijkheid. Literatuur over de zeevaart in deze gewesten is er genoeg. Badings (in 1880) en Shellabaer (in 1902) gaven uitvoerige lijsten van scheepstermen; lijsten, die intussen zeker belangrijke aanvullingen en verbeteringen toelaten. Ferrand heeft in zijn „Relations de voyages” (1913) alle gegevens uit Arabische-, Perzische- en Turkse bronnen over de oude scheepvaart op de Indonesische archipel bijeengebracht en in verschillende opstellen in de „Journal Asiatique” een aan alle mogelijke bronnen ontleende interne handelsgeschiedenis van deze gewesten gegeven.

De geschiedenis van Europa's betrekkingen met de Indonesische archipel vindt men ook door andere schrijvers beschreven. Ook verschillende Indonesische scheepstypen, hun ornamentering, ontwikkelingsgeschiedenis en herkomst hebben in de laatste decennia van verschillende kanten ampele bestudering gevonden.

Tegenover deze rijkdom aan materiaal steekt hetgeen ons over de religieuze beschouwingen en praktijken in verband met de scheepsbouw en de zeevaart in de Indonesische archipel bekend is, wel heel schamel af. Het lijkt daarom beter om een drietal typische verschijnselen in het kort te bespreken, n.l. de z.g. tabu's, de zeebezweringen en de mythologische Vorstin der Zuidzee.

Zoals men ziet, wordt dusdoende van een bespreking van het dodenschip — de „perahoe”, waarmee de zielen der afgestorvenen naar het zieleland werden gebracht (een voorstelling, die ook in de Indonesische archipel vrij algemeen wordt aangetroffen en waarover met name de literatuur omtrent de Dajaks rijke toelichting geeft, terwijl zij ook in de ornamentiek van Benkoelen en de Noordelijke Lampons een rol speelt) — afgezien.

Taboe's

Een bekend verschijnsel in de ethnologie is de vorming van speciale talen binnen de grenzen van een bepaald taalgebied. Ze spruit voort uit verschillende oorzaken. In de eerste plaats is ze een gevolg van economische omstandigheden. Het wordt thans vrijwel algemeen aangenomen, dat het begin van de landbouw aan de vrouw te danken is geweest. Die bezigheid heeft natuurlijk tot het scheppen van allerlei vaktermen geleid, die alleen voor degenen, die daarbij belang hebben, van interesse zijn. Zulk een vakterminologie, die ook op ander gebied waarneembaar is, heeft dikwijls de neiging om

zich tot een bepaalde vaktaal of geheimspraak („jargon”) te ontwikkelen, waarvan het de bedoeling is oningewijden buiten de eigen kring te houden en de voordelen van ambt of werkring te monopoliseren. Als tweede omstandigheid komt daarbij dan nog vaak de bijzondere sociale positie van hen, die zich van zulk een speciale taal bedienen, een positie die door haar geïsoleerdheid binnen de samenleving op de ontwikkeling van deze spraakvorm niet zonder invloed blijft. Als derde en voornaamste factor moet tenslotte de religieuze worden genoemd. Naar de primitieve wijze van beschouwing gaat er van het gesproken woord toverkracht uit. Het behoeft niet eens gearticuleerde taal te zijn, want ook het geroep van dieren is toverkrachtig. Aangezien men deze toverkrachtige woorden niet zomaar te hooi en te gras mocht gebruiken, werden zij „taboe”.

Op zee gelden door de gehele Indonesische archipel dergelijke tabu's, niet alleen ten aanzien van bepaalde handelingen, maar ook van woorden. Zo zijn van de Noordkust van Java, de Straits, de Westkust van Borneo, Atjeh en elders vele voorbeelden van woordenwisselingen bijeen te brengen; dit zijn vormen van een soort omzeiling van taboe-woorden.

De Atjehse zeelui zullen niet van een „berg” spreken uit vrees, dat golven zo hoog als bergen hun scheepjes zullen overspoelen. Ze gebruiken dan maar „hoge grond”. De Maleiers van Malakka duldten aan boord geen aanduiding van de olifant. De Atjehers mogen dit beest alleen bij z'n bijnaam noemen: „po meurah”. Als de visser wil zeggen, dat iets klaar is, gebruikt hij daarvoor niet het gewone Atjehse woord „lheueh”, omdat dit ook „vrij” of „los” betekent en de gevangen vis dus kans op ontsnapping zou krijgen. Hij

gebruikt „leungka”, dat minder gevaarlijk is.... Bij de Papoea's van Noemfoor heeft de vrees voor „taboe's” geleid tot het vormen van een vermomde taal, die ook op zee tot uiting komt, met betrekking tot het noemen van de eilanden of landstreken, die voor de boeg liggen. Zou n.l. een Papoea het ongeluk hebben om de naam van zulk een eiland te noemen, dan volgt volgens hen vrij zeker storm, regen of nevel, die hem koers doet verliezen.

Ook in het Galelarees (de taal van Halmahera) speelt woordverwisseling een grote rol. Wat de zee betreft, heeft zich dit verschijnsel het meest ontwikkeld op de eilanden Sangir en Siaoë. Hetgeen daar „sasahara” wordt genoemd, is een geheime taal, die op zee wordt gebruikt „om de geesten te belletten de plannen der varenden af te luisteren en te verstoren”.

De invloed van dit bijgeloof, dat bij een zeevarend volk van zoveel betekenis is, heeft het uit het tijdperk der Maleis-Polynesische taaleenheid meegebracht gebruik om een aantal woorden uit de dagelijkse taal te bannen, bij de Sangirezen geleid tot het ontstaan van een volledige zeetaal. Daar het „sasahara” voornamelijk op zee wordt gebruikt, zijn het vooral de termen, die op zee voorkomen (zoals benamingen voor delen van een vaartuig, van natuurverschijnselen, van eilanden, strandplaatsen, klippen, kapen, baaien, vissen en vistuig) die zulk een geheime naam hebben.

Het „sasahara” bestaat voor het grootste deel uit omschrijvingen, die de meest karakteristieke eigenschap van de bedoelde zaak aanduiden, althans wat de Sangirezen daarvoor aanzien. Verder zijn het voor een groot deel oude termen, die buiten gebruik zijn geraakt en nog in andere talen gangbaar zijn. Zo zegt men inplaats van „water” „verkoelingsmiddel”, voor „hond” „blaffer” en dergelijke.

Bezweringen

Het spreekt vanzelf, dat in de Indonesische archipel ook allerlei gebruiken voorkomen, die op de scheepsbouw en het te water laten van nieuwe vaartuigen betrekking hebben. Deze onderscheiden zich echter in wezen niet van die bij de aanbouw van nieuwe huizen en houden dus zodanig met de zee geen speciaal verband. Anders is het echter gesteld met de zeebezwinging, zoals die op meerdere plaatsen in deze gewesten tot beveiliging der vissers en voor het welslagen van de vangst wordt gebruikt.

Een bijzondere plaats neemt daarbij

in de bezwering, die door de troeboek-vissers op de Oostkust bij de Brouwerstraat en op het eiland Bengkalis in geval van langdurige schaarste gedurende de vangtijd in zwang is. De „djindjang-radja” (dat is de vrouw, die aan het hoofd staat van de bond van vissers) treedt daarbij als medium op, die de oorzaken bekend maakt, waarom de geesten, welke de visserij beheersen, de vissen tegenhouden. Door alle dorpen aan de Brouwerstraat wordt aan de plechtigheid deelgenomen en duizenden rupiahs worden daaraan dikwijls ten koste gelegd. Het zou ons te ver voeren een volledige beschrijving van het bezwerings-ceremonieel te geven. Het komt er in ieder geval weer op neer, dat de „djindjang-radja” in een voor leken onverstanebare taal met de geesten converseert. Haar woorden worden dan door ingewijden voor de menigte vertaald.

