

de UITLAAT

No. 15 — Tweede Jaargang
16 December 1947

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

t' „Sal waeragtig wel gaen!”



Foto: J. G. Pameyer, 4e wtk.

*Kan enig hoofdartikel beter dan deze foto tot uitdrukking brengen,
dat de K. P. M. ook in het komende jaar, ondanks stormen en
tegenslagen, „volle kracht vooruit” zal varen?
De „Tasman” in de Great Australian Bight.*

ONDER ONS - met de Redactie

Dit is dan het laatste nummer van onze „Uitlaat” in dit —haar tweede— jaar. Het is tevens het Kerstnummer, niet zozeer wat betreft de uitvoering dan wel de inhoud, waarvan een enkele bijdrage in het kader van het a.s. feest staat, hetwelks sfeer misschien het beste werd getroffen door onze schrijvende werktuigkundige R. Bijkerk in zijn gedicht „Kerstmis”. Na geruime tijd is ook onze correspondent, Von Magius, weer vertegenwoordigd met een overzicht van het haven- en bedrijfsherstel in Semarang.

De redactie is dankbaar voor het feit, dat de directie haar in de gelegenheid heeft gesteld om de bevorderingen van varende- en walpersoneel, voor zover bekend bij het ter perse gaan van dit nummer, nu reeds in het personeels-orgaan af te drukken.

Er rest de redactie niet veel meer te zeggen. Het is met de brieven met aanvragen tot toezending van het orgaan volgens het nieuwe distributie-systeem in de eerste helft van December inderdaad een beetje beter gegaan. Aan de opstelling van de nieuwe mailing-list, volgens de beschikbare gegevens, wordt thans gewerkt. De „inschrijving” is nog slechts open voor de schepen, die op de lange routes varen en welker post dikwijls zo lang onderweg is. Ieder nakomend verzoek tot toezending van „De Uitlaat” zal door de redactie thans afzonderlijk in behandeling worden genomen. Zij, die op de agentschappen zich hebben belast met de distributie van „De Uitlaat” zullen merken, dat hun in sommige gevallen meer exem-

plaren werden toegezonden dan waarom zij verzochten. De bedoeling is, dat aan ons personeels-orgaan ook in kringen buiten het bedrijf wat meer bekendheid zal worden gegeven. Wij verzoeken de distributeurs, geheel naar eigen oordeel, voortaan een „Uitlaat” toe te zenden aan personen, die naar hun mening daarvoor in aanmerking komen.

Wij waarschuwen onze lezers, dat het

le nummer van de 3e jaargang tengevolge van de vele feestdagen, die op handen zijn, misschien een dagje later zal komen.

Wij willen dan deze laatste rubriek van dit jaar besluiten met allen, die op welke wijze dan ook, als lezer of als medewerker, met onze „Uitlaat” te maken hebben een prettig Kerstfeest, een Zalig Uiteinde en een Gelukkig Nieuwjaar toe te wensen. Wij hopen „De Uitlaat” in het volgende jaar flink te laten knallen!

J. B. B.

Kerstmis

Klokken beieren een lied:

Kerstmis is gekomen.

Roerloos in den winternacht
spreidt een dekendonzen vacht
over landen, molens, vliet
en de takken van de bomen.

Flonk'rend staat een sterrenpracht
boven 't witte wonder.

In een kerkje zingt het koor,
grijs en waardig de pastoor.
Vrede daalt in 't menschenhart
en 't Mysterie der Verkondiger.

Niets, wat deze rust verstoort,
onberoerd door 't wereldrazen,
waar nog altijd viert geweld
en een menschedom, moe-gekweld,
immer nog het dreunen hoort
van soldatenlaarzen.

Klokken beieren een lied:

Kerstmis is gekomen.

Drukkend is de tropennacht,
eenzaam lang de hondenwacht,
Hij, die verre landen ziet,
gaat van Holland droomen.....

H. Bijkerk Dec. '47.



Dit is no. 15 - tweede jaargang van

DE UITLAAT

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

Overname uit de inhoud van dit
blad is slechts geoorloofd met
bronvermelding.

Alle stukken, „De Uitlaat” be-
treffende, te adreseren:

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

Verschijnt 2 X per maand.

DIEPZEE-ONDERZOEK

Dampkring en oceaan vertonen in vele opzichten een treffende overeenkomst. De een is een gasmassa en de ander bestaat uit water, maar beide zijn uiterst gecompliceerd. De zee nog meer dan de dampkring. Ook de wijze van bestudering loopt niet zo sterk uiteen als men op het eerste gezicht zou denken. De problemen, waarvoor de onderzoeker van zee en water zich ziet gesteld, zijn in hoofdzaak dezelfde. Zowel bij de meteorologie als bij de oceanografie neemt de wetenschappelijke peiling een voorname plaats in. Zelfs de terminologie van beide wetenschappen is dezelfde. Men spreekt van lucht- en zeestromingen en ook van de troposfeer en de stratosfeer in de oceaan.

Het is daarom niet te verwonderen, dat de meteoroloog zich op de duur ook tot de studie van de oceaan aangetrokken voelt. Feitelijk begeeft hij zich daarbij op minder onbekend terrein dan het publiek schijnt te denken.

Diepzee-onderzoek

Diepzee-onderzoek staat in de laatste tijd in het middelpunt van de belangstelling. Met aandacht volgt men de onderzoekingen van geleerden, die zich met behulp van duikerpakken en beschermende kleding toelagen op waarnemingen op geringe diepte.

Maar duikerpakken, onderzeeërs en andere apparaten van deze soort maken per slot van rekening slechts waarneming op geringe diepte mogelijk. De geheimenissen op werkelijk grote diepten, zoals in kuilen van 10.000 meter, zullen niet worden ontsluit, totdat stoutmoedige mannen gereed staan om tot bijzondere pogingen aan te wenden. Men herinnert zich wellicht nog de beroemde expeditie van W. Beebe, hoofd van de afdeling voor tropische studies van het Zoologisch Genootschap te New York. Ter hoogte van Bermuda daalde hij verscheidene malen af in een z.g. „bathysfeer” tot honderden meters onder de zeespiegel. Zijn record is echter nog „maar” 903 meter.

De bathysfeer

Deze „bathysfeer” was een waterdichte bol, die twee waarnemers kon bevatten en verder meet-, stuur- en verbindingsapparaten. Door middel van patrijspoorten en projectors kon de omgeving worden waargenomen en de „bathysfeer” was door een kabel en een telefoondraad met het moederschip verbonden. Het apparaat laat zich vergelijken met een kabelballon, en evenals bij

een kabelballon was ook de mogelijkheid van de „bathysfeer” beperkt. Niettemin verdient Beebe hulde voor zijn ondernemingsgeest en voor het feit, dat hij ons een nauwkeurig beeld heeft gegeven van het leven op de verschillende diepten, die hij op zijn tochten heeft bereikt. Meer in het bijzonder stelde hij vast, dat het zonlicht dieper in het water doordringt dan tot nu toe werd vermoed. Op 500 m. was er voor het menselijk oog geen spoor van licht meer te bekennen, behalve het licht afkomstig van organismen. Op deze diepte waren de vissen talrijker dan men tevoren had gedacht en vele waren van een volkomen onbekende soort.

Dieper....

Toch is er meer te bereiken en prof. Auguste Piccard, de man van de stratosfeer, heeft nu een plan ontworpen voor een apparaat, dat zich laat vergelijken met een vrije ballon. „Le ballon libre de l'océan,” zo noemt hij zelf zijn uitvinding. Als de oorlog niet tussenbeide was gekomen, zou zijn apparaat al voltooid zijn. Voor de twee waarnemers is er een verblijfplaats van twee meter doorsnee. De wanden zijn 7,5 cm. dik. Twee ronde vensters, beschermd door dik, kegelvormig glas, geven een uitstekend gezicht en maken het mogelijk op alle diepten te fotograferen en te filmen. Deze cabine dan, met waarnemers en instrumenten en al, zal midden op zee overboord worden gezet. De bol is iets zwaarder dan het water, dat zij verplaatst en het gewicht van de ballast is zo geregeld, dat het apparaat zinkt met een snelheid van een meter per seconde. Om verdere daling mogelijk te maken, wanneer de bol tot rust is gekomen, kan er door middel van een stel kranen water worden toegelaten. Hierbij moet men voorzichtig te werk gaan, want als men te veel waterballast toeliet, zou het wel eens kunnen gebeuren, dat de bol in het geheel niet meer steeg. Juist hier schuilt, volgens Piccard zelf, een ernstig gevaar. Het zou ons te ver voeren in detail te vermelden, hoe de geleerde professor dit gevaar hoopt te omzeilen.

Wanneer wij hier nog aan toevoegen, dat het toestel is voorzien van de allernieuwste apparaten, zowel in- als uitwendig, voor controle, waarneming, metingen, plaatsbepaling door radiogoneometrie of radar, enz. en dat door radio het contact met het moederschip zal worden onderhouden, dan is er genoeg gezegd over deze onderzeeër, waarmee prof. Piccard en zijn metgezel tot een diepte van 4 tot 6 duizend meter hopen af te dalen.

