

## MAATSCHAPPIJ CHARTERT NANCY MÖLLER" THANS 18 BUITENLANDSE SCHEPEN IN CHARTER VAN ONZE MAATSCHAPPIJ

Onze maatschappij heeft enkele weken geleden het bijna 4500 ton metende, onder Britse vlag varende vrachtschip *Nancy Möller*, toebehorende aan de „Möller Line” te Hongkong, gecharterd voor de vaart in de Indonesische wateren.

Op zichzelf is het geen bijzonderheid, dat onze maatschappij schepen chartert. Zij heeft, gelijk bekend is, een aantal buitenlandse schepen voortdurend in charter en de lijst van charter-schepen is —al naar gelang de charters eindigen— steeds aan wijzigingen onderhevig. Hieronder laten wij nog eens een lijstje volgen van de schepen, welke op het ogenblik, dat wij dit schreven, bij de K.P.M. in charter voeren.

De *Nancy Möller* is het schip, dat met rubber voor de Chinese Volksrepubliek

onderweg was, toen het embargo op strategische materialen werd afgekondigd. Het schip werd door een Brits marinevaartuig aangehouden en met zijn lading naar Singapore teruggestuurd om de lading rubber aldaar te lossen. De aan boord van het schip zijnde rubber had, naar verluidt, een waarde van een miljoen pond sterling. Na lossing te Singapore is het schip door ons gecharterd.

In totaal varen thans 18 schepen in charter van onze maatschappij. Enkele daarvan zijn al „oude bekenden” zoals de *Empire Jamaica*, de *San Jeronimo*, de *Shapur* en de *Ban Hong Long*, resp. onder Britse-, Panameese-, Britse- en Panameese vlag varende. Van de „Möller Line” heeft onze maatschappij voorts nog in charter het s.s. *Hannah Möller*. Voorts het onder Britse vlag varende 4400 ton metende s.s. *Incharran*; het onder Panameese vlag varende 5050 ton metende s.s. *Eastern Venture*; het onder Panameese vlag varende 5050 ton metende s.s. *Mina*; het eveneens onder Panameese vlag varende 3300 ton metende s.s. *Adelanto*; het onder Panameese vlag varende ruim 2900 tons metende s.s. *Ganandoc*; het onder Noorse vlag varende 2350 tons metende s.s. *Marosa*; het eveneens onder Noorse vlag varende 2975 tons metende s.s. *Pronto*; het onder Noorse vlag varende 2900 tons metende in 1949 gebouwde m.s. *Mui Ann*, het onder Britse vlag varende 3000 tons metende s.s. *Helikon*; het onder Noorse vlag varende 2000 tons metende s.s. *Halvdan*; het eveneens onder Noorse vlag varende 2100 tons metende s.s. *Ibis* en tenslotte het onder Panameese vlag varende 3000 tons metende s.s. *Oriental Phoenix*.

### MR. HENS NAAR NEDERLAND

Onze president-directeur, mr. W. M. Hens, is vrij plotseling met ziekteverlof naar Nederland vertrokken. Het is niet bekend, hoelang mr. Hens in het moederland zal moeten vertoeven. Namens het gehele personeel, mogen wij hem een zeer spoedig algeheel herstel van gezondheid toewensen, alsmede een snelle terugkeer naar Indonesië, waar zijn krachten slechts node kunnen worden gemist.

### IN MEMORIAM M.P. KONING

De nog steeds toenemende onveiligheid en handeloosheid in dit eens zo vredige Indonesië heeft wederom een offer geëist.

Een der meest toegewijde medewerkers van onze maatschappij is hiervan op 1 Juli j.l. het slachtoffer geworden; een man, die door familietraditie de Koninklijke Paketvaart Maatschappij niet slechts als een bedrijf beschouwde, maar die in haar taak in deze Archipel ook een ideaal zag, een poging om dit land tot verdere ontwikkeling te brengen.

Een man ook, die van nature steeds bereid was om anderen te helpen, die geliefd was bij zijn ondergeschikten, gezien bij zijn collega's en werd gewaardeerd door de gehele maatschappij.

Lafhartige bandieten, niet tevreden met roof alleen, moesten een einde maken aan het leven van een man nog zo vol toekomstplannen.

Met zijn vrouw zou Koning deze maand voor een welverdiend verlof naar Nederland vertrekken, waar een weerzien wachtte met zijn vader —onze Oud-President— en moeder, die nog het vorige jaar bij een reis door Indonesië zo vol belangstelling bleken voor het werk van de K.P.M.

Diepe deernis vervult ons bij de gedachte aan de echtgenote en de ouders, die door dit verlies zo zwaar zijn getroffen.

Wij hopen, dat zij troost mogen putten uit de wetenschap, dat allen, die Koning hebben gekend, hem zullen gedenken als een goed mens.

Hij ruste in vrede.

D. Iken.

## „VAN LINSCHOTEN" EN „VAN SPILBERGEN" EN DE INDONESISCHE WATEREN

In het vorige nummer spraken wij in ons artikel over de door onze maatschappij in Nederland bestelde nieuwe schepen al terloops over de namen „Van Spilbergen" en „Van Linschoten", welke deze schepen hebben gekregen. Beide schepen memoreerden wij toen reeds in onze beschouwing van de „levensgeschiedenis" van het s.s. „Le Maire". Wij willen op de geschiedenis van de „Van Linschoten" en „Van Spilbergen" thans wat nader ingaan.

De „Van Spilbergen" was een zusterschip van de oude „Le Maire" en werd evenals dat schip meer speciaal voor het Molukken-verkeer gebouwd, ofschoon het gedurende de eerste 2 jaren van haar verblijf in de wateren van deze archipel werd ingezet op de Java-Australiëlijn. Dit blijkt o.m. wel uit een opmerking in de „Zwarte Leugenaar", dat de „Van Spilbergen" op een van zijn reizen 1.500 West-Australische „bevalte" en 1.800 geschoren schapen kon vervoeren, hetgeen op zichzelf al een bewijs is van de waarheid van het bekende Nederlandse gezegde, dat er veel makke schapen in één hok (c.q. schip) gaan.

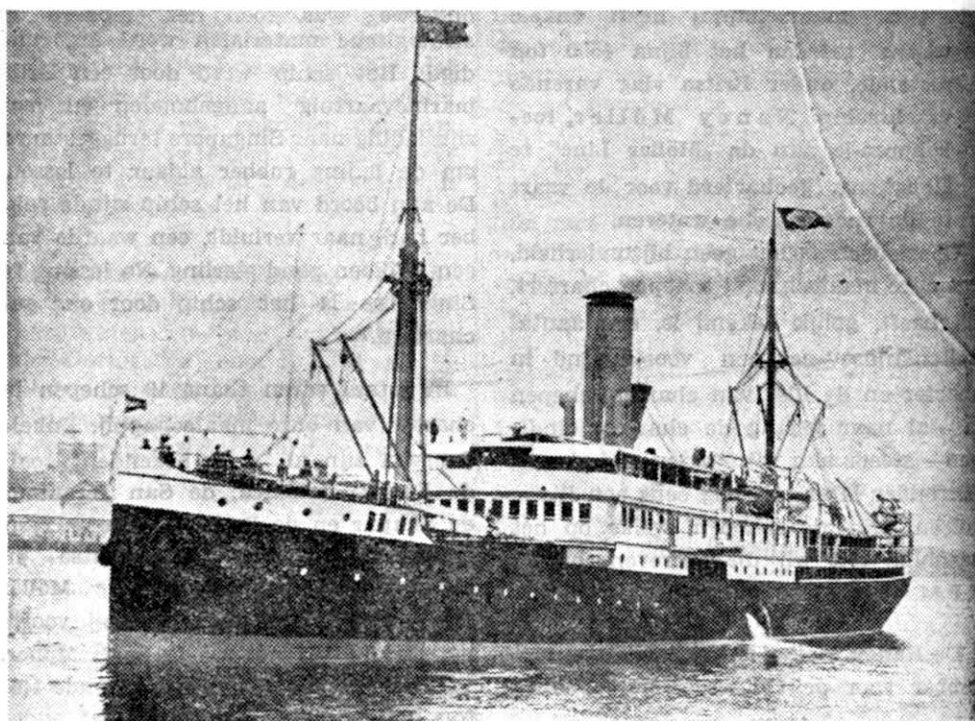
### Beide verkocht

De „Van Spilbergen" en de „Van Linschoten" was echter een ander lot beschoren dan het s.s. „Le Maire", want

zou zijn geworden als Jan Huygen van Linschoten, die in 1563 te Haarlem werd geboren en op 8 Februari 1611 te Enkhuizen overleed.

### „Reysgheschrift"

Want deze avontuurlijke aangelegde jongeman trad al op 20-jarige leeftijd in dienst van de Aartsbisschop van Goa te Lissabon, waar hij zich 6 jaren lang door het afschrijven van archiefstukken een schat van gegevens omtrent alle kustgebieden van de Stille- en Indische Oceaan verwierf, waaruit hij later zijn wereldberoemd geworden „Reysgheschrift" grotendeels heeft samengesteld. De persoonlijke ervaringen, die hij opdeed, toen hij in 1589 als klerk een reis naar het toenmalige Indië maakte en toen hij van 1590 tot 1591 als



Het s.s. „Van Linschoten".  
Zeevaart uit 'n boekje.

beide werden verkocht. De „Van Spilbergen" ging in 1949 naar Hongkong voor de sloop en de „Van Linschoten" naar Saigon. Laatstgenoemd schip werd op 19 Juli 1939 te Tandjong Priok aan kopers, de „Société des Affrêteurs Maritimes Indochinois" opgeleverd om door deze rederij in de vaart te worden gebracht als de „Gouverneur-Général Alexandre Varenne".

\*

Als men ook nu weer het lot van deze schepen zou gaan vergelijken met de levensloop van de personen, naar wie zij zijn genoemd, zou hiervoor bij het s.s. „Van Linschoten" kunnen dienen, dat zij beiden twee „bazen" hebben gehad. Als de gouverneur-generaal Alexandre Varenne had kunnen schrijven, wie zal zeggen, of hij dan niet even beroemd

agent op de Azoren verbleef, gaven zijn boek —dat hij in 1592 te Enkhuizen samenstelde en dat eensdeels is te vergelijken met een consulaire rapport en anderdeels een schat van zelaanwijzingen in hield— een nog betrouwbaarder kleur. Zo zelfs, dat de Compagnie, die toen juist haar organisatie in praktijk ging brengen, zich hierop heeft verlaten en Houtman volgens de aanwijzingen uit dit boekwerk naar de Oost is gevaan.

Van Linschotens bijdrage aan de opkomst van de Nederlandse scheepvaart is zeker niet gering geweest, hoewel hij daaraan niet zijn fysieke krachten heeft gegeven, doch wel zijn kennis, welke hij door studie en navorsing had verkregen.

Slot zie pag. 12

Dit is no. 11-zesde jaargang van

### de **Uitlaat**

Personeels- en voorlichtingsorgaan  
van de N.V. Koninklijke Paket-  
vaart Maatschappij.

