

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

BUITENLANDSE LIJNEN

Achter het pseudoniem „Steekhevel” verbergt zich een werktuigkundige op de „grote lijnen”. Hij was de eerste, die zich opgaf als scheeps-correspondent van ons orgaan en voegde de daad bij het woord door dit artikel te schrijven. Behalve, dat de redactie meende dit initiatief te moeten aanmoedigen, was het onderwerp — met de door de Chef B.L., Van Doggenaar er aan verbonden opmerkingen — zo belangrijk, dat er een hoofdartikel van is gemaakt.

Hoe gaat het met die vaart op Zuid-Amerika?, zult U zich wellicht eens hebben afgevraagd. Loont die lijn de moeite, of is zij misschien alleen een gelegenheid om onze grote schepen, die we in Indië nu eenmaal niet kunnen gebruiken, in de vaart te houden?

Het zou er treurig uitzien, als dit zo was en ik meen, dat er dan wel een voordeliger emplot voor te vinden zou zijn, desnoods door uitbesteding.

Wilde vaart?

Er zijn thans op de Zuid-Amerika-lijn nog maar enkele havens, die vast worden aangelopen, terwijl een veel groter aantal, zowel voor de *Straat*-schepen als voor de *Ruys*-typen en de J.C.J.L.-liners nog steeds facultatief zijn, zodat de vaarroutes nogal uiteenlopen. Dit is mede een gevolg van de tijdsomstandigheden. Als er in een haven veel lading is, wordt zij aangedaan. Anders komen we er voorbij. Het blijft dus voorlopig een min of meer wilde vaart en een zoeken naar een vast vaarplan. Daarbij komen nog verschillende belemmeringen, zoals stakingen en het langzame werken der havenarbeiders. Voor de opvarenden is het overigens niet zo erg, als een schip langer in een haven blijft liggen, vooral als zij wat geld hebben en er wat te zien is.

Geringe verdiensten?

Maar een schip is er niet om de zeeman een plezierige tijd te bezorgen. Een schip moet verdienen en kan alleen — in ons aller voordeel — winst opbrengen als de ligtijden normaal zijn, d.w.z. voldoende om bij een normale werktijd de lading te kunnen verwerken. De dikwijls overdreven lange ligtijden van tegenwoordig zijn dan ook

de voornaamste oorzaak, dat de verdiensten nog slechts gering kunnen zijn, ondanks hoge vrachten en passages.

Ongeregelde reisschema's

Ook van de reisschema's komt weinig terecht. De *Straat Malakka* had, volgens schema, in Juli uit Shanghai moeten vertrekken. Het schip is achter. En alle andere ook, behalve de *Tegelberg*. Soms lijkt het wel een wedloop, zoals de schepen elkaar voorbij proberen te komen en men voelt vaak de neiging om „Hup Ruys!” te gaan roepen. Het is overigens een verheugend symptoom, dat de *Tegelberg* normaal vaart, hoewel we niet te vroeg moeten juichen, omdat we niet weten, wat onze Spaanse en Portugese vrienden met het schip van plan zijn.

Concurrentie

Neen, het gaat zeker nog niet van een leien dakje. Bovendien zijn we niet de enigen op de route en zeker niet op het traject Zuid-Afrika—Zuid-Amerika. Hoewel de grote Duitse reder, die deze lijn oorspronkelijk bevoer, nu is verdwenen, zijn — behalve wij — ook Noorwegen, Zweden en Argentinië in deze contrijen verschenen, om van de Noord-Amerikaanse reders nog maar niet te spreken.

Pessimisme

Het zal U langzamerhand wel een vrij pessimistisch geval toeschijnen. En m.i. mogen we inderdaad niet te optimistisch zijn, althans niet wat betreft de directe resultaten. Toch loont de vaart zeker de moeite. Ik kan nog niet geloven, dat er met verlies wordt gewerkt en bovendien is reclame een belangrijke factor in een bedrijf. Toon je schepen! En de onze mogen er trouwens zijn! Geef service en je hebt al 80% reclame. En al zijn de tastbare resultaten misschien nog gering: binnenkort zullen de wereldtoestanden hopenlijk weer normaler worden en... dan zijn we er hier „in” en volgt de rest ook wel.

Ik zal U later nog eens wat van de „grote lijnen” vertellen.

Steekhevel.

Naschrift.

De redactie gaf mij het bovenstaande ter inzage en verzocht om commentaar, dat ik gaarne geef. Het auteurs-debuut van „Steekhevel” verdient aanmoediging. Want hoewel de buitenlandse schepen der K.P.M. sedert 1 Juli j.l. zijn ingebracht in de J.C.P.L., zullen de K.P.M.-ers hun belangstelling in de „grote” schepen zeker niet verliezen. Daarom is het te hopen, dat „Steekhevel” zelf nog het antwoord zal geven op vele vragen onze buitenlandse lijnen betreffende en dat hij nog veel bijzonderheden in „De Uitlaat” zal schrijven omtrent reizen, landen en havens.

De vraag, of een lijn de moeite loont, kan „Steekhevel” m.i. niet beoordelen. Ik zal die eveneens onbeantwoord moeten laten, althans in „De Uitlaat”. Onze concurrenten zouden het n.l. ook maar al te graag weten.....

Toch is het nuttig enige bijzonderheden te vermelden, die wellicht een betere kijk op de zaak zullen geven. Ik heb n.l. de indruk, dat „Steekhevel” de uitkomsten afmeet naar de resultaten van een enkele reis.

De voorgeschiedenis

Laat ik dan beginnen met een korte geschiedenis van de OJAL/SAL, de gecombineerde lijn van de Far East naar Zuid-Afrika en Zuid-Amerika.

In April 1931, toen de depressie haar dieptepunt had bereikt, nam de K.P.M. het initiatief om met het s.s. *Houtman* een passagiers- en vrachtdienst tussen Indië en Zuid-Afrika te openen met het doel de uitvoer van Indische producten en daarmee de verkrijging van de voor Indië zo broodnodige deviezen te bevorderen. Wat dit betreft, herhaalt zich thans de geschiedenis..... Begonnen onder de naam „Java-Mauritius-Afrika-lijn” met een tweemaandelijks afvaart tussen Batavia, Mauritius, Madagascar en Zuid-Afrika v.v., werd deze onderneming al direct een succes. Uitbreiding was spoedig nodig, zowel ten aanzien van het aantal schepen, als de te bedienen havens. Zo werd de lijn, herdoopt in „Orient-Java-Afrika-lijn” (OJAL), in Januari '35 doorgetrokken naar Singapore, Saigon, Bangkok, Manila, Hongkong en Shanghai ener. en naar alle belangrijke Zuid- en Oost-Afrikaanse havens tussen Kaapstad en Mombasa anderzijds. Sedert '38 werd de OJAL bevaren met 5 moderne, speciaal voor dit vervoer gebouwde passagiers- en vrachtschepen (alle gelukkig behouden gebleven) en door talrijke extra-schepen, die het steeds stijgende lading-aanbod moesten opvangen.

Indisch belang

Het behoeft geen betoog, dat met deze vaart een groot Ned.-Indisch belang was gediend, aangezien niet alleen een belangrijk nieuw afzetgebied in Zuid- en Oost Afrika voor Ned.-Indische producten was gevonden, doch ook het bijkomende vervoer van en naar de Straits, Siam, Frans-Indo-China, de Philipijnen, Hongkong en China een aanzienlijke inbreng aan deviezen betekende.

Wanneer wij realiseren, wat hier in enkele moeilijke jaren tot stand werd gebracht, dan is dit een staaltje om ondernemingslust en doorzettingsvermogen, waar wij als Nederlanders trots op mogen zijn.

Het ladingvervoer op de Oostkust van Z. Amerika vond vroeger in hoofdzaak plaats door de Japanse „Osaka Shosen Kaisha” en door de „Norddeutsche Lloyd”, met welke laatstgenoemde maatschappij de K. P. M. een doorvoer-overeenkomst had aangegaan. Door de oorlog in Europa verdwenen de Duitsers. In '39 gaf dit de doorslag aan de K.P.M.-plannen om de OJAL door te trekken. Het verlengstuk, de „South-Atlantic-lijn” (SAL) werd van begin '40 af door 2 vrachtschepen bevaaren, die door het toenemende vervoer al spoedig door extra-schepen werden geassisteerd. Bij het uitbreken van de Pacific-oorlog werden de OJAL en SAL tijdelijk stopgezet.

Na de oorlog

Het sprak wel vanzelf, dat de K.P.M. na de oorlog en zodra er tonnage beschikbaar was, haar vruchtbare taak, zowel in het belang van de Nederlandse vlag als de Indische archipel, hervatte. Uit het bovenstaande moge blijken, dat de vraag, of de lijn de moeite loont niet kan worden beantwoord op grond van de resultaten van enkele beginreizen, doch dat de kwestie in groter verband moet worden bekeken. Het spreekwoord: „De cost gaet voor de baet uit”, aanvaard bij de oprichting der lijnen, geldt ook nu nog bij de hervatting der diensten. Het zou de Nederlandse ondernemingslust niet tot eer strekken, indien wij het moeizaam veroverde terrein maar zonder meer zouden prijsgeven.

De vraag, of de schepen al dan niet beter in Indië zouden kunnen worden gebruikt, is

secundair, zoals ook bleek uit de bekendmaking inzake de oprichting van de J.C.P.L. De vorming dezer maatschappij heeft voornamelijk ten doel gehad om een krachtige organisatie te scheppen, speciaal voor de vaart buiten Indië, zodat de K.P.M. zich geheel zou kunnen wijden aan de vaart binnen de archipel, zij het dan dat beide maatschappijen nauw zullen blijven samenwerken.

Wat tot stand kwam

Laat ik nu eens overzien, wat sedert de bevrijding tot stand werd gebracht. Het streven is om maandelijks afvaarten te geven in de combineerde OJAL/SAL, van Shanghai naar Zuid-Amerika v.v., voor welke rondreis voorlopig werd gerekend op 6 maanden, zodat wij voor deze dienst zes schepen zouden benodigen, die dan ook na de ombouw van de *Boissevain* ter beschikking zijn. „Steekhevel” heeft duidelijk gemaakt, welke factoren de geregelde dienst nog belemmeren, zodat sommige schepen te dicht op elkaar kwamen. Ik zou van de vele niet genoemde moeilijkheden een bloemlezing kunnen geven, doch nakaarten heeft geen zin en het is vruchtbaarder om een oplossing voor de moeilijkheden te vinden. Hoe herstellen wij nu weer de maandelijks dienst?

De Ruys heeft inderdaad haast en dus roep ik van harte mee: „Hup Ruys!” Zij had de 8e afvaart feitelijk in Augustus van de Chinakust moeten geven, doch dat zal wel wat later worden. De *Straat Malakka* heeft geen haast en gaat daarom even extra via Saigon wat bijverdiene om daarna hopelijk in de 3e week van September de 9e afvaart te geven. De *Boissevain*, die midden September met de ombouw gereed komt, zal enkele reizen op de „Deli-Straits-China-lijn” in het grote dekpassagiersvervoer assisteren om daarna in November de

11e afvaart te geven. Voor de 10e afvaart in October is de *Tegelberg* bestemd, doch verder vooruit durf ik geen voorspellingen te doen. Er moet worden afgewacht, in hoeverre boycotts, stakingen, congesties etc. de verwezenlijking dezer plannen mogelijk maken.

Tot slot iets over de andere buitenlijnen, waar ik de huidige vaart van de *Nieuw-Holland* op Nederland uiteraard niet bij reken. Het is te betreuren, dat wij door toedoen van de „wharfies” de Java-Australië-lijn, waarvoor wij drie schepen hadden aangewezen, nog niet kunnen bevaaren. Van uitstel komt echter geen afstel. Daar de havenarbeiders in Nieuw-Zeeland de politiek van hun Australische kameraden volgen, zal de Saigon-Pacific-lijn voorlopig ook niet kunnen worden hervat. Daarvoor zijn de *Tasman* en *Maetsuycker* bestemd. Als bijboot voor de „Deli-Straits-China-lijn” is het m.s. *Heinrich Jessen* voorlopig voor zes maanden gecharterd, ter assistentie van de *Van Heutsz*.

Ook de J.C.J.L., die voorlopig haar eigen diensten voor de J.C.P.L. beheert, zit niet stil en vaart o.m. alweer met twee schepen op Japan. Misschien wil een J.C.J.L.-collega eens een bijdrage in „De Uitlaat” schrijven over de lijnen van zijn maatschappij, die tenminste alweer toe is aan de z.g. „rode data”, vaste dienstregeling-data, waarop zoveel doenlijk wordt gevaren.

Geen pessimisme

Een „pessimistisch geval” is het dus zeker niet. „Toon je schepen! Geef service en hebt al 80% reclame”. Zo is het „Steekhevel”. Met onze schepen en service zijn we voor concurrentie niet zo erg bevreesd. De J.C.P.L. zal het niet gemakkelijk krijgen, doch ik durf haar een grote toekomst voorspellen.

v. D.

ONDER ONS- met de Redactie

Veel heeft de redactie wederom aan dit nummer niet toe te voegen. Zij vraagt bijzondere aandacht voor het artikel over de buitenlijnen en het daarop door Van Doggenaar gegeven commentaar. Verder voor de smeebede om meer medewerking van de hand van een der geestelijke vaders van dit

orgaan, ir. H. Th. Bakker, die in Nederland zwoegt over de samenstelling van het K.P.M.-oorlogsgedenkboek. De vloot is in dit nummer verder vertegenwoordigd door een artikel van gezagvoerder Van Zeyl en eerste stuurman Altona. Dr. Van Leent staat er weer goed op met een artikel over Kampong Kodja en een nieuw gedicht. Makassar zond een verhaaltje over een party op de *Ophir*. Von Magius in Semarang vervolgde zijn serie over het leven in de stad.