Het spreekt wel vanzelf, dat de resultaten van deze koene onderneming in wetenschappelijke kringen met grote belangstelling worden afgewacht. De eerste proef zal plaats hebben in de bocht van Guinea.

Uit: „Les nouvelles Littéraires”.

Door: Claude Francis-Bocuf, lid van het Oceanografisch laboratorium van de Sorbonne, te Parijs.

MEDEWERKING

*

Naar aanleiding van de opmerking met betrekking tot de aangifte van ongevallen in ons vorige nummer, merkt de afd. P.Z. het volgende op:

„Het terzake geschrevene slaat kennelijk op ervaringen in de oorlogsjaren opgedaan. Het laat zich denken, dat het met de snelle en juiste opgave van ongevallen toen niet zo vlot ging. Nu staan de zaken echter geheel anders. In Maart j.l. werd aan de gezagvoerders van de daarvoor in aanmerking komende schepen een schrijven toegezonden, waarin — hoewel beknopt — zeer duidelijk werd aangegeven, hoe zij eventueel aan boord voorkomende ongevallen administratief dienden te behandelen. Het kernpunt van deze brief was, dat de gezagvoerders werd medegedeeld, dat het Z.O.W.-aangifte-formulier moest worden opgezonden aan het hoofdkantoor onzer maatschappij te Batavia, afd. Personele Zaken en niet aan Zeerisico te Amsterdam, zoals op het formulier staat aangegeven. De afd. P.Z. zorgt voor de verdere afwikkeling en niet de Medische Dienst, of welke andere afdeling ook. Waarschijnlijk was dit de schrijver niet bekend, omdat bedoeld schrijven niet aan de Medische Dienst werd toegezonden, hetgeen een fout was van P.Z., die intussen is hersteld.

Het ware te hopen, dat eventuele verwarring aan boord met het bovenstaande nog tijdig kan worden voorkomen, daar op het ogenblik de administratie van ongevallen van scheepswege juist vlot begint te lopen”.

Koninklijk!

De J.C.P.L. krijgt van de K.P.M. niet alleen de „P,” van „Paketaanvaart”, maar ook de „K” van „Koninklijke”. Aan de nieuwe maatschappij is n.l. het recht verleend om het praedicaat „Koninklijk” te voeren.

Directeur Pronk zal zich nog voor het einde dezer maand naar zijn standplaats Hongkong begeven.

HET GAAT GOED!

„Tijdens die vervloekte bezettingstijd”, zo schrijft „Uitlaat”-correspondent Von Magius uit Semarang „was een der vele beemoedigende uitdrukkingen, die men tegenover elkaar in de krijgsgevangen- en burgerkampen bezigde: Het gaat goed!” Deze zegswijze is ook van toepassing op de haven van Semarang, waar onze correspondent na zijn terugkeer in Indië in October 1946 werd geplaatst en waarover hij ons het volgende schrijft:

„Toen ik in Semarang aankwam heerste daar, doordat deze haven pas kort weer in bedrijf was, nog een verre van ideale toestand. De enige veilige vervoermiddelen van de rede naar de haven waren feitelijk de beide LCT's, waarover het Semarang's Stoomboot- en Prauwenveer toen de beschikking had. Wat er aan prauwen te vinden was, waren enkele ex-Japanse boten, die meer water boven dan onder de kiel hadden. Even treurig was het gesteld met de sleepboten. Ook hiervoor dienden enkele voormalige Japanse bootjes.

De beide binnenhavens lagen vol wrakken van deze vaartuigen, zodat het binnenvaren van zeeschepen was uitgesloten. Bovendien was de ingang door de bezetters geheel verwaarloosd, zodat er nauwelijks genoeg water stond voor de weinig stekende LCT's. Ook hier vele goedangs verbrand of in elkaar gebombardeerd, kaden vernield, kortom een mogelijk nog grotere bende dan te Priok. Zo was de toestand in October 1946.

Ruim een jaar later

Wij zijn nu ruim een jaar verder, een jaar waarin practisch allen van ons gewerkt hebben als nimmer te voren, zowel op de vloot als aan de wal. En zeker niet weinigen deden dit ten koste van hun gezondheid. Velen hunner zijn naar Nederland gegaan, anderen proberen hun gezondheid in deze gewesten te herkrijgen. Het is hoofdzakelijk voor hen, die weg zijn, dat ik hier een klein overzicht wil geven van de vooruitgang, die in het afgelopen jaar werd bereikt, want zonder hen zou het proces zeker een minder snel verloop hebben gehad.

De binnenhavens zijn nu —op een enkele plek na— weer open voor alle kleinere schepen, zodat een snellere expeditie dan op de rede kan worden bereikt. Dat een dergelijke los- en laadmethode de eventuele schade in belangrijke mate beperkt, zal een ieder moeten toegeven, vooral wanneer we daarbij de reeds meerdere malen gebruikte emballage bekijken. De meeste kaden

zijn weer hersteld, enkele goedangs gerepareerd, andere weer geheel opnieuw opgetrokken. Wij hebben thans de beschikking over:

een 14-tons kraan
een 10-tons kraan
een 5-tons kraan
drie 3-tons kranen en
een 1½-tons kraan.

De ex-Japanse „coasters” zijn omgebouwd tot laadprauwen. Het S.S.P.V. beschikt weer over 31 prauwen en 8 sleepboten, zodat een ruimte van ± 3500 ton naar buiten kan worden gezonden. Weliswaar is dit materiaal nog lang niet, wat wij vroeger waren gewend, doch in vergelijking met wat er een jaar geleden kon worden geboden, is het prachtig.

Slot: zie pag. 11

Nationale Koopvaardijweek

In de kringen van de bij de Nederlandse zee-scheepvaart betrokkenen —zo lezen wij in het „Dagblad Scheepvaart”— werd het al geruime tijd noodzakelijk geacht om in het jaar 1948 onze Nederlandse koopvaardij in een van de brandpunten der algemene belangstelling te plaatsen.

Die voornemens hebben thans concrete vorm gekregen. Op 18 November j.l. kwamen op het ministerie van Verkeer en Waterstaat te Den Haag vertegenwoordigers bijeen van het Directoraat-Generaal van de Scheepvaart, de Nederlandse Redersvereniging, de Contactcommissie van organisatie van werknemers ter koopvaardij, de Kustvaart en Groningse scheepvaartbelangen, de Bedrijfsgroep Scheepsbouw, de Vereniging Amsterdamse Haven en de Stichting Havenbelangen te Rotterdam.

Na een inleidende beschouwing van mr. J. J. Oyevaar, directeur-generaal van Scheepvaart, werd opgericht de Stichting „Nationale Koopvaardijweek 1948”.

De bedoeling is, om alle in aanmerking komende instanties en groepen in dit verband te doen samenwerken. Omtrent de uitwerking van de plannen zullen nadere mededelingen volgen.

Voorzitter van het Stichtingsbestuur is de heer D. Hudig, oud-directeur van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij N.V. te Amsterdam. Het adres van het secretariaat der stichting is: Van Alkemadeaan 400 te Den Haag.

*

Wij juichen dit initiatief van ganser harte toe. Wij missen in de lijst van initiatiefnemers node de directies van onze grote stoomvaart-maatschappijen, die geen betere kans ooit hadden om hun waardering te tonen voor hun werknemers, op de schepen zowel als aan de wal. Even node missen wij een aanwijzing, dat ook Neerland's koopvaardij in Indië in de Koopvaardijweek zal worden betrokken.

Nederland is een zeevarende natie. Hoe belangrijk het als zodanig was, bleek duidelijk in de oorlog, toen de koopvaardij voor de geallieerde zaak meer deed dan leger, marine en luchtmacht tezamen. Genoeg is gedurende en ook na de oorlog de loftrumpet over de Nederlandse zeelieden gestoken, doch het bleef veelal bij een cacophonische serenade, zonder veel inhoud. Het is nog niet te laat om de fout te herstellen. Moge de „Nationale Koopvaardijweek 1948” daartoe de gelegenheid bieden.

TOEKOMST VAN VLOTEN

Naar men weet, is de Britse vloot nu tot een minimale vredes-sterkte van één kruiser en een stuk of wat torpedobootjagers teruggebracht. Engeland maakt een moeilijke tijd door en moet ernstig bezuinigen op zijn defensie. Datzelfde verschijnsel ziet men in alle andere landen, ook in ons moederland. Is het in de toekomst, met alle moderne oorlogstuig, nog noodzakelijk om er dure vloten op na te houden? Op deze algemene vraag geeft het onderstaande artikel, dat ontleend is aan de Londense „Times”, antwoord.