Iets dergelijks bestaat bij de plukkers van eethare vogelnestjes aan de Zuidkust van Java. Daar worden selamats gehouden bij de verschillende grotten, waar de plukkers langs de steile rotsen afdalen. Het is de bedoeling de plukkers voor de dreigende gevaren der zee —die de grotten in de kalkrotsen heeft uitgespoeld— te behoeden.

Njai Lara Kidul

De voornaamste der zeegeesten van de Zuidzee is „Ratu Kidul”, of „Njai Lara (Lore) Kidul”, waarvan iedereen wel eens heeft gehoord. Zij is een hoogst interessante figuur, waarvan wij de oorsprong wegens gebrek aan plaats niet tot in fines-ses kunnen nagaan. Zij is de maagdelijke Vorstin der Zuidzee en tot op de huidige dag is o.a. een kamer in de kraton-toren in Solo voor haar bestemd, waar de vorst haar geregeld zou ontmoeten.

In gelijksoortige vorm vindt men het verhaal van Njai Lara Kidul in Zuid-India, in Burma en in Indo China. Het behoort tot de cyclus van de mythen en sagen, die men in de landen rond de Indische Oceaan vindt. „Ratu Kidul” heerst over de afgestorvenen, wier zielen naar de Zuidzee heten te gaan. Bekende vereringsplaatsen van „Ratu Kidul” vindt men bij Delepih, Tirtjojo, Wonogiri en Surakarta. Door het gehele Tenggergebied in Oost-Java wordt „Njai Lara Kidul” als een goede godin beschouwd en vereerd, van wie het welzijn der mensen en met name het welslagen van de oogst afhankelijk is.

B. S. in „Indische Boek der Ze”

Nederlandse koopvaardij in '50

Met 46 schepen (223.000 ton) uitgebreid

De „Wereldomroep” heeft een overzicht gegeven van de ontwikkeling der Nederlandse koopvaardij in 1950. Daaruit bleek, dat onze handelsvloot werd uitgebreid met 46 schepen, in totaal ruim 223.000 ton metend. Er werden echter 33 schepen van ruim 134.000 ton afgeschreven, zodat we tenslotte maar met 13 schepen vooruit gingen. Er zijn echter nog 30 schepen van ruim 150.000 ton in aanbouw.

Onze vloot is nu iets groter dan voor de oorlog. Er werd een begin gemaakt met het opruimen van verouderde schepen, waarvan er verschillende naar de sloper gingen. De meeste werden echter naar het buitenland verkocht, voornamelijk naar Duitsland, dat verleden jaar heel wat tweedehands tonnage heeft aangekocht.

Het is natuurlijk verheugend, dat daardoor onze vloot gemiddeld steeds jonger wordt, maar helaas worden niet alle afgevoerde oude schepen direct door nieuwe vervangen, zodat wél de kwaliteit verbeterd, maar de omvang van de vloot steeds kleiner wordt.

Maar wie zal het de reders kwalijk nemen, dat zij geen lust hebben om bij de huidige onzekere toestand en condities van de vrachtenmarkt, schepen te laten bouwen tegen fantastische prijzen, zonder dat zij redelijkerwijs kunnen verwachten ooit de bouw prijs te kunnen terugverdienen.

Overneming contracten

Er viel dan ook, vooral tegen het eind van het jaar, waar te nemen, dat verschillende rederijen zo goed als nieuwe schepen hebben gekocht of bouwcontracten hebben overgenomen van schepen, die op korte termijn zullen worden opgeleverd. Uiteraard kan men dan geen eisen meer stellen aangaande het type van het schip. Nu is juist het grote aantal uiteenlopende scheepstypen altijd een van de grootste krachten geweest van onze koopvaardij en men mag de vraag stellen, of deze factor nu geen betekenis meer heeft, dan wel of onze koopvaardijvloot bezig is aan kracht en waarde in te boeten. De tijd zal het moeten leren.

Grotere concurrentie

De concurrentie in de lijnvaart werd verscherpt, doordat naast onze oude rivalen —de Noren— ook de Duitse en de Italiaanse vlag weer worden gezien, terwijl bovendien nieuwe scheepvaartlanden als Turkije, Joegoslavië en Israël proberen een aandeel te krijgen in het wereldscheepvaartverkeer.

Daar het niet altijd mogelijk is met buitenlandse tarieven te concurreren, zal Nederland zijn uiterste best moeten blijven doen om de goede naam van de Nederlandse koopvaardij, wat betreft service, efficiency en betrouwbaarheid hoog te houden.

Wat de scheepsbouw betreft, waren, volgens de laatste cijfers van Lloyds, eind September de Nederlandse werven voor 64% bezet met werk voor het buitenland. Voor Nederlandse rekening zijn hoofdzakelijk kustvaarders in aanbouw. In de laatste drie maanden van 1950 werden nog verschillende orders op grote schepen geplaatst, zodat de naaste toekomst van de scheepsbouw verzekerd schijnt.

Eerste orders '51

De eerste Nederlandse bouwcontracten van dit jaar zijn geplaatst door Ph. van Ommeren N.V. Bij Wilton-Fijenoord werd een 14-mijls tanker van 19.500 ton dw. besteld en bij P. Smit Jr. een tanker van 14.500 ton dw.

Champagne of water?

Toen wijlen president Roosevelt nog vice-minister van marine was, kreeg hij bezoek van enkele dames, die hem het voorstel deden nieuwe schepen voortaan met sodawater, inplaats van met champagne te dopen.

„Inplaats van U te verzetten tegen een doop met champagne”, zo zou de latere Amerikaanse president hebben gezegd „moest U dat eigenlijk aanmoedigen. Dat zou een goede les in matiging zijn”.

„Wat bedoelt U?”, vroeg een van de dames.

„Wel”, aldus F. D. R. „U moet zich wel bedenken, dat het schip, na eenmaal de smaak van wijn te hebben geproefd, zich voor de rest van zijn leven aan water houdt”.

Met dank aan gezagv. Kusters, m.s. Toboali.