◇

Dit nummer bestaat uit 12 pags.

◇

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.

1950: Bevestigend.

◇

18 schepen in charter

◇

Promoties per 1 Juli 1951

◇

Mijmeringen in m'n voortuin

◇

Invalide in het bedrijfsleven

◇

Adj. chef Koning vermoord



## DE INVALIDE IN HET BEDRIJFSLEVEN

De invalide moet zijn plaats kunnen vinden in het bedrijfsleven, hij moet in staat gesteld worden zijn aandeel bij te dragen tot verhoging van de productie en voor wat hij presteert, dient hij volwaardig te worden beloond. De invalide dient geen compensatie te vragen van de belastingen, zoals wel eens werd voorgesteld. Die gang naar (de Nederlandse minister van financiën) Lief tinck moet hij niet willen maken — doet hij dat wel, dan bewijst hij, dat hoe de invaliditeit zich ook meester heeft gemaakt van zijn geest. Met deze woorden heeft de heer B.F.F. Kop, zelf invalide, eigenaar van een kleine textielfabriek te Ermelo, aan het „Alg. Handelsblad” geschetst, hoe hij zich de oplossing denkt van het vraagstuk van de invaliden. En daarbij heeft hij nog een stoutmoedig plan in petto: een fabriek met een groot percentage invalide arbeidskrachten.

Er zijn over de 100.000 invaliden in Nederland. De heer Kop is er zich van bewust, dat een verhoudingsgewijs vrij groot aantal niet in het productie-proces kan worden ingeschakeld. Maar er is een aanzienlijk getal, dat wel op de een of andere wijze kan werken. Meer dan tevoren zullen werkgevers moeten uitzien hoe zij dit reservoir van arbeidskracht kunnen aanspreken. P.T.T. heeft een loffelijk voorbeeld gegeven met de tewerkstelling van invaliden. Onlangs is in Apeldoorn in de gemeente-gasfabriek een kleine telefooncentrale in gebruik gesteld, speciaal voor bediening door een invalide, die door een explosie het gebruik van ogen en handen had verloren. Van de 7000 oorlogsinvaliden heeft men tot nu toe 20% aan geschikt werk kunnen helpen.

Bij P.T.T. werken thans in het geheel 44 invaliden, bij Philips 26. De heer Kop, die het probleem van de invalide van alle kanten heeft onderzocht en zich geen illusies maakt over een spoedige en algehele oplossing, meent toch dat er méér kan worden gedaan dan op het ogenblik geschiedt.

Zijn eigen levensgeschiedenis is er een van het zegepralen van de ongebroken geest over een invalide lichaam. In 1939 werd hij getroffen door gewrichts-rheumatiek. Vier jaar lang kwam hij niet van zijn Amsterdamse bovenhuis. Hij moest van steun leven en al die jaren worstelden zijn gedachten met de afhanke lijkheid, waartoe zijn invaliditeit hem op zijn 24ste levensjaar had gedoemd. In de loop van de oorlog ging hij naar Ermelo, kwam er op een boerderij. En begon langzaam de weg terug: omhoog. Hij werd er zich van bewust dat alleen het lichaam invalide is, dat de geest, de wil, boven die handicap uit kan stijgen. Hij behoefde geen steungelden meer te ontvangen, hij wist zich voor zichzelf, voor zijn vrouw en zijn zoontje een bestaan te verwerven. Hij pakte van alles aan, stond met ongeregelde handel op de markt. In 1946 begon hij een volkswinkel in manufacturen in Ermelo, aan een stil weggetje. In de plaatselijke bladen was hij een geregeld adverteerder: de klanten kwamen, zij werden door zijn vrouw geholpen.

### Confectiefabriek

Bij de winkel is enige tijd geleden een kleine confectiefabriek gekomen, waarvoor een gebouwtje werd geplaatst in de tuin achter het perceel. Een maand geleden werd het fabriekje, de Ermelose Textiel Industrie, geopend. In zijn rolstoel zit de heer Kop thans in zijn kantoor, zijn gebogen vingers kunnen niets beginnen met de toetsen van een schrijfmachine, maar het feit, dat hij in zijn jeugd een bijzondere liefhebberij had voor schoonschrijven werpt nu zijn dividend af: hij kan met potlood zeer leesbaar schrijven. Om te kunnen roken moet hij de sigaret in een stokje, waaraan een haakje is bevestigd, naar zijn mond brengen.

### Tewerkstelling invaliden

„Het ergste is, dat de invalide denkt ook geestelijk minderwaardig te zijn”, vertelt hij ons. En dan schetst hij ons zijn plan om werk te verschaffen aan invaliden, normaal werk, dat hun leven weer doel kan geven, het zelfrespect

kan herstellen. Medelijden heeft de invalide niet van node, wel medeleven. Hij moet niet het voorwerp zijn van de bemoeiingen van maatschappelijke werkers maar van werkgevers.

In de toekomst hoopt de heer Kop een aantal invaliden in zijn eigen bedrijf, zodra hij dit kan uitbreiden, te kunnen plaatsen. Er werkt nu één invalide vrouw, er zal nog een invalide meisje bij komen, maar wanneer hij er nog enige gebouwtjes bij kon plaatsen, had hij zich een uitbreiding gedacht, waarin naast tien procent valide werkkrachten, negentig procent invaliden te werk kunnen worden gesteld. Dezen zouden in de onmiddellijke nabijheid hun slaapzaal, recreatie- en eetvertrekken moeten vinden. Het zouden uiteraard invaliden zijn, geschikt om te werken in dit bedrijf. Eén van de moeilijkheden, die moeten worden overwonnen is de omstandigheid, dat in een dergelijk complex van gebouwen, ook wanneer de opzet vrij bescheiden is, vrij veel geld moet worden geïnvesteerd. De heer Kop is er echter van overtuigd, dat ook hier een oplossing voor is te vinden.

## FIETSENDE ZEELUI

### Ter navolging ?

De schepen van de grote Deense vloot van J. Lauritzen te Kopenhagen, krijgen fietsen aan boord, teneinde de bemanningen in de havens in de gelegenheid te stellen fietstochten in de omtrek te maken, zo lezen wij in de „Shipbuilding and Shipping Record” van Maart j.l.

Wij vinden dit een uitstekend idee, dat ook in Indonesië ongetwijfeld opgang zou maken, waar het grote aantal ligdagen fletstochten tot ver in de omstreken van de havenplaatsen mogelijk maakt. Misschien zouden zelfs „bromfietsen” kunnen worden gebruikt, met het oog op het klimaat.

## KANTOORVOETBAL

### K.P.M. - Lindeteves 7—3.

Ons eerste K.P.M.-elftal heeft een klinkende overwinning geboekt op de ploeg van Lindeteves, die met niet minder dan 7—3 werd verslagen.

Lindeteves, die —tot overmaat van ramp— door het te laat komen van enkele spelers de wedstrijd met negen man moest aanvatten, kwam al spoedig tot de ontdekking, dat de voorhoede van het K.P.M.-elftal in een schotvaardige bui verkeerde. Laten we erbij zeggen, dat de in het eindcijfer 7 uitgedrukte productiviteit van het eerste elftal, ongekend is. Zij resulteerde bij de rust in een 3—0 voorsprong. Alle drie goals waren reeds gemaakt en gepatenteerd in de eerste 10 minuten van deze wedstrijd. Na die tien minuten was het Lindeteves-elftal compleet en ging het een ietsje minder van het bekende leien dakje.

Na de thee volgde opnieuw een K.P.M.-„kwartiertje” en was de stand al spoedig 5—0, waarmee echter de honger naar doelpunten nog niet scheen te zijn gestild. Lindeteves gaf echter niet op en bleef hardnekkig aanvallen. Het harde werken van het elftal werd tenslotte beloond met geredde eer (5—1), kort daarop gevolgd door het zesde doelpunt van de K.P.M. en een tweede goal van de Lindetevisiers. Nog eenmaal kwam aan beide partijen de beurt om een doelpunt te maken en zo werd de eindstand 7—3.

De fabrikanten van de K.P.M.-doelpunten waren Lips (5 stuks) en Zomers (2 stuks).

# MAN OVER BOORD!

## Het oude, afgeleefde Chineesje

Voor hen, die uit Indonesië naar Nederland komen en daar (nog) niet over eigen middelen van bestaan beschikken, staat een groot opvang-apparaat gereed. Op alle mogelijke manieren worden zij geholpen.

Dat het ook anders kan, bewezen de Engelsen na de overdracht van de soevereiniteit in India. Wie toen als daar-geborene naar Engeland wilde gaan, ondervond niet de minste hulp en als hij er na zes maanden niet in was geslaagd zich een werkkring te veroveren, moest hij onmiddellijk terugkeren naar India.

Wat Nederland op dit gebied doet, is iets, dat praktisch nog niet eerder in de geschiedenis is vertoond. Hieronder laten wij een korte schets volgen van de hand van de oud K.P.M.-kapt. B. Poeder over een arme Chinees, die bang was om naar zijn vaderland terug te keren. Voor hem bestond hetzelfde probleem, maar er was geen oplossing voor ontworpen.

Te Benoa (Zuid-Bali) was hij aan boord gekomen. Onze tweede (K.P.M.)-stuurman, die passagebiljetten der dekpassagiers had gecontroleerd, beschreef hem later als een zielig oud ventje, half blind, met een glimmend zwart jasje aan en een gek hoedje op. Waarschijnlijk hadden we te doen met een uitgestotene uit de Chinese samenleving, die na jaren ploeteren door z'n familie of werkgever, oud en ziek, met een kaartje tot Singapore en onvoldoende geld voor de rest van de reis naar China werd teruggezonden.

Het toenmalige (Ned.-Ind.) Gouvernement stond niet toe, dat men deze zieke stumpers hier liet zwerven, maar liet hen op kosten van de familie of werkgever verplegen. Om dit te voorkomen, werden zij tijdig naar China geëxpedieerd. China, waar praktisch geen overheidszorg bestaat en waar ze dikwijls midden in de winter, zonder geld en met geen andere kleding dan de dunne jas en broek, waarmede zij uit Indonesië vertrokken, aankwamen.

Ik herinner me nog een zin uit ons aardrijkskunde-dictaat: „De Chinees, ijverig, pienter en spaarzaam, keert veelal in een zekere mate van welstand naar zijn land terug." De praktijk heeft mij dit heel anders doen zien. De Chinees, wien het in Indonesië inderdaad voor de wind ging, noch degene, die er met hard werken een karig bestaan vond, denkt er over het algemeen over naar China terug te keren. Het verhaal, dat elke Chinees in Chinese aarde wenst te worden begraven, berust op fantasie. De archipel is, zoals men weet, overdekt met graven van Chinezen van alle standen. In al de tijd, dat ik zelf op China heb gevaren, heb ik nooit het lijk van een Chinees uit het buitenland naar China vervoerd, dat niet levend aan boord was gekomen. Velen stierven gedurende de reis, dikwijls verscheidenen per dag, meest van ouderdom of uitputting en soms probeerden familieleden of vrienden een dode mee naar China te smokkelen. Maar dit smokkelen had niets met de aantrekkingskracht van de Chinese aarde te maken. In omgekeerde richting zou men dit waarschijnlijk ook hebben geprobeerd. Met dit verschil, dat de mensen, die China verlieten, merendeels jong en krachtig waren. Terugkeren deden

slechts ouden van dagen, zieken en maatschappelijk mislukten.