De Britse minister van marine, heeft verklaard, dat Engeland net als alle andere landen thans een onderzoek instelt naar de toekomstige samenstelling van zijn marine. Een zodanig probleem was er aan het einde van de eerste wereldoorlog niet. Het oorlogstuig had zich in de vier jaren van die eerste globale oorlog niet zo sterk ontwikkeld. Er was b.v. geen reden om de constructie van oorlogsschepen radicaal te veranderen. Er was ook niemand van mening, dat de slagschepen, kruisers en torpedobootjagers van die jaren al ouderwets waren en eigenlijk maar moesten verdwijnen uit een moderne marine. Er was nog geen sprake van een omwenteling in de scheepsconstructie en de vragen, die zich voordeden, betroffen meer het aantal schepen dan de typen.

De juistheid van dit inzicht werd bevestigd door de ervaringen in de tweede wereldoorlog. Het vliegdekschip — dat in de Royal Navy van 1918 al bestond — werd sterk ontwikkeld in details en vermenigvuldigd in aantal, doch de slagschepen, kruisers en torpedobootjagers, die de beslissende slagen in deze laatste oorlog bevochten en die gebouwd waren naar vormen, die in 1918 al conventioneel waren, bleken uitstekend geschikt te zijn voor de eisen van 1945.

Merkwaardig genoeg schijnt de meest

opmerkelijke vinding der wetenschap — de atoombom — de constructie van oorlogsschepen het minst te zullen beïnvloeden. De atoombom is eigenlijk niets meer en niets anders dan een „betere en grotere bom”. Als zodanig zal het alle andere bommen, die worden gebruikt om schepen op zee aan te vallen wel overtreffen. Bovendien is de productie van de atoombom nogal kostbaar. En ofschoon zo'n bom vier vierkante mijlen, van een stad volledig kan verwoesten, behoeft een overeenkomstig zee-oppervlak nog niet noodzakelijkerwijze een groot aantal schepen te bevatten. (Dit argument lijkt ons minder sterk in het geval van koopvaardijsschepen, die in convooi varen. Red. Uitlaat).

Maar — zo zegt de „Times” verder — of nu het effect van een atoombom op een oorlogsschip is, dat (gelijk sommigen beweren) de hele bovenbouw smelt door de astronomische temperatuur der ontploffing, of dat (zoals anderen afleiden uit het feit, dat vele gewapend-betonnen gebouwen in Hiroshima en Nagasaki bleven staan) schepen een aanval met atoombommen wel zullen overleven: in geen van beide gevallen is het waarschijnlijke gevolg de verdwijning of radicale verandering van enigerlei klasse oorlogsschip, dat op het ogenblik in de vaart is.

Het is best mogelijk, dat de vooruitgang der wetenschap de productie van de atoombom zal versnellen en goedkoper maken. Indien dat gebeurt, is het niet uitgesloten, dat zij de meeste wapens van de zee-oorlog zal vervangen. Indien zij zo goedkoop en talrijk mocht worden als de handgranaat, zou niemand zich er om bekommeren om ze veelvuldig te gebruiken, zelfs tegen onbelangrijke vijandelijke schepen. En als het daarna mocht blijken, dat een schip zulke atoom-aanvallen overleeft, zullen er waarschijnlijk radicale veranderingen in de constructie van oorlogsschepen plaatshebben, vooral wat betreft ver-

grote weerstand tegen deze nieuwe aanvals-methode. Maar dit zijn allemaal nog veronderstellingen.

Daarentegen zullen de raketten vermoedelijk meer radicale veranderingen veroorzaken. Het ontwerp van schepen, die bestemd zijn om elkander te bekampen, is sedert de invoering van staal en stoom, gebaseerd op kaliber en aantal kanonnen. Er is een groot schip voor nodig om grote kanonnen te dragen, niet alleen vanwege het gewicht van de kanonnen zelf en hun emplacementen, maar ook omdat de structuur van het schip massief genoeg moet zijn om de enorme klap van het afvuren te kunnen absorberen. Toch was het b.v. bij de geallieerde landingen in Normandië en in de Middellandse Zee mogelijk om met raketten een vuurhoeveelheid te produceren van landings-vaartuigen, die tevoren slechts door een slagschip of een kruiser kon worden afgegeven. Het oorlogsschip der toekomst — noem het kruiser, slagschip of wat U wilt — met de vuurkracht van een King George V, behoeft niet noodzakelijkerwijze de 35.000 ton te meten, die er tevoren nodig waren om de 14-inch kanonnen te dragen. Evenmin behoeft het het conventionele oorlogsschip van de laatste tientallen jaren te zijn. Het zal bepantsering, snelheid en gerichte raketten hebben, maar zal misschien meer lijken op een vergrote duikboot, die aan de oppervlakte ligt dan op een van de slagschepen, waaraan wij gewend zijn.

Wat ook de technische en materiele ontwikkelingen van oorlogswapens in de nabije en verre toekomst mogen zijn — zelfs indien het drijvende oorlogsschip door het vliegende mocht worden vervangen (en daar zijn we nog ver van af) — het doel van een zee-oorlog zal onveranderd blijven, zolang vervoer over zee de enige praktische methode is voor de overbrenging van grote legers en voorraden. Dat doel is: de contrôle te krijgen en te houden over de zee, die een noodzakelijke voorwaarde is om die zee voor eigen gebruik aan te wenden en haar aan de vijand te ontfangen.

Pensioen voor zeelieden

Volgens het „Dagblad Scheepvaart” hoopt de regering in de loop van het volgend jaar een wetsontwerp te kunnen indienen, waarbij een algemene pensioen-regeling voor de opvarenden der Nederlandse koopvaardijvloot tot stand zal komen.

Tevens kan zeer spoedig de indiening worden tegemoet gezien van een wetsontwerp, waarin voorzieningen worden getroffen ten aanzien van zeelieden, die gedurende de oorlog in Azië gevangen geraakt of geïnterneerd zijn.

Rectificatie en aanvulling

In de tweede kolom van pag. 12 in no. 14 van „De Uitlaat” in het vervolg van de mededeling aangaande radio-toestellen voor het walpersoneel, is een storende omissie, door het wegvallen van de regel, waar het precies op aan kwam.

Het betreffende „Vervolg” begint: „zullen voor een nieuw apparaat in aanmerking kunnen komen”.

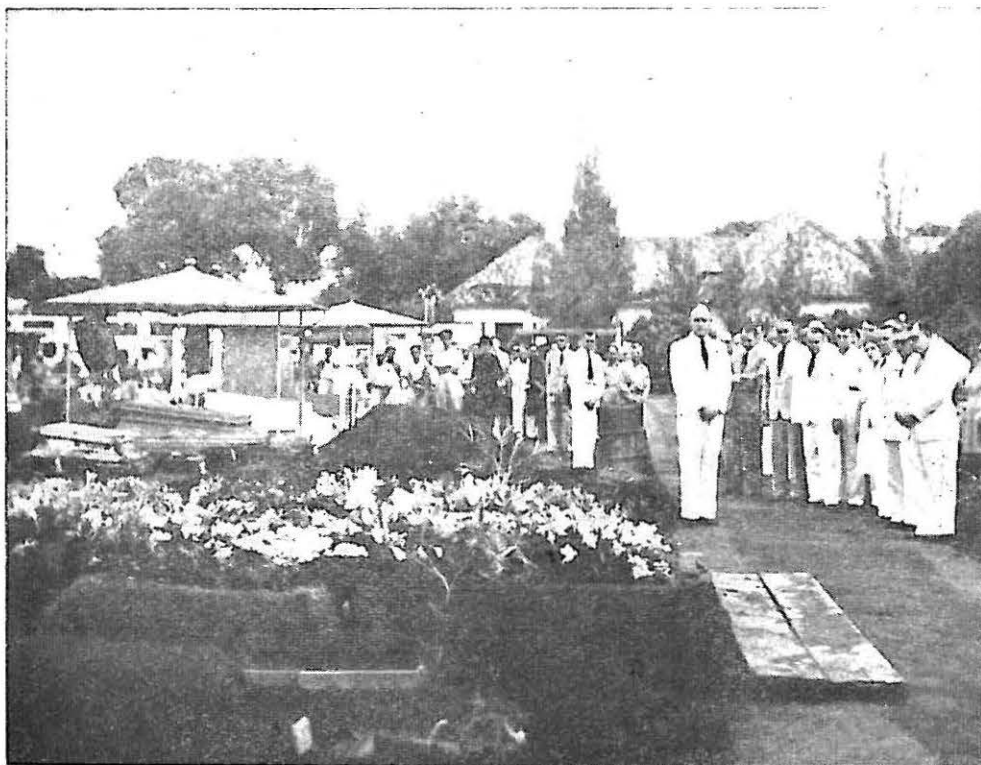
Gelijk reeds per circulaire aan het walpersoneel bekend werd gemaakt, moet deze zin ten rechte luiden:

„Alleen zij, die nog niet in het bezit zijn van een radiotoestel, zullen voor een nieuw apparaat in aanmerking kunnen komen”.

