

Voor hen, die vielen in Nieuw-Guinea :

Eremonument te Hollandia onthuld

Krans gelegd voor 18 Indonesische K.P.M.-ers.

Op 15 Augustus j.l. om 9 uur des ochtends vond op de Algemene Begraafplaats te Hollandia-Stad een herdenkingsplechtigheid plaats, ter ere van hen, die in de Tweede Wereldoorlog zijn gevallen. Tijdens deze plechtigheid werd o.a. het op genoemde begraafplaats opgerichte ere-monument onthuld door de gouverneur van Westelijk Nieuw-Guinea, de heer S. L. J. van Waardenburg. Hierna had een officiële kranslegging plaats door de commandanten van de Koninklijke Marine, de Koninklijke Landmacht, de resident en een vertegenwoordiger van onze K.P.M.



Gez. Ad de Best brengt na de kranslegging het eresalut.
De K.P.M. krans ligt op de voorgrond.
Vlak achter gez. De Best Z. Exc. de Gouverneur van Nieuw Guinea.

Op de Algemene Begraafplaats van Hollandia-Stad rusten n.l. de stoffelijke overschotten van 18 Indonesische opvarenden van het s.s. *Van Outhoorn*, die tijdens een Japans bombardement op 14 Maart 1943 te Finschafen (Australisch-Nieuw Guinea) het leven verloren. Deze stoffelijke overschotten zijn na de oorlog door de Amerikaanse Gravedienst naar Hollandia overgebracht. De kisten zijn in de chapelle ardente te Ifar opgebaard geweest, waarna herbegrafenis plaatsvond.

De namen van de K.P.M.-ers, wier stoffelijke overschotten te Hollandia rusten, zijn: hofmeester J. D. Kopalit, de matrozen H. M. Misry, L. C. Deranha, N. K. Shal, A. Hijder, H. L. Bodiam, M. K. Feristen, L. Binseusop, N. Miszamdeen, R. M. Wardjadan, Soeratno, Tirta, Poegeh, M. Moesri, J. Garwi, Panoe, Sanoesi en Didam.

De krans bij het eremonument werd namens onze maatschappij gelegd door gezagvoerder Ad. de Best van het m.s. *Kalabahi*, welk schip een dag voor de plechtigheid te Hollandia arriveerde.

„Heden is het 7 jaar geleden, dat uitbundige vreugde heerste in de kampen van de Nederlandse krijgsgevangenen en geïnterneerden in Azië, omdat de geallieerden er in waren geslaagd de vijand op de knieën te brengen en te dwingen tot onvoorwaardelijke overgave”. Op deze wijze illustreerde de gouverneur van Nieuw-Guinea, de heer S. L. J. van Waardenburg, de 15de Augustus. Een feestdag voor alle landen rond de Stille Oceaan, die de hak van de overweldiger hebben gevoeld.

Deze feestdag echter, die het einde betekende van de Pacificoorlog, is tevens een dag van bezinning en nagedachtenis van hen, die de vrede niet mochten beleven en die bleven in de strijd.

Bij stralend weer vond tijdens een sobere, doch plechtige bijeenkomst de onthulling plaats van een erezuil op de Algemene Begraafplaats te Hollandia-Stad, en velen uit alle lagen der Nederlandse- en Nieuw-Guineesche burgerij waren aanwezig, naast deputaties van de Zee- en Landmacht.

Vervolg : zie pag. 2

Vervolg :

Monument onthuld.

Sober, doch roerend

Daar stond een witte stenen zuil, gedragen door een nog met een witte doek afgesloten vierkant voetstuk. Op de top blonk een glanzend koperen kruis. Daarachter de vlaggemast met halfstok de kleuren waarvoor zij, wier nagedachtenis geëerd werd, het leven gaven: het rood, wit en blauw. Achter en rechts van de gedenkzuil lagen, keurig wit geschilderd, de graven der gevallen. En achter het eremonument tenslotte de erewachten, gevormd door afdelingen van Zee- en Landmacht en van de Algemene Politie.

Om 9 uur arriveerde de gouverneur van Nieuw-Guinea, de heer S. L. J. van Waardenburg, die in zijn functie van opperbevelhebber van Zee- en Landmacht de plechtigheid opende met een toespraak, waarin hij o.m. memoreerde, dat de beëindiging van de oorlog in de Pacific naast vreugde ook rouw gebracht heeft. De gouverneur sprak de hoop uit, dat het eremonument tot in lengte van

dagen de herinnering levendig zou mogen houden aan de daden van moed, trouw en opofferingsgezindheid der gevallen. „Ik bid de Allerhoogste”, aldus besloot de gouverneur, „dat het door hen gebrachte offer niet vergeefs zal zijn geweest”.

Na een eerbiedig saluut aan de doden, onthulde de gouverneur de gedenkplaat, welke op het voetstuk is aangebracht: „Voor hen die vielen in Nieuw-Guinea, 1942-1945”. En terwijl gewijde muziek de stilte, welke alom over de begraafplaats heerste doorbrak, plaatste gouverneur Van Waardenburg een krans aan de voet van de erezuil, gevolgd door de afgevaardigden van de commandant Zeemacht en commandant Landmacht, de kapt.-ltz. S. Groot en overste J. J. Krijnen. Vervolgens legde de resident van Noord Nieuw-Guinea, de heer A. Lamers, een krans namens bestuur en burgerij. Tenslotte werd dan de krans gelegd door gezagv. De Best, namens de K.P.M.

Aan hen, die vielen, wijdden achtereenvolgens de vlootpredikant ds. D. M. Julink en de leger-aalmoezenier pater D. J. Stokman, een kort gebed. Hierna verzocht laatstgenoemde de aanwezigen om twee minuten stilte in acht te nemen. De erewachten presenteerden het geweer en onmiddellijk daarop staken de hoornblazers hun trompetten voor de „Last Post”. Langzaam werd de Nederlandse vlag in top gehesen door een Nieuw-Guineesche- en een Nederlandse padvinder.

Rectificatie

Huldiging „Leok”-bemanning

Door het ontstaan van verwarring in de correctie is een ernstige vergissing geslopen in de aanhef en de eerste tekstregels van het artikel op de voorpagina van no. 9 (d.d. 1 September) van „de Uitlaat”, over de uitreiking van horloges aan de Indonesische bemanning van de benzine-coaster „Leok” voor hun heldhaftige poging om het brandende schip te redden.

De woorden „de Indonesische” zijn op de verkeerde plaats gekomen, waardoor de indruk is gewekt, dat de „Leok” onder commando stond van de matroos Bara Rihi, in plaats van onder bevel van gezagvoerder Volmer (aan wie wij bij deze voor de vergissing onze verontschuldiging aanbieden).

Rotterdam's haven bereikte niveau van 1939.

Voor de derde maal na de oorlog zijn uit talrijke landen van West-Europa verscheepers en vervoerders als gasten van de „Stichting Havenbelangen” en het gemeentebestuur van Rotterdam naar de Maasstad gekomen om de Rotterdamse Internationale Havendag 1952 bij te wonen. Mr A. C. W. Beerman, voorzitter der Stichting, zeide in het welkomstwoord, dat Rotterdam weer het niveau van 1939 heeft bereikt.

Daarmee wordt niet bedoeld, dat het vervoer van thans qua volume en aard der goederen gelijk is aan dat van de aan de oorlog onmiddellijk voorafgegane periode. Thans is consolidatie nodig, maar zij betekent geenszins stilstand. Het vervoer van minerale oliën is thans te Rotterdam bijkans het viervoudige van 1938 (11 miljoen ton). Daartegenover staat een belangrijk minder kolenvervoer.

200 lijnen.

Rotterdam telt thans bijna 200 lijndiensten, welker schepen Rotterdam rechtstreeks aandoen. Vóór de oorlog was dit aantal 119. Met dit toenemend lijnvervoer ging gepaard een belangrijke stijging van het stukgoederenvervoer, welke het vóóroorlogse vervoer aanzienlijk overtreft.

Het herstel van de oorlogsschade heeft deze goede zijde gehad, dat door de rationalisering en modernisering van kaden, loodsen, kranen en laad- en losgerei, de toenemende zorg voor de opleiding van de havenarbeiders en de sterke internationale oriëntering van de expediteurs Rotterdam meer dan vroeger tot stukgoedhaven is voorbestemd.

Grootste oliehaven van Europa.

Een derde structurele verandering is de toenemende industrialisatie. Vóór alles trekken daarbij de stoere industrieën van Pernis de aandacht, waardoor Rotterdam de grootste oliehaven van het continent is geworden. En ten slotte het emigrantenvervoer, dat stellig in de komende jaren voortgang zal vinden.

Dit is no. 10 - zevende 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

Monument onthuld
te Hollandia

Soc. verzekering in Nederland

De bittere pil van
weggaan

Koopvaardij-monument
ontmoet bezwaren

De Nederlandse wachtgeld- en werkloosheidsverzekering.

