

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

De maatschappij in cijfers :

De Civiele Dienst heeft dagelijks 17.000 kostgangers.

Vlees voor 6.000.000 biefstukken. 11.000.000 „bakkies leut“ per jaar.

Een jaarverslag, zoals wij dat gewend zijn in druk onder ogen te krijgen, is gemeenlijk vrij droge lectuur. We willen (en kunnen) nu nog niet spreken over het jaarverslag 1950, dat bovendien nog pas kortgeleden naar Nederland is gezonden en straks op de jaarlijkse vergadering van aandeelhouders moet worden goedgekeurd.

Het zijn de cijfers achter deze cijfers van het jaarverslag, die het aardigst zijn. We hebben hierover dezer dagen een praatje gemaakt met de chef van de Civiele Dienst, de heer Mulder, wiens „toko“ de inwendige passagier, opvarende, hotel- en logeergebouw-gast verzorgt en bovendien nog een groot deel van het personeel geheel of gedeeltelijk „in de kost“ heeft. Wat we van hem hoorden, deed ons de weinige en sporadisch ingeplante haren te berge rijzen. We hebben hem altijd het baantje benijd, maar we blijven nu toch maar liever redacteur van „de Uitlaat“. Dan hebben we alleen maar te denken aan een paar duizend lezers en niet aan bijna..... vijf miljoen etensgasten.

U gelooft het misschien niet, dit cijfer. Wij stonden aanvankelijk ook met de grote oren te klapperen. Maar cijfers liegen niet („omdat ze niet kunnen praten“, heeft de Amerikaanse vice-president Alben Barkley, daaraan eens toegevoegd). In 1950 „voederde“ de Civiele Dienst op de vloot 759.000 passagiers, officieren en onder-officiëren, 337.000 3e klas passagiers en 3.844.000 dekpassagiers, een totaal van 4.940.000. Dit is een dag-gemiddelde van 13.700 „kostgangers“ alleen al op de vloot. Tel daar nu nog bij 300 K.P.M.-ers in het Logeergebouw te Djakarta, 200 personen (gasten en personeel) van het Bali-Hotel in Den Pasar, 1.500 man personeel van de Kali-Mati, 200 zieken en personeel in „Petamburan“, plus nog een slordige 1.000 mensen elders in de archipel en men komt aan een dag-gemiddelde van 16.900 mensen die dagelijks worden gevoed. Alleen de bijna 5.000.000 passagiers en opvarenden van de vloot staan gelijk met voeding van de gehele stad Amsterdam gedurende vijf dagen of van de halve bevolking van Nederland gedurende een dag

Vlees

Aan vlees (met en zonder been) verbruikte de maatschappij gedurende het jaar 1950 respectievelijk 628.325 en 357.552 kilogrammen. Volgens deskundigen staat deze hoeveelheid gelijk aan 6.000.000 biefstukjes of rond 3.000.000 van de

soort en afmeting, zoals het bekende Amsterdamse restaurant „De Poort van Kleef“ ze pleegt te serveren. In ieder geval hebben hiervoor 7.700 koeien het leven moeten laten.

Koffie

Aan koffie verbruikte de maatschappij in het afgelopen jaar 91.647 kilogrammen. Als we rekenen, dat er gemiddeld 120 fatsoenlijke koppen koffie (wat de kwaliteit betreft) uit 1 kilogram koffie gaan, serveerde de maatschappij dus 10.997.640, zeg maar 11.000.000 „kleintjes koffie“. Dat is één bakkie leut voor de gehele bevolking van Nederland en de daar aanwezige toeristen gedurende één dag.

15.000.000 borden rijst

Het rijstverbruik in het afgelopen jaar beliep 2.938.176 kilogram. Ten behoeve van onze lezers in Nederland willen we even vaststellen, dat dit gelijk staat aan 15.000.000 porties rijst-met-suiker-en-een-klontje-margarine. Dit in rijsttafels om te rekenen is niet doenlijk, aangezien bij een rijsttafel tenslotte de rijst slechts een ondergeschikt bestanddeel is.

Eieren

En eieren! 3.713.129 stuks, genoeg voor ruim drie miljoen behoorlijke omeletten. Ruim 30.000 kippen zijn beziggehouden om dit aantal eieren te produceren. Slot: Zie pag. 5.

Hoge onderscheidingen voor K.P.M.-ers

Het is ons een bijzondere eer te kunnen melden, dat het Hare Majesteit Koningin Juliana der Nederlanden heeft behaagd om onze president-directeur,

Mr. W. M. HENS

te benoemen tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leuw.

Voorts werd in Nederland onze directeur,

Jhr. I. H. A. BACKER,

benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau.

De gezamenlijke arbeid van het personeel van de N. V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij in Indonesië is door Hare Majesteit Koningin Juliana geëerd met het verlenen van onderscheidingen aan:

de gezagvoerders

B. D. v.d. LAAG

en

W. F. KRAAN,

de hoofdwerktuigkundige

J. E. G. A. v.d. SCHAAF,

en

de administrateur van de S. M. „Parapattan“.

Ir. R. HAVERSCHMIDT.

Zij allen werden benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

De redactie van „de Uitlaat“ weet te spreken namens het gehele personeel van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij —en vooral namens de velen, die niet in de gelegenheid zullen zijn om de bovengenoemde gedecoreerden persoonlijk te feliciteren—wanneer zij hierbij aan president-directeur mr. Hens, directeur Backer, de gezagvoerders Van der Laag en Kraan, hoofdwerktuigkundige Van der Schaaf en ir. Haverschmidt de meest hartelijke gelukwensen aanbiedt.

President-directeur onderscheiden

Plichtigheid ten Hoofdkantore.

In verband met de hoge onderscheiding welke door H.M. Koningin Juliana werd verleend aan onze president-directeur mr. W.M. Hens, vond op Zaterdag 28 April j.l. ten Hoofdkantore een receptie plaats, waar zich een groot aantal genodigden in de directiekamer verzamelde, teneinde hun gelukwensen aan te bieden. Tot hen behoorden de directeuren D. Iken en H. Harinck, de chefs en adjunct-chefs van dienst, benevens afdelingshoofden — de meesten verzegeld van hunne dames. De vloot was vertegenwoordigd door enkele gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, terwijl ook vertegenwoordigers van de K.J.C.P.L. acte de présence gaven. Voorts waren er vertegenwoordigers van het Hoge Commissariaat van het Koninkrijk der Nederlanden, onder wie de waarnemend-H.C., drs. Speekenbrink.

Rede Hr. Iken

De heer en mevr. Hens arriveerden zelf om een uur en werden toegesproken door directeur Iken, die een overzicht gaf van de K.P.M.-carrière van onze

president-directeur, welke in Singapore een aanvang nam. „In een vreemde omgeving”, aldus de heer Iken „en onder moeilijke omstandigheden aanvaardde de heer Hens zijn werkkring. Op de hem eigen, energieke wijze, slaagde hij er spoedig in om de moeilijkheden te overwinnen en vestigde snel de aandacht op zich. De beloning voor zijn onverdroten arbeid kwam, toen hij in 1936 werd benoemd tot adjunct-chef, gevolgd door zijn bevordering tot dienstchef in 1940. Na de oorlogsjaren wijdde mr. Hens zich intensief aan de wederopbouw van ons bedrijf. De beloning volgde in 1946, toen hij werd benoemd tot directeur, om uiteindelijk op 1 Februari 1949 te worden benoemd tot president-directeur. Sindsdien kwam onze maatschappij — politiek gesproken — in een critieke periode. Veel critiek, vaak geboren uit onwetendheid en verkeerd begrip, heeft mr. Hens in het afgelopen jaar moeten doorstaan. Uit de thans verleende hoge onderscheiding spreekt de officiële tevredenheid over de wijze, waarop mr. Hens in de achter ons liggende periode het Nederlandse belang heeft weten te behartigen”.

Zich vervolgens wendend tot mevr. Hens, wees de heer Iken er op, dat zij op indirecte wijze veel heeft bijgedragen tot de succesvolle carrière van haar echtgenoot. Hij verzocht mevr. Hens derhalve haar man de versierselen, behorende bij het Ridderchap in de Orde van de Nederlandse Leeuw te willen opspelden. Onder luid applaus der aanwezigen

verrichtte mevr. Hens deze plichtigheid, die zij besloot met de gebruikelijke en in dit geval huiselijke „accolade”.

Rede mr. Hens

In zijn antwoord wees mr. Hens er op, dat hij de hem toegekende onderscheiding beschouwde als de bekroning van zijn arbeid. Hij zeide, dat critiek hem niet bespaard is gebleven en daarom zeer grote waarde te hechten aan deze onderscheiding.

Inmiddels had de heer Hoogveen (van het Logeergebouw) er voor gezorgd, dat de champagne was rondgediend en kregen de aanwezigen de gelegenheid mr. Hens en zijn echtgenote geluk te wensen.

Rede drs. Speekenbrink

Het was een aangename verrassing, toen drs. Speekenbrink namens het Hoge Commissariaat het woord nam en memoreerde, dat deze onderscheiding moet worden gezien als een uiting van hoge officiële tevredenheid over de wijze, waarop mr. Hens de Nederlandse belangen heeft gediend.

Na deze redevoeringen volgde de receptie.

Vele bloemstukken gaven een feestelijke sfeer aan de anders zo strenge directiekamer.

VERTRAGING

Dit 9e nummer van „de Uitlaat”, dat op 30 April geheel gereed was om te verschijnen, is vertraagd door sluiting van de Drukkerij Visser op 1 Mei (Dag van de Arbeid), 3 Mei (Hemelvaartsdag) en 4 Mei (Hemelvaart van Mohammed). Voor deze vertraging bieden wij onze lezers onze verontschuldiging aan.

Dit is no. 9 - zesde jaargang van

de Uitlaat

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

Dit nummer bestaat uit 12 pags.

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.

K.P.M.-ers onderscheiden

De C.D. heeft 17.000
kostgangers

Oud-K.P.M.-er bouwde
een zaak op

Personeelsverenigingen

Bombay-ontploffing

De oorlog

OVER ZEESLANGEN

Waarheid of verbeelding ?

