

De K.P.M. in 1950

BEDRIJFSACTIVITEIT ONDER INVLOED DER ONZEKERE OMSTANDIGHEDEN

Door een teveel aan kopy —welke echter onvoldoende was om aan het 12e nummer van „de Uitlaat” nog de toegestane vier pagina's toe te voegen— is het verslag van de gang van zaken bij onze maatschappij in het jaar 1950 tot dit nummer blijven liggen. Dit verslag is inmiddels tijdens de op 2 Juli j.l. te Amsterdam gehouden gewone jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders goedgekeurd, waarbij het dividend over het jaar 1950 werd vastgesteld op 9%.

Lof voor personeel

Met zeer veel lof spreekt het jaarverslag 1950 over de verrichtingen van het personeel, waaraan tengevolge van de omstandigheden steeds hogere eisen moesten worden gesteld. „Het stemt tot voldoening” —aldus het jaarverslag— „te kunnen constateren, tot welk een uitstekende prestatie het personeel heeft getoond in staat te zijn, waarvoor de Raad van Bestuur der maatschappij het dank zegt.”

Gevolg gevende aan toezeggingen, gedaan aan bepaalde groepen van het Indonesische personeel der maatschappij, is ten behoeve van de ouderdomsvoorziening van dit personeel in 1950 de „Jajasan Pensiun N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij di-Indonesia” in het leven geroepen, waarvan de oprichtingsacte op 29 December 1950 ten overstaan van notaris mr. N. A. M. van Altena te Djakarta is verleden. De „Jajasan” beschikt over Rp. 8.000.000.

116 schepen

De vloot der maatschappij steeg in 1950 tot 116 schepen, terwijl er nog twee in Nederland zijn besteld (de m.s.s. „Van Linschoten” en „Van Spilbergen”, waarover wij reeds uitvoerig hebben geschreven). In 1950 kwamen in totaal 9 schepen uit Nederland naar Indonesië.

Reparatie- en onderhoudsbeurten onzer schepen stagneerden in 1950 als gevolg van velerlei factoren, o.m. de arbeidsonrust in de havens, plotselinge emplotwijzigingen etc. De aanbouw-prijs van de schepen onze maatschappij per ultimo 1950 bedraagt ruim 151 miljoen (Nederlandse) guldens.

Met het herstel van de etablissementen en hun technische uitrusting is in 1950 voortgegaan. De laad- en losmiddelen zijn verder gemechaniseerd. De capaciteit van het redetransportmateriaal bedroeg aan het einde van 1950 11.870 tons (tegen 11.379 tons per ultimo 1949). Het aantal gemechaniseerde redevaartuigen bedroeg 59 tegen 43 per ultimo 1949.

Lijnennet

Het lijnennet omvatte in December 1950 151.000 mijl tegen 130.000 mijl in December 1949. Het passagiersvervoer vertoonde een sterke stijging. Het ladingvervoer ging enigszins achteruit. De langere omlooptijd der schepen, als gevolg van stakingen en gebrek aan arbeidslust onder de havenarbeiders zijn daarvan goeddeels oorzaak. Dit verklaart tevens waarom —hoewel de vloot groter was dan in 1949— steeds meer vreemde schepen moesten worden gecharterd om bepaalde vervoeren op tijd te kunnen verrichten.

Discussie met Ind. reg.

Over de verhouding tussen de Indonesische regering en onze maatschappij hadden in 1950 voortgezette discussies plaats, waarbij echter nog geen concreet resultaat werd bereikt.

DANKBETUIGING AAN GEHELE PERSONEEL.

Ten hoofdkantore is de volgende kaart ontvangen, ondertekend door de heer en mevr. M. C. Koning-Hoek en mevr. de wed. M. Koning-Tóth:

„Diep getroffen door de vele bewijzen van deelneming in het grote verlies, dat wij hebben geleden, moeten wij U langs deze weg dank zeggen voor Uw medeleven.

Het is ons helaas niet mogelijk de zeer talrijke hartelijke brieven ieder afzonderlijk te beantwoorden, hoe gaarne wij dit ook hadden willen doen.

Het bloemstuk door U gezonden als laatste groet werd door mevr. M. Koning-Tóth op hoge prijs gesteld, omdat het uiting gaf aan Uw groote vriendschap”.

Aerdenhout, Augustus 1951.
Koekoeksduin.

De kaart was gericht aan het gehele personeel van de N. V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij in Indonesië.

ZEEVAART EN ZEEVERBINDINGEN IN INDONESIË

Radiocauserie van kapt. H. A. Corsten

De K.P.M.-gezagvoerder H. A. Corstens heeft, met verlof in Nederland zijnde, op Maandag 13 Augustus j.l. voor de radiatoriek „Indonesië” over de zender Hilversum-II een causerie gehouden over het onderwerp „Zeevaart en zeeverbindingen in Indonesië”. Deze rubriek wordt verzorgd onder auspiciën van de Nederlandse Regeringsvoorlichtingsdienst in Den Haag. Zij is voornamelijk bedoeld om de Nederlandse radioluisteraar in nauwer contact te brengen met Indonesië en de overzeese deelen van het Koninkrijk der Nederlanden.

Kapt. Corsten was ze vriendelijk ons de tekst van zijn causerie voor „de Uitlaat” af te staan. Het is ons helaas onmogelijk deze —een causerie van een kwartier— in haar geheel af te drukken. Wij willen de meest sailante passages er aan ontfen.

„Over het algemeen schijnt men (hier in Nederland) nog weinig te beseffen, welke rol de scheepvaart in Indonesië speelt. De Indonesische archipel strekt zich langs de evenaar uit over een totale lengte van ruim 5.000 k.m. en over een breedte van 2.000 k.m. De richting Oost-West geeft een tijdsverschil voor de verst van elkaar gelegen plaatsen van ongeveer 3 uur.”

Dit is no. 13 - 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.

Dit nummer bestaat uit
12 paginas.

De positie van het watertransport

De K.P.M. in 1950

Nieuw-Guinea (slot)

In Vlissingen slaagden allen

Sociale verzekering (I)

K.P.M.-bungalow Brastagi

Oude zeegechiedenis

Na een historisch overzicht te hebben gegeven van de zee-gechiedenis van Indonesië, zeide kapt. Corsten:

„Te vaak wordt vergeten, dat ook ter zee door het Oosten veel groots is verricht in een tijd, toen zeevaart door de Westerse volken nauwelijks werd beoefend.”

Scheepstypen

Uitvoerig ging kapt. Corsten voorts in op de onderscheidene soorten van schepen, welke in de loop der eeuwen door de Indonesische zeevaarders worden gebruikt; een groot aantal verschillende typen van vaartuigen, die onder invloed van het Westen later veranderingen ondergingen, zodat ook nu nog in de Indonesische wateren de grote Boeginese zeilprauwen varen, die door haar bijzondere bouw doen denken aan de Nederlandse modellen uit de zeventiende Eeuw. „Met haar hoog opgebouwd achterschip”, aldus kapt. Corsten, „lijkt deze Boeginese prauw op de oude galjoen uit de tijd der Oostindische Compagnie”.

De Westerse eevaart

Verder sprak kapt. Corsten over de klimatologische omstandigheden in Indonesië, de stromingen om tenslotte terecht te komen op de verschijning van de Europeese schepen op de Indonesische zeeverbindingen. In 1825 werd door het toenmalige Nederlands-Indische gouvernement het eerste stoomschip voor de „Indische” wateren in de vaart gebracht.

Het heeft daarna nog lang geduurd voor de stoomvaart in Indië betekenis kreeg. In 1850 waren er nog slechts twee stoom-

schepen in de archipel in de vaart. De eerste resultaten waren weinig bemoedigend.

De K. P. M.

Sprekend over de oprichting van de K.P.M. op 4 September 1888 zeide kapt. Corsten vervolgens:

„De ontwikkeling van deze thans ruim 60 jaar bestaande K.P.M. is een boeiend verhaal. De omstandigheden en de structuur van het uitgestrekte zeegebied van de archipel, bracht met zich mee, dat de K.P.M. bij het tot stand komen van de verbindingen in de Indonesische wateren, zich meest instellen op de beoefening van de grote vaart, de kleine vaart en de locaalvaart. De zeeschepen moesten van verschillend type zijn.

Reeds spoedig bleek, in welk een behoefte werd voorzien, nu door de K.P.M. geregelde verbindingen tussen de verschillende eilanden tot stand waren gebracht.

Een begrip

Dit alles heeft er toe bijgedragen, dat „K.P.M.” een begrip is geworden in Indonesië. Na de Japanse bezetting is de handelsvloot in Indonesië, waarvan een 70-tal schepen verloren was gegaan, met grote energie weer opgebouwd en werden lijndiensten in en buiten de archipel hervat.

De toekomst

Het soevereine Indonesië werkt thans aan de opbouw van een eigen handelsmarine. Hoe de verdere ontwikkeling bij het onderhouden der zeeverbindingen in Indonesië zal zijn, valt moeilijk uit te stippelen. Voor ondernemingsgeest zullen vele mogelijkheden blijven, terwijl samenwerking in dit opzicht tussen Indonesië en Nederland zeker gunstige resultaten voor de scheepvaart van de respectieve landen zal meebrengen.”

De juiste verhouding

Kapt. Corsten besloot zijn interessante betoog met de volgende woorden:

„Moge het de jonge staat Indonesië worden gegeven om bij het bepalen van de koers ten opzichte van haar zeeverbindingen nationale verlangens en zakelijke overwegingen in de juiste verhouding te doen samengaan”.