Nederland's nieuwste sociale verzekering

Op 1 Juli is de „Wachtgeld- en Werkloosheidsverzekering” in werking getreden. Het heeft vele jaren geduurd voor het zover was. Reeds lang vóór de oorlog waren plannen opgesteld en tijdens de bezetting vond in het geheim overleg plaats tussen vertegenwoordigers van werkgevers en arbeiders om na de bevrijding tot een definitieve regeling te komen. De eerste voorbereidingen daarvoor werden in Juni 1945 getroffen, maar het duurde tot October 1949 voor de Wet officieel werd afgekondigd.

Tal van moeilijkheden vroegen echter nog om oplossing, al was het slechts het vraagstuk, hoe de wet zou moeten worden uitgevoerd en welke kosten er mede zouden zijn gemoeid. Uiteindelijk hakte de Regering de knoop door en bepaalde, dat de wet op 1 Juli 1952 zou gaan werken. Thans is het dus zover en bergen werk zijn verzet om alles in gereedheid te brengen, opdat een goede uitvoering zal zijn gewaarborgd. Niet alleen, dat er bedrijfsverenigingen moesten worden gemaakt — lichamen, die voor de uitvoering moeten zorgen en waarin werkgevers en werknemers in gelijk aantal zijn vertegenwoordigd — maar ook moesten controlemaatregelen worden ontworpen. Tenslotte — en dat was niet de geringste taak — moesten premie-berekeningen worden gemaakt, teneinde vast te stellen wat men voor de verzekering zou moeten betalen. Het is immers duidelijk, dat de hoogte van de bijdragen mede afhangt van het gebruik, dat van de verzekering zal worden gemaakt en dat dit weer afhangt van de toestand van het bedrijfsleven over het hele land.

Aan het stelsel van sociale verzekeringen wordt nu een nieuwe voorziening toegevoegd. De werknemers zullen zijn verzekerd tegen de „geldelijke gevolgen van onvrijwillige werkloosheid”, zoals de wet het noemt. Met andere woorden: wie buiten zijn schuld werkloos geraakt, krijgt een uitkering ingevolge deze wet.

Wie zijn er verzekerd?

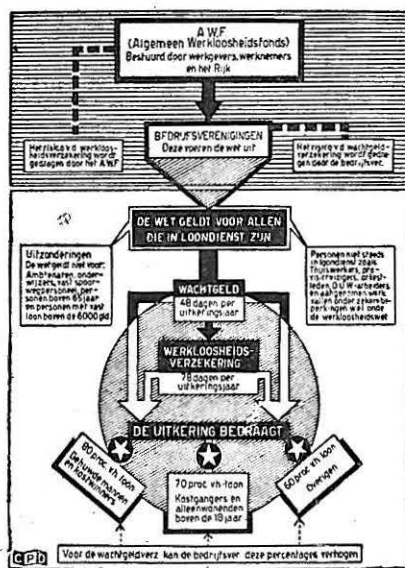
Verzekerd zijn alle werknemers, die f 6000.— of minder verdienen en die minstens 78 dagen hebben gewerkt in het jaar, dat vooraf ging aan het moment, dat zij werkloos werden. Bij werkloosheid wordt een uitkering gegeven gedurende 126 dagen per jaar. De wet voert daarvoor twee verzekeringen in: de „Wachtgeldverzekering” en de „Werkloosheidsverzekering”.

Wachtgeld

Wachtgeld krijgt de werknemer, die in het jaar, dat vooraf gaat aan zijn werkloosheid, 156 dagen heeft gewerkt in dezelfde bedrijfstak. Hij krijgt dan op kosten van die bedrijfstak — waarvoor dus werkgevers en werknemers (hijzelf dus ook) premie hebben betaald— een wachtgeld-uitkering gedurende tenminste 48 dagen. (Er wordt n.l. van uit gegaan, dat een zekere band tussen hem en de bedrijfstak is ontstaan. Hij blijft dan ook behoren tot de arbeidsreserve van die bedrijfstak).

Is de werknemer na verloop van deze 48 dagen nog zonder werk, dan krijgt hij een *werkloosheidsuitkering* over ten hoogste 78 dagen. De kosten van de verzekering, die daarin voorziet, worden betaald door werkgevers, werknemers en de Overheid, welke laatste de helft betaalt.

Er zijn natuurlijk ook werknemers, die in het jaar voorafgaande aan hun werkloosheid geen 156 dagen in dezelfde bedrijfstak hebben gewerkt. Zij kunnen direct een *werkloosheidsuitkering* krijgen, mits zij in ieder geval 78 dagen hebben gewerkt in het jaar, voor zij zonder werk kwamen.



Een schematisch overzicht

Welke uitkering ontvangt men?

De wet maakt onderscheid tussen drie groepen: gehuwde mannen, gehuwde vrouwelijke kostwinners en ongehuwde mannelijke en vrouwelijke kostwinners zullen 80% van hun loon ontvangen.

Ongehuwden van 18 jaar en ouder, die niet bij hun vader of moeder inwonen, krijgen 70% van hun loon. Wel moet hierbij worden gelet op de bepaling, dat de wet voor de berekening van de uitkering het maximum loon, dat per dag kan worden verdiend op f 16.— stelt. Een gehuwde man kan dus hoogstens aanspraak maken op 80% van f 16.— per dag = f 12.80. Verdiende hij minder dan f 16.— per dag, dan is de uitkering vanzelfsprekend lager.

Hoe worden de kosten opgebracht

Wij zagen al, dat de kosten van de wachtgeldverzekering worden opgebracht door de werkgevers en de werknemers per bedrijfstak. Ieder betaalt de helft. De premie voor de diverse bedrijfstakken verschilt veelal, omdat het risico van werkloosheid verschilt. Verschillende invloeden spelen daarbij een rol. Gemakshalve noemen wij er hier één. Het is duidelijk, dat in bedrijfstakken, waar men bijvoorbeeld meer afhankelijk is van het weer dan in andere, de kans, dat er niet kan worden gewerkt, groter is. Het risico, dat werknemers dan zonder werk komen is groter en de premie —het geld, dat opzij moet worden gelegd om daaruit de uitkeringen te betalen— moet dus ook hoger zijn. Voor losse arbeiders in de landbouw zal bijvoorbeeld een premie nodig zijn van circa 9 à 10% ; voor bankpersoneel bijvoorbeeld 1,8%. Maar nemen wij een gemiddelde hoogte van de wachtgeldpremie over het gehele bedrijfsleven, dan komen we op, 2,6 %, waarvan dus werkgevers en werknemers ieder de helft betalen, dat is 1,3%.

De premie voor de werkloosheidsverzekering, die niet aan een bepaalde bedrijfstak is gekoppeld, is door de Regering onlangs vastgesteld op 2,4 %. De Regering betaalt daarvan de helft (1,2%), omdat de verzorging van de werklozen ook haar in belangrijke mate aangaat. Werkgevers en werknemers betalen samen het overige deel. Ieder betaalt hier dus de helft van het resterende deel van 1,2% = 0,6%. De Stoomvaart Maatschappij „Nederland” b. v. (om een voorbeeld uit de scheepvaart te noemen) is ingedeeld voor wat betreft het personeel op de vloot (dus de zeevarenden) in de groep koopvaardij en voor wat betreft het walpersoneel (kantoorpersoneel, werkplaatsen en stuwadoorsbedrijf) in de groep haven- en aanver-

Slot: zie pag. 12

De bittere pil van het weggaan

Er moet iets worden gedaan !

Onze artikelen over het wel en wee van gepensioneerden hebben reeds veel reacties verwekt, vooral uit de kringen der gepensioneerden zelf en met name uit die grote groep, die met haar pensioen beneden de welstandsgrens ligt. Onder welstand verstaan wij datgene, wat nog iets méér geeft dan de nooddrift des levens.

De tendens dezer reacties was deze: „Wat schrijft U toch? Wat wilt U toch met Uw middelen om de tijd behoorlijk te passeren? Het komt er bij ons maar op één ding aan: geld. Het laatste tientje, dat wij nu niet hebben en dat ons scheidt van de amusements, de hobby's, de reises, het rokertje, al die kleinigheden, die het leven veraangenamen en waarover U zich zo druk maakt”.

Taak voor bedrijven

Wij weten het. Het is niet alleen de vele vrije tijd, de lange dag, die de gepensioneerden wacht. Er staat nog een ander spook voor de deur: hun inkomen is te klein geworden. En zelfs de hobby's kosten geld, dat niet kan worden gemist uit de huishoudbeurs.

Want de andere kosten zijn gelijk gebleven. De man, die op pensioen werd gesteld — en nu bedoelen wij de kleine gepensioneerde en niet zij die, het maximum krijgen (of degenen, die met pensioen onze maatschappij verlaten. *Red. Uitlaat*) — is wel uitgestoten uit de werkgemeenschap (hij heeft wat dat betreft afgedaan en dus weinig andere rechten meer dan zijn stemrecht) maar hij moet net zo goed leven, hij betaalt belasting en huur, hij heeft zijn dagelijkse noden.

Zo was het

Eens — en zo heel lang is dat nog niet geleden — werd hij gerekend met de allerlaatste jaren te beginnen, wanneer men de tijd achte gekomen, dat hij het werk neerlegde, hij er uit moest. Als hij pensioen kreeg was het mooi. Alles werd meegerekend: de gulden van de kerk, de drie gulden ouderdomsrente betekenen veel en dan leefde hij verder zo'n beetje voort. Dikwijls ten laste van de kinderen, welgestelde familieleden en eventuele weldadigheid.