In de „gelukkige” jaren van vóór de Eerste Wereldoorlog was er een tijd van het jaar, die de krantenmensen de „komkommertijd” plachten te noemen. Het was de periode van 1 Augustus tot medio September, wanneer iedereen met vakantie was, de parlementen op reces en de staatslieden uit vissen gingen. Als het zover was, klapten de dagbladredacteurs hun lessenaars dicht en gingen ook met vakantie. Zij lieten de krant over aan de jonge broekjes. In die dagen waren onze kranten veel dikker dan thans. (De Engelse krant is heden ten dage nog niet boven het niveau van 4 pagina's uit, evenmin als de Indonesische dagbladen trouwens. Red. Uitlaat). Er waren toen ook geen oorlogen, geen politieke— of economische explosies. Er was, kort en goed, helemaal geen nieuws. Zo hadden de jonge broekjes dikwijls een zwaar karwei om de krant te vullen. Zo kwamen de komkommerberichten in de bladen, met grote koppen er boven om ze toch vooral maar belangrijk genoeg te doen schijnen. Er waren onderwerpen, die altijd raak waren: de reuzenkruisbes, de kikkerregen, de neergeplofte meteor en..... de zeeslang.

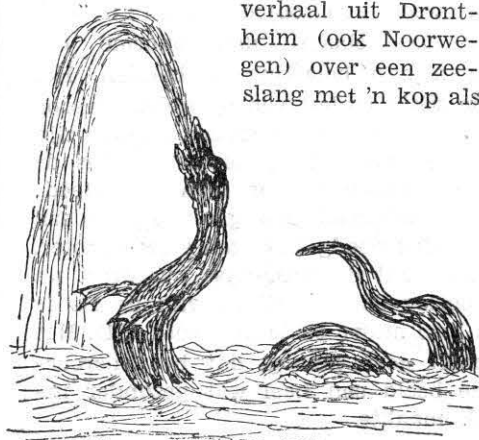
Er zijn duizenden jaren lang vele zee-monsters geweest. In de oudste tijden was er al de walvis, die Jonas opslokte (een verhaal voortlevend in de trieste geschiedenis van Prikkebeen). Er was een andere walvis, die een compleet schip met bemanning naar binnen werkte, die daar twee jaren lang leefde, tot zij werd bevrijd. Er zijn meer van die beesten geweest, die voor het merendeel naar het rijk der fabelen zijn getransporteerd.

Toch is er een monster overgebleven: de zeeslang. Voor haar hebben ééns vele zeelieden de hand in het vuur gestoken.

Zeeslang steekt kop op

Ongeveer 200 jaren geleden horen we voor het eerst van de zeeslang, toen een predikant uit Noorwegen, Hans Egede, verzekerde zo'n beest te hebben gezien op zijn reis naar Groenland. Hij vertelde, dat het lichaam van de slang zo lang was als het schip (waarmee de predikant reisde) en dat de kop tot boven de ra's uitstak..... Hij voegde er nog aan toe, dat de slang een lange snuit had en spoot als een walvis. Het moet dus wel een griezelig schepsel zijn geweest. Dominee Egede stond bekend als een man, die nooit grapjes verkocht en van een buitengewoon betrouwbaar karakter was, zodat zijn relaas wel enige aandacht trok, vooral onder de zeevarenden van die tijd.

Enkele jaren later kwam er alweer een verhaal uit Drontheim (ook Noorwegen) over een zeeslang met 'n kop als



van een paard en met lange, witte manen. Het beest had een slangachtig lichaam, dat zich in zeven of acht bochten boven de zee uit wong en het moest zeker 15 m lang zijn geweest. Een en ander werd onder plechtige eed verklaard door kapitein Lorenz en zijn tienkoppige bemanning.

Daarna hoorde men ongeveer 70 jaren lang niet meer van het goede beest. Tot, in Augustus 1817, een vreemd zeewezen werd waargenomen bij de haven van Gloucester in de Amerikaanse staat Massachusetts. Een zekere Amos Story (welk een merkwaardige coincidentie vormt deze naam. Red. Uitlaat) berichtte, dat hij drie of vier meter van een zeeslang had waargenomen, terwijl twee dagen later de visser Solomon Allen mededeelde, dat het beest (dat een kop als van een schildpad zou hebben gehad) op drie achtereenvolgende dagen te hebben gezien. Amos Story gaf onmiddellijk te kennen, dat hij het beest alweer had gezien. Wellicht vreesde hij, dat Solomon Allen hem de primeur van de zeeslang wou afsnoepen, want ditmaal vertelde Story er bij, dat hij 15 meter van het beest had aanschouwd.

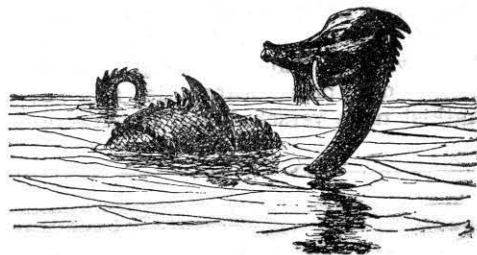
In diezelfde dagen zag een 17-jarige jongen, John Johnson, het dier in zijn volle lengte op de golven dobberen. Toen hem een kruisverhoor werd afgenomen, erkende hij, dat de vorm van het dier niet helemaal duidelijk was geweest en dat het misschien niet licht genoeg was voor een betrouwbare waarneming. Maar reeds de volgende dag kreeg een schip het schepsel in zicht, zette alle zeilen bij en maakte, dat het weg kwam. Daarna begonnen steeds meer mensen het beest te zien en iedere dag was er nieuws over het creatuur. Het meest positief in zijn verklaringen was kapitein Elkanah Finney, die beweerde, dat de kop 2½ m. lang was en het lichaam 36 m.

Toen staken de vissers van Gloucester de koppen bij elkaar en besloten het zee-monster een verrassing te bereiden. Ze construeerden extra-sterke en grote netten, ze wapenden zich met grote, scherpe haken en gingen op de vangst. Maar het beest moet lucht hebben gekregen van de

plannen, want juist die dag verdween het. Het dook later weer op in de buurt van Long Island, waar het werd gezien door verscheidene lieden, wier verklaringen overeenstemden in het feit, dat het dier zich eerder als een slang dan als een vis door het water bewoog.

Twee jaren werd er niets meer gezien of gehoord van de zeeslang, totdat in 1819 de corvet Concord het in het oog kreeg. De schipper, Hawkins Wheeler, maakte er met een van zijn manschappen een beëdigde verklaring over op, en hun beschrijving van het dier klopte nauwkeurig met die, welke twee jaren tevoren waren gegeven. Al bij al was het nu, in de 2½ jaar die na de eerste verschijning bij Gloucester waren verlopen, waargenomen door honderden mensen en steeds in dezelfde buurt.

Hieronder waren vele zeelieden, die uiteraard niet zo snel onder de indruk van een zee-schepsel komen. Ze kunnen zich niet allemaal hebben vergist en we moeten dus wel aannemen, dat er werkelijk een groot zeedier van een tot nu toe onbekende soort bestaat. Gedurende de 20 jaren, die volgden, werd het bovendien nog herhaaldelijk gesignaleerd.



Toen viel in 1848 de Britse corvet Daedalus de haven van Plymouth binnen met een wonderlijke geschiedenis. Ergens tussen Kaap de Goede Hoop en St. Helena hadden kapitein, enkele stuurman en een paar koppen van de bemanning een monster gezien, waarvan het hoofd volledig en het lichaam voor een meter of acht tien boven water kwam. Het beest zwom het schip voorbij met een snelheid van ongeveer 15 knopen. De gebeurtenis werd officieel aan de Admiraliteit gerapporteerd.

Nagetekend

Het is jammer, dat er die dagen nog geen camera's bestonden, maar een tekening, gemaakt door een ooggetuige is bewaard gebleven en toont een wezen met een kop als van een zeehond en een lang lichaam met manen. De tekening, met uitgebreide beschrijvingen, werd in alle toenmalige Londense bladen gepubliceerd, veroorzaakte groot opzien en bracht niet weinig schrik teweeg.

Tussen 1848 en 1917 is het dier verscheidene malen in de Atlantische Oceaan waargenomen. Een keer—in 1917—is er op geschoten. Het werd geraakt, maakte groot misbaar in het water en verdween. Sindsdien is het niet meer gezien. Slot: zie pag. 12

Fiscus gaf ander karakter aan Groningse kustvaart

Het vroegere „eenmansbedrijf” is thans rederij geworden.

Tot de belangrijkste facetten van het Groningse economische leven behoren ongetwijfeld de kustvaart en de scheepsbouw. Langs het Winschoterdiep van Groningen tot Hoogezand klinkt op talrijke werven het lied van de arbeid. Uit stalen platen groeien prachtige schepen, die weer worden toegevoegd aan de steeds groter wordende vloot van Nederlandse kustvaartuigen, welke die van voor de oorlog reeds overtreft.

Economische invloeden

Ook de schepen zelf worden groter dan de gemiddelde coaster van voor de oorlog. De Groningse kustvaart van vóór 1940 en die van thans vertonen trouwens over het algemeen enorme verschillen, welke voor een belangrijk deel het gevolg zijn van de Nederlandse belastingpolitiek.

Vroeger droeg een Groningse kapitein-eigenaar op ongeveer 60-jarige leeftijd als regel zijn schip over aan zijn zoon. Behoudens enige matige belastingen wegens liquidatie van het bedrijf en tengevolge van het meestal slechts geringe verschil tussen de boekwaarde en de handelswaarde van het schip, was er verder voor deze transactie aan de schatkist niets verschuldigd. Tegenvoor-

dig is de oude reder genoodzaakt — wil hij niet zelf worden geliquideerd — om zijn bedrijf tot aan zijn dood toe voort te zetten zonder in de gelegenheid te zijn het schip aan zijn zoon of anderen over te dragen. Bij overdracht moet de oude reder namelijk evenals voorheen belasting betalen van het verschil tussen de boekwaarde en de werkelijke handelswaarde van het schip.