Toen nu tussen Soerabaja en Semarang, na afloop van z'n wacht, onze derde officier te middernacht z'n gebruikelijke ronde maakte, trof hij de koelie onder wiens geleide het oude mannetje tot Singapore zou reizen, zoekende aan. Wakker geworden door een van bakboord invallende stortbui, miste hij zijn metgezel, die naast hem op een matje had geslapen. Een groep aan stuurboord „mah jong" spelende Chinezen had niets gehoord of gezien.

Onmiddellijk werd alarm gemaakt, het gehele schip werd afgezocht, maar de oude werd niet gevonden. Aangenomen werd, dat de man in een aanval van vertwijfeling van boord was gesprongen. Inmiddels was het roer aan boord gelegd

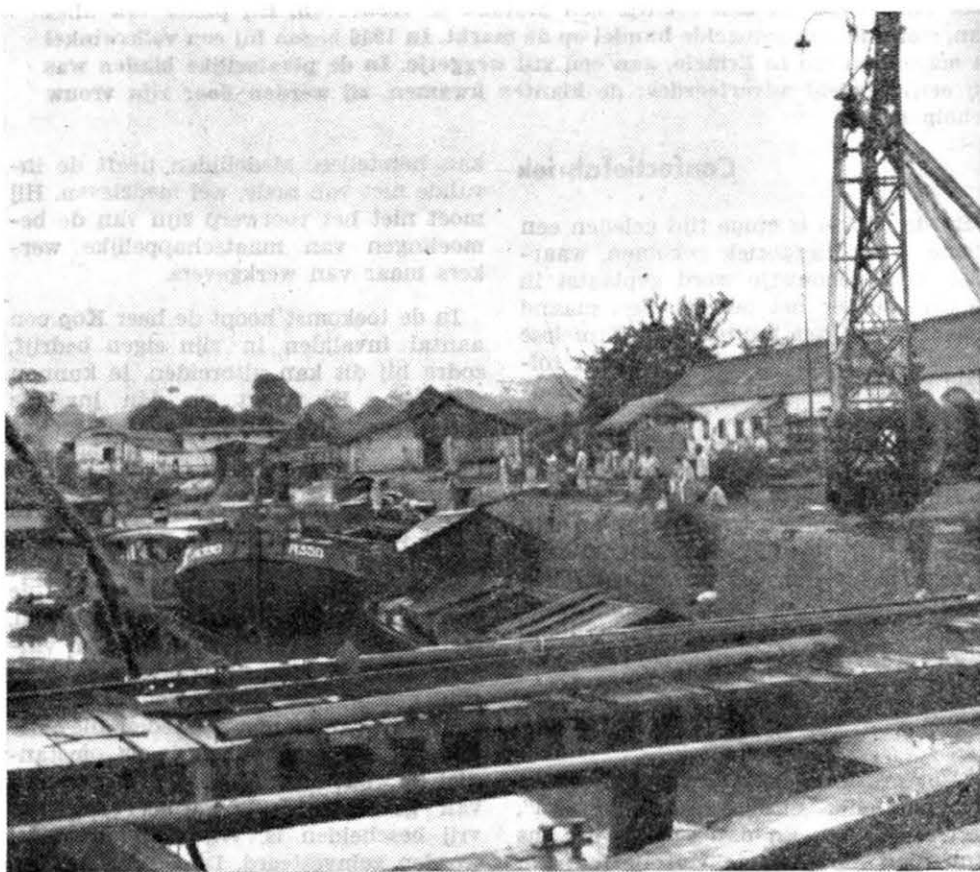
en stoomde het schip in tegengestelde koers terug. Luisterposten werden uitgezet, maar het geruis van de neergutsende regen en de aanwakkerende wind overstemde alles. Het zien zou in deze inktzwarte nacht door de aanhoudende tropische stortbui zelfs met een goed zoeklicht ondoenlijk zijn geweest. Bovendien wisten we niet, waar we zoeken moesten, en wanneer de oude man ongeveer overboord was geraakt.

Eenstemmig werd dan ook door de in-middels belegde scheepsraad besloten na een uur zoeken de reis te vervolgen. Toch viel het voltrekken van het doodvonnis zwaar. In een grote boog draaiden we terug op onze oorspronkelijke koers, waarmede de laatste hoop op redding vervloog. Voor alle zekerheid werd even later nog een tegenkomend stoomschip met de morselamp op de hoogte gebracht en verzocht uit te luisteren, maar ook dit zal wel geen succes hebben gehad.

De volgende morgen te Semarang werd ten overstaan van havenmeester en politie-autoriteiten een scheepsverklaring afgelegd en werden ook de Chinese getuigen gehoord. Inderdaad bleek onze veronderstelling juist geweest te zijn en was de oude stakker op weg naar het „Hemelse Rijks".

Z'n schamele nalatenschap, bestaande uit een slaapmat, een keihard paardenharen kussentje en een oude kist, gesloten met een nieuw hangslot, waarvan hij de sleutel had meegenomen, werd opgenomen. Het slot bleek niet van een degelijke

(Slot: zie pag. 12).



Drukte in Muntok.



# ONGEVALLEN REGELING

## VERSCHILLEN MET OUDE BEPALINGEN TOEGELICHT

Met ingang van 8 Januari van dit jaar is de republikeinse „Undang<sup>2</sup> Ketjelakaan 1947” en de daarbij horende regerings-verordening in het gehele gebied van Indonesië van kracht verklaard, met gelijktijdige buitenwerkingstelling van de „Ongevallenregeling 1939” en de „Ongevallen-verordening 1939”.

Hoewel de algemene strekking der nieuwe wet dezelfde is gebleven als die der oude regeling, zijn er toch zodanige verschillen, dat het ons nuttig voorkomt ze hier te vermelden.

De verplichting tot schadeloosstelling bestaat niet alleen, indien de werknemer in verband met zijn bedrijfsarbeid een ongeval is overkomen, doch ook in geval de arbeider in het bedrijf een ongeval is over-

komen, d.w.z. dat ook al houdt het ongeval geen verband met de arbeid betrokkene toch gerechtigd is schadeloosstelling te ontvangen. Het verband met de bedrijfsarbeid is dus vervallen.

Het onderscheid tussen niet- en wel uitkeringsplichtige onderdelen van één bedrijf is komen te vervallen. Is slechts één of zijn slechts enkele onderdelen van het bedrijf uitkeringsplichtig dan wordt daardoor het gehele bedrijf onder de werking van de nieuwe wet gebracht.

De bepaling van de oude regeling, dat ingeval het ongeval te wijten was aan grove schuld of onachtzaamheid van de arbeider de werkgever de uitkering met maximaal de helft kan verminderen, is komen te vervallen. De andere uitzonderingen op de uitkeringsplicht van de werkgever— opzettelijk veroorzaken van het ongeval door de arbeider en het zich niet onderwerpen dan wel onttrekken aan de behandeling van de door de werkgever aangewezen geneesheer— zijn blijven bestaan.

In de omvang van de schadeloosstelling zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- a. een vaste vergoeding van de kosten der begrafenis ad Rp. 125.—
- b. De uitkering is op een veel hoger bedrag gesteld.
  - I. Bij tijdelijke invaliditeit de eerste 4 maanden 100% dagloon daarna 50% van idem.
  - II. Bij overlijden wordt aan de nagelaten betrekkingen niet meer een uitkering ineens verstrekt, doch een periodieke uitkering, die slechts in enkele uitzonderlijke gevallen in een uitkering ineens kan worden omgezet. Deze periodieke uitkering is maximaal 60% van het dagloon van de arbeider en wordt ook over de Zondag betaald.
  - III. Het begrip „nagelaten betrekkingen” is sterk uitgebreid en omvat nu ook behalve de weduwe(n) en de wettige kinderen, ouders, schoonouders, grootouders en ouderloze kleinkinderen, in wier levensonderhoud door de overleden arbeider werd voorzien.

Ten aanzien van kennisgeving van ongevallen is slechts het model van de te bezigen formulieren en registers veranderd. Aangezien deze nieuwe modellen nog niet verkrijgbaar zijn, kan voorlopig nog worden gebruik gemaakt van de oude formulieren.

## BEVORDERINGEN PER 1 JULI 1951

Wij hebben het genoegen de volgende bevorderingen onder het nautische- en technische varende personeel van onze maatschappij bekend te maken:

### NAUTISCH VAREND PERSONEEL :

Van 1e stuurman tot gezagvoerder:

E. Uit den Bogaard, J. G. Dibbets, P. Hooghamer, Kl. Boswijk, D. Schipper, B. A. Wilbrink, G. H. ten Hoope, W. Vader Mzn., J. Klijn, J. C. van Vulpen, W. Vader Dzn. en H. J. van Dijk.

Van 2e stuurman tot 1e stuurman:

H. P. Steggerda, A. W. P. Roozen, G. H. Groenhof, J. F. Kiepe, G. A. van Bentum, J. P. van Haeften, N. Spiekman, J. P. Haaze, K. Klijn, E. W. Esser, W. Esselman, F. H. Roelofs Heyrmans, A. J. J. Hoencoop en D. J. Smit.

Van 3e stuurman tot 2e stuurman:

J. N. van Santen, A. B. Albrechts, H. L. van Dam, M. H. Mol, K. Glas, H. F. Ottenhoff, J. M. Westerkamp, C. Bood, H. Koch, R. Severien, B. R. Beekhuysen, C. P. v.d. Heyden, A. J. E. M. van Ekelenburg, J. Bakker, A. J. Manuputy, A. A. A. Persoon, P. Zonneveld, J. L. Elmont, H. W. G. Kuster, H. Bax, E. van Daatselaar, J. H. F. Stausebach, S. W. de Rochemont en H. J. H. Kristel.

Van 4e stuurman tot 3e stuurman:

J. W. F. van Hummel, G. van Rheenen, A. J. Leget, R. Klein, J. Roose, C. Oly, P. Bodde, J. A. van Beurden, A. W. Th. Wanders, J. Mulder, S. Sybranda, B. E. Douma, J. Sloothaak, G. A. Vreeken, L. Ruygrok, W. A. Supit, F. S. L. Kneefel, N. Dijns Jr., A. de Vries, W. E. Witteveen, W. A. Bal, A. H. Albers, B. Ch. Breedland, A. Postma, J. Swart, J. Foppen, A. den Hartog, L. J. Eyken, H. J. Kuyp, J. Harms, M. A. Bakker, C. W. Lubberts, D. C. R. M. Wevers, J. J. Maaskant, J. Elema, L. v.d. Molen, M. J. P. Hahyary en P. B. Nieland.

