

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

HIJ DACHT ER OVER NA!

In het Juli-nummer publiceerden wij onder de titel „Iets om over te denken” een opwekking van directeur D. H. de Jong. Het onderstaande is —hier en daar ietwat bekort— een overdenking, die opnieuw voorzien is van commentaar.

Als ik de heer De Jong goed heb begrepen, vraagt hij van het personeel niet alleen meer initiatief en zelf-denken, doch spoorde hij er ook toe aan het K.P.M.-bedrijf in de kortst mogelijke tijd weer op z'n vooroorlogse poten te zetten, een streven waaraan iedereen in het bedrijf ongetwijfeld zijn beste krachten zal willen geven.

Hoewel ik al jaren „niet meer mee mag doen”, weet ik nog wel, dat er op schepen en kantoren veel en spontaan werd gekankerd. Wat overigens niet wegneemt, dat de meeste kankeraars de K.P.M. toch wel een zeer warm hart toedroegen en de chefs b.v. ook zonder aansporing van de directie het personeel tot grotere prestaties aanzetten, tot meerdere glorie van maatschappij (en vermoedelijk ook wel een beetje van het eigen ik.....)

De juiste geest

Alles ging echter spontaan en er heerste de juiste geest.

De heer De Jong zal zulke —ik zou ze willen noemen— „ontboezemingen” zelf ook wel eens hebben gehoord. En al is het ook voorgekomen, dat enkele lieden op kantoor ontzettende heibel hadden en als kempanten tegenover elkaar stonden, de sfeer bleef uitstekend. Er is geen reden om aan te nemen, dat dat nu anders zou zijn. Het beste bewijs trouwens, dat dat niet zo is, is het snelle herstel der maatschappij. Geest en daadkracht om te bereiken, wat de heer De Jong naar voren bracht, zijn er dus.

Eigenlijk zou ik het hierbij kunnen laten en zou iedereen weten, dat ik het met de heer De Jong eens ben. Maar ik wil toch proberen om antwoord te geven op enige van zijn vragen. Ik wil daarbij op de voorgrond stellen, dat ik helemaal geen technicus ben en van

bouwplannen en reparatiebedrijven geen of heel weinig verstand heb. Ik heb echter vaak op Priok rondgesjowd en vond de Kalimati een nogal verwarrend gedoe.

Enige suggesties

Als ik dus antwoord zou moeten geven op de vraag van de heer De Jong, wat wij zouden kunnen doen, zou ik puntsgewijze en in grote lijnen mijn grieven tegen het reparatiebedrijf der K.P.M. op Priok, die m.i. een grotere output tegenhouden, als volgt willen samenvatten:

1. De haven is te klein om alle schepen, die er liggen, een behoorlijke service te geven.
2. De toegangswegen tot en de wegen op het terrein zijn te smal, vooral die langs de waterkant.
3. De gebouwen en werkplaatsen zijn zo langzamerhand uit de tijd en moeten worden vernieuwd, waarbij in verband met de ruimte verbetering in de hoogte zal moeten worden gezocht.
4. Er is te weinig geschoold personeel.
5. Er is te weinig toezicht op het personeel.

Wat betreft punt 1 zou een verbetering wellicht tot stand kunnen worden gebracht door de kade van de Kalimati geheel door te trekken tot aan het noordelijkste punt en het terrein aldaar op te spuiten voor de bouw van loodsen e.d.

De steigers aan de Westergracht zouden kunnen worden verbeterd en de gracht zelf uitgebaggerd, teneinde het kleine materiaal daar te repareren, ter ontlasting van de Kalimati.

Verbeteringen betreffende het 2e punt zouden voorkomen, dat iedereen een ander in de weg loopt. De opstopping van mensen en dingen, die ik dikwijls heb gezien, geeft m.i. veel onnodig oponthoud. Onder de punten 1 en 2 valt ook het veelvuldig verhalen van schepen, waar veel tijd in gaat zitten.

De punten 3, 4 en 5 spreken voor zichzelf, maar in verband met het personeel zou ik toch nog een paar dingen willen aanstippen, die misschien tijd en

geld kosten, maar de moeite en kosten beslist zullen lonen.

Zou men b.v. niet een nieuwe eetgelegenheden kunnen maken op het nieuw op te spuiten gedeelte, zover mogelijk aan de noordkant?

De heren van de T. D. zouden met de officieren in bovengenoemde eetgelegenheden hun maaltijden kunnen gebruiken.

En zouden ook niet de keukens voor het werkvolk op dat nieuwe terrein kunnen worden ondergebracht?

Zou verder niet het oude en vervallen hospitaaltje kunnen worden opgedoekt en patienten en personeel overgebracht naar het ziekenhuis op Petamboeran?

Werkplaats aan steiger

Voorts zou ik willen voorstellen om in alle grote havens op de K.P.M.-steiger in een klein gedeelte van een loods een behoorlijke werkplaats in te richten, waar gedurende de ligtijd kleine reparaties door het scheepspersoneel zouden kunnen worden verricht, die anders naar de Kalimati zouden moeten worden verwezen. Een all-round vakman zou bij binnenkomen der schepen zich direct aan boord kunnen begeven om met gezagvoerder, le stuurman, hoofd- en tweede werktuigkundige eventuele herstellingen te bespreken. Dat zou ook op de K.P.M.-steiger in Priok kunnen worden gedaan, teneinde onnodig heen en weer gedraaf naar en van de Kalimati te voorkomen. De omstandigheden, waaronder men aan boord van een schip moet werken, zijn dikwijls zo slecht, dat men er misschien wel iets te snel toe overgaat om een karweitje aan de wal te doen opknappen. Overigens houdt men er wel rekening mede, dat het varende personeel wel hier of daar een thuishaven heeft en in de gelegenheid moet worden gesteld om de ligtijd aldaar zoveel mogelijk thuis te zijn.

Wat het —symbolische— schroefgeval van de heer De Jong betreft: we begrijpen allen wel, waarop hij doelde en ter verdere voorkoming van deze en soortgelijke gevallen zou ik willen voorstellen om voor alle K.P.M.- of andere

lading, die beslist met een bepaald schip mee moet, de stuurmans-regu's van een speciaal stempel te voorzien. Bij grotere partijen ware hierover overleg te plegen met de eerste officier.

Tot zover de opmerkingen van de schrijver, de eerste stuurman J. D. J. Postma, thans in Den Haag. Bepaalde punten uit zijn interessant betoog heeft de redactie weggelaten, o.m. de instelling van een busdienst tussen Priok en de stad. De heer Postma heeft in inmiddels verschenen nummers van „De Uitlaat” kunnen lezen, dat mede door het herstel van de normale trein-verbinding dit vraagstuk niet meer urgent

is. Zijn opmerkingen aangaande de ongunstige ligging van de hut van de eerste officier op de Straat-boten raken, naar het oordeel van bevoegden het bouwplan van deze schepen, waarin op korte termijn geen verbetering is te brengen, hoe gewenst die overigens misschien ook moge zijn ter verhoging van de werkprestaties.

Over het algemeen echter zijn de aanbevelingen van de schrijver ook naar het oordeel der directie uitermate waardevol, omdat zij de chefs T.D., N.D., P.Z. en C.D. aan het denken zullen zetten. Op hun beurt zullen zij wellicht op nieuwe gedachten komen en het wiel, door de heer De Jong in beweging ge-

zet, draait dus verder. Vanzelfsprekend zijn de nogal drastische veranderingen, als hierboven voorgesteld, niet in een handomdraai door te voeren, maar door middel van deze publicatie zijn ze vastgelegd en openbaar gemaakt. Er zullen ongetwijfeld velen zijn, die er nu verder over gaan denken en wie weet, wat daaruit nog zal voortvloeien.

Opgemerkt dient te worden, dat er allerlei bezwaren zijn, die beletten, dat bepaalde wenselijkheden ook inderdaad worden uitgevoerd en de nog ongeordende materiële- en totaal onzekere politieke toestanden in dit land vormen daarbij zeker niet de onbelangrijkste hindernissen.

ONDER ONS- met de Redactie

Dit elfde nummer van de tweede jaargang van onze „Uitlaat” is vrijwel geheel gevuld met bijdragen van schrijvende K.P.M.-ers, op het water en aan de wal. Voor de redactie —en daarbij zijn inbegrepen de vroegere redacteuren— is dit een bijzonderheid, die tot zeer grote voldoening moet stemmen, omdat er eerst onder deze omstandigheden sprake kan zijn van een orgaan voor het personeel, dat blijkbaar langzamerhand gaat aanvoelen, dat het blad niet alleen moet lezen en beoordelen, doch ook als uitings-medium moet beschouwen. Als het personeel hiervan nu doordrongen is geraakt, is „De Uitlaat” een belangrijke mijlpaal in haar geschiedenis gepasseerd en gaat de rest eigenlijk vanzelf. We zullen echter geen hei roepen voor we over de brug zijn en eerst even afwachten of de belangstelling voor het orgaan, zoals zij zich kanaliseert in een stroom van bijdragen van allerlei aard, aanhoudt. Het

ligt in de bedoeling van de redactie om per 1 Januari a.s. door middel van een enquête de lezers te laten beslissen, welke zij de drie beste bijdragen uit de October, November en December-nummers vinden. Hiervoor zullen dan geldelijke bonussen of prijzen in natura ter beschikking worden gesteld. Men leze „De Uitlaat” dus goed en bepaal zijn keus. En men schrijve, teneinde mede te dingen naar een der drie prijzen! De redactie wacht in spanning de nieuwe stroom goede kopy af.

De redactie vraagt deze maand speciale interesse voor het artikel „Gages en vak-verenigingen”, waarop zij wel enige reacties van het varend personeel verwacht. Voorts heeft in de bijdrage „Bell's Hel” —een aardige woordspeling op „Hell's bells”— de heer H. E. Adache ons aller gevoelens jegens het Bataviase telefoon-bedrijf op onderhoudende wijze geïnterpreteerd. Uit Borneo kwam van „Delver” een korte bijdrage over ons kolenbedrijf, terwijl een der vroegere „Uitlaat”-redacteuren onder de titel „Ali Baba en z'n veertig rovers” een spannend verhaal schreef over een veldslag op de Real te Makassar. Zeer toepasselijk, nu een film met die titel juist in Batavia draait.

Van het verslag over de decoratie van directie-oppas Salim heeft de redactie ook een Maleise tekst laten maken, teneinde op deze bescheiden wijze deel te nemen aan de waardering, die het bedrijf heeft voor de trouw van Salim en de andere oud-gedienden.

Het verheugt de redactie zeer mede te kunnen delen, dat van de Grafische Raad een gunstige beslissing is ontvangen op haar verzoek om een grotere papier-toewijzing, teneinde „De Uitlaat” wederom tweemaal per maand te kunnen doen verschijnen. Weliswaar moet bij een tweemaal maandelijks verschij-

ning de omvang van het blad worden teruggebracht tot 12 paginas, doch in ieder geval betekent dit per maand toch een winst van 8 paginas. En tenslotte: you can't have everything. Voor wat wij hebben gekregen, zijn wij de Raad al bijzonder dankbaar. De teruggang tot de tweemaal maandelijks verschijnen moet intussen nog even wachten op de oplossing van enige kwesties, die daarmee direct verband houden, doch zal zoveel mogelijk worden bespoedigd.

Het zal de lezers voorts interesseren, dat met de directie in principe reeds overeenstemming is bereikt ten aanzien van de aanstelling van een vaste fotograaf in dienst der maatschappij. De meesten van het personeel weten wel, dat voor de oorlog aan de K.P.M. een z.g. bedrijfs-fotograaf was verbonden. Misschien is deze titel in het zich nog herstellende bedrijf wat te wijds. Er is b.v. op het gebied van toerisme —vroeger een belangrijk arbeidsveld voor de bedrijfs-fotograaf— nog vrijwel niets te doen. Maar er ligt op de verdieping van ons huidige kantoor een schat van fotomateriaal, waarvan zeer veel bruikbaar zal zijn. Dat moet grondig worden uitgezocht, gecatalogiseerd en her-afgedrukt. De redactie heeft zich steeds veel moeite gegeven om voortdurend meer foto's in „De Uitlaat” te plaatsen. Dit streven is —hoeveel medewerking zij ook heeft gekregen van een instantie als de Regeringsvoorlichtingsdienst— met de haar thans ter beschikking staande middelen niet voor het volle pond uitvoerbaar. De oplossing van het vraagstuk lag in meer en actuelere foto's en hiervoor heeft de directie thans toegezegd een fotograaf aan het bedrijf te willen verbinden, die voorlopig het grootste deel van zijn tijd zal besteden aan medewerking aan „De Uitlaat” in algemene zin van het woord. Dit zal in de naaste toekomst de inhoud van het orgaan —naar de redactie hoopt— nog aanzienlijk verbeteren. J. B. B.