De bouw prijzen

Als gevolg van de enorme prijsstijging bedraagt dit verschil thans vaak meer dan f 200.000 en dus een veelvoud van de vooroorlogse aanschafprijzen. Vroeger werd immers, bijvoorbeeld in 1936, door de werven een kustvaartuig van 300 ton d.w. vlot gebouwd voor f 55.000, thans moet men voor zo'n schip f 300.000 neertellen. Schepen van 300 tot 400 ton d.w. noteerden voor de oorlog een prijs liggende tussen f 165 en f 175 per ton d.w., terwijl de werven thans prijzen van f 1000 per ton en meer vragen.

De bij overdracht door deze enorme verschillen verschuldigde belasting is zo ontzettend hoog, dat men dit niet kan

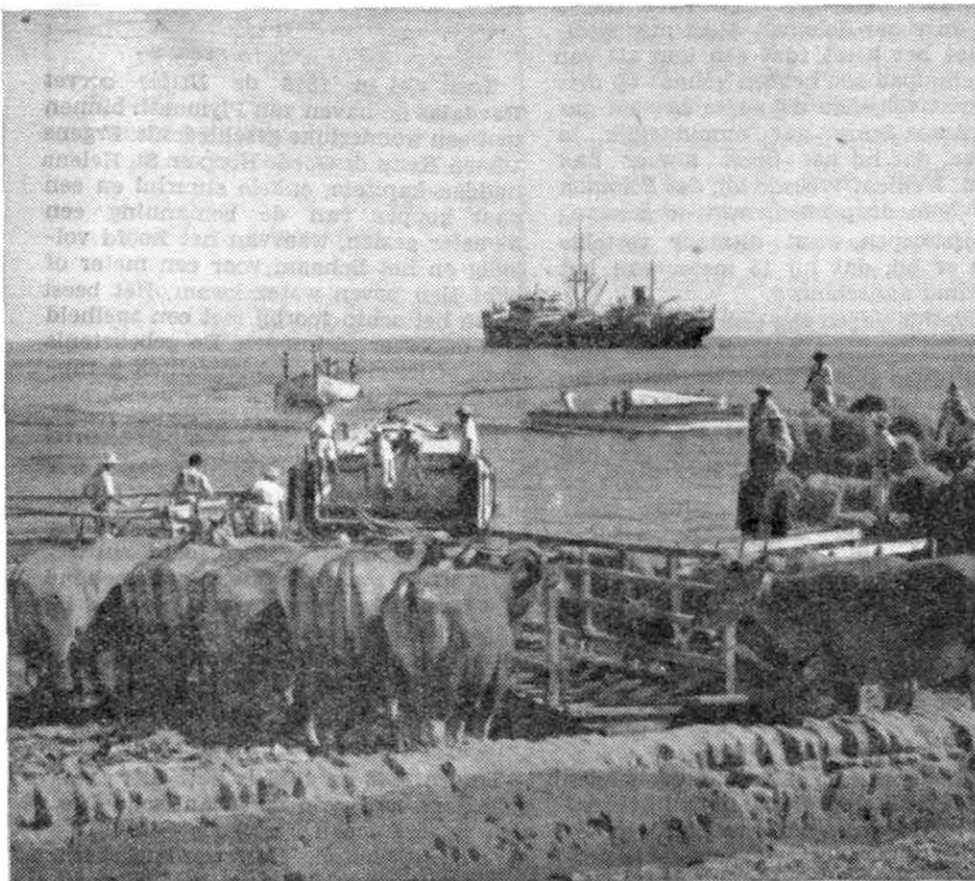
betalen. Zijn zoon, die anders het schip zou hebben verkregen, is nu genoodzaakt om als kapitein in dienst te blijven of van zijn vader of van een andere reder.

Deze situatie komt het bedrijf natuurlijk niet ten goede, want in de eerste plaats moeten er nu meer gezinnen van de opbrengst van het schip leven en in de tweede plaats heeft een „zetkapitein” uiteraard minder belang bij een grotere opbrengst, waardoor de algemene goodwill welke het Groninger kustvaartbedrijf in de loop der jaren heeft gekregen, omdat de verladers altijd verzekerd waren van de persoonlijke zorg van de kapitein-eigenaar, er niet op is vooruitgegaan.

Rederij

Het Groninger kustvaartbedrijf ontwikkelt zich door de bovengeschetste omstandigheden steeds meer tot een rederijbedrijf.

De hoge bouw prijzen zijn oorzaak, dat niet langer — zoals vóór de oorlog — één eigenaar een nieuw schip kan laten bouwen. Thans vormt men combinaties van kapitaalbezitters om gezamenlijk een werf opdracht te geven voor het bouwen van een coaster, of een schip te kopen, waartoe van dit schip vaak een vennootschap in een of andere vorm wordt gemaakt. Kregen de werven vóór de oorlog alleen opdrachten, wanneer een kapitein of een reder noodzakelijk een nieuw schip moest gebruiken om er zijn brood mee te verdienen, thans ligt de zaak anders en krijgen de werven heel wat orders om fiscale redenen. Men kan namelijk op zijn oude schip niet meer zoveel afschrijven en geeft daarom liever opdracht een kostbaar nieuw schip te bouwen (om dan weer een object voor afschrijving te hebben) dan enorme bedragen aan belasting te betalen. Het oude schip nadert een ogenblik, waarop de bruto-vrachten nagenoeg gelijk zijn aan de totale bedrijfskosten plus de belastingen, waardoor men dus steeds verder achteruit zou gaan. De rederij wordt dus noodgedwongen steeds groter. Zo vertoont de Groningse kustvaart na de oorlog door ingrijpen van de fiscus een heel ander beeld dan vóór 1940. Het behoeft geen betoog, dat het vooroorlogse beeld een heel wat gezonder indruk maakte.



Laden en lossen op de rede.

RETOURBILJET NAAR DE MAAN

Reizen naar hemellichamen binnen afzienbare tijd mogelijk?

Honderden, duizenden malen misschien, is er in de loop der tijden gespot met nieuwe uitvindingen, waarin men niet geloofde, maar die later van een oneindig verstrekkende betekenis bleken te zijn. Toen Solomon de Gaus, de Franse geleerde, omstreeks 1615 het eerst op het denkbeeld kwam de druk van stoom als beweegkracht te gebruiken, werd hij stevig uitgejouwd; toen Stephenson vele jaren later zijn eerste stoomlocomotief bouwde en weldra de eerste trein over „de ijzeren spoorwegen” reed, stonden de burgers verschrikt en verontwaardigd te kijken, een verontwaardiging, die tot woede, protest en molestaties groeide toen de eerste automobiel zich op 's Heren wegen liet zien.

De reserve der mensen tegenover nieuwe uitvindingen is verklaarbaar; zij spruit voort uit een zekere beduchtheid om ogenschijnlijke onmogelijkheden zo maar te aanvaarden, af te lichtgelovig te zijn en later te moeten horen — dat men er lelijk is ingelopen — ondanks het feit, dat de geschiedenis van de ontwikkeling der mensheid telkens weer aantoonde, dat uitvindingen en proefnemingen op technisch gebied, welke in de aanvang fantastisch en niet te realiseren leken, na lange tijd zeer uitvoerbaar bleken en als zeer logisch werden aanvaard.

Wie zou dus nu met een geringschat-tend schouderophalen durven voorbijgaan aan de telkens weer opduikende berichten over toekomstige reizen naar de maan, over de mogelijkheden van een interplanetair verkeer? Enige maanden geleden is er te Parijs een conferentie over interplanetair onderzoek gehouden, waaraan geleerden uit acht landen deelnamen. Het waren geen onnozele fantasten, doch mannen van wetenschappelijke reputatie. Besloten werd een Internationale Federatie te stichten, die in September van dit jaar te Londen voor het eerst zal bijeenkomen. Volgens deze mannen, verkeert het interplanetaire onderzoek thans in hetzelfde stadium als de luchtvaart aan het einde der 19e eeuw; zij zijn er van overtuigd, dat het over enkele tientallen jaren reeds mogelijk zal zijn van de aarde naar de maan te vliegen.

Natuurlijk blijft enige terughoudendheid geboden, vooral als men leest, dat er een „kunstmaan” zou worden geconstrueerd, welke de vorm zou krijgen van een raket vol wetenschappelijke instrumenten, welke zich op een afstand van 600 tot 1200 k.m. rond de aarde zou bewegen. De „werkelijke maan” is op 384.000 km van de aarde verwijderd.

Hoe fascinerend het denkbeeld van het toekomstig verkeer met allerlei satellieten op de geest der mensen werkt, blijkt uit het succes van het in Engeland verschenen werk „The Conquest of Space”, dat in het tijdsverloop van één jaar zijn tweede druk zag. De tekst werd geschreven door Willy Ley een expert in „space travel”, auteur van „The Future of Flight Beyond the Stratosphere”. De illustraties bestaan uit uitermate suggestieve foto's, vervaar-

digd naar zelf-gemaakte schetsen en voorts uit kleurentekeningen, eveneens eigen ontwerpen. Geestig is de titel van het eerste hoofdstuk: Four, Three, Two, One..... Rocket Away"! Het neemt ons mede op een transcontinentaal raket-schip, dat van Long Island vertrekt, wij suizen 25 mijl boven New Jersey, 500 mijl boven Centraal-Nebraska, we vliegen naar Europa per raket..... Dan gaan wij naar de Maan (niet in figuurlijke zin!). Om Nul Uur minus Vijf geschiedt de voorbereiding, we aanschouwen Venus, Mars, Saturnus, Uranus, Jupiter — kortom, geen planeet, geen satelliet, of wij worden er mee in nauw contact gebracht. Een speciale „maan-vocabulaire” wordt ons voorgezet en we raken er zowaar vertrouwd mee.

Natuurlijk zijn de astronauten het onderling niet steeds eens, zoals het bonafide mannen der wetenschap past! De directeur van het Parijsche Institut d'Astrophysique, Henri Mineur, is b.v. van oordeel, dat wanneer over een jaar of twintig de geschikte brandstof voor een maanreis beschikbaar zal zijn, deze niet langer dan vier uur in beslag zal nemen, terwijl Willy Ley de duur „tussen de 30 en 100 uur” stelt.

Toen Hollywood zich van het probleem meester maakte, dreigde het zijn ernst te verliezen, ofschoon de film „Destination Moon”, (die kort geleden ook in enkele theaters in Djakarta draaide, hetgeen voor ons aanleiding was tot dit verhaal) door de astronauten op haar wetenschappelijke waarde is getoetst en goed is bevonden.