Scheepbouw 2e kwartaal :

Japan op 2e, Duitsland op 4e plaats

In het tweede kwartaal van dit jaar waren over de gehele wereld 1.214 schepen — in totaal 5.331.214 tons — in aanbouw. Dit was 234.130 tons meer dan aan het einde van het eerste kwartaal van 1951. Hier van bouwden de werven in Groot-Brittannië en Noord-Ierland 345 schepen, totaal 2.114.319 ton metende. De „rest van de wereld” (met uitzondering van China, Polen en Sovjet-Rusland, die geen scheepsbouwcijfers voor publicatie vrijgeven) bouwde 869 schepen, totaal 3.216.895 tons metende.

Onder deze „rest van de wereld” is het Japanse Keizerrijk thans naar de eerste plaats gekomen (d.w.z. tweede in de wereld achter Engeland) met in totaal in het tweede kwartaal van 1951 520.665 ton in aanbouw. Dat was 41.055 ton meer dan ultimo Maart j.l.

Achter Japan komt Frankrijk met 439.363 ton in aanbouw, op de hielen gevolgd door Duitsland met 387.853 tons (of 126.568 ton meer dan in het eerste le kwartaal). Hiermede is Duitsland onder de scheepsbouwende naties dus op de vierde plaats gekomen.

Nederland 8e

Achter Duitsland komen respectievelijk Amerika (met 333.662 tons), Zweden (met 315.855 tons), Italië (met 311.333 tons), Nederland (met 295.296 tons thans afgezaakt naar de achtste plaats), Noorwegen (met 122.326 tons), Denemarken (met 116.390 tons) en Spanje (met 108.235 tons).

(Men zie verder pag. 5)

MR. HENS TERUG IN INDONESIE

Onze president-directeur, mr. W. M. Hens, is op Zaterdag 18 Augustus j.l. per vliegtuig van zijn ziekteverlof in Indonesië teruggekeerd. Naar wij horen, heeft het verblijf in Nederland goede medische resultaten opgeleverd. Namens het gehele personeel wensen wij mr. Hens geluk met zijn spoedige herstel.

Over congestie gesproken ..



Wij drukken hierbij een tweetal bijzonder geslaagde foto's af, gemaakt door le stuurman Zeylstra. Zij werden begin Juni j.l. door hem genomen te Langsa —in Atjeh— tijdens het bezoek aan die haven door het m.s. „Merauke”. In Langsa bleek een zeer grote congestie van rubber te bestaan, welke voortvloeyde uit het feit, dat de uitvoer van dit product de aanvoer in de haven niet kon bijhouden. De foto's geven hiervan wel een duidelijk beeld.

De bovenste foto geeft een overzicht van het terrein direct bovenstrooms van de steiger, waar de rubber nonstop wordt aangevoerd en

grote hoeveelheden van het product langs de oever liggen opgestapeld. Zo groot is de aanvoer per prauw, dat er op de kant geen plaats meer is, zodat vele balen in het water terecht komen.

De onderste foto geeft een beeld van de „Merauke” af op de steiger van Langsa, welke totaal is volgestuwd met rubber. Er zijn slechts smalle gangetjes tussen de stapels vrijgelaten, waar nauwelijks een steekwagentje door heen kan. Men lette voorts op de gedeeltelijk gede-monteerde vrachtauto's, die langs de kade staan en die voor- noch achter-uit schijnen te kunnen, vanwege de opstopping.



Verdere ontwikkeling dient voorzichtig te verlopen.

Geen grote kapitalen nodig

Wij willen deze serie aan het „Marineblad” ontleende artikelen thans besluiten met een korte recapitulatie van de huidige positie van Nieuw-Guinea, temidden van de ontwikkelingen in de wereld, welke het steeds opnieuw in het middelpunt van de internationale belangstelling plaatsen. Uit vorige artikelen is wel duidelijk gebleken, dat het van groot belang is, dat de contacten met de stammen van Nieuw-Guinea op de juiste wijze worden gelegd. De eerste aanraking beslist in vele gevallen over de toekomst. Voor de Westerling, die zich in dat gebied begeeft, betekent dat een volledige omschakeling op een totaal andere mentale golf.

Als men op deze wijze de Nieuw-Guinease wereld door een Papoease bril kan bekijken, bespeurt men geleidelijk aan meer logica in de opbouw van de Papoease maatschappij dan men eerst zag en zal men derhalve niet aankomen met bouwstenen, die eigenlijk niet in het project der ontwikkeling van het gebied thuishoren. Dit betekent in de eerste plaats, dat men niet moet komen aanzetten met veranderingen, die te diep in het maatschappelijke leven van de Papoea ingrijpen. Een eiland met nog tal van zwervende stammen kan men niet in een minimum van tijd omschakelen tot een land, waar men volgens Westerse maatstaven gaat leven (afgezien nog van de vraag, of de bevolking van dit land uiteindelijk deze Westerse maatstaven zou verkiezen boven haar eigen). Meer dan elders, moet hier alles in etappen gaan en kan men het stadium van de landbouw niet overslaan en maar direct gaan industrialiseren (zoals door sommige kringen wordt voorgestaan). Gelukkig zijn de verwachtingen, ten aanzien van de rol welke de Papoea bij deze opbouw zal kunnen spelen, niet ten onrechte hoog gestemd. Velen, die tot oordelen zijn bevoegd, geloven dat de Papoea in korte tijd tot een geschoolde en vaste werker zal kunnen worden opgeleid. Duizenden Papoeas, op de Jappen- en Schouteneilanden, die tevoren nooit geregelde arbeid hadden verricht, leverden op de Japanse katoenonderneming behoorlijke arbeidsprestaties. Deze ervaring sluit aan bij die van de Nederlandse Nieuw-Guinea Petroleum Maatschappij in de Vogelkop.

Over de primitieve Papoease maatschappij zijn verschillende vloedgolven van de moderne tijd heen getrokken. De Papoease maatschappij is nog in beroering en gisting. Van binnenuit dient zij versterkt te worden, door onderwijs en kerstening.

Voor Nederland liggen de kaarten op

Nieuw-Guinea gunstig. Van meet af aan is de aanraking met de bevolking vriendschappelijk geweest. De Nederlander wordt door de Papoea over het algemeen op prijs gesteld.

Wij zullen hier niet ingaan op de controverse tussen Nederland en de Republiek Indonesië, ten aanzien van Westelijk Nieuw-Guinea, welke met geregelde tussenpozen de aandacht trekt en het onderwerp vormt van nogal spasmodische discussies tussen Den Haag en Djakarta. In Nederland bestaat te dien aanzien een min of meer aparte controverse over de vraag, of Nieuw-Guinea een financieel blok aan het been zou worden of niet. Volgens res. Klaassen, aan wier opmerkingen deze artikelen zijn ontleend, zal de verdere exploratie van Westelijk Nieuw-Guinea geen enorme kapitalen behoeven te kosten aan de Nederlandse schatkist, omdat particulier initiatief zijn bijdragen zal willen leveren en men voorts op de U.N.O. voor fondsen zal mogen hopen.

K.P.M. huurt bungalow te Brastagi

De afd. P.Z. heeft ons medegedeeld, dat de K.P.M. te Brastagi (Oost-Sumatra, „boven” Medan) een bungalow heeft gehuurd, welke zal dienen als vakantieverblijf voor K.P.M.-ers. Aan de inrichting van deze bungalow wordt thans hard gewerkt. Nadere gegevens zullen hierover t.z.t. in „de Uitlaat” verschijnen. De redactie hoopt, dat het Medan-agentschap haar in de gelegenheid zal stellen binnenkort een foto van de bungalow af te drukken.

Brastagi was, naar men weet, voor de oorlog het bekende gezondheids- en vakantieoord in de Karolanden. Het ligt op 1600 m. hoogte tussen de bergen Sinabung (2.451 m.) en Sibajak (2.094

Kapt. Van Zeijl schreef over radiuitzending

In een vorig nummer van „de Uitlaat” namen wij reeds een korte reactie op van kapitein M. F. S. van Zeyl, gezagvoerder van ons m.s. *Kalianget* over de groetenuitzending van „Radio Nederland” op 15 Juni j.l. Uit Padang schreef Kapt. van Zeyl nog:

„... Tot mijn genoegen kan ik U melden, dat de groetenuitzending van 15 Juni uitstekend doorkwam. Het m.s. *Kalianget* lag gemeerd aan de steiger te Padang en ik had reeds verwacht, dat de 1e uitzending van 19.36 uur Javatijd vrij slecht zou doorkomen, daar de ontvangst hier later in de avond gewoonlijk beter is. Over het algemeen komt tegenwoordig de 13 m. het beste door. De 16 m. wordt van het begin van de 2e uitzending af altijd ernstig gestoord door stations op nabij gelegen golflengten. De ontvangst op de 19 m. om 21.30 uur Javatijd is zeer wisselvallig en zelden het beste.

„Mijn vrouw en dochters zullen het zeker erg hebben gewaardeerd om mij op deze wijze te hebben kunnen groeten. Ik luister vrijwel elke avond naar de P.C.J.-uitzendingen en alhoewel de ontvangst vaak minder goed is, is het door de herhaling van het programma en de keus tussen de diverse golflengten toch bijna altijd mogelijk het gehele programma redelijk te ontvangen.

„De ontvangst op de Westkust van Sumatra is geloof ik gemiddeld iets beter dan in de Oostelijke gelegen gebieden. Vooral de Zondagavond-concerten stel ik zeer op prijs, mits de ontvangst goed is. Dit jaar met verlof komend, hoop ik zelf eens een „Schip van de Week”-uitzending in de studio te mogen bijwonen.”

m). De bevolking bestaat geheel uit Bataks.