OVERZICHT



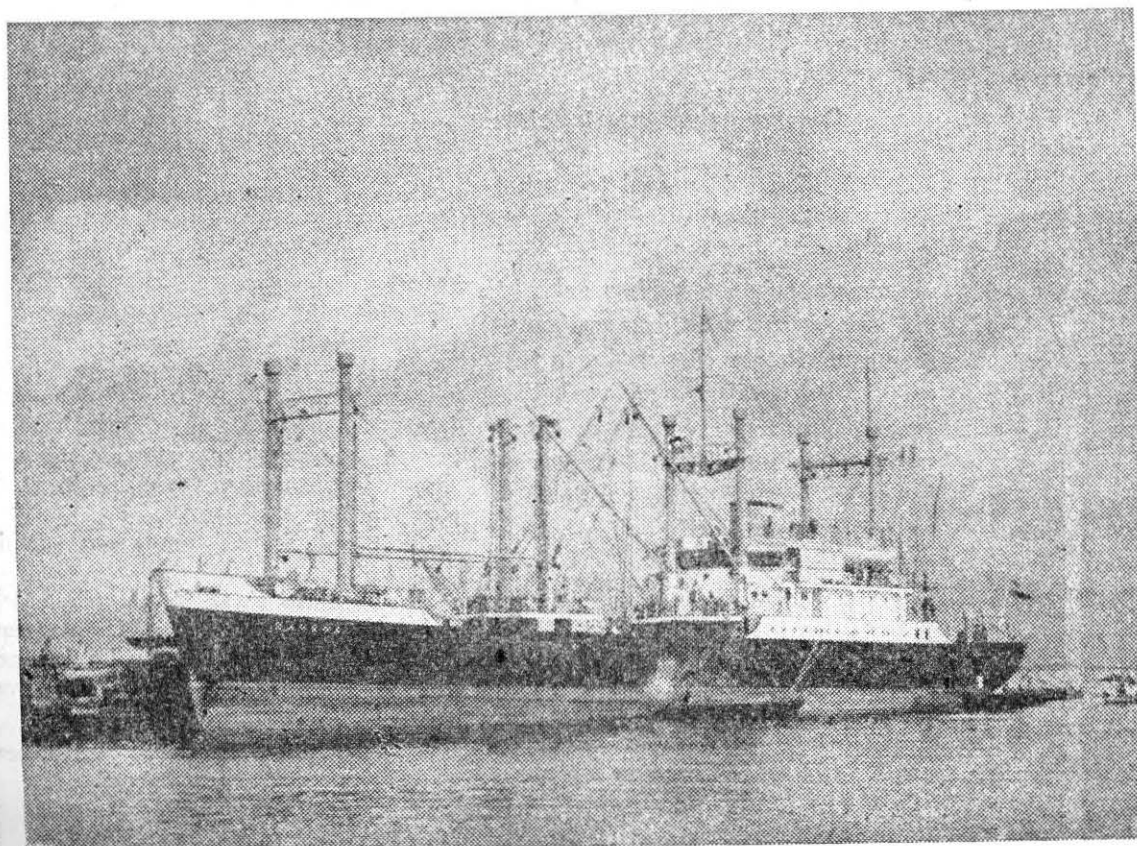
2



BE

1

5



1) Mooi Bali.....
reeltje niet onbeken
gelegen aan de weg
op de typische Bali

2) Op 8 Februar
belje van de afdeling
maatschappij; voor
is de heer De le Ram
hen bij de uitbetal
maakt.

3) Het m.s. „Oph
reparatie-beurt in
der „Operatie Petr
toren van het schi
stookolie als brand
hiervoor omgebouw
met twee sleepbote
vang van een gesla

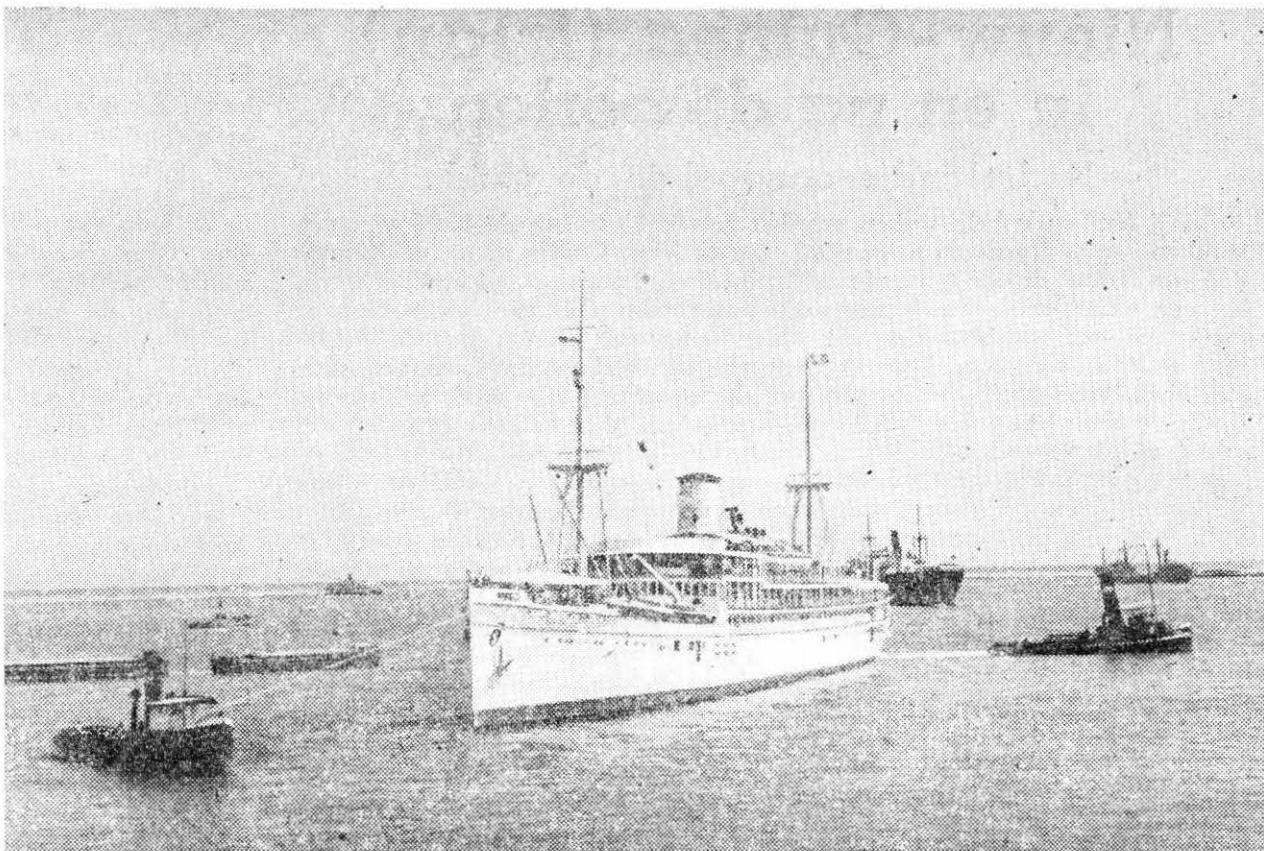
4) In Midden-S
plaatsje Djambi, da
pij o.a. van Singapo
genomen door geza
Nica” en geeft een
dure stadje.

5) De drie sche
thans alle in Indon
„Sanana” in Priok

HT

N

ELD



4

Decorative flourish

Bij de foto's:

vele Bali-verlofgangers is dit tafel-
uitzicht op het meer van Bedugul,
Den Pasar en Buleleng. Men lette
empeltjes, de meru's.

ierde beambte G.F.C. de la Ram-
H.K. zijn 25-jarige jubileum bij de
tsioen- en onderstand-genietenden
een onbekende; hij is het, die voor
verschillende paperassen in orde

maatschappij is tijdens zijn laatste
Mati omgebouwd in het kader
d.w.z. dat onder andere de mo-
aangepast aan het verbruik van
ht schepen der vloot zijn thans
e reparatiebeurt werd de „Ophir”
Kali Mati gesleept voor de aan-
beftocht.

ligt aan de Djambi-rivier het
ld door coasters onzer maatschap-
wordt aangedaan. Deze foto werd
r A. Schakel van het m.s. „Kota
x beeld van het kleine, maar o zo

de gehele Sa-klasse vormen, zijn
wateren aangekomen. Het m.s.
haven.

3



Nieuw-Guinea (Irian) in en na de oorlog

Nederland's aandeel in de strijd

Wij hebben enkele weken geleden getracht om aan de hand van uitspraken van deskundigen na te gaan, of voor Nieuw-Guinea de naam „Papua” dan wel „Irian” diende te worden gebruikt. In het onderstaande artikel wordt het een en ander verhaald over de oorlogsgeschiedenis van Nieuw-Guinea, met name voor wat betreft de nog onder Nederlands bestuur staande Westelijke helft van het eiland. Deze gegevens zijn ontleend aan de November-editie van het „Marineblad”, het orgaan van de vereniging van Marine-officieren. Bedoelde editie was geheel aan Nieuw-Guinea gewijd en bevat een groot aantal bijzonder interessante artikelen, deels van specifiek maritieme-, anderdeels van algemene aard. Tot laatstgenoemde categorie behoort een geschiedenis van Nederlands-Nieuw-Guinea (Irian) in en na de 2e wereldoorlog. Waar omtrent het eiland—in het algemeen gesproken—onder het publiek zeer weinig bekend is, leek het de redactie nuttig aan het artikel het een en ander te ontleenen.