Sinds de dag, waarop — dit jaar een eeuw geleden — de eerste foto van de maan werd gemaakt, zijn de kennis van de maan en de mogelijkheden haar te bereiken op ongedachte wijze toegenomen.

Hoezeer de in het vooruitzicht gestelde uitstapjes naar de maan de openbare mening boeien en tot haar spreken, blijkt uit het feit, dat er in New York toekomstige „ruimte-reizigers” zijn geweest, die in alle ernst hebben gevraagd of er nu reeds gelegenheid bestaat om een retourbiljet voor het eerste raket-schip naar de maan te nemen!.....

„Alg. Handelsblad”.

Slot: C.D. heeft 17.000 kostgangers

Boter

Aan boter — d.w.z. margarine, vries- en roomboter, wat in Indonesië identieke begrippen zijn geworden — verbruikte de maatschappij in 1950 76.700 kilogrammen. Met deze hoeveelheid kunnen 15.000.000 boterhammen worden besmeerd, oftewel ruim 760.000 broden.

Verder verorberden de K.P.M.-kostgangers 588.419 blikjes haring in tomaat. Dat staat gelijk met ruim 3½ miljoen visjes.

Diversen

Nog een paar jaarcijfers: 11.217 kilogrammen thee, 278.409 kilogrammen suiker (witte- en bruine), 357.118 kilogrammen tarwemeel, 1.220.359 kilogrammen verse groenten (om te rekenen in kilometers sawi en uien), 37.970 liters klapperolie, 2.336.374 stuks verse vruchten, 49.354 kilogrammen corned beef, 12.621 kilogram worstsoorten in blik, 21.119 kilogram kaas, 58.536 kilogrammen braadolie, 26.152 kilogrammen jam en marmelade, 2.917 kilogrammen appelstroop, 439.833 kilogrammen aardappelen, 514.344 blikjes gecondenseerde en evaporated melk (een ongeveer gelijke hoeveelheid liters verse melk), 117.044 blikken groenten, 19.770 blikken vruchten-op-water, 82.358 gezouten en gemarineerde haringen, 30.842 rolmopsen en 19.876 gerookte bokkingen.

We zullen niet verder met de bovengenoemde cijfers goochelen en in stil ontzag straks de „Civiele Dienst” op de beneden-verdieping voorbijlopen en denken aan „Vadertje” Mulder, die voor een huishouding van bijna 17.000 mensen per dag moet zorgen. We begrijpen nu pas, waarom de C.D. is opgebouwd uit staten en curven, uit formulieren en gemiddelden en in onze lof betrekken we de C.D.-ers, die via Tandjong Priok deze enorme hoeveelheden voedsel daarheen geleiden, waar zij nodig zijn. Laat — na het bovenstaande — niemand ooit meer een kwaad woord over de C.D. spreken.....

JBB.

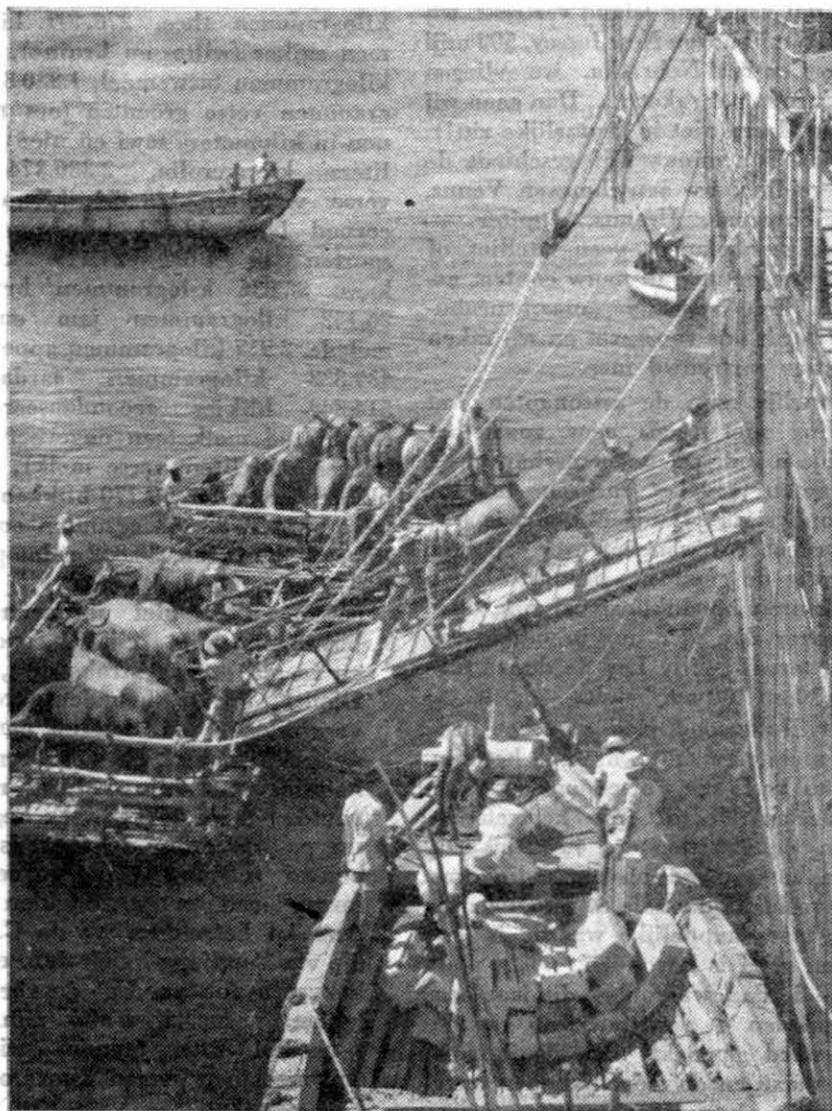
Opdrachten afhankelijk van credieten

Na de oorlog heeft Noorwegen het binnenlandse verbruik beperkingen opgelegd met het doel om zijn handelsvloot te herbouwen, want Noorwegens nationale „industrie” is nu eenmaal de zeevaart tussen niet-Noorse havens) die werkgelegenheid en deviezen verschaft.

Het doel is bereikt: de handelsvloot meet weer 5½ miljoen ton, waarvan 3,7 miljoen aan tankschepen. Daarbij zijn nog bijna anderhalf miljoen ton aan tankschepen in aanbouw, die alle in de loop van dit jaar in de vaart zullen komen en die nu reeds voor een groot deel op time-charter zijn verhuurd aan de oliemaatschappijen, evenals dat met de nu varende schepen het geval is. Noorwegen plukt nu de vruchten van zijn activiteit en profiteert van de vrachtverhogingen in de tankvaart.

Noorwegen heeft nu —wat de verdere aanvulling van zijn vloot betreft— met moeilijkheden te kampen. Dit land, dat ook voor de Nederlandse scheepsbouw een goede klant was, zit n.l. niet meer zo ruim in zijn deviezen en kan derhalve ook niet meer zo gemakkelijk schepen in het buitenland bestellen. Met Zweden is nu een overeenkomst gesloten, waarbij dit land voorlopig

150.000 ton scheepsruimte aan Noorwegen zal leveren. De Zweedse werven zullen daarbij een crediet van 70% van de totale bouwkosten verstrekken. Deze credieten moeten worden afgelost uit de inkomsten aan buitenlandse valuta, welke de reders met hun schepen ontvangen. Dit gaat buiten de Noorse betalingsbalans om.



De „sapien” gaan aan boord.

Ook in Nederland valt in de kringen van de zee- en kustvaart —vooral bij het geven van orders op nieuwbouw— een grotere vraag naar hypothecair scheepscrediet waar te nemen. Buitenlandse scheepvaartondernemingen stellen het geven van een opdracht zelfs afhankelijk van zulk een crediet.

De bouw van een schip van 10.000 ton vergt f 10 miljoen. De bouwprijs van een nieuw passagiersschip durft men niet eens meer te noemen. Geen enkele rederij kan de bouwkosten meer geheel uit eigen middelen financieren.

In het verslag over 1950 van de „Maatschappij tot Financiering van het Nationaal Herstel” kan men lezen, dat de Nederlandse scheepsbouwers bij het aantrekken van buitenlandse opdrachten krachtige mededinging van buitenlandse werven ondervinden. Het is nodig, dat ook de Nederlandse scheepsbouwers aan hun buitenlandse opdrachtgevers faciliteiten verlenen met betrekking tot de betalingstermijnen voor in Nederland te bouwen schepen.

Daar de middelen van het scheepsbouwbedrijf het geven van credieten in het algemeen niet toelaten, werd in vele gevallen steun gezocht bij handelsbanken en scheepshypotheekbanken. Deze transacties legden dusdanig beslag op de middelen der scheepshypotheekbanken, dat deze naar uitbreiding van haar kapitaal moesten omzien. Daar de mogelijkheid tot plaatsing van pandbrieven niet groot was, verleende de „Maatschappij tot financiering van het Nationaal Herstel” ook faciliteiten aan deze scheepshypotheekbanken. Voorts werd een credietsyndicaat gevormd, waarin ook de „Mafina” deelneemt.

Wat nu de tankvaart betreft, rijst de vraag, of er niet ook op dit gebied voor Nederland grotere mogelijkheden zijn dan tot dusverre zijn benut.

Gezien onze relaties met oliemaatschappijen moeten die mogelijkheden zeker aanwezig worden geacht. Een en ander zal wel een rol hebben gespeeld, toen een Nederlandse vrachtvaartmaatschappij (Van Nievelt Goudriaan) een tankschip bestelde.

Een zwak punt in dit kader is, dat er slechts enkele grote oliemaatschappijen zijn, die bovendien zelf tankvloten exploiteren. Een sterk punt is, dat de tankvrachten zich sedert jaren op een hoog niveau bewegen, waardoor afschrijving binnen een niet al te groot aantal jaren mogelijk is, terwijl bovendien de Nederlandse gages zich tegenover die van andere landen thans veel gunstiger verhouden dan vóór de oorlog.

Oud-K.P.M.-er Van Os bouwde zaak op

Na jaren van zakendoen gaat hij thans echt rust nemen.