De kopy blijft stromen en was de hoofdredacteur in het begin van zijn „Uitlaat”-loopbaan zo blij als een kind met alles, wat er binnenkwam, nu is een zorgvuldige selectie nodig. Het spreekt vanzelf, dat een politiek kankerstukkie, dat bovendien anoniem was, naar de prullemand verhuisde. En op dat ieder het wete: anonieme stukken zullen nooit in „De Uitlaat” komen en worden evenmin teruggezonden, omdat de redactie helaas geen tijd heeft om na te speuren, wie eventueel de schrijver zou kunnen zijn. Het ding kwam trouwens via P.Z., die al evenmin weet, van wie dit cadeautje afkomstig is.

Zo bleef ook liggen een korte bijdrage

van Hjdwtk H. van Lent van de Ruys, die Radio Nederland P.C.J. dankte voor de prettige uren, die zij de état-major van ons vlaggeschip bezorgde, toen het op 16 Juli j.l. in de serie „Groeten aan zeevarenden” werd opgeroepen en goed ontving.

Evenmin kon de redactie de bijdrage van Steyl te Balikpapan over de herovering van de stad door de Amerikanen en Australiërs plaatsen. Althans niet in haar geheel. Een en ander is er aan ontleend en onder K.P.M.-nieuws opgenomen.

Het wordt druk in de „Uitlaat”-keuken en er zijn meer ingrediënten voorhanden dan kort geleden. De kok let dus een beetje scherper op hetgeen hij gebruikt. Laten de leveranciers, die deze maand niet aan bod kwamen, echter niet ontmoedigd zijn!

Het zal de lezers ongetwijfeld genoeg doen te vernemen, dat de eerste stap op de weg terug al is gezet, de weg terug naar de tweewekelijkse verschijning. Van de directie is een brief uitgegaan aan de Grafische Raad met het verzoek om de papier-toewijzing voor „De Uitlaat” zodanig te maken, dat het orgaan weer tweemaal per maand zal kunnen verschijnen. Met vertrouwen zien wij een gunstige beslissing van de Raad tegemoet.

J. B. B.

Dit is no. 10 - tweede jaargang van

de UITLAAT

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

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.,
BATAVIA-C.

Oplaat: 3500 exemplaren

DE K. P. M. IN OORLOGSTIJD

Met de hand op het hart kan ik verklaren, dat ik veel medewerking ondervind bij de samenstelling van ons oorlogsboek. Maar ik heb niet geweten, dat zo enorm veel materiaal nodig zou zijn om ook maar in de verste verte volledig te kunnen zijn. Nu ik eenmaal begonnen ben met het schrijven van het eigenlijke verhaal, ontdek ik de grote hiaten in mijn gegevens en ondanks alle hulp, moet ik toch weer aan allen, die mij iets toezegden, maar hun belofte nog niet nakwamen en aan allen, die hun belevenissen nog te onbelangrijk achten om ze mij mee te delen, verzoeken hun schroom te overwinnen en voor de dag te komen met hetgeen zij hebben meegemaakt.

Om U te helpen zal ik, telkens wanneer daartoe aanleiding bestaat, een lijstje publiceren van inlichtingen, die mij ontbreken. In bepaalde gevallen rijf ik de betrokkenen wel eens een brief, of als ze in Holland zijn, zoek ik hen op, dan wel maak een afspraak, dat ze eens bij mij komen, maar een algemene oproep is bij ons zo verspreide personeel toch ook noodzakelijk.

Nog veel te weinig bereiken mij de persoonlijke reacties, zonder welke onze oorlogsverhalen geen sfeer kunnen krijgen. Wat doe ik met een enkele scheepsverklaring in de droge ambtelijke stijl? Ik moet dat verhaal voor U oververtellen, zooals een mens dat zag, maar toch weer zo min mogelijk gezien uit de ene gezichtshoek van de samensteller, die het gebeurde niet heeft meegemaakt.

Zo zou ik graag iets meer willen weten van de vernietiging van de *Rantau Pandjang*, van de ervaringen boord van de *Admiral Scheer* en de internering in Europa.

Verder moest ik het relaas van de ondergang van de *Van Riebeeck* ontlenen aan het boek „Varen in Oorlogstijd” van Graaf van Limburg Stirum. Heeft één van de toenmalige opvarenden daar niet iets meer over te vertellen?

Er is al veel geschreven over het tot zinken brengen van de *Van Imhoff* en de tocht van de *Boelongan* naar de plaats van de ramp. Maar hier in het bijzonder zou ik het wel zeer op prijs stellen, als buiten de officiële rapporten van de Gezagvoerders om, wat meer persoonlijke indrukken ter beschikking kwamen van hen, die deze bijzondere gebeurtenissen hebben meegemaakt.

Van de ervaringen van het m.s. *Toboali* heb ik geen gegevens, ook niet van de stranding en het weer vlotbrengen van onze *Straat Soenda*. U moet begrijpen, dat er steeds wel iets is, maar dat vele verklaringen enz. op Java verloren zijn gegaan. Van de *Van Overstraten* is vrij veel bekend, maar er kan nog best wat bij. De verhalen van de *Buyskes* lijken mij vrij volledig, maar die van de *Elout* zijn weer zeer spaarzaam.

Wie vertelt er iets van het tot zinken brengen van de *Kwandang* te Ambon en van wat het schip daarvoor deed of over het bombardement op de *Reael* en het doen zinken van de *Singkel*?

Dit zijn de schepen met bijzondere gebeurtenissen tot Februari 1942. Op de andere kom ik later terug, hoewel elke inzending daarover altijd welkom is. Sommige correspondenten zullen hierboven hun schip genoemd zien. Ik ben ze dankbaar voor hun hulp, maar ik wil liefst minstens twee gezichtspunten op hetzelfde gebeuren hebben.

Maar dan blijft er bestaan de gelukkig nog grote categorie van schepen, die „niets bijzonders” heeft meegemaakt. Er zijn geen reisrapporten beschikbaar, zoals in vredetijd. En moeten ze dan ongenoemd blijven, die schepen, omdat ze niet zijn ondergegaan? De K.P.M. heeft in oorlogstijd doorgevaren, wel uiteengevallen in vele onderdelen en onder vreemde bevelen. Maar wij voerden toch de eigen vlag en de onderlinge band, hoe losjes soms ook, bleef bestaan. Van sommigen heb ik de opgave van het aantal reizen, die ze hebben gemaakt, van anderen een krantenknipsel, waarin het schip werd genoemd of althans aangeduid; doch op dit gebied is het aantal gegevens bijzonder gering. Gaat U onderstaand lijstje eens even na en denkt dan aan Uw varen in oorlogstijd. Is er dan, zo tussen ons, niet iets te vertellen?

Asahan
Balikpapan
Bandjermasin
Bangka
Biaro
Blinjoe
Bontekoe
Van den Bosch
Both
Gen. van Geen
Gen. Verspyck
Van Goens

Van der Hagen
Van Heutsz
Janssens
Japara
Karsik
Khoen Hwa
Van der Lijn
Maetsuyker
Melchior Treub
Merak
Nieuw Holland
Ophir

Van Outhoorn
Pahud
Palehleh
Paloppo
Patras
Plancius
Reynst
Ruys
Van Spilbergen

Stagen
Straat Malakka
Swartenhondt
Van Swoll
Tasman
Tegelberg
Thedens
Toba
Tosari
Valentijn

Van sommige van deze schepen weet ik, dat ze zijn ondergegaan, maar dan heb ik niets dan een datum. De anderen zijn doorgevaren en varen nog. Wie het met mij eens is, dat zijn schip en daarmee ook zijn werk in ons boek moet worden genoemd, late zich niet onbetuigd.

Dan nog voor deze keer ten laatste: wie heeft er op het Duitse schip, dat omgedoopt was in de *Langkoeas* gevaren? Het werd begin Januari in de Javazee tot zinken gebracht. En dan, ex-marine mensen, bemanningen van mijnnevegers, zwoevers in stads- of landwachten en andere corpsen buiten onze maatschappij: Uw taak daar zie toch ook in K.P.M.-verband, zoals ik dat mijn eigen sectorcommandantschap bij de Luchtbescherming zie. Van hen heb ik nog nooit wat gehoord.

Leest U nu nog eens mijn oproep in De Uitlaat No. 6 van Mei 1947 na, want anders verval ik teveel in herhaling. En bedenkt dan verder, dat ik eens ons verhaal tot een goed einde zal moeten brengen. Ik streef naar beknoptheid, maar toch ook naar een zo groot mogelijke volledigheid. Aan mij zij het niet liggen of hetgeen U beleefd hebt, komt in ons boek. Zorgt U ervoor, dat het niet aan U ligt.

Ir. H. Th. Bakker.

AFD. NED. INDIË

der C.K.O.

Op 1 Augustus j.l. hebben, ingevolge de uitslag van een door de desbetreffende besturen gehouden referendum, de beide personeelsorganisaties van de in Indië werkzaam zijnde scheepsofficieren, de vereniging van Gezagvoerders en Stuurlieden in Ned. Indië en Vereniging van Scheepswerktuigkundigen in Ned. Indië opgehouden te bestaan. Zij zijn in liquidatie.

De behartiging van de belangen dezer scheeps-officieren zal in den vervolge geschieden door de Centrale van Kapiteins en Officieren ter Koopvaardij (C.K.P.) in Nederland, die per 1 Augustus een volledige vertegenwoordiging voor Ned.-Indië heeft geopend te Batavia-C., Gebouw Nautica, van Heutsboulevard 51.

Het zeevisserij - bedrijf te Airtembaga

In het begin van Juni arriveerde het m.s. *Balikpapan* te Bitoeng in Straat Lembeh (Oostkust Noord-Celebes) om een volle lading copra in te nemen. Vroeger was deze plaats gemakkelijk te bereiken van om de Zuid, maar aangezien de zuidelijke ingang van Straat Lembeh thans nog is afgesloten door het mijnenveld van Kema, is de enige toegang die door het betrekkelijk nauwe vaarwater om de Noord.

Even benoorden Bitoeng ligt de kampong Airtembaga. Vroeger was hier een Japanse zeevisserij-onderneming. Gedurende de bezetting werd het bedrijf door de Japanners voortgezet en werd de baai zelfs een kleine vlootbasis. Door hevige geallieerde bombardeementen werden bedrijf en omgeving zwaar beschadigd.

Sinds enige tijd echter wordt dit visserijbedrijf weer opgebouwd onder toezicht van het departement van Economische Zaken. Een paar oude boten zijn alweer hersteld en gaan dagelijks op de visvangst uit.

Op mijn verzoek kregen de hoofd-werktuigkundige en ik toestemming van de bedrijfsleider om een vistocht mee te maken.

Een vistocht.

's Morgens om zes uur werden we door de *Tjekalang* aan boord afgehaald.

De *Tjekalang* is één van de oude, houten Japanse vissersboten, uitgerust met een gloeikopmotor, vaart 8 à 9 mijl, grootte circa 20 ton. Rondom buiten het bootlichaam is zij voorzien van een loopdekje met voor en achter een uitgebouwd bordesje. Om de boot loopt verder een pijpleiding met sproeiers even boven het water. Over deze sproeiers zal ik straks meer vertellen. Verder staat er een eenvoudig stuurhuisje op.

Het vistuig bestaat uit hengels van ongeveer 2 meter lengte met een kort snoer en haak zonder weerhaak, voorzien van een wit veertje. De bemanning bestaat uit een kapitein, een stuurman, een motorist en ongeveer 25 vissers. Elke visser heeft één hengel.

Vóór we naar zee vertrokken, werd een partij levend aas — kleine visjes, die 's nachts met netten waren gevangen — aan boord genomen. Een afgeschoten middenvak van de boot laat men oplopen met zeewater door een zestal grote propfen uit de bodem te halen en hierin wordt het aas in leven gehouden. In zee gekomen moet

de vis worden opgezocht. Een aanwijzing hiertoe zijn vogels. Indien men vogels laag op het water ziet neerduiken, is het praktisch zeker, dat zich daar een school vissen bevindt. Ook ziet men soms een enkele vis boven water springen. Onmiddellijk wordt naar een dergelijke plaats gevaren. Op ongeveer honderd meter afstand gekomen, begint men met het uitwerpen van aasvisjes, uitgestrooid als kippenvoer, en beschrijft de boot een grote cirkel om de plaats waar vis werd geconstateerd, steeds aasvisjes uitstrooiend. Op een gegeven moment — soms ook niet — komt er een geweldige school vissen naar boven en kookt het water rondom de boot van de aan de oppervlakte zwemmende en gedeeltelijk boven water springende vissen. Op dat ogenblik wordt de schroef gestopt, de motor blijft echter doordraaien om een centrifugaalpompje aan te drijven, waardoor de reeds genoemde sproeiers rondom de boot beginnen te spuiten. De vis schijnt de glinsterende druppels ook voor aas aan te zien. Tegelijkertijd komen de vissers, die rondom de boot zijn gezeten, in actie. Ze leggen hun snoer aan de oppervlakte in en hebben onmiddellijk beet. Zij slaan de hengel met een ruk op, de vis vliegt de lucht in, wordt naar achteren gewaaid en valt, daar de haak niet van een weerhaak is voorzien, in de boot. De visser heeft intussen alweer ingelegd en de volgende vis alweer te pakken.

Het is een fantastisch gezicht soms tegelijk een tiental vissen de lucht in te zien vliegen en in de boot te zien vallen, waar ze nog enige minuten heftig liggen te spartelen.