De „Soedoe”

In de tweede helft van 1944 was in een gebouw te Melbourne het Nederlandse Marine Commando. Daar werden plannen gemaakt voor het nieuw op te richten „Scheepvaartkantoor” te Djakarta. Dit Marine Commando had de beschikking over enkele kleine scheepjes van de Ned.-Nieuw-Guinea Petroleum Mij., de N.N.G.P.M., die vlak voor de inval van de Japanners in de Molukken naar Australië waren uitgeweken. Een van deze scheepjes was het m.s. *Soedoe*, dat een dienst onderhield tussen Brisbane en Merauke, met de post Boven-Digoel de enig overgebleven plaatsen, waar de Nederlandse vlag op Nieuw-Guinea gedurende de gehele oorlog bleef waaien.

De bezetting van Merauke en Boven-Digoel bestond uit Australiërs, voor wie levensmiddelen en munitie uit Brisbane regelmatig moesten worden aangevoerd.

Ook op de eerste reis van de *Soedoe* ging een lading levensmiddelen naar Merauke. Daar bleek, dat de „Aussies” juist bezig waren om te vertrekken, daar zij werden afgelost door de manschappen van de „Prinses Irene-Brigade”. De nog aanwezige voorraden der „Aussies” werden overgenomen. Een deel daarvan werd door de *Soedoe* vervolgens overgebracht naar Hollandia, dat intussen al door gen. McArthur was veroverd. De reis ging om de Zuid, via Thursday-Island, Port Moresby en Milne Baai (een baai nauw verbonden met de geschiedenis van onze maatschappij. Red. Uitlaat). Vrijwel in alle plaatsen moest de *Soedoe* kleine reparaties ondergaan, omdat het scheepje totaal „uitgevaren” was.

Hollandia

Het vroeger zo rustige en onbelangrijke Hollandia was totaal ver-

anderd. Het gehele dal, waar vroeger slechts enkele huizen, het kerkje en een bouwvallig postkantoorje stonden, was nu geheel volgebouwd met grote loodsen. Uitgestrekte steigers met electrisch licht waren voor gebruik gereed.

Ook de omgeving van Hollandia had een volkomen verandering ondergaan. Tussen Hollandia en het Sentani-meer waren verschillende „airstrips” aangelegd. Een nieuwe nederzetting, waar o.m. het hoofdkwartier van gen. McArthur was gevestigd en „Kota Baroe” was genoemd, was uit de grond gestampt. Hollandia was, naar men weet, de basis, van waaruit de Japanners zouden worden aangepakt in de Philippijnen. Ook de Schouten-eilanden, verder om de West, waren reeds in geallieerde handen.

Biak

In het woeste binnenland van Biak, het grootste eiland van de Schoutengroep, bevonden zich naar schatting nog 2.000 Japanners, die door de snelle opmars van de Amerikanen waren afgesloten. Een van de eerste opdrachten van de *Soedoe* was, om (van Hollandia uit) levensmiddelen te brengen naar Bosnik, de vroegere hoofdplaats van Biak. De Schouten-eilanden leveren zelf practisch niets op, zodat de *Soedoe* met gejuich werd ontvangen, aangezien de voedseltoestand zeer precair was geworden.

De bevolking van de Schouten-eilanden is bijzonder flink. Voor de oorlog was zij al overal op Nieuw-Guinea werkzaam op ondernemingen. Toen de Japanners kwamen, heeft zij zich met pijl en boog tegen de indringers verzet. Er vielen onder de bevolking vele doden. De overlevenden vluchtten het bergland in.

Te Bosnik bevond zich toen alweer een controleur van het Binnenlandse Bestuur. Deze voorzag de flinkste kerels der plaatselijke bevolking van buitgemaakte Japanse geweren en liet hen op de Japanners los, die iedere nacht in hun kampen werden beslopen. In de loop van enkele maanden doodden deze Schouten-eilanders op die manier ongeveer 1.500 Japanners. Later legden de Amerikanen ten Westen van Bosnik aan de Sorido-Lagune drie enorme „airstrips” met brede autowegen er heen aan. Schepen tot 10 á 12.000 ton kunnen in de lagune, die door een kusttrif van de zee is afgesloten, veilig aan steigers meren. Op Biak kwam later een vliegschool. Thans is daar nog een groot vliegveld voor het inter-Pacific verkeer.

Behalve de *Soedoe* waren er in Hollandia nog enkele kleine marineschepen gestationneerd. Deze —oorspronkelijke— mijnenvegers patrouilleerden op de Noordkust van Nieuw-Guinea en de omgeving van de Geelvink-Baai, waar nog overal Japanners zaten.

Noemfoor

In de buurt van het eiland Noemfoor opereerden eveneens nog drie Japanse motorboten. Daar deze boten minstens 10 mijlen liepen en waren uitgerust met 40 m.m. geschut, was de *Soedoe* met haar 6 mijl en inferieure bewapening geen partij voor deze Japanners, zodat er steeds een goede uitkijk moest worden gehouden. De *Soedoe* leek bovendien veel op de Japanse boten en werd daarvoor door de Amerikanen nogal eens aangezien. Door schreeuwen kon nog op het nippertje worden voorkomen, dat de *Soedoe* in de grond werd geboord....

Later bezetten de Amerikanen het Noordelijke deel van Noemfoor en gingen luchtaanvallen ondernemen op Manokwari.

Hierop volgde een van de meest dramatische tochten, die het (9e) Japanse leger moest ondernemen. Het vluchtte overland door het zeer zware, onherbergzame binnenland van de Vogelkop naar Sorong, een afstand van 300 k.m. hemelsbreed. Juiste gegevens over de Japanse verliezen zijn niet bekend, maar zij zijn ontzettend geweest.

Toen gen. McArthur besloot om Morotai te bezetten, als basis voor de actie tegen Leyte (Philippijnen), werden te Hollandia niet minder dan 1.373 flinke schepen bijeengebracht en gereedgemaakt.

Slot: zie pag. 12.

◇ Bij het op 11, 12 en 16 Januari j.l. gehouden overgangsexamen voor bevordering van het 1e- naar het 2e- en van het 2e- naar het 3e studiejaar voor de cursus voor ziekenverpleging in het ziekenhuis Petamburan te Djakarta, zijn de volgende leerlingen geslaagd:

Naar het 3e studiejaar: Margani, Andawidjaja, Suhandana, Achmad, Suheran, Tabrani, Sukadi, Namin Baiin, Sudarma, Sajuti, Asnan, Achmad Memed, Madsufi, Hasan Basri, Djohana, Suwarmah en Roboch:

Twee leerlingen zijn niet bevorderd.

Naar het 2e studiejaar: Saurin, D. Jachja, St. Rikin, Husin Ganda, Abdullah Landa, P. Simandjuntak, Habibur Rachman, Moh. Djafar, Edy Suty, Rubin, Prapto Susilo en Tarif.

Onze gelukwensen aan de geslaagden!

◇ In verband met het Chineesche Nieuwjaar waren de Chinese leden van het personeel Maandagmiddag 5 Februari en Dinsdag 6 Februari j.l. vrij.