### TECHNISCH VAREND PERSONEEL :

Van 2e werktuigkundige tot hoofdwerktuigkundige:

W. M. Wüthrich, H. W. Bakhoven, F. W. Muller, J. G. P. Scheltens, F. Kleian, J. M. R. Tumbelaka, J. J. H. A. Zindel, A. Sok, J. Nicolai, D. Hartman en A. v. der Wal.

Van 3e werktuigkundige tot 2e werktuigkundige:

A. Haack v. d. Goes, J. B. G. Bakker, Ch. O. Faulhaber, A. D. Vos, S. Dam, B. Claasz Cooekson, J. J. v. Leeuwen, J. Bogaard, J. C. S. v. Bijsterveld, P. Severijn, J. Coers, W. Mossel, N. Bartels en C. Bakker.

Van 4e werktuigkundige tot 3e werktuigkundige:

L. J. Warbroek, A. C. Koning en J. H. Jentink.

Van 5e werktuigkundige tot 4e werktuigkundige:

A. Gillisse, H. M. v. d. Poll, A. J. den Hond, H. Mulder, R. I. Haarloo, J. Vorenkamp, E. Blommaert, M. F. Muller, G. B. Edw. v. Muyen, J. Verstraate, J. v. d. Bijl, R. Koppenol, H. van Vliet, R. H. Velsink, P. H. Bastiaans, Liem Khiem Tjo, F. Poelstra, A. E. Brard, F. L. J. Mager en A. J. A. W. Sahanaja.

# „LUTINE“ NOG NIET LOSGELATEN

## NIEUW BERGINGSTOESTEL

Naar het zich laat aanzien, zullen erlang opnieuw ernstige pogingen worden gedaan om de waardevolle goud- en andere ladingen uit gezonken schepen te bergen. Er is nl. een octrooi-aanvraag openbaar gemaakt op een vinding van de heer N. Th. Kos te Amsterdam, die het— daar is de uitvinder van overtuigd — mogelijk maakt om inderdaad tot de lading van de vergane (in vele gevallen) diep onder water en onder een dikke zandlaag liggende schepen door te dringen.

Het bergingstoestel, zoals de heer Kos dat heeft ontworpen, wijkt op zichzelf weinig of niet af van de reeds meermalen toegepaste apparaten. Het lichaam van het toestel bestaat uit een kegelvormige toren van gewapend beton, ca. 30 m hoog en met een grondvlak van 25 m doorsnee. In het midden van de bodem is

een werkkamer uitgespaard, die een diameter heeft van 5 m en een hoogte van 2½ m.

Het toestel kan tot boven het wrak worden gesleept. Daar aangekomen kan het gevaarte worden neergelaten tot het grondvlak op de scheepshuid komt te rusten, muurvast en bestand tegen storm en stroom. Het toestel, dat de heer Kos zich heeft gedacht, kan de hulp van een bergingsschip ontberen.

Is de scheepswand op deze wijze bereikt, dan beginnen met de tot nu toe gebezigde bergingsapparaten de moeilijkheden.

### Werkwijze

De oplossing, die de heer Kos ter verkrijging van octrooi aan de Octrooiraad heeft voorgelegd, komt op het volgende neer. Van de binnenwand van de werkkamer kunnen vier concentrische, „telescopisch“ over elkaar schuivende cilindfers worden neergelaten, die het weggeperste water en zand, ook als men tot op en in het schip is gevorderd, van de werkruimte afgeschermd houden.

### Weer de „Lutine“ ?

Vele pogingen zijn in de loop van tientallen jaren gedaan de goudladingen van de gezonken Lutine en van verscheidene andere vergane boten boven water te brengen. De heer Kos, die jarenlang heeft gevaren en ook actief heeft deelgenomen aan enige van de genoemde pogingen, meent te hebben ontdekt, waarom deze ten slotte hebben gefaald. De mislukte pogingen zijn z.i. niet slechts met een technisch daartoe onvoldoende apparaat uitgevoerd, maar bovendien op de verkeerde plaats: op het voorschip. „In het achterschip“, aldus de heer Kos, „bevindt zich nog voor een waarde van f 13.000.000 aan gouden en zilveren staven.“

Het is de bedoeling van de heer Kos te komen tot de oprichting van een N.V., die de bouw en de exploitatie van een bergingstoestel volgens zijn idee ter hand zal nemen.

Uit: „de Telegraaf“.

**Wij bieden ons Indonesisch personeel onze beste wensen aan ter gelegenheid van de Lebaran.**

**De Redactie**

## DE UITZENDING VAN RADIO NEDERLAND VOOR VAN RIEBEECK EN V/D HAGEN

Op Vrijdag 18 Mei j.l. werd door „Radio Nederland“ een Koopvaardij-programma „Het Schip van de Week“ uitgezonden, bestemd voor twee schepen van onze Koninklijke Paketvaart Maatschappij, te weten het s.s. Van der Hagen en het m.s. Van Riebeeck.

Deze schepen bevonden zich in de Indonesische wateren.

Als vertegenwoordigster van de maatschappij was aanwezig mevr. M. Ch. W. Masselink, sociaal werkster op ons Amsterdam-kantoor.

Over de ontvangst van de uitzending ontving Radio Nederland van kapitein Van Alphen, gezagvoerder van het s.s. Van der Hagen het volgende telegram:

„...Etat major Vanderhagen enthousiast — hadden goede ontvangst — danken U hartelijk“.

w.g. Kap. Van Alphen

Dit telegram kwam nog in Hilversum aan voor de herhaling van deze uitzending had plaatsgehad, zodat het Radio Nederland mogelijk was om kapitein Van Alphen nog diezelfde avond in de tweede uitzending hiervoor te bedanken.

De marconist van het m.s. Van Riebeeck telegrafeerde via Scheveningen radio:

„Uitzending 12.00 GMT Javazee prima“.

Mevrouw W. Bennink-Schotanus, echtgenote van de 1e stuurman a.b.v. de Van Riebeeck schreef:

„Even gauw een berichtje, dat ik nu al een telegram ontvangen heb van mijn man, waar o.a. instaat: „Uitzending uitstekend“ Ik ben er reuze blij mee“.

w.g. W. Bannink-Schotanus,  
Badhuislaan 12  
Hilversum

De ouders van de 4e werktuigkundige H. van Dam, a.b.v. het m.s. Van Riebeeck schreven:

„.....Naar aanleiding van de uitzending „Het Schip van de Week“ op 18 Mei j.l. deel ik U mede, dat ik van mijn zoon varende op het m.s. „Van Riebeeck“ op 19 Mei een telegram ontvangen heb:

„.....Uitzending prima ontvangen. Hartelijk dank“.

Ook mede namens mijn vrouw onze hartelijke dank.

w.g. W. W. Dam,  
Remise 2 — Doorn.

### HOE LANGER HOE .....!

Het persoonlijke tintje in zakelijke correspondentie wordt hoe langer hoe persoonlijker.

Dit moge blijken uit de nieuwste vinding op dit gebied: een foto'tje gedrukt of geplakt naast de handtekening van de briefschrijver (-ster), opdat de lezer (es) ook kan zien, hoe zijn correspondent(e) er eigenlijk wel uitziet!

Natuurlijk is dit gebruik nog zeer pas in zwang (en ook daar nog maar heel kort) in het land van de onbegrensde (on)mogelijkheden, waar ook de enveloppe met gegommeerde sluitklep met pepermuntsmaak vandaan komen.

Aldus lezen wij in „Doelmatig Bedrijfsbeheer“.

Wij mogen hieraan de opmerking verbinden, dat het niet in de bedoeling van de K.P.M. ligt om dit systeem te gaan volgen, hoewel het merendeel van het mannelijk- en vrouwelijk personeel uit bijzonder fotogenieke mensen bestaat en het de nogal droge bedrijfs correspondentie ongetwijfeld bijzonder zou opfleuren. Het zou het „katje“ van P.Z. erg verzachten als er een foto van des heren Ter Braake secretaresse bij zou staan.



# MIJMERINGEN IN M'N VOORTUIN

Op de schepen van de tegenwoordige tijd heb je eigenlijk geen tuintjes meer. Vroeger bestonden die wel, n.l. op de „Sink“-bootjes. Dat waren de scheepjes met namen als „Singapore“, „Singaradja“, „Singkara“, „Singkep“, enz. Deze scheepjes hadden voor het merendeel als thuishaven Singapore en het achterste deel op het hoofddek werd „tuintje“ genoemd. Op het campagne-dek daarboven stond de „broodwagen“ en de roerkoning liep dus in een koker in het midden van het tuintje. Veelal was om deze koker een plank aangebracht en dat was dan een tafeltje geworden. Op dat tafeltje zag men meestal voor acht uur 'smorgens het flesje „stout“ van de hwtk. staan en om twaalf uur was het meestal „versierd“ met glaasjes jenever.

Genoeg hierover, U weet nu wat aan boord een „tuintje“ werd genoemd en dat is nu verleden tijd. Aangezien er dus op de nieuwe vloot geen „tuintjes“ meer zijn, zult U zich afvragen, hoe het mogelijk is, dat ik in mijn voortuintje kan zitten mijmeren.

Dat zit als volgt.

## De „tuin“

Naast mijn hut is een stukje dek, waarop een zitje staat n.l. een rond tafeltje met vier stoelen. Toen dit zitje aan boord kwam, leek het — van boven bezien — een nieuw zitje — doch aan de onderkant kon je zien, dat het al meer dienstjaren had dan een derde stuurman van de hedendaagse tijd. Bij kalm weer kun je in die stoelen zitten, doch bij een slingerend schip moet je zulke experimenten niet uithalen, want dan breken de poten (van de stoelen, bedoel ik).

## De „begonia“

Enfin, dat zitje staat er dus. Verder hangt aan de railing een bloemenbak. Deze heeft een collega door zijn scheepstimmerman laten maken en ik heb aarde daarvoor uit de tuin van een K.P.M.-huis op Borneo's Westkust laten halen. Toen deze aarde was geprepareerd met mest van de „lijn sappie“, heeft een medelijdende dame mij een geranium gegeven, daar deze plant stekjes oplevert, die je gemakkelijk kunt planten en die „het altijd doen“. Deze geranium noem ik echter „begonia“, aangezien ik die naam sympathieker vind. Kijkt U maar eens naar de vorm van de mond, wanneer iemand „go“ en wanneer hij „ra“ zegt. In het laatste geval krijgt men bij sommige mensen een opening te zien, die je of een herinnering aan de goldrush van Klondike, of aan een oud kerkhof met zo hier en daar nog een zerkje, geeft.

## Oude tijden

Mijn geranium heet dus begonia en doet het goed, zodat mijn bloemenbak groen is en het stukje dek met zitje gevoeglijk „mijn voortuintje“ kan worden genoemd.