Moeilijk manoeuvreren

Intussen tracht de kapitein van de boot zo te manoeuvreren, dat hij de school zo lang mogelijk vasthoudt. Ik maakte het zelf mee, dat in tien minuten ongeveer 500 vissen werden gevangen. De op deze manier gevangen vis noemt men „tjekalang” en weegt ge-

middeld 2 à 2½ kilo. Men vertelde mij, dat soms in een half uur tijd 2000 vissen worden gevangen: Natuurlijk zijn er ook vele mislukte pogingen, of bedraagt de vangst slechts 50 tot 100 vissen en moet weer een nieuwe school worden opgezocht. De boten gaan iedere morgen om 6 uur uit en komen in de namiddag terug met een vangst, variërend van 800 tot 3500 vissen.

Indien men in een school zit, komen er meestal na enige minuten haaien op af. Zelf zag ik tijdens de hierboven beschreven vangst een tiental grote haaien om de boot. De tjekalangs vluchten dan. We wierpen een lijn met grote haak en als aas een tjekalang over boord en haalden een paar minuten later een haai van ongeveer 2 meter lengte binnenhoord. Een enkele keer wordt ook een zwaardvis van een paar meter gevangen.

In de namiddag gaat de boot weer terug en wordt de vis onmiddellijk in Bitoeng verkocht. Diverse opkopers uit Menado en omgeving staan reeds te wachten op de thuiskomst van de boot. Gewoonlijk wordt een behoorlijke prijs gemaakt.

Het ligt in de bedoeling ook een conserven-fabriek aan dit bedrijf te verbinden. De vissers en het werkvolk zijn praktisch allen Sangirezen, onder leiding van een Europese bedrijfsleider en chef T.D. Er is een kleine helling en de boten worden ter plaatse onderhouden en gerepareerd. Het personeel bedraagt momenteel circa 450 man.

Als bijzonderheid vertelde de bedrijfsleider mij nog, dat er was geconstateerd, dat deze tjekalang-scholen een dertig tot veertig meter dik zijn en dat men zich — indien men een flinke school treft — temidden van 1 à 2 miljoen vissen bevindt..... We hoeven dus niet bang te zijn, dat de zee gauw zal zijn leeggevestigd.

Het speet mij, dat ik niet in het bezit was van een foto- of filmtaafel. Als men een boot ziet binnenkomen met duizenden vissen is het ongelooflijk, dat deze stuk voor stuk met een hengel zijn gevangen.

M. F. S. van Zeyl.

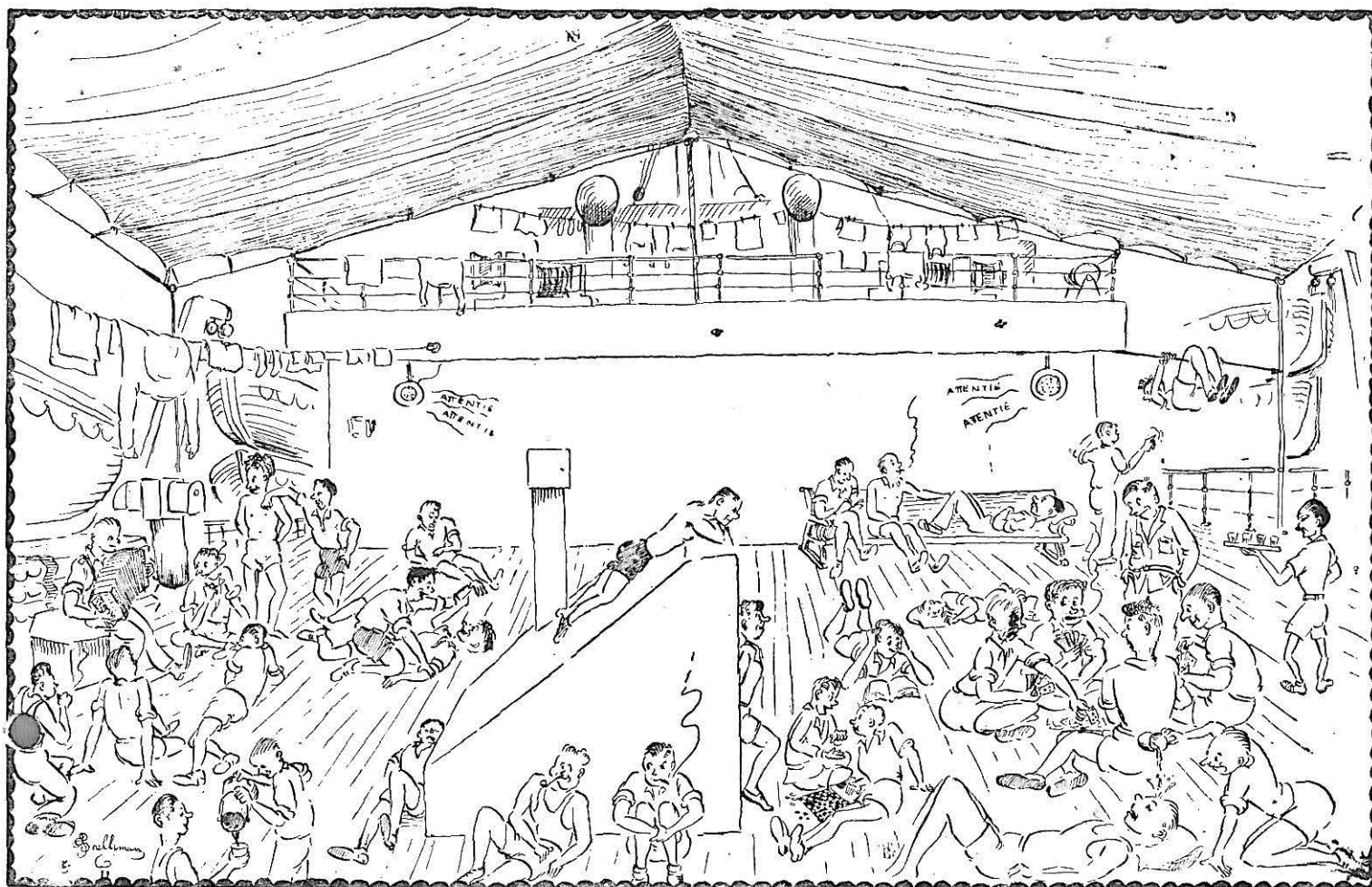
Gezagvoerder m.s. *Balikpapan*.

BIJ DE TEKENINGEN

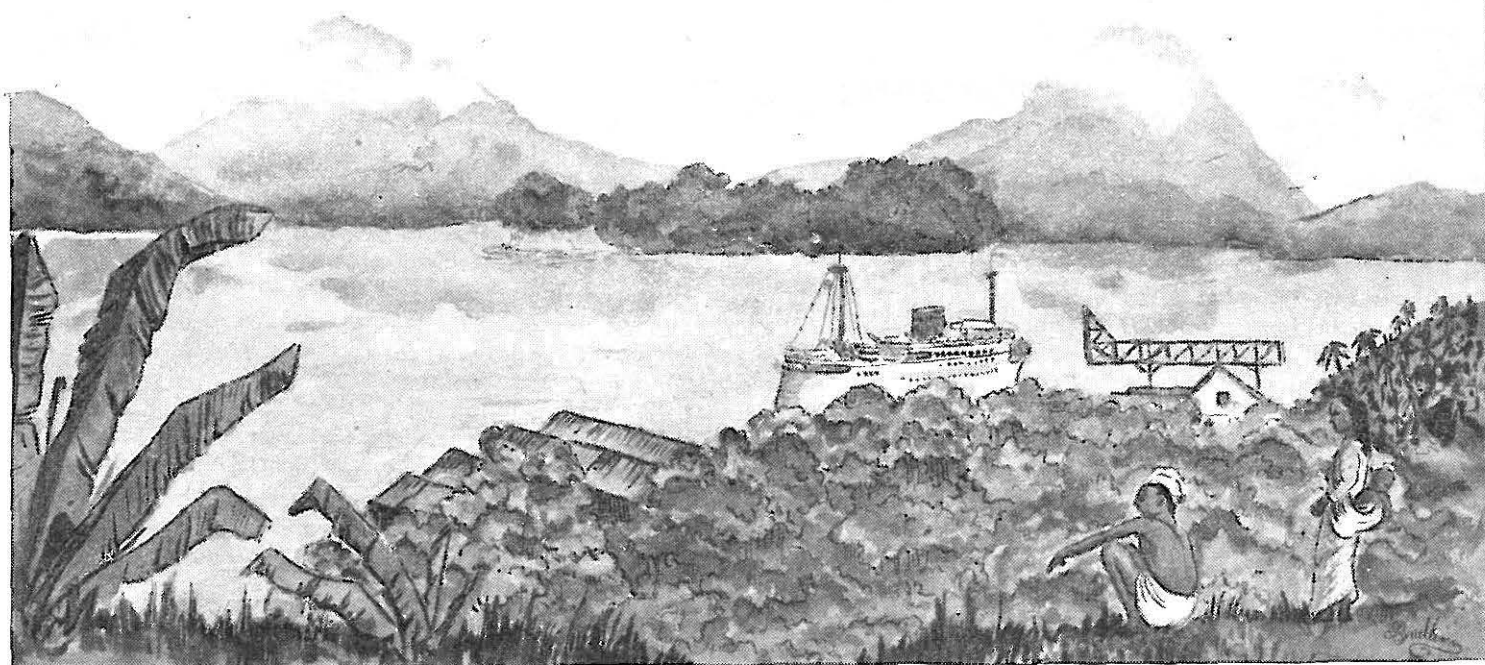
De laatste troepenreis van het m.s. „Boissevain”, April—Mei 1947.

Hierbij dan de laatste twee tekeningen uit de serie, vervaardigd door de Nederlandse soldaat Snellemans. Bijzondere aandacht verdient no. 8, het bekende beeld van Sabang, dat gegrift blijft in de herinnering van iedereen, die voor het eerst in Indië aankomt en dat ook bij volgende aankomsten steeds zijn aantrekkelijkheid behoudt.

De redactie is — in verband met de onmogelijkheid om aan papier te komen voor de vervaardiging van een boekje — voornemens om in contact te treden met de Dienst voor Legercontacten (de voormalige Legervoorlichtingsdienst) opdat deze de samenstelling ervan ten behoeve van alle Nederlandse militairen, die met onze *Boissevain* naar Indië kwamen, eventueel ter hand zal kunnen nemen.



7. — In de tropen was het heerlijk fris onder de grote tent.



8. — Het bekende beeld van Sabang.

De *Majang* reddeloos

Alleen de scheepsbel nog over

In het uit gegevens van kap. Poeder en Hoofdwtk de Kleyn opgestelde artikel over de terugkeer van de *Reael* uit Japan, dat in het vorige nummer van „De Uitlaat” verscheen, hebt U al gelezen, dat op de terugreis van Japan naar Indië de *Reael* het eiland Balabac zou aandoen voor een expertise van onze *Majang*. Hieronder volgt het verhaal van het terugvinden van een wrak. Het is bewerkt naar een artikel van iemand, die zich helaas slechts met initialen aanduidde.

„Op 20 Juli liep de *Reael* de Baai van Manila binnen, doch kon geen verbinding krijgen met de wal, vanwege de hoge zee en de deining. In de nacht van 20 op 21 Juni passeerde „Carol”, de eerste orkaan van dit jaargetijde, benoorden Luzon. Windkracht 100 mijl per uur. Ik moet er niet aan denken, wat er van de glazen in de eerste klas salon terecht zou zijn gekomen, als we één dag eerder uit Kobe waren vertrokken en achter de typhoon om hadden moeten varen.....

Manila

In Manila heerst chaos. Aan oorlogsherstel wordt bijna niets gedaan, maar kroegen en danstenten verrijzen als paddestoelen tussen de puinhopen. De stad leeft onder een golf van corruptie en misdaad.

Natuurlijk moesten we tientallen lijsten en staten inleveren en tekenen. Er is daar geen papierschaarste. Ook hadden we nog hulp nodig voor de ketels. Een paar pijpen, die uitgerold of vernieuwd moesten worden. Er kwam een meneer aan boord met een mooie Spaanse naam, vertegenwoordiger van een werfje met een nog mooiere Spaanse naam. Aangezien ons vertrek was vastgesteld op de volgende morgen 04.00 wilde ik weten, of hij voor die tijd klaar zou kunnen zijn. De Spanjaard bleek optimistisch. Alles was maar een kleinigheidje, zei hij. Hij ging even naar de wal om werklui en gereedschap te halen. We hebben hem niet meer teruggezien. Twee uur na de vastgestelde tijd zijn we —zonder reparaties— verder gesukkeld. Twee bergers waren in Manila aan boord gekomen, plus twee douane-mannen. Een van de eerste scheen een soort loads te zijn. Hij had ook de nieuwste Amerikaanse zeekaarten. Maar toen we met donker de Baai van Kalandorang binnenvoeren —die twee uren oponthoud, dank zij die Spanjaard in Manila deden het em— raakte hij volkomen de kluts kwijt.

Een wrak

De volgende morgen lagen we echter vlak bij een wrak ten anker en gingen een stuk of tien experts op onderzoek uit. Onze eerste indruk van wat wij vermoedden, dat het wrak van de *Majang* was: een hopeloze puinhoop. Zielig, wat „vriend” en vijand van dat aardige scheepje hebben overgelaten.