◇ Op 2 Februari j.l. arriveerde te Tandjung Priok uit Nederland het m.s. *Willem Ruys*, met aan boord de volgende K.P.M.-ers: gezagvoerder C. D. Caalen, en empl. H.H. Franken en gezin. De adjunct-chef J. W. Brand en zijn gezin debarkeerden te Singapore. In het kader der gezinshereniging reisden aan boord van het m.s. *Willem Ruys* mevr. E. W. Weyhenke-Versteeg met een kind (gezin empl. R. Weyhenke), mevr. K.C. Haack-Jumelet met twee kinderen (gezin empl. L.H. Haack), mevr. M.C.J. ter Weer-Verheul (echtgenote empl. A.C. ter Weer) en mevr. L.B. Hendriks-Schornack v.d. Waag met een kind (gezin 2e wtk. D. Hendriks).

◇ De Djawatan Pelajaran maakte bekend, dat het eerstvolgende examen ter verkrijging van het voorlopige diploma als scheepswerktuigkundige, het diploma als assistent-scheepswerktuigkundige, het di-

ploma A, B, of C, zal worden afgenomen in het examenlokaal van de Djawatan Pelajaran te Djakarta op Woensdag 21 Maart a.s. en de volgende dagen.

Het schriftelijke gedeelte heeft plaats in de voormiddag uren van 08.00 tot 12.00 uur, het daarop volgende schriftelijke examen in voormiddag- en namiddag uren, resp. van 08.00 tot 10.00 en van 17.00 tot 19.00 uur.

Zij, die bedoeld examen wensen af te leggen, zullen vóór en uiterlijk op 1 Maart 1951 schriftelijk of mondeling van hun voornemen kennis moeten geven aan de secretaris van Examencommissie, Gunung Sahari 87, Djakarta, met duidelijke opgave van naam, adres en voor welk diploma het examen afgelegd zal moeten worden.

◇ Met het m.s. *Willem Ruys*, dat op 9 Februari j.l. uit Tandjong Priok naar Nederland is vertrokken, reisden de gezagvoerders E. H. Meyer (Pens.) en J. J. van Rossum (V.P.); de hoofdwtkn. J. F. Hasz met echtgenote en twee kinderen (E.V.), J.E.G.A. van der Schaaf (G.S.V.) en G. Remijn (V.P.); de adjunct-chefs J. Rietberg met echtgenote en een kind (E.V.), D.J. Pronk van Hoogeveen met echtgenote en twee kinderen (E.V.) en J.A. Dikker (E.V./Pensioen); de hoofd-employés C.J. Vermaire met echtgenote en twee kinderen (E.V.), W.A.J. Noordhoek-Hegt (E.V.), S.W. Oostliense met echtgenote en twee kinderen (E.V.); de employés J.A. Helfrich met echtgenote en kind (E.V.) en J. G. Wierda met echtgenote en drie kinderen (ontslag); de 1e stm. F. Verburg met echtgenote en drie kinderen (E.V.) 2e stm. A.N. Kloots (E.V.) en de 2e wtk. A.F.G. Smeets met echtgenote en twee kinderen (E.V.) Te Belawan em-

barkeerde op deze *Willem Ruys* met bestemming Nederland, empl. L.A. Hissink (ontslag).

◇ Uit Nederland werd bericht ontvangen, dat op 26 Januari te Amsterdam is overleden de heer Ludwig V.E. Benecke, in leven oud-gezagvoerder onzer maatschappij. Wijlen de heer Benecke bereikte de leeftijd van 56 jaar.

◇ Hoofdwtk. W.F.O. Korinth arriveerde op 30 Januari j.l. met de Constellation te Singapore na in Nederland zijn gezinsscheidingsverlof te hebben doorgebracht. De daaropvolgende dag werd de heer Korinth op het m.s. *Van Riebeeck* geplaatst.

◇ Op 1 Februari j.l. werd hier te lande aangenomen 5e wtk. G.W. Leeftang.

◇ De 11. wtk. Tj. v. d. Schaaf, die op 4 September j.l. in dienst was getreden als 5e wtk., werd op 1 Januari j.l. alsnog bevorderd tot 4e wtk.

◇ Met de Constellation van 27 Januari j.l. vertrok naar Nederland met gezinsscheidingsverlof 2e stm. A.A. Dekker.

◇ Het derde schip der Sa-klasse van onze maatschappij, het m.s. *Sambas*, is thans ook in Indonesie aangekomen. Het schip was onder commando van gezagvoerder L. Kranenburg zijn maidenreis op 21 December j.l. te Rotterdam aangevangen en arriveerde op 10 Februari j.l. te Tandjung Priok. De nautische staf van het schip bestond uit 1e stm. A.J.J. de Feyter (ex-GSV); 2e stm. E. Dijkstra (ex-GSV); 2e stm. J. Grin, de nieuw-aangenomen 4e stm. B. Ch. Breedland en de nieuw-aangenomen, van de opleiding afkomstige 4e stm. L. v.d. Molen. De volgende technici bevonden zich aan boord: Hoofdwtk. J.P. Kuipers (ex-GSV); 2e

wtk. T.J.W.H. Kayzer (ex-EV); 3e wtk. D. v. Haarlem (ex-EV); de nieuw-aangenomen 5e wtk. L. Salomons; de van de opleiding afkomstige 5e wtk. G. Hazenbos en de nieuw-aangenomen 11. wtk. S. Nauta. De reis werd tevens meegemaakt door de opzichter van de Technische Dienst van het Amsterdamkantoor, de heer A. Roskam.

◇ Met het s.s. *Nieuw Holland*, dat op 13 Februari j.l. uit Tandjung Priok naar Australië vertrok, reisden mevr. S. Hart en drie kinderen, (gezin van adjunct-chef H. Ch. Hart) en mevr. D. E. Woudstra met 2 kinderen (gezin 1e stm. F. J. Woudstra). Te Singapore embarkeerde mevr. D. M. Stokker met twee kinderen (gezin gezagv. J. B. Stokker).

◇ Van Singapore uit is met het lijnvliegtuig van 5 Februari j.l. naar Nederland vertrokken met gezinsscheidingsverlof 1e stm. W. Vader Mzn.

◇ Gezagvoerder C. de Graaf arriveerde op 6 Februari j.l. met het vliegtuig uit Australië, waar hij zijn gezinsscheidingsverlof heeft doorgebracht.

◇ Met het lijnvliegtuig van 6 Februari zijn de 1e stl. P. J. Balder en W. A. Giel met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken, benevens den employe E. M. Roumemper.

◇ Met het s.s. *Johan van Oldenbarnevelt* vertrokken op 10 Februari j.l. uit Tandjong Priok naar Nederland mevr. A.J. van Dijken-Otterlo met twee kinderen (gezin 1e stm. P.H. van Dijken) en mevr. C.J. Zijlstra-Philipsen en twee kinderen (gezin empl. baas-A E.A. Zijlstra).



In het orgaan van de C.K.O. lazen wij, dat de 1e Stuurman onzer maatschappij L. Ch. Doornik, is overleden.

N.I.S.M. WERD K.P.M.

De maidentrip van de Reynst

Met „tijdelijk ontslag” naar Nederland gezonden om te herstellen van de naweeën van een malariaanval —die men in de negentiger jaren niet zo gemakkelijk onder de knie kreeg als thans— was 1e stuurman De Roever —wiens verhalen, ontleend aan de jaargang 1934 van „Ons Zeewezen”, wij in vorige nummers zijn begonnen— na tien maanden volledig hersteld. Het voornaamste geneesmiddel in die dagen wasrode wijn. In Mei 1890 behaalde de heer De Roever zijn diploma „1e stuurman Groote Stoomvaart”, waarmee hij over de gehele wereld als gezagvoerder zou kunnen varen.