Met alle critiek, die er op is gekomen, kan de redactie van „de Uitlaat” met trots melden, dat op de beide artikelen over de gepensioneerden (nos. 6 en 7) een reactie is binnengekomen, n.l. een brief van een oud-K.P.M.-er, die al vele jaren geleden de maatschappij heeft verlaten, n.l. de heer H.G. van Os te Den Haag. Hij schreef ons het volgende:

„In aanvang is het na zo’n pensionering altijd moeilijk. Bij mij persoonlijk lagen de zaken —nu zestien jaren geleden— tamelijk duidelijk. Ik redeneerde aldus: enig risico moet je nu eenmaal nemen. Arbeid moet er zijn. Maar je moet je in de rug dekken en zorgen, dat je een dak boven je hoofd hebt. En je moet op je eigen duiten „zitten”. Als je die verliest, heb je dat —meestal— aan je eigen stomiteit te danken. En als je wint en wat met die duiten tot stand brengt, is dat te wijten aan je eigen werkkraft.

Ik kocht dus een woonhuis op goede stand. Ik kon een eigen zaak beginnen.

Steun van oud-pres.-directeur

Misschien heb ik geluk gehad. Ik genoot n.l. het voorrecht om onze oud-president-directeur, de heer N. van Zalinge, achter mij te weten. En ik dacht: als je advies nodig hebt, ga dan naar de baas! Die aan mezelf gegeven raad heb ik dikwijls opgevolgd en ik wil graag direct vaststellen, dat ik er ruim baat bij heb gevonden en dat ik daarvoor bijzonder dankbaar ben.

Maar er is toch altijd één ding, dat bovenaan moet staan, als men iets wil beginnen. Dat is een rotsvast vertrouwen en een liefde voor het werk, dat men heeft gekozen. Een rotsvast geloof, dat men zal slagen. Geld verdienen heeft bij mij nooit in eerste instantie voorgezet. Wel arbeid. Een stelsel, dat aan geld een grotere plaats toekent dan aan arbeid, moet —volgens mij— altijd op een mislukking uitlopen. En vertrouwen win je niet, als je de mensen afzet, maar wel als je de mensen correct behandelt en bedient.

Mijn kunstzaak werd opgericht op 1 Juli 1935 en bestaat nu dus —bijna— 16 jaren. Nu kan ik er mee uitscheiden. M’n kinderen zijn „bezorgd”. Als je zo de 65 nadert, gaat het levenssap er langzamerhand uit. De zaak heeft mij tenslotte nog meer gegeven dan ik ooit had durven hopen. (En zij heeft, naar wij aannemen, ook meer van de heer

Van Os gevraagd, dan hij had verwacht. Red. Uitlaat).

Aan „uitscheiden” en „rust nemen” zit een droeve kant. In zo’n stuk eigen bouwwerk gaat ook een stuk van je ziel zitten. Daarover pieker je niet, als je nog in de kracht van je leven bent. Maar eenmaal komt de tijd, dat een mens moet uitscheiden met werken. Daar is nu eenmaal niets aan te doen”.

De heer Van Os gaf ons vervolgens een overzicht van z’n bedrijfsomzetten en vertelde van de moeilijkheden van het zakenleven en van de aangename kanten daarvan. Het probleem is voor hem, nu hij voor de tweede maal voor het terugtreden staat, het „van de hand doen” van een zaak, die goed rendeert. „Aan wie? Wie haal je in je huis”, zo vraagt hij.

Liefhebbers ?

Het is geen wonder, dat deze oud-K.P.M.-er hierbij denkt aan iemand, die misschien over enkele weken of maanden ook een „oud-K.P.M.-er” zal zijn. „Dan weet ik tenminste, wat voor vlees ik in de kuip krijg”, zo schrijft hij.

Hij waarschuwt, dat het geen „rijk bestaan” zal worden, maar voegt daaraan toe, dat hij zelf na 16 jaren kan uitscheiden zonder te hebben ingeteerd en na zijn kinderen te hebben grootgebracht en „bezorgd”. En hij wijst er op, dat het in Nederland niet gemakkelijk is om zich te vestigen, indien men geen arbeid heeft. Dit geldt ook voor Den Haag. Geen vestigingsvergunning zonder werk. Met de eventuele overname van de kunstzaak van de heer Van Os zou arbeid zijn verzekerd. Hij zelf is bereid om een geheel jaar lang de nieuwe eigenaar belangeloos te assisteren bij het inkopen van goederen, die gangbaar zijn gebleken.

Mocht een van onze adspirant-gepensioneerden voor dit plan iets voelen, dan is het adres van de heer Van Os: Groot Hertoginnelaan 158, Den Haag.

Het bouwen van een huis

„Nu nog iets over het kopen van een huis”, zo besluit de heer Van Os zijn

brief aan onze redactie. „Verscheidene oud-Indisch-gasten kochten hier voor 30.000 gulden een huis (nieuwbouw). De bouw bleek niet te zijn geschied conform de overeenkomst. De huizen waren bovendien beroerd afgewerkt. Elsevier’s Weekblad heeft hierover kortgeleden nog een hoofdartikel geschreven. De kopers zitten nu met de strop. In een van de bladen kwam het verhaal voor van iemand, die een huis had laten bouwen, waarvan enkele maanden later het plafond naar beneden kwam. Mijn advies is: als je een huis wilt kopen, koop dan een goed, oud huis, of laat op de bouw van een nieuw huis supervisie uitoefenen door een betrouwbare deskundige. Weest in Nederland niet te goeder trouw en handelt niet overhaast”.

(Over het bouwen van huizen in Nederland heeft de redactie van K.P.M.-zijde een artikel ontvangen, dat zij in het volgende nummer zal publiceren. Red. Uitlaat).

Vrachtenmarkt 140 % hoger in één jaar

Het indexcijfer van de Britse Kamer van Scheepvaart voor de vrachtenmarkt is in Maart j.l. wéér met bijna 16 punten gestegen tot 180,6 (basis 1948 = 100), vergeleken bij Februari.

In December j.l. bedroeg het nog 115,7 en overschreed het voor het eerst het 1948-gemiddelde na 22 maanden, in welk tijdsverloop het laagste indexcijfer 66,5 (November 1949) was. Verleden jaar Maart bedroeg het 75,8 en in Juli 78,8.

Uit het cijfer van Maart 1951 blijkt, dat de vrachtprijzen in één jaar zijn 140% zijn gestegen.



„We hebben een toewijzing voor een scooter gekregen”.

Het nut van personeels-verenigingen

Al houdt de mens nog zo van zijn werk: hij zal vrijwel altijd verlangen naar weekends en vakantie om eens helemaal te kunnen doen, wat hij wil. De mens leeft niet alleen voor zijn werk. Er is in de wereld zoveel te koop, dat de moeite van het kunnen waard is, dat het alleen daarom reeds is toe te juichen, dat van de beschikbare 16 uur per dag over het algemeen slechts de helft hoeft te worden gewerkt. De rest is „vrije tijd”, die nog voor minstens de helft moet worden besteed aan de maaltijden, het zich naar en van het werk begeven, het verrichten van allerhande karweitjes, voor de kinderen zorgen etc. De rest is dan echter werkelijke „vrije tijd”, waarin men precies kan doen, wat men wil. Gelukkig de mens, die interesses of liefhebberijen heeft. Arm en ongelukkig hij, wie niets anders rest dan het laagstaande vermaak van de hedendaagse radio of het kijken naar de sport van anderen (Kwestie van smaak. Red. Uitlaat).

De vrije-tijdsbesteding is in vele gevallen een probleem. Vooral bij de arbeiders, die doorgaans te weinig geschoold zijn in het nuttig en aangenaam besteden hunner vrije uren. Uiteraard is het zichzelf kunnen bezighouden voor ieder een kwestie. Men behoeft slechts de vermaakscentra af te gaan om te ervaren, op welke wijze de „massa” haar vrije uren zoek brengt.

Tijdpassering

Men passeert de tijd.

Men besteedt hem niet. Materiële omstandigheden, functie of positie doen er hier niets toe. Als men de door Ortega y Gasset bedoelde „hordegeest” bezit, vallen alle verschillen tussen rijk en arm weg. De arme is er alleen ongunstiger aan toe, omdat hij niet in de gelegenheid is de ontspanning van dure sporten, vermaak en reizen te betalen. Hij is dus wel gedwongen om zich over te leveren aan de lof der blèrende bonte treinen of aan de valse illusie en spanning der Amerikaanse films.

Door dit alles lopen we het gevaar, dat de vrije tijd door zijn vervlakkende invloed eerder een drukkende last dreigt te worden dan een met arbeid verdiende zegen. De Zwitserse filosoof Hermann Steinhausen acht de remedie tegen de uitbreiding dezer „horde”-mentaliteit alleen in de geest gelegen. „Want zelfs de drukkende werkelijkheid verliest iets van haar anders hopeloos zware gewicht”, zo schrijft hij in „De toekomst der vrijheid”, „doordat de mens haar door zijn denken luchtiger kan maken, doordat hij haar kan meten, vonnissen en verwerpen naar de maatstaven van zijn geest, die moet begeren wat boven de werkelijkheid is”.

We zijn hiermede tegelijk bij het kernpunt der kwestie van de vrije-tijdsbesteding aangeland. Dat is evenwel gelegen in een vicieuze cirkel: de massa is nog niet genoeg ontwikkeld om de

behoefte te gevoelen en de energie op te brengen om belangstelling voor geestelijke zaken te hebben en zich te..... gáán ontwikkelen!

De moeilijke vraag bij de opvoeding tot goede besteding van de vrije tijd is nu, wáár men moet beginnen. Het gezin heeft alleen en op zichzelf niet voldoende initiatief. De kerken kunnen weinig uitrichten, omdat het in vele gevallen om buiten- of onkerkelijken gaat. De arbeidersvakbeweging staat voor nog zoveel andere taken en heeft vaak ook nog te weinig vat op de massa. Alleen hebben sommige politieke partijen op dit punt al ervaring en we noemen speciaal met instemming het werk, dat de voormalige S.D.A.P. voor de arbeidersjeugd heeft gedaan.