Zijn oude dag stond gelijk met armoede en wee hem, die nog een spaarcentje had — er werd op geaasd. Wee ook degene, die geen cent eigen geld had, ergens werd opgenomen en daar de verschoppeling werd, al was hij ook bij zijn bloedeigen kinderen. De goeden niet te na gesproken.

(Dit geldt zeker ook niet voor onze K.P.M.-gepensioneerden. Deze situatie behoort trouwens, gelijk uit het volgende wel blijkt tot het verleden, hoewel zich voor elke gepensioneerde het probleem der stijgende kosten aandient. *Red. Uitlaat*).

Daarin is nu verbetering gekomen. Hoe duur het leven ook voor de gepensioneerde is, hoe weinig de meesten zich ook financieel kunnen veroorloven, zij behoeven niet afhankelijk te zijn van liefdadigheid en familiesteun. Maar is dat voldoende, om de grauwe dag, het monotone dagelijkse leven van de mens, die niets meer om handen heeft, die zelfs geen werk kan krijgen, al zou hij het graag willen, om die vele vrije tijd een beetje aangenaam door te brengen en op een prettige wijze het einde te halen, gelijk men het zegt?

Dat is het zeker niet. De tijdpassering voor de gepensioneerde is een probleem geworden, waarmee de werkende wereld in toenemende mate te maken krijgt. Want het aantal niet meer werkenden neemt steeds toe, de leeftijdsgrenzen zijn verwijd, de pensioengerechtigde leeftijd lager geworden. Op zichzelf gelukkige verschijnselen. De mens wil wel eens uitscheiden met het werken voor zijn brood en het leven met de zijnen is zoet zolang men nog een beetje gezond van lichaam en klaar van geest is.

In de bedrijven

Dus moet er iets worden gedaan om de moeilijkheden van de oude dag, als het niets om handen hebben op een leeftijd, dat men nog best iets omhanden kan hebben, het gebrek aan vertier door gebrek aan geld, of gelegenheid, op te vangen.

Doet men dat in Nederland reeds? Zo niet, zijn er dan al ergens plannen? Zij zijn ons niet bekend. Zelfs de grootste om hun sociale voorzieningen in eigen kring goed bekend staande bedrijven zijn hier in Nederland nog niet zover.

In Amerika hebben deze moeilijkheden der gepensioneerde werkers niet alleen de aandacht, men is daar reeds druk bezig met te trachten ze weg te

nemen. Wij weten van een bedrijf, waar men in het jaar, voor de man zal weggaan zijn naam op de aspirantenlijst plaatst, hetgeen meebrengt, dat men hem van dien af gaat voorbereiden op zijn nieuwe status.

En niet alleen versuikert men de bittere pil van het weggaan, men neemt ook maatregelen, dat hij zijn leven in de toekomst met enige blijmoedigheid tegemoet kan zien. Allereerst gaat men met hem na — meestal doet dat een raad van oudsten uit het bedrijf, bijgestaan door bepaalde technische leiders — of er nog een mogelijkheid is van zijn ervaring gebruik te maken in het bedrijf zelf, zonder dat zulks de werkenden schaadt. Is die er, dan wordt de man er voor aangewezen, waarmee heel veel leed wordt voorkomen.

Alles welkom

Immers: al wat boven het pensioen binnenkomt, is welkom en bij zeer velen is al wat van die ongelimiteerde vrije tijd in de toekomst nog nuttig kan worden besteed, eveneens welkom. Er zit in dat oppervlakkige, populaire gezegde: „Met pensioen? Dan is-ie gauw dood” meer waarheid dan men denkt. De mens moet blijkbaar 'n beetje blijven werken.

Is die mogelijkheid om de man alsnog te werk te stellen er niet, dan geeft men hem een herscholing, niet voor productieve arbeid, maar voor iets heel ongewoons in onze ogen, voor hobby's, voor liefhebberijen.

Het schijnt toch wel, dat haast alle mensen iets hebben, dat zij graag doen. Bij sommigen is deze lust latent en moet zij worden opgespoord en ontwikkeld en dat is het werk van die herscholing.

De resultaten schijnen verrassend te zijn. Reeds het feit, dat het bedrijf zijn mensen na hun pensionering niet in de steek laat, werkt gunstig. Zij voelen zich nog niet uitgestoten, niet gedeclasseerd.

Een cynicus zou kunnen vragen: Waarom doet men dat eigenlijk? Ben ik mijns broeders hoeder? En wat is er van een gepensioneerde te vrezen? Hij kan zelfs niet meer staken. Maar hem kan men antwoorden: Behalve een humane zijde zit er ook nog een praktische aan dit probleem. Een goede samenleving kan geen rotte plekken velen. En als deze mensen, die al zoveel moeten missen nu ook nog buiten de kleine genoegens van het dagelijkse leven zouden worden gehouden, zouden zij inderdaad rotte plekken gaan vormen. Het behoort tot de taak van de gemeenschap, en het is in haar eigen belang, zulks te voorkomen.

Uit: *de Telegraaf*.

Avontuurlijk Curaçaoenaar admiraal van Simón Bolívar

Hoe betrekkelijk de roem van zelfs een bevrijder is, bewijst ons de geschiedenis van Pedro Louis Brion. Men zal in weinig Nederlandse geschiedenisboeken deze naam aantreffen, misschien alleen daar waar de geschiedenis betrekking heeft op de vroegere gebeurtenissen in West-Indië. Toch is Louis Brion, zoals hij op Curaçao kortweg genoemd wordt, een Nederlands onderdaan geweest met een internationale naam. Hij was niet alleen bekend in het Latijns-Amerikaanse gebied, maar ook in het moederland, Nederland, zelf.

Zondag, 6 Juli, was het 170 jaar geleden, dat Philippus Ludovicus Pierre Brion op Curaçao werd geboren. Hoewel zijn landgenoten een plein naar hem hebben genoemd en daar een borstbeeld van hem hebben geplaatst, hoort men er weinig van hem spreken, althans niet in die mate als waarover men het in Nederland over Piet Hein en De Ruyter doet. Dit komt misschien, omdat Louis Brion van de 39 jaar, die hij oud geworden is, slechts enkele jaren op het eiland heeft doorgebracht. Op jeugdige leeftijd reeds vertrok hij naar Nederland om in Amsterdam zijn opvoeding te genieten. In deze zelfde hoofdstad kwam hij een paar jaar later op een kantoor.

In 1799, op 17-jarige leeftijd dus, besloot hij zich als vrijwilliger bij het Bataafse leger aan te sluiten. Met dit legioen trok hij in hetzelfde jaar op tegen de Engelsen en Russen in Nederland. Maar daarnaast is 1799 voor Brion ook belangrijk geweest in verband met zijn verdere levensloop. Hij verliet het legioen en keerde terug. Het is niet met zekerheid te zeggen, of hij naar de Verenigde Staten of naar Curaçao is gegaan. Velen zijn de mening toegedaan, dat het Curaçao was, omdat op 12 December van dat jaar zijn vader — die lid van de Raad was en als vermogend koopman grote invloed had — overleed. Hij liet zijn zoon een groot vermogen na. Het staat wel vast, dat Louis Brion zich in de Verenigde Staten heeft toegelegd op de zeevaartkunde en daarmee een schip uitrustte om verschillende landen te bezoeken.

Men zou Louis Brion een avonturier kunnen noemen, want steeds heeft hij zich aangetrokken gevoeld tot de gebieden, waar gestreden werd en ook had hij inderdaad de onrust, die in deze zwervers de overhand heeft. Ook nu keerde hij terug naar Curaçao (1803)

waar gestereden werd tegen de herhaalde aanvallen van de Engelsen. Brion werd direct bevorderd tot 2e luitenant bij de Compagnie der Burgerdragonders en op 22 Juni 1804 tot kapitein van de 2e Compagnie Infanterie der Nationale Garde van het eiland. In deze functie, 23 jaar oud, wist hij 18 Juni 1805 Curaçao te behouden door de Engelse Commodore Murray te verdrijven. Reeds geruime tijd terroriseerde de Engelse admiraal de Benedendistricten van het eiland. Hij ging zelfs zover de Kabrietenberg, een strategisch punt, te bezetten en van daaruit de verdediging bij de Curaçaose kust te beschieten en uit haar fort te verjagen. Met 160 man van de Schutterij slaagde kapitein Brion toen er in de Engelsen op de vlucht te jagen, waarbij vier kanonnen, munitie en enige krijgsgevangenen hem in handen vielen.

Hierna ving de lange veldtocht aan, waaruit zou blijken, dat het Brion niet om het avontuur te doen was, maar wel degelijk om de vrijheid, waarvan hij meende dat die ergens in gevaar was gebracht.

Hij bezocht Venezuela en streed er voor de vrijheid van het land, in dit geval dus de onafhankelijkheid. Zelf opperbevelhebber van de vloot van Colombia en kapitein-general van het leger, bewerkte hij, dat Simón Bolívar werd erkend als kapitein-generaal van Venezuela en Nieuw-Granada. Dan vertoont zich de andere zijde van Louis Brion. Hij ondersteunt Bolívar door hem tevens \$ 250.000 te schenken voor de strijd. Sommige geschiedbronnen vertellen zelfs, dat hij het gehele nagelaten vermogen van zijn vader heeft geschonken.