Volgens de Balabac-ers werd de *Majang* in November 1944 bij een geallieerde luchtaanval op de bank gezet. Van dat ogenblik af vond iedere vlieger, die er overheen kwam, het nodig om het wrak te mitrilleren. Een storm sloeg het op de kust en de plaatselijke bevolking roofde alles, wat ze los kon krijgen. Toch vonden we nog een koperen plaatje, waarop stond „S.B.-zijdelicht” en de scheepsbel, gemerkt „Van Riemsdijk”.

De bel

In October '35 werd ik van dezelfde *Reael* naar de *Majang* overgeplaatst en waarschijnlijk omdat we toen ook al onderbemand voeren en ik heel wat

wachtjes mee-pikte, herinner ik me nog het rare geluid van de gebarsten bel op het voorschip. Begin '37 heb ik de *Rumphius* naar Soerabaia gesleept en daar gemeerd langs zij de *Van Riemsdijk*, die werd gesloopt. Misschien is het van belang om zeker vast te stellen of de bel van de *Van Riemsdijk* de gebarsten bel van de *Majang* verving. Dit, omdat we geen spoor van de scheepsnaam konden terugvinden en we tot op dit ogenblik niet zeker weten, met welk Ma-bootje we te doen hadden. De berger, die dit gevalletje voor 100.000 pesos voor ons wilde fixen, was gedurende de Japanse bezetting van de Philippijnen commandant van de guerillas op Balabac, en hij zei dat-ie zeker wist, dat dit de *Majang* was 's Mans goede trouw niet in twijfel trekkend, leek dit zaakje ons toch niet. We vertrokken naar Holo in de Sulu-archipel, waar we de bergers en de douane-beambten af zetten.”

Bij Balabac ligt dus het wrak van iets, dat veel op een Ma-bootje lijkt. Of het de *Majang* is, weten we niet zeker. Als het de *Majang* is, is het scheepje reddeloos verloren.

Ned. Ind. Onderwijs en Studiekas

De redactie ontving het jaarverslag 1946 van bovengenoemde instelling, waarvan het secretariaat is gevestigd in de Linnaeusstraat 2a, in het „Indisch Instituut” dus.

Het is niet onmogelijk, dat verschillende leden van het K.P.M.-personeel belangstelling hebben voor het werk van deze instelling, in verband met het (toekomstig) verblijf van kinderen in Nederland en hun (haar) studie aldaar. De redactie heeft daarom gemeend in het kort even de aandacht te moeten vestigen op het werk dezer organisatie, die zich in het algemeen ten doel stelt om de studie te bevorderen en te vergemakkelijken voor jongelieden, ongeacht landaard, leeftijd of geslacht, die zich van Indië uit in Nederland voor enigerlei werkkring willen bekwamen of aldaar hun opleiding genieten. Tevens besteedt de vereniging aandacht aan het morele welzijn der studerenden, gedurende hun vertoef in Nederland. Zij verzamelt en verschaft inlichtingen aan ouders en voogden in Indië over onderwijs en opvoeding, zowel als verpleging en verzorging van studerenden. Zij beheert gelden en goederen, die haar worden toevertrouwd ten behoeve van studie, verzorging enz., waarop zij desverlangd ook zoveel mogelijk toezicht houdt. Tenslotte administreert zij studiebeurzen en fondsen.

De vereniging bestaat al 33 jaar. De dagelijkse leiding is momenteel in handen van de heren D. G. v. d. Pijl (oud-

inspecteur van onderwijs in Indië) en L. D. Kurtz (oud-leraar H.B.S. in Indië). Zij behartigen ook het contact met de studerenden, ouders, tehuizen en onderwijs-inrichtingen. Ultimo December '46 hadden zij 22 pupillen onder hun hoede, n.l. 14 Europese-, 6 Chinese- en 2 Indonesische jongelui, onder wie 5 volwaardige studenten. Weliswaar is er een grote daling in het aantal leerlingen en studenten, waarover de instelling toezicht houdt (in 1940 waren het er 129), doch de oorlog is daaraan natuurlijk niet vreemd en met het herstel van de meer normale verhoudingen wordt een snelle stijging verwacht. Gedurende de oorlog heeft de vereniging zeer moeilijke jaren doorgemaakt, vooral financieel. Eigen fondsen werden door de vereniging gebruikt om pupillen in de gelegenheid te stellen ook in de oorlog en zolang mogelijk hun studie voort te zetten. Na de bevrijding en met de repatriëring van zovele Europeanen heeft de vereniging haar taak weer volledig ter hand genomen. De onzekerheid omtrent de toekomst van het onderwijs in Indonesië en deszelfs eventuele aanpassing aan het Nederlandse onderwijs, doet de vereniging verwachten, dat vele ouders in Indonesië er toe over zullen moeten gaan om kinderen voor studie naar Nederland te zenden.

De vereniging staat gereed om alle hulp te verlenen.

KAMPONG KODJA

Mijn eerste bezoek aan Kodja hing samen met omstandigheden, die —hoe— wel ze jaren geleden zijn gebeurd— zich net zo goed nu hadden kunnen voordoen.

Het was mijn eerste dag op Priok, baroe in de tropen en baroe als scheepsarts. We lagen in de tweede haven en werden uitgerust voor de reis als hadji-schip. De kade was gloeiend heet en ik moest me voor instructies melden bij de Trio-arts. Die zei: „De apotheek ligt in de goedang en verder lees je de pelgrims-ordonnantie maar na. Nou, saluut..... ik zie je wel als je van de kust terugkomt en je zorgt maar dat de boel op orde is.”

De bewuste goedang was aan het andere eind van de kade en, zoals de Eerste zei: „Iedereen zorgt voor z'n eigen rotzooi, dokter!” Voor een gulden de man waren een paar rondhangende koelies bereid de kisten van de goedang naar het schip te slepen en daar uit te pakken. Wat hen heeft beziel, weet ik nu nog niet, maar in de dienstgang pakten ze inderdaad de kisten uit en hadden groot plezier met al die vreemde barang. Tenslotte was om zes uur 's avonds alles gereed voor de reis en ik wou juist de apotheekdeur sluiten, toen er een ongeluk gebeurde en ik aan het hechten kon slaan. Toen ik weer alles schoon, steriel en netjes had, was het acht uur en toen had de kok „het fornuis al dichtgegooid”. Ik zag er uit als een neger en de derde machinist, die er blijkbaar net zo aan toe was, zei: „Laat ze maar oprotte, dokter. Voóruit verschonen en dan gaan we saté schaf—ten in Kodja”.

Zo leerde ik Kodja kennen. Van de saté kwam niets, want moeder Montyn, die het tweede biertje aan de bar, liet biefstuk voor me klaarmaken, in uitbundig sentiment over de herinneringen aan „de oude dokter”. „Een faane fent,” zei de bootsman, „je kon ook een pak op je donder krijgen, als je niet naar hem wou luisteren.”

Enfin, die avond was niet drankvrij en we deden de ronde: Loh Tjiang, die nu weg is; Charley, die nog schijnt te leven en enkele tampatjes meer. Kodja was vol leven, met druk gerij van rinkelende sado'tjes en puffende opelettes, met de zware geur van kruidnageltabak en die mengelmoes van zeebries en trassie, waardoor je Priok verweg in zee al in de peiling krijgt.

In het begin van dit jaar heb ik nog eens bij Montyn gezeten. Dat was op de avond van Linggadjati. Ik was in geen drie maanden 's avonds buiten de

polikliniek geweest en de volgende dag zou ik weg gaan. Om dat te vieren, zijn we toen even Kodja ingewandeld. We aten een biefstukje in het Zeemanshuis en daarna liepen we tot aan de pasar. Het was stampvol en alle lichten waren aan, vanwege Linggadjati. Alles warde dooreen: Yankees van de *Martin Behrman*, Panamezen, lui van de Gouvernements-Marine, echte Marineklanten, Hollandse soldaten en Ambonnezen. De pasar was een mierenhoop van vergaand mensenvlees, wegtrottend in honger, dysenterie en tropische zweren. Er was geen water en kleine klapperdop-vuurtjes deden aan als gloeiwormen in rot hout.

Alles was te koop en van alles was te koop. We zaten lui bij Montijn, met een koud Hollands biertje en een echte Hollandse sigaar, aangestaard door een menigte wezens, die zich in de goot hadden opgesteld, gehuld in een zak of helemaal zonder iets aan..... Dat waren kinderen, die wachtten op het weggooien van een sigarettenstompje. In de gangetjes lagen de mensen op elkaar te slapen, rillend van de malaria, vegeterend aan de rand van een bestaan zonder uitzicht. De sado'tjes waren nu meest vervangen door betjas en er was ook nog een opelette, nu met een X-nummer. Die avond zal ik niet licht vergeten: die poel van ellende, ziekte, honger, corruptie en misdaad!

Nu onlangs heb ik Kodja weer bezocht en ik heb er nieuw leven gezien, waarvan ik het bestaan daar niet kende. Er was een avondje voor de mensen van de Scheepvaartkazerne, met optreden van twee bands van tokkelinstrumenten, een van jongens en een van meisjes en verder waren er zangnummers van een klein orkest van de Gouvernements-Marine. De keuken van de kazerne was veranderd in een zaaltje en er was een podium en een echte microfoon, alles met medewerking van Scheepvaart en Sociale Zaken. Het zaaltje was stampvol en er waren een hoop kinderen, voor wie het een evenement was: kleine Ambonneesjes in helderwitte matrozenpakjes en meisjes met vlechtjes en witte strikken. Wij, Hollanders, waren eregasten en we kregen koud bier en sigaretten. Het was een aardige voorstelling en je kon weemoedig worden van de Molukse liedjes. De zaal wist van geen ophouden. En het was al lang na avondklok, toen we vertrokken, met de artisten van die avond en de bezoekers van buiten in drie grote trucks in convooi achter ons rijdend. De Priokweg was verlaten en de span-

ning van de politionele actie hing over het land. Kodja was schoongeveegd... geen zwervers meer, geen vergaande mensenhopen, weer water, de kroegen weer ordelijk en de lichten aan.

En terwijl de wagen voortschiet over de Priokweg, moet ik denken aan de Ambonneze jongetjes in hun heldere matrozenpakjes, genietend van een avondje, terwijl vader op zee zit, en schieten me te binnen de slotwoorden van Hebbel's „Nibelungenlied”:

„...und neues Leben blüht auf den Ruinen”!

Batavia

van Leent.

Augustus 1947.

Vaar Varia

QUEEN MARY WEER DE OUDE.

Volgens het schema zou het grote Engelse passagiersschip *Queen Mary* op 31 Juli j.l. weer in zijn oude staat terug zijn gebracht. De reconversie heeft tien maanden in beslag genomen. Zij begon in de eerste dagen van October van het vorige jaar. Het schip heeft niets van zijn vooroorlogse schoonheid van interieur verloren. En niet alleen dat: het is op velerlei gebied nog verfraaid, aldus de „Lloyd's List and Shipping Gazette”.

GEEN DUITSERS OP LIBERTY-SCHEPEN.

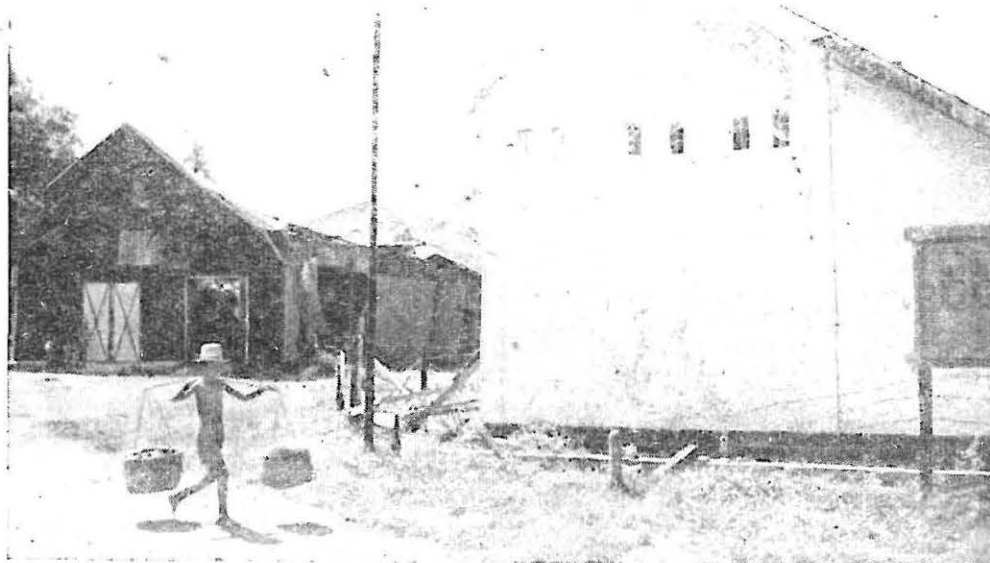
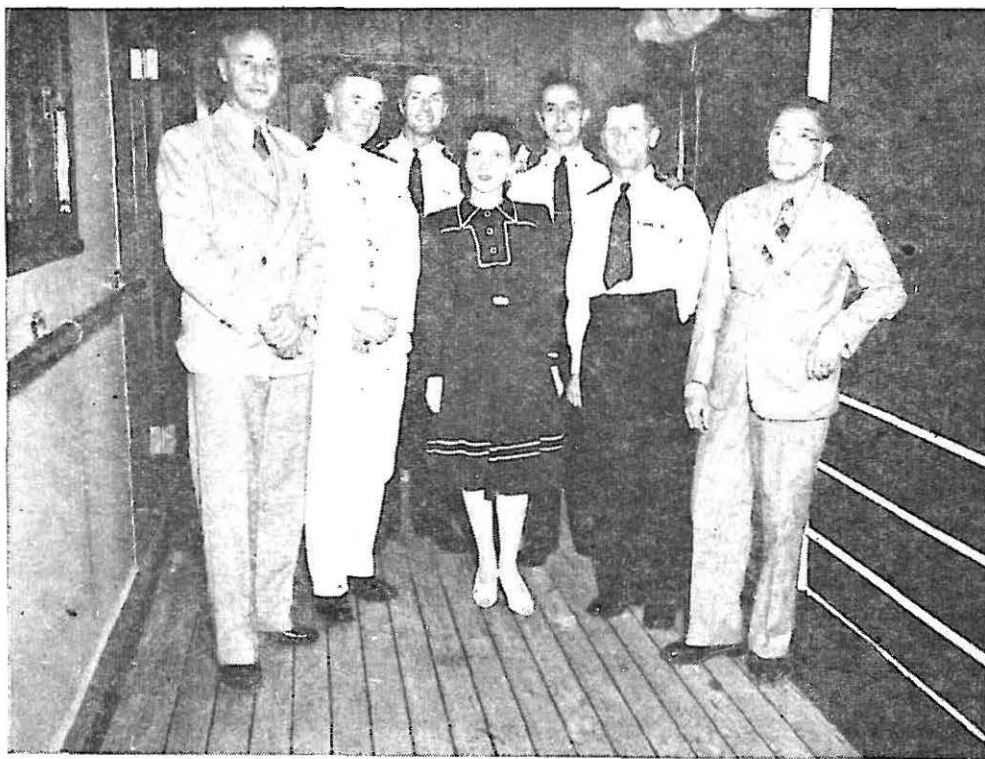
Een Duitser op een Liberty-schip zou zonder meer al een contradictio in terminis zijn. Daarom hebben de geallieerde bezettings-autoriteiten in Duitsland dan ook besloten, dat een aantal Liberty-schepen, die Duitsland eventueel ter beschikking zal krijgen, nimmer in Duits bezit zullen overgaan en dus ook niet de grondslag zullen vormen voor het herstel van de Duitse handelsvaart. Hoover heeft n.l. voorgesteld 75 schepen in bruikleen af te staan.