Toen medio 1947 de Nederlandse troepen het plaatsje gingen bezetten, bleken vele verwoestingen te zijn aangericht, terwijl de bevolking was afgevoerd. De Plantersschool en het befaamde „Grand Hotel Brastagi” waren in vlammen opgegaan, terwijl het in de buurt gelegen marktplaatsje Kabandjah geheel was uitgebrand. De laatste jaren zijn vele herstellingen verricht en Brastagi is thans alweer geruime tijd het vakantieoord, dat het vroeger is geweest en dat o.m. door vele Engelsen van de „Overwal” werd bezocht.

Met het Logeergebouw te Tjipajoeng (W. Java) en de bungalow te Kintamani (Bali) heeft de K.P.M. thans drie prachtige vakantieoordens voor haar personeel.

WINST . . .

HET GEMEENSCHAPPIJKE OVERLEG

Kortgeleden ging een productiviteitsteam uit de drukkers-wereld naar Amerika, om daar zijn licht op te steken over werkmethoden en nieuwe vindingen op dat gebied. Zoals er de laatste tijd al zoveel van die groepen naar onze overburen van de Atlantische Oceaan zijn gegaan met hetzelfde doel.

Het team bestond uit vertegenwoordigers van patroons en werknemers, ook niets bijzonders dus, naar onze tegenwoordige begrippen. Aan boord van het schip echter, waarmee het gezelschap reisde, vond niet iedereen dit laatste zo vanzelfsprekend. Een deel van de passagiers — en ook de kapitein van het schip — keken vreemd op toen ze hoorden, dat werkgevers en werknemers zo maar gezamenlijk op reis gingen om naar allerlei arbeidsproblemen een onderzoek in te stellen.

Toen wij dit lasen in een vakblad, kwam ons nog een ander verhaal in gedachten. Niet zo lang geleden was een kennis van ons voor zaken in Amerika. Sprekende over de arbeidsverhoudingen in ons land, vertelde hij iets van de „Stichting van den Arbeid”, waar werkgevers en werknemers gezamenlijk aan tafel zitten en allerlei problemen worden besproken, die werkgevers en werknemers aangaan. Uit de reacties bleek duidelijk, dat men er niet veel van begreep. „Zijn er dan eerst conflicten geweest en is er gestaakt?” vroeg men. „Nee”, zei onze vriend, „die besprekingen worden juist gevoerd om moeilijkheden te vermijden, of uit de weg te ruimen. Trouwens, allerhande vraagstukken worden daar besproken, die voor het bedrijfsleven van belang zijn”. En hij noemde een paar voorbeelden. „Wij gaan er juist van uit, dat door een geregeld overleg veel meer kan worden bereikt dan door hard tegen hard de strijd aan te binden”. Men had geknikt, maar in de verdere loop van het gesprek bleek duidelijk, dat men er toch niet goed bij kon.

En inderdaad: het is voor een buitenstaander vreemd, dat wij in Nederland het toch maar zo ver hebben gebracht, dat niet langer arbeiders en werkgevers als klemphanen tegenover elkaar staan, maar in gezamenlijk overleg proberen elkaars problemen te begrip en trachten tot een oplossing te komen, wanneer een geschil hen verdeeld houdt.

In de hele wereld zijn de verhoudingen de laatste tientallen jaren in dit opzicht verbeterd. Maar het is toch voor ons allen een grote winst, dat Ne-

derland hierbij in de eerste rijen staat. Het is daar ook niet allemaal zo gemakkelijk gegaan. De ouderen onder ons zullen hiervan kunnen meepraten. Maar wij hebben toch wel heel veel bereikt, waar wij trots op mogen zijn. Voor ons spreekt het dikwijls vanzelf. Daarom is het misschien maar goed, dat van tijd tot tijd iemand ons zegt: „Ik begrijp niet, hoe jullie dat doen. Vertel ons er meer van, want wij voelen wel, dat in jullie methode iets zit.”

Dan kunnen wij trots zijn, als wij kunnen zeggen: Wij arbeiders en werkgevers begrijpen, dat wij allen mensen zijn, die als mensen met elkaar moeten spreken, zonder dadelijk stijfkoppig te beweren, dat de ander fout is.”

Al staan wij er in Nederland ook moeilijk voor: dit hebben wij toch gewonnen.

Japan heeft tekort aan materiaal

De hoge kosten van scheepsbouw-materialen en van arbeidskrachten in Japan vormt een belemmering voor het bouwen van schepen voor levering aan het buitenland. Slechts drie contracten zijn dit jaar door buitenlandse firma's met Japanse scheepswerven afgesloten. Het vorige jaar werden negen olietankers van 2.000 ton elk door Brazilië besteld en 2 vrachtschepen van 2.000 ton door India.

In 1949 werden tien vrachtschepen met een totaal bruto-tonnage van 80.000 en drie tankschepen met een gezamenlijk tonnage van 52.400 tons aan het buitenland geleverd.

De productiekosten zijn in het scheepsbouwbedrijf gestegen van 40.000 yen (ongeveer 111 dollars) per bruto-registerton in 1946 tot 117.000 yen (circa 327 dollars) per bruto-registerton in dit jaar. Echter stijgen de prijzen van de schepen, wanneer de materiaal-prijzen stijgen, tengevolge van de toepassing van de „sliding scale” bij de scheepsbouw, automatisch met ongeveer 20%.

Een later in dit jaar afgesloten contract is het bouwen van een olietanker van 2.000 ton voor een Amerikaanse maatschappij door Uruga scheepswerven. Deze tanker kost 687.300 dollars. Japanse tankschepen met een tonnage tussen de 19.000 en 28.000 ton worden thans volgens raming geprijsd op ongeveer 4.500.000 dollars, terwijl Europese werpen dezelfde schepen momenteel kunnen leveren tegen 3 miljoen dollar.

Bali is still going strong!

Er zijn gloedvolle beschouwingen gewijd aan het eiland Bali en deszelfs geneugten. Wij zullen niet trachten de volzinnen van schrijvers van allerlei nationaliteiten te benaderen, wanneer wij onze lezers in het onderstaande enige algemene gegevens willen verstrekken over het eiland en de twee voornaamste „etablisementen”, welke onze maatschappij aldaar heeft, te weten het „Bali-Hotel” in Den Pasar — kortgeleden nog „het beste hotel in Zuid-Oost-Azie” genoemd door mensen, die het moeten kunnen weten — en de bungalow op Kintamani, bekend aan vele K.P.M.-ers die er hun vacaties hebben doorgebracht.

Onze maatschappij organiseert de bekende Bali-vacantiereizen met het s.s. *Plancius*, waarbij uiteraard niet het aangename verblijf aan boord, maar het vertoef op Bali op de voorgrond komt te staan. Een ganse reeks van uitstapjes en tochten van Den Pasar uit worden door bemiddeling van de leiding van het „Bali Hotel” gearrangeerd. In Den Pasar zelf is al veel te zien — b.v. het Bali-Museum — terwijl autotochten kunnen worden gemaakt naar tempels, naar het Bratanmeer, naar het Heilige Bos, naar de „ketjak” (apendans) in Bona, naar kunstcentra, naar de oude koningsgraven, de heilige bronnen bij Tirta Empoel, naar het centrum van de zilver-smeedkunst en naar vele andere schilderachtige plekken op het schilderachtige eiland.

Veilig.

Op Bali is het thans geheel veilig, met uitzondering van een strek in de buurt van Tabanan. Er wordt vrijwel niet gestolen en in het hotel heeft men de ongekende luxe, dat men z'n kasten kan laten openstaan en kostbaarheden op tafel kan „vergeten”, zonder angst voor ontvreemding. De bevolking van het eiland is vriendelijk, wat vooral tijdens wandelingen zal blijken. Autovervoer is mogelijk doch nogal kostbaar en voor de gemiddelde beurs eigenlijk onbetaalbaar. De wegen zijn in nogal verwaarloosde toestand, doch er wordt de laatste tijd aan gewerkt.

De centrale ligging van ons Bali-Hotel is een groot gemak voor de toeristen. In Den Pasar zelf is extra-uitgave voor transport onnodig. Men kan alles „bewandelen”.

De traditionele zakenbrieven moeten „op de kelling”.

U kent het ook wel, dat mooie lied, waarin de moedertaal als „de schoonste taal” wordt bejubeld. Maar hebt U er ook wel eens op gelet, dat er met die „schoonste taal” zo heel dikwijls erbarmelijk wordt omgesprongen?

U ergert zich met mij aan de op ramen van winkels neergekalkte aankondigingen, die wemelen van taalfouten, maar het in dit opzicht toch niet kunnen winnen van de reclame-plakkaaten der straatventers. Om de laatste kunnen we veelal alleen maar grinniken. Maar erger nog dan het zondigen tegen de spellingregels, is het schrijven in een stijl, welke niet Nederlands is. Het eerste kan voortspruiten uit onkunde, het tweede is heel dikwijls een kwestie van slordigheid, of het vasthouden aan een volkomen misplaatste traditie.

Natuurlijk, evenals er mensen zijn, die de gave des woords bezitten, zijn er ook, die over een vlotte pen beschikken. Maar wanneer U nu meent, dat het met die vlotheid van de pen niet zo erg best is gesteld, mag dit U er toch niet van weerhouden er naar te streven om goed Nederlands te schrijven. Dat kan, indien U maar niet gedachteloos schrijft.

Zoals iedere spreker —in gedachten— zijn zinnen terdege formuleert, dient ook degenen, die zich geroepen acht om te schrijven, zich letterlijk tweemaal te bedenken, alvorens hij een pen of potlood op papier zet. In tal van schriftelijke ontboezemingen is de logica verre te zoeken. Men springt van de hak op de tak, omdat men vlugger denkt dan schrijft. Als het ware worden zinnen dan aan elkander „gelijmd”, met alle gevolgen daarvan. Sommige mensen hebben een grote voorliefde voor lange zinnen. Van die zinnen, waarop je een hele tijd kunt zitten puzzelen en er dan nog niet uit kunt komen. Dat leest zo prettig.....!