Wij nemen aan, dat iedereen deze conditie wel als vanzelfsprekend zal hebben beschouwd, doch menen er goed aan te doen haar desondanks nog even te vermelden.

Voorts willen wij nog even onder de aandacht brengen, dat — hoewel het opschrift boven onze mededeling in het vorige nummer van „De Uitlaat” („Radio's voor walpersoneel”) anders zou doen vermoeden — ook die gezagvoerders, officieren en onder-officieren A., wier gezinnen in Indië wonen, op de toestellen kunnen reflecteren, onder dezelfde voorwaarden als die, welke gelden voor het walpersoneel.

Afd. P. Z.

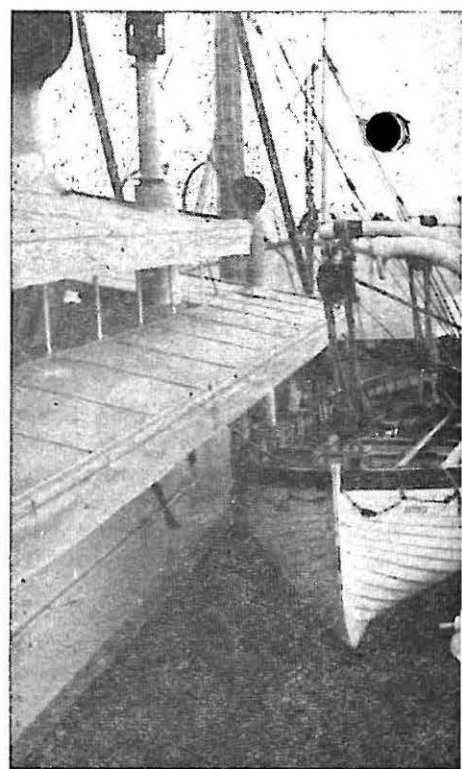
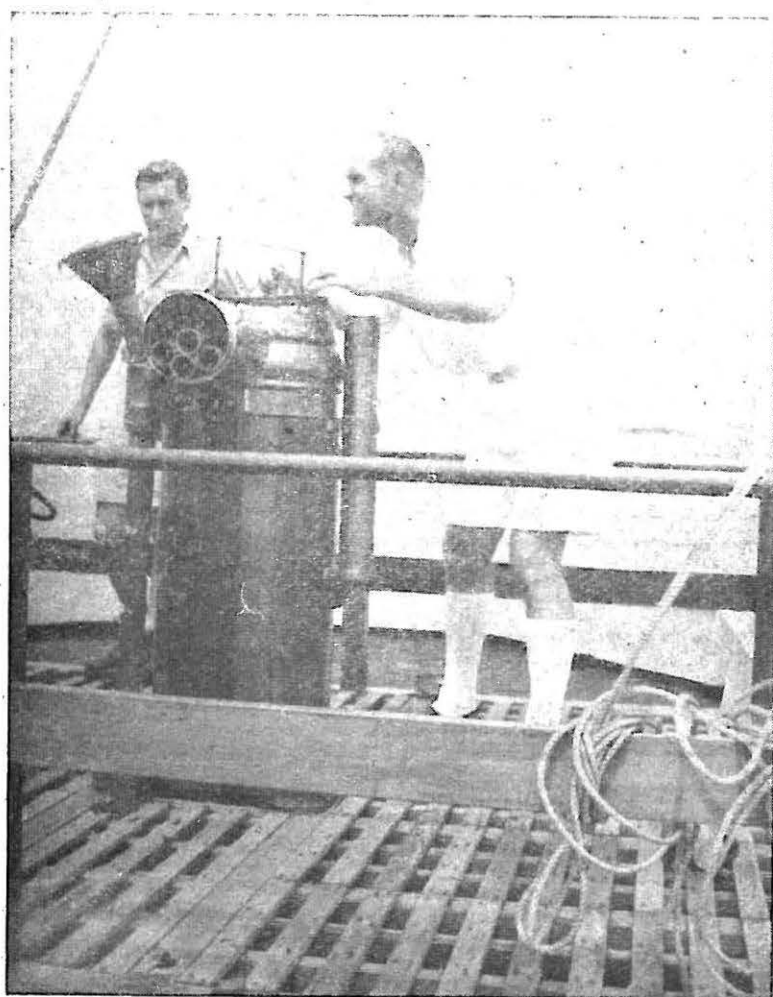


BOVEN: Links: De uitvaart van v
het Kerkhof „Laanhof”
hem de laatste eer kwa
Rechts: De état-major v

BENEDEN: Links: Tijdens de pro
Verburgt van het Nautis
kompas.
Midden: Kijk die *Sidaj*
Rechts: Gezagvoerder K
vernieuwde *Sidajoe*.

Foto's

de

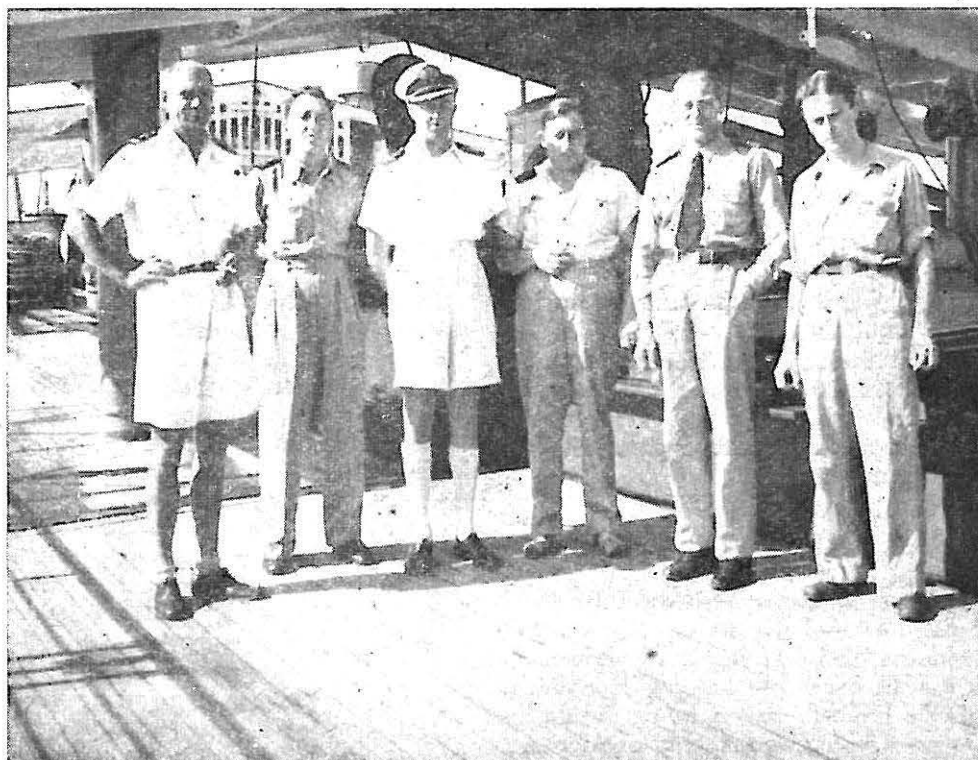


wijlen adjunct-chef de heer Th. Smits op
, waar velen uit en buiten het bedrijf
men bewijzen.

an de *Bagan* onder gezagvoerder Bosman.
eftocht van de *Sidajoe* werkt de heer
sch Instituut aan het compenseren van het

joe een scherpe bochten draaien!

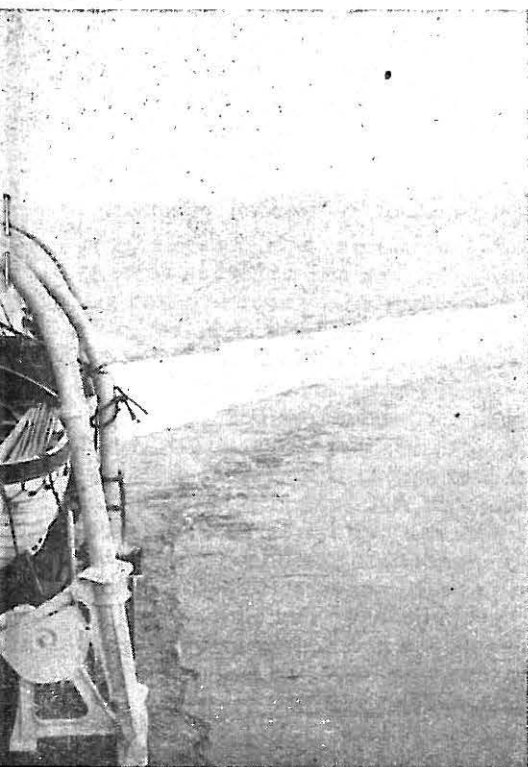
Koldijk op de brug van de verjongde en



*

maand

zer



HONGKONG

krijgt concurrentie



Wij hebben in de twee vorige nummers met belangstelling de artikelen van Steekhevel over de Taikoo Dockyard gelezen. In aansluiting hierop, troffen wij in de Singaporese pers het volgende aan:

Het stadje Whampoa, 10 mijl ten Zuiden van Canton, aan de Parel Rivier gelegen, dat op het ogenblik teert op zijn oude glorie als de wieg van het moderne Chinese leger, wordt een rivaal van de Britse kolonie Hongkong, als de grootste haven in de Zuid-Chinese wateren, zo meldt Reuter uit Shanghai.