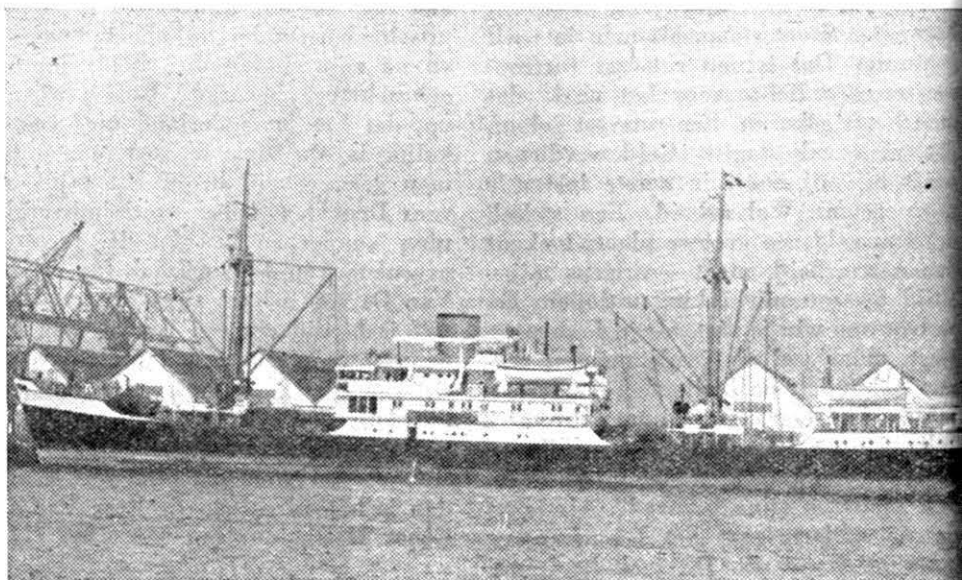
Personeelsverenigingen.

Doch dit alles is niet genoeg. Tussen de arbeider thuis en de arbeider op de fabriek blijft altijd nog een kloof be-

staan. Sedert decennia zijn de personeelsverenigingen echter bezig deze lacune op te vullen. Volken onder elkaar en buiten de directie om beoefent men sport met elkaar, speelt men toneel, bridget men of doet men aan hersengymnastiek. Ook — hierom gaat het bij ons — doet men aan algemene ontwikkeling, maakt men excursies, gaat men naar musea of naar concerten. Het goede van deze vrije-tijdsbesteding is, dat men uit dit alles extra-vreugde schept, omdat het zo aardig is op een prettige wijze samen te zijn met mensen, die men door en in het werk nooit leert kennen.

Het droevige is nu, dat de vakverenigingen deze argeloze ontspanning vaak uiterst nuttige vrije-tijdsbesteding niet goed kunnen zetten. Zij zijn bang voor concurrentie. Zij willen daarom de personeelsverenigingen het recht ontzeggen om zich met de vrije-tijdsbesteding bezig te houden. Zulks op grond van het feit, dat zij verlenestukken zouden zijn van de ondernemingen. En „aan industrieel feudalisme hebben de vakverenigingen allerminst behoefte”, schrijft de zeer kundige prof. Dr. Gaav Fortman in een praec-advies voor „Nederlands Cultureel Contact”. Op dit punt kunnen wij hem toch echter totaal niet volgen. Zolang er zo’n ontstellend tekort is aan mogelijkheden voor goede vrije-tijdsbesteding hebben de ondernemingen na en naast de kerken en vakverenigingen een directe taak, uit roeping om mede te werken aan de opvoeding en opleiding van alle leden der in de onderneming geconcentreerde arbeidsgemeenschap.

„Alg Handelsblad”
Amsterdam.



Recente foto van de „Siao”.

DE BOMBAY-ONTPLOFFING (I)

Rampzalige gevolgen van een stuwage-fout

Op Zaterdag 14 April was het zeven jaren geleden, dat de ook in de geschiedenis van onze maatschappij berucht geworden „Bombay Dock Explosion” plaatsvond. Dank zij oud-gezagvoerder Ben Poeder, die van deze ontzettende ontploffing getuige was, zijn wij in staat hiervan het een en ander te vertellen. Het artikel van gezagvoerder Poeder was vermoedelijk bestemd om op of voor de herdenkingsdatum in „de Uitlaat” te verschijnen. Helaas is de brief van oud-gezagvoerder Poeder in de zeepost uit Nederland terechtgekomen en, hoewel 15 Februari 1951 gedateerd, eerst op 17 April ten kantore van de redactie beland. Dit doet overigens aan de belangrijkheid van het verhaal niets af, dat wij thans willen weergeven.

„Zelden zal een stuwagefout zulke noodlottige gevolgen hebben gehad als op het Engelse s.s. *Fort Stikine*.

Tegen het einde van de vorige Wereldoorlog was er een groot gebrek aan scheepsruimte (ondanks de enorme bouwprogramma's der geallieerde landen. Red. Uitlaat). De communicatie tussen de havens was slecht en elke kubieke voet in een schip moest worden benut. De gevaren op zee waren zo groot, dat men de schijnbaar kleinere gevaren — van een verkeerde stuwage b.v. — nauwelijks telde.

Alleen zo is het te verklaren, dat men aan boord van het s.s. *Fort Stikine* balen ruwe katoen op dynamiet en munitie stuwde, daarop planken legde en de ruimen verder opvulde met vaten olie.

Elke stuurman weet — of dient te weten — dat olie-lekkage in katoen oorzaak is geworden van vele scheepsbran-

den. Ook zonder het gevaarlijke goedje in het onderruim was deze wijze van stuwen al volkomen fout.

Voorlopig scheen het geluk met de dommen (of de dwazen? Red. Uitlaat). Men vertrok van Alexanderië en kwam via Karachi in de morgen van de 14e April 1944 te Bombay aan, waar — opvallend tussen een twintigtal andere schepen — in het „Victoria Dock” werd gemeerd zonder dat zich iets bijzonders had voorgedaan.

Behalve op tankers hees men gedurende de oorlog de rode vlag, die geeft, dat het schip gevaarlijke lading heeft, om begrijpelijke (oorlogs) redenen dikwijls niet. Kort tevoren was ik uit Egypte te Bombay — waar m'n vrouw woonde — teruggekeerd. Ik had daarna enige tijd gevaren op het m.s. *Tinombo* en het s.s. *Generaal van Swieten* en was juist geplaatst op het s.s. *Van Goens*, dat voor het

„Victoria Dock” ten anker lag, wachtend op een plaats aan de kade. Toen ik 's morgen van huis kwam en mij aan boord wilde begeven, was de motorboot er nog niet. Ik ging dus eerst even een praatje maken op de *Tinombo*, die kort tevoren was binnengekomen. Misschien viel het mij op, dat bij de *Fort Stikine* — vlak tegenover de *Tinombo* — lichters met rode vlaggen lagen, maar aandacht besteedde ik er zeker niet aan. In het voorbijgaan haalde ik mij prismakijker en sextant van de *Van Swieten* en begaf mij toen met de inmiddels gearriveerde motorboot naar het s.s. *Van Goens*. Eenmaal aan boord, voelde ik mij niet op m'n gemak en toen ik 's middags het scheepsvolk rond zag hangen, gaf ik stuurman H.J. Stok opdracht om brand- en sloepoefening te houden.

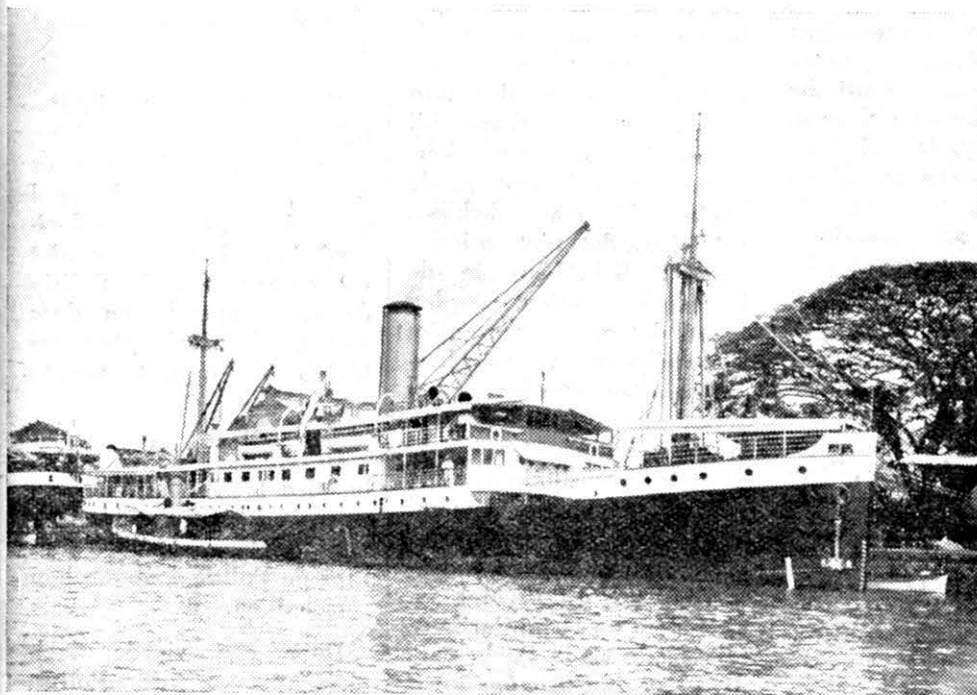
Behouden.

Tegen vieren kwam 2e wtk. J. Salverda vragen of de hfdwtk. en hijzelf met de scheepsmotorboot naar de wal mochten om naar de brand te kijken. Pas toen zag ik, dat er achter de *Tinombo* een schip in lichterlaaie stond. Ik verzocht hen nog een half uur te wachten en dit is waarschijnlijk hun behoud geweest.

Om een uur had men op de *Fort Stikine* ontdekt, dat door het in de katoen lekken van olie in de voorruimen brand was ontstaan. Voorlopig liet het geval zich niet ernstig aanzien en met behulp van de stadsbrandweer dacht men het vuur meester te zijn voor het de dynamiet, die daar onder de katoen lag, kon bereiken. De blussing viel echter tegen en om half vier sloeg de brand fel uit. Het schip het dok uit slepen ging niet, omdat buiten niet voor vier uur voldoende water zou staan om de sluisdeuren te kunnen openen.