Schrijft kort en krachtig en vooral: dwaal niet van het onderwerp af. Heb de moed om een zin in „moten” te hakken. U voorkomt dan die vreselijke „Tante Betje”-stijl. Zakenbrieven laten, met betrekking tot de aldus door Charivarius betitelde stijl, heel wat verfoeilijke staaltjes zien. U weet wel: „Heden kwamen wij in het bezit van Uw schrijven en haasten wij ons.....” Gedachteloos getypt, maar ook gedictoord. Wij kennen de ambtelijke taal, welke voor niet ingewijden onleesbaar is. Deurwaardersexploiten, dagvaardingen, notariële acten en stukken, welke

van officiële instanties uitgaan, vormen een proza, dat alleen na deskundige toelichting kan worden begrepen. Er is een revolutie voor nodig, aldus Charivarius, om dit soort schrifturen in begrijpelijk Nederlands te doen verschijnen. Het is niet aan de schrijver van deze regelen om deze revolutie te ontkenen. Maar kan aan een ander kwaad, n.l. dat van de „traditie-taal” in zakelijke epistels, niet eens een krachtig halt worden toegeroepen? Een beetje meer originaliteit in de woordschikking, een tikkeltje meer taalgevoel en vooral een „verzorgde taal” kunnen de duidelijkheid zo ten goede komen.

De taal is een kostbaar en..... kostelijk instrument. Hanteer haar dan ook met zorg. Dan kunt U de dichterlijke ontboezeming onderschrijven, welke „de moedertaal” als, „de schoonste taal” bestempelt.

De eerste ronde om de „Davidson-Beker” bracht het K.P.M.-elftal op 15 Augustus j.l. in het veld tegen het sterke elftal van de „Unilever”. Met 10 man spelend, ging onze ploeg met 3—0 ten onder, ofschoon tot betrekkelijk kort voor het einde de stand dubbel-blank was.

Enkele K.P.M.-voetballers gedroegen zich tegenover hun collega's bijzonder onsportief, omdat zij het blijkbaar niet nodig hadden gevonden om de keuze-commissie te waarschuwen, dat zij tegen „Unilever” niet van de partij zouden zijn. Zelfs met twee invallers kon onze ploeg niet meer dan 10 spelers in het veld brengen, die overigens een moedige partij hebben gespeeld. De 4-mans voorhoede van de K.P.M. kon tegen de uitstekend spelende zeepfabrikanten niet veel uitrichten. De hele wedstrijd was de K.P.M. in het defensief. Dat er in de eerste helft helemaal geen doelpunten vielen, was te danken aan onze stugge achterhoede en vooral aan de onpasseerbare keeper Van Santen. De tweede helft van de wedstrijd gaf een-

Overpeinzingen in m'n

Vandaag weer een brief ontvangen van mijn gezin in Holland. Zoiets maakt je steeds weer gelukkig, vooral als je leest, dat alles daar in orde is. Mijn vrouw heeft een eigen huisje met een klein voortuintje en een grotere achtertuin. Dat is prettig, want dan weet je tenminste, waarvoor je vaart.

In de achtertuin staan nu de appelbomen in bloei en daaronder speelt onze kleine meid met haar vriendinnetjes. Dat is zo'n aardig gezicht en het maakt je gelukkig, schrijft mijn vrouw. Voor mij is het prettig om over die dingen in mijn tuintje te peinen en bovendien heeft dan niemand last van je.

In mijn achtertuintje speelt 's avonds meestal onze scheepsrat met een grote troep kakkerlakken. Dat is geen verheffend gezicht en het kan mij niet zo bijster gelukkig maken. Dat deze diertjes nog in zo grote getale in leven zijn, hebben zij te danken aan het feit, dat het schip de laatste keer niet is uitgegast, maar een exemptie-certificaat heeft gekregen. Daar er tegenwoordig toch al zoveel levens worden verwoest in oorlogen (waar niemand beter van wordt), komt men weleens medelijdende gezagvoerders tegen, die een exemptie-certificaat voor ontrating aanvragen, tenminste zolang het ongedierte nog niet in hun eigen hut is verschenen.

Exemptie kunnen de mensen voor zeer vele dingen aanvragen, doch alleen

niet voor oorlogen en dat is erg jammer. Ik heb er nu twee meegemaakt en ben tot de ontdekking gekomen, dat er nog nooit iets goeds uit is voortgekomen.

Sommige mensen beweren, dat er in tijden van oorlog meer nuttige uitvindingen worden gedaan dan in tijden van vrede, maar daarvan heb ik zelf nooit iets gemerkt. Misschien is er toch wel een enkele uitzondering, zoals de uitvinding van het woord „sex-appeal”, kort na de eerste Wereldoorlog.

Die uitvinding kwam voor mij nog juist op tijd en ik heb daarvan tenminste nog wel plezier gehad. Echter was dat ook niet blijvend en ik weet nu eigenlijk niet eens met zekerheid, of het tegenwoordig nog wel bestaat. Misschien, dat het nog voorkomt op het sloependek van een mailboot, maar als je eenmaal liefhebberij begint te krijgen in een tuintje heb je er in ieder geval voor „sex-appeal” geen belangstelling. In mijn begonias heb ik het ook niet kunnen ontdekken, hoewel die toch altijd op het sloependek staan.

Na de eerste Wereldoorlog is een zekere groep personen tot de ontdekking gekomen, dat die oorlog niet lang genoeg had geduurd en daarom werden toen zo gauw mogelijk voorbereidingen getroffen voor een tweede Wereldoorlog. Toen deze ook achter de rug was, bemerkte men, dat zowel de overwinnaars als de overwonnenen er allen slechter

UITGEBEKERD

zelfde beeld: een sterk aanvallende „Unilever”-ploeg, die hoofdzakelijk op de K.P.M.-helft opereerde, doch zijn overwicht niet in doelpunten kon omzetten, tot betrekkelijk vlak voor het einde. De „Unilever” streed des te harder aangezien bij een gelijk spel strafschoppen zouden moeten beslissen in welk geval nog alles mogelijk was.

Tegenstand gebroken.

Het zag er al naar uit, dat de K.P.M.-opzet (een gelijk spel) zou slagen, toen een kleine onachtzaamheid van een onzer verdedigers ons noodlottig werd. Met het eerste „Unilever”-doelpunt was tevens de K.P.M.-tegenstand gebroken en kon „Unilever” in de laatste 10 minuten van de wedstrijd de stand nog tot 3—0 opvoeren.

Ook al is ons K.P.M.-elftal hiermede tegelijk uit het Bekertournooi gewipt, toch kan worden teruggezien op een uitstekende wedstrijd, die vertrouwen geeft voor de a.s. 1e-klasse competitie. Het is dan wel gebiedend, dat alle in het elftal opgestelde spelers ook inderdaad „te velde” verschijnen.

tuintje (3)

op waren geworden en op zwart zaad zaten. Daarna is de „Marshall-hulp” uitgevonden en worden de landen, die daarvan gebruik wensen te maken, gedwongen om zich te bewapenen, ten einde de wereldvrede te handhaven. Indien een land nu niet aan dat spelletje wil meedoen, wordt de hulp of steun gestopt. Daar bewapening echter een zeer kostbare zaak is, vraag ik mij af, wat het nuttige rendement van deze gehele uitvinding is.

In de Japanse kampen hebben de vrouwen vaak allerlei uitvindingen gedaan om de kinderen iets meer eten te verschaffen. Dat waren daden van liefde en zelfopoffering. Neen, toch houd ik niet van oorlogen. Zelfs niet van oorlogen voor vrijheid en democratie, zoals de laatste werd genoemd. De enige vrijheid, die een klein landje ermee heeft bereikt, is dat het nu alles mag doen, wat de grote mogendheden ook leuk vinden. Neen, ik wil over dit onderwerp niet verder peinzen, daar ik er toch niets mee bereik. Boekwerken, zoals „AAN HET WESTELIJK FRONT GEEN NIEUWS”, „DE DRIE KAMERADEN”, „DE WEG TERUG”, „CARRIERE”, „ERFGENAMEN”, „MOEDER WAAROM LEVEN WIJ” en dergelijke hebben de tweede Wereldoorlog niet kunnen voorkomen. Dus zal ook ik moeten berusten en in mijn tuintje de begonias maar wat water gaan geven. *Manusputty.*

Prachtig resultaat bij de opleiding te Vlissingen

Alle kandidaten geslaagd!

Op Zaterdag 21 Juli j.l. wemelde het in de opgeving van de H.B.S. te Vlissingen van witte petten en blauwe uniformen. Het was een bijzondere dag voor de „de Ruyterschool”, want de kandidaten van het oudste leerjaar van de Machinistencursus zouden van hun directeur —in aanwezigheid van leraren en oud-leraren en enkele genodigden— de uitslag van het eindexamen vernemen.

De heer Lammers, directeur van de plaatselijke H.B.S., was zo vriendelijk om de aula van zijn school voor deze plechtigheid beschikbaar te stellen.

Allen geslaagd!

Reeds bij het betreden van dit fraaie schoolgebouw was het aan te voelen, dat er een sfeer van vrolijkheid onder oud en jong heerste.

En dat was geen wonder, want al spoedig bleek, dat alle kandidaten van deze cursus met een diploma naar huis konden gaan.