Dit is no. 11 - 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.

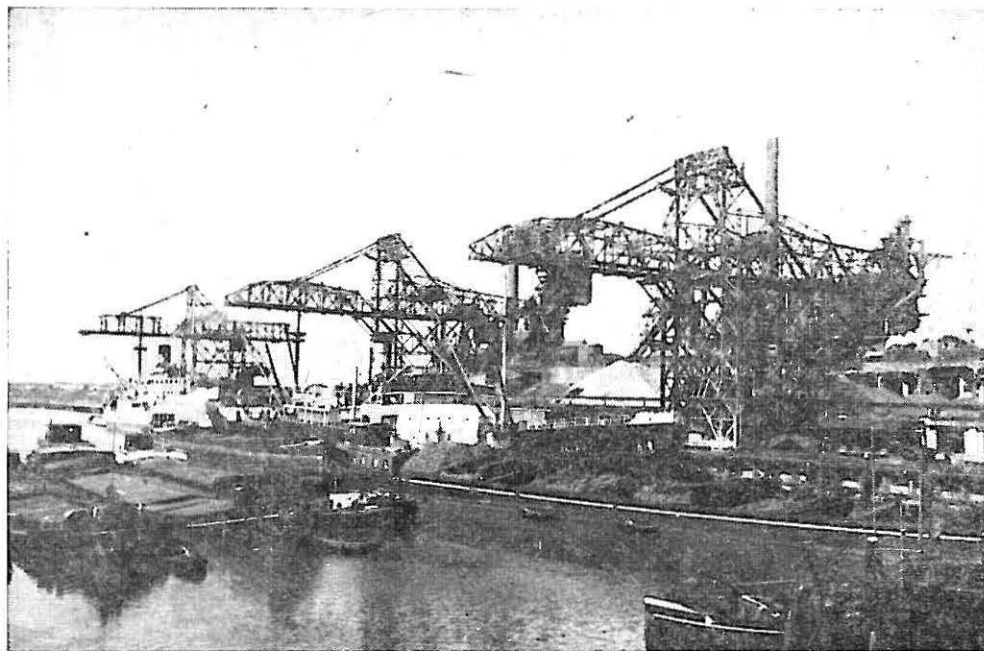
Alle stukken, „De Uitlaat”-betreffende, te adresseren:

Aan de Redactie van
„De Uitlaat”,
p/a K.P.M.,
BATAVIA-C.

Oplaat: 3500 exemplaren

VELZEN'S HOOGOVENS

De schrijver van dit korte verhaal had zijn bijdrage zo beknopt mogelijk gemaakt, in verband met de plaatsruimte in ons orgaan. Daardoor is het misschien wat té beknopt geworden. Het bevatte echter genoeg interessante bijzonderheden om het in al zijn korthed af te drukken met twee van de tevens toegezonden foto's, waarvan de rest op de redactie ter inzage ligt.



Velzen's zeehaven.

Aan de spoorlijn Haarlem-Uitgeest ligt aan de noordkant van het Noordzeekanaal de halte Velzen, waar vele treinen stoppen en van waaruit men in een kwartiertje langs een slingerende weg naar de terreinen van de Koninklijke Nederlandse Hoogovens en Staal-fabrieken kan lopen.

Dit voor Nederland zo uitermate belangrijke bedrijf is een bezichtiging alleszins waard en ik raad daarom iedere verlofganger, die daartoe de gelegenheid heeft, aan om dit te doen.

De terreinen der maatschappij beslaan een totale oppervlakte van 271 H. A. Door een zeehaven zijn ze rechtstreeks verbonden met de Noordzee voor schepen tot 10.000 ton. Verder zijn er 3 havens voor de binnenscheepvaart en een spoorwegnet van 39 km railleugte. Dit zijn de transportmid-delen voor een onderneming, die met haar neven-bedrijven bestaat uit de hoogovens, de kookovens, de staalfabriek, de silica-kalkfabriek, de cement-

fabriek en een fabriek voor allerlei bijproducten.

Een beschrijving van al die bedrijven zou mij te ver voeren. Ik wil mij derhalve ertoe bepalen om een paar dingen te zeggen van de buizengieterij.

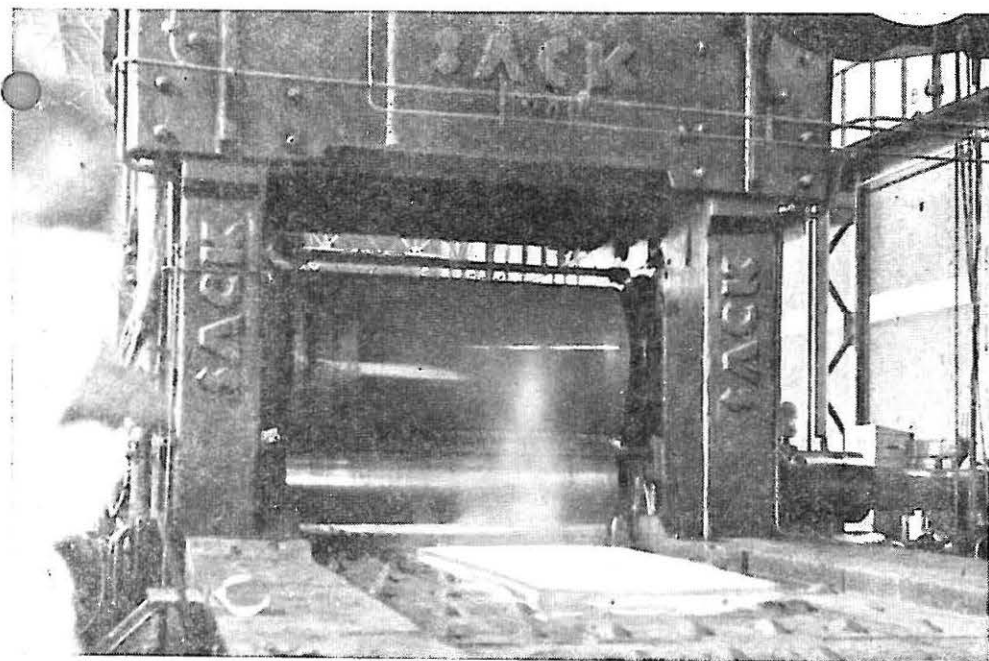
In de buizengieterij worden met giet-ijzeren modellen machinaal en met behulp van vormzand en een stalen doorn, de vormen van de te gieten pijpen vervaardigd. Daarna wordt de doorn verwijderd. Dan worden de modellen naar de giet-machine vervoerd. Daar wordt het berekende gewicht aan vloeibaar gloeiend ijzer in de modellen gegoten. Die worden direct daarop gedurende twee en een half minuut in een zeer snel draaiende be-

weging gebracht, waardoor de gegoten buizen volkomen homogeen en van gelijke wanddikte worden. Daarna vindt de afkoeling plaats en worden de modellen met hun ijzeren inhoud naar een z.g. buis-uitdruk-machine getransporteerd. Twee sterke luchtstralen worden er op gericht en blazen het vormzand tussen het model en de pijp weg. Daarna worden de aldus gegoten pijpen waar nodig bijgeslepen, geteerd en omwikkeld met linnen, om vervolgens nogmaals in de teer te worden gezet om ze te conserveren.

Op de foto ziet U de z.g. „Kwartowals”, die aangedreven wordt door een electromotor van 4.000 p.k. Deze knaap walst o.m. de huidplaten voor schepen. Hij vervaardigt ook pantserplaten tot een dikte van 80 mm.

Op de andere foto ziet U de zeehaven van het hoogovenbedrijf.

W. v.d. Rest.
Haarlem.



De „kwarto-wals”.

DIRECTEUR PRONK ONDERSCHIEDEN

Ter gelegenheid van Haar 67e verjaardag heeft het Hare Majesteit de Koningin behaagd om onze directeur de heer R. Pronk te benoemen tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

De redactie van „De Uitlaat” veroorlooft zich de hartelijke gelukwensen aan directeur Pronk van het gehele onder hem dienende personeel te vertolken.

GAGES en VAKVERENIGINGEN

Het was in 1887, dat de jonge zeeman Havelock Wilson zijn campagne begon voor verbetering van het lot van het zeevarende deel van zijn volk en voor het principe, dat de zeelieden iets te zeggen zouden krijgen in de vaststelling van de voorwaarden der zee-arbeidsovereenkomsten, zoals gages en werktijden.

In 1890 was de gage van een matroos op een naar het buitenland varende schip ongeveer 90 shillings per maand, terwijl geen voorschot op gage-tegoed tijdens de reis werd verstrekt. Gages werden pas na de reis uitbetaald, terwijl nu gage-afrekeningen na afloop van het/de contract/reis worden verricht.

Wilson's strijd

Wilson stond alleen tegenover de scheepvaartmaatschappijen, maar ondanks vele moeilijkheden zag hij kans om in 1889 de „National Seamen's Union” op te richten. Hij vestigde in 1890 te Cardiff een „Home for Seamen”. Later werd hij in het Parlement gekozen en kondigde in 1911 de grote zeeliedenstaking af. Hij verkreeg respect door zijn houding in de eerste Wereldoorlog voor hetgeen hij voor zijn land deed en dit bracht hem na de oorlog tot het ideaal, waarvoor hij had gestreden: de oprichting van de „National Maritime Board”, waarin zowel afgevaardigden van scheepvaartmaatschappijen als vertegenwoordigers van organisaties van stuurlieden, werktuigkundigen en zeelieden zaten.

De gages waren in de oorlog al enigszins verhoogd, doch door de stijgende kosten van levensonderhoud in de naoorlogse periode bracht dit geen noemenswaardige verbetering, daar immers de gage van een A.B. ongeveer £ 14/10/- per maand bedroeg. In de crisis, die op de hoog-conjunctuur volgde, werden vele schepen opgelegd en ging het welvaartspeil achteruit, waardoor ook een gage-verlaging voor de zeelieden van circa £ 2/10/- per maand noodzakelijk bleek. In 1943 waren de gages van de zeelieden ongeveer 92% hoger dan in 1914 en stakingen kwamen niet meer voor.

Engelse en Amerikaanse gages

Wij vergelijken nu de Amerikaanse zeeman met zijn Engelse collega. Het basis-salaris plus „war-bonus” van een Engelse A. B. was plus-minus U. S. \$ 96.— tegen U. S. \$ 202.— van zijn Amerikaanse collega. De Britse zeelieden hebben echter een betere risico- en ongevallen-wetgeving, terwijl in tijden

van non-activiteit een zekere steun wordt uitgekeerd.

Verleden jaar kwamen op de „International Maritime Conference” te Seattle ook de gages ter sprake en werd een voorstel ingediend om te komen tot een internationaal minimumloon voor zeelieden, waardoor concurrentie niet meer kon worden gevoerd ten koste van zeelieden. Dit hield verband met het feit, dat in 1923 de gages zakten tot £ 9/- per maand. In Engeland heeft men daarna spijkers met koppen geslagen en is overeenstemming bereikt ten aanzien van arbeidsvoorwaarden voor zeelieden bij de koopvaardij. De gage van een zeeman, die voor de oorlog £ 9/12/6 verdiende, is thans vastgesteld op £ 20/- per maand met 4 jaarlijkse verhogingen tot een maximum van £ 24/- per maand. Verder zijn de werktijden definitief geregeld.

Bij onze burenen

Mede door toedoen van de Labour-regering in Engeland wordt het vakverenigings-idee te Singapore gepropageerd en is na de oorlog een krachtige campagne ingezet door de pas opgerichte vakverenigingen van Aziatische zeelieden — er zijn er nu een tiental, waarvan reeds enkele officieel geregistreerd — om het „ghaut-serang-systeem” af te schaffen, dat sedert jaren een belangrijke schakel was tussen de reders en de Aziatische schepelingen.

Indien door een reder een bemanning voor een schip geëngageerd moet worden, wendt hij zich tot de „ghaut-serang”, die het gevraagde aantal schepelingen van één kongsie of clan bijeenbrengt. Daarvoor ontvangt hij 10% van de eerste maandgage, die aan de te monstere schepeling als voorschot wordt uitbetaald. De „ghaut-serang” blijft aansprakelijk voor het eventueel deserteren van de schepelingen, in welk geval hij het nog uitstaande voorschot aan de reder dient terug te betalen. Voor de „ghaut-serang” is het dus zaak om betrouwbare en goede schepelingen uit te zoeken.