In de strijd bleek, dat deze Curaçaoenaar, zowel te land als ter zee zijn

taak verstond. In 1816 hielp hij het eiland Marguerita veroveren en hij vernielde in 1817 in de monding van de Orinoco de Spaanse schepen, waarvan hij er eerst nog acht heeft veroverd.

In zijn militaire loopbaan vergat Louis Brion niet aan de burger en zijn belangen te denken. Te Savanilla, dichtbij de Colombiaanse havenplaats Barranquille, had hij op eigen houtje de tolrechten verminderd, daar het volk reeds voldoende door de Spanjaarden uitgezogen was. Simón Bolívar deed echter bekend maken, dat op de oude voet moest worden voortgegaan tolrechten te heffen. Hoe gemakkelijk had Brion werd bewezen, was in 1881, geten om zijn stormloop tegen de Spanjaarden voort te zetten naar grotere persoonlijke roem. Maar hij volhardde in zijn mening en moest door dit meningsverschil met Simón Bolívar in 1820 naar Curaçao terugkeren. Hij overleed daar op 27 September 1821, nauwelijks 39 jaar oud.

Het is merkwaardig, dat Louis Brion steeds het land, voor welks vrijheid hij meegevochten had, moest verlaten. Hij deed mee tot de verwezenlijking van een doel, niet voor de roem die altijd daarna volgt. De inzet van zijn gehele vermogen en het meningsverschil tonen duidelijk aan, dat het hem uiteindelijk om de mens te doen was. Het recht van diens vrijheid was voor hem sneller bereikbaar langs de militaire weg dan langs die van de diplomatie en het lange praten. Als een eerste wereldburger zwierf hij daartoe door het Latijns-Amerikaanse gebied, na in Europa en in de Antillen te zijn geweest.

De enige hulde, die ooit aan Louis Brion bewezen werd, was in 1881, toen zijn gebeente naar Caracas werd overgebracht om in het Panteon te worden bijgezet. Toen het schip met de stoffelijke resten de haven van Curacao uitvoer, werden vanaf het Waterfort 19 saluutschoten gelost. Pas in dát jaar, 60 jaar na zijn sterven, werden zijn verdiensten — dank zij de bemoeiingen van president Guzman Blanco — erkend.

Toen de erfgenamen van Louis Brion op de republiek Colombia de schuld vorderden, bleek het dat deze wel een half miljoen Spaanse daalders bedroeg.

Zo onbaatzuchtig als deze bevrijder was, zo baatzuchtig beperkte zich zijn roem tot de enkele geschiedkundigen.

Uit : „Alg. Handelsbl.”

VAN DE AFDELING PERSONELE ZAKEN



In de tweede helft van Augustus en gedurende September hadden de volgende mutaties in ons bedrijf plaats :

Aangekomen :

N. Spiekman	1e stm.	15/8 vliegtuig	ex R.V.
G. W. Zwarts	1e stm.	19/8 vliegtuig	ex R.V.
J. M. B. van Wieringen	2e wtk.	19/8 vliegtuig	ex R.V.
G. R. Hommes	2e wtk.	22/8 vliegtuig	ex R.V.
D. J. Nooy	hfdempl.	29/8 vliegtuig	ex E.V.
A. Bakker	2e wtk.	30/8 vliegtuig	ex R.V.
R. L. Raak	2e wtk.	31/8 vliegtuig	ex R.V.
J. W. Caviet	employé	31/8 vliegtuig	ex E.V.
F. Th. Mentel	employé	6/9 vliegtuig	ex G.S.V.
B. de Blank	1e stm.	8/9 vliegtuig	ex R.V.
Ch. A. de Roy van Zuydewyn	hfdempl.	15/9 vliegtuig	ex G.S.V.
J. P. v. d. Endt	2e wtk.	16/9 vliegtuig	ex R.V.
Dr. A. Weinmann	chef v. dienst	17/9 ms. „Oranje”	ex E.V.
W. Purmer	hfd.wtk.	17/9 ms. „Oranje”	ex R.V.
J. Salverda	hfd.wtk.	17/9 ms. „Oranje”	ex R.V.
H. C. Verlinde	2e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	ex R.V.
G. A. van Bentum	1e stm.	17/9 ms. „Oranje”	ex R.V.
D. L. Tol	1e stm.	17/9 ms. „Oranje”	ex R.V.
Mevr. S. Hart-Langendonk	echt.g. adj. chef	17/9 ms. „Oranje”	
Mevr. E. Noordhoek	echt.g.		
Hegt-Ooyevaar	hfdempl.	17/9 ms. „Oranje”	
Mevr. A. T. E. v.d. Lijn-Wildeboer	echt.g. empl.	17/9 ms. „Oranje”	
Mevr. E. C. Mook-Muilwijk	echt.g. empl.	17/9 ms. „Oranje”	
Mevr. C. J. Zijlstra-Philipsen	echt.g. empl.	17/9 ms. „Oranje”	
Mevr. I. J. Samson-Naudin	echt.g. empl.	17/9 ms. „Oranje”	
Mevr. L. H. Schotel-Vogel	echt.g. empl.	17/9 ms. „Oranje”	
Mevr. M. H. de Jong-v.d. Steenhoven	echt.g. 2e stm.	17/9 ms. „Oranje”	
Mevr. M. H. v. Reenen-Mojet	echt. 2e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
A. J. Verwayen	2e stm.	18/9 vliegtuig	ex R.V.
W. v.d. Meer	hfdempl.	19/9 vliegtuig	ex E.V.

Wij heten hen hartelijk welkom !



Vertrokken :

L. Kranenburg	gezagv.	16/8 vliegtuig	R.V.
S. Sybranda	3e stm.	16/8 vliegtuig	S.V./R.V.
P. Mars	employé	25/8 vliegtuig	V.G.V.
W. v.d. Graaf	2e stm.	27/8 vliegtuig	S.V./R.V.
W. A. M. van Koningsveld	2e stm.	30/8 vliegtuig	S.V./R.V.
M. C. A. Canelle	3e wtk.	6/9 vliegtuig	ziekterverlof
Ch. C. van Zijll de Jong	hfdempl.	11/9 „Nieuw Hol.”	E. V.
Mej. H. Hof	verpleegst.	11/9 „Nieuw Hol.”	Ontslag
J. J. Leerkotte	4e wtk.	12/9 ms. „Surriento”	Ontslag
C. de Graaf	gezagv.	16/9 vliegtuig	R.V.
D. Heiner	chef v. dienst	19/9 „Weltevreden”	E.V./Pens.
G. Kooger	1e stm.	19/9 vliegtuig	R.V.
H. J. Wijtenburg	2e wtk.	19/9 vliegtuig	R.V.
A. W. Voshol	3e wtk.	19/9 vliegtuig	R.V.
Th. S. E. Bollmann	gezagv.	24/9 ms. „Oranje”	R.V./O.P.
Ch. J. F. Pereira	Gep. hfd. empl.	24/9 ms. „Oranje”	
H. E. A. v. Rijke-vorsel	employé	24/9 ms. „Oranje”	E.V./O.P.
L. A. Gabriëlse	employé	24/9 ms. „Oranje”	E.V.
H. J. Troost	employé	24/9 ms. „Oranje”	E.V.
J. M. Roelfen	employé	24/9 ms. „Oranje”	Ontslag
Mevr. A.E. Schaëfer-Gouw	echt.g. empl.	24/9 ms. „Oranje”	
A. H. J. Liesting	2e wtk.	24/9 ms. „Oranje”	R.V.
G. v.d. Voren	3e wtk.	24/9 ms. „Oranje”	R.V.
T. v. Wijk	4e wtk.	24/9 ms. „Oranje”	R.V.

Nieuw aangenomen :

H. A. v. Geldere	4e stm.	22/8 hier te lande	
J. Punt	2e stm.	26/8 vliegtuig	K.V.
P. v. Doorn	4e stm.	26/8 ms. „Sumatra”	
B. Kwant	4e stm.	26/8 ms. „Sumatra”	
L. C. Groeneveld	4e stm.	26/8 ms. „Sumatra”	
C. Gardenier	4e stm.	2/9 ms. „Friesland”	
I. L. Brinkman	3e wtk.	2/9 vliegtuig	K.V.
S. v.d. Mey	employé	2/9 vliegtuig	
A. L. Kraal	employé	2/9 vliegtuig	
Ch. A. Volmer	gezagv.	4/9 vliegtuig	K.V.
A. J. Janssen	employé	5/9 vliegtuig	
J. Wiss	employé	9/9 vliegtuig	
A. P. Krul	adj. chef.	17/9 ms. „Oranje”	
T. v. Voorst	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
J. Zwolle	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
J. Roos	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
A. ter Welle	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
K. Koopmans	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
B. G. Hogeweg	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
H. J. Driessen	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
J. Mulder	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
J. G. Rombeek	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
R. Pool	5e wtk.	17/9 ms. „Oranje”	
R. B. Morgenland	4e stm.	17/9 ms. „Oranje”	
J. J. Buser	4e stm.	17/9 ms. „Oranje”	
A. J. Witteveen	4e stm.	17/9 ms. „Oranje”	
F. G. v. Amersfoorth	4e stm.	17/9 ms. „Oranje”	

Hartelijk welkom bij onze maatschappij.