In December van dat jaar hield de „Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij” op te bestaan en kwam de tegenwoordige Koninklijke Paketvaart Maatschappij in haar plaats. De banden met de N.I.S.M. waren door het „tijdelijke ontslag” natuurlijk bijzonder los geworden, want de heer De Roever kreeg vanwege dit ontslag geen verlofsalaris, hoewel hij formeel wel met verlof was, voor herstel van gezondheid. Alvorens zich aan een andere maatschappij te verbinden verzocht de heer De Roever definitief ontslag van de N.I.S.M. Dit werd hem in Juli 1890 verleend „op verzoek en wegens liquidatie der maatschappij eervol”.

Bij de K.P.M.

Daarna meldde de heer De Roever zich onmiddellijk bij de K.P.M. aan en kreeg als 1e stuurman een contract voor drie jaren. Hij kon dadelijk in dienst komen, als 1e stuurman aan boord van het s.s. *Reynst*. De Roever kwam aan boord, toen het schip op de werf van de „Koninklijke Fabriek” in afbouw was. Het moest alleen nog een dokbeurt hebben en de kompassen moesten worden gesteld. Daarna werd het schip aan de Handelskade te Amsterdam gemeerd. Het vertrok op 12 Augustus 1890 naar zijn bestemming in het Verre Oosten. Tevoren had voor Texel nog een proefvaart plaats. Kapitein werd de heer Van Lindert Tol, vroeger ook van de N.I.S.M. Maximumvaart bleek te zijn 11.8 mijl, bij 86 omwentelingen van de schroef. Het schip werd geladen. In Djeddah zouden op de maidentrip pelgrims aan boord komen. Vandaar, dat er een geneesheer mee ging. Het begin-gage van 1e stuurman De Roever was fl. 110,—, later verhoogd tot fl. 150,—. Kort na vertrek Amsterdam bleken een paar ketels te lekken, terwijl ook de voedingspompen onvoldoende functioneerden. In Southampton werd het euvel hersteld. Op 8 September kwamen te Djeddah 160 pelgrims aan boord. In Aden en Colombo werden kolen en water in-

genomen. Op 30 September liep de *Reynst* Tandjong Priok binnen. Op 9 October maakte het schip zijn eerste kustreis, via Tegal en Semarang naar Soerabaia.

Naar Kutei

De *Reynst* was door de Nederlandse Handel Maatschappij gecharterd om suiker-bibit uit Kutei te halen. Het schip werd daar des avonds geheel electrisch verlicht en ter bezichtiging gesteld, omdat het het eerste stoomschip met kunstlicht was, dat ooit Kutei had aangedaan. Iedereen was vol bewondering. De Inheemse bevolking vertrouwde al dit licht echter niet en bleef op respectable afstand om de *Reynst* heen varen. Ook nam het schip op de thuisreis de eerste 40 ton kolen uit Borneo mee.

Dienst overgenomen

De inmiddels opgerichte K.P.M. had overigens —het was October 1890— de archipeldiensten van de N.I.S.M. nog niet overgenomen. Na aankomst te Priok had men nog twee maanden tijd om het schip in- en uitwendig op te kalefateren. De baai van Batavia vulde zich geleidelijk met de nieuwe schepen van de nieuwe maatschappij. De *Reynst* werd bestemd voor de Kl. Sunda-lijn van Makassar uit en zou in Januari deze dienst overnemen. Zo is het echter niet gelopen.

Op 29 December verscheen de *Reynst* ter rede van Makassar. Ook daar werd op Oudejaarsavond het schip geheel verlicht en ter bezichtiging opengesteld, plus een receptie aan boord. Op 2 Januari werd de eerste K.P.M.-afvaart gegeven naar Bima, Nangamessi, Eendeh, Savoe, Rotti, Timor-Koepang, Laran-toeka, Maoemeri en Bima, terug naar Makassar. Op 17 Januari werd daar afvaart gegeven naar Bonthain, Boelocomba, de Saleier-archipel, Balanipa, Palima, Paloppo, Boeton, Kendari v.v.

Op 21 Januari strandde de *Reynst* op een onbekend rif in de Golf van Boni en was niet meer te redden. Hierover in het laatste artikel van de heer De Roever.

(Slot volgt).

Duitse zeescheepsbouw op volle toeren

In de Westduitse Bondsrepubliek zijn tegenwoordig 29 werven voor zee-schepen met circa 45.000 man personeel. Verscheidene van de oude grote werven zijn ontmanteld. Werven voor de binnenscheepvaart zijn er ongeveer 200, met ongeveer 8000 man personeel. Tot deze laatste werven worden echter vele kleine scheepstimmerwerven met het karakter van een ambachtsbedrijf gerekend.

De werven voor zeeschepen zullen dit jaar wel ongeveer op volle capaciteit werken, omdat het in de laatste tijd weer mogelijk is om schepen voor het buitenland te bouwen. Voor buitenlandse rekening zijn tegenwoordig bestellingen voor circa 150.000 BRT gedaan. Men rekent in Duitsland met verdere exportbestellingen. Wat prestaties en inrichting betreft zijn de Westduitse werven voor zeeschepen volkomen voor haar taak berekend.

Er werden afgeleverd: in 1949 17.200 BRT (overwegend visserijstoomboten), in 1950 130.000 BRT. Hierbij gaat het om een begin nadat door de bezetters toestemming was verleend om schepen voor Duitse rekening te bouwen. Voor 1951 valt met een wezenlijke stijging der leveranties tot ongeveer 300.000 BRT als zeker te rekenen.

Ned. opdrachten

De Koninklijke Rotterdamse Lloyd en de Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij hebben ieder aan de „Howaldts Werke A.G.” te Hamburg opdracht gegeven tot de bouw van een motorvrachtschip. Die voor de Lloyd zal een draagvermogen hebben van 10.500 ton, het schip voor de V.N.S. 13.500 ton.

Beide schepen moeten in de zomer van 1952 worden opgeleverd.

Nederlandse werkzaamheid in Indonesië (Slot)

Het zou — na de critiek, die ik heb geleverd op het artikel van de financiële medewerker van de „Alg. Handelsblad” — niet correct van mij zijn, indien ik daarnaast niet tot slot van mijn betoog mijn persoonlijke visie op de Nederlandse werkzaamheid hier te lande zou geven. Doch, alvorens dit te doen, moet ik toch nog eerst enkele uitspraken en gedachten uit dat artikel corrigeren, die ik in mijn beide vorige inzendingen ben voorbijgelopen. In de eerste plaats neem ik daartoe het gedeelte van kolom 1, luidende: „De Indonesische samenleving zal het in geen jaren zonder Westerse steun kunnen stellen, en de Nederlanders zijn de enigen, die deze steun zullen kunnen verlenen, omdat zij het land, het klimaat en de bevolking kennen”.

Hoewel ik geneigd ben de eerste helft van deze volzin — zij het echter met gegronde schroom! — als acceptabel te laten rusten, kan ik dat in geen geval doen met de andere helft. Laten de Nederlanders toch vooral niet denken, dat zij de enigen zijn, die de nodige Westerse steun zouden kunnen verlenen, want niets is minder waar! Nog afgezien van de vraag, om welke „steun” het hier in feite gaat, moet met nadruk worden gewezen op het misleidende van zulk een uitspraak. Immers: met een „tropen-ervaring” van eveneens 350 jaren staan daar de Engelsen gereed om met hun alzijdig-ontwikkelde en enorme industrieële potentie deze gewesten te bedienen van al het mechanische materiaal, dat de in-opkomst zijnde Indonesische industrie nodig heeft. Ook de Duitse, Belgische, Franse, Zweedse, Amerikaanse- en Japanse leveranciers van machines, werktuigen, gereedschappen en materialen, van complete fabrieken of fabrieksinstallaties, hebben nu reeds orders ontvangen om hier industrie-centra te helpen opbouwen door de levering van het benodigde materiaal.