Afschaffing ghaut-serangs

Aangezien er klachten zijn over „ghaut-serang”, die meer dan 10% van de schepelingen eisen en soms „tea-money” vragen, trachten de zeelieden-vakverenigingen het systeem te liquideren. Dit is een eerste stap. Als het eenmaal is geregeld, komen zeker de arbeidsvoorwaarden en gages aan de beurt.

De zeelieden-vakverenigingen leren van de unions in Australië de knepen van het vak. Het is momenteel echter voor de pas opgerichte vakverenigingen moeilijk om naast rechten ook plichten te erkennen. Het „ghaut-serang-systeem” zal zeker verdwijnen en het vakverenigingsprincipe meer en meer verwezenlijkt worden. Het zal daarom voor de scheepvaartmaatschappijen ten onzent van belang zijn om vroegtijdig de goede middenweg te kiezen, dus het „ghaut-serang-systeem” te verlaten en het vakverenigings-idee te aanvaarden. De praktische samenwerking met de vakverenigingen moet — naar mijn mening — nog zolang worden uitgesteld tot de verenigingen de puberteitsjaren te boven zijn. Hoewel zulke vakverenigingen de zeeman beschermen, blijken toch grote fouten ook dit stelsel aan te kleven, die het nationaal belang van een land kunnen benadelen.

Onverantwoordelijke stakingen

Wanneer men in dit verband naar de laatste Amerikaanse zeelieden-stakingen kijkt, krijgt men de indruk, dat het persoonlijk belang van de zeeman zeer sterk op de voorgrond wordt geschoven, hetgeen niet in het belang van de Amerikaanse scheepvaart is.

Het is ongetwijfeld een onverantwoordelijk streven om door middel van een staking de gages dermate op te drijven, dat zij boven de draagkracht van de reders komen, waardoor de zeevrachten omhoog moeten gaan. Dit bemoeilijkt concurrentie met niet-Amerikaanse scheepvaartmaatschappijen. De Amerikaanse zeelieden hebben toch reeds de hoogste gages ter wereld.

Momenteel wordt de ontwikkeling van het vakverenigings-idee voor Aziatische schepelingen met aandacht gadeslagen en wij zijn benieuwd of in de toekomst deze vakverenigingen een belangrijk aandeel zullen krijgen in het verdedigen van de rechten, maar ook in het erkennen van de plichten van haar leden.

Scheepvaart in het buitenland

De „American President Lines”, die voor de oorlog de befaamde trans-pacific diensten onderhield, heeft nog maar 2 van haar 7 door de Amerikaanse regering gecharterde passagiersschepen teruggekregen, zo lezen wij in „The Nautical Magazine”. De maatschappij heeft een wachtlijst van meer dan 9.000 passagiers. Dan is onze K.P.M. er maar goed afgekomen.....

Een verfschot, die een groter weerstandsvermogen tegen vuur heeft, wordt momenteel uitgetoet in de scheikundige laboratoria van de Britse Admiraliteit te Portsmouth.



Paatje Den Hartog: Een voorbeeld voor velen

OPPAS SALIM krijgt Ster van Verdienste

We zijn in dit land van oud-gedienden heus wel het een en ander gewend, maar Indonesiers, die 33 jaren in dienst van een en dezelfde maatschappij zijn, liggen toch niet zo dik opgeschept. Ons bedrijf heeft er meerdere. Een hunner werd ter gelegenheid van Haar laatste verjaardag door Hare Majesteit de Koningin begiftigd met de Bronzen Ster van Trouw en Verdienste.

De gelukkige was Salim, oppasser van de directie, die op 30 Augustus j.l. een beetje zenuwachtig in de directie-kamer stond, omgeven door een zestal andere oppassers: Hamid, Markoes, Imoeng, Asman, Moh. Hasan en Tian, die tezamen —Salim zelf niet eens mee-gerekend— maar eventjes 179 dienstjaren bij de maatschappij hadden. Daar waren ook de directeuren Hens en De Jong —de heer Pronk was ongesteld— de chef P. Z. mr. de Koe en de secretaris mr. Maasland.

Daar was Salim zelf, die in ditzelfde gebouw meer dan 33 jaren geleden zijn werk bij de K.P.M. begon en de maatschappij trouw diende, tot de Japanse bezetting van deze gewesten haar taak gedurende drie en een half jaar onderbrak. Na de capitulatie van Japan was Salim een van de eersten, die zich weer bij het bedrijf meldden. De bezettingsjaren hadden hem geen goed gedaan. Hij had geweigerd om voor de Japanners te werken, was met zijn gezin —vrouw en vier kinderen— bijna omgekomen. Toen hij zich meldde, had hij nauwelijke kleren aan en fysiek was hij niet in staat om te werken. Maar hij stond er op om weer te beginnen bij zijn oude maatschappij, wier directie het moeite genoeg kostte om hem te overreden voorlopig maar thuis te blijven en aan te sterken, waartoe hij financieel in staat werd gesteld. Zo gauw hij kon, eerder dan hij kon, verscheen Salim weer en is sedert geen dag meer weggebleven.

Het heeft H. M. de Koningin behaagd om deze toewijding en trouw te belonen en het was directeur De Jong, die Salim daarvan in de volgende redevoering —eerst in het Maleis en daarna in het Nederlands uitgesproken— in kennis stelde:

„Het was in Mei 1947 drie-entertig jaar geleden, dat gij, Salim, in dienst van onze maatschappij zijt getreden. Uw herinnering zal vaak teruggaan naar de tijd, dat wij — zoals nu weer— in dit gebouw waren gehuisvest en waar

gij Uw taak aanvingt. Gij hebt de maatschappij zien groeien, gij hebt haar trouw in voorspoed en tegenslag gediend, totdat de catastrofie van Maart 1942 over ons kwam. Maar ook gedurende de donkere jaren, die daarop volgden, hebt gij Uw vertrouwen in onze maatschappij niet verloren, want zelfs vóór ge lichamelijk tot werken in staat waart, hebt gij Uw oude taak reeds willen hervatten. Daaruit spreekt een geest van trouw en vertrouwen en daarop moet onze maatschappij rusten, wil zij haar taak in deze landen kunnen blijven voortzetten. Het voorbeeld door U gegeven is niet onopgemerkt gebleven, want het heeft Hare Majesteit behaagd om U de Bronzen Ster van Trouw en Verdienste toe te kennen. Met veel vreugde reik ik U deze Ster uit, niet alleen op grond van de waardering, die daaruit voor U persoonlijk spreekt, maar ook omdat daarmede hulde wordt gebracht aan al diegenen, die met toewijding hun krachten aan onze maatschappij geven.

Salim, onze hartelijke wensen vergezellen U en wij hopen, dat U nog vele jaren Uw arbeid aan ons bedrijf zult mogen geven tot voorbeeld en aanmoediging van de jongeren”.

Vervolgens spelde de heer De Jong Salim het eremetaal op de borst en nadat de aanwezigen de geridderde hadden gelukgewenst, bood de heer De Jong hem namens de directie nog een enveloppe met inhoud aan. Salim werd vervolgens met glazen limonade toegedronken, terwijl directeur Hens sigaretten uitdeelde.

De plechtigheid was hiermede afgelopen. Buiten de directiekamer stond vrijwel het hele oppassers-corps, waarvan Salim de nestor is, de gelukkige op te wachten om hem een „slamet” toe te wensen. De „bintang” had ieder's bewondering.

Het was met een zekere treurigheid, dat Salim herinneringen ophaalde aan zijn 25-jarig dienstjubileum, dat vlak vóór de Japanse bezetting viel. Hij kreeg toen het bekende horloge. Dat is in de oorlog verloren gegaan. Verbrand. Doch trouw bewaart Salim in zijn portefeuille het garantie-bewijs als enige herinnering aan dat andere grootse moment in zijn leven.....

J. B. B.

OPPAS SALIM mendapat

Di negara ini, oentoek kita soenggoeh soedah mendjadi kebiasaan melihat orang² pekerdja-lama, akan tetapi bangsa Indonesia jang sampai 33 tahoen lamanja bekerdja pada satoe peroesahaan itoe djoega, djarang diketemoekan. Di maskapai kita, ada djoega beberapa orang. Pada hari taoenNja J. M. Ratoe dari Keradjaan, telah menganoegerahkan Bintang Tembaga atas Kesetiaan dan Keradjinan (Bronzen Ster van Trouw en Verdienste) kepada salah satoe dari mereka.

Jang bernasib-baik itoe, ialah Salim, Opasnja direksi, jang pada tgl. 30 Agoestoes berada dalam kamar direksi agak bingoeng serta sekelilingnja enam opas² lain: Hamid, Markoes, Imoeng, Asman, Moh. Hasan dan Tian, dengan djoemlah dinas mereka —beloem terhitung Salim sendiri— ta koerang dari 179 tahoen dinas di maskapai. Disana napa² pak djoega toean² direktor Hens dan De Jong— ketika itoe toean Pronk-sakit— toean Kepala dari P.Z. mr. de Koe dengan toean Sekretaris mr. Maasland.

Disanalah djoega Salim, jang lebih dari 33 tahoen telah laloe dalam gedoeng itoe poela, moelai di K.P.M. masoek bekerdja dan tetap setia kepada maskapai, hingga pada pendoeoekan Djepang di kepoelauan ini, jang dengan terpaksa haroes menghentikan pekerdjaannja selama tiga setengah tahoen. Zaman-pendoeoekan tiada membawa perbaikan baginja. Dia tidak soedi bekerdja oentoek Djepang, sehingga kelearganja-isteri dan anak empat hampir binaša. Ketika dia kembali lagi, pakaianja hampir ta' ada dan keadaan badannja ta mengizinkan dia bekerdja. Akan tetapi dia memaksa soepaja moelai lagi bekerdja pada madjikan² jang lama itoe, sehingga oentoek direksi tidak gampang akan memboedjoeknja, soepaja oentoek sementara tinggal dahoeloe di roemah mengoeatkan badannja, oentoek mana dia diberikan oeang sebagai toendjangan. Setjepatnja dia boleh, malahan lebih tjepat dari pada kemaoean sendiri, maka Salim telah kembali lagi dan sesoedah itoe ta pernah mangkir.

J. M. Ratoe dari Keradjaan telah bermoerah-hati memberikan anoegerah atas kesetiaan dan keradjinan ini dan toean direktor De Jong-lah jang mema'loemkannja kepada Salim dalam pidato-pertama-tama dalam bahasa Indonesia sesoedahnja dalam bahasa Belanda-seperti berikoet:

„Pada waktoe boelan Mei 1947 jang laloe, maka pada saat itoelah kamoe,

Bintang keradjinan

Salim, tigapoeloetiga tahoen soedah laloe moelai masoek bekerdja di maskapai kita.

Seringkali kamoe akan mengingat kembali kepada waktoe jang soedah-soedah, waktoe mana kita, seperti sekarang memasoeki gedong ini dan di mana pekerdjaanmoe pertama moelai.

Kamoe soedah mengalami kemadjoean-kemadjoean maskapai kita dan dengan setia kamoe bekerdja maoepoen pada waktoe jang baik, begitoe djoega pada waktoe koerang baik sampai kepada boelan Maart 1942, dimana kita mendapat bentjana jang besar.

Akan tetapi, djoega selama pada tahoen-tahoen berikoetnja kamoe tetap memberi kepertjajaan kepada maskapei kita, sebab biarpoeen sebetoel-nja kamoe tadinja beloem koet bekerdja, akan tetapi kamoe soedah lantassanggoep akan meneroeskan pekerdjaanmoe.

Itoelah satoe boekti, bahwa kamoe berdjawa setia dan mempoenjai kepertjajaan dan atas itoelah haroes maskapai kita akan berdiri, djika kita akan meneroeskan pekerdjaan-kita di daerah ini.

Tjonto jang kamoe perlihatkan itoe soenggoeh berhasil, sebab Jang Moelia Ratoe dari Keradjaan telah bermoerahati menganoegerahkan kepadamoe Palang Tembaga atas Pekerdjaan dan Kesetiaan (Bronzen Kruis van Trouw en Verdienste).

Dengan segala senang hati, saja menjerahkan ini kepadamoe, boekan sadja oleh karena ini oentoek kamoe sendiri berarti satoe kehormatan jang loehoer, akan tetapi ini berarti djoega satoe penghormatan kepada mereka jang ichlas mentjoerahkan tenaganja kepada maskapai kita.