Nadat alle oudstejaars zich klassegewijs vóór de directeur hadden opgesteld, richtte laatstgenoemde, de heer Vijn, tot allen het woord, waarbij hij na aanbieding van zijn gelukwensen, de aandacht vestigde op de grote verandering, die zijn leerlingen thans wachtte. Het zou ons te ver voeren hier in extenso weer te geven, wat de heer Vijn in gevoelvolle woorden aan zijn leerlingen voorhield. „Houdt de „de Ruyterschool” hoog en vergeet ons niet”, was het slot van zijn speech.

Leraar Zwaal met pensioen

De directeur maakte van deze gelegenheid tevens gebruik om de heer Zwaal, die gedurende 36 jaren als leraar werkzaam was en wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd de school ging verlaten, op bescheiden wijze te huldigen.

De heer Zwaal —velen van onze werktuigkundigen zullen zich hem nog herinneren— was een man van weinig woorden, van wie evenwel een grote mate van rust uitging. Het verwonderde dan ook niemand, dat hij het verzoek gedaan had om bij zijn aftreden als leraar van alle huldebetoon verschoond te blijven.

Maar nu zijn laatste leerlingen —voorzien van het eindgetuigscrift— klaar stonden om hem de hand te drukken, meende de heer Vijn toch ook even op

de eervolle loopbaan van de scheidende leraar te moeten wijzen.

En na de heer Vijn waren er meer sprekers, onder wie de heer Ir. Struyk namens de K.P.M. en K.J.C.P.L. en de heer Van Eerde namens „La Corona”.

Het was een treffend moment, toen mevrouw Van Bel als enig vrouwelijk lid van het gezelschap, de heer Zwaal een prachtige mand bloemen aanbood.

De directeur had hem reeds te voren namens hemzelf en de leraren een blijvend aandenken overhandigd en nu trad ook één der leerlingen naar voren om hem namens de leerlingen een tweetal boekwerken ter herinnering aan te bieden.

Van de 27 K.P.M.-kandidaten ontvingen er 18 het B.M. en 9 het A.M.-diploma. Vijf van deze jongemensen hebben reeds 1 jaar werktijd en vragen thans direct het Voorl. Diploma, resp. diploma als A.M.-Scheepswerktuigkundige aan, om daarna als passagier te vertrekken.

De overigen gaan 3 maanden bij installateurs werken.

Het vorig jaar (1950) was het resultaat van het eindexamen aan de „De Ruyterschool” niet zo gunstig. Het percentage afgewezenen was toen vrij groot.

Dit jaar was het succes 100% voor wat betreft de machinistencursus, verbonden aan de „De Ruyterschool” te Vlissingen.

Dit is een felicitatie aan directeur P. Vijn zeker waard en zijn staf leraren. Het streven van de Inspecteur Opleidingen Varend Personeel, de heer E. T. Cornelis (K.P.M.-Amsterdam) in het belang van de K.P.M.-sursisten is dit jaar bijzonder succesvol geweest.

WIJ STAAN ER GOED OP!

Blz. 669, van Dale's Handwoordenboek 1948.

Paket; vr. (—ten) 1. Verkorting van pakethoot; — 2. (Ind.) (gemeenz.) opvarende van de boten der Kon. Paketvaart-Maatschappij; (voorbeeld) „De pakketjes waren door het dulle heen.”

IN FRANKRIJK OUDERDOMSPENSIOEN NOG IN DE WINDSELEN

KINDERBIJSLAG DOET BEVOLKINGSCIJFER STIJGEN

De oprichting van de „Organisatie voor Sociale Zekerheid”, waarmede Frankrijk, naar het zich beroemt, aan de spits staat van de moderne sociale wetgeving, dateert van October 1945. De slinking, tengevolge van de oorlog, van het nationale inkomen maakte, zo heette het, een rechtvaardiger verdeling er van des te noodzakelijker. De benarde individuele omstandigheden noodden anderzijds niet tot vrijwillig sparen; het was nuttig een vorm van gedwongen sparen er voor in de plaats te stellen.

Alle onderdelen van „Sociale Zekerheid” dateren natuurlijk niet van na de oorlog, doch zoals het systeem er thans uitziet omvat het drie instellingen: 1.) Verzekering tegen de maatschappelijke risico's in eigenlijke zin: ziekte, invaliditeit, zwangerschap, ouderdom en overlijden. 2.) Verzekering tegen de eigenlijke bedrijfsrisico's: in het werk opgedane ongevallen en kwalen. 3.) Gezinstoelagen.

De eerste twee instellingen zijn samengevoegd en beheren een gezamenlijke „kas”; de derde instelling heeft haar eigen, autonome fonds. Het verregaand autonoom beheer van de verzekeringskassen is een kenmerk van het Franse sociale veiligheidssysteem. Werkgevers en werknemers zijn in het bestuur vertegenwoordigd met resp. 1/4 en 3/4 der bestuurszetels.

Grote tekorten

De eerste verzekeringskas (maatschappelijke en bedrijfsrisico's) betreft haar inkomsten in de eerste plaats uit uniforme premies, die worden geheven van het in Frankrijk uitbetaalde contractlonen. Deze premie is groot zestien procent van het basisloon (tot een maximum van momenteel 324.000 francs per jaar), waarvan 10 procent te storten door de werkgever en 6 procent door de werknemer, die deze zes procent obligatoir afgehouden ziet bij de uitbetaling. Voor ieder afzonderlijk bedrijf worden dan nog premies vastgesteld ter dekking van de bedrijfsrisico's. Deze premies variëren met de veiligheids-coëfficiënt van ieder bedrijf. Haar gemiddelde bedraagt echter 3 procent en zij komen geheel ten laste van de werkgever, die er belang bij heeft de veiligheids-coëfficiënt in zijn bedrijf zo hoog mogelijk op te voeren. Wat betaalt nu deze kas aan haar verzekerden uit?

Ziekteverzekering

In geval van ziekte heeft de verzekerde werknemer voor zichzelf recht op ten minste 80% vergoeding van alle behandelings- en verplegingskosten plus, over de tijd, waarop hij niet in staat is te werken, op een dagelijkse toelage, gelijk aan de helft van zijn basisloon, met een maximum van 450 francs per dag. Voor een zieke, zelf niet verzekerde echtgenote (of echtgenoot) of voor van hem (of haar) afhankelijke kinderen of inwonende, afhankelijke verwanten heeft de verzekerde recht op vergoeding van behandelings- en verplegingskosten. Dezelfde regeling geldt voor langdurige ziekten, maar de voorwaarden, waaraan de verzekerde moet vol-

doen, eisen méér: o.a. dat hij ten minste één jaar premie heeft gestort.

Hoewel dit alles er op papier heel

mooi uitziet, schijnt de ziekteverzekering in de praktijk toch niet zo bijzonder te voldoen. De administratie doet alles om het geld binnen te krijgen, maar zij is uiterst moeilijk en langzaam in het uitbetalen. Een werknemer, die ziek is geweest, heeft veel moeite om zijn „dosier” (de papieren, die nodig zijn) samen te stellen; de reclamant lijdt tijdverlies d.i. loonverlies en er wordt van alles voor gedaan om het innen van vorderingen moeilijk te maken. Zoals wij straks zullen zien, verkeert het hele stelsel van sociale verzekering trouwens in een toestand van uiterste nood.

Zwangere werkende vrouwen, die dus zelf verzekerd zijn, hebben recht op ziekte-toelage gedurende zes weken vóór en zes weken na de bevalling, benevens op volledige vergoeding van de zwangerschaps- en bevallingskosten. Ook de werkgever, wiens niet verzekerde, wetstige vrouw zwanger is, heeft recht op vergoeding van alle zwangerschaps- en bevallingskosten.

Bij invaliditeit heeft de verzekerde recht op volledige vergoeding van alle behandelings- en verplegingskosten. Bij blijvende invaliditeit ontvangt hij een

Het stelsel van sociale verzekering bevindt zich in de meeste Westelijke landen in een stadium van opbouw. In het ene land is die opbouw verder gevorderd dan in het andere. Maar het streven naar een grotere sociale zekerheid is er en mag ook als redelijk en wenselijk worden erkend. Alleen is nog lang niet altijd als een realiteit aanvaard de stelling: dat het bepalen van de omvang der sociale lasten slechts een kwestie is van een verdeling van het maatschappelijk inkomen. Dat inkomen als geheel wordt er niet groter en niet kleiner om. Worden de sociale lasten aanzienlijk verhoogd en daartegenover aanspraken in de toekomst geschapen, dan dient men ook redelijkerwijs te zorgen, dat die aanspraken kunnen worden gehonoreerd.

Met dit probleem worstelt vrijwel ieder land. Die worsteling moet te zwaarder zijn naarmate de juistheid van de hier geponeerde stelling aan de ontwerpers der sociale wetgeving nog niet duidelijk voor de geest staat, of niet wordt erkend.

In verband met de actualiteit van het vraagstuk der sociale zekerheid heeft het „Alg. Handelsblad” te Amsterdam zijn correspondenten in enkele landen gevraagd een samenvatting te geven van hetgeen in de landen van hun vestiging op het gebied van de sociale verzekering is bereikt en hoe deze werkt.