Nederland zelf zal uit de eigen fabrieken zeer zeker een gedeelte van dit materiaal kunnen leveren, terwijl eveneens een gedeelte via de Nederlandse handelshuizen zal lopen, maar daarnaast beweegt zich nu reeds een stroom van orders en aanvragen rechtstreeks naar diverse andere landen, geheel buiten Nederland om. Teneinde nu deze stroom tot het allerlaagste minimum te beperken, zou men van Nederlandse zijde het volgende kunnen overwegen:

a. Zoals ik al in mijn tweede artikel al zeide: door hier te lande eerst contact te leggen met Indonesische- en Chinese importeurs en ondernemers, om daarna deze contacten om te zetten in vaste vertegenwoordigingen en (of) agentschappen in Nederland.

De veeljarige op ervaring gebaseerde kennis van de behoeften van de bevolking, in verband met klimaat, volksaard, landstreek en levenswijze, zullen bij de aanschaffing van materialen inderdaad van grote betekenis zijn, en wanneer men dan in Nederland nog een stapje verder gaat en deze kennis ook nog toont in het gebruik van de „bahasa Indonesia” in de correspondentie, dan zal dat wederom een stapje vóór op buitenlandse concurrenten zijn. (Cursussen!)

b. Nederlandse ondernemers (fabrikanten) zouden er m.i. goed aan doen ten spoedigste te gaan overwegen hun fabrieken geheel of gedeeltelijk, zo mogelijk in de vorm van een filiaal, naar Indonesië over te brengen. Dit zou echter alleen kunnen, indien de hier te

vestigen fabriek voor meer dan 50% Indonesisch bezit wordt. Vooral die Nederlandse fabrikanten, die hun grondstoffen grotendeels uit Indonesië betrekken, zullen deze sprong niet al te lang meer kunnen uitstellen. Dit bedoelde ik, toen ik sprak over „het verzetten der bakens”.

c. De Kamer van Koophandel in Nederland zal ten spoedigste een afzonderlijke afdeling in het leven moeten roepen, die toezicht zal houden op alle leveranties aan Indonesische instanties, omdat één malafide levering de gehele handel op deze gewesten kan verlammen, aangezien de Indonesische- en Chinese importeurs onderling een levendig contact onderhouden. Ook de regerings-instanties nemen de strengste maatregelen, indien zich ook maar één malafide levering voordoet. Het kan niet nadrukkelijk genoeg worden gezegd, dat de Nederlandse producenten en fabrikanten in de toekomst alleen op blijvend-goede relaties met Aziatische importeurs kunnen rekenen, als zij voortgaan met de levering van het allerbeste product tegen de laagst mogelijke prijs. (Staats-controle!)

De Nederlandse industrie, die zich tijdens het koloniale bewind volkomen had ingesteld op levering van afgewerkte goederen, dient er van overtuigd te zijn, dat de industrieële mogelijkheden van Indonesië ongelimiteerd zijn. Op een voor-oorlogse vraag waarom er feitelijk geen vliegtuig-industrie in Indonesië bestond, bleef men het antwoord schuldig. En wie dan bedenkt, dat het streven der Indonesische economie uitsluitend is gericht op een zo-snel-mogelijke self-supporting op alle gebied, zal tevens beseffen, dat die Westerse (c.q. Nederlandse) steun hier als een voorlopig nog noodzakelijk kwaad en een in feite ongewenste last wordt aan gevoeld.

Indonesische vertegenwoordigers van regerings- en particuliere instanties zwermen uit over de hele wereld om relaties aan te knopen en het zal heel wat moeite kosten om het Nederlandse bedrijfsleven te overtuigen van de noodzakelijkheid om hier te lande op korte termijn op het gebied van scheepvaart en industrie te gaan doen, wat het in het koloniale tijdperk onafstellig heeft nagelaten.

In dit verband moet men dan ook die „afschrijvings”-kwestie zien. De regering hier is er n.l. van overtuigd, dat er maar één manier is om de nieuwbouw te stimuleren, n.l. door alle initiatiefnemers in de gelegenheid te stellen een bedrijf op te bouwen met het kleinste-mogelijke kapitaal. Door de deviezen-certificaten á 200% komen de materialen, die voor elke nieuwbouw nodig zijn, toch al op een zeer hoog prijs-niveau, zodat er voor het bouwen van een eenvoudig fabriekje al een enorm kapitaal nodig is. Daar de „fiscus” derhalve uit die certificaten voor aanschaffing van het materiaal al ruimschoots haar aandeel heeft ontvangen nog vóórdat er één patjol in de grond is geslagen, komt het vrijlaten der afschrijvingen neer op het terughouden van de ene hand, omdat de andere al heeft ontvangen. Een absoluut nulpunt is er natuurlijk nooit, omdat er in een groeiende zaak altijd het nodige valt af te schrijven. Deze gunstige afschrijvings-clausule zal dan ook niet langer duren dan de certificaten-affaire, maar aangezien dit een enorme bron van inkomsten is, die hoogstens voor bepaalde groepen enige moderatie

zal ondergaan, zal ook de afschrijvings-clausule voor de nieuwbouw nog wel geruime tijd van kracht blijven. En dit betekent dus ook een schone kans voor Nederlandse ondernemers, die het op manier b zouden willen aanpakken (zie boven).

Daar het uit-de-markt-jagen van speculatie en het uitlokken van liquidaties volgens de schrijver gekoppeld zitten aan die mogelijke internationale controle, welke ik in mijn vorige betoog besprak, kan ik deze zaken verder onbesproken laten. Alleen moet ik er op wijzen, dat de schrijver zich door het naar voren brengen van deze controle-kwestie plaatst buiten de groep van „mensen, die Indonesië kennen uit het koloniale tijdperk, maar die niettemin hebben geleerd, dat men voor de beoordeling van de na-oorlogse ontwikkeling niet mag uitgaan van de toestand en de verhoudingen in dat vroegere tijdperk”, omdat hij dit daar juist wel doet.

Dat het op-gang-komen van de bewapening hier te lande ook de werkelijke grotere behoefte zal doen gevoelen, spreekt vanzelf, althans voor een zeer bepaalde reeks van artikelen. Maar wat dit in feite heeft uit te staan met de Nederlandse werkzaamheid in Indonesië is niet duidelijk. Wanneer de schrijver daarmee bedoelt, dat de Nederlandse werkers in Nederland van dit feit misschien ook nog enig profijt zullen kunnen hebben, dan ben ik het in dat opzicht met hem eens. Ik denk nu o.a. aan de Nederlandse schoen- en leder-industrie, de zeilmakerijen en de levering van kleine oorlogsvaartuigen.

Maar met de Nederlandse werkzaamheid in Indonesië heeft deze bewapenings-kwestie niets te maken.

In het slot van het artikel, zegt de schrijver, dat de Nederlandse producenten, die immers geen reden tot klagen hadden, toch wel in sterke mate de noodzaak gevoelen van een belangrijke vergroting van de arbeidsproductiviteit, ter handhaving van het bestaande levenspeil. Nu behoeft buik- of kiespijn inderdaad nog niet zó hevig te zijn, dat men het uitkermt van de pijn, maar 't zijn anders geen kwalen, waarbij men een vrolijk gezicht trekt. En als men zulke afwijkingen van het normale in sterke mate gaat gevoelen, dan wordt het toch wel tijd, om daar eens mee naar een dokter te hollen.