Salim, kami memberi selamat kepadamoe dan kami mengharap soepaja kamoe dapat tetap bekerdja bertahoen-tahoen lagi di maskapei kita, mendjadi satoe tjonto dan pendorong boeat mereka jang moedaan".

Setelah itoe, maka toean De Jong menjantoeinkan bintang itoe diatas dadanja dan setelah selainnja memberi selamat poela, maka toean De Jong menjerahkan poela kepadanja satoe ampelop-berisi, atas nama direksi. Selandjoetnja mereka minoem limoen, oentoek keselamatan Salim.

Dengan ini maka oepatjara itoe sellesailah. Hampir semoea para opas berdiri diloeaar kamar direksi, diantara mana Salim mendjadi jang tertoea (nestor), menoenggoe jang beroentoeng ini, hendak mengoetjapkan selamat.

"Bintang" itoe mendapat perhatian besar.

Passage - intermezzo

Een drukke morgen. „Hier passage Paketvaart".

Een damesstem. „Spreek ik met de K.P.M.?"

„Ja, mevrouw". Deze aanspraak nemen dames, ook als ze geen mevrouw zijn, je nooit kwalijk. „U spreekt met de afdeling Passage van de K.P.M."

„Oh, dus met het passage-kantoor".

„Ja, mevrouw". (Schouderophalend).

„Meneer, kunt U mij ook zeggen, waar het passagekantoor staat?"

„Zeker mevrouw, aan de Janstraat no. 10".

„Niet aan de Pietstraat, meneer?"

„Nee, mevrouw, de afdeling passage van K.P.M. is gevestigd Janstraat 10".

„Dus niet aan de Pietstraat?"

„Nee, mevrouw, aan de Janstraat".

De toon is niet meer zo prettig, wat een tikkeltje fout is natuurlijk.

„Maar meneer, vroeger stond het toch aan de Pietstraat".

„Dat is wel mogelijk, mevrouw, ik weet niet waar het vroeger heeft gestaan, maar nu staat het aan de Janstraat 10". (De toon is nu definitief onprettig).

„Meneer, staat het écht niet aan de Pietstraat?"

„Nee, mevrouw, niet aan de Pietstraat, niet aan de Willemstraat en ook niet aan de haven, maar aan de Janstraat 10". (De toon is thans een passage-employé onwaardig).

„Oh ja, meneer, dank U wel meneer".

Einde eerste telefoongesprek.

Twee minuten later. De telefoon gaat weer.

„Hier passage Paketvaart".

Zelfde damesstem. „Meneer, neemt U me niet kwalijk, maar heb ik daar net met U gesproken over het passagekantoor?"

„Zeker, mevrouw".

„Ja ziet U, ik had U eigenlijk willen vragen, waar het Vliegpassagebureau is. Stilte. De passage-employé spreekt zichzelf bedarend toe.

„Meneer, bent U daar nog?"

„Ja, mevrouw, wilt U dan het Vliegpassage-bureau ophellen?"

„En wat is het telefoonnummer?"

Hier eindigt het gesprek. Een weinig abrupt. (Historisch).

Hoe niet te solliciteren

Goed solliciteren is op zichzelf al een moeilijk karwei. Dit te doen in een leesbaar proza is nog moeilijker, vooral voor hen, die onze schone, doch nogal periculoeze Nederlandse taal niet al te best beheersen.

De hieronder volgende sollicitatiebrief werd door ons agentschap in Balikpapan ontvangen. Wij hebben naam en verdere bijzonderheden betreffende schrijver maar uit het stijlbouquet weg gelaten. De brief was gericht aan de „chef der K.P.M.-kantoor" en luidde:

„De ondergetekende verklaart hierbij, dat zo genaamde (naam, registratienummer, leeftijd, geboorteplaats), Javaansche. In 1942 is tot 3e klas Schakelschool te Ngawie, vervolg, in een en een halve jaar heb ik de Jap. Ambachtschool te Balikpapan doorlopen.

Tegenwoordig is werkzaam bij (volgt opgave) als Klerk.

Mede deze verzoeken ik U beleefd mede, of ik bij U mijn idee, ken vervolgen maar voordat ik dat verklaart wilt U mij niet kwaad nemen op mijn dapperheid. Thans zo gehoorde bericht verklaart, dat hier Ceranie (krani) nodig heeft, ik hoop met veel hoop, opdat te mij kan aannemen volgens boven genoemde verzoeking.

Voorts mijn hartelijke dank".

De sollicitant is niet aangenomen, naar wij vermoeden.

Het Schip van de Week

Op 15 October a.s. is er alweer een K.P.M.-schip aan de beurt om door P. C. J. te worden opgeroepen in de serie „Familiegroeten aan zeevarenden". Hiervoor is ditmaal de Tegelberg aangewezen. De families der opvarenden in Nederland zijn reeds gewaarschuwd. Wij wensen de bemanning van de Tegelberg gaarne een goede ontvangst toe en hopen, dat zij enige ogenblikken écht gezellig met thuis zal kunnen meeleven.

Op 9 September riep P.C.J. de Reael en de naar Indië onderweg zijnde coasters Belanta, Beaso, Berombang en Besori op.

Het volgende — en voor dit jaar laatste — K.P.M.-schip wordt voor familiegroeten op 3 December a.s. door P.C.J. opgeroepen. Een nadere mededeling hieromtrent hopen wij in het November-nummer te doen.

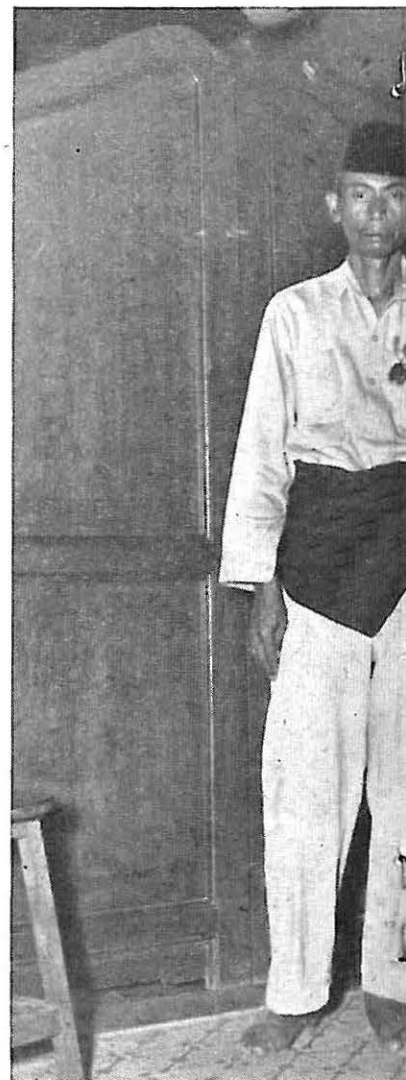
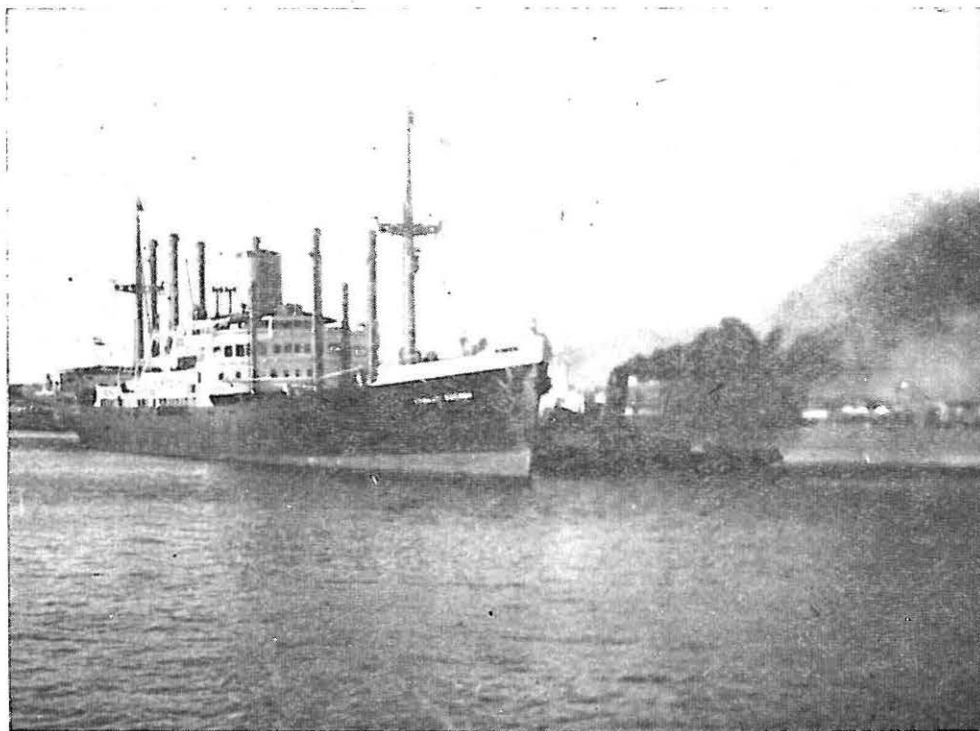
TEN EINDE RAAD

Passagier: „Stuurman, elke avond om half tien loopt er een rat langs de railing".

Stuurman: „Dat is Nelly, de scheepsrat, mijnheer".

(Historisch).

FOTO'S DEZ

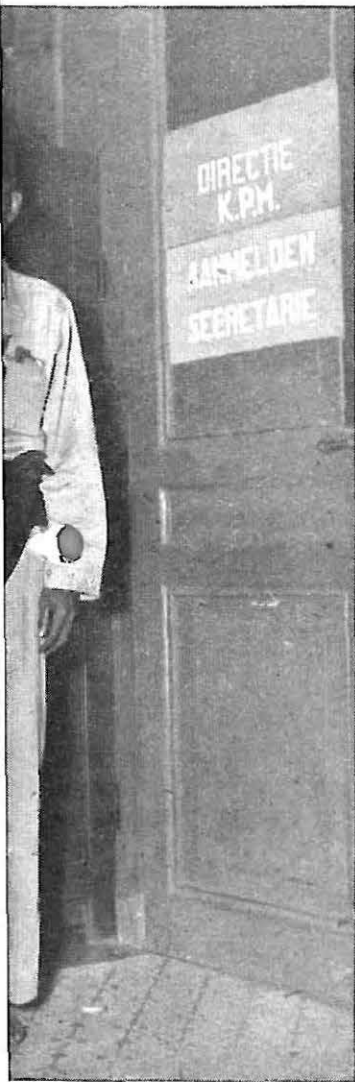


Midden: Oppas Salim voor de directiekamer gefotografeerd met de Ster van Trouw en Verdienste, hem zojuist door directeur De Jong op de borst gespeld. (Zie het verslag elders in dit nummer).

Links boven: Onze *Straat Soenda* in actie in vreemde wateren.

Rechts boven: De Prins Bernhardkapel concerteert te Samarinda.

ER MAAND



links beneden: Oppas Salim met vier andere oud-gedienden.

rechts beneden: Op 6 September liep van de Scheepswerf Antjol het eerste van een serie van 3 geheel stalen D-bootjes te water. Directeur De Jong, en de dienstcheefs Ir. Mattern en Beenhakker inspecteren het ranke vaartuigje vlak voor de tewaterlating.

BELL'S HEL

Het koele kantoor is vervuld van een inspirerende bedrijvigheid. De „noiseless“-en fluisteren met rhythmische accoorden het verhaal der dienstbrieven. De glanzende archiefkasten steken fris af tegen de laboratoriumheldere parketvloer. Van achter de matglazen deur murmelt de stem van de chef de dictaten, rustig en gedegen. De dictaphone schept ze op, ter verwerking in gezonde business-vertakkingen.

Ik zit achter mijn all-steel schrijftafel en de uiterlijk stomme kolommen voor mij harmoniëren zich tot concrete overzichten, die uit m'n penpunt vloeien en een klaar beeld geven van de organisatie, waarmee ik mij één voel.

Het bakeliet kastje voor mij zoemt. De baas.....

„Ja, meneer?”

„Hebt U al antwoord van de Verenigde over.....?”

„Nee, meneer, ze zouden het vandaag laten weten. Ik zal direct even Van der Laan opbellen en uitsluitsel vragen”.

„Accoord, kom het me even vertellen, wilt U?”

Een klik. De baas is weg. Ik grijp de telefoon weer. Wat een juweel van een apparaat is dat toch! Hoe hebben de mensen het vijftig jaar geleden toch zonder zoiets kunnen doen? Het glimlacht mij met z'n cijfer-ogen uitnodigend toe. Ik draai. A. 62391. Een wel-luidende stem.