Wij nemen hierbij over een samenvatting weer voor Frankrijk. In volgende nummers zullen wij spreken over Nederland, België en Engeland. Er blijkt uit, dat in Frankrijk, het land waar men min of meer noodgedwongen is overgegaan tot het z.g. omslagstelsel (in tegenstelling met het kapitaaldekkingstelsel) alles nog in een stadium van groei verkeert en dat er met grote tekorten wordt gewerkt. Voorts blijkt, dat Frankrijk veel verder is gegaan op het punt van kindertoeslag, een onderwerp, dat in Nederland eveneens zeer actueel is. De resultaten zijn niet uitgebleven. Het land met een laag geboortecijfer ervaart thans een stijging van het bevolkingstal, een resultaat, dat voor Frankrijk als verblijdend mag worden beschouwd, maar dat voor Nederland met zijn sterk bevolkings-accre, zowel economisch als sociaal juist catastrofaal moet werken. Op het gebied van oudedagverzorging is in Frankrijk tot nu toe nog niet veel bereikt. Op den duur wil men terecht het funeste principe van nivellering en uitschakeling van hen, die zelf reeds iets voor oudedagverzorging hebben gedaan, verlaten.

In Engeland heeft men een zeer sterke concentratie bereikt op het gebied der verschillende onderdelen der sociale verzekering. In België geeft de werkloosheidsverzekering aanleiding tot allerlei misbruiken. De ervaringen in andere landen opgedaan, kunnen wellicht als leidraad dienen voor de opbouw van een eigen systeem.

pensioen, dat als regel gelijk is aan één derde van het loongemiddelde der laatste tien jaren. Het minimum-invaliditeitspensioen bedraagt momenteel 52.000 francs per jaar. De pensioenregeling voor blijvende invaliditeit, die een gevolg is van een bedrijfsongeval, is veel gunstiger en ook veel ingewikkelder. Een arbeider, die voor negentig procent onbekwaam tot werken wordt verklaard en die in het jaar voorafgaand aan het ongeval een werkelijk loon genoot van 360.000 francs, komt in het bezit van een jaarlijks pensioen van 306.000 francs, plus kinderbijslag en 40% toeslag, indien de invalide een andermans voortdurende hulp nodig heeft.

Ouderdomspensioen

Wat betreft het ouderdomspensioen is de regeling hier nog uiterst onbevredigend, hetgeen wel voor een groot deel te wijten is aan het feit, dat het stelsel zich in een overgangstoestand bevindt.

Tot goed begrip moeten wij teruggaan tot 1930, het begin van de ouderdomsverzekering in Frankrijk. Destijds werd de premiebetaling door de werkgever en werknemer verplicht gesteld en het systeem was zo, dat na 30 jaar de verzekerde de kapitaalsom plus de gekweekte rente zou terugkrijgen. Daar 1960 nog in de verte ligt, spreekt het van zelf, dat nooit iemand van dit systeem heeft kunnen profiteren.

Toen kwam de oorlog. In 1941 besloot Vichy tot een „retraite des vieux travailleurs” en om deze pensionnering te kunnen betalen heeft men het geld genomen, dat voor bovenbedoelde verzekering (in 1930 begonnen) was bijeengebracht. Dat geld was natuurlijk spoedig opgesoupeerd.

In 1945, na de bevrijding, is men tot een reorganisatie overgegaan. Het kapitaaldekkingssysteem werd verlaten en men is (min of meer noodgedwongen) overgegaan tot het z.g. omslagstelsel. De actieve werkers storten „cotisation” en die gelden moeten worden uitgekeerd aan de ouden van dagen, d.w.z. de gepensioneerden. Eerst in 1960 zal men echter kunnen komen tot het vaststellen van een reëel tarief ter hoogte van het pensioen van het wettelijk tarief. Volgens de alsdan ingaande regeling zal de gepensioneerde ten minste 60 jaar moeten zijn en er moet ten minste 30 jaar voor hem zijn betaald. Overigens zal de uitkering afhangen van de leeftijd op het ogenblik, waarop het pensioen ingaat (de verzekerde kan immers ook ouder zijn). Ook is het bedrag afhankelijk van het gemiddelde salaris van de laatste tien jaar. Een ingenieur krijgt dus meer dan een ongeschoolde arbeider. Overigens is het pensioen ook volgens deze regeling uiterst laag nl. bij

ingang op 60-jarige leeftijd 20% van het gemiddelde loon; op 65-jarige leeftijd 40%, op 70 jaar 60%. Maar dit geldt dus alles eerst van 1960 af.

Zij, die thans worden gepensionneerd, krijgen een uitkering op grond van de „allocation aux vieux travailleurs salariés”. Deze uitkering is ook laag n.l. frs. 52.000 per jaar en zij is, vreemd genoeg, voor ieder gelijk. Nog vreemder is — en hier treft men het spiegelbeeld aan van de noodwet-Drees bij ons — dat alleen zij profiteren, die weinig of geen andere bronnen hebben.

Het staat wel vast, dat tegen de tijd, dat de definitieve regeling ingaat, dus 1960, de ouderdomsuitkering heel wat hogere bedragen zal vergen dan thans. Tot nu toe zijn er eigenlijk overschotten geweest, welke in 1950 frs. 19 milliard bedroegen. Daar alles onder de „Sécurité sociale” wordt geadministreerd heeft men echter, zoals gezegd, voor het gemak, dit overschot aangewend om het gat van de ziekteverzekering er mee te stoppen.

In kringen der député's schijnt men er lang niet zeker van te zijn, dat het omslagstelsel voor de thans werkenden voldoende zekerheid biedt voor de toekomst en er wordt alweer aangedrongen op fondsvorming.

Gezinstoelagen

Als de kroon op Frankrijks sociale zekerheidssysteem geldt het instituut van de gezinstoelagen. Hiervan stellen de initiatiefnemers vooral gaarne het economisch verantwoorde en zelfs gebiedende aspect in het licht. Frankrijk is n.l. onderbevolkt en uit deze onderbevolking vloeit een tekort aan arbeidskrachten voort. Stimuleren der nataliteit is derhalve een economische noodzaak. Het zijn de werkgevers, die met een geheel door hen te betalen premie voor iedere werknemer, die zij in dienst hebben, de „kas” der gezinstoelagen voeden. Deze premie bedraagt zestien procent van het nationale minimum-basisloon, momenteel vastgesteld op rond 14.500 francs per maand. Uit de aldus gevoede kas, waarbij ook onafhankelijke „werkers” zichzelf kunnen inschrijven, worden aan de verzekerden de volgende voordelen betaald: 1. Een moederschapstoelage, bij de geboorte van ieder kind. Deze bedraagt driemaal het nationaal minimum-maandloon (driemaal 14.500 francs) voor het eerste kind, tweemaal voor ieder volgend kind. De eerste geboorte moet evenwel plaats hebben binnen twee jaar na het sluiten van het huwelijk; de tweede binnen drie jaar na de tweede geboorte. 2. Maandelijks kinderbijslagen. Deze worden genoten voor twee of meer kinderen en zij bedragen twintig procent van het minimumloon voor het tweede kind en dertig

procent voor ieder der volgende kinderen. In een gezin van acht kinderen — vooral in „katholieke” provincies als de Bretagne niet zulke grote zeldzaamheden — komt er derhalve maandelijks aan kinderbijslag binnen: tweehonderd procent van het nationale minimumloon, dat is momenteel 29.000 francs. 3. De z.g. toelage voor de vrouw aan de haard. Deze wordt genoten door gezinnen, waarvan de vrouw niet in loondienst werkt (thuisblijft en op de kinderen past) en haar bedrag is twintig procent voor één kind onder de vijf jaar; tien procent voor één kind tussen de vijf en tien jaar; veertig procent voor twee en vijftig procent voor drie of meer van de ouders afhankelijke kinderen. Deze toeslag wordt toegevoegd aan de gewone kindertoeslag.

Ongetwijfeld heeft geen ander land een zo vergaande gezinspolitiek als Frankrijk en de gewenste gevolgen zijn dan ook niet uitgebleven. Ondanks de geleden oorlogsverliezen telde Frankrijk eind 1950 rond één miljoen inwoners méér dan in 1939. Het geheel van het sociale verzekeringswezen is zeer zeker ook bijzonder imposant. De kosten ervan drukken echter zwaar op de Franse economie; grosso modo vertegenwoordigen zij dertig procent van de jaarlijkse nationale loonlijst. Van deze dertig procent moeten de werkgevers er vijf en twintig voor hun rekening nemen. De consument vindt ze terug in de prijzen. Het verzekeringssysteem is trots op zijn autonomie, waarop het aanspraak maakt op grond, dat het zichzelf dan ook financiert (autofinanciering). Edoch: er zal dit jaar in de „kassen” een tekort zijn van ongeveer dertig milliard. Sanering van het beleid der Sociale Verzekering is een der hachelijkste punten in de erfenis, die de scheidende Kamer aan haar opvolgster heeft nagelaten.



„Voor deze congestie moeten we specialisten laten uitkomen”.

k.p.m. - Journaal

◇ Gezagvoerder E. B. A. Warger is op 11 Augustus j.l. per vliegtuig uit Nederland te Djakarta gearriveerd. Hij heeft een kortverband-verbintenis met onze maatschappij aangegaan. Wij heten hem van harte in Indonesië en in de K. P. M. welkom.

◇ Gezagvoerder J. Hamerslag is op 14 Augustus met het m.s. *Willem Ruys* in Djakarta aangekomen. Hij had zijn gezinsscheidingsverlof in Nederland doorgebracht. Met hetzelfde mailschip keerde 1e stuurman P. den Heyer van zijn Europees verlof —in Nederland doorgebracht— in de Indonésische archipel terug.

◇ De nieuw-aangenomen 4e stuurman Th. H. J. van Adrighem is op 15 Augustus j.l. met het m.s. *Langkoes* in Tandjong Priok aangekomen, om zijn dienstverband bij de maatschappij te beginnen. Ook hem heten wij van harte in het bedrijf welkom. Wij wensen hem een „behouden vaart” toe.