De schepen, die Duitsland nog heeft, zijn zonder uitzondering heel oud. Gemiddelde ouderdom: circa 40 jaar. Van de Duitse koopvaardijvloot, die als een onderdeel van het Duitse oorlogspotentieel werden beschouwd, zijn er 25 (114.00 tons) in zeewaardige toestand tot zinken gebracht. Ook pasgebouwde vissersstoomboten zijn opgeblazen, omdat zij voor de Duitse oorlogsmarine hebben gevaren.

OOK DAAR.....

Het werk aan boord van het Nederlandse schip *Saparoea*, dat te Southampton in lading ligt voor Batavia, geschiedt uiterst langzaam in verband met sympathie onder de havenarbeiders voor Indonesie.

FOTO'S DEZ



midden: Kapitein Van Noorden, de
scheidende gezagvoerder van
de *Ruys*, in zijn hut gefoto-
grafeerd met de hem door de
directie aangeboden commo-
dore-vlag onzer maatschappij.
Een prachtig aandenken aan
een prachtige carrière. Het
ga je goed, kapitein Van
Noorden.

Links boven: Hoge gasten poseren met
gezagvoerder Motta op de
Ophir. Men ziet op de foto
o.m. Z.E. Tjokorde Gde Rake

ER MAAND

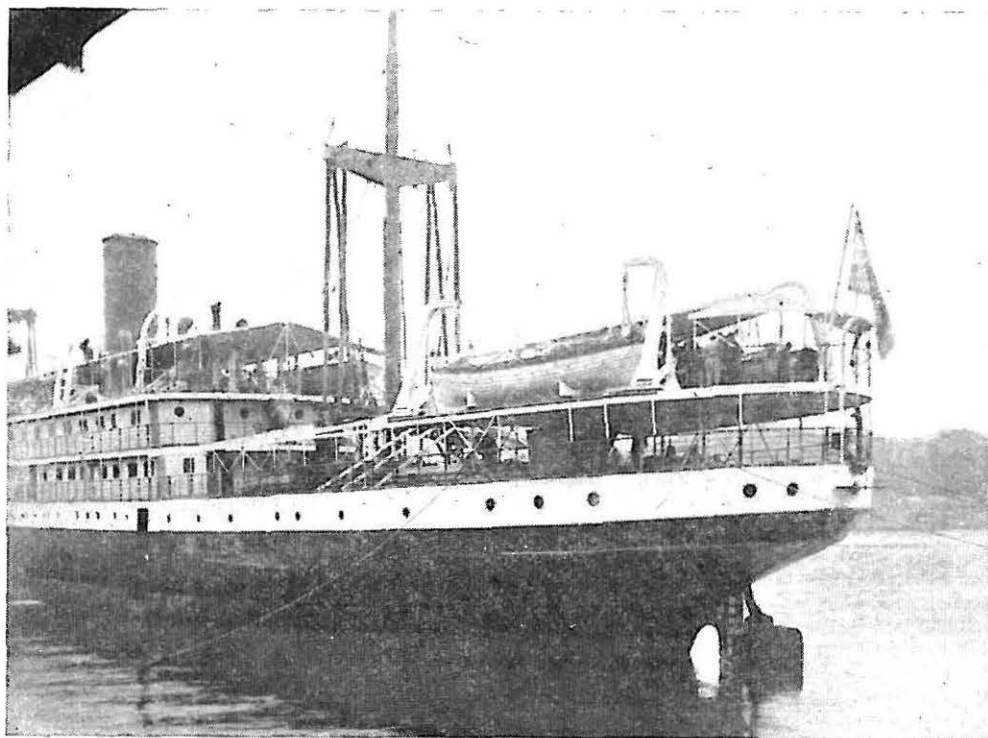


Soekawati, President van Oost-Indonesie (rechts bij de railing) en de heer Van Lier, onze nieuwe agent te Makassar.

Rechts boven: De *Nieuw-Holland*, die zich de naam heeft verworven van „Holland's beste troepenschip” te zijn, stouwt te Priok evacuees voor het Moederland.

Links beneden: Wat er overbleef van het K.P.M.-etablissement in het bevrijde Tjilatjap.....

Rechts beneden: *Reael-iteit*.



IDEEËN

Van de hand van de eerste stuurman Altona ontving de redactie een bijdrage onder deze titel, waarin hij enige gedachten ontwikkelde ter verbetering van „voorlichting- en verbinding” binnen het bedrijf. De schrijver heeft intussen wellicht kennis genomen van het redactionele artikel in het vorige nummer van „De Uitlaat”. Het is hem dus bekend, dat de redactie uit hoofde van haar taak en overigens van ganser harte instemt met alles, wat de wederzijdse betrekkingen tussen directie en personeel en tussen de werknemers onderling kan verbeteren. Het is vooral het streven van de redactie, dat „De Uitlaat” —zoals een bekende K.P.M.-er het dezer dagen in een brief aan een andere bekende K.P.M.-er, die de redactie ter inzage kreeg, noemde— „meer wortel schiet in het personeel”. En..... vooral in de directie. De redactie is —na nu drie maanden het bedrijf meer van nabij te hebben gadeslagen— het eens met de stelling, dat in de K.P.M. de afstand tussen directie en personeel nog veel te groot is, hetgeen misschien in de toekomst tot ernstige moeilijkheden zou kunnen leiden. Bij verschillende gelegenheden is het de redactie reeds opgevallen, dat de leiding van het bedrijf nog te weinig beseft, dat zij verantwoordig schuldig is aan het personeel.

Omgekeerd heeft de directie recht te weten, wat er in het personeel om-

gaat. Vaak kan dat onvoldoende over de schrijftafels heen worden besproken. Het medium moet dus „De Uitlaat” zijn, voor beiden.

Dit ter verklaring, waarom de bijdrage „Ideeën” hierbij een plaats in deze „Uitlaat” heeft gevonden, ook al heeft de redactie haar op bepaalde punten om technische redenen moeten exciperen.

De heer Altona meent, dat het de K.P.M. naar den vleeze gaat, doch dat er desondanks nog te veel krachten en machten binnen en buiten de maatschappij zijn, die remmend werken op de snelle wederopbouw. Hij meent, dat vele van die „buitenkrachten” een gevolg zijn aan de gewijzigde omstandigheden in het naoorlogse Indië en dat een —wat hij noemt— „juistere” verdeling van de rollen” pas in de toekomst mag worden verwacht. Hij meent verder, dat ter verbetering van de positie van het bedrijf, een ieder die daaraan is verbonden in de allereerste plaats de hand in eigen boezem moet steken. „De K.P.M.-machine loopt zo vaak nog met teveel horten en stoten, tijdverlies en inefficiency, welke gebreken door meer voorlichting en verbinding misschien zouden kunnen worden verbeterd”, zo schrijft de heer Altona en doet naar aanleiding hiervan de volgende ideeën aan de hand.

Hij stelt dan in de allereerste plaats voor, dat aan boord van elk schip, op elk agentschap en in het algemeen op elk zelfstandig dienst-onderdeel de „état-major” tenminste eenmaal per maand bijeenkomt ter openhartige bespreking van alle onderwerpen de

dienst betreffend. Verder het eenmaal per drie maanden doen houden in alle thuishavens van een conferentie tussen wal- en varend personeel, waarbij de agent de leiding heeft, die namens de directie mededelingen doet omtrent de algemene stand van zaken —waar nodig ook op politiek gebied— en waar iedereen vragen kan stellen inzake dienst-belangen.

Nu is het interessant, naar aanleiding van het eerste idee even op te merken, dat iets dergelijks in de Kalimati met veel succes is ingesteld.

Voorts stelt de heer Altona aan de directie voor om een reizend adviseur te benoemen, die, beschikkend over voldoende tijd, uitgerust met voldoende kennis van zaken en zich verheugend in vertrouwen van directie en personeel de driehoek: schip-wal-directie volledig en mondeling verbindt.

Dit zijn de voornaamste punten uit de bijdrage van de heer Altona. De rest —een betere verhouding tussen wal- en varend personeel— vloeit bijna onvermijdelijk voort uit een eventuele werking van de door hem naar voren gebrachte ideeën. Zo ook de ineenstorting van allerlei heilige huisjes, die de fundering van het grote en belangrijke huis —de maatschappij— ondermijnen. Terugkeer naar het oude hoofdkantoor, ook door de heer Altona opgebracht, is een zaak, die alleen de directie met succes kan behartigen en men kan haar van non-activiteit op dit punt zeker niet beschuldigen.

Het zal voor een ieder zeker nut hebben, wanneer hij zijn gedachten eens over het bovenstaande laat gaan.

OP DE P^uIN^hOPEN VAN

Direct na de bezetting van de Zuidkusthaven Tjilatjap zijn vertegenwoordigers van de K.P.M. derwaarts vertrokken om de situatie op te nemen. De maatschappij had voor deze haven bijzondere belangstelling, aangezien het bekend was, dat zich daar de resten van enige onzer schepen bevonden.

De thans beschikbare details zijn teveel om allemaal te worden gereleveerd. Aan het rapport, dat de adjunct-chef N. D. Max Wytema, van zijn inspectie-reis maakte, ontleen wij de volgende bijzonderheden:

De haven

De republiek heeft getracht het havencomplex zoveel mogelijk te vernielen met vliegtuigbommen en kruippoeder. Gelukkig is men daarbij nogal kinderlijk tewerk gegaan, zodat het succes ervan niet overal even groot was. Steigers, bijna alle spoorlijnen en wagons, het hele smalspoor-systeem, de waterleidingen en het pomphuis, plus een twintigtal gebouwen en loodsen is gespaard. Met weinig middelen kan veel op korte termijn worden hersteld. Men heeft bovendien vrij wat ijzerwerk, bouw- en scheepsmateriaal aangetroffen, omdat de vernielingen speciaal waren gericht op de goedgang met export-producten. De totale goedang-ruimte

Tjilatjap

is ruim 10.000 m², voor een deel nog in beslag genomen door export-goederen, die aan de verworping zijn ontkomen. De *Erna*, *Beta* en *Hollandia* zijn direct met de afscheep begonnen. Er zijn koelies genoeg, maar men kijkt natuurlijk wel grondig uit, wie men in dienst neemt.

De werkplaatsen

De grote werkplaats moest er eigenlijk met een vliegtuigbom ook aan geloven, doch de helse machine ontplofte niet. Intussen is 90% van de werktuigen weggevoerd. Twee banken staan in gevonden spoorwagons, die niet tijdig verhaald konden worden. De gieterij is nog intact, maar zonder materialen. Magazijn en timmerwinkel zijn afgebrand.

Teruggevonden „schepen”

De *Manipi*, *Tohiti*, *Dajak*, *Sipora* en *Rokan* zijn wrakken, waar niets meer mee kan worden gedaan. Chris Oudsteyn, die namens de Surveydienst een tijd in Tjilatjap heeft vertoeft, vond het de moeite om de *Sipirok* naar Batavia te doen verslepen. Dit schip was klaarblijkelijk klaar gemaakt voor verkoop, daar vele onder- en reserve-delen aan boord waren uitgesteld.

Enkele winches en de hoofdmachine waren gereviseerd. Van vele schepen staan overigens nog bruikbare onderdelen in de diverse loodsen, o.m. drie hulpmotoren van het type *Manipi*.

De stad

Tjilatjap is grondig vernietigd. Naar schatting ligt 90% van de stenen huizen in puin. De Chinese bevolking keerde gauw terug en trok aan het werk temidden van de as.

Noesakembangan

Behalve als gevolg van de bombardementen door de marine en luchtmacht ter uitschakeling van de kustbatterijen, heeft het eiland niet geleden. Van de 10.000 gevangenen zijn er 7.700 vrij gelaten.