„Goeden morgen. De Verenigde!”

„Insgelijks, juffrouw, meneer Van der Laan alstublieft”.

„Ik geloof, dat meneer Van der Laan naar Priok is gegaan. Ik zal 't even voor U navragen”. Even stilte. „Hallo? Ja, meneer, hij is naar Priok. U kunt hem bereiken op C. 52796”.

„Dank U, juffrouw”.

Priok, C. 52796.

„Hallo, de Verenigde!”

„Meneer Van der Laan, alstublieft”.

„Zeker, meneer”.

„Hier Van der Laan..... Oh, juist, die kwestie van..... brief juist bij mij op tafel..... hebt U vanmiddag nog”.

„Tot ziens, meneer Van der Laan”.

Dat moet ik even aan de baas mededelen. Geluidloos rolt m'n staalbuisstoel achteruit. Ik sta voor de matglazen deur. Klop, klop, klop, klop, klop. Wat mankeer ik? Klop. Mijn hand blijft kloppen, alsmaar kloppen..... Ben ik ziek? Ben ik m'n verstand kwijt? Verbouwereerd hoor ik mezelf „Ja!” roepen. De baas roept. Wat zegt-ie? „Amper djam toedjoe!” Die is ook niet goed sni..... Weer een harde bons.....

Ik zit rechtop in m'n bed. Waar ben ik? Wat is het? Maandag? Dinsdag?

Ik zak van het witte geraamte op m'n benen. Water! Hèèè!.....

Een uur later zit ik achter een door Jappenschoenen bekrast karkas. M'n dagtaak is begonnen. Voel me helemaal niet fit. M'n botten doen pijn van die rit op dat ellendige vehikel. „De Kameel”, een goeie naam voor dat karretje. 't Wordt, Godbetert, met een blikjes-sleutel tot hobbelen aangezet, erg genoeg om alle werklust uit je te kloppen. Enfin, hier zit ik. Dat rapport moet eerst de deur uit. Ik trek m'n la open. Brrrrr..... een rat, zo groot als een marmot, schiet gracieus omhoog en verdwijnt door een scheve spleet onder een van de archiefkasten. Frisse morgen! Met een vertrokken gezicht probeer ik m'n verformfaaide map weer in een behoorlijke staat terug te brengen, waarbij ik bijna de inktpot van de amper-op-m'n-schoot-zittende klerk over m'n morgen-schone broek gooi. Bah, een goed begin..... Oh ja, da's-waar ook! Ik moet nog proberen Van der Laan op te bellen. Heb gisteren practisch zonder resultaat bijna een halve dag salaris zitten besteden om die man te pakken te krijgen. Een rilling vaart door m'n leden, als ik naar dat ding met twee vorken en een haak kijk. 't Geeft me de indruk van een industriële kater. Maar eens proberen. Ik neem de bovenste helft van het toestel af en luister. Een minuut. Twee minuten. Eindelijk een stem.

„Weltevreden”. Dat klinkt cynisch... Ik moet me even bedenken. Wat is het nu? Kotta, Batavia, Stad? 't Kan vandaag wel weer anders zijn. Je weet nooit, hoe de Pasoendan het zou willen noemen.

„Batavia, juffrouw”.

Een regelmatig schor geluid in m'n oor. De secondewijzer op m'n horloge vibreert rond..... rond..... Weer een twintigste uur verloren. Ik denk aan m'n nachtelijke visioenen en word jaloeers op mezelf, zoals ik daar vannacht heb gezeten.

Hè, hè, eindelijk antwoord.

„Juffrouw, drie-zes-acht”. Stilte. Dan een hoop gekraak. Een stem.

„Weltevreden”. Ik word kregelig.

„Nee, juffrouw, ik ben helemaal niet tevreden. Waarom breekt U mij af?”

„Wie moet U hebben?”

„Geef me Batavia maar weer!”

De nieuwe bel-periode verbruik ik met zuchten en mopperen. „Hallo!”

Er komt leven.

„Financiën hier”.

„Wel allemachtig! Juffrouw, hoe komt U hier nu weer tussen?”.

„U bent verkeerd verbonden, meneer”. Of ik dat al niet wist..... Nijdig gooi ik de haak tussen de twee verroeste vorken. Ik geef Batavia op. Moet eigenlijk Priok ook nog opbellen. Nog maar eens proberen. Zal ook wel niet lukken. Weer die eeuwige stilte. M'n ergenis komt in een vicieuze cirkel. Ik moet alsmaar wachten. We zijn hier vijftig jaar achter, omdat we allemaal moeten wachten. Daardoor zijn we zo achter geraakt. „Tijd is geld” en ik gooi de haak neer.....

Om uit het cirkeltje te raken, neem ik een slok van m'n inktzwarte „koffie”.

H. E. Adache

UIT DE

BUURLANDEN

HERSTEL WEERBERICHTENDIENST

Volgens een bericht uit Indo-China aan de „Lloyds List and Shipping Gazette” zal de meteorologische dienst in dat land worden gereorganiseerd. Er zal worden overgegaan tot de verspreiding via pers en radio van gegevens, omtrent weersomstandigheden in Indo-China, de Chinese Zee en de daaraan gelegen landen. In speciale radio-uitzendingen zullen dagelijks in het Frans, Engels en Chinees storm- en typhoon-waarschuwingen worden gegeven.

Het hoofdkwartier van de Indo-Chinese meteorologische dienst is in Saigon. Er zijn twee centrale stations te Phulien en Dalat en drie grote radiostations te Saigon, Hanoi en Patthe. De voornaamste weerkundige stations zijn te Saigon, Hanoi, Vientiane, Phnom-Pen en Tourane.

KUSTLICHTEN SERAWAK

Er wordt nu eindelijk wat gedaan ter rehabilitatie van de kustlichten in Serawak. Schepen, die tussen Borneo en Singapore varen, hebben veel last van het feit, dat een groot deel van deze lichten door onverantwoordelijke elementen is vernietigd of eenvoudigweg gerampokt, zo schrijft de „Lloyds List and Shipping Gazette”. Een Britse ingenieur heeft kortgeleden een rondreis door het Verre Oosten gemaakt en als gevolg daarvan zal Serawak binnenkort beschikken over het meest moderne vuurtoren-systeem ter wereld. Het wordt geleverd te Chance Bros Ltd. te Londen.

Motorboten, made in Antjol

Op Zaterdag, 6 September is in tegenwoordigheid van directeur De Jong, verschillende dienstchefs en verdere genodigden van de „Scheepswerf Antjol” — een onderdeel van het te Bandoeng gevestigde N.V. Ingenieurs- en Handelsbureau Kerner — de eerste van een serie van drie geheel stalen, gelaste motorboten voor de K.P.M. te water gelaten.

Na de hervatting van het bedrijf werd door de K.P.M. de behoefte gevoeld aan scheeps-motorboten van een kleiner en lichter type dan tot dusverre werd gebruikt, die meegenomen zouden kunnen worden met de kleinere schepen of met de grotere schepen, die niet zijn ingericht op het in de davits meevoeren van het normale type scheepsmotorboot. De keuze van de T. D. viel op een eigen ontwerp van bovengenoemd ingenieursbureau en in April j.l. werd opdracht gegeven tot de bouw van drie dezer motorboten, die 6.25 m. lang en 1.90 m. breed zijn, een holte van 1.10 m. en een diepgang van pl. min. 65 cm hebben en circa 1800 kg wegen. Zij werden voorzien van een 2-cyl. Kellys & Lewis-dieselmotor van 12-14 p.k., die een snelheid van 6 zeemijlen geeft. De K.P.M. leverde het benodigde hout voor vloerplanken, motor-overkapping, zitbanken en pot-deksel en de verf voor de boot en de asleiding. Door allerlei tijdsomstandigheden werd de oplevering nogal vertraagd, doch eindelijk kon dan de *D-I* (zoals de eerste werd genoemd) van stapel lopen. De overige twee motorboten zouden nog in de afgelopen maand gereedkomen. Bij een proefvaart met de *D-I* was inmiddels al gebleken, dat aan de verwachtingen omtrent vaarsnelheid, sleepvermogen en stabiliteit ruimschoots was voldaan.

De „Scheepswerf Antjol” werd pas

in Juni j.l. in bedrijf gezet en de bouw van de drie *D*-bootjes was de eerste order, die zij kreeg. Inmiddels heeft onze maatschappij er ook al stalen laadprauwen besteld.

De tewaterlating van de *D-I* was door de bedrijfsleiding van de werf aangegrepen om er wat bijzonders van te maken. Zo werden de genodigden rondgeleid en konden uit eigen aanschouwing zien, hoe b.v. stalen platen om zo te zeggen „met de hand” werden gesneden. Terwijl de werf al in werking is, worden de verschillende loodsen hersteld van de schade, die zij in de woelige Novemberdagen van '45 hebben geleden. In een van de gebouwtjes werden na afloop van de plechtigheid drinks en sigaretten geserveerd.

Voor de *D-I* in het modderige water van het historische Antjol-kanaal gleed, sprak directeur De Jong nog een paar woorden van waardering voor hetgeen de werf met de bouw der drie motorboten heeft gepresteerd. Hij sprak de overtuiging uit, dat de K.P.M. veel nut zal hebben van de nieuwe aanwinst.

Nadat de *D-I* in het water lag, maakte een groot aantal genodigden een proeftochtje een eindweegs het kanaal op in de richting van Priok. Het waren vooral de snelheid en de rankheid van het bootje, die daarbij opvielen.

De *D-I* gaat naar Makassar om van daar maandelijks te worden meegegeven met de coaster, die de Kleine Soenda-eilanden van benzine voorziet. Zij zal daarbij voornamelijk dienen als sleepboot voor de lossing der benzine ter rede van Koepang. Bij de motorboot behoren daarom twee speciaal vervaardigde tjoks voor plaatsing aan dek, alsmede een spreibalk met de nodige slingen.

Men zie ook de foto in dit nummer.

J. B. B.

WEER EEN AFSCHIED

Dit jaar kenmerkt zich door het vertrek van vele oude bekenden en medewerkers in onze maatschappij.

Zo moesten wij op 31 Aug. j.l. op de *Straat Malakka* onze Hoofdwtk, L. Meinsma, die gedurende zeven jaar op genoemd schip dienst heeft gedaan, vaarwel zeggen.

's Avonds om zes uur was de hele état-major op het passagiersdek verzameld voor een laatste partij, waarvan Meinsma het middelpunt was, scheidende van de K.P.M. na een lange en succesvolle diensttijd.

Namens de officieren sprak gezagvoerder De Vos enkele woorden. Hij herinnerde aan de aangename samenwerking en sprak de hoop uit, dat Meinsma nog vele jaren van zijn welverdiende pensioen zal mogen genieten. Hij bood namens de officieren Meinsma een aandenken aan.

Meinsma was zeer verrast en onder de indruk van dit huldeblijk, waarvoor hij in enkele welgekozen woorden dankte. Hij prees de uitstekende samenwerking met de dekdienst en het plichtsbef, dat hij bij de werktuigkundigen aan boord had aangetroffen. Meinsma zeide, dat het hem moeilijk viel om thans van de maatschappij en zijn werk te moeten scheiden. „Ik zal er nog erg aan moeten wennen om straks niks meer te doen te hebben en niks meer te zijn”, zo sprak hij.

Wij kunnen ons indenken in de gevoelens van de vertrekkende hoofdwerktuigkundige, die altijd met hart en ziel bij zijn werk was en die leefde voor zijn schip.

Namens de état-major van de *Straat Malakka* in het bijzonder en namens het hele personeel der K.P.M. in het algemeen wensen wij Meinsma met z'n vrouw een goede reis naar het Vaderland, een prettig verlof en een lange pensioentijd toe.

P. D. Petersen.

Hij bleef weg

Voor de berekening van het saldo-tegoed van een onzer in 1941 overleden werknemers was het voor Cm noodzakelijk om de juiste datum van zijn overlijden te weten. Weshalve een „oppas” naar de betreffende afdeling werd gestuurd met een briefje, waarin werd gevraagd op te geven, wanneer de goede man precies was overleden.

Het antwoord, dat van boven kwam, bleek inderdaad in hoger sferen te zijn opgesteld, want het luidde: „Deze man heeft zich nog niet gemeld”.....!

(Historisch).