Enfin, daar zit ik dan in mijn vrije tijd vaak te mijmeren en als iemand op mijn leeftijd zulks doet, denkt hij meestal aan het verleden: de goede oude tijd. De tijd, dat ik aangenomen werd als stuurmansleerling bij de K.P.M. en zeeman werd. Ik herinner mij nog als de dag van gisteren, hoe ik op 27 Augustus 1921 — dus bijna dertig jaar geleden — te Amsterdam aan boord stapte en mij meldde als stuurmansleerling voor de „Koninklijke Paketvaart Maatschappij“ en daar in de leerlingenhut de zeemanskist vond met de uitrusting, die was geleverd door de firma Herberman. Zo gauw mogelijk maar het blauwe werkpak aantrekken over je splinter-nieuwe witte overhemd, waarmee je 'smorgens van huis was gegaan en je werklust tonen. Het overhemd, dat 'smiddags blauwer was dan de binnenkant van je blauwe werkpak en voor altijd bedorven, ondanks je aan Moeder gedane belofte om er zuinig op te zullen zijn.

## Het „Batavia“ van vroeger

Herinneringen. De goede oude tijd. De aankomst van het schip te Tg. Priok en de eerste indrukken. De eenzame klapperboom met het reclamebord voor „susu tjap njonja jang paling baik“, die toen op de wal bij de ingang van de eerste haven stond.

Herinneringen. De eerste avond vrij van dienst. De wal op naar kennissen in Batavia, die je een uitnodiging hadden gestuurd. Het stationnetje te Priok. Retourtje gekocht en in je hagelwitte uniform en mooie pet in het stoffige wagonnetje een plaatsje gezocht. Kaartjescontrole door een conducteur met een olielampje op zijn borst en eenzelfde pet op zijn hoofd als je zelf had. Alleen was zijn pet zwart en die op je eigen hoofd wit. En verder had die man nog een gekleurde hoofddoek tussen hoofd en pet. Op het station Noordwijk afgehaald door de kennissen en vlug in een deleman gestapt en naar huis gereden.

Plannen voor die avond waren om naar Stam & Weins te gaan, maar dan moest de jeugdige zeeman maar een pak van meneer aantrekken, want hij zou hun toch wel niet de schande willen aandoen, dat zij daar werden gezien in gezelschap van een „Paketje“.

## De „centenbak“

Mijmeringen, herinneringen, droevige en vrolijke uit de goede oude tijd. Werken en leven bij de Paketvaart. De strijd voor de platte pet ter vervanging van de centenbak zoals de toenmalige pet

werd genoemd. De eerste overwinning in die richting, n.l. de toestemming van de directie om bij de ruimen een helmhoed te mogen dragen. Later de zo begeerde platte pet en de halve centimeter extra goud op de epaulet van de eerste stuurman en de tweede machinist. De naamsverandering van machinist tot werktuigkundige. Strijd en overwinning. De grappen, — meestal goed bedoeld, — door de stuurlieden op de titel werktuigkundige: tuig blijf je, maar werken kunnen jullie.

Herinneringen: roemah-boeboer, sappie-dienst, paarden-dienst, babi-expres, roemah-poetih, Malay-street, muskieten-vloot en Dr. Yap, who had it before. Ik wil doorgaan met mijmeren in mijn voortuintje, doch de stuurman van de wacht onderbreekt dit met de woorden: „Kapitein, het vuur van Je Moer is in zicht“. Ik ben uitgemijmerd en ga naar de brug.

Hoogachtend,  
MANUSPUTTY.

Noot. „Djemoer“ is de naam van een vuurtoren in Straat-Malakka.

## De „Blauwe Wimpel“:

## AMERIKANEN DAGEN „QUEEN“ UIT

In 1952 zal het 51.500 ton metende Amerikaanse reuzenschip, de United States —het grootste en snelste passagiersvaartuig, ooit op transatlantische werven gebouwd— zijn eerste overtocht maken van New York naar Southampton. Met dit schip, dat 2000 passagiers kan vervoeren en een bemanning van 1000 koppen telt, zullen de Amerikanen een energieke gooi doen naar de „Blauwe Wimpel“, het ereteken, dat sinds 13 jaar in het bezit is van de Engelsen met de Queen Mary.

Dit schip heeft in 1938 de „Blauwe Wimpel“ gewonnen door in de tijd van 3 dagen, 20 uur en 42 min. de Atlantische Oceaan over te steken — een afstand van 2.938 Eng. zeemijl — waarbij een gemiddelde uursnelheid van 31,2 knopen werd bereikt. (Op het ogenblik neemt de Queen Mary er een extra-dagje voor, met het oog op de kolenschaarste).

De United States, die reeds in Juni van dit jaar te water zal worden gelaten, is zodanig ingericht, dat zij in geval van oorlog voor troepentransport kan worden gebruikt en dan ca. 14.000 man zal kunnen vervoeren. Maar Groot-Brittannië en Frankrijk hebben de Amerikaanse uitdaging aangenomen. In beide landen hebben scheepsbouwmaatschappijen plannen tot het bouwen van reusachtige zeeschepen, zo deelt de „Daily Express“ mede, waaraan wij dit bericht ontleen.

## VAN TALEN EN KOPPENSNELLEN

### Honderd aparte talen — Het kwaad der koppensnellerij.

Dank zij het Marineblad konden wij in vroeger nummer van „de Uitlaat” een overzicht geven van de rol en positie van Nederlands-Nieuw-Guinea (Irian) na de laatste Wereldoorlog. Wederom dank zij datzelfde Marineblad zijn wij thans in staat enkele zeer interessante bijzonderheden te vermelden, betreffende de land en volk van Nieuw-Guinea, gebaseerd op een lezing, welke de resident M. Klaassen in het begin van dit jaar voor de afd. Den Helder van de Vereniging van Marine-Officiëren heeft gegeven.

De Papoea kent van huis uit geen schrift. Zo kon het voorkomen, aldus resident Klaassen, dat de ontdekkingsreiziger Lorentz op Nieuw-Guinea een Papoea-opperhoofd ontmoette, dat zijn vooraanstaande positie te danken had aan een Chineese fotograaf op Ambon. Op een tentoonstelling had deze fotograaf een paar zilveren en vergulde medailles gewonnen, deze op zijn rekening-papier laten afdrucken en een van deze rekeningen is daarna op wonderlijke wijze weggewapperd naar de kust van Nieuw-Guinea. Daar maakte het stuk onverwacht carrière, doordat een van de snuggerste Papoea's zich met dit mysterieuze document in de hand tot opperhoofd wist op te werpen.

Een ander schrift dan het onze, een rimboeschrift, kennen de Papoea's wel. Wanneer zij bovenstrooms in de benauwenis komen, dan wel willen melden dat zij in aantocht zijn, hakken zij met hun stenen bijlen spaanders en als deze spaanders in de stroom van de rivier een nederzetting passeren, leest de bevolking deze seinen van het water af. Op tournee door het bos legt men takken, twijgen en bladeren op een bepaalde wijze neer om de anderen, die nakomen, berichten door te geven. Overdag seint men met rookkolommen, dat er gevaar dreigt. 's Nachts geschiedt dit met vuren en tenslotte heeft men de tritonschelp om signalen door te geven.

#### 100 talen

Wat de Papoea's aan schrift te kort komen, halen zij rijkelijk in door de veelheid van hun talen. Nieuw-Guinea kent meer dan honderd Papoea-talen, geen dialecten. Door het eeuwenlange isolement waarin de verschillende stammen hebben geleefd, is er weinig of geen mogelijkheid geweest, dat deze talen op elkaar gingen inwerken.

Tot op de huidige dag is de veelheid van talen een rem voor de ontwikkeling van het land. Want niet alleen de Nederlanders, die op het eiland werken, maar ook de Papoea's zelf ondervinden de moeilijkheid van het ontbreken van een taal, die in alle streken gangbaar is. Een aardige illustratie hiervan biedt de

naam Irian, die de laatste tijd in Indonesische kringen ingang heeft gevonden.

Enkele van de Papoease intellectuelen hebben bezwaren geopperd tegen de namen Nieuw-Guinea en Papoea, die gedachten-associaties opwekken aan primitiviteit, koppensnellen, menseneten, en aan slavenhandel, daterend uit de tijd, dat men van de Molukken uit de kusten afstroopte om slaven te roven. Kassiepo de vertegenwoordiger van Nieuw-Guinea, die lange tijd in Nederland vertoefde, en enkele van zijn vrienden hadden het woord „iri” ontdekt, dat in hun taalgroep „warm”, „weldadig” betekent. Het betekende voorts: „wat uit zee oprijst”, „wat naar boven komt”. Irian zou dus kunnen betekenen: „goed land”, „land, dat omhoog komt, land der toekomst”. Men dacht daarmee de oplossing te hebben gevonden, maar achteraf bleek toch, dat men te vroeg had gejuicht, want in een ander taalgebied betekende „irian” juist „slavenvolk”, een begrip, dat men had willen ontlopen.

#### Eenheidstaal nodig

Het zou voor Nieuw-Guinea niet minder dan een zegen zijn, indien men er in zou slagen om een eenheidstaal ingang te doen vinden, die niet het bezwaar heeft, dat aan de meeste Papoease talen is verbonden, n.l. dat zij te gecompliceerd is. Wanneer de situatie zich zou hebben ontwikkeld, gelijk men had gehoopt, zou het Maleis (c.q. het Indonesisch) op Nieuw-Guinea een goede kans hebben gehad.

Goed en kwaad liggen bij de Papoea's vaak precies aan de andere kant van de scheidslijn, die de Westerling heeft getrokken. Een European, die geen koppen snelt, als hem kinderen worden geboren, en iemand die geen bloedwraak neemt, is volgens de meeste Haidense stammen een mens zonder manieren, een lafaard, een „nul”, die niet weet, wat hij aan zijn familie en spruiten verplicht is. Speciaal op Zuid-Nieuw-Guinea is het kwaad van het koppensnellen juist daarom zo hardnekkig, omdat het niet slechts een uiting is van wreedheid en primitiviteit, naar de basis waarop de gehele Papoease gemeenschap rust.

#### Godsdienstige achtergrond

Het bezit van gesnelde koppen betekent voor de stam het bezit van magische toverkracht, die onontbeerlijk is, wil de stam gedijen, een huwelijk vruchtbaar zijn en kinderen voorspoedig opgroeien. Alles, wat met dit snellen verband houdt, is voor de Papoea's geloof en evenmin als men bij ons het geloof zou kunnen uitroeien door een verbod, lukt het bij de Papoea's om het koppensnellen tegen te gaan door louter verbod, vervolgingen en gevangenisstraf.

De arm der gerechtigheid reikte tot voor kort op Nieuw-Guinea nog niet erg ver. In streken met meer bestuursinvloed zag men de wonderlijke of eigenlijk volkomen logische reactie van de Papoea's, dat zij zich terugtrokken zodra er van Nederlandse zijde te diep in hun maatschappelijke leven werd ingegrepen.