Mutaties:

G. v.d. Zaag	hfdempl.	8/9 naar Claims/H.K.
J. M. Willemsen	hfdempl.	10/9 naar ag. Surabaia
G. v.d. Zaag	hfdempl.	15/9 naar I. en M.D./Priok



Overleden:

De gepensioneerde hoofdwerktuigkundige van onze maatschappij, H. J. Paulus Verburg, is op 13 Augustus j.l. te Den Haag overleden.

Uitslag machinisten-examens in Augustus 1952

6 Leerling wtkn.	voor V.D.	—	geslaagd 4
28 4e wtkn.	voor diploma A	—	geslaagd 12
1 3e wtk.	voor diploma B-I	—	geslaagd 1
3 2e wtkn.	voor diploma B-II	—	geslaagd geen
1 2e wtk.	voor diploma C-I	—	geslaagd geen



Aangesteld tot 5e werktuigkundige wegens behalen V.D.:

De leerlingwerktuigkundigen Ch. H. Valenbreder, J. F. Elmensdorp, W. J. D. Kluppel en A. E. Schnitzler.



Bevorderingen wegens behalen diploma A. ;

Tot 3e werktuigkundige de 4e werktuigkundigen: A. Roelvink, C. D. de Jong, J. Winter, H. Kruijschaar, D. Bus en H. M. v.d. Poll.



Geslaagd voor examen 2e stuurman G.H.V.:

2e stm. K. Glas	op 11-8-'52
2e stm. E. v. Daatselaar	op 11-8-'52
2e stm. W. G. Sont	op 11-8-'52
2e stm. P. de Kwant	op 12-8-'52
2e stm. J. A. Haringsma	op 12-8-'52
2e stm. Th. Terhorst	op 13-8-'52
2e stm. M. G. P. Zindel	op 18-8-'52

*

Jubilarissen in October 1952

35 jaar

1-10-1952.

J. Manuel hoofdkl. 1e kl. Secretarie

25 jaar

1-10-1952.

Wong Chan Wing 1e klerk Singapore
Saiman b. Djamaän serang Tg. Priok

3-10-1952.

J. S. Lumanauw stm. I.K.V. P.Z./N.D.

4-10-1952.

Jo Ae Kok 1e kl. Makasser

6-10-1952.

J. W. v.d. Stadt adjunct-chef Bandjermasin

12-10-1952.

J. Sapulete hoofdkl. 2e kl. Equipage Surabaia

15-10-1952.

D. Najoan hofmeester P.Z./C.D.
Damang hoofd-bankwerker Makasser

27-10-1952.

L. W. Wakka adjunct-chef E.V.



D'r is dus toch nog rechtvaardigheid, maat...

K.P.M.-Commodore jubileerde.

Liggende te Makassar werd onder grote belangstelling aan boord van ons m.s. „Van Riebeeck” het 30-jarige dienstjubileum gevierd van de Commodore van onze maatschappij, gezagvoerder R. D. Wasterval. Des avonds werd de jubilaris in de 1e klasse-salon gehuldigd. De salon was geheel versierd met vlaggen en bloemen.

In aanwezigheid van vele belangstellenden —onder wie de leden der bemanning van de *Van Riebeeck* en velen van het agentschapspersoneel met hunne dames—sprak hoofdwerktuigkundige Tuynman de jubilaris toe en bood hem een rookstel en een schemerlamp aan, e.e.a. namens de officieren en onderofficieren van het schip, waarover kapt. Wasterval het commando voert.

Zeër geëmotioneerd dankte gezagv. Wasterval zijn bemanning voor de geschenken en sprak de hoop uit, dat hij er nog lang plezier van zou mogen beleven.

Onder begeleiding van gramfoonplatenmuziek werd er daarna gedanst, tot het dansrumoer plotseling werd verbroken door de eerste ladingklerk Tahelissay, die kapt. Wasterval in de Indonesische taal toesprak en hem verzekerde, dat hij bij het personeel aan boord van zijn schip, van hoog tot laag, in bijzonder aanzien stond. Een aardige bijzonderheid is, dat 1e ladingklerk Tahelissay in zijn jeugd met gezagvoerder Wasterval heeft geknikkerd en met hem ook wel eens ruzie om een knikker heeft gehad...

Na deze plechtige onderbreking werd het dansfestijn tot laat in de avond voortgezet.

H. P.

Onderscheiding.

Van kapt. Kusters ontvingen wij een briefje, waarin hij meldde, dat de oud-K.P.M.-gezagvoerder J. Zuyderhoudt, thans gezagvoerder van het K.J.C.P.L.-stoomschip „Nieuw Holland” is benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Wij mogen kapt. Zuyderhoudt nog met deze onderscheiding gelukwensen.

Van dit en dat ... en van alles wat!

Het lijkt vaak zo dwaas.

Wanneer men in een film ziet, hoe de dolle Red Skelton door middel van een radio-ontvangtoestel en de bengelen-de draden van een weggerukt telefoon-toestel een radiohoorspel de aether in weet te krijgen, zullen de negentiende eeuwers onder ons zich eens in de min of meer uitgedunde haarbedekking krabben. Maar zij zullen zich zeker de lachlust van die dwaashandige stunt niet laten ontnemen door de in het achterhoofd opkomende vraag naar de technische mogelijkheid of onmogelijkheid daarvan.

Zo heel veel negentiende eeuwers telt men in onze Paketvaart-gelederen echter niet meer en dus zult gij een voorbeeld van de twintigste eeuwse mentaliteit — de technische vindingrijkheid — van onze jongere generatie zeker kunnen waarderen.

Dat wat men een dezer dagen op een van onze agentschappen heeft gepresteerd, zou een mooi vraagstukje geweest zijn voor een „buitendienst-employé-eindexamen“.

Stel U voor, „b.d.e.-in spe“, dat de zure examinerator tussen wenkbrauwen en brillerend doorglurend, U de volgende vraag zou voorleggen;

„Mijnheer. Stelt U zich voor geplaatst te zijn op Pangkal Pinang, waar de schepen op de rede meren en waar het agentschap maar over één motorboot beschikt. Ander contact met het schip dan deze motor-

boot en het zwempak is daar uitgesloten.

Stelt U zich verder voor, dat de agent met de motorboot aan boord gaat en deze aanhoudt.

Stelt U zich verder voor, dat U dan plotseling een voor de agent en schip zeer belangrijke mededeling krijgt.

Vraag: Hoe zoudt U deze mededeling mededelen?”

En stelt U, waarde examinerator, zich dan voor, dat U ten antwoord zou krijgen, wat men te Pankal Pinang in feite in de practijk heeft gebracht:

„Ik zou Djakarta, afdeling V.R.V. opbellen, meneer en hun van die mededeling mededeling doen.”

Stelt U zich dan echter gerust, waarde examinerator. Deze man is geen tweede Red Skelton en probeert helemaal niet om grappig te zijn. Hij behoort slechts tot de jongere, techniek-„minded“, 20e Eeuwse generatie. Tevoren hadden zijn agent en hij afgesproken, dat de agent, na aankomst aan boord, het radiotoestel zou afstemmen op de telefoon-golf-lengte van P. P. met Djakarta. Heus, het bewuste bericht heeft agent en schip goed bereikt.

Nee, meneer, dat dit bericht op V. R. V. te Djakarta nou toevallig werd aangenomen door een „radio-omroeper in-zijn-vrije-tijd“ heeft er werkelijk niets mee te maken.

Houd'oe.

„Regalen” zijn „stukgoederen

In onze „Uitlaat” van 1 Aug. j.l. kwam op pags. 5 en 8, onder het hoofd „Douane-Invoerrechten”, een overzicht van douanebepalingen voor, overgenomen uit de „B.P.M.-Kroniek”.

Daarin werd op pag. 5 vermeld: „Voorts zijn vrijgesteld regalen (orgels) en lijfsbenodigdheden.”

Men wijst er ons van bevoegde zijde op, dat art. 2, sub 3e, van de Ind. Tariefwet (Ind. Stbl. 1924 No. 487) bepaalt, dat behalve de goederen, bij het tarief zelf van invoerrecht vrijgesteld, daarvan worden ontheven: „lijfsbenodigdheden van reizigers en regalen, door hen aangebracht”.

„Wat is de betekenis van regalen? Het Woordenboek van Van Dale zegt: „stukgoederen, niet tot de lading van een schip behorende.” Het is duidelijk, dat de wetgever hier deze stukgoederen op het oog had.

Onder het begrip „regalen” kunnen orgels (muziekinstrumenten) vallen. Doch de bewering van de „B.P.M.-Kroniek” (c.q. „Uitlaat”), dat regalen identiek zijn aan orgels, is onjuist.



Kranig optreden van de bemanning van het m.s. „Lembah”

Ongetwijfeld zal men in de dagbladen hebben gelezen, dat er op 21 September j.l. te Djambi een grote brand heeft gewoed, die voor millioenen roepiahs aan schade heeft aangericht. Op het moment van het uitbreken van de brand lag daar ons m.s. „Lembah”.