HAVENCONGESTIE

Buenos Aires

Naar wij in het „Dagblad Scheepvaart” lezen, ziet de Argentijnse regering de congestie in de haven van Buenos Aires als een ernstige belemmering voor haar export-plannen. Een Argentijns marine-officier is benoemd tot „interventor” (iemand, die blijkbaar genoeg volmachten bezit om handelend op te treden). Hij zal tot taak hebben het verkeer in de haven te bespoedigen.

Bureaucratie is een van de voornaamste oorzaken van de vertragingen.

STOP PRESS!!!

In aansluiting op het verhaal over „Ali Baba en zijn veertig rovers” (dat men elders in dit nummer aantreft) verneemt de redactie tot haar genoegen vlak voor het ter perse gaan, dat sedert het optreden van Ali Baba cum suis aan boord van onze *Reael* de politie in het Makassarse havenkwartier belangrijk is versterkt en thans dermate streng optreedt, dat diefstallen in vergelijking met b.v. een maand geleden, vrijwel niet meer voorkomen.

BERAOE-KOLEN

Behalve, dat steenkolen uit de grond komen, zullen er in het bedrijf vermoedelijk enkelen zijn, die nog niet weten, dat onze maatschappij al enige decennia haar kolen-stokende schepen voorziet uit haar eigen kolenbedrijf te Teloeok Bajoer, aan Borneo's Oostkust, in het district Beraoe. Het toenemende verbruik van olie op schepen heeft de belangstelling voor het kolenbedrijf niet doen verminderen.

Hoe het was

De N. V. Steenkolenmaatschappij „Parapattan” was een van de belangrijkste etablissementen, die de K.P.M. bezit. In 1939 produceerde de mijn 303.000 ton kolen. Tot het uitbreken van de oorlog waren er ongeveer 4.000.000 ton kolen uit de grond gehaald. Het was ook een van de modernste bedrijven van het voor-oorlogse Indië. Het had elektrisch licht, waterleiding, een ijsfabriek, een radiostation, een eigen krant, een eigen telefoonnet met automatische draaischijfverbinding, een sociëteit, een ziekenhuis en een bioscoop. Een volledig stadje, ergens midden in de rimboe; met een aloen-aloen, employé-woningen, koelieloodsen, centrale keuken, vier scholen, een coöperatieve winkel, een hotel, politie en reinigingsdienst.

Na de oorlog

Zo was het. De Japanse „welvaart” liet van het bedrijf —dat qua efficiency en veiligheid niet onder behoefde te doen voor een Europese kolenmijn— niet veel meer over. De rest werd tijdens geallieerde bombardementen vernield.

Na de capitulatie van Japan heeft het enige tijd geduurd, alvorens werd besloten om de productie weer ter hand te nemen. Door het grote verlies aan kolenstokende schepen tijdens de oorlog was het niet nodig om de kolenwinning weer tot het voor-oorlogse peil terug te brengen. Dit zou trouwens technisch ook onmogelijk zijn geweest, want alle vitale machinerieën waren vernield, zoals de elektrische centrale, de kolen-laadinrichting, het compressoren-huis, de ophaal-machine en alle rijd-laadlocomotieven voor het horizontale vervoer, ondergronds zowel als bovengronds.

De beslissing om de productie op kleine schaal te hervatten werd dan ook op grond van bovenstaande argumenten genomen, onder het motto: „Redden, wat er nog te redden valt”.

ONS KOLENBEDRIJF

De wederopbouw

Hiertoe was het in de allereerste plaats noodzakelijk, dat de electriciteit-voorziening weer op gang werd gebracht. Het waren K.P.M.-ers, die drie dieselmotoren monteerden. Verschillende stoomketels kwamen klaar, zodat kon worden begonnen met het leegpompen van de mijn, die door de Japanners volkomen onder water was gezet.

Met enkele leden van het z.g. „ondergronds personeel” van de Steenkolenmaatschappij „Parapattan”, onder wie ir. Haierschmidt (die allen de bezetting in krijgsgevangenschap hadden doorgebracht) werd, zo goed en zo kwaad als het ging, begonnen met de kolen-productie in de heuvels op het terrein. Er waren vele en haast onoverkomelijke moeilijkheden, gelijk inger-

wijden op de vloot en aan de wal weten, om de schepen vlak na de oorlog van kolen te voorzien. De onmisbare scheepvaart in de archipel moest, ten koste van alles, weer op gang worden gebracht en in de oude, beproefde banen worden geleid. Dat zulks is gelukt, is voor een niet gering deel te danken aan het werk van de mensen daar in Borneo. Met trots kunnen K.P.M.-ers en S.M.P.-ers terugzien op het resultaat van hun moeilijke arbeid in de twee jaren, die sedert het einde van de oorlog thans zijn verlopen. Alle lof komt toe aan het handje-vol mannen, dat uit de hoop verwrongen ijzer en puin te Teloeok Bajoer weer een bedrijf hebben opgebouwd, zonder hun gezinnen en vaak het allernodigste ontberend. Voor vele is de tijd nu wel aangebroken om in Nederland van het welverdiende verloon, waar zij nog niet aan toe gekomen zijn, te gaan genieten.

Delver.

ONZE JUBILARISSEN

1922 – 1947

*

Het is ons een eer hieronder wederom de lijst af te drukken van de mensen uit onze maatschappij, die in de maanden October, November en December hun 25-jarig dienst-jubileum hopen te herdenken. Wij nemen de gelegenheid te baat hen reeds nu van harte met de komende gebeurtenis geluk te wensen.

4 Oct. Pakhuismeester	O. TIKOALU	Soerabaia
17 Oct. Adjunct-chef	J. L. WIJHE	Agent Soerabaia
22 Nov. Hoofdwtk.	A. V. D. MAAL	Paloppo
5 Dec. Gezagvoerder Gezagvoerder Hoofdwtk.	J. BELGER Y. STELMA A. F. F. JANSSEN	Pahud In Holland Holland (Nieuwbouw)
14 Dec. Hoofdwtk.	G. PUINBROEK	Holland Ziekteverlof E.V.
Hoofdemployé	J. E. BOSMAN	
18 Dec. Beampte	THE SAM DJIN	C.D./H.K.
20 Dec. Machinedrijver	P. SOEALANG	Van der Lijn

K.P.M. Nieuws

— De heren C. F. M. Rab en Th. A. van Vliet zijn van hun Europees verlof teruggekeerd en op het agentschap Singapore geplaatst.

— Na kantoortijd wordt er thans een- of tweemaal per week door het personeel van het Singapore-Agentschap met hun dames ten huize van de heer Van Bochove sport —tennis, ping-pong en badminton— beoefend.

Huis en tuin van onze agent lenen zich daartoe bij uitnemendheid.

Er wordt flink getraind en met een competitie voor het personeel, uitgewerkt door de heer K. Scholte, die als sportleider optreedt, is reeds een afdeling gemaakt.

Binnenkort zal de K.P.M. tegen teams van andere firma's uitkomen en er wordt verwacht, dat speciaal het Aziatisch badminton-team een goede indruk zal maken.

— Behalve de in ons vorige nummer gemelde coasters werd op 3 September j.l. ook „de verloren zoon”, de *Reael*, door P. C. J. voor familiegroeten opgeroepen.

— Uit een officieel verslag der regering:

De *Rengat* (van de K.P.M.) vaart tussen Banjoewangi en Soerabaia op en neer! Deze simpele mededeling spreekt voor een goed verstaander boekdelen. Immers: het is een teken van terugkeer naar normale toestanden. Alle producten, die in het regentschap Banjoewangi werden en zijn aangetroffen, worden via de haven Banjoewangi geëxporteerd. Sitoebondo en Bondowoso voeren af op Panaroekan, maar daar blijft het product voorlopig, omdat de haven totaal is verzand en grote schepen er dus niet kunnen komen. Men wacht op de komst van prauwen. Probolinggo wordt de suikeropslagplaats. Hoewel er weinig goedangs meer over zijn na de geweldige havenbrand, die er heeft gewoed, is er nog wel voldoende over tot de komst van de nodige prauwen. Schepen zullen de haven voorlopig niet kunnen aandoen, daar de monding vol wrakstukken ligt.

— Naar wij in het „Dagblad Scheepvaart” lezen is met ingang van 1 Augustus j.l. ook aan gezagvoerder M. H. Bos, thans op de *Toba*, vergunning verleend om op zijn schip de reservevlag als

natievlag te voeren. Gezagvoerder Bos is LtI der K.M.R.

De lezers worden er aan herinnerd, dat aan officieren der Koninklijke Marine Reserve, die tenminste de rang van LtII hebben en gezagvoerder ter koopvaardij zijn, na een daartoe strekkend verzoek bij Koninklijk Besluit kan worden toegestaan op hun schip de reservevlag als natievlag te voeren.

—De kapiteins van de eerste coasters —de *Taboelan*, *Taliwang*, *Tarempa*, *Tapatoean*, *Betana* en *Benten*— met uitzondering van gezagvoerder Uilenberg, die in Indië achterbleef, zijn in het restaurant van de Rotterdamse Lloyd gehuldigd. De heer M. C. Koning, voorzitter van de Raad van Bestuur onzer maatschappij, hield een redevoering waarin hij op de bijzonderheid der prestatie van de notedoppen de nadruk legde. De heer B. E. Ruys Jr., directeur van de Rotterdamse Lloyd en de familieleden van de kapiteins waren aanwezig. In de huldiging waren natuurlijk alle leden der bemanningen betrokken, doch woorden van speciale lof werden gericht tot de hoofdwerktuigkundigen Hennink, Liethof en Verstraten.

— Door de secretaris der examencommissie van Stuurlieden en Machinisten is bekendgemaakt, dat de destijds in Indië uitgereikte voorlopige verklaringen thans kunnen worden ingewisseld tegen model-diploma's.

In verband hiermede wordt belanghebbenden aangeraden de in hun bezit zijnde voorlopige verklaring op te sturen naar het hoofdkantoor, afd. P.Z./N.D. dan wel P.Z./T.D., welke gaarne hun bemiddeling zullen verlenen bij de bovengenoemde inwisseling.

Zij, die tot op heden nog geen pasfoto in duplo hebben ingestuurd, worden verzocht deze met de voorlopige verklaring op te zenden, aangezien anders geen model-diploma kan worden uitgereikt.

— De „Uitlaat”-correspondent te Singapore, W. Fontijne, is overgeplaatst naar Soerabaia en zal ons nu verder van het K.P.M.-gebeuren aldaar op de hoogte houden. Dat is intussen wel nodig. Uit Soerabaia heeft de redactie nog nooit iets gehoord en het agentschap is er zelfs nimmer toe overgegaan om een correspondent aan te wijzen. Het lijkt wel, of men met de overplaatsing van Fontijne naar Soerabaia heeft aangevoeld, hoe zeer de aanwezigheid

van een actieve correspondent aldaar noodzakelijk was. Wij zien daarom met grote belangstelling Fontijne's verdere bijdragen tegemoet.

— Gezagvoerder J. J. v.d. Starre gaf eind September in Nederland het commando van de *Nieuw-Holland* over aan gezagvoerder H. Ellens, waarna hij in aansluiting op zijn verlof met pensioen zal gaan.

Wij wensen de populaire gezagvoerder Van der Starre een zeer prettig verlof toe en spreken de hoop uit, dat het hem gegeven moge zijn om nog vele jaren van zijn welverdiende rust te genieten.

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

Pantoen

van de Priok-koelie

De zeebries wekt mijn door malaria verzwakte leden en huiverend trek ik de sarong dicht ter aan en denk maar: „Allah verhoort onze beden”. Ik ben wel ziek, maar 't werk moet gedaan. Allah is groot en honger is onaangenaam.

Het voedsel ligt gestapeld in de buiken van de schepen. Nu is het tijd om naar de poort te gaan, want wie niet werkt, heeft niet te eten. Ik heb geluk... al kan ik amper staan: Allah is groot; de mandoer neemt me aan.

De goedangs barsten van de materialen. Ik werk. Dan mag ik in de rij gaan staan om bij de kok mijn piring rijst te halen. Misschien kan ik dan in de nachtploeg gaan... Allah is groot. Zo rek ik mijn bestaan.

In de verstilde haven laden we de vrachten. Dan zwijgt het schip en is het werk gedaan. Ik strompel naar mijn slaapplek in gedachten... en door de klapperbomen schijnt de maan: Allah is groot en daarop komt het aan.

Allah is groot en daarop komt het aan!!!!

a/b m.s. Ruys
Tg. Priok 13-8-'47.

van Leent.