#### Vele slachtoffers

De beste bestrijding van het kwaad der koppensnellerij bestaat daarin, de Papoea er van te overtuigen, dat er nog wel andere methoden zijn om gelukkig en welvarend te worden dan door bij een naburige stam te gaan snellen. Dit omvormingsproces van de gedachtenwereld van de Heidense Papoea is niet iets, dat in een handomdraai kan gebeuren. De omvang van het kwaad van het koppensnellen mag men zich niet te gering voorstellen. Nemen wij b.v. een stam van de Zuidkust, die 15.000 leden telt, wier gemiddelde leeftijd 50 wordt. Dit betekent, dat elk jaar 300 zuigelingen, die worden geboren, een gesnelde kop moeten hebben, zodat alleen al voor de normale bevolkingsaanwas 300 burens moeten worden gesneld. Hier komt nog bij een aantal slachtoffers, wier kop men nodig heeft bij verlovings en huwelijken. Een raming van 1.000 slachtoffers per jaar is voor deze stam zeker niet aan de hoge kant, wanneer men rekent, dat de tegenpartij in de regel het antwoord niet schuldig blijft. Een Papoease sneltocht is niet maar een expeditie van enkele dagen of een paar weken. Soms duurt zij maanden, af en toe zelfs een jaar, wanneer men zo ver mogelijk van huis wil gaan om de kans op weerwraak te verkleinen en om het element van verrassing zo goed mogelijk uit te buiten. Voor deze expeditie dienen oorlogsprouwen te worden aangemaakt. Weken is men in de bossen bezig met sagokloppen en wapens fabriceren. Dan moet er nog worden gezorgd voor ouden van dagen, behoeftigen en zieken, die niet mee kunnen. Men zonder bewaking in het dorp achterlaten, zou voor hen een wisse dood betekenen. Meenemen gaat niet, omdat daardoor het tempo van de expeditie te zeer zou worden vertraagd en de gevechtswaarde van de snellende stam dalen. Men maakt deze mensen voor het vertrek af, soms op eigen verzoek. (Wordt vervolgd).



# k.p.m. – Journaal

◇ 3e stuurman D. G. Snoodijk heeft onze maatschappij verlaten. Hij werd met ingang van 1 Mei j.l. eervol ontslagen.

◇ 4e stuurman F. F. M. van der Pas is een nieuwelings in de maatschappij, die wij bij deze van harte welkom heten. Hij arriveerde op 4 Juni j.l. per vliegtuig in Djakarta.

◇ 2e stuurman A. F. Spits heeft een kort-verband met onze maatschappij aangegaan. Ook hij is een nieuwelings en kwam op 5 Juni j.l. per vliegtuig in Djakarta aan om zijn werk bij de K.P.M. aan te vangen.

◇ De chef van onze Civiele Dienst, de heer J. J. Mulder is, vergezeld van zijn echtgenote en drie kinderen op 23 Juni j.l. met het m.s. „Nieuw-Holland” van de K.J. C.P.L. uit Indonesië vertrokken op weg naar Australië. De heer Mulder gaat met zijn gezin zijn Europees verlof in New-Zeeland doorbrengen. Wij maken van dit vertrek bijzondere melding aangezien de heer Mulder de redactie van „de Uitlaat” heeft beloofd om af en toe iets uit New-Zeeland voor ons te schrijven. Zijn bijdragen zien wij met grote belangstelling tegemoet en intussen wensen wij hem een bijzonder prettig verlof toe.

◇ Aan boord van de „Nieuw-Holland” reisden voorts adjunct-chef H. H. Hart met het gezin van gezagvoerder B. D. Schippers en 1e stuurman J. van Mackelenberg en zijn gezin, die allen eveneens hun E.V. in Australië gaan doorbrengen. Wij wensen hun een aangename tijd in het nabuurland toe. Voorts bevond zich aan boord van genoemd schip mevr. Z. Kuiper-Arnoldoff (echtgenote van hfdempl. Kuiper), mevr. C. C. Spanjaard-Laurense (echtgenote van empl. Spanjaard) en mevr. M. G. Nak-Verstraete met haar zoon (gezin van 2e werktuigkundige Nak) embarkement Surabaya.

◇ Met de „Maetsuycker” vertrok op 24 Juni j.l. mej. I.M. Th. Terwee (dochter van hfdempl. mr. W. Lagers) naar Australië.

◇ Met het m.s. „Willem Ruys”, dat op 22 Juni j.l. uit Tandjong Priok naar Nederland is vertrokken, reisden mevr. Harinck-Jansen met twee kinderen (het gezin van dir. Harinck), alsmede de volgende verlofgangers: gezagvoerder O.H. Ritsema (die zijn taak van waarnemend chef van de Nautische Dienst zo juist heeft overgedragen aan de van verlof teruggekeerde heer Jungschläger), gezagvoerder M.L. Berveling, hoofdwerktuigkundige Ch. F. Renaud, hoofdwerktuigkundige W. Hartman, hoofdwerktuigkundige J. Joha (vergezeld van zijn gezin), hoofdwerktuigkundige G. Ch. Hamaker met zijn echtgenote, hoofdwerktuigkundige C. Looyen (vergezeld van zijn gezin), dr. G. de Maar en zijn echtgenote, hfdempl. C. van Swoll (vergezeld van zijn gezin), hfdempl. B. van Heek (vergezeld van zijn gezin), 1e stuurman J. Staakman met zijn gezin, 2e werktuigkundige G. J. Stam met zijn echtgenote, 2e werktuigkundige D. C. Claus met zijn gezin, 2e werktuigkundige H. F. Huzink met zijn echtgenote, 3e werktuigkundige J.C.S. van Bijsterveld met zijn gezin, 3e werktuigkundige J. J. van Leeuwen met zijn gezin en mej. E. J. Kho, dochter van hoofdwerktuigkundige H. H. Kho.

Jungschläger de leiding van  
◇ Met ingang van 4 Juni 1951 j.l. heeft de heer L.N.H. de afdeling Nautische Dienst van het hoofdkantoor weer overgenomen van de heer O. H. Ritsema.

◇ Gezagvoerder W. Bakker is op 26 Mei j.l. met vervroegd pensioen uit de dienst van de K.P.M. getreden. Hij vertrok met het m.s. „Johan van Oldenbarnevelt” naar Neder-

land. Ook 1e stuurman G. Muller is met vervroegd pensioen gegaan.

◇ 2e stuurman J. H. Slok Soede is eervol uit de dienst van onze maatschappij ontslagen en met het m.s. „Johan van Oldenbarnevelt” gerepatriëerd.

◇ Gezagvoerder W. Koning is op 27 Mei j.l. met pensioen gegaan. Hij verliet Indonesië diezelfde dag per vliegtuig.

◇ Drie nieuwe 4e stuurlieden, de heren H. Vegter, J. A. Harmsen en A.L.C. Vls zijn op 27 Mei j.l. in Djakarta aangekomen om hun dienstverband bij onze maatschappij aan te vangen. Wij heten hen van harte welkom.

◇ In verband met het aanhoudend grote ladingaanbod van Java naar Menado en de dalende snelheid van het lossen aldaar, blijkt deze regeling nog niet afdoende te zijn zodat thans is besloten om de ligtijd te Menado met nog 2 dagen te verruimen. Dit impliceerde een nieuwe wijziging van de dienstregelingen.

De noodzakelijke verlenging van de ligtijd te Menado werd verkregen door de schepen aldaar een dag vroeger te laten aankomen en een dag later te doen vertrekken. Tegelijkertijd is doorgevoerd een langere ligtijd te Makassar.

Amurang werd geschrapt als dienstregeling-haven, in verband waarmee de ligtijd te Gorontalo kon worden verlengd tot 3 dagen. De aankomst te Gorontalo valt één dag later dan thans.

◇ Aan het in vaste dienst van de maatschappij zijnde Indonesische personeel, dat de Islamitische godsdienst belijdt, zal ter gelegenheid van de Lebaran op 5 en 6 Juli a.s., een halve maand vaste bruto-inkomsten als voorschot worden verstrekt.

Dit voorschot mag niet meer bedragen dan Rp. 250.— en dient in ten hoogste 5 termijnen te worden terugbetaald.

◇ Ter gelegenheid van het Feest van de Openbaring van de Quran was ons hoofdkantoor op Vrijdag 22 Juni j.l. de gehele dag gesloten.

◇ Het is in de Indonesische drukkerijen een bekend verschijnsel, dat de zettters gedurende de periode van de vasten minder goed werk leveren. Het aantal correcties, dat in het zetsel moet worden aangebracht is nog groter dan wat min of meer normaal mag worden geacht. Wij roepen in dit verband de uiterste clementie van onze lezers in.

◇ In verband met het toenemende aanbod van lading op het traject Singapore-Pakan Baru is besloten om met ingang van 10 Juli a.s. (V. Pakan Baru) lijn 34 te verduubelen.

Als tweede schip op deze lijn is aangewezen het m.s. „Kampar”.

◇ Aangezien lijn 75 (M'asar Keieilanden) in verband met de huidige omstandigheden niet meer op tijd te bevaren is, is besloten de opzet van de lijn aan de praktijk aan te passen.

Banda zal voortaan in elke vaarbeurt, zowel in de uit- als in de thuisreis worden aangelopen, dit in verband met het feit, dat deze haven in de aan- en afvoer van lading een belangrijke plaats is gaan innemen.

◇ Onder intrekking van de bestaande duurte- en gezinstoeslag-regelingen zijn in overleg met de C.K.O. met terugwerkende kracht tot 1 Maart j.l. ook voor het varende personeel van onze maatschappij nieuwe duurte- en gezinstoeslagen van kracht geworden. Van de duurte-toeslag voor het walpersoneel maakten wij in het vorige nummer van de „Uitlaat” reeds melding.

◇ De her-oriëntering van de Nieuw-Guinea-havens op het buitenland en van Indonesië

heeft het noodzakelijk gemaakt om de behandeling van claims op die havens te verleggen van Makassar naar Hollandia.

De agent te Hollandia treedt thans op als rayonhoofd voor de behandeling van claims op alle Noord- en Zuid-Nieuw-Guinea-havens met uitzondering van die te Sorong, welke door de agent aldaar worden behandeld.

Deze regeling bestaat in de praktijk reeds enige tijd.

◇ Met het m.s. „Willem Ruys” arriveerden op 15 Juni j.l. uit Nederland te Tandjong Priok empl. Ch. Fehr, 4e stm. C. van Dam, 3e wtk. J. D. Tesink en 5e wtk. J. J. Leerkotte. Laatstgenoemde drie heren zijn nieuwelingen in het bedrijf, wien wij een hartelijk welkom toeroepen. 3e wtk. Tesink is in Singapore van boord gegaan.

In het kader van de gezinshereniging bevonden zich aan boord van de „Willem Ruys” mevr. C. J. M. Jungschläger-Geuskens (echtgenote van dienstchef Jungschläger), mevr. W. J. Jonkmans-Stolk met twee kinderen (gezin van hfdempl. Jonkmans, dat op weg was naar Gorontalo), mevr. M. J. Walet-Grim (echtgenote van empl. C. Walet) en mevr. L. E. Severien-Lux (echtgenote van 3e stm. H. Severien, die in Singapore debarkeerde).

◇ 1e stm. W. de Vries is op 9 Juni j.l. per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof van Djakarta naar Nederland vertrokken. Op 13 Juni i.a.v. vertrok gezagv. P. A. Reuvekamp en op 14 Juni gezagv. G. H. Hoogland per vliegtuig met hetzelfde doel, terwijl 1e stm. W. Vader Dzn op 11 Juni van gezinsscheidingsverlof uit Nederland te Djakarta terugkeerde.