Gevaarlijke lading

De directie van de „Bombay Port Trust” kon niet toestaan, dat de gezagvoerder het schip liet zinken, zonder toestemming van het Britse Oppercommando en die toestemming kwam te laat. Weinigen — ook de brandweer niet — wisten, welk een gevaarlijke lading de *Fort Stikine* in had, zodat zij nog rustig in de vlammen stonden te spuiten, toen om tien over vier in de middag (een jaar later gaf de torenklok aan de ingang van het „Victoria Dock” nog dit fatale uur aan) de honderden tonnen dynamiet in het voorschip tot ontploffing kwamen.



De (nog bestaande!) „Van Goens”

◇ Het K.P.M.-vliegtuig, dat op 8 April j.l. van Kema-joran startte met bestemming Schiphol, vervoerde o.m. onze le stuurman J. S. Veldman, die zijn gezins-scheidingsverlof in „het Oude Land” ging doorbrengen.

◇ In Singapore stapte op 11 April j.l. gezagvoerder A. Pothof in een vliegtuig naar Nederland. Gezagvoerder Pothof gaat z'n welverdiende verlof in Europa doorbrengen en wij wensen hem van harte een plezierige tijd toe.

◇ Toen het m.s. *Willem Ruys*, dat op 12 April j.l. van Tandjong Priok was vertrokken met bestemming Rotterdam, in Singapore meerde, kwamen daar nog drie K.P.M.-passagiers aan boord, te weten gezagvoerder W. Verbeek, 1e stm. A. v. d. Meulen en 2e stm. J. P. v. Haeften. Allen gingen met Europees Verlof de zomer tegemoet. Gezagvoerder Verbeek zal niet meer naar Indonesie terugkeren. Zijn E.V. zal worden gevolgd door vervroegd pensioen.

◇ Met de Connie van 20 April is le stuurman B. H. Niessen voor het doorbrengen van zijn gezinsscheidingsverlof van Djakarta naar Nederland vertrokken.

◇ Op Vrijdag 6 April j.l. werd door Radio Nederland (P.C.J.) een koopvaardij-programma uitgezonden onder de titel „Het Schip van de Week”. Het was een programma voor de K.P.M. en opgeroepen werden onze s.s. *Bontekoe* (onderweg van Surabaia naar Semarang), m.s. *Kasimbar* (dat in de nabijheid van Ternate vertoefde) en het m.s. *Seroei*, (dat in de haven van Tandjong Priok binnenlag). Als vertegenwoordigers van het Amsterdam-kantoor waren in de studio in Hilversum aanwezig de heren J. Roering en Bos en voorts mevr. Ch. W. Masselink. Op deze uitzending zullen we spoedig wel reacties vernemen. Wat we op dit moment graag zouden

willen weten, of de genoemde „vertegenwoordiger van het Amsterdam-kantoor” Bos onze heer Bos van P.Z. is, die met E.V. in Nederland vertoefte. Het zou voor hem, die zich altijd zeer actief heeft getoond in het arrangeren van de uitzendingen van Indonesische kant (n.l. het aanwijzen van de schepen en het verwittigen van de op te roepen leden der bemanningen) bijzonder aardig zijn om nu eens aan de Nederlandse kant te kunnen aanschouwen, hoe zo'n koopvaardij-programma in elkaar wordt geschroefd. Mocht hier sprake zijn van een andere Bos (eentje met een „sch” b.v.) dan is het voor „Radio Nederland” misschien een goeie hint om K.P.M.-verlofgangers in Nederland af en toe eens een kansje te geven een radio-uitzending voor de K.P.M.-schepen bij te wonen. Mocht dit reeds geschieden, dan hebben we niets gezegd.

◇ In verband met het recente vertrek van de directeur mr. D. F. de Koe met Europees verlof naar Nederland, is met ingang van 14 April de werkverdeling der directie als volgt geworden: mr. W. M. Hens, Algemene Zaken, Begroting, Nautische Dienst, Technische Dienst, Civiele Dienst, Ink. & Mag. Dienst, Secretarie en Medische Dienst. De heer D. Iken, zal zijn aandacht wijden aan Vervoer, Indeling Vloot, Nieuwbouw, Vrachtzaken, Doorvoer, Passage & Tourisme, Nevenbedrijven, terwijl de heer H. Harinek, Comptabiliteit, Statistiek, Mag. v. Gedruken, Steenk. Mij. „Parapattan”, Brandstofvoorziening, Personele Zaken, Claims en Equipage onder zijn beheer heeft.

◇ Op de verjaardag van H.M. Koningin zal —gelijk te doen gebruikelijk is geworden— in het K.P.M.-

Logeergebouw aan de Dj. Gadjah Mada (voormalige Molenvliet) een dansavond worden gegeven voor leden van ons personeel met hun dames. Het zal mogelijk zijn om —op beperkte schaal, gezien de plaatsruimte en de belangstelling, die er voor dansavonden pleegt te bestaan— familieleden en kennissen te introduceren. De dansmuziek zal worden verzorgd door het in Djakarta bekende ensemble van Eric Nöggerath. Er wordt ook ditmaal weer gerekend op een grote opkomst. Ten behoeve van officieren en onderofficieren van binnenliggende schepen zal op de avond van het feest om half acht een maatschappij-autobus vertrekken van de hoofdpoot der K.P.M.-haven. Deze bus zal na afloop van de dansavond de gasten weer naar de haven terugbrengen. Ook binnen de stad zal een autobus rijden om de dansliefhebbers, die niet over een andere vorm van transport beschikken, naar het Logeergebouw te brengen en later weer huiswaarts te voeren.

◇ De komende maand Mei is ongetwijfeld een recordmaand, wat betreft het aantal personen, die hun 25-jarige dienstverband bij de maatschappij gaan herdenken. Wie de lijst op de pagina hiernaast bekijkt, zal zien, dat niet minder dan 32 K.P.M.-ers in de bloemetjes zullen worden gezet, dat er maar eventjes 31 gouden en 1 zilveren horloge zullen worden uitgereikt, alsmede 32 enveloppen-met-inhoud, terwijl 32 directie-bloemstukken zullen worden besteld en iemand 32 teksten van gelukstelegrammen zal moeten bedenken. Alleen op 10 Mei a.s. al hebben we 11 jubilarissen, alle op de vloot. De bemanning van de *Kasimbar* heeft een dure maand: achtereenvolgens jubileren respectie-

velijk op 10 en 25 Mei gezagvoerder D.v. Santen en hfdwtk. L. Timp. Hetzelfde geldt voor de *Batoela*, waarop respectievelijk op 10 en 29 Mei de jubilea van gezagvoerder Coumon en 2e wtk Mouthaan zullen worden herdacht. Wij hopen, dat de ladingklerken van genoemde schepen er aan hebben gedacht om de C.D. om een extra-toewijzing van „liquidemiddelen” te vragen.

Namens het personeel van de K.P.M. willen wij via deze „Uitlaat” bij voorbaat vast 32 welgemeende gelukwensen tot de jubilarissen richten.

Politie-K.P.M. : 4—1

De tweede wedstrijd, die ons K.P.M.-elftal in de kantoorcompetitie speelde, eindigde in een verdiende 4 - 1 overwinning voor de Dienaren van de Heilige Hermandad.

Hoewel de Politie beter spel vertoonde, gaf de K. P. M. in de eerste helft zeer goed partij, dank zij een hechte defensie. Jammer dat deze voorhoede van enkele goede kansen geen gebruik wist te maken, waardoor zij zich een kleine voorsprong liet ontgaan. Nu ging ging de rust in met 0 - 0.

Na de thee zette de Politie een hevig offensief in, waarbij onze doelwachter danig aan de tand werd gevoeld. Zijn prima doelverdedigen kon echter niet voorkomen, dat de Politie de score opende en deze met goede doelpunten geleidelijk wist op te voeren tot 3 - 0.

De K. P. M. moest zich bepalen tot snelle uitvallen, waaruit door een goede pass van Walet onze middenvoor Lips de Politie-doelman kon verschalken.

Door een vierde doelpunt maakte de Politie echter aan alle K.P.M.-illusies een wreed einde.

JUBILARISSEN IN MEI

1 Mei			22 Mei		
J. C. Haffenreuter	Employé	C. M./H. K.	J. F. de Vries	2e wtk.	Van Outhoorn
Katab	1e Kaj. kok.				
6 Mei			25 Mei		
Oey San Khe	Hfdpakhuis.	Bandjermasin	J. J. S. v. Alphen	Gezagv.	V. d. Hagen
			J. J. v. Rossum	Gezagv.	E. V.
			D. J. Conijn	Gezagv.	Makassar
			P. Visser	Gezagv.	Gen. Michiels
10 Mei			G. G. v. Onzen	Gezagv.	Janssens
J. D. Coumon	Gezagv.	Valentijn	J. Goosen	2e wtk.	Bandjermasin
W. Bakker	Gezagv.	Batoela	G. Ch. Hamaker	Hfdwtk.	Khoen Hoa
N. de Groot	Gezagv.	Sigli	A. Marcus	Hfdwtk.	G. V.
H. J. Scheffer	Gezagv.	Siberoet	L. Timp	Hfdwtk.	Kasimbar
H. G. W. Snel	Gezagv.	Sidajoe	C. Gorter	Hfdwtk.	Kalianget
A. H. v. d. Belt	Gezagv.	Thedens			
W. Verbeek	Gezagv.	E. V.	29 Mei		
D. v. Santen	Gezagv.	Kasimbar	C. Harder	Gezagv.	E. V.
G. Hilverda	Gezagv.	Japara	H. Visser	Gezagv.	Ziek. Petamburan
J. H. Weldringh	Hfdwtk.	(Verlof)	J. G. L. Heynneman	Hfdwtk.	Sanana
W. Schneider	Hfdwtk.	Karossa	J. P. Kuipes	Hfdwtk.	Sambas
			K. E. Mouthaan	2e wtk.	Batoela
17 Mei			31 Mei		
A. J. Herrebrugh	Empl.	Palembang	A. H. Lawa	Hfdempl.	C. M./Kas.