◇ Er zijn verschillende mutaties op K.P.M.-agent-schappen te melden. Te Donggala (Celebes) droeg de afgetreden agent J. H. Hut zijn functie over aan zijn opvolger, de heer G. S. Wenekes. Te Palembang droeg agent H. L. Manson zijn taak over aan de heer L. v. Dam. Agent J. D. de Bats heeft te Sorong de taak overgenomen van agent C. L. v. d. Vuurst de Vries.

◇ 2e stuurman M. Kerkhoff is op 20 Juli j.l. van gezinsscheidingsverlof uit Nederland te Djakarta aangekomen. Hij maakte de terugreis per K.L.M.

◇ 2e stuurman M. v. d. Zwan heeft een kort dienstverband bij de K.P.M. aangegaan en is op 20 Juli j.l. per vliegtuig te Djakarta aangekomen. Wij heten hem welkom in ons bedrijf.

◇ Ter gelegenheid van de 6e verjaardag van de Onafhankelijkheidsverklaring der

Republiek Indonesia was ons hoofdkantoor op 17 Augustus j.l. de gehele dag gesloten. Wij bieden ons Indonésisch personeel alsnog onze gelukwensen met deze dag aan.

◇ 2e stuurman Th. Terhorst is op 9 Augustus j.l. per vliegtuig met Europees verlof naar Nederland vertrokken.

◇ De hoofdwerktuigkundigen W. Th. Mierop, J. P. H. Heule en J. E. G. A. v. d. Schaaf zijn met het m.s. *Wil-*

zin van empl. J. Beem), en mej. M. Helder (dochter van hoofdempl. H. K. Helder).

◇ Tot ons leedwezen moeten wij melden, dat op 28 Juli j.l. de gepensioneerde hoofdwerktuigkundige van de K.P.M., W. P. van Ark, in Nederland is overleden.

◇ Teneinde de moeilijkheden met de autoriteiten te Singapore, voortvloeiende op het traject Tg. Priok — Singapore — Belawan-Deli uit het dekpasagiersvervoer

◇ 3e stuurman J. Swart is op 30 Juli j.l. voor een gecombineerd studie- en Europees verlof per vliegtuig naar het Moederland vertrokken.

◇ 1e stuurman F. J. Woudstra vertrok op 31 Juli met de *Maetsuycker* van Tandjong Priok naar Australië om aldaar zijn Europees verlof te gaan doorbrengen.

◇ 2e stuurman C. Winkel vertrok op 31 Juli j.l. per vliegtuig van Djakarta naar Nederland om aldaar zijn Europees Verlof te gaan doorbrengen.

◇ Gezagvoerder W. H. Iedema en 1e stuurman J. S. Veldman zijn op 31 Juli van gezinsscheidingsverlof per vliegtuig in Indonesië teruggekeerd.

◇ 2e stuurman Tj. v. d. Molen is op 3 Augustus j.l. per vliegtuig met Europees Verlof naar Nederland gegaan.

◇ Met ingang van 25 Juli j.l. is Makassar besmet verklaard wegens pokken.

De besmetverklaring van Pontianak wegens pokken werd met ingang van 21 Augustus 1951 opgeheven.

◇ Na de terugkeer van mr. Hens is per 21 Augustus j.l. de werkverdeling der directie als volgt vastgesteld:

Mr. W. M. Hens algemene Zaken, Begroting, Nautische Dienst, Technische Dienst, Civiele Dienst, Ink. & Mag. Dienst, Secretarie en Medische Dienst.

Onder de heer Iken be-rusten Vervoer, Indeling Vloot, Nieuwbouw, Vrachtzaken, Doorvoer, Passage en Nevenbedrijven, terwijl de heer Harinck zich bezighoudt met Comptabiliteit, Statistiek, Mag. v. Gedrukten, Steenk. Mij. „Parapat-tan”, Brandstofvoorziening, Personele Zaken, Claims en Equipage.

◇ Op ons hoofdkantoor hebben de navolgende mutaties plaatsgehad:

Op de afd. Vrachtzaken heeft de heer H. L. Manson

Jubilarissen in september 1951

35 JAAR

1—9—1951:
Nodjeng timmerman Makassar

25 JAAR

1—9—1951:
J. F. Egeter gezagvoerder
J. H. de Schepper gezagvoerder

10—9—1951:
Tombo kade koelie Makassar

16—9—1951:
Tadjerie Vertr. tikker Tikkerij

18—9—1951:
Moesa hoofdgoedang- Makasser
mandoer

27—9—1951:
W. F. Schüller Onderbaas B. Wkpl. Tg.
Priok

lem Ruys op 14 Augustus j.l. te Tandjong Priok aangekomen. Met hetzelfde mailschip arriveerden nog de 2e wtk. J. de Haas, 3e wtk. P. D. Petersen (vergezeld van zijn echtgenote), empl. L. J. Bos (met echtgenote en twee kinderen, bestemming Soerabaia) en empl. A. C. Metzelaar. Voorts bevonden zich aan boord mevr. A. S. L. Fontijne-de Jong (met kind, het gezin van hoofdempl. W. Fontijne), mevr. C. J. M. Beem-Koppen met kind, ge-

te vermijden, heeft de maatschappij besloten om Singapore als aanloophaven in de uitreis van de Lijn 1-Bijdienst te laten vervallen.

◇ Gezagvoerder A. Pothof is op 28 Juli j.l. per vliegtuig van zijn Europees verlof in Indonesië teruggekeerd.

◇ 1e stuurman H. J. v. Dijk beëindigde zijn gezinsscheidingsverlof en kwam op 30 Juli j.l. per vliegtuig in Djakarta aan.

als chef de taak overgenomen van de heer P. A. v. d. Stadt. De heer D. J. Pronk van Hoogeveen treedt thans op als chef van de afd. Vervoer, ter vervanging van de heer J. F. P. de Geus, die met E.V. is gegaan. Jhr. J. W. O. v. d. Bosch heeft als chef van de afd. Doorvoer de taak van de heer Th. H. van Waart overgenomen.

◇ De 2e stuurlieden (kort-verbanders) F. D. Verhey, M. B. H. M. Zijlmans, W. P. Grijzen en J. R. J. Krab zijn einde Augustus per vliegtuig uit Nederland in Indonesië aangekomen om in dienst van onze maatschappij te treden. Wij roepen hun een hartelijk welkom in Indonesië en bij onze maatschappij toe en wensen hun een behouden vaart in de Indonesische wateren toe.

◇ De gezagvoerders A. Bik, C. v. d. Berg en H. J. Schaffer, alsmede de 2e stuurlieden J. Meijlink en J. Slijper zijn met het m.s. *Willem Ruys* met E.V. naar Nederland vertrokken. Gezagvoerder Bik gaat in aansluiting op zijn verlof met vervroegd pensioen.

◇ Aan 2e stuurman J. Noë eervol ontslag verleend uit de dienst van onze maatschappij. Hij is met de *Willem Ruys* naar Nederland vertrokken.

◇ Het contract van 2e stuurman J. W. Wagemans is tussentijds beëindigd. Hij keerde met de *Willem Ruys* naar Nederland terug.

◇ 1e stuurman J. B. v. d. Blink is op 21 Augustus j.l. per vliegtuig van gezinsscheidingsverlof in Indonesië teruggekeerd.

◇ Onlangs is te Medan het nieuwe agentschapskantoor van de K.P.M. geopend. De

heer J. van Doggenaar, onze agent te Medan, maakte van deze gelegenheid gebruik om aan de pers het een en ander te vertellen, omtrent de reorganisatie, die de K.P.M. thans uitvoert teneinde de moeilijkheden van onvoldoende havenoutillage, verminderde arbeidsproductiviteit, onvoldoende landtransport e.d. te boven te komen. Teneinde deze belemmerende factoren zo goed mogelijk op andere wijze te compenseren, is de K.P.M. begonnen met uitbreiding van het mechanische materiaal. Ook de prauwenvloot is uitgebreid en er kwam een sterke sleepboot om de prauwen sneller te kunnen verplaatsen. Voorts is de personeelsformatie versterkt om het grotere aantal schepen te kunnen bedienen (in 1948 werden 158 K.P.M.-schepen in Belawan „behandeld”, in 1949 reeds 271, het vorige jaar 340 en in de eerste helft van dit jaar 257).

De heer Van Doggenaar maakte tevens melding van de hervatting van de vaart op Atjeh, de Westkust en Nias, welke gebieden thans door twee lijndiensten met vier grote schepen worden bediend.

De opbouw in groter verband bekijkende, constateerde hij, dat de K.P.M. in 1947 in Indonesië 1,8 miljoen ton vervoerde, welk totaal in 1949 was verdubbeld tot 3,6 miljoen. In 1950 was het vervoer minder tengevolge van de stakingen. Deze toename is mogelijk geworden door een belangrijk aanbouwprogram. Direct na de bevrijding is begonnen met de vernieuwing van de vloot en sedertdien is een zeven-tigtal nieuwe schepen in de vaart gekomen.

OORLOGSSCHADE

Met genoegen publiceert „de Uitlaat” onderstaande brief, welke zij ontving van de oud K.P.M.-gezagvoerder B. Poeder (een harer geregelde medewerkers).

A.b. „Rotti”,
14 Aug. 1951.

Geachte redactie:

In het bulletin van de „Oceaanpost” van 7 Augustus j.l. kwam het volgende uit Djakarta afkomstige bericht voor:

„De Indonesische regering heeft de Nederlandse Hoge Commissaris alhier kennis gegeven van haar standpunt, dat de Nederlandse eisen inzake schadevergoeding aan Nederlandse onderdanen, waaromtrent een clause is opgenomen in het ontwerp vredesverdrag met Japan, via de Indonesische regering naar voren dienen te worden gebracht, aldus deelde de secretaris generaal van het Indonesische Ministerie van Buitenlandse Zaken heden mede.”