Malaria

Er heerst zeer veel malaria. Tijdens de oorlog heeft er eenmaal een explosie plaatsgehadt, waarbij 50 tot 80 man per dag stierven. Het totaal aantal slachtoffers der explosie werd op 5.000 doden geschat.

Goede samenwerking

Er heerst een prettige samenwerking tussen marine, leger en K.P.M. Een poging zal door de K.P.M. worden gedaan om geregeld wat lekkernijen derwaarts te sturen voor de „jongens”. De plaatselijke marine-commandant heeft echter liever spijkers en verfkwesten om aan het werk te kunnen gaan en vooral..... rode-, witte- en blauwe verf om al het stedelijke rood-wit over te schilderen.

Instuif op de „OPHIR“

't Leek net alsof er méér mensen op de kade waren dan anders, toen de *Ophir* na zijn ombouw in Nederland na vele jaren weer statig en fier, als een koninklijk jacht de steiger van Makassar naderde. Oudere badjo's kwamen uit hun hurkende houding en wezen de jongeren naar het mooie schip.

„Ini kapal apa?“

„Bodok, ini kapal *Opir* jang doeloe“ en als een wijs man spuwde hij en zei verder: „Kapal ini bagoes betoel!“

Even klopten onze harten sneller. Vergeten waren de jaren die lagen tussen vroeger en nu. 't Was, alsof er geen oorlog ware geweest.....

In Makassar werd veel gepraat over de „terugkomst“ van de *Ophir*. Daarom was het zo goed gezien om aan boord een instuif te doen houden.

Er werden snel voorbereidingen getroffen. De C.D. werd ingeschakeld, uitnodigingen werden verzonden. En nu citeer ik maar de Makassarse Courant van 11 Juli over die instuif.

Het was een goede gedachte van de K.P.M. om bij de indienststelling van het in Nederland omgebouwde ms. *Ophir* op de sneldienst Makassar-Batavia v.v. de ingezetenen van Makassar in de gelegenheid te stellen met dat mooie schip kennis te maken dan wel de kennismaking te hernieuwen. Vele van de oudere ingezetenen van onze stad hebben reeds menig reisje met dit luxueuze schip gemaakt, dat vroeger ook herhaaldelijk in bedoelde sneldienst werd ingelegd.

De gasten werden boven aan de valreep ontvangen door de af-

tredende agent te Makassar en diens echtgenote, de optredende agent, de gezagvoerder van de *Ophir* en andere officieren van dat schip.

Het was vol aan boord. De uitnodigingen tot deze instuif waren blijkbaar met kwistige hand verspreid. Maar het is ook inderdaad lang geen gemakkelijke taak voor een lichaam als de K.P.M., dat zo tot alle bevolkingsgroepen doordringt, om zich bij de uitnodigingen vele beperkingen op te leggen.

Het was echt ouderwets. De K.P.M. toonde zich een uitstekende gastvrouw. Slechts node nam het grootste gedeelte van de gasten om 8 uur afscheid en in klein gezelschap bleef men nog geruime tijd gezellig bijeen.

Het esemble. Tauster zorgde voor de muzikale aankleding. Een „geslaagde instuif“.

Ja 't was geslaagd. 't Was af. Als de K.P.M. iets entameert, doet zij het goed. Z. E. President en mevrouw Soekawati, alle in de stad aanwezige ministers met hun dames, kopstukken uit de handel, agenten van zuster-maatschappijen, kortom alle relaties waren vertegenwoordigd. De vele dankbetuigingen, die onze agent, de heer Van Lier, mocht ontvangen, getuigden van grote waardeering.

De *Ophir* vaart weer op haar oude lijn. Ook in dit opzicht is de wederopbouw in volle gang. Telkens een stap nader, steeds iets verder naar het grote doel: de K.P.M. te brengen tot wat zij was, vóór die vreselijke oorlog begon.

VDr.

REDACTIE - Geheim

In de rubriek „Onder ons met de Redactie“ in het Augustus-nummer van „De Uitlaat“ heb ik —overigens geheel onopzettelijk— een blaam geworpen op het redactionele beleid van de heren, die vóór mij het orgaan verzorgden, zoals Ir. Bakker, Wytema en Kroese. De ge-incrimineerde zinsnede luidde: „Zo bestaat van nu af aan bij De Uitlaat het redactie-geheim“. De bijna onvermijdelijke gevolgtrekking was, dat het redactie-geheim daarvóór dus niet in acht werd genomen.

Niets is uiteraard minder waar. Ik heb mijn bewondering voor hetgeen bovengenoemde heren van De Uitlaat hebben gemaakt, nimmer onder stoelen of banken gestoken en haar zelfs in het-

zelfde verhaaltje, waarin de minder gelukkige zin voorkwam, nogmaals geuit. Het is dus allerm minst mijn bedoeling geweest om, hoe onopzettelijk zulks ook is geschied, enigerlei twijfel te doen ontstaan jegens het beleid van de vorige redacties. Ik zal niet trachten een excuus te vinden voor een opmerking, die er zo duidelijk naast was.

Het is begrijpelijk, dat de heren Wytema en Kroese —en vermoedelijk ook wel Ir. Bakker in Nederland— ontstemd waren over de betreffende zinsnede. Ik neem dan ook de eerste gelegenheid de beste te baat, om hen (en ieder ander) te vragen de betreffende zinsnede als volgt te lezen: „Zo bestaat ook onder deze redactie, als onder vroegere redacties, het redactie-geheim“.

Goedangbouw - problemen

In het laatste nummer van het „Economisch Weekblad“ schreef de heer P. Th. Wijnhamer een interessant artikel over de moeilijkheden, die men ondervindt bij het herstel van de havens van Priok, Soerabaja en de Buitengewesten (en thans —na de bezetting van vele andere havens elders op Java). Het meest dringende vraagstuk was de bouw van goedangs. Hierbij is, blijkens bovengenoemde schrijver, vooral de dienst Boswezen ingeschakeld voor de verzorging van het hout-constructieve gedeelte, hetgeen o.m. leidde tot een ontwerploods volgens een nieuwe constructiemethode, waarin rekening werd gehouden met een zo economisch mogelijk gebruik van de beschikbare houtvoorraden. Tevens moest het optrekken der goedangs op zeer korte termijn kunnen geschieden, weshalve het ontwerp uiterst eenvoudig werd gehouden. Nieuwe goedangs naar dit schema gebouwd, ziet men dan ook al overal verrijzen, nadat eenmaal te Priok een proefloods werd gebouwd tot een oppervlakte van ongeveer 1000 m², die in Februari van dit jaar gereed kwam. Men had tevoren echter al gezien, dat hier een goede en snelle oplossing was gevonden en had tot verdere bouw besloten. Thans is men reeds zover gekomen, dat men een organisatie heeft voor serie-bouw van dit type goedangs.

Voor de bouw is een tweetal aannemers ingeschakeld. In een timmerwerkplaats tegenover de 3e haven in Priok worden constructiedelen zo groot mogelijk, doch nog gemakkelijk transporteerbaar, vervaardigd en op de bouwplaatsen in de 2e en 3e haven met zo min mogelijk timmerwerk gemonteerd. Het grootste deel van het hout komt uit Sampit (Borneo). Aanvankelijk werd de bouwsnelheid opgevoerd, later weer vertraagd, o.m. door de ongeregelde aanvoer van hout tengevolge van het algemeen tekort aan scheepsruimte. Als deze kwestie zou kunnen worden geregeld zou de bouwsnelheid in Priok b.v. gemakkelijk kunnen worden opgevoerd tot ongeveer 500 m² loodsoppervlak per dag. De afdekking en omwandeling zou in een dergelijk tempo kunnen volgen. De fundering bood geen moeilijkheden. De goedangs werden tot nu toe gebouwd op de nog bestaande vloeren van de oorspronkelijke ijzeren loodsen.

Te Priok is al ruim 10.000 m² van deze goedangruimte gebouwd. Het feit, dat de loodsen vaak al in gebruik worden genomen, voor de omwandeling is aangebracht, bewijst welk een dringende behoefte er aan opslagruimte bestaat.

INLICHTINGEN GEVRAAGD

De heer B. de Vlaming, Loemadjangweg 4 te Batavia vraagt inlichtingen, die kunnen leiden tot de opsporing van het mahoniehouten Int. Star-jacht „Holland“ (No. 844), ontvreemd van de terreinen der D.D.M. te Priok.

NOGMAALS: DE RANGLIJST.

Door omstandigheden is de ranglijst ditmaal op ander papier gedrukt, dat niet van mindere kwaliteit, doch wat stugger is.

SEMARANGS LEVEN

Het ondervolgende artikel werd geschreven door de „Uitlaat“-correspondent R. von Magius, vóór de politionele actie der Nederlandse troepen, die uiteraard aanzienlijke veranderingen in de plaatselijke situatie bracht. O.m. werd de stad uit haar maandenlang isolement verlost, doordat langs de kust de verbinding met West-Java tot stand werd gebracht. Het artikel bleef desondanks belangrijk genoeg. Het is door de redactie echter hier en daar geadapteerd.

Zoals overal in de archipel hebben ook te Semarang gebouwen en woningen zwaar te lijden gehad van de Japanse „welvaart“, zodat uit vele percelen alle licht-, water- en gasleidingen waren verdwenen. Wat betreft de water- en gasleidingen, maakte dit niet veel uit, omdat er te Semarang stromend water noch gas is. De electriciteitsvoorziening was door de inrichting van een nood-centrale weer voor een deel der stad (hoofdzakelijk de militaire gebouwen, Europese woonwijken en ziekenhuizen) geregeld. De grote handicap ondervonden bij de weder-installatie van lichtleidingen, fittings e.d., werd ondervangen door de individuele aanschaffing van deze benodigdheden op de diverse pasars, waar zij in vele stalletjes te koop waren, natuurlijk geen nieuw materiaal. Door de grote vraag waren ook de prijzen van die aard, dat men zich slechts het allernoodzakelijkste aanschafte.

Weinig licht, géén gas

De kracht-centrale te Toentang, die vóór de oorlog Semarang van electriciteit voorzag, lag tot voor kort, evenals het waterkrachtstation, op circa 18 km van de stad op republikeins gebied. De bezetting ervan door de Nederlandse troepen zal, naar men hoopt, spoedig verbetering brengen.

Ofschoon dus de drinkwatervoorziening van Semarang nu weer mogelijk wordt, zal herstel nog wel even duren, daar in de woningen dikwijls de buizen zijn weggeteerd, zodat toestromend water vele onaangenaamheden zou meebrengen.

Ook gas is er nog niet in Semarang. Wel is men er in geslaagd de fabriek weer te restaureren en is men doende het huizenet aan een grondige revisie te onderwerpen, maar het zal zeker nog wel enkele maanden duren, voor men met de productie kan beginnen, terwijl in dat geval ook eerst de meest

vitale gebouwen (zoals ziekenhuizen e.d.) aan de beurt zullen komen.

Al met al kan nog steeds worden gezegd, dat de Semarangse huisvrouw het niet eenvoudig heeft, vooral als zij geen goede put bezit. Zij moet er dan genoegen mee nemen om per dag per persoon met 30 liter zoet water (nog geen 2 petroleumblikken) te volstaan, voor schoonmaak, koken en baden.

Bedienden - vraagstuk

Het bedienden-vraagstuk is, naar wordt beweerd, niet zo moeilijk als in Soerabaia of Batavia. Mannelijk personeel is duur, fl. 40.— tot fl. 50.— per maand voor een djongos. Het vrouwelijk personeel is redelijker in haar eisen en ook minder moeilijk te krijgen. Een baboe en kokkie kan men veelal voor fl. 15.— per maand elk krijgen. Aan het gehele huispersoneel moet men echter minstens 1 volledige hoofdmaaltijd per dag verstrekken, naast het salaris en dat was tot voor kort de nekslag voor vele gezinnen, toen een liter rijst (0,8 kg.) fl. 4.50 tot fl. 5.50 kostte. Nu zijn die prijzen aanzienlijk gedaald.

Distributie en zwarte markt

Van de distributiedienst ontving iedere Europeaan per dag per persoon 100 gr. beras, welk kwantum voor een volwassene onvoldoende is, zodat het restant en ook de dagelijkse voeding van het personeel op de „zwarte markt“ moest worden gekocht. Ook hierin begint nu verbetering te komen.

De Semarangse prijzen waren schrikbarend hoog, hoger dan in Batavia, omdat de stad in de knellende demarcatielijn zat en voedselaanvoer door onverantwoordelijke elementen daarbuiten werd tegengehouden. Gelijk overal in de thans door de Nederlandse troepen „bevrijde“ gebieden, bewegen de prijzen zich in dalende lijn. Hier van thans een opgave te doen, is onmogelijk, omdat de fluctuaties nogal aanzienlijk zijn. De Semarangse huisvrouw kan echter met vertrouwen de toekomst tegemoet zien. Behalve dalende prijzen wordt ook een belangrijk gevarieerde aanvoer verwacht.

In tegenstelling tot de levensmiddelen, was Semarang op het gebied van textiel en meubilair vrij billijk, in vergelijking met bijv. Soerabaia en Batavia. Dit wordt althans beweerd door mensen, die op dit gebied ervaring hebben opgedaan.

Men kan hier op de pasars en bij verschillende Bombayers goed terecht voor zulke artikelen als: witte drill, khaki, katoentjes (voor ochtendjurjes) en sarongs (bedrukt en gebatikt) tegen prijzen, die vergelijkenderwijze nog redelijk zijn.