Aan het scheepsdagboek van de „Lembah” ontleen wij het volgende:

„Op 21 September j.l. om 11.00 uur brak in Djambi een hevige brand uit, welke gepaard ging met hevige explosies. Snel grepen de vlammen om zich

heen. Onmiddellijk stelden de scheepsleiding en bemanning van de *Lembah* zich ter beschikking van de agent om mede te helpen de eigendommen van het K.P.M.-agentschap, dat óók werd bedreigd, in veiligheid te brengen. Inmiddels was het verzoek binnengekomen om water te geven. Binnen 10 minuten kon de „Lembah” aan deze oproep gevolg geven en werd aan het blussingswerk deelgenomen. In samenwerking met de plaatselijke brandweer en met medewerking van mensen en materieel der omliggende oliemaatschappijen kon tegen 's middags 4 uur de brand worden bedwongen.”

Met bijzonder veel trots maken wij melding van het feit, dat een aantal leden der bemanning van de „Lembah” zich tijdens het blussingswerk op zeer moedige wijze heeft onderscheiden. Met groot gevaar voor eigen leven bestreden zij het vuur. Hun namen zijn:

Chef-machinekamer P. Kopmels, 2e stuurman J. Foppen; stuurman loc. vrt. P. E. Metekohy; l.l. motordrijver A. Poluan; pandjerwalla Bungo en de djurumudi's Djami, Riwu, Akip o.l.v. Tandil Ibrahim. Gezagv. van de *Lembah* is kapt. J. D. Vader.

Aanschouwelijk onderwijs

„Volgens de wetenschap hadden jullie al vier uur dood moeten zijn!” zei de chemicus tegen de matrozen, die er wel een beetje groen en geel uitzagen, maar overigens springlevend waren. Dat was in 1906, toen de eerste onderzeeboot van de Nederlandse Marine, de O.1., in de haven van Vlissingen duik oefeningen hield.

Eerst hadden Amerikaanse vaklieden het geprobeerd, maar die konden met het vaartuije, dat door De Schelde was gebouwd, niet opschieten. De Nederlandse zeelui waren klaarblijkelijk handiger en bleven twaalf uur op de zeebodem, voordat ze weer opdoken. Ze hadden elk uur luchtproeven genomen en toen na afloop van het experiment de inhoud van de twaalf flessen werd onderzocht, bleek de lucht uit fles nummer 8 van dien aard te zijn, dat de mannen van de wetenschap er verbaasd over waren, hoe de matrozen het de laatste vier uur hadden kunnen uithouden. Een model van de „Luctor et Emergo” — de oorspronkelijke naam van de duikboot — is door H. K. H. prinses Wilhelmina afgestaan aan het Rotterdamse Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart.

In het bakstenen gebouw op het Burg. s' Jacobplein zijn nog andere curiositeiten te zien. Zo bijvoorbeeld een model van de interessante „Zee-wagen”, in 1900 door Ernst Bazin geconstrueerd. Hij bestaat uit een dek, dat op zes wielen door het water „rijdt”. De uitvinder was van mening op deze wijze de weerstand van het water voor een goed deel op te heffen en het rendement van de stoomkracht te verhogen. Het zonderlinge gevaarte heeft enige reizen naar Engeland en langs de kust gemaakt, maar aangezien het geen noemenswaardige laadruimte bood, is het weldra in vergetelheid geraakt.

Als we ons verhaal met deze spectaculaire objecten beginnen, dan is dit geenszins, omdat zij karakteristiek zijn, voor wat er in het Instituut te bewonderen valt. Integendeel, directeur H. Quispel (vroeger hoofd van de Marine Voorlichtings Dienst in Indonesie), is er de man niet naar te spelen met historische aarigheidjes of tevreden te zijn met een verzameling modellen uit het verleden. Het Instituut is dan ook geen museum, het is méér dan een museum.

Levend bedrijf

Werkstukken zijn in bedrijf, motoren en pompen, een bananentransport-

machine, baggermolens en kolengrijpers, kompassen en sextanten. In een museum zult ge nauwelijks hardop durven spreken, in het instituut heerst iets van de geruchten van een haven, door de open ramen blaast zeewind en als iemand van het personeel de zichzelf oprichtende reddingboot of het te water laten van een schip demonstreert, slaakt menig jeugdig bezoeker uit volle borst een kreet van bewondering.

Luchtlijndienst over de Pool?

Meer diplomatieke- dan technische moeilijkheden

Sinds een half jaar duiken steeds weer geruchten op, dat de S.A.S. (Scandinavian Airlines System) een vaste lijn over het Poolgebied naar de Westkust van Amerika projecteert. Afgezien van de enorme tijd-winst zou het een attractie voor de passagiers zijn over Groenland en het eeuwige ijs te hebben gevlogen. De vlucht Bodö (Noord-Noorwegen) — Los Angeles zou slechts 18 uur duren.

De S.A.S. — die door de Scandinavische pers als het ware wordt voorgesteld als de eerste commerciële luchtvaartmaatschappij met een vaste lijndienst over de Pool — is in het geheel niet blij met deze publiciteit. Op het ogenblik is de S.A.S. slechts bezig met de voorbereiding van een proefvlucht. Twee van de in Amerika bestelde DC-6 B-toestellen zullen de weg over het Poolgebied kiezen, wanneer zij voor aflevering naar Stockholm worden gevlogen. Zij zullen van Los Angeles via Seattle-Edmonton (Canada) of Fairbanks (Alaska) — Thule (Groenland) naar Bodö vliegen en hun waarnemingen zullen natuurlijk van groot belang zijn voor het geprojecteerde passagiersverkeer.

Inmiddels zijn echter bezwaren van meer diplomatieke aard uit de weg te

De vereniging „Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart”, opgericht en in stand gehouden (met regeringssteun) door een aantal scheepvaart-, scheepsbouw- en luchtvaartmaatschappijen, beschikt over een inlichtingendienst, welke zijn wijsheid uit binnen- en buitenlandse bronnen put en desgewenst gratis medewerking verleent om moeilijke problemen op het gebied der scheepvaartbedrijven op te lossen. Voorts houdt het instituut er een uitgebreide bibliotheek op na, welke eveneens kosteloos vakliteratuur, tijdschriften en rapporten uitleent. Het Instituut is inderdaad méér dan een museum, het is een vakschool met aanschouwelijk onderwijs, een propaganda-organisatie voor een reeks van de belangrijkste takken van ons bedrijfsleven en een onbaatzuchtige vraagbaak voor tallozen in den lande, voor wie een schip een levend wezen is met een kloppend hart en een trillende ziel.

E. Jan Stoffels

ruimen. Zowel te Washington als ook te Kopenhagen heeft men de verschenen artikelen beschouwd als een soort krachtsvertoon om de zin door te drijven. Men is niet bijzonder genegen de gevraagde toestemming te verlenen. Hoewel deze landen nu de proefvlucht hebben toegestaan, laat Canada nog op zich wachten.

Opening van de lijn zal op zijn vroegst in de herfst van het volgend jaar kunnen geschieden. Inmiddels gaat de S.A.S. door met de voorbereidingen en heeft de gedachte lijn zelfs naar Tokio doorgetrokken. Men zou dan van Stockholm in 30 uur naar de hoofdstad van Japan kunnen vliegen tegen nu 42 uur.

Mr. Harinck terug verwacht.

Onze directeur, de heer Harinck, die met verlof in Nederland is geweest, wordt in de eerste helft van October in Indonesie terug verwacht. Omstreeks 11 October a.s. zal hij per vliegtuig te Djakarta arriveren.

Zegt het niet ons, maar ons Amsterdam kantoor

„De Uitlaat” is geen advertentieblad

Het komt zeer veelvuldig voor, dat de redactie van „de Uitlaat” brieven krijgt met verzoeken om inlichtingen over advertentie-tarieven. Sommige van deze verzoeken zijn afkomstig van firma's, die hun producten bij het K.P.M.-personeel willen aanprijzen. Andere verzoeken zijn afkomstig van K.P.M.-ers, die iets hebben mede te delen (er zijn b.v. vele afscheids-annonces bij) of

wegens vertrek uit Indonesie (voorgoed dan wel alleen met verlof) iets ten verkoop hebben aan te bieden. Het begrip „advertentie” kent „de Uitlaat” geheel niet en er bestaan dus ook geen tarieven. Een enkele maal heeft de redactie, indien zij meende, dat een uitzondering kon worden gemaakt, aan verzoeken om afscheidsmededelingen of aanbiedingen van waren (o.m. kijkers en

sextanten) wel voldaan, doch dit waren dan ook inderdaad uitzonderingen. Men schijnt hieruit nu te hebben moeten concluderen, dat „de Uitlaat” hiervoor toch wel meer veelvuldig zou kunnen worden gebruikt en het aantal van deze verzoeken heeft dan ook de neiging om toe te nemen. Wij menen er daarom goed aan te doen thans principieel te stellen, dat dit orgaan voor openlijke en verkapte advertenties geen plaats kan maken en wij verzoeken de lezers en andere belangstellenden hiermede in de toekomst wel rekening te willen houden.