◇ 4e stm. W. I. Latuheru is per 14 Juni eervol ontslag uit de dienst van onze maatschappij verleend, als gevolg van zijn afkeuring.

◇ Met het s.s. „Cameronia” vertrokken op 20 Juni j.l. van Tandjong Priok naar Nederland gezagvoerder H. Visser (die is afgekeurd en invaliditeitspensioen zal krijgen),

1e stm. J. Punt (die ook is afgekeurd en invaliditeitspensioen krijgt), 1e stm. J. van Zanen, 1e stm. P. J. P. Fontein en 2e stm. J. de Jong (die met Europees Verlof gingen), 3e stm. W. Louwris (die de K.P.M. met ontslag

Pach, de kinderen van de empl. Herrebrugh, de zoon van adjunct-chef Stil, de zoon van hoofdwtk. Van der Sloot, de zoon van gezagvoerder Dyxhoorn.

◇ Met het m.s. „Napoli” zullen op 8 Juli a.s. hfdempl. L.

## JUBILARISSEN IN JULI

### 1-7-51.

W. L. L. Hees

A. Barkey

Made Gol

Oesing I

Noehoeng

A. Lucas

Raimoen bin

Samin

Sapari

Amat bin H. Moh.

Jasin

hoofdempl.

hoofd. Pakhm.

bediende

plaatwerker

id.

smid.

djoeragan

mandoer

djurumudi

Pass. & Tour.

Ag. Td. Priok

Bali-Hotel

Makassar

id.

id.

Ag. Priok

Ag. Priok

Pemangkat

### 5-7-51.

J. H. Sitompoel

Tjia Tjin Bok

loc. empl.

beambte

Claims

Vervoer

### 8-7-51.

G. F. Hilleveld

C. R. J. Hart

hfd. Pakhm.

hoofdempl.

Soerabaia

Ag. Palembang

### 19-7-51.

J. Hage

J. Dikstaal

Hoofdwtk.

id.

E. V. gezinsverlof

„Thedens”

### 24-7-51.

Maesa

3e klerk

Cm3/Vr. & Pass.

### 28-7-51.

E. van Mossel

empl.

I. & M. Dienst,

Priok

### 29-7-51.

J. P. H. Heule

M. Raatsie

P. Kusters

hoofdwtk.

gezagvoerder

gezagvoerder

E. V.

„Blinju”

„Tosari”

heeft verlaten), hfdwtk. F. Geul met zijn gezin, 2e wtk. F. Kleian met zijn gezin, 2e wtk. T. Sastroatmodjo met zijn gezin en hfdempl. H. Herwig met zijn gezin (allen met Europees verlof), empl. W. J. H. Voorma (vergezeld van zijn gezin), empl. F. W. Scheefhals, empl. N. de Ridder, empl. P. A. le Grand en empl. A. van Leeuwen, die allen de maatschappij met ontslag hebben verlaten.

Voorts bevonden zich aan boord van dit schip de gezinnen van hfdempl. Bijvoet, van 2e wtk. Geerlings, van wijlen de S. M. P.-employé

Boonstra en empl. C.M. van Wiggen met verlof naar Nederland vertrekken.

◇ Te Belawan zijn de hoofdwerktuigkundigen G.J. Bernhard en J. Goosen, beiden vergezeld van hun echtgenoten, aan boord gegaan van het m.s. „Weltevreden”, dat hen naar Nederland zou brengen. Hfdwtk. Bernhard gaat met E.V., dat zal worden gevolgd door pensionnering, terwijl hfdwtk. Goosen met vervroegd pensioen de dienst der maatschappij zal gaan verlaten. Wij wensen hun een prettig verblijf in Nederland toe.

◇ Tijdens de afwezigheid van onze president-directeur mr. Hens zal de werkverdeling der directie als volgt zijn: algemene zaken, vervoer, indeling vloot, nieuwbouw, vrachtzaken, doorvoer, passage & tourisme, nevenbedrijven, nautische dienst, technische dienst en secretarie komen onder het beleid van de heer Iken. Comptabiliteit, statistiek, begroting, personele zaken, medische dienst, civiele dienst, Ink. & Mag. Dienst, claims, mag. v. gedrukten, S.M.P., brandstofvoorziening en equipage komen onder het beleid van de heer Harinck.

◇ Met de m.s. „Indrapoera” en „Poelau Laut” arriveerden in de loop van Juni uit Nederland in Tandjong Priok de 4e stuurman P. Oudt en de 5e wtk. A. Alferink, beiden nieuwelingen in het K.P.M.-bedrijf, afkomstig van de opleiding. Wij heten hen beiden hartelijk welkom in de K.P.M.-gemeenschap.

◇ Met het m.s. „Willem Ruys” en per vliegtuig zijn in Juni weer drie nieuwe 4e stuurlieden uit Nederland in Indonesië aangekomen om hun dienstverband bij onze maatschappij aan te vangen. Het zijn de heren C. van Dam, W. Visser en P. J. Kuyn, die wij hiermede welkom in Indonesië en welkom bij de K.P.M. toeroepen.

◇ 1e stuurman H. N. L. Hoomans is op 18 Juni j.l. van zijn Europees Verlof per vliegtuig in Djakarta teruggekeerd.

◇ Het commissie-agentschap te Tjilatjap zal met ingang van 1 Juli a.s. overgaan van de Ahicamy naar de N.V. Borneo Sumatra Handel Mij.

◇ Het Hoofdkantoor zal op Donderdag en Vrijdag, respectievelijk 5 en 6 Juli a.s. (Idulfritri) gesloten zijn. Wij bieden onze Indonesische lezers ter gelegenheid van de Lebaran onze beste wensen aan.

◇ Tot ons leedwezen moeten wij berichten, dat de heer R. J. Vinken in leven hoofdwerktuigkundige van de K.P.M. op 22 Mei j.l. te 'sGravenhage is overleden.



# DE GETROUWDE VROUW IN HET BEDRIJF

„Getrouwde vrouwen werken soms naast haar huishouding in een zaak als werkster, als landarbeider, dokter, advocaat etc. Indien dit niet uit geldelijke noodzaak gebeurt, hoe denkt U daar dan over?”

Met deze vraag heeft het hoofdbestuur van de Huisvrouwenvereniging (in Nederland) zich gericht tot haar 30.000 leden. Hierna wordt geïnformeerd of het deelnemen aan maatschappelijk leven (verenigingswerk enz.) „ongewenst, gewenst of zelfs nodig” moet worden beoordeeld. Daarenboven, of „dit van belang is voor haarzelf, haar gezinsleden en de maatschappij”.

De Huisvrouwenvereniging heeft met het stellen van deze vragen de huisvrouwen tot nadenken gebracht over de wenselijkheid (noodzakelijkheid) van arbeid (betaald of onbetaald) door de huisvrouw buiten het gezinshuishouding.

Bij de eerste vraag kronkelt een addertje onder het gras. Want wat verstaat men onder „geldelijke noodzaak”? Gelden hiervoor alleen de strikt nodige uitgaven om in leven te blijven, of óók bijvoorbeeld de uitgaven, die de voortgezette studie van kinderen mogelijk maken?

De vragen zouden principiëler kunnen luiden: heeft de getrouwde vrouw zonder enige restrictie recht op beroepsarbeid? Wordt het vóór laten-gaan van gezinsarbeid beschouwd als een achteruitzetting van de vrouw? Zal het de maatschappij ten goede komen, wanneer de vrouw maatschappelijke arbeid verricht naast en met de man?

In andere landen

Hoe beschouwt men in andere landen de arbeid van de gehuwde vrouw? In Zwitserland is een tekort aan arbeidskrachten en een hoge levensstandaard (vermoedelijk wordt bedoeld een „lage levensstandaard” die een gevolg is van hoge prijzen. In Indonesië is de levensstandaard niet hoog zoals men abusievelijk altijd zegt — doch zeer laag. Red. „Uitlaat”). Zeer vele getrouwde vrouwen werken er buitenshuis, hetgeen wordt vergemaakkelijkt doordat ver-gaande maatregelen zijn genomen om de moeder haar dubbele taak te vergemakkelijken. Haar werktijden tracht men te laten samen-vallen met de schooluren van de kinderen, zodat deze na schooltijd geen leeg huis vinden.

In Tsjechoslowakije is een wet voor vrouwenarbeid in voorbereiding, waarbij zal worden bepaald, dat lichte arbeid wordt gereserveerd voor vrouwen (telefoniste, portier etc.) Voor vrouwen zullen zware werkzaamheden worden verboden. Daar men meent, dat de vrouw zoveel mogelijk dient te worden tegemoet gekomen, in verband met haar gezinsarbeid, wordt de tewerkstelling voor halve dagen bevorderd.

In Zweden wordt het de moeders door sociale voorzieningen gemakkelijk gemaakt de gehele dag te werken, zonder dat de kinderen lichamelijke verzorging tekort komen. Daarenboven krijgt de vrouw zes weken vóór en drie maanden ná de bevalling vrij-af. Een extra uitkering maakt haar dit mogelijk.

In Denemarken gaat men nog verder: het tekort aan arbeidskrachten maakt het noodzakelijk, dat vrouwen meewerken. Men acht het daar o n s o c i a a l

wanneer een vrouw, die daartoe wel capabel is, niet zou werken.

In Engeland doet de regering uit economische noodzaak een beroep op de vrouwen haar tijd te verdelen tussen gezin en beroepsarbeid, evenals dat in de oorlog het geval was.

In Spanje daarentegen geldt het tegenovergestelde: de vrouw behoort thuis; geen arbeid buitenshuis! Men wacht — soms jarenlang — met trouwen tot de echtgenoot in staat is een gezin te onderhouden. Het zou zijn eergevoel kwetsen als zijn vrouw uit werken ging.

Ook in Oost-Europa geldt deze opvatting. De moeder behoort haar tijd te besteden aan gezinswerk, aan de opvoeding van haar kinderen.

En hoe luidde globaal het antwoord van de Nederlandse huisvrouw?

Over het algemeen menen de leden, dat de huisvrouw geen betaalde beroepsarbeid moet verrichten, indien die niet geschiedt uit financiële nood-

zaak, daar zij hierdoor haar gezin en haar werkgever zal schaden.