Volgens de Chinese regerings-voorlichtingsdienst zal nog voor het einde van dit jaar een begin worden gemaakt met een twee-jaren programma, dat het glorierijke stadje zal maken tot een tweede Shanghai: een grote, moderne haven, waar oceaanstomers ligplaats zullen kunnen vinden en die is voorzien van alle moderne faciliteiten voor een bevolking van twee miljoen mensen.

Een voorlopig survey heeft reeds plaats gehad, zowel door de centrale Chinese regering als de provinciale autoriteiten en namens de Chinese regering is o.m. verklaard, dat Amerikaanse ingenieurs reeds onderweg zijn naar China om te assisteren bij de technische uitvoering van het project.

De nieuwe haven, die gelegen is in diepe wateren langs een gebroken kustlijn, zal niet Canton vervangen. Integendeel, volgens de plannen zullen de beide havens elkander aanvullen en tezamen functionneren als de „wereldhaven“, waarover de stichter der Chinese Republiek, dr. Sun Yat Sen, schreef in zijn boek, getiteld: „De internationale ontwikkeling van China“.

Canton is gehandicapt door Hongkong in het verkrijgen van commerciële heerschappij, omdat het vrij diep het land in ligt, aan wateren, die te ondiep zijn om zeeschepen ligplaats te geven.

Het bouwplan van Whampoa kent twee stadia. In het begin zal men vooral werken aan de bouw van een haven, inclusief het oprichten van werven en dijken en het verbreden en uitdiepen van het havenbassin. Het tweede deel van het programma voorziet in de oplossing van alle essentiële problemen, verband houdend met de schepping van een moderne stad, zoals verbindingswegen, nutsbedrijven, huizen en stadsuitbreiding. Men is ook van plan een grote werf te bouwen (vermoedelijk zal de Whampoa-Yard als bouwstof hiervoor dienen).

De provinciale regering van Kwantung, onder leiding van ex-premier dr. T. V. Soong (zwager van maarschalk Tsiang Kai Tsjek) heeft alle steun toegezegd bij de uitvoering van het geweldige programma.

Het vakantie-oord te Tjioemboeloet bestaat uit een aantal kleine villa's, die verspreid liggen over een uitgestrekt terrein. Het interieur van deze villa's is op smaakvolle wijze verzorgd. De totale opname-capaciteit van deze villatjes is op het ogenblik nog klein en beperkt tot ongeveer 40 personen, doch men hoopt evenwel met Kerstmis zover te zijn gevorderd met de uitbreiding van het ontspannings-oord, dat aan plus-minus 100 personen accommodatie kan worden verleend en op dusdanige wijze een prettige Kerstvacantie kan worden geboden.

De verblijfs-kosten voor particuliere werknemers bedragen f 8,— per persoon per dag.

„Poseidon“

Dit is dus het gouvernements-verlofscentrum op Tjioemboeloet. Er is in Bandoeng n.l. nog een andere vakantie of week-end gelegenheid, waar men enige tijd kan logeren. Dit is het Marine-rusthuis „Poseidon“ aan de Wilhelmina-Boulevard no. 6, in de buitenwijken der stad. Het is daar iets duurder, n.l. f 10,— per persoon per dag voor volwassenen en f 5,— per dag voor kinderen, ongeacht de leeftijd (?). In dit rusthuis is echter slechts een beperkte accommodatie beschikbaar. Ook de aanvragen voor een verblijf in dit oord moeten worden gericht tot de afdeling Personele Zaken van ons hoofdkantoor, die ze verder zal behandelen.

Tenslotte moeten wij er nog even de aandacht op vestigen, dat eventuele gegadigden voor een verblijf in een van bovenstaande centra er op moeten rekenen, dat de reis naar Bandoeng per vliegtuig dient te worden gemaakt.

De Bandoengse wijn behoeft geen krans meer. Van een verblijf in de bergstad, hoe kort ook, knapt iedereen op. Met zovele landsdienaren en betrekkelijk zo weinig accommodatie in de beide tehuizen, lijken de kansen van de werknemers uit particuliere bedrijven, voorlopig althans, niet groot. Toch moet men hier niet te lichtvaardig over oordelen, want het belangrijkste criterium om voor een verblijf in de verlofscentra in aanmerking te komen, is niet de vraag of men gouvernements-ambtenaar is, doch hoe hard men lichamelijk en geestelijk een korte rustpoze in een goed klimaat nodig heeft. Er is daarom geen enkele reden, waarom hij of zij, die meent in de termen te vallen, zijn of haar aanvraag niet bij P.Z. zou indienen.

Vacantie - oorden

Enige tijd geleden zijn door het departement van Sociale Zaken maatregelen genomen voor de inrichting van enkele burger-vacantie-oorden voor landsdienaren. Men heeft er geen gras over laten groeien en zo is onlangs onder zeer grote belangstelling het eerste gouvernements-verlofscentrum te Tjioemboeloet, ten Noorden van Bandoeng, geopend. Dit vakantie-oord — en ook de andere, die nog elders worden ingericht — is, hoewel wel in de aller-eerste plaats, niet uitsluitend, voor burger-landsdienaren. Ook particuliere werknemers kunnen van deze ontspannings-centra gebruik maken,

zij het op enigszins andere financiële voorwaarden dan de ambtenaren.

Tjioemboeloet

Ook K.P.M.-ers worden dus in de gelegenheid gesteld om onder de daartoe geschapen voorwaarden en volgens recht en omstandigheden in deze vakantie-oorden te verblijven. Aanvragen daartoe — behoorlijk gemotiveerd — kunnen derhalve worden ingediend bij de afd. Personele Zaken van ons hoofdkantoor, die ze vervolgens zal doorgeven aan het Bureau Verlofscentra van het departement van Sociale Zaken te Batavia, bij wie de verdeling der beschikbare accommodatie berust.



—Op 17 Nov. j.l. had te Samarinda het huwelijk plaats van de heer C. J. P. van Lieshout, 3de werktuigkundige onzer maatschappij.

Bij de huwelijksvoltrekking ten residentie-kantore waren o.m. tegenwoordig de gezagvoerder en de hoofdwerktuigkundige van het s.s. *Generaal van Geen*.

Des avonds had in de woning van agent Mulder een druk bezochte receptie plaats, waarop vrijwel „tout Samarinda” en de voltallige état-major van de lijn-G-boot aanwezig waren.

Er was bal na en er heerste een ware feeststemming, dank zij het sublieme spel van de reizende piano-virtuoos Van den Blink (in heel Oost-Borneo bekend als „Lange Jaap”) die tot laat in de nacht de stemming erin wist te houden. Jammer, dat er teveel van zijn krachten werd gevegd, zodat hij na 1 uur nachts nog maar één vinger naar de toetsen kon brengen.....

Maar gezellig was het en het echtpaar Van Lieshout kan met genoegen op deze heugelijke dag terug zien.

—In de middag van Zaterdag, 29 November j.l. heeft het complex van ons proviandmagazijn annex ijsfabriek op Priok schade geleden, tengevolge van een plaatselijke windhoos. Het was ongeveer half drie, toen het middenstuk van het dak van beide gebouwen als het deksel van een doos werd gelicht en naar links geslingerd, waar het neerkwam als een verkreukeld lapje stof. De heer Van Lennep, die daar net was, stond aanvankelijk sprakeloos van schrik door het lawaai, veroorzaakt door het wegrukken en neerkwakken van de stukken plaatijzer (van een totale oppervlakte van ongeveer 35 bij 6 m.). Nog erger dan de schrik was echter het plotselinge bewustzijn, dat door het nu open dak de regen neerstroomde op „zijn” rijst, meel, kartonnen met blikjes enzovoorts.

Koelies werden onmiddellijk aan het werk gezet en toen die eenmaal goed aan de gang waren, wou de heer Van Lennep zijn superieuren in kennis stellen van het gebeurde en met hen overleggen, wat er nu verder moest worden gedaan. U hebt allen wel eens geprobeerd om in de middaguren van Priok naar Batavia —of omgekeerd— op te bellen. U weet dus ook, dat dat vrijwel onmogelijk is, zelfs in dringende gevallen als het onderhavige. En vooral op een Zaterdag.....

De heer Breet verscheen echter op het toneel en kon de leiding van het bergingswerk op zich nemen, zodat de

heer Van Lennep met zijn ex-directiewagen met alle compressoren bij naar Batavia kon rijden. Halverwege Batavia constateerde hij al, dat de bui maar zeer plaatselijk was geweest, want de weg was verder droog en hij hoorde in de stad, dat daar geen druppel regen was gevallen. Sommigen hadden wel opgemerkt, dat het wat harder dan gewoonlijk had gewaaid.