Ik hoop hiermede aan eventuele belangstellenden een beeld te hebben gegeven van de toestand te Semarang. Wellicht zijn er ook in andere plaatsen in dit land mensen, die van hun stad wat plaatselijke bijzonderheden kunnen verstrekken. Ik stel mij voor, dat niet alleen de redactie van „De Uitlaat“, doch ook meerdere leden van ons personeel hieromtrent graag eens iets meer zouden willen horen.

Bij het vertrek van PAATJE

„Beste Paatje,

„U hebt me, bij Uw nog vrij plotselinge vertrek met onze *Nieuw Holland* naar het oude Holland, een brief geschreven met de vermaning Uw naam in De Uitlaat niet zo dikwijls —en liever helemaal niet— te gebruiken. Ik moet desondanks nog enige malen zondigen, beste Paatje. Het is n.l. niet, zoals U schrijft, dat U niets anders dan Uw plicht deed en dat er in Uw werk verder niets verdienstelijk zat. Allen in het bedrijf, waarvan U thans afscheid hebt genomen, weten dat en denken er gelukkig anders over. Zij hebben U niet leren waarderen, om hetgeen U als Uw plicht deed, maar juist om al hetgeen U naast en buiten Uw drukke werk deed voor iedereen, die nooit tevergeefs Uw hulp inriep.

Het was misschien niet Uw bedoeling, dat ik Uw dank aan de directie, aan Uw chefs en collega's en aan Uw werkvolk langs deze weg overbracht. Ik doe het toch maar, Paatje Den Hartog. En ik schrijf U niet persoonlijk, maar doe het via De Uitlaat, om U te zeggen, dat wij allen U dankbaar zijn voor hetgeen U hebt bijgedragen tot de snelle wederopbouw van het bedrijf en de maatschappij. Wij zullen U niet vergeten en wij allen hopen, dat U nog vele jaren in goede gezondheid van Uw welverdiende rust zult mogen genieten. En al zou U op het kantoor van de Uitlaat-redactie de hele boel kort en klein komen slaan: de volgende maand zet ik een tekening van U in ons orgaan”.

J. B. B.

K. P. M.-Nieuws

Op 31 Juli 1947 heeft de Vereniging voor Onder-Officieren B. der K.P.M., de vakvereniging van het voor onze maatschappij zo belangrijke corps van lading- en proviandklerken, motor- en machinedrijvers, archipelhofmeesters enz., de groep van die vaak stille, doch harde werkers, waarvan dikwijls de goede gang van zaken aan boord in zo belangrijke mate afhangt, haar 10-jarig bestaan herdacht met een feestavond in het logeergebouw op Tjikini.

De goede verstandhouding, die er tussen de jubilerende vereniging en de bedrijfsleiding van de K.P.M. bestaat, was bij deze gelegenheid tot uitdrukking gekomen in een invitatie van het bestuur der V.O.O.B. tot bijwoning der herdenking aan de directie van de K.P.M. en een aantal van haar medewerkers, waarvan o.m. door de heer Hens en de chefs van de afdelingen N.D., T.D., C.D. en P.Z. gebruik werd gemaakt.

Door de heer Hens werd het bestuur van de vereniging, namens de Raad van Bestuur der K.P.M. en de directie in Nederlands-Indië, met haar jubileum gelukgewenst in een redevoering, waarin hij o.a. op het grote belang wees voor het onder-officieren-corps en de K.P.M. beiden, van een goed geleide vakvereniging, de aangename en tot goede en snelle resultaten leidende samenwerking met de V.O.O.B. releveerde en de hoop uitsprak, dat het de jarige op haar verder levenspad voorspoedig zou mogen gaan.

De voorzitter van de V.O.O.B., de heer Sumampouw legde er in een rede de nadruk op, dat het de taak van een goed geleide vakvereniging is om bij het nastreven van de belangen harer leden altijd een open oog te hebben voor de mogelijkheden, welke het bedrijf van de werkgever biedt om het gestelde doel te bereiken, terwijl hij de leden op het hart drukte om trouw en eerlijk de plichten, welke hun verbintenis met de werkgever hun oplegt, te blijven vervullen.

Wanneer de stemming harer leden op de avond van de 31e Juli daarvoor een maatstaf zou kunnen zijn, dan kan de V.O.O.B. de toekomst vol vertrouwen tegemoet gaan.

—De kapiteins van de „notedoppen”, de „Ta”- en „Be”-coasters, zijn op 18 Juli j.l. veilig met de Sibajak in Rotterdam aangekomen. Zij werden door de heer M. C. Koning, voorzitter van de raad van bestuur van de K.P.M.

verwelkomd en toegesproken. Aan boord waren ook drie hoofdwtk's.

Het „Dagblad Scheepvaart” publiceerde een foto.

—Al kort na de bezetting van Cheribon door de Nederlandse troepen is het K.P.M.-agentschap aldaar heropend. Tot agent is aangesteld de heer A. C. Janssen.

De haven is —zoals trouwens ook Tegal— reeds weer in het normale archipel-verkeer opgenomen, n.l. in de lijn A. (Singapore-Java-Bali v.v.). De ligtijd te Priok is in verband hiermede met 2 dagen bekort. Op de heenreizen zullen Probolinggo dan wel Banjoe-wangi —de heropende Oosthoek-havens— facultatief worden aangedaan.

Deze nieuwe regeling is op 8 Augustus j.l. ingegaan.

—In een circulaire voor het gehele personeel d.d. 23 Augustus van het vorige jaar werd, naar aanleiding van de ontdekking ener belangrijke diefstal aan boord van een onzer schepen, op allen een beroep gedaan om een einde te maken aan verschillende onregelmatigheden. Tevens werd de ernstige waarschuwing geuit, dat in de toekomst strenge maatregelen zouden worden genomen tegen hen, die handelingen zouden plegen, waardoor de goede naam van de K.P.M. in discredit zou worden gebracht.

Toch hebben kortgeleden twee leden van de état-major van een onzer schepen zich goederen toegeëigend, die tot de lading behoorden. Ter beveiliging zowel van de naam der maatschappij als die van het corps scheeps-officieren heeft de directie de betrokkenen op staande voet oneervol ontslagen.

In verband hiermede vestigt de directie er de aandacht op, dat bij een eventuele herhaling de kwestie niet meer alleen intern zal worden afgedaan, doch de politie er in zal worden gemoeid.

—De kapelmeester van de „Prins Bernhard”-kapel, Res. 1e luit. M. de Graaf, die aan boord van verschillende schepen onzer maatschappij heel wat mijlen door de archipel heeft gereisd, heeft zich in een schrijven tot de directie gericht. Hij brengt daarin mede namens de gehele kapel dank voor „de werkelijk sportieve en gulhartige manier”, waarop de militaire muzikanten, die zoveel hebben gedaan voor de jongens op de buitenposten, zijn be-

handeld gedurende hun reizen aan boord van de K.P.M.-schepen. Hij brengt verder hulde aan „de oude garde”, bij wie hij „zo'n prachtige sportieve werkzaamheid en saamhorigheid met hun maatschappij” constateerde. Res. 1e luit. De Graaf verzocht om zijn speciale waardering over te brengen aan gezagvoerder Stelma van de Both, gezagvoerder Den Dulk van de Generaal Michiels en gezagvoerder Motta van de Ophir.

„Onze hartelijke dank ook”, zo schrijft kapelmeester De Graaf, „voor het gratis vervoer van Kees, onze bok.”

—De surveyor W. J. A. H. Venema van het agentschap te Singapore, is op 4 Augustus j.l. met zijn gezin voor verlof naar Australië vertrokken. Wij wensen de familie Venema een prettig verblijf in het nabuurland.

—Pakhuismeester E. Swart is van Singapore overgeplaatst naar Medan, waar wij hem gaarne een prettige werkkring toewensen.

K.P.M.-nieuws.
Vervolg zie pag. 16.

Pait Musical

't Is Zondag; wij dansen
en onze functies wiegen
op de cadans ener heidense vreugd!:

Now, boy, don't be tired
because the band is hired
to play for hours on end
in de roezemoes van het

borrelgeneugt',

Jij geeft je liefde
en ik geef mijn jeugd.

't Is Zondag; wij dansen
en raken gewend aan elkaar
en aan het rythme der band:

Now, honey, be sweet
while our feet are tapping
the rhythm of human greed
in de roezemoes van het

borrelgeneugt':

Jij hebt je ervaring
en ik heb mijn deugd.

't Is Zondag; wij dansen
en onze verlangens zijn afgestemd
op de tziganzang van de band:

Now, darling, be good
while our souls are holding
the precarious balance of our
mood

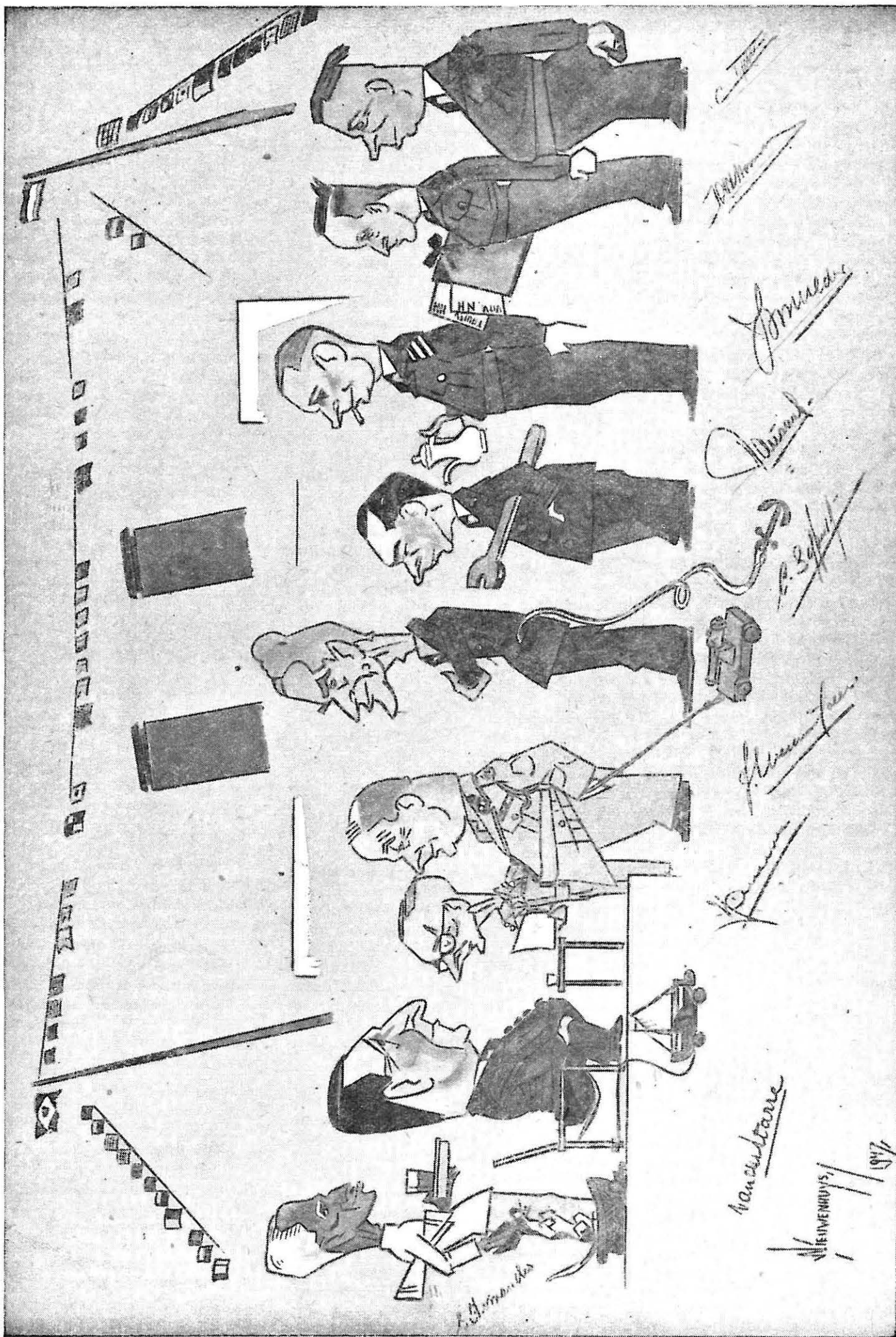
in de roezemoes van het

borrelgeneugt':

Jouw liefde en ervaring
Mijn jeugd en mijn deugd.

Logeergebouw.

van Leent.



Bij de caricatuur

Op de vorige reis van de *Nieuw-Holland* met troepen van Nederland naar Indië was de tekenaar Nieuwenhuys aan boord om voor „Welfare” een aantal schetsen en caricaturen te maken van het leven op een troepenschip. Op de reis naar Nederland zou hij hetzelfde doen van het leven der evacuees.

Tekenaar Nieuwenhuys heeft ook de caricatuur gemaakt, die wij hiernaast afdrucken. Het origineel was in kleuren, doch reproductie daarvan bracht technische moeilijkheden en nogal hoge kosten mee, weshalve wij daarvan hebben afgezien.

Van links naar rechts zien wij van de état-major des gezagvoerders fameuze bediende Fernandes, die kennelijk een glas bier tremt. Op de pet van de kapitein zit des kapiteins „waakhond”, „Tikoes”. Dan, als op een troon, kapitein Van der Starre met zijn speelzeilbootje. Op het tafeltje voor hem het lege glaasje, waarvan —naar ieder in het bedrijf weet— de kapitein een vijand is. (Van volle glazen trouwens ook. Die kan hij niet uitstaan en maakt ze onmiddellijk weer leeg.....) Vervolgens, na de twee commanderende troepen-officiëren, eerste stuurman Sypestijn met z'n ankertje, hoofdmachinist Adriaansen met een Engelse sleutel, administrateur Mulder met de koffiekkan (vermoedelijk aan kapitein Van der Starre verspild.....), 2e stuurman Hoomans en 3e stuurman Tjebbes.