Een groot aantal van de verzoeken tot opname van een of andere mededeling of aanbieding, is afkomstig uit Nederland en heeft betrekking op aldaar beschikbare woonruimte, waarvoor misschien onder K.P.M.-verlofgangers (c.q. gepensioneerden) belangstelling zou kunnen bestaan. Ongetwijfeld is dat laatste een feit: iedere verlofganger — de gelukkigen, die zonder meer bij familie kunnen intrekken, zijn maar zeldzaam — staat voor de moeilijkheid om in Nederland onder dak te komen. Ditzelfde probleem heeft degene, die met pensioen naar het Moederland terugkeert. Ook hier heeft „de Uitlaat” een enkele maal geholpen, maar ook dit kon geen regel worden. Voor het onderhavige nummer bereikten de redactie een verzoek om plaatsing van een aanbod van woonruimte te Amsterdam en een aanbeveling van een pension. Na ernstig beraad heeft de redactie besloten om aan deze verzoeken geen gevolg te geven.

In dit verband moge er dan aan worden herinnerd, dat het hoofdkantoor van onze maatschappij in Amsterdam een organisatie heeft, die in het bijzonder is belast met het opvangen van repatriëerenden, zowel verlofgangers als gepensioneerden, die in vele gevallen juist de eerste weken wegwijis moeten worden gemaakt.

Het zou aanbeveling verdienen, indien degenen, die in Nederland voor kortere of langere duur ergens in Nederland woonruimte hebben aan te bieden, hetzij particulier, hetzij in door K.P.M.-ers gefrekwenteerde pensions, zich met ons kantoor in Amsterdam in verbinding stelden. De aldaar bestaande opvang-organisatie zal ongetwijfeld dergelijke aanbiedingen gaarne ontvangen en aan eventuele gegadigden doorgeven. Het lijkt ons, dat langs deze weg voor de aanbieders ook veel snellere resultaten te bereiken zijn dan via plaatsing in „de Uitlaat”.

Succesvolle uitzendingen

„Van Riebeeck” en „Waibalong” genoten

Op 15 Augustus jl. waren als Oostschip in de P.C.J.-uitzending voor de koopvaardij aan de beurt een tweetal schepen van onze Koninklijke Paketvaart Maatschappij, n.l. het m.s. *Van Riebeeck* en het m.s. *Waibalong*, beide in de Indonesische wateren. Als vertegenwoordigers van de K.P.M. waren aanwezig de heer J. Roëring en mevrouw Ch. M. Masselink, sociaal werker.

Op 22 Augustus d.a.v. werd een aantal radio telegrafisten door P.C.J. opgeroepen, onder die de „Sparks” van onze *Sibigo* en *Swartenhondt*.

De echtgenote van hoofdwerktk. H. Tuynman van de *Van Riebeeck* schreef ons over de uitzending:

„Van mijn man heb ik bericht gekregen, dat de ontvangst buitengewoon goed was. 't Was net, of we bij hem zaten te praten en zelfs veel duidelijker dan ons telefonisch gesprek.”

En de heer Tuynman schreef uit Djakarta:

„Tot mijn genoegen kan ik U mededelen, dat de uitzending van 15 Augustus voortreffelijk is ontvangen. Zowel de eerste- als de heruitzending waren een genot om naar te luisteren. Het was net, alsof vrouw en kinderen met ons zaten te praten. Jammer genoeg, kon ik zelf geen woord terugzeggen. De heruitzending op dezelfde avond is een groot genoegen, omdat de eerste uitzending dan nog vers in het geheugen ligt.

De uitzendingen zijn beluisterd op de 16 meterband op de scheepsradio en ook op een Philipsradiotoestel type BX21 OU. Het gesproken woord kwam op

dit toestel absoluut onvervormd door en alles was duidelijk te verstaan. Hierbij mijn welgemeende dank voor alle moeite, die U zich heeft getroost, ten einde deze uitzending te doen slagen en waardoor ik in de gelegenheid ben geweest de stemmen van vrouw en kinderen weer eens te horen.”

Ook mevrouw D. Wasterval-Singal, echtgenote van de gezagvoerder van de *Van Riebeeck* schreef ons, dat de uitzending door haar man duidelijk werd ontvangen.

Over de ontvangst a.b.v. de *Waibalong* schreef mevrouw C. W. Looyen-van Putten:

„Het doet mij genoegen U te kunnen mededelen, dat mijn echtgenoot, de heer C. Looyen, hoofdwerktk. m.s. „*Waibalong*” het door U uitgezonden koopvaardijprogramma goed heeft ontvangen. De tweede uitzending kwam duidelijker door dan de eerste.”

De telegrammen, die wij van deze schepen ontvingen, luiden:

Uitzending „Schip van de Week” prima ontvangen.

„w.g. etat-major Van Riebeeck
E. kapitein Postma van de *Waibalong* sein”:

„... Prima, tweede ontvangst zestien meter was prachtig.

Hebben genoten — hartelijk dank.”

w.g. gezagvoerder *Waibalong*.

*

Op 12 September 1952 is ons Koopvaardijprogramma „Het SCHIP VAN DE WEEK” bestemd voor het onze „Generaal van Geen en m.s. „MUSI”.

Koopvaardij-monument

ontmoet ernstige bezwaren

Monument, of wervel van voorwereldlijk dier ?

De „Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins 1943” heeft zich met een schrijven gewend tot de „Stichting Nationaal Monument voor de Koopvaardij”, waarin wordt medegedeeld, dat zij met ontsteltenis heeft kennis genomen van de in de couranten gepubliceerde afbeelding van het bekroonde ontwerp van het nationale monument voor de koopvaardij.

Zich een tolk makend van hare leden, die meest allen in de laatste Wereldoorlog hebben gevaren, kan het bestuur de Stichting verzekeren, dat het in zeemanskringen zeer betreurd zou worden, wanneer een dergelijk abstract gedenkteken in de haven van Rotterdam zou worden opgericht, aldus het schrijven. Het bestuur is van mening, dat de getoonde moed en plichtsbetrachting en de offers door de zeeman voor het vaderland gebracht, op meer reële wijze tot uitdrukking dienen te komen dan in dit ontwerp is geschied.

Wrevel en spot?

Dit monument zal, naar het bestuur vreest, wrevel en spot opwekken bij de zeeman en bij hen, die hem nastaan, en daardoor aan zijn doel allerm minst beantwoorden.

Het bestuur vertrouwt tenslotte — aldus besluit de brief — dat de stichting bij het bepalen van haar keuze met de gemaakte opmerkingen rekening zal houden.

Tot zover dit Nederlandse krantenbericht. Wij kunnen ons levendig voorstellen, dat de „Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins 1943” tegen het gekozen ontwerp bezwaar heeft aangetekend en wij achten het bijzonder prijzenswaardig, dat zij deze kat de bel heeft aangeboden. Het is trouwens 'n wonder, dat critiek op het gekozen ontwerp nog zolang is uitgebleven.

De redactie van „de Uitlaat” rekent zichzelf zeker niet tot de grote kunstkenner, maar dat behoeft men ook niet te zijn om over het gekozen ontwerp niet bijster enthousiast te zijn. Degenen, die — na er een afbeelding

van te hebben gezien — de term „afschuwelijk” hebben gebruikt, zijn er zeker niet heel ver naast. Hoe de jury, die dit werkstuk koos, kan hebben gemeend, dat daarmee de grote verdiensten van onze koopvaardijmannen in oorlogstijd en de door hen gebrachte offers konden worden geëerd, is ons ten enenmale een raadsel.

Wij hebben ons best gedaan om een afbeelding van „Het Monument” te vinden, doch zijn daarin niet geslaagd. De afbeelding van het gekozen ontwerp — en alle andere ingezonden ontwerpen — heeft gestaan in vrijwel alle Nederlandse dagbladen. Dat was alweer enige tijd geleden en wij tasten min of meer in onze herinnering, als wij pogen het werkstuk te beschrijven. Het is eigenlijk niet veel meer dan een zeer smalle zuil, die de boeg van 'n schip op z'n smalst moet voorstellen en blijkbaar tevens de „ruggegraat”, onder welke benaming het ontwerp door beeldhouwer Reyers aan de jury werd voorgelegd.

Veel meer dan dat is het niet. Het is zelfs moeilijk om een langere beschrijving te geven, wil men niet vervallen in lyrische onthoezingen over een zuil, die in zijn uitvoering waarschijnlijk veel zal lijken op de wervel van een dinobrontosaurus. Daarvoor zal iedereen die toevallig niet weet dat dit een monument is ter nagedachtenis van onze gevallen Nederlandse koopvaarders het ongetwijfeld aanzien. Wij hopen voor de nabestaanden van onze gevallen koopvaardijmannen, dat het nog niet te laat is en dat de jury zich over de definitieve keuze van het monument nog opnieuw zal kunnen beraden.

Ach, nu is het ook wel weer zó, dat juist op het gebied van de beeldende kunsten iedere generatie opnieuw heeft gemeend, dat zij er 'n oordeel over kon vellen, terwijl met onverbidelijke regelmaat is gebleken, dat dat niet het was. Zo zijn door de eeuwen heen alle nieuwigheden „afgekraakt”. Dat is echter het punt niet, dat in discussie is. Het kan ons er ook niet van weerhouden ons te scharen bij diegenen die menen dat het ontwerp „Ruggegraat”

aan de gestelde eisen niet voldoet, geheel afgezien van zijn veronderstelde kunstwaarde.