Binnen een uur had de heer Van Lennep elke beschikbare man opgetrommeld en ter plaatse. Ook de Chef T.D. was er en men keek naar hem in de hoop, dat hij wel een manier zou weten om „de lapjes” eventjes op te nemen en „het deksel weer op de doos te doen” voor het vallen van de avond. Inderdaad wist hij het deel, dat nog met het uiteinde op de verhoging van de overkapping rustte, met lijnen weer op de oorspronkelijke plaats te brengen. Het was echter al te laat om nog verdere, afdoende maatregelen te nemen.

De heer Beenhakker liet dekzeilen aanrukken en alles, wat gevaar liep bij een eventuele bui, werd afgedekt, terwijl de heer Nieuwenkamp voor de nacht extra-bewakingsmaatregelen nam.

De volgende Zondag werd er met man en macht doorgewerkt om de schade te herstellen. Zakkengoed werd in de zon gedroogd, blikjes afgelapt en gesorteerd en 's middags om vier uur was de overkapping —hoewel nog niet waterdicht— weer op haar plaats.

Een woord van lof voor allen, die meewerkten om de schade tot een minimum te beperken en de ruïne te herstellen, is hier alleszins op zijn plaats, vooral aan het adres van ons Indonessische personeel.

Helaas vergat men in de agitatie om „De Uitlaat” te waarschuwen. Vandaar dat er geen foto is van het gebeurde.

—In het „Dagblad Scheepvaart” lezen wij, dat bij de N.D.S.M. hard wordt gewerkt aan de *Maetsuycker* en de *Van Riemsdijk*, schepen die in de oorlog zwaar werden beschadigd. Men verwachtte, dat de *Maetsuycker* aan het eind van deze maand zou kunnen worden opgeleverd. De *Van Riemsdijk* zal ongeveer in het midden van het volgende jaar gereedkomen.

—Uit een brief, die ons Amsterdamkantoor ontving van de directeur van Scheepvaart te Den Haag, werd vernomen, dat het H. K. H. de Prinses-Regentes heeft behaagd om aan onze gezagvoerder G. Rutgers het Kruis van Verdienste toe te kennen, waarmee wij hem van harte gelukwensen.

Vervolg: pag. 12

„Vooropgesteld, dat dit schrijven niet als kritiek is bedoeld, moet het volgende toch uit mijn pen.

De „Uitlaat” neemt op de buitenagentschappen een veel grotere plaats in ons hart in dan bij menige K.P.M.-er in Batavia het geval is. Daar is „De Uitlaat” één van de vele periodieken, drukwerken, etc., waar men daar mee dood wordt gegooid, ondanks de z.g. papierschaarste. Als de „Uitlaat” er de 15de van de maand nog niet is, is het: „Verd.....”, waar blijft de Uitlaat deze maand?” Stel U voor, een eenzaam K.P.M.-er, hard werkend natuurlijk, maar eenzaam, omdat zijn gezin nog in Holland zit en er ondanks alle beloften geen verbetering te bespeuren is, wat betreft snellere uitzending van de gezinnen.

Dezelfde K.P.M.-er krijgt op 20 November eindelijk de „Uitlaat” met de headlines:

Gezinshereniging.

Enige verbetering voor de K.P.M.

Voor niets anders is meer belangstelling, zelfs directie-post blijft liggen.

Eindelijk verbetering!!

K.P.M.-er leest: „H.O.B. dit, H.O.B. dat, Malangweg, Menteng, Madioenweg”. K.P.M.-er leest door: „afhankelijk van hetgeen de H.O.B.” bladzij 1 omslaan, doorlezen, bladzij 2: „punt, lange streep”.

Daar zit de K.P.M.-er en denkt: „Dit stukje is geschreven voor 85 personen werkzaam te Batavia en 55 te Priok en dan nog niet eens voor alle 140, want een gedeelte daarvan heeft al onderdak”.

Ergo denkt deze buitenposter: „Had de redactie er nu maar boven gezet: Enige verbetering in huisvesting te Batavia voor de K.P.M.”.

Nogmaals, dit is geen kritiek, althans niet zo bedoeld, maar het resultaat van overpeinzing.

K.P.M.-er buiten: „Weer een illusie minder en doorgaan met wachten”.

Hoogachtend,
w.g. O. S. J. Klaassen,
Agent, Gorontalo.

Naschrift: De heer Klaassen heeft gelijk! Onze verontschuldiging voor de valse hoop, die wij hem één ogenblik hebben gegeven. Red.

Sidajoe weer in de vaart!

De *Sidajoe* is de Sinterklaas-verrassing van de Kalimati aan de maatschappij. De *Sidajoe*, die op 1 December j.l. een geslaagde proefvaart in de Baai van Batavia maakte, is eigenlijk een nieuw schip. Wat daaraan in het afgelopen jaar is verricht, kan men geen reparatie meer noemen. „Nieuwbouw” is natuurlijk een te groot woord, maar heel ver is het daar toch niet meer van af. Het is helemaal niet dwaas te veronderstellen, dat iemand, die de oude — de 20 jaar oude en de middelbare scheepsleeftijd dus al lang gepasseerd zijnde — *Sidajoe* heeft gekend, het nieuwe schip niet zal herkennen. Dank zij de Voro-noff-behandeling, die het in de Kalimati kreeg, zal het nog heel wat jaar-tjes meekunnen. Een jaar of vijftien misschien nog wel. En dan komt er wel de een of andere uitheemse scheepvaart-maatschappij opduiken, die het schip overneemt en er dan misschien nog wel eenzelfde periode mee vaart.

Na de bevrijding

Maar laten wij terugkeren tot de *Sidajoe*. Zijn geschiedenis zullen wij niet opnieuw verhalen. Ook over zijn Japanse belevenissen zullen we heel kort zijn, want wij willen nu eens uitscheiden met ons voortdurend die ellendige Jappen-tijd voor de geest te brengen. Het kan ons dus niets meer schelen, wat de Jappen met de *Sidajoe* deden. Het schip werd na de bevrijding in de buurt van Singapore teruggevonden. U begrijpt wel in welke staat..... Toch was het op-het-kantje-af nog goed genoeg om er mee te varen op de manier, waarop een dronkeman de trap opgaat: twee treden naar boven en drie naar beneden. Twee uur varen en zes uur stil liggen om de schrik te boven te komen..... Dat de goede *Sidajoe* dat nog een jaar volhield, heeft iedereen verbaasd.

Het was November 1946, toen onze surveyors besloten om de *Sidajoe* nu maar op te leggen voor een grondige reparatie. Zo dachten ze er toen tenminste over..... Nu weten ze ook wel, dat de *Sidajoe* niet werd gerepareerd. Hij werd opnieuw gebouwd. Maar enfin: veel kon men er niet aan doen. De *Sidajoe* bleef „stopper”, waar men alleen aan werkte, als men toevallig niks anders om het lijf had. En zulke periodes heeft de Kalimati in de laatste twee jaren niet gekend..... Een week of wat geleden kreeg men het in zijn hoofd, dat het nu maar eens uit moest zijn en dat de *Sidajoe* op 1 December moest proefvaren. Hij heeft op die datum precies de Kalimati verlaten.

De proeftocht

Schitterend weer had men uitgezocht.

Er was dan tenminste toch iemand, die meende, dat daar een natje bij hoorde en zo kwam het water vroeg in de morgen met bakken uit de hemel. Om 9.04 ging de scheeps-telegraaf op „Attentie”. Alles ging heel voorzichtig. Op het laatste ogenblik, toen de *Sidajoe* al „los” was, kwam er nog iemand met een belangrijk telefonisch bericht voor ir. Mattern, maar zelfs dat kon het schip niet meer tegenhouden. Toen nog even trouble met de sleepboot „Paul”, die z'n tros achteruit niet los kon krijgen en door de *Sidajoe* bijna op sleep-touw werd genomen. Daarna toch eindelijk de Kalimati uit, langs de *Sipirok*, dat oude karkas dat vandaag of morgen ook weer als een spiksplinternieuwe kapal-poetih het sop zal kiezen. In de verte de *Kampar*, waar ze ook nog zo hard aan bezig zijn. Toen langs de „El-liever-tidoer” en een Be-bootje, dat een beetje raar aan de boei lag. Toen langs het wrak van de *Meroendoeng* de haven uit. Nog kalmpjes aan, langzaam vaart winnend. Maar gezagvoerder Koldijk wou al gauw zien, wat er in zijn nieuwe schip zat. Scherpe bochten draaien om stuur- en bak-boord. Complete achten werden er door de kwieke *Sidajoe* in het water van de baai getrokken. Stilliggen. Achteruit proberen. 't Ging allemaal gesmeerd, terwijl de mannen van de Kalimati in de machinekamer de zaak in de gaten hielden en diagrammen maakten. Gemiddeld 109 slagen, vaart tot over de 11 mijl. Flink stampend, maar dat kwam, omdat ie leeg was. Op de brug liep Verburgt van het Nautisch Instituut rond te dansen om het compas te compenseren. Het zat-em niet mee, want hij kon z'n „toppies” op het vasteland van Java niet zien. De Gede (uitbarsting-en-al), de Pangerango en nog een bergtop, die hij nodig had voor z'n peilingen, zaten in de regenwolken. Pech, want nu kon hij niet alle fouten uit het compas halen, dat behoorlijk gestoord werd door al het staal van de *Sidajoe*. Agent Jansen volgde de procedure met grote belangstelling, liep al te berekenen hoeveel ton er in de *Sidajoe* zou kunnen en welk charterschip we nu kwijt zouden kunnen. Hij zou eigenlijk al in de ruimen hebben willen kruipen, als Kuling hem niet had tegengehouden. Ir. Mattern en de heer Ruys zaten in de machinekamer en kwamen met tevreden gezichten terug. De heer Ruys minder, want hij zag wel in, dat het schip direct op de lijn zou kunnen komen, maar hij had er nog geen état-major voor, want voor de proeftocht was die voor het grootste deel van de binnen-liggende *Nieuw-Holland* geleend.