Ali Baba en z'n veertig rovers

Het zou wel heel toevallig zijn, als de spitsboef van ons verhaal Ali Baba zou zijn gehe-ten, maar zoals het dikwijls in het leven gaat: wij kunnen het niet meer onderzoeken, daar de man met de Noorderzon naar een van de vele Makassar-kampongs is vertrokken en zich daar schuil houdt. Wel weten we, dat hij veertig handlangers had, allemaal tot in de puntjes getraind in het „edele” beroep van dief, alle-maal oer-sterke en goed-gevoede (misschien ook dankzij diefstal) boefjesmaats, die hun hele leven zware lasten hadden gesjouwd, allemaal voorzien van massieve spierballen, waarop een gewoon mens jaloers zou zijn, en geen van allen voor een kleintje vervaard.

Ali kiest zijn terrein

Ali Baba had de *Reael* tot operatieterrein gekozen, want met begeerige blikken hadden zijn uitgezette wachtposten aan de gangster gerapporteerd, dat ruim I van dat schip werd beladen met kostbare Oosterse gewaden, goed verpakt weliswaar, maar toch nog niet goed genoeg voor de kraak-lustige rovers. Dat de derde stuurman gedurende de belading in ruim I post had gevat, dat hij persoonlijk toezicht hield op hetgeen daar gebeurde, dat hij iedereen telde, die naar beneden kwam, dat hij weer afturfde wanneer een ruimkoelie een slokje water ging drinken, dat er een paar politiemannen aan dek en op de kade patrouil-leerden, dat er zelfs geweren werden gedragen door Hermidad..... dat alles ging Ali Baba niets aan. Hij zon op listige middelen om zijn slag te slaan, heel eenvoudig en doelmatig.

..... en maakt voorbereidingen

Ali kwam, zag en overwon, niettegenstaande de derde stuurman het ruim goed had door-zocht, vóór hij naar boven ging. De luiken werden dichtgelegd, geschalkt en verzegeld. De Japanse hangsloten, die allemaal met dezelfde sleutel konden worden geopend, waren inmid-dels vervangen door op de *pasar* gekochte koperen ondingen, die notabene 35 gulden per stuk hadden gekost en die — alhoewel iets beter dan de nipse — toch nog gemakkelijk te forceren waren. Ali lachte in zijn vuistje, hij had een heel ander plan. „Laat die domme Hollanders die luiken naar schalken en zegelen, laat ze hangsloten aanbrengen, laat ze de merkers maar op de luikhoofden gooien zodat een plank niet meer van zijn plaats gelicht kan worden. Laat ze..... Laat ze.....” Ali had een pracht-idee. Alle belemmeringen, die men hem in de weg zou leggen, waren doodeenvoudig om te lachen. Niet voor niets was Ali met z'n veertig boeven reeds eeuwen geleden bezongen in Oosterse vertellingen en niet voor niets worden de kinderen over de gehele wereld vergast op de ingenieuze vindingen van de grootste dief allen tijden!

De boeven aan boord

Alsof er niets was gebeurd, kwamen de veertig boeven zonder argwaan te wekken aan boord. Zij verspreidden zich over het gehele schip. Er werd gebunkerd en het was heel gemakkelijk om tussen deze mierenstoet aan boord te komen en onopvallend ergens neer te strijken. Ziezo..... de hulptroepen waren aanwezig en op hun post, weliswaar zonder wapenen, maar och, wat kan de Hollander tegen zulk een sterk stelletje geboefte uit-voeren?

Het werd schafttijd, maar gebeuren kon er niets, dachten kapitein Poeder en stuurman Zweegman. De luiken waren tussen de middag dichtgelegd, alsof het schip naar Alaska zou

moeten varen en alles was dicht, potdicht. Toch was voor alle zekerheid een post uitgezet, die de ruimen in de gaten moest houden.

Alarm!

Plotseling kwam de kwartiermeester de eerste klas ophollen en met gejaagde stem stotterde hij eruit, dat hij een hoofd had gezien achter de patrijspoort van het dekhuis, dat toegang verleent naar het tussendek van ruim I. Onmiddellijk begaven Zweegman en de 3e stuurman Willems zich naar de plaats des onheils, maar natuurlijk was de kop ver-dwenen. Zou die kwartiermeester geesten hebben gezien, dachten zij of zou het toch waar zijn? Behoedzaam werd de deur naar het tus-sendek geopend en waarachtig er stond een Makassar met een bundel kains onder zijn arm. Gelukkig was Zweegman niet alleen en in korte tijd hadden zij de dief overmeesterd en hem zodanig in de clinch genomen, dat er aan ontsnappen geen denken was. Zijn strot werd amper dichtgeknepen en Willems hield zijn arm in de dubbele nelson of hoe het ook moge heten. Maar versterking moest er komen, want het viel niet mee de potige badjo in bedwang te houden, omdat zowel zijn mond met tanden als zijn benen nog vrij waren en iedereen weet, hoe gevaarlijk iemand in doodsnood kan zijn. Versterking kwam. De gezagvoerder en 2e stuurman van der Vegte snelden naar beneden en namen de boef over om de stuurman de ge-legenheid te geven een revolver te halen. Maar o noodlot! Er was een Japanse brandkast aan boord, waarbij zoveel rechts, zoveel links en driemaal het cijfer 37,5 moet worden gedraaid en — zoals de stuurman het uitdrukte — waartegen je dan nog vriendelijk moet praten om hem open te krijgen, zodat het geruime tijd duurde, voor de gewapende hulptroepen waren verschenen.

De veldslag

De veertig schurken hadden lont geroken en nu of nooit moesten zij hun slag slaan en de gevangene ontzetten. Van alle hoeken en gaten, uit WC's en badkamers kwamen de kerels aanrennen en verdrongen zich als een zwerm bijen rond hun maat en degenen, die hem vast hielden. In de haast hadden zij niet vergeten om alles wat als wapen kon dienen van dek op te rapen. Keggen, stukken bam-boe, scepters, een keteltje, alles was van hun gading. De lange gezagvoerder, die overal boven uitstak, was een schitterend mikpunt en binnen enkele seconden, nadat het sein tot de aanval was geblazen, vlogen projectielen van allerlei soort op hem af. Het was een ware regen van stukken hout en ijzer. Een keg trof kapitein Poeder aan het hoofd, recht achter zijn oor. Even later vloog een emmer door de lucht en trof hem iets daar boven, zodat een brede bloedstroom onmiddellijk begon te lopen. Een van de slechtste van Ali's rovers had een scepter in zijn hand en hief deze op om Poeder daarmede buiten westen te slaan, maar gelukkig kwam een inmiddels toegesnelde ladingklerk net op tijd om hem het stuk ijzer uit de hand te slaan. Dat de gevangen boef onder deze omstandigheden werd losgelaten, spreekt vanzelf en op het ogenblik, dat hij was bevrijd, ging het hele stelletje aan de haal.

Kapitein Poeder verdween naar het zieken-huis om zich te laten verbinden, Zweegman haalde de kains bij elkaar en de rust keerde weder aan boord. Gelukkig bleek er niets te zijn gestolen en de verwondingen nogal mee te vallen. Met twee krammetjes en een mum-mie-achtig verband om het hoofd was de zaak

voor de kapitein bekeken. Men liet zich het eten goed smaken. O, ja. De gewapende politie, vraagt U? Die was maar weggegaan zonder verder iets te zeggen! Het is n.l. verboden in schafttijd te stelen!

Het raadsel

Aan boord stond men voor een raadsel. Hoe was de vent binnengeslopen? Men wist het niet en Willems was zeer secuur geweest. De enige mogelijkheid was wel, dat hij zich had laten insluiten om later de patrijspoort, die meer dan handvast was aangedraaid, van binnenuit te openen. Het ruim was evenwel in twee dagen niet open geweest. Herhaling moest dadelijk worden voorkomen en daarom werd de schroef-bout van de poort afgezaagd en omgeklonken, zodat de poort voortaan niet open kan. En toch? Toen Zondag 31 Augustus en de feestdag 1 September voorbij waren, bleken twee balen te zijn geopend en de inhoud te zijn verdwenen. Nog steeds staat men voor een raadsel, temeer daar door de officieren des nachts altijd een paar ronden worden gemaakt en steeds op ongezette tijden.

Met dit al zijn wij in een ellendig parket verzeild. De brutaliteit en vindingrijkheid der boeven grenzen aan het ongelooflijke. Het toezicht van scheepswege is zeer streng en kan bijna (tenminste op dit schip) niet hoger wor-den opgevoerd. En toch ziet men kans steeds meer te stelen. Met de huidige mid-delen kan dit niet worden gestopt en kan men eenvoudig niet bedacht zijn op de vele trucs, die Ali en zijn pientere bende hebben uitgedacht. Want weet U, dat het is voorgekomen dat Mas Zó en Zó met zijn naaimachine aan boord stapte en zich in het onderruim liet afzakken, om daar uit de balen geed keurig nette broekjes voor de koelies te maken, die hun oude rommel als dank in het ruim achter-lieten? Zeven dagen lang heeft hij klandizie gehad, voor hij werd gesnapt. (Gelukkig was dit geen K.P.M.-schip) Wist U, dat het in Makassar is voorgekomen, dat een koelie werd aangehouden met een dikke, vuurrode broek die nogal opviel en dat later bleek, dat deze af-komstig was van een uitgesneden baan van het zeil van een reddingboot? Wist U, dat van een zending textiel, verscheept van Batavia naar Makassar 10% verdween tussen de afscheep van de goedang in de stad, naar het schip, tijdens de reis, de lossing te Makassar en de uitslag, maar..... dat er tussen de uitslag en de ont-vangst in de toko's nog eens 15% „op straat” ging? Wist U, dat de brutaliteit zo groot is, dat rijdende vrachtauto's in Makassar wor-den bestormd en onder de rit leeggegooid en andere Ali Baba's langs de kant van de weg geschaard zijn om de zaak op te vangen? Met eigen ogen heb ik kunnen zien, dat de inhoud van een kapotte kist zeep werd bestormd en binnen enkele seconden spoorloos was verdwe-nen? Vanuit de mierenhoop spoot een fontein van stukken zeep in alle richtingen en overal stond een Ali, die het opving en weer verder expedieerde of ermee wegliep. Binnen tien seconden was iedereen weer aan het werk, alsof er niets was gebeurd en zag men geen stukje meer. Zelfs met de beste training zouden wij hen dat niet nadoen! Zij worden zo brutaal, dat de koelies in de ruimen zich kleden in damesjaponnen en hoeden en een reuze plezier hebben. Zij hebben zelfs kisten met UNRRA-sportgoederen opengebroken en zich in twee verschillende voetbaltenues getooid, aan iedere kant een stuk of tien tierende en schreeuwende badjo's, die beneden voetbalden.....

Het is een zeer droeve zaak, waartegen wij vrijwel machteloos staan, want de bandieten, die een ware terreur uitoefenen, behoren niet tot ons personeel. Het zijn *niet* onze schepe-

lingen, noch bevinden zich meevarende koelies daaronder. De vaste walkoelies en zij die in de ruimen werken, kennen wij betrekkelijk goed en alhoewel er natuurlijk ook onregelmatigheden onder hen voorkomen, wordt uiterst streng opgetreden, zodra iets wordt ontdekt.

Toch treft ons als vervoerders de grootste blaam, maar ten onrechte. Wij kunnen ons niet wapenen tegen dergelijke praktijken, hiervoor is hulp van de politie of militairen nodig. Gewapende hulp, want Ali Baba trekt zich van orders niets aan. Hij lacht erom. Wij zijn doende om ons van die verscherpte hulp te verzekeren en hopen daarmee succes te boeken, niet alleen terwille van onze goede naam, doch hoofdzakelijk omdat het in een geoordeelde staat niet mag voorkomen, dat een groot percentage lading tussen kade en schip zoek raakt en onze schepen domweg worden „afgelopen”.

Daarom mag de waakzaamheid aan boord en op de kade niet verslappen, want als dit wel gebeurt, dan zouden wij over enige tijd een verhaaltje kunnen schrijven over Ali Baba en z'n 40.000 roovers. En zover mag het nooit komen.

DE STUURLIEDEN - EXAMENS

Tussen 21 Aug. en 5 Sept. j.l. werden wederom stuurlieden-examens gehouden. Er hadden zich 21 kandidaten opgegeven, van wie er zich 3 wegens ziekte moesten terugtrekken. Van de 18 overgeblevenen werden er 3 afgewezen en kregen 4 her-examen. Er waren 3 kandidaten (onder wie een K.P.M.-er, naar men elders in dit blad kan lezen) die slaagden voor het volledig examen te stuurman G. H. V.