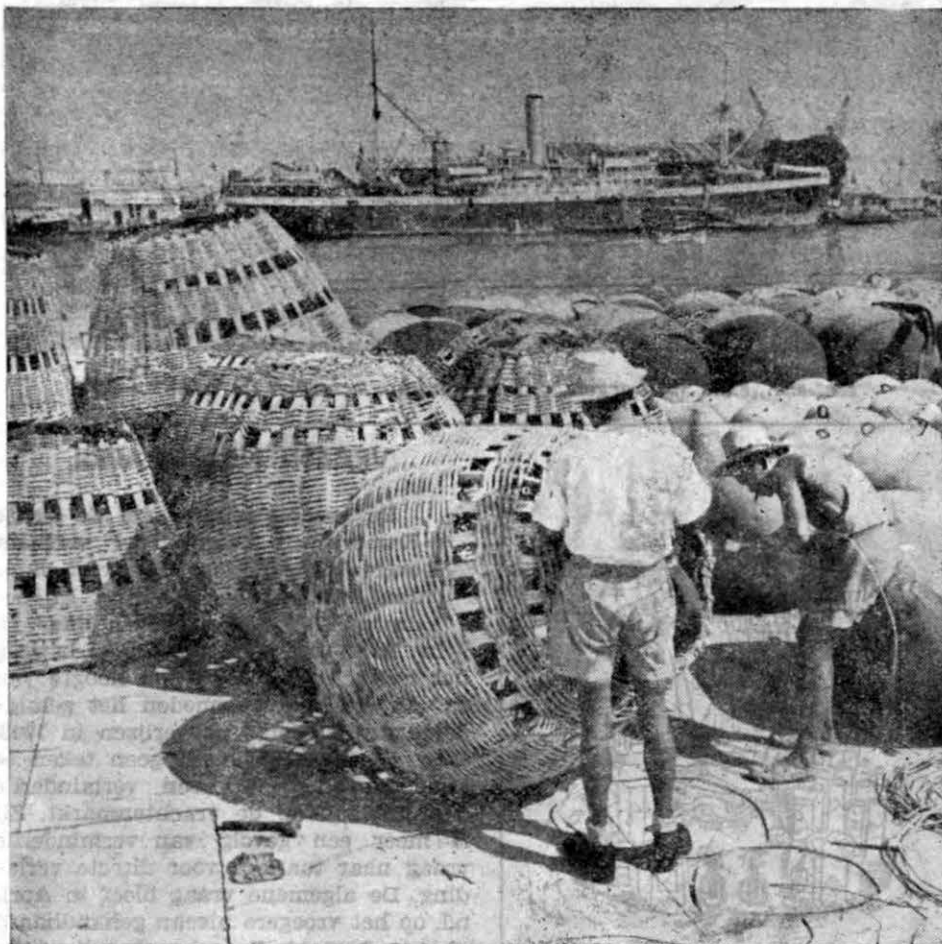
Kleine kinderen moeten door moeder worden verzorgd en de schoolgaande jeugd moet moeder thuis vinden. Daarenboven — zo meent men — ontnemt de gehuwde vrouw een man-gezinshoofd zijn broodwinning. Temeer is hier kans op, omdat vrouwen als regel goedkopere werkkrachten zijn dan mannen. Daarentegen menen anderen, dat deze vrouwenarbeid niet on sociaal is, daar verhoging van productie een nationaal belang is, terwijl de vrij lege staatskas via de belastingen een extra duitje toegestopt krijgt.

Van primair belang is het in verband met de gestelde vragen te becijferen, hoe groot de economische betekenis van huishoudelijk werk is en hoe hoog in feite de geldswaarde is van de geleverde arbeid van de huisvrouw.

Tot slot een klein vraagje: hebben de huisvrouwen, die zich uitspraken tegen beroepsarbeid van de gehuwde vrouw in verband met kinder-verzorging enz., overwogen hoe dikwijls een gedeeltelijk onverzorgd achtergebleven weduwe financieel wordt gedwongen beroepsarbeid te verrichten? Light het niet vóór alles op de weg van de vrouw ernaar te streven, dat voor deze gebroken gezinnen een staats-regeling wordt getroffen, die het mogelijk maakt, dat de moeder bij de (kleine) kinderen thuis kan blijven?

H. M. v. B.

in „Alg. Handelsblad”



Geen vis- of korfbalmanden, maar bakens, die straks voor gevaren op zee zullen waarschuwen. Achtergrond: „Bontekoe”

Slot: Daar staat hij met zijn hand op zijn heupen en zijn voet op de grond.

## „VAN SPILBERGEN" EN „VAN LINSCHOTEN"

Het s.s. „Van Spilbergen" ontleend zijn naam aan een heel andere figuur uit de geschiedenis van de Nederlandse zeevaart, n.l. Joris van Spilbergen, die van October 1568 tot 31 Januari 1620 heeft geleefd en het zwaard hanteerde om de Nederlandse scheepvaart-belangen in den vreemde te beschermen.

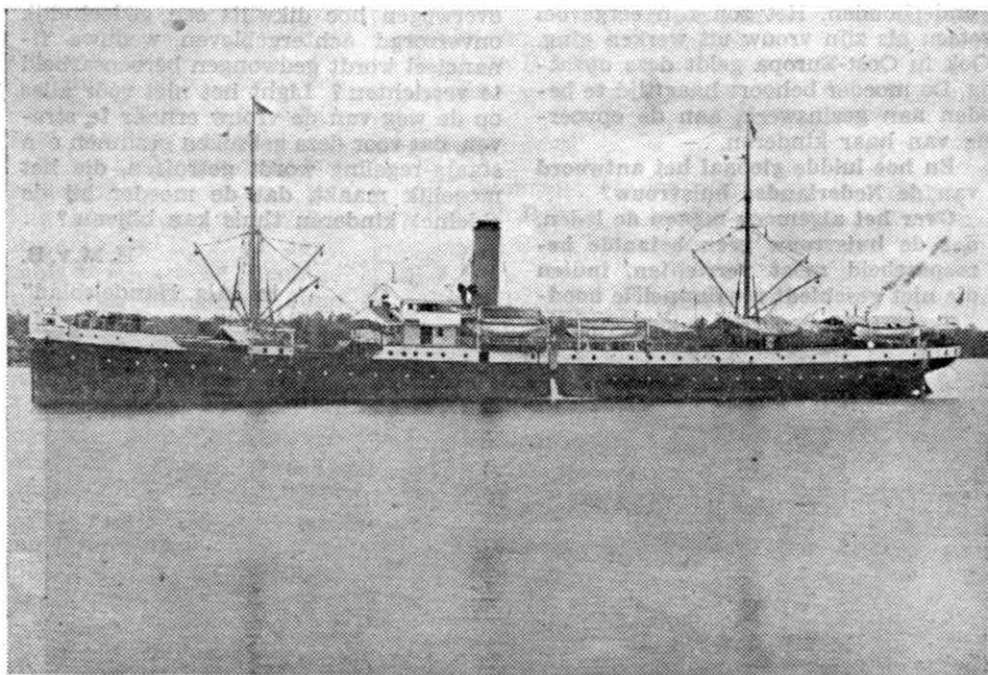
Het s.s. „Van Spilbergen" werd in 1908 op de Werf Feyenoord gebouwd, eveneens voor de vaart in de Molukken. Dit was het gebied, waar Joris van Spilbergen tussen 1614 en 1617 zulke grote successen behaalde in de strijd tegen de Spanjaarden en de Portugezen.

### Toeval

Over het feit, dat Joris van Spilbergen in de jaren 1601-1604 handels-

betrekkingen aanknoopte met Radja Singa op het eiland Ceylon en men in 1934 met plannen rondliep om een maandelijkse K.P.M.-verbinding Priok-Singapore-Colombo-Bender Abbas-Bushire-Basra v.v. in het leven te roepen, waarvoor men het s.s. „Van Spilbergen" op het oog had, zullen we om U niet tot het geloof aan praedestinatie over te halen, verder maar zwijgen.

Het s.s. „Van Spilbergen" wist op 27 Februari 1942 onder gezagvoerder Zuidema naar Australië te ontkomen, waar het op de historische datum van 8 Maart arriveerde. In de Australische wateren speelde het schip verder een belangrijke rol in de geallieerde oorlogvoering.



Het s.s. „Van Spilbergen": 3.300 makke schapen in 'n hok.



„Zullen we een eindje gaan fietsen?"

### VRACHTENINDEX APRIL

De vrachten-index van de Britse Kamer van Scheepvaart vertoont over April j.l. voor het eerst sinds Juni 1950 een lichte daling. Hij bedraagt 176,8, tegen 180,6 in Maart j.l.

In April van het vorige jaar bewoog het indexcijfer zich op een hoogte van ca. 75, d.w.z. dus beneden het gemiddelde niveau der vrachtprijzen in 1948.

In de daling behoeft geen teken te worden gezien van een verminderde bedrijvigheid op de vrachtenmarkt. Zij is meer een gevolg van verminderde vraag naar tonnages voor directe verlading. De algemene vraag bleef in April n.l. op het vroegere niveau gehandhaafd en er bestaat in scheepvaartkringen geen aanwijzing van enige kentering in de vrachtprijzen.

### Slot: Man over boord!

constructie; onze timmerman had het in een ogenblik los. De kist bevatte nog twee oude, zwarte jasjes, twee pakjes sigaretten, een emaille waskom, een Chinees lepeltje en een bord. Verder een paspoort, waaruit we z'n naam te weten kwamen en als klap op de vuurpijl z'n kapitaal: vier Hollandse rijksdaalders.

En weer hoor ik mijn oude onderwijzer dicteren: „De Chinees, ijverig, pienter en spaarzaam, keert veelal in een zekere mate van welstand naar z'n land terug".

Toch lijkt het ons nu niet vreemd, dat dit half blinde, zielige ventje de kalme Java Zee verkoos boven de Chinese aarde en dat hij opzag tegen een reis naar het koude, ongestuvige vaderland met tien gulden, drie ongevoerde jasjes en een gek hoedje.

Uit de scheepskrant van het charterschip, Cheshiro

### Priok: please copy

De Rotterdamse haven noteerde kortgeleden een record. Op Vrijdagavond werd begonnen met het lossen van 10.552 ton kolen. aangevoerd door het Italiaanse stoomschip „CAMPANIA". Zaterdagmorgen half tien was het schip leeg, zodat de ruim 10.000 ton in veertien uur werden gelost.

### LAAT POES THUIS!

Hoewel in art. 23A par. 6 van Hoofdstuk I van het P.A.V. reeds staat vermeld, dat de invoer van honden, katten en apen in Ned. Nieuw Guinea is verboden, heeft het Bestuur van Ned. Nieuw Guinea verzocht om nogmaals speciaal de aandacht op deze verbodsbepaling te vestigen.

Tot nu is het mogen gelukken om Nieuw-Guinea vrij te houden van hondsdolheid. Om te voorkomen, dat deze zo gevreesde ziekte aldaar wordt binnengebracht, zal met de meeste gestrengheid aan het verbod van invoer van honden, katten en apen op Ned. Nieuw Guinea de hand worden gehouden.

Bij aankomst van deze dieren in een Ned. Nieuw Guineahaven, zullen —ongeacht wie de eigenaar is— onverbidelijk in beslag worden genomen en afgemaakt.

Ook scheepshonden van schepen, welke havens in Ned. Nieuw Guinea aanlopen, zullen hetzelfde lot ondergaan, tenzij de gezagvoerders zodanige maatregelen weten te treffen —zulks ten genoegen van het hoofd van het Plaatselijke Bestuur van de aanloophaven— dat het uitgesloten moet worden geacht, dat deze scheepshonden contact hebben met andere honden en/of katten en met het schip bezoekende dan wel daarop te werk gestelde personen.

(Dit laatste nu lijkt ons ietwat on(bio)logisch. Red. Uitlaat)