De tekening werd ons voor reproductie welwillend door kapitein Van der Starre afgestaan.

Schepen

van de week:

De Coasters

In de wekelijkse uitzending van Radio Nederland P.C.J. „Familiegroeten aan zeevarenden” worden op Woensdag 3 September a.s. de bemanningen van de vier coasters Beaso, Belanta, Berombang en Besori, die op weg zijn van Nederland naar Indië, opgeroepen. De scheepjes zullen op die dag zich ergens in de Rode Zee bevinden.

Blijkbaar is de aanwijzing der coasters door Amsterdam geschied. Hier in Batavia hadden wij voor 3 September de *Tegelberg* gekozen, doch wij vreesden al dat de aanwijzing, die omstreeks 23 Aug. telegrafisch geschiedde, te laat zou komen in verband met de vele voorbereidingen, die moesten worden getroffen. Aangezien 3 September een z.g. „reserve datum” was, is daarin blijkbaar door het hoofdkantoor in Amsterdam voorzien.

Voor K.P.M.-schepen zijn nu nog twee data gereserveerd in 1947, n.l. 15 October en 3 December, waarover wij met Amsterdam en P.C.J. in overleg zullen treden.

DE KINDERMOND

OP HET DEK

„Mammie, waarom mag Pappie niet met een bloot bovenlijf op het pommel-nadeldek en die mevrouw wel?”

„Die dame loopt niet met een bloot bovenlijf. En jij moet niet zo op andere mensen letten, anders moet je in het hok van de kapitein!”

„Moeten dan alle mensen, die op andere mensen letten, in het hok van de kapitein, Mammie?”

„Ja”.

„Waarom stopt de kapitein Mammie dan niet in het hok?”

„Houd je mond!”

„Mammie, als we nou in Holland komen, wonen we dan in een heel mooi kamp?”

„In Holland gaan we in een echt huis wonen, kindje”.

„En waar wonen de Jappen dan, Mammie?”

„In Holland zijn geen Jappen, schat”.

„Heerlijk, Mammie, om geen Jappen meer te zien! En hoeven we dan nooit meer in de rij te staan, Mammie?”

„Nee, kindje”.

„Mammie, waarom heeft die dame zo'n korte broek aan?”

„Dat is geen broek, dat is een short”.

„Ik dacht, dat een schort er heel anders uitzag, Mammie”.

Even stilte.

„Mammie, de *Nieuw-Holland* is toch een Hollands schip, ja Mammie?”

„Ja, kindje”.

„Maar waarom spreken al die kapiteinen van het schip dan Engels?”

„Dat vertel ik je wel, als je groot bent”.

„U vertelt me erg veel, als ik groot ben, he Mammie?”

„Ja, kindje”.

„Mammie, als ik groot ben, vertelt U me dan ook, waarom alle Mammies d'r lippen rood verven?”

„Als je zoet bent”.

„Mammie, wat heeft U liever: een grote aardappel of twee kleintjes?”

„Dat blijft het zelfde, kindje”.

„Mammie, als ik de dokter lief aankijk, krijg ik dan een dekstoel?”

„Nee, kindje, die krijg je alleen als je ziek bent”.

„Waarom speelt die zwarte mijnheer muziek, Mammie? Moeten wij hem nu een cent geven?”

„Nee, kindje, dat betekent etenstijd”.

„Kom maar, dan gaan we eten”.

„Krijg ik dan deze keer twee kleine aardappeltjes, Mammie”.

„Ja, kindje”.

Uit de „*Nieuw-Hollander*”, scheepskrant van de *Nieuw Holland*.

JUBILEUM

„De *Rengat* vertrok op 26 Juli van Makassar na van Hfdwtk te zijn verwisseld. De ene ging n.l. naar; de andere kwam net uit het ziekenhuis. Edoch, dit was maar niet zo'n gewone overplaatsing. Voor vertrek verscheen de sub-agent aan boord, die mij iets vertrouwelijk mededeelde, als gevolg waarvan 's morgens 28 Juli de *Rengat* aan BB geheel feestelijk in de vlaggen zat. Na het ontbijt mocht ik de jubilaris, Hfdwtk J. de Vries, namens de directie feliciteren met zijn 25-jarig jubileum. De gebruikelijke enveloppe was er niet bij. Er was wel voldoende geld aan boord, maar dan had ik een acte-tas moeten overhandigen, in plaats van een enveloppe. Bij gebrek aan groot geld...

Na een genoeglijke lunch, arriveerde de *Rengat* om vier uur 's middags voor de kleine kali te Bandjermasin en kregen we order om tot de volgende morgen te blijven liggen, zodat het feest in gepaste vrolijkheid door ons drie-tjes (Ravesteyn, de Vries en Gerken. Red.) is voortgezet. Bij aankomst te Bandjermasin, de volgende morgen, kreeg ik echter een kouwe douche, toen de heer Schotel onder het afmeren naar boven riep: „Waarom luchten jullie je vlaggen? Zij ze nat geweest?”

J. H. J. v. Ravesteyn
Rengat.

DE MEELZEEF

Priok, 20 Augustus:

De chef van een zekere afdeling had van een jonge dame het verzoek gekregen om haar te helpen aan een stukje kopergaas van ongeveer 25 x 25 c.m. Om meel te zeven. Beseffend, dat het tegen Nieuwjaar begint te lopen en lenkend aan de olieballen —waar hij gek op is— meende bedoelde chef, dat hier eenvoudig moest worden geholpen.

Op Priok vroeg hij aan een van z'n employé's —een jongeman, die onder de Yanks heeft gediend, hetgeen mischien veel uit het vervolg der historie verklaart— om eens te kijken, of er nog een meelzeef in voorraad was.

Na een poos kwam de employé terug met het volgende bescheid:

„Het spijt me, meneer, maar we hebben geen geldkistjes of brandkasten meer”.

De chef keek uiteraard nogal verwonderd en begreep niet goed, waar z'n ondergeschikte het eigenlijk over had. En hij vroeg hem dus:

„Waar heb je eigenlijk naar gezocht?”

„Of we nog een mail safe hebben”, luidde het antwoord.

De repliek van de chef is door de redactie gecensureerd.

—Uit een brief van Van den Meerendonk (die het in Holland uitstekend maakt): „Het is anders opvallend, welke interesse er hier in Nederland voor De Uitlaat bestaat. Ik kan geen K.P.M.-er tegenkomen, of hij had m'n facie in De Uitlaat gezien. Iedereen vond, dat ik er in werkelijkheid toch wel iets beter uitzie”. (Sorry, heer Van den Meerendonk).

—Toen de *Ophir* in de eerste dagen van de Nederlandse politionele actie op weg naar Soerabaia de kust bij Grissee passeerde, losten de republikeinse „kanonniers” op de wal een paar plecht-gemikte schoten. Op de *Ophir* keek men een beetje verbaasd, maar dat was ook alles. Het schip heeft in de afgelopen oorlog wel iets anders meegemaakt dan de zielige piepertjes van de overigens non-existente republikeinse marine.....

—Op 13 Augustus j.l. heeft in de directiekamer van het hoofdkantoor directeur Pronk de zijden commodore-vlag overhandigd aan Kapitein Van Noorden, de scheidende gezagvoerder van het m.s. *Ruys*. De directeurs Hens en De Jong, alsmede de dienstchefs De Koe, Ruys en Mattern waren hierbij aanwezig.

De heer Pronk sprak de scheidende gezagvoerder warm toe en haalde vele oude herinneringen op. Met lof sprak directeur Pronk over de vele verdiensten van kapitein Van Noorden, vooral gedurende de tijd, dat hij in Australië Chef N.D. was van het „vlucht-bedrijf”, toen de Japanners de baas speelden in Indië. Zijn benoeming tot gezagvoerder van het grootste en mooiste schip onzer maatschappij was een beloning voor zijn verdiensten. Kapitein Van Noorden was zichtbaar geroerd, toen hij de prachtige vlag in een houten kistje uit handen van directeur Pronk ontving. In sobere woorden dankte hij directie, dienstchefs en personeel voor de hem steeds in alle opzichten verleende medewerking.

Kapitein Van Noorden is vermoedelijk de laatste gezagvoerder, die de commodore-vlag der K.P.M. krijgt, aangezien de grote schepen in de gefuseerde J.C.P.L. zullen overgaan. Dit feit verleende aan de plechtigheid wel een bijzondere betekenis.

Van de plechtigheid werd, behalve foto's (die mislukten!) een film gemaakt voor het journaal „Wordende Wereld” van het Gouvernements-filmbedrijf, die in de Indische (en Nederlandse-) bioscopen zal worden vertoond.

Kapitein Van Noorden zal na een verlof in Australië met pensioen gaan. Dit betekent voor hem echter niet de rust, die hij verdient. Hij heeft de functie van Chef N.D. aanvaard bij de Zuid-Amerikaanse scheepvaart-maatschappij Dorero, met wie de K.P.M. nauwe relaties onderhoudt. Zodoende zal ook op zakelijk gebied in de toekomst het contact met de thans scheidende gezagvoerder zeker door de maatschappij worden onderhouden. Men zie ook de foto in dit nummer.

—Met de *Van Goens* arriveerde te Samarinda een derde transport Timorezen, die in de mijnen van de Steenkool-ontginning te Loa Koeloe te werk worden gesteld. Er werken nu al ongeveer 500 Timorezen in de steenkoolmijnen.

—Het Samarinda-agentschap heeft verzoeken ontvangen om prijsopgaven van aldaar vervaardigde rottan-zitjes. Hier zijn ze: eenvoudige uitvoering (4 lage stoelen met tafeltje) fl. 80,—; z.g. „K.P.M.-model” (4 hoge stoelen plus tafel) fl. 130,— en een meele bestaande uit 3 lage stoelen, 1 tweepersoons bank met rugleuning, 1 tafeltje (rond of rechthoekig blad) plus 1 bijzet-tafeltje. fl. 135,—. Het staat niet in ons bericht van de „Uitlaat”-correspondent, doch wij nemen aan, dat Samarinda graag bestellingen zal accepteren en dat de K.P.M. voor een zacht prijsje wel voor het vervoer zal willen zorgen.

—Bij de herovering van Balikpapan door de Amerikanen en Australiërs werd het mooie K.P.M.-huis in Klاندasan zwaar beschadigd. Het kantoor boven het water brandde af. Van de vroegere agents-woning is niets meer te vinden. Alle steigers, behalve oliesteiger 6 en grote steiger 5, werden ver-

nield. Het voormalige zeemanshuis was nog niet zo erg in puin, of er kon een kantoortje, met riant uitzicht over de baai, van worden gebouwd. Ook de agent woont daar. Het overige personeel leeft in de billiken pasanggrahan, 9 km van kantoor, of in armzalige koeliebangsals. De T.D. heeft echter grote plannen en Balikpapan wanhoopt dus niet. Met de herbouw van steigers kon nog niet worden begonnen, omdat de marine een aantal wrakken in de haven nog moet opruimen. De haven-outillage is zeer gebrekkig. Er zijn geen goedangs op de overgebleven steigers, waardoor alles op trucks moet worden gelost, wat voor een snelle expeditie der schepen niet bevorderlijk is. Als er meer schepen binnen zijn, moeten ze eenvoudig wachten op hun beurt om gelost dan wel geladen te worden.

—Op 9 Augustus werd op de werf van v. d. Giessen de *Kalianda* voor de K.P.M. te water gelaten.

—Op 7 Augustus zijn de vier Bebootjes naar Indië vertrokken. Er veel belangstelling aan de Schiehaven te Rotterdam.

—De *Balanipa* en de *Batoebahra*, die beide op de werf „De Noord” voor de K.P.M. worden gebouwd, zullen in het begin van deze maand te water worden gelaten.

—In aansluiting op wat wij in het vorige nummer reeds meldden over de algemene tijdstippen der examens voor stuurlieden en machinisten, berichten wij thans, dat de eerstgenoemde ongeveer op 20 Februari, 22 Mei, 23 Augustus en 24 November en de laatstgenoemde omstreeks 10 Maart, 8 Juli en 6 November van ieder jaar zullen aanvangen.

KRANIG PRACTISCH MEESTERSTUKJE

Het s.s. *Van der Lijn* loste onlangs in Semarang een grote radio-reportage wagen van het leger op een van de laadprauwen, zo schrijft „Uitlaat”-correspondent R. von Magius. De kar woog 13½ ton, maar dat ontdekte men pas, toen zij op de prauw stond. Het hele geval joeg de mensen van het Semarang-agentschap bij voorbaat al de stuipen op het lijf, aangezien het aanwezige stuwadoors-materiaal op een dergelijk gewicht niet was berekend. De Chef-Etablissement, de heer Essbaggars, nam dat echter niet en ging op zoek. Als gevolg daarvan kwam de radiowagen toch veilig op de kade.

Ziehier het daarvoor gebruikte losmateriaal: een stalen sleng (geleend van de *Van der Lijn* en afkomstig van het Etablissement Soeraiaba), een vioolstuk (van Semarang-zelf), twee sluitings (ook van Semarang-zelf), een sluiting (geleend van het N.V. Semarang Veem) en een sluiting (geleend van de havenwerken te Semarang).

Is dat niet een zachte hint aan de Magazijndienst in Batavia om de goedangs nog eens flink te doorzoeken, of er misschien hier of daar niet wat stuwadoors-materiaal ligt? Vooral Essbaggars zou erg dankbaar zijn.