Het is n.m.m. de hoge waarde van dit artikel in 't Alg. Handelsblad, dat het mij de mogelijkheid heeft gegeven de mensen hier zowel als ginds te waarschuwen voor oppervlaktigheid in deze belangrijke materie. Over het eigenlijke onderwerp: „Nederlandse werkzaamheid in Indonesië” zouden boekdelen te schrijven zijn en het is vast niet uitgesloten, dat ik daar in volgende artikelen op terugkom.

G. J. Scheepmaker.

Naschrift der redactie:

De redactie neemt de gelegenheid te baat om de heer Scheepmaker te danken voor zijn interessante serie opmerkingen, die zij zoveel mogelijk onbekort heeft gelaten en derhalve over drie achtereenvolgende „Uitlaten” heeft moeten uitspreiden. Ook indien men de inzichten van de schrijver niet op elk punt kan delen, leverden zij voldoende stof tot overdenking. De redactie hoopt over het onderwerp der wezenlijke „Nederlandse werkzaamheid in Indonesië” van de hand van de hr. Sch. spoedig enkele artikelen te mogen ontvangen, al zal zij uiteraard niet in staat zijn de toegezegde „boekdelen” af te drukken.

Japanse wrakken gelicht

Deskundigen uit Tokyo in Indonesië aangekomen

Voor het eerst na de 2e Wereldoorlog zijn enkele Japanners in Indonesië aangekomen, zo lezen wij in de „Antara”-berichtgeving. Zij zijn deskundigen van de „Nihon Kohatsu Kabushiki Kaisha”, de „Nippon Salvage Co”, de „Kawasaki Dockyard Co.” en de „Kawasaki Steel Corporation”, onder leiding van Masao Sakai, president van eerstgenoemde maatschappij. Zij komen een onderzoek instellen naar de gedurende oorlog en bezetting op verschillende plaatsen in de Indonesische havens en wateren gezonken Japanse schepen en zullen aan de Indonesische regering een prijsopgave doen voor het lichten van bedoelde vaartuigen. De Indonesische regering is bij de soevereiniteitsoverdracht eigenaresse van deze Japanse wrakken geworden.

De Japanse deskundigen, die na het onderzoek in onderhandeling met de Indonesische regering zullen treden, zijn vergezeld van een Britse advocaat. De besprekingen over het eventueel lichten van de Japanse wrakken in de Indonesische wateren zijn reeds in Tokyo aangevangen, waar zich —naar men weet— een Indonesische missie bevindt onder leiding van mr. Sudjono. Wanneer over de prijs eenmaal overeenstemming wordt bereikt —in grote lijnen is dit, volgens „Antara”, reeds het geval— zullen nog meerdere deskundigen uit Japan naar Indonesië komen. Het vooronderzoek naar het aantal wrakken en haar ligging, zal —volgens Masao Sakai— ongeveer een maand in beslag nemen en zich o.m. uitstrekken over de havens Soerabaja, Tjilatjap, Belawan en Makassar. Het ligt in de bedoeling om eerst de wrakken te lichten, die in de havenbasins zijn gezonken en daarna de schepen, die buitengaats liggen. Veel zal natuurlijk afhangen van de vraag, in welke conditie de wrakken zich bevinden en of het nog de moeite zal lonen om ze te lichten. Het is niet in het „Antara”-bericht vermeld, wat de Indonesische regering voornemens is met de te lichten ex-Japanse schepen te doen. De aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de „Kawasaki Steel Corporation” suggereert, dat de regering de wrakken voor oud roest zal verkopen.



„Wanneer ga jij met gezinsscheidingsverlof?”

Stijgend tekort aan tonnage

Scheepvaart-autoriteiten waar schuwen, dat de Koreaanse oorlog en de herbewapening in grote mate beslag zullen leggen op de wereldkoopvaardijvloot en dat het tekort aan scheepsruimte waarschijnlijk nog nijpender zal worden.

Het na-oorlogse gebrek aan „tramp”-vrachtschepen wordt vooral genoemd als oorzaak van het tekort, dat aan de dag treedt. Ofschoon de koopvaardijvloot van de wereld weer de vooroorlogse tonnenmaat heeft, ligt veel nieuwe tonnage uitsluitend in tankers. Van de 1 miljoen ton aan scheepsruimte, die in de eerste negen maanden van 1950 bij Britse werven werd besteld, was de helft voor tankschepen. In totaal is de tankertonnage thans omstreeks 10 miljoen ton, dat is een derde meer dan voor de oorlog. De tonnage van de vrachtschepen is echter kleiner.

Andere factoren die tot het tekort bijdroegen, zijn de plotselinge vraag naar scheepsruimte voor de import van kolen naar Engeland en die van graan naar India en de langzame handeling van de schepen in sommige havens, met name in die van Australië en Nieuw-Zeeland, de hoge kosten voor de scheepsbouw en de moeilijkheden om materialen te krijgen, ten slotte de massa-aankopen door de regeringen.

De Britse scheepsbouw heeft een na-oorlogs hoogtepunt bereikt. Voor Noorwegen bouwden Britse werven een miljoen ton sinds het einde van de oorlog, Argentinië bestelde in die vijf jaren 183.000 ton, Frankrijk en Portugal respectievelijk 176.000 en 159.000 ton. Tot de andere klanten behoorden de V.S., Zweden, Denemarken, Nederland en Brazilië. In 1950 was de productie van de Britse werven naar schatting 1.400.000 ton.

Naar waarde

Een jongeman, die pas van de universiteit was gekomen, had een baan gekregen in een bedrijf, waar vele oude „rotten” werkten.

„Wat het salaris betreft”, zei hij tot de chef P.Z. „Ik veronderstel, dat U mij zult betalen, wat ik waard ben”.

„Meer dan dat, meneer”, zei de chef. „We zullen U een klein salarisje geven”.

Politiken.

KOPENHAGEN.

Aanbod

Enige tijd geleden zijn er onderhandelingen gevoerd tussen de Indonesische regering en de „Isthmian Steamship Co” over de verkoop aan Indonesië van vier 9000-tons schepen van 30 jaar oud. Men verwachtte, dat Indonesië deze schepen zou inbrengen in een toekomstige staatsrederij onder technische leiding van de „Isthmian”.

De zaak is niet doorgegaan en nu zijn de schepen verkocht aan „Isbrandtsen”. Enkele dagen later bood „Isbrandtsen” de Indonesische regering aan, om alle door Indonesië in Amerika gekochte goederen naar Indonesië te vervoeren tegen een vrachtprijs, die 10% onder de conference-tarieven ligt, die de andere rederijen in rekening moeten brengen.

Uit: Radio-Scheepsjournaal

Slot: Nieuw-Guinea in en na de oorlog

Voor de bewoners van Hollandia en omstreken, die voor de oorlog eenmaal per maand de lijnboot van de K.P.M. en zo nu en dan eens een schip van de voormalige Gouvernementsmarine zagen, was dit een schouwspel om nimmer te vergeten.

Manokwari

Manokwari, de vroegere hoofdplaats van Nieuw-Guinea, werd nooit door de geallieerden bezet. Meer naar het Westen, in de buurt van Kaap de Goede Hoop, bij Sansapor, was wel een tijdelijke basis van de geallieerden. Ook na het vertrek van de Amerikanen, toen het bestuur over Nieuw-Guinea weer door de Nederlanders werd overgenomen, bleef Hollandia de voorlopige hoofdplaats van het eiland. Zij is dat ook nu nog.

Het bestuur kreeg een motorscheep van 180 ton, dat een geregelde dienst ging onderhouden tussen Hollandia, de plaatsen op de Noordkust, Morotai en Ambon.

(wordt vervolgd)