„Pahud” behaalde 3e prijs

Aan de wedstrijden voor scheepsloepen, die op 31 Augustus j.l. te Tandjong Priok plaats hadden — en waarover wij in de vorige „Uitlaat” schreven — werd deelgenomen door leden van de bemanningen van de „Generaal Michiels”, de „Lahewa”, de „Pahud”, de „Siaoe” (die te Tandjong Priok binnen lagen), alsmede de „Sinaboeng”, de „Rengat”, de „Toboali” en de „Janssens” (die in de Kali Mati in reparatie lagen). Het was de ploeg van de „Pahud”, die de eer voor onze maatschappij op hield en een derde prijs (een beker) in de wacht sleepte, waarmee wij de mannen van de „Pahud” alsnog van harte complimenteren.

Gezien de grote deelname van K.P.M.-zijde kan gevoeglijk worden geconstateerd, dat de wederinstelling van de jaarlijkse wedstrijden in bijzonder goed zeewater is gevallen.

Slot :

1951 : goed jaar.

De leeftijdsopbouw van onze vloot is nog niet gunstig al valt een geldelijke verbetering te constateren. Van de ruim 1200 schepen zijn er ruim 300 — dus een vierde deel — ouder dan 20 jaar. De helft van die 300 zijn kustvaarders, maar het is een gunstig teken, dat er op 1 Januari van dit jaar 124 kustvaarders in aanbouw of bestelling waren, zodat wij mogen verwachten, dat al aan het eind van 1952 de leeftijdsopbouw van onze vloot een fraaier beeld zal vertonen.

Deviezenbron

Over de activiteit van de Nederlandse koopvaardij in 1951 zijn nog geen volledige gegevens bekend. Een onderzoek bij tien der grootste rederijen heeft echter uitgewezen, dat deze een netto-deviezenwinst hebben opgeleverd van 554 miljoen gulden, tegen 355 miljoen in 1950 en 299 miljoen in 1949. Zo ergens, dan blijkt hieruit dus wel duidelijk de grote betekenis, die de koopvaardijvloot voor ons land heeft.

De atoom - onderzeeboot „Nautilus“.

Enige tijd geleden is in Amerika de kiel gelegd voor een onderzeeër, de „Nautilus“, die door atoomkracht zal worden voortgestuwd. Nu dus eerlang scheepsvortstuwung met atoomenergie een feit zal worden — ook al gaat het dan voorlopig om een proefneming van de marine,

Slot:

Wachtgeld- en werkloosheids- verzekering

wante bedrijven. Hiervoor kunnen afzonderlijke premien voor de wachtgeldregelingen gelden. De premie voor de werkloosheidsverzekering is voor alle groepen gelijk n.l. in totaal 2.4 % t.w. 1.2 % betaalt het Rijk ; de werkgever en de werknemer ieder 0.6 %. De premie voor de wachtgeldverzekering is voor het personeel aan de wal vastgesteld op totaal 2 %, waarvan de helft door de werkgevers en de andere helft door de werknemers moet worden betaald.

Voor beide verzekeringen betalen dus werkgever en werknemer gemiddeld ieder 1.9 % van het loon aan premie. Nu heeft de Regering bekend gemaakt, dat de werknemers voor hun premiedeel een loonsverhoging zullen ontvangen. Overleg over de uitvoering van deze beslissing vindt nog plaats. De premie zal intussen direct van het loon worden gehouden, net als bijvoorbeeld bij de ziekenfondsverzekering.

Wij hebben ons hier beperkt tot enkele van de belangrijkste bepalingen van deze nieuwe wettelijke voorziening. Voor de oorlog werden de uitkeringen bij werkloosheid door de vakbonden met subsidie van de Regering op vrijwillige basis verzorgd. Thans bestaat er dus een wet, die daarin voorziet. De bestaanszekerheid van de werknemers in Nederland wordt door deze maatregel vergroot, al wordt de werkloosheid zelf met deze bepalingen niet bestreden. De Regering heeft intussen met nadruk bekend gemaakt, dat zij het uiterste zal doen om de werkloosheid tegen te gaan. Allerlei maatregelen met dit doel zijn in voorbereiding, of worden reeds uitgevoerd, want hoe mooie wetten wij ook maken, het is beter dat zoveel mogelijk mensen werken dan dat zij uitkeringen van deze verzekering ontvangen.

(Uit : SMN-Nieuws)

waarvoor de Amerikaanse regering 40.000.000 dollar beschikbaar heeft gesteld — is bij menigene de vraag opgekomen, of ook de koopvaardij binnen afzienbare tijd van deze nieuwe krachtbron zal gaan profiteren.

Het „Dagblad Scheepvaart“ schreef hierover, dat deskundigen — volgens een zeer ruime schatting — menen, dat dit eerst over enige tientallen jaren het geval zal zijn, tenzij er binnenkort revolutionaire uitvindingen op dit gebied zouden worden gedaan. Bij de huidige stand van zaken is de winst aan nuttig rendement van een atoomkrachtinstallatie namelijk nog uiterst gering. Er wordt weliswaar aanzienlijk op het gewicht van de brandstof bespaard (en door de betrekkelijk eenvoudige uitvoering van zo'n installatie ook op het bouw materiaal) maar de eigenlijke krachtbron — de atoomzuil — moet door een zware loden mantel worden omgeven om machinekamer en personeel tegen gevaarlijke stralen te beschermen. Hierdoor gaan de eerder genoemde voordelen goeddeels verloren.

„Nautilus“

In de installatie van de Amerikaanse onderzeeër *Nautilus* wordt de atoomenergie niet rechtstreeks voor de voortstuwing gebruikt, maar voor het opwekken van warmte voor een stoomketel, die weer een turbine aandrijft. Deze turbine is gekoppeld met een generator en de hierdoor geleverde stroom drijft de schroefmotor aan. Het probleem is het overbrengen van de warmte uit de atoomzuil naar de stoomketel. Dit gebeurt in de *Nautilus* door een koelmiddel door de zuil en de ketel te laten circuleren. Welk middel dit is, is een militair geheim. In verschillende installaties te land wordt hiervoor wel kwik gebruikt.

De *Nautilus* zal bij een maximum snelheid onder water van 25 à 35 mijl een vrijwel onbeperkte actie-radius hebben.

Het experiment zal ongetwijfeld grote invloed hebben op de verdere ontwikkeling van de toepassing van atoom-energie en het wordt daarom van alle zijden met veel belangstelling gevolgd. Vooral ook omdat men op de duur andere brandstoffen zal moeten vinden dan olie en kolen, die uitgeput raken. Men neemt aan, dat er ongeveer 600 maal zoveel „atoombrandstof“ in de aarde zit als olie en kolen.

Het is een groot technisch succes, dat de vele problemen zoals de afvoer van de zeer radio-actieve splitsingsproducten uit de atoomoven — bij het installeren van de atoomkrachtinstallatie in de *Nautilus* zijn opgelost.

1951: goed jaar Half miljard deviezen...

Het jaar 1951 is voor de scheepvaart — als geheel genomen — een gunstig jaar geweest, zo lazén we in het zojuist verschenen jaarverslag van de Nederlandsche Reederseveneening. Er was ruim aanbod van lading en het vrachtenpeil lag aanmerkelijk hoger dan in de twee voorafgaande jaren. Toch zijn er een aantal ongunstige factoren, die in de toekomst nog grote moeilijkheden kunnen geven. De bouwprizen zijn buitengewoon hoog, dikwijls zelfs onbekend, reparatiekosten, bunkerprizen en overige exploitatiekosten stijgen nog voortdurend en het is nauwelijks te verwachten, dat bij een daling van de vrachtprijzen, de kosten onmiddellijk in dezelfde mate zullen volgen.

De lange wachttijden in vele havens brengen extra kosten en gemis van inkomsten mee. De oorzaken zijn echter zo talrijk en van zo verschillende aard, dat verbetering op korte termijn vrijwel uitgesloten is. Vlagdiscriminatie blijft een probleem, dat de reders met voortdurende zorg vervult.

De voortzetting van de oorlog in Korea en de activiteit van de bewapeningsindustrie brachten grote vraag naar scheepsruimte mee, maar hadden aan de andere kant duurte en schaarste van grondstoffen tot gevolg, b.v. van scheepsbouwstaal.

De opzegging door Egypte van het verdrag met Engeland, de staking van het Egyptische personeel, de nationalisatie van de olieindustrie in Iran, brachten moeilijkheden. Duitsland en Japan versterkten hun posities onder de zeevarende naties.

Nederland

De omvang van de Nederlandse vloot is zowel in aantal als tonnage groter dan voor de oorlog, maar de samenstelling verschilt aanmerkelijk. Vóór de oorlog hadden wij 49 passagiersschepen, nu nog maar 36. Aantal en tonnage van vrachtschepen, tankers en kustvaarders zijn echter sterk gestegen.

Slot : zie Pag. 11 3e kolom.