Allemaal bezig

En zo hadden ze allemaal wat aan boord te doen en had iedereen wat om tevreden over te zijn. Behalve de hoofd-redacteur van „De Uitlaat”, die zich in zijn werkzaamheden met z'n camera van gelijke leeftijd als de *Sidajoe* door het slechte weer ernstig belemmerd zag, maar voor de rest veel opstak, wat volkomen nieuw voor hem was. Een tocht door het schip leerde nog meer dan een tocht er op. O.m. de veel ruimere verblijven voor de bemanning, vergeleken met de nieuwe en moderne schepen, die pas uit Holland zijn gekomen. De ingenieuze hutten voor de vier passagiers, die de *Sidajoe* eventueel mee kan nemen. De sloepen van de *Batoela*, welk bootje kleinere reddingsvaartuigen heeft gekregen. En vooral de goede koffie, de kruikjes Bols en het koude bier. Oude *Sidajoe*-herinneringen werden opgehaald door mensen die het schip van vroeger kenden en verhaalden hoe het met 17½ mijl eens de *Plancius* voorbij was gelopen. Toen heeft er niemand iets te horen gekregen! De heer Oudsteyn beweert niet, dat het schip nu nog 17½ op volle kracht kan halen, maar met betere kolen dan het nu aan boord had — en waar men de as niet van het gruis kon onderscheiden — haalt het, volgens hem, nog wel 12½.

Geslaagde vaart

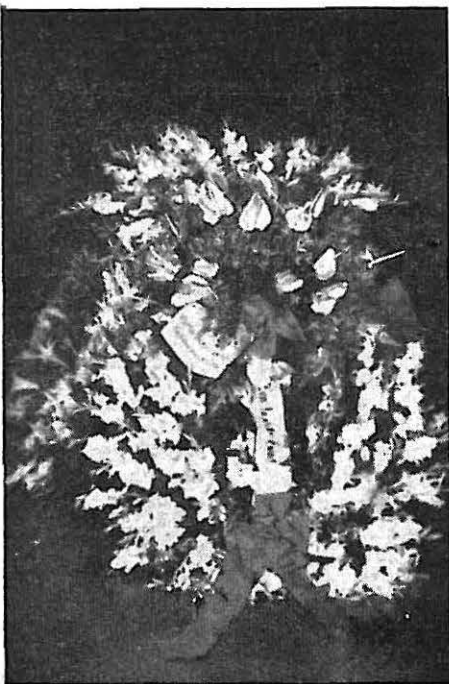
Eindelijk was men met de proeven klaar en daarmee met de proefvaart, die unaniem geslaagd werd genoemd. Was er op de uitreis nog de gebruikelijke reserve, op de thuis-vaart had iedereen plezier en werd er al bedis-seld over hoeveel dagen de *Sidajoe* beladen kon zijn voor Belawan, met stukgoederen en auto's. Op de terugweg moest het goede kolen meenemen uit Palembang. De *Sidajoe* ging dan ook rechtstreeks naar de K.P.M.-haven. Daar zou de rest nog wel worden gefixed en kon met het laden direct worden begonnen. Even nog onzekerheid, toen le stuurman Konijn niet hard genoeg aan de fluit trok en er alleen maar een hoop stoom uitkwam en geen geluid. Maar die werd weggenomen, toen met een seconden-lange stoot de *Sidajoe* zijn her-eniging met de K.P.M.-vloot trots aankondigde en de haven binnenvoer. „Die zijn we kwijt”, zei iemand van de Kalimati. Dat is trouwens een kwestie van appreciatie, van interpretatie zo men wil. „Die hebben we”, zal Agent Jansen wel hebben gezegd, toen hij van de kade af het schip nog eens bekeek. En zo is het: de *Sidajoe* is — in meer dan een opzicht — binnen. De Kalimatezen hebben een grote pluim verdiend. Jammer, dat er die morgen niemand van de directie was om die uit te delen.

J. B. B.

Adjunct - chef Th. Smits overleden

In de nacht van 1 op 2 December j.l. is volkomen onverwachts overleden de heer Th. Smits, die de dag tevoren was benoemd tot adjunct-chef van onze afdeling Civiele Dienst. Hij was 42 jaar. Op 2 December werd zijn stoffelijk overschot onder zeer grote belangstelling van de administrateurs-woning van het K.P.M.-hospitaal op Petamboeran uit op het Kerkhof Laanhof ter aarde besteld.

Ieder afscheid door de dood is tragisch, doch het overlijden van de heer Smits was dat wel in bijzondere mate. Na zich in Japanse krijgsgevangenschap zeer moedig te hebben gedragen, waarvoor Hare Majesteit de Koningin hem kortgeleden het Kruis van Verdienste verleende, stond de heer Smits in ons bedrijf eigenlijk aan het begin van een carrière, die hem ongetwijfeld tot de hoogste functies zou hebben gebracht. De erkenning van zijn grote verdiensten als maatschappij-man kwam op de dag vóór zijn overlijden, toen de directie hem officieel ervan in kennis stelde, dat hij per 1 Januari a.s. was benoemd tot adjunct-chef van de afdeling, waarnaar zijn hart uitging, de Civiele Dienst, waarvoor hij in zijn eerste dienstjaren bij de maatschappij de nautische dienst verliet. Dat het de heer Smits niet was gegeven om deze nieuwe functie te aanvaarden, is een van die raadselen, waarvoor wij in ons leven telkens opnieuw komen te staan, doch waarin wij—in het besef, dat ons aards bestaan maar tijdelijk is en dat ook wij zo plotseling tot Hem kunnen worden geroepen—moeten berusten.



De baar.

Nadat de met de Nederlandse vlag en vele bloemen gedekte baar, die van Petamboeran naar de dodenakker werd gevolgd door een grote schare belangstellenden uit alle takken en lagen van het K.P.M.-bedrijf, op het Kerkhof was aangekomen, werden in verband met de regen de redevoeringen binnen gehouden.

De directeur onzer maatschappij, mr. W. Hens, was de eerste die het woord nam. Hij sprak:

„Wij staan hier aan de baar van onze trouwe en uitstekende medewerker, Theodoor Smits. Ik zeg met opzet trouw, omdat ik weet, dat wijlen Smits verschillende aanbiedingen had om bij anderen te komen werken, doch het zijn plicht achtte om onze maatschappij te blijven dienen, waaraan hij reeds zoveel jaren was verbonden. Ik zeg met klem uitstekend, omdat ik weet, dat zijn afdeling het vooral na de oorlog zeer moeilijk heeft gehad en dat zijn chef mij steeds weer zeide: „Had ik Smits maar”.

Enige maanden geleden is Smits uit Makassar hierheen gekomen. Wij hebben de resultaten van zijn werk sindsdien gezien. Het stemt tot troost, dat hij nog heeft geweten, hoe zijn werk door de maatschappij werd gewaardeerd en dat hij in verband daarmee per 1 Januari a.s. was benoemd tot adjunct-chef van zijn afdeling. Ik mag er gerust bij zeggen, dat de maatschappij er op had gerekend nog lange jaren met Smits, ook in hogere functies, te mogen samenwerken.

Wij zijn verbijsterd door dit plotselinge verscheiden van Smits, die op de dag voor zijn sterven nog bij mij was, juist terug van een dienstreis naar Singapore. Op de dag, waarop hij heenging, kreeg ik op mijn bureau zijn rapport, waarvan zijn chef mij nog zeide: „Dat is af. Dat is Smits”.

Onze deelneming gaat vooral uit naar zijn vrouw en dochter, die zich in Nieuw-Zeeland bevinden, naar zijn moeder in Nederland en naar zijn broers hier. Moge God hun de kracht en ook de berusting geven om dit smartelijke verlies te dragen.