Enorm scheepsbouwplan van de „Shell“

Bouwproject van zes en veertig schepen

De Bataafse Petroleum Maatschappij heeft een bouwprogramma aangekondigd voor 41 tankers van ieder 18.000 ton laadvermogen en 5 super-tankers van ieder 28.000 ton. De totale bouwkosten bedragen ongeveer 450 miljoen gulden.

Van deze 46 schepen zijn er 15 bij Nederlandse werven besteld, één derde van het totale bouwprogramma dus, hetgeen betekent, dat rond 150 miljoen gulden in Nederland zullen worden besteed.

Werkverruiming voor zeevarenden.

Door Wilton Fijenoord Schiedam zullen twee stuks van 18.000 ton turbo-electrische schepen worden gebouwd en twee 18.000 tons enkelschroefs turbineschepen.

De Rotterdamse Droogdok Mij en de Nederlandse Dok- en Scheepsbouwmij in Amsterdam bouwen ieder vier 18.000 tons enkelschroefs turbineschepen en de laatste bovendien één 28.000 tons turbineschip.

Bij P. Smit Jr. Rotterdam is een order geplaatst voor twee 18.000 tons tankers.

Alle schepen zijn van een geheel nieuw type en worden zowel in Nederland als in Engeland gebouwd, volgens een door de „Shell“ ontworpen systeem.

De schepen van Nederlandse werven

zullen in de toekomst onder Nederlandse vlag varen. Ze zullen tussen eind 1952 en eind 1955 worden afgeleverd. De bouw van de 15 nieuwe schepen betekent voor de Nederlandse zeevarenden een werkverruiming voor circa 800 man aan officieren en manschappen.

De Koninklijke Shell-groep heeft uiting gegeven aan de hoop, dat de Nederlandse industrie voor de 15 schepen op Nederlandse werven alles, of vrijwel alles, zal kunnen leveren. Het bouwprogramma zal geheel uit de inkomsten van de Shellgroep worden gefinancierd. Een emissie zal dus niet plaats vinden.

4½ miljoen ton

De Shell beschikt op het ogenblik over een eigen en gecharterde vloot van 4,5 miljoen ton, waarvan een half miljoen onder Nederlandse vlag vaart. Het nieuwbouwprogramma be-

tekent niet geheel en al een uitbreiding, omdat enige oudere en minder efficiënte schepen op de duur uit de vaart genomen zullen worden.

In de meeste der 18.000 tons tankers wordt een nieuwe, aan het aardolievervoer aangepaste in Engeland ontworpen stoomturbine voor aandrijving toegepast. Deze zal door Nederlandse bedrijven in licentie kunnen worden gebouwd. Van belang is, dat men voor brandstof van diesel op zware olie overgaat.

Moderne accommodatie

De accommodatie op de nieuwe schepen zal zodanig zijn, dat alle volwassenen hun privé-hut zullen hebben. Op het achterdek komen rook- en eetsalons voor officieren en onderofficieren. Daarboven zijn de manschappen gehuisvest.

De huiden der 46 nieuwe tankers zullen volgens een bijzonder procédé, dat uit ervaring verkregen werd, worden behandeld, teneinde corrosie tegen te gaan.

De Shell-groep zal zo nodig de werken bij de financiering van de bouw bijspringen, doch over het algemeen wordt gerekend op betaling in normale termijnen, die, zoals reeds gezegd, uit de lopende inkomsten van de groep zullen worden voldaan.

„Telegraaf“ Amsterdam.

DE OORLOG

Strijd tussen scheepsbouwers en navigatoren slaat om in voordeel van laatstgenoemden.

De thans reeds langer dan 80 jaren gevoerde oorlog tussen het kompas en de navigatoren aan de ene— en scheepsbouwers, scheepsplanners en scheepstechnici aan de andere zijde is in een nieuwe phase getreden.

Zoals men weet, zijn tot nu toe bijna alle scheepszeeslagen door de laatsten gewonnen. Het kompas —eenzaam op het schavotdek— werd eerst ondervangen door de Schoorsteen. Deze bedekte echter toch maar een klein gedeelte van de Horizon achteruit. Daarna heeft men de water- en druktanks uitgevonden, die door een handige scheepsbouwer altijd wel zo geplaatst werden, dat ze de door de Schoorsteen ingenomen sector aanzienlijk wisten te verbreden. De laatste tijd heeft men op de modernere schepen de davits op het brugdek zo weten te construeren (door er brede balken tussen te hangen), dat alle peilaanvallen op de horizon achterlijker-dan-dwars volkomen werden verijdeld.

Op sommige oudere schepen heeft men door bijbouw van een hut op het brugdek een argument weten te vinden om de —in de tropen onontbeerlijke— zonnetent zo hoog te maken, dat stellingen konden worden ingenomen om ook daar de horizon voor een groot gedeelte te beveiligen tegen de aanvallen der navigatoren. De andere helft van de horizon —vóór het schip,— heeft men echter behoudens wat masten, bomen, laadpalen en want en de natuurlijke bescherming door regen, mist en heiligheid, helaas nog ongemoeid moeten laten. Men is echter op dit gebied met uitgebreide research bezig.

Inmiddels komt echter het wereldschokkende nieuws, dat —naar verluidt— een bekende optische firma in

Nederland patent heeft aangevraagd op een uitvinding, waardoor het mogelijk zal zijn om navigatoren te voorzien van een soort telescoop-ogen, die tot 2.80 m boven het hoofd kunnen worden opgeschroefd en onafhankelijk van, doch evenwijdig aan elkaar op en neer kunnen worden gehaald, waarbij één oog boven het kompas blijft en het andere omhoog geschroefd en gericht op het voorwerp aan de horizon. Deze telescoop-ogen moeten echter worden aangebracht vóór het 7e levensjaar. Men is echter doende om de uitvinding te voltooien, zodat dit ook nog op latere leeftijd zal kunnen geschieden. In het kamp der KPM-scheepsbouwers, —planners en —technici, waar men éclatante successen had geboekt en reeds meende de oorlog uiteindelijk en beslissend te zullen winnen, heerst grote ongerustheid.

Van deze kant overweegt men nu de brug en het schavotdek in het onder-ruim te laten zakken.

Abon en ten Deur.

Slot: De Bombay-ontploffing.

Het was inmiddels later geworden en de *Van Goens* lag achter haar anker met de kop op de landwind. Door de geopende patrijspoorten keek ik juist op de brandende *Fort Stikine*. Een felle lichtstraal deed mij opspringen. Het „Victoria Dock” was plotseling onzichtbaar door een roetzwarte wolk, waaruit geweldige vuurstralen opspooten. Op hetzelfde ogenblik weerklonk een zware donderslag en sloeg de lucht mij met kracht tegen de borst. Ik herinnerde mij de lichters met rode vlaggen, die ik 's morgens ergens had gezien. Springstof! God weet, hoeveel ontploffingen nog zouden volgen. Bijna alle schepen hadden munitie aan boord, al was het alleen maar voor hun eigen bewapening. Verder waren er nog de lichters en de pakhuizen, waar ook munitie in zat.

Onze eigen positie was verre van veilig. We lagen nog geen mijl van de plaats van de ramp af. Wegstomen konden wij niet, omdat de grote ketel was afgezet. Het scheepsvolk was in de nog buitenboord liggende reddingsboten gevlucht. Gelukkig hadden ze de boten niet losgegooid. Een voordeel was, dat onze brandslangen lagen uitgerold en het water bijstond. Stm. Stok en de 2e wtk. Salverda riepen het scheepsvolk terug. De grote ketel werd aangestoken en om herhaling van een te verwachten volgende explosie te voorkomen, liet ik de sloepen hijsen, maar buitenboord

hangen voor eventueel onmiddellijk gebruik gereed.

De ontploffing

Veertig minuten na het voorschip vloog het achterschip van de *Fort Stikine*, dat was beladen met munitie en brandbommen, de lucht in. De gevolgen van deze tweede ontploffing waren nog veel noodlottiger dan van de dynamiet-explosie. Practisch niemand was gewaarschuwd, dat er munitie in het achterschip zat. Rode Kruis, brandweer, militairen en talrijke burgers waren bezig geworden te helpen en branden te blussen, toen de hele omgeving —ook de *Van Goens*— werd overdekt met gloeiend materiaal en springende munitie.

De motorboot van de *Generaal Van Swieten*, die met vluchtelingen op weg was naar de *Van Goens*, verloor vier man, doordat er enige Oerlikon-granaten in ontploften. De overigen werden allen gewond. Behalve een paar verbrijzelde ruiten en patrijspoortglazen had de *Van Goens* geen schade. Alles, wat brandend of gloeiend op onze dekken of tenten viel, werd onmiddellijk geblust. De in onze nabijheid verankerde Arabische zeilschepen brandden alle als fakkels.

Tot zover het eerste deel van het verhaal van oud-gezagvoerder Poeder, dat wij in het volgende nummer van „de Uitlaat” hopen te vervolgen.

Slot: Zeeslangen.

malen gezien door verschillende mensen en zelfs gefotografeerd, doch de foto's op zo'n grote afstand genomen geven helaas geen goed beeld van het beest. Hoe het beest in het meer is gekomen, is een raadsel. Als het uit zee ware gekomen, zou het ongemerkt een kanaal hebben moeten passeren, waarin zich vele sluisen bevonden. Dit is onwaarschijnlijk.

De beschrijvingen, die van dit monster worden gegeven, verschillen nogal. Op z'n minst twee ooggetuigen hebben het beest een weg zien oversteken..... Het moet dus een amphibie zijn. De een, die het bij maanlicht aanschouwde, beschrijft het als ongeveer 6 m. lang, met een lange nek en met voeten of zwemvliezen. Een andere ooggetuige zag het dier oversteken, toen hij in zijn auto op de weg langs het meer reed. Het liep krampachtig en het leek op een reusachtige slak met een lange nek. Deze beschrijving zou evengoed een beschrijving kunnen zijn van een reeds lang uitgestorven dinosaurus.

Dit zijn alle feiten over de zeeslang. Het zaakje is nooit opgehelderd, maar de mogelijkheid bestaat, dat er een of ander vreemd schepsel woont op de diepten van de oceanen, dat zich zelden laat zien.

Uit: London Calling.