De examen-commissie heeft geconstateerd, dat de kandidaten voor het examen 3e stuurman G. H. V. ditmaal betere cijfers hebben behaald, met uitzondering van de 2 voor dit examen afgewezen kandidaten.

Wat betreft het onderdeel „Instrumenten” is de theoretische kennis bij de kandidaten over het algemeen voldoende gebleken, doch de praktische kennis — het gebruik ervan dus — laat te wensen over.

Verder werd door de commissie opmerkt, dat de kennis van E. H. B. O. bij de examinandî ook te wensen overlaat. Hierover zullen in de toekomst aan kandidaten, indien zij zulks wensen, handleidingen ter inzage worden aangeboden.

De J. C. P. L.

Naar wij in het „Dagblad Scheepvaart” lezen zijn tot directeurs der nieuwe vennootschap benoemd de heren drs. L. Speelman als directeur in Nederland en R. Pronk en J. H. Warning als directeurs buiten Europa.

De naam der vennootschap is op 2 September officieel van kracht geworden.

MIJNENGEVAAR

Over dit onderwerp heeft de Kapt. Ltz B. C. Mahieu kortgeleden te Leiden een causerie gehouden, waaraan wij het volgende ontleen:

De levensduur van verschillende soorten mijnen is veel groter gebleken dan men aannam. Zij kan wel 10 tot 12 jaar bedragen, vooral voor de magnetische- en accoustische mijnen.

De Duitsers zijn het eerst met magnetische mijnen begonnen. De Britten ontdekten spoedig dit geheim en vonden als afweermiddel de horizontale „degaussing cables”, die het verticale magnetisme ophieven. Daarna trachtten de Duitsers een gewijzigde constructie in te voeren, waarin zij ook de horizontale krachtlijnen effectief probeerden te maken. Daar zijn zij in geslaagd, doch deze mijn kwam — gelukkig — pas tegen het einde van de oorlog in gebruik.

De z.g. tril- of accoustische mijn is tot grote perfectie gebracht. In de Schelde liggen nog een stel van deze mijnen en vandaar, dat een voorschrift is uitgevaardigd om daar vaart te minderen, daar een schip anders nog kans loopt om in de lucht te vliegen.

Een groot gevaar is de mijn met vertraagde werking. Door een uurwerk worden de mijnen pas na maanden of zelfs jaren actief. Deze mijnen zijn in groten getale aangetroffen in alle Europeese wateren, speciaal in de Noordzee. Het is zeer moeilijk deze mijnen op te ruimen.

Men heeft aangenomen, dat alle mijnen na circa 3½ jaar ongevaarlijk zouden zijn. Nu is gebleken, dat mijnen actief blijven, zolang de accu's van de mijnen voldoende stroom leveren om de detonatie te bewerkingstellig. En dat kan wel 10 of 12 jaar duren. Dit betekent dus een blijvende dreiging voor de scheepvaart. Men blijft „vegen”, d.w.z. tot ontploffing brengen of demonteren. Voor alle de Europeese wateren omringende landen blijft dit echter een onzaglijke taak. „Degaussing” is voor grotere schepen nog steeds het beproefde veiligheidsmiddel. De algemene toepassing houdt verband met overwegingen van commerciële en economische aard. Een ernstige waarschuwing aan regering, reders en opvarenden van schepen, om voortdurend het nog bestaande mijnengevaar in het oog te houden, is daarom op haar plaats. Kapiteins doen er goed aan zich streng te houden aan de voorschriften inzake vaart en routes en binnen de geveegde kanalen te blijven, waar radar en het Decca-peilsysteem goede diensten kunnen bewijzen. Als er nog een „degaussing” aan boord is, is het verstandig die bij te zetten.

Kranten op schepen

Gedurende de ligtijd op Priok zijn er maar enkele schepen, die zo gelukkig zijn een krant te ontvangen. Daar vele schepen niet in het bezit zijn van een radiotoestel en iedereen vol belangstelling is voor hetgeen zich thans in Indië afspeelt, zou het prettig zijn om bij binnenkomst in de grotere havenplaatsen daarover via de krant iets te vernemen.

In Soerabaia ontvangen we geregeld een krant, in Singapore wordt door de oude „kepala” van de Chinese koelies iedere dag trouw een dagblad aan boord bezorgd voor de gezagvoerder, hwtk., 1e en 2e stuurman. De oude heer betaalt dit uit zijn eigen zak.....

Waarom kan op Priok niet elk schip een krant ontvangen? Is de papier-schaarste zo erg of zijn de abonnementen te duur?

Daarom de volgende suggestie. Bij mijn verblijf in het Logeergebouw viel het mij op, dat nagenoeg elke wal-employé een abonnement heeft op een nieuwsblad.

Is het niet mogelijk, dat de heren, wal-employé's de volgende morgen voor zij naar hun werk gaan hun gelezen kranten inleveren bij de beheerder van het Logeergebouw?

Die zal er zeker wel voor willen zorgen, dat die kranten op Priok komen. Ze kunnen dan gedistribueerd worden op de schepen. En al zijn ze één dag oud, het is beter iets te hebben dan niets.

Jac. Belger

Gezagvoerder s.s. Pahud

J. P. HAULUSSY †

De lijst van jubilarissen, die men elders in dit nummer aantreft, had eigenlijk nog één naam moeten bevatten, n.l. die van de proviandklerk J. P. Haulussy. Hij zou op 14 November a.s. zijn 25-jarig jubileum bij onze maatschappij hebben herdacht.

Dit heeft helaas niet zo mogen zijn. De heer Haulussy is na een kortstondige ziekte op 13 September j.l. in zijn woning aan de Secretarieweg overleden. Op Zondag, 14 September werd hij op het Kerkhof Petamboeran ter aarde besteld. Hierbij werd namens de K.P.M. het woord gevoerd door de heer H. H. Th. van Lennep.

— Gezagvoerder D. de Vries is voor de tropen afgekeurd. Hij is op 22 Augustus j.l. met onze *Nieuw-Holland* naar Nederland vertrokken.

— De 3e stuurman W. J. Rooter, die met verlof in Australië vertoeft, verzocht en kreeg eervol ontslag.

— Velen zijn met verlof naar Europa vertrokken, anderen zijn, na op krachten te zijn gekomen, in het bedrijf teruggekeerd. Wij wensen de volgende verlofgangers een plezierige tijd toe: gezagvoerder A. W. M. v. Koësveld met zijn gezin, gezagvoerder A. v.d. Palm en zijn vrouw, 2e stuurman J. C. van Vulpen, 2e stuurman P. H. Zweers, 3e stuurman C. P. v.d. Mije en 4e stuurman P. A. de Vries.

Wij heten opnieuw in het bedrijf welkom gezagvoerder H. Koning en 1e stuurman E. G. Schaeffer, die hun Europees verlof in Australië en 3e stuurman G. (voor Gossiemijne) Hoek, die zijn verlof in Zuid-Afrika doorbracht. (Hij wel!).

— De 4e stuurman H. Cleveringa is op 5 September j.l. geslaagd voor het volledige examen 1e stuurman G. H. V. Het is in onze maatschappij de eerste maal, dat dit is voorgekomen. Voorwaar een briljante prestatie, waarmee wij hem van ganse harte gelukwensen.

— De heer J. H. Posthumus, leraar zeemanschap bij de K.P.M.-opleiding, is tijdelijk benoemd in dezelfde functie aan de zeevaartschool te Vlissingen, ter vervulling ener aldaar ontstane vacature. De heer Posthumus blijft dus voorlopig in Nederland.

— Directeur Pronk is in het begin van September onverwachts per vliegtuig naar Nederland vertrokken, waar hij op de 16e arriveerde. Hij zal besprekingen voeren over J. C. P. L. en K.P.M.-zaken.

Het plan was, dat de heer Pronk tegen het einde van deze maand weer in Batavia terug zou zijn. Aangezien echter zijn moeder op 14 November a.s. de hoge leeftijd van 90 jaar hoopt te bereiken, wordt er bij de heer Pronk van alle kanten op aangedrongen om zijn verblijf in Nederland maar met een paar weekjes te rekken, teneinde deze bijzondere gebeurtenis te kunnen bijwonen.

— De 1e stuurman der K.P.M. C. H. C. Vierhout, LtZI der K.M.R. is wegens zijn voorbeeldige houding en doortastend optreden bij de evacuatie van ongeveer 4000 man marine-personeel uit Tjilatjap in 1942 benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau met de Zwaarden, waarmee wij hem van harte gelukwensen.

— Het a.s. *Batoela* is op 6 September uit Nederland naar Indië vertrokken. Gezagvoerder is C. O. H. Hindriks, 1e stuurman P. J. Staal en 2e stuurman H. J. v.d. Jagt (alle drie keren terug van Europees verlof). De 4e stuurman is een nieuweling in ons bedrijf, n.l. H. Boëree.

— Op het Singapore-agentschap heeft de heer J. Thiebout zich bereid verklaard om voortaan op te treden als correspondent van De Uitlaat, in opvolging van W. Fontijne.

Wij heten Thiebout van harte welkom in de rij van de schrijvende K.P.M.-ers.

— De Inkoop- en Magazijndienst heeft een 100-tal nieuwe houten bedden zonder bultzak voor ons personeel beschikbaar. De prijs bedraagt f 100.—.

Deze djati-houten bedden zijn van hetzelfde formaat als een scheepskooi en zijn voorzien van een stalen raam, waar de bultzak op komt te liggen.

Gegadigden kunnen zich opgeven bij de afdeling P.Z./W.P.

Jubiläum

Op 14 September herdacht C. van Rijs, Hoofdwtk. op het s.s. *Fort Rensselaer*, zijn 25-jarig dienstjubileum.

Misschien was dit wel de eerste keer, dat een lid van ons varende personeel te *Loa Koeloe* (16 mijl bovenstrooms van Samarinda) zijn jubileum vierde.

Maar de zeeman is een zwerver. De stilte van *Loa Koeloe*, alleen onderbroken door het lawaai van de lange de transportbanden neervallende kolen, symboliseerde dan ook des te duidelijker het werk van de zeeman, dat doorgaans in stilte en zonder ophef wordt verricht.

Onder de collega's en belangstellenden heerste die dag een prettige en ongedwongen stemming.

Gezagvoerder Millenaar toonde zich een voortreffelijk gastheer en de mannen van de brug en machinekamer hebben overtuigend bewezen, dat het besturen en in beweging brengen van een schip heel goed samen gaat met het bereiden en opdienen van een „hartig hapje”. De heren Wittich en Marsman, respectievelijk leider en chef N. D. van de steenkool-ontginning te *Loa Koeloe*, gaven eveneens van hun belangstelling blijk door hun persoonlijke tegenwoordigheid en bloemen.

Wij twifelen er niet aan, of van Rijs zal aan deze dag, hoe sober ook gevierd, aangename herinneringen bewaren.

K. P. M., wij danken u!

Naast de vele plichten, waar wij als werknemer telkenmale aan worden herinnerd, hebben wij nog andere verplichtingen, die zo normaal en vanzelfsprekend zijn, dat niemand ze ons zal voorschrijven, noch er zich druk om zal maken, of wij er aan voldoen of niet.

Een daarvan is de plicht, of — wilt U het anders zeggen — de deugd der dankbaarheid.

Is het niet zo, dat een weldaad, ons door anderen bewezen, zo gauw wordt vergeten; dat wij alles weer zo „gewoon” en „natuurlijk” vinden, omdat ons eigen „ik” daarmee is gediend?

Zeker, ook wij zullen niet verzuimen dank te zeggen, als ons bij kennissen een prettige en gulle ontvangst ten deel is gevallen. Dit is immers het minste, wat wij kunnen doen?

Maar hoe reageerden wij op de ontvangst, die ons, met ons gezin, te beurt viel bij terugkeer in Indië?

Heeft men ons toen niet benijd, omdat hulpvaardige collega's klaar stonden, om ons met raad en daad bij te staan? Waren wij toen niet set, omdat wij ons geen zorgen behoeften te maken over het transport naar Batavia en veranderde deze tevredenheid niet in enthousiasme, toen wij werden ondergebracht in ons mooie Logeergebouw, waar voor de gasten het beste blijkbaar nog niet goed genoeg is?

Dit alles raakt in de eerste plaats mijzelf. Ik behoor tot de weinige gelukkigen, die zijn gezin weer bij zich heeft.

Daarom past het mij om langs deze weg alsnog blijk te geven van mijn erkentelijkheid jegens de directie en de heren van het Hoofdkantoor voor de hulp, bij terugkomst in Indië onder-vonden.

J. Th. Mulder.
Samarinda.