Om mijzelf als voorbeeld te nemen: Voor de oorlog met Japan woonde ik te Palembang, dat ik begin 1942 met achterlating van m'n gehele inboedel moest verlaten. Toen ik na de oorlog naar Indonesië terugkeerde, werd ik met het m.s. „Bandjermasin” naar Noord-Australië en Nieuw-Guinea gestuurd, op welks kusten ik tot eind 1946 scharrelde.

Op de terugreis naar Java kreeg ik een bestuursambtenaar aan boord, die nog kort tevoren te Palembang was geweest en die mij vertelde, dat de buurt, waar ik had gewoond, nog volkomen intact was, zodat ik een goede kans maakte om mijn bezittingen terug te kunnen krijgen. In verband hiermede heb ik een Palembang-schip gevraagd, maar werd —hoewel mijn eigen schip doorging naar Palembang— overgeplaatst naar het s.s. „Bontekoe”, waarmede ik de Sangirlijn heropende. Daarna ging ik naar het s.s. „Reael” in Japan en van dit schip repatrieerde ik in 1948, zonder te Palembang terug te zijn geweest.

Intussen was mij op het N.I.S.O.-kantoor (afd. P.Z./N.D.) medegedeeld, dat een regeling om schade te vergoeden bij de regering in behandeling was. Van verschillende personen, die wel op hun originele standplaatsen terug konden komen, hoorde ik, dat zij hun bezittingen hadden terug gekregen. (Sommigen zelfs meer dan hun rechtens toekwam).

In Nederland wordt de geleden oorlogsschade voor 100% vergoed. Hiertoe moeten wij, uit Indonesië gerepatrieerden, het onze bijdragen.

Kunt U niet eens in „de Uitlaat” een discussie over dit onderwerp openen? Natuurlijk is het niet mijn bedoeling om de K.P.M. aansprakelijk te stellen, noch U op politiek terrein te dwingen, maar het lijkt mij een interessant onderwerp en misschien heeft het een gunstige uitwerking voor de vele personeelsleden of de nagelaten betrekkingen van hen, die na de oorlog niet meer in de gelegenheid konden worden gesteld, om hun belangen persoonlijk te behartigen.

Bij voorbaat dankend en met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

B. Poeder

Oud-gezagvoerder K.P.M.

Liaison-Officier m.v. „Cheshire”
p/a S.M.N. Tg. Priok.

VRACHTENMARKT LAGER

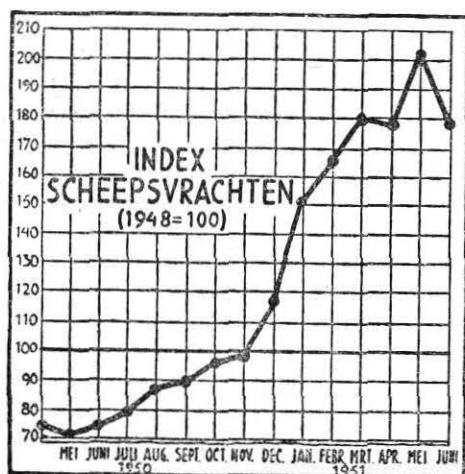
door ontwikkeling in Korea

Lonend emplooi der schepen nog lang niet in gevaar

De daling van het vrachtenindexcijfer van de Britse Kamer van Scheepvaart voor de wilde vaart in Juni j.l. met niet minder dan 12% tot 179.0 (basis 1948 = 100) is de eerste scherpe teruggang sinds het uitbreken van de oorlog in Korea. Weliswaar gaf de index in April van dit jaar eveneens een kleine daling te zien, maar deze werd in Mei weer meer dan opgeheven. Hoewel het indexcijfer met een stand van 179.0 nog meer dan tweemaal zo hoog is als in Juni 1950, moet aan de scherpe daling in Juni j.l. meer dan gewone betekenis worden gehecht. Men behoeft slechts de oorzaken na te gaan, welke verantwoordelijk zijn geweest voor de maandenlange — soms wilde — stijging der vrachttarieven. De oorlog in Korea, de herbewapening der Westerse wereld en het toegenomen vervoer van grondstoffen voor allerlei doeleinden, hebben een bijna onverzadigbare vraag naar tonnage veroorzaakt. Vooral sinds de laatste helft over Juni is als gevolg van de onderhandelingen over een wapenstilstand op Korea de en ook op de vrachtenmarkt evenals overal, wanneer de bal eenmaal aan het rollen is, kan men bij benadering niet zeggen waar deze uiteindelijk zal terechtkomen.

Combinatie van factoren

De recente daling der vrachtnoteringen kon worden toegeschreven aan een combinatie van factoren, die op dezelfde tijd hun invloed deden gelden. Als gevolg van het tijdelijke verbod van kolenschepingen in Zuid-Afrika was de concurrentie van tonnage voor het vervoer van steenkool uit India groter. Bovendien lagen de havens van India vol met schepen, die graan uit Amerika hadden aangevoerd ter leniging van de hongersnood in dat land. Aan de andere kant waren de verschepingen van Cubaanse suiker en Canadese tarwe voor rekening der Engelse regering geëindigd.



Hierbij komt het feit, dat de Ver. Staten weer 33 schepen van hun „motballen“-vloot hebben vrijgegeven voor het vervoer van graan en steenkool voor rekening van het buitenlandse hulpprogramma der ECA. Deze schepen verminderen de druk op de vrachtnoteringen en beginnen geleidelijk een factor van betekenis te worden, omdat thans weer 220 van

deze, na de tweede Wereldoorlog opgelegde schepen in de vaart zijn.

Geen ongerustheid

Het vooruitzicht op een succesvol resultaat der wapenstilstands-besprekingen in Korea is echter van fundamentele betekenis, omdat hierdoor kan worden verwacht, dat binnen afzienbare tijd tal van schepen beschikbaar zullen komen. Dit is wel de voornaamste oorzaak van de plotseling teruggelopen vraag. Zoals gezegd, doen de repercussies hiervan zich spoedig op andere scheepvaarttrouten gevoelen. Hoewel er momenteel nog geen enkele aanwijzing bestaat, dat de daling slechts van tijdelijke aard zal zijn, evenals in April het geval was, behoeft deze nog geenszins ongerustheid te weeg te brengen. De noteringen zijn nog altijd meer dan tweemaal zo hoog als vorig jaar en een deskundige heeft nog onlangs als zijn mening uitgesproken, dat het indexcijfer tot 110 kan dalen — dus met nog 40% — voordat de wildevaart-rederijen in moeilijkheden zouden komen. Zover is het nog lang niet en zelfs bij een beëindiging van de Koreaanse oorlog behoeft men geenszins rekening te houden met een ineenstorting der vrachtenmarkt. Immers op bijna alle scheepvaartwegen is de vraag naar tonnage voor allerlei doeleinden nog altijd groot genoeg voor een lonend emplooi der schepen, zij het dan tegen iets lagere prijzen. Men dient bovendien niet te vergeten, dat ten slotte ook weer schepen nodig zijn om de oorlogs-organisatie in het Verre Oosten te liquideren. Het enige wat een wapenstilstand in Korea dus in feite kan veroorzaken is het herstel van een beter evenwicht op de vrachtenmarkten.

Het bedrijfsleven in tal van landen zal alleen maar verheugd zijn, dat het acute tekort aan tonnage, dat de wereld-

handel in essentiële goederen belemmerde, spoedig enigszins zal verminderen. Niemand kan de verwachting koesteren, dat de exceptioneel hoge vrachttarieven van het begin van dit jaar eeuwig zouden blijven gelden.

Een verlaging is al even welkom als de dalende tendens op de grondstoffenmarkten. Hoewel lagere vrachttarieven voor de zeevarende landen een vermindering der onzichtbare inkomsten der betalingsbalans met zich mede zullen brengen, mag men daartegenover niet vergeten dat de invoer van goedkopere grondstoffen voor de nationale economie mogelijk van nog grotere betekenis is.

Uit: „De Telegraaf”

STOPPRESS

K.P.M.-uitzendingen

Op Vrijdag 10 Augustus j.l. zond Radio Nederland een programma uit, bestemd voor een viertal schepen van onze N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij n.l. het m.s. „Kasimbar”, m.s. „Siaoe”, m.s. „Barumin” en het s.s. „Buna Baai”.

Deze schepen bevonden zich ten tijde van de uitzending in de Indonesische Wateren.

Als vertegenwoordigers van de rederij waren aanwezig mevr. M. Ch. W. Maselink, sociaal werker en de heer P. W. A. Keller, terwijl tevens de heer G. W. H. Lugten, hoofdemployé (PZ/T.D) te Djakarta (met verlof in Nederland) het programma bijwoonde.

Ook de daarop volgende week, op 24 Augustus, was de K.P.M. weer aan de beurt met het m.s. „Lemaire” en het m.s. „Minjak”.

Van de opvarenden van het m.s. Kasimbar (K.P.M.) kreeg Radio Nederland de volgende reactie op het programma van 10 Augustus:

„.....Liggende te Makassar uitzending „Schip van de Week” prima ontvangen — slachtoffers Kasimbar”.

En over de ontvangst van de uitzending, bestemd voor het m.s. Siaoe seinde men via Scheveningenradio.

„.....Ontvangst familiegroeten aan boord Siaoe uitstekend. Alle medewerkers hartelijk dank.”

De ouders van marconist de Vos a.b.v. de Siaoe schreven:

„.....uitzending op de „Siaoe” uitstekend ontvangen. Om vijf uur reeds telegram van goede ontvangst, luidende: „Het was net of jullie naast mij zaten, keihard kwam het door. Fantastisch gewoon.”