Smits, ik dank je voor het vele werk, dat je in al die jaren voor de maatschappij hebt gedaan. Rust in vrede”.

Daarna sprak kort ds. Wijchers naar het 11e hoofdstuk van het Evangelie van Johannes: „Hij, die in Mij gelooft, zal leven, ook al is hij gestorven”.

Vervolgens zette de stoet zich in beweging naar Smits' laatste rustplaats, waar aan het slot van de plechtigheid zijn broer dankte voor de betoonde belangstelling.

Het is —zoals ook ds. Wijchers zeide— moeilijk om in deze uren woorden van troost te spreken of neer te schrijven. Het moge voor de nabestaanden van de heer Smits desondanks een troost zijn, indien zij weten, dat met het heengaan van hun man, vader, zoon en broeder ook de K.P.M., die een deel van zijn leven was, een zeer gevoelig, ja welhaast onherstelbaar verlies heeft geleden.

vervolg:

Het gaat goed!

In den beginne werden bij aankomst van de schepen een hoeveelheid „koe-lies” aan boord gezonden, van wie de grootste vaak nog geen 1½ meter hoog was. Na de politionele actie werd het aanbod veel beter, zodat thans flinke gangen naar boord kunnen, die momenteel circa 375 à 400 ton per dag verwerken.

Nieuw personeel

Langzaam aan werd nieuw personeel ingewerkt, kortom met veel vallen en struikelen kwamen we langzaam waar we moesten wezen. Betere en meer betrouwbare boten om de passagiers van en naar boord te brengen kwamen ter beschikking en het transport van deze reizigers van en naar hun woningen werd geregeld. We kunnen weer een beetje „service” geven, zij het dan ook in bescheiden mate.

Er komen weer passagiers op kantoor, die hun tevredenheid betuigen over de behandeling en de voeding aan boord van de schepen, hetgeen prettig is.

Waarde lezer, ik weet maar al te goed, dat we nog lang niet zijn waar we uiteindelijk moeten komen, maar niemand zal kunnen ontkennen, dat de zaak al veel gesmeerder loopt dan een jaar geleden.

Betere samenwerking

Bij alle vooruitgang, die in het nu bijna achter ons liggende jaar valt op te merken, is wel één der voornaamste de grote samenwerking en het betere begrip tussen de wal- en vlootmensen.

In Semarang hebben wij veel kunnen bereiken, dank zij de grote medewerking, die wij van de diverse schepen mochten ondervinden. Wij waren vele malen lastig en stelden de vloot vaak voor puzzles, die echter dikwijls werden opgelost. Daarvoor zijn wij zeer dankbaar.

Ja, het ging goed in 1947 en het zal in 1948 nog beter gaan”.

DE PROMOTIES

Het is de Redactie van „De Uitlaat” een eer hieronder de namen te geven van diegenen van ons Europees varend personeel, die met ingang van 1 Januari 1948 werden bevorderd tot

gezagvoerder de 1e stuurlieden: B. D. v. d. Laag, A. P. Blok, P. J. A. Büchner, C. v. d. Berg, F. M. F. Neomagus, L. Koster, A. Bik en Ar. de Best;

1e stuurman de 2e stuurlieden: J. C. v. Vulpen, H. Egberink, W. Vader Dzn, H. J. v. Dijk, F. H. Buné, W. Buys, A. Hos. P. J. Balder, F. J. Damen, J. H. A. Schmier, B. J. W. M. v. Voorthuyzen en A. J. v. d. Heyden;

2e stuurman de 3e stuurlieden: D. L. Tol, T. M. Kuypers, P. J. Albrecht, F. H. Wolff, A. W. P. Roozen, P. A. H. Roozen, J. J. G. Kuik, H. Bouwman, F. L. Dieckerhoff, J. K. Minderhoud, E. Dijkstra, Th. ten Klooster, S. J. Krijt en G. A. H. Schoenmakers;

3e stuurman de 4e stuurlieden: E. G. A. Filarski, W. A. Breebaart, P. Hulleman, H. M. van Haften, P. A. de Vries, H. v. d. Worp, H. Cleveringa, P. C. Cordia, E. Berding, J. J. Visser, J. Maan, M. Hage, J. Meylink, W. C. Mulder en F. H. Koeslag;

hoofdwerktuigkundige de 2e wtk: C. H. Boormeester, A. M. Hilgartner, F. H. de Bas, C. A. D. von Biela, J. J. Tentoea, J. R. Wintraaken en L. F. Baljeu;

2e werktuigkundige de 3e wtk: A. P. Conijn, R. de Wit, G. J. Stam, W. Agerbeek, G. L. de Zwart, P. G. A. v. Eeden en H. J. Riko;

3e werktuigkundige de 4e wtk: D. Snip, G. Boot, A. Nieberg, J. Baljé, H. J. Romunde, C. Slijkhuis, H. J. Geerlings, C. den Hartoog, G. J. Doves, D. Hendriks, P. S. Kalfsbeek, J. J. Teutscher, C. v. Huizen, Ch. Noteboom, H. H. W. Groot en H. J. v. Reenen;

4e werktuigkundige de 5e wtk: W. Mossel, W. J. van Dijk, G. J. Visser, A. Bartels, G. H. Menses, F. J. Sijsma, M. G. Beinder, G. Bons, N. Roeland, A. F. Ysenbrandt, J. G. Hendriks, R. H. v. d. Meulen, J. Greutink, H. J. Borkent, C. Bakker, I. Leenhouts, H. Weevers, C. U. J. Huber, A. Kros en I. P. van Dijke.

Van het walpersoneel zijn reeds de volgende bevorderingen bekend tot

dienstchef de heren L. Meyer, J. van Doggenaar, A. van Bochove en Mr. G. H. Stroobach;

adjunctchef de heren J. W. v. d. Stadt, J. H. v. Dijk, P. A. v. d. Stadt, Th. Smits (†), F. P. M. Driessen, D. J. Pronk van Hoogeveen, C. van Keulen en C. A. Adamse.

De overige promoties bij het walpersoneel publiceren wij in het volgende nummer.

Vervolg K. P. M. - Journaal

—Op 9 December trad te Batavia de heer K. S. Eckhardt, werktuigkundige bij onze maatschappij, in het huwelijk met mej. M. E. Bartelink.

—In verband met de opheffing van de afd. B.L., tengevolge van de fusie met de J.C.J.L., die per einde Januari a.s. een feit zal worden, zullen mr. Maasland en de heren F. G. E. Moll en G. Bandsma naar Hongkong (hoofdzetel van de J.C.P.L.) worden overgeplaatst. De heer J. v. Doggenaar, chef der op te heffen afdeling, gaat als K.P.M.-agent naar Soerabaia, waarna —zo vernemen wij verder— de heer v. Wijhe met pensioen zal gaan. De heer H. C. M. Lap wordt geplaatst bij het J.C.P.L.-agentschap te Manila. Uiteraard zullen nog meerdere mutaties volgen, die met de creatie van de J.C.P.L. verband houden, die wij te gelegener tijd zullen vermelden.

—De *Kalianget*, het tweede bij G. v.d. Giesssen & Zonen's Scheepswerven Krimpen a.d. IJssel in aanbouw zijnde motorvracht- en passagierschip van het type *Van der Capellen* van de K.P.M., is op 22 Nov. j.l. te water gelaten. Het eerste schip van deze serie, de *Kalianda*, heeft een geslaagde proeftocht gemaakt en is inmiddels door de werf overgedragen, zo lezen wij in het „Dagblad Scheepvaart”.

—De *Boissevain* heeft op zijn laatste bezoek aan Singapore, op weg naar Zuid-Afrika, twaalf 15-ton tractors geladen, die het eigendom waren van de Unilever en Lever Brothers Ltd. in Malaya en op weg waren naar Dar-es-Salaam, waar zij zullen worden gebruikt in het grote Britse plan voor de verbouw van grondnoten. Voor het laden werd het gewone laad-materiaal van de *Boissevain* gebruikt, alsof er helemaal niet bijzonders aan de hand was.

De Singapore bladen wijdden berichten en foto's aan onze *Boissevain* en zijn bijzondere lading.

—Volgens een bericht uit particuliere bron zijn op 4 Dec. j.l. in Hotel „Het Hof van Holland” te Hilversum de opnamen gemaakt van de a.s. K.P.M.-J.C.P.L.-Kerstuitzending van P.C.J. op 27 December a.s. Daarbij waren van ons hoofdkantoor te Amsterdam aanwezig de heren Klein en Roerink, respectievelijk chef A.Z. en idem P.Z. De diverse sprekers en spreeksters worden ingeleid door de heer Roerink en in plaats van de president-directeur de heer A. F. Vas Dias zal het woord worden gevoerd door de heer Klein.

De reiskosten werden vergoed, doch werden door alle deelnemers unaniem voor een liefdadig doel afgestaan.