

NIEUWJAARSBOODSCHAP VAN PRESIDENT-DIRECTEUR



Het is nu achtereenvolgend de tweede maal, dat ik tijdens de Kerstdagen en de jaarwisseling in Holland vertoef en ver van U allen ben verwijderd en daarom wil ik gaarne via „De Uitlaat” mijn gelukwensen tot U allen richten.

Ondanks een merkbare vooruitgang in het afgelopen jaar, blijven in onze samenleving hier en elders in de wereld en zeker niet het minst in Uw eigen omgeving, veel moeilijkheden bestaan, die ons dagelijks bezighouden.

Gedurende de eerste Wereldoorlog was het het militaire front, dat allesbeheersend was en waarvan alles afhing. In de afgelopen oorlog kwam naast het militaire front het burgerfront te staan, dat zulk een belangrijke rol heeft gespeeld in het verloop van de strijd. Maar na deze oorlog is voor U en allen, die in Indonesië werken en gehuwd zijn, een nieuw front van betekenis geworden, dat ik zou willen aanduiden als het „gezinsfront”.

Ook op dit front wordt een strijd gevoerd, die niet mag worden onderschat. Ongetwijfeld doet de scheiding tussen U en Uw gezin in Holland op de lange duur haar invloed gelden en oefent zij een druk uit, die dikwijls moeilijk valt te overwinnen en die —hoe kan het anders— in ieder geval

deprimerend is. Ondanks deze terugslag kan ik evenwel met grote voldoening constateren, dat, met vertrouwen in betere omstandigheden, door U die van Uwe gezinnen bent gescheiden, met alle anderen met voortvarendheid wordt gewerkt aan het herstel en de wederopbouw van ons scheepvaartbedrijf.

Het is de gedachte hieraan, die mij op dit ogenblik bezighoudt en mij het vertrouwen geeft, dat U in het komende jaar de hoop op een overwinning over deze nieuwe aanval op Uw huiselijk geluk niet zult opgeven.

Daaraan knoop ik vast mijn innige wens, dat vooral op dit punt het komende jaar een gunstige en grote vooruitgang te zien zal geven en dat U wederom, zoals het in een normale samenleving behoort, spoedig met Uw gezin herenigd zult kunnen zijn, zodat ook dit „gezinsfront”, gelijk ik het noemde, voorgoed tot het verleden zal behoren.

Een terugkeer naar normale levensomstandigheden in de omgeving, waar wij ons werk verrichten, zal voor iedereen van betekenis zijn en daarop is mijn hoop voor het komende jaar gevestigd.

U allen wens ik een gelukkig Nieuwjaar toe.

December 1947.

A. F. Vas Dias.

Zo is dan weer een jaar verstreken, het tweede na de bevrijding van Indië, dat eigenlijk het eerste was van de werkelijke wederopbouw van deze archipel, die in 1946 nog werd belemmerd door hoogst onzekere toestanden en de aanwezigheid van bondgenootschappelijke troepen, wier aanvoerders over vele zaken —helaas!— anders dachten dan wijzelf.

Er is zeker reden om met enige tevredenheid op het thans afgelopen jaar terug te zien. Dit is de standaardphrase uit vrijwel ieder jaaroverzicht. Zij heeft echter in het geval van onze maatschappij wel degelijk een intrinsieke waarde, temeer omdat wij nu weer een jaar het bedrijf voor eigen rekening hebben kunnen voeren en daarmee —vele tegenslagen en ernstige critieken spijt— succes hebben geoogst. De vaart is in de meest letterlijke zin van het woord weer in onze maatschappij gekomen, al willen we daarmee geenszins beweren, dat alles ging, zoals het behoorde. De grote doorn in onze zij is het feit, dat wij nog steeds moeten samenhooken in het oude hoofdkantoor, een vestje waar wij vóór de oorlog al lang uit waren gegroeid. Geen enkel argument heeft de militaire autoriteiten ertoe kunnen bewegen om ons eigen hoofdkantoor aan het Koningsplein te ontvorderen en voor het komende jaar kunnen wij weinig anders doen dan hopen, dat we nu heus baas in eigen huis zullen worden. De kansen wisselen —zo schijnt het— met de spe-

lingen van Indonesie's politieke lot en zijn op het ogenblik weer veel ongunstiger dan enige tijd geleden. Op ander gebied is er aan de wal veel verricht. De organisatie is gegroeid en verbeterd, waar dit op zo korte termijn mogelijk was. Als bepaalde veranderingen minder radicaal waren dan men misschien had verwacht, is het goed te bedenken, dat in vele opzichten ons bedrijf weer van de grond af aan moest worden opgebouwd, meestentijds met geïmproviseerde middelen.

Aan onze vloot is zeer veel verbeterd. Het grootste deel onzer schepen, die jarenlang hun oorlogstaak hebben vervuld, is nu gereconverteerd of ondergaat op dit ogenblik nog dit proces. De nieuwbouw deed zich vooral in de laatste helft van het afgelopen jaar gevoelen met de komst van enige nieuwe schepen, doch zal pas goed evident worden in het jaar, dat nu is aangevangen, waarin wij niet minder dan 23 nieuwe schepen mogen verwachten. Een andere grote verandering, die de aandacht heeft getrokken, was de fusie van het bedrijf onzer buitenlandse lijnen met die der J.C.J.L. Het nieuwe bedrijf —de K.J.C.P.L.— verkeert nog in het moeizame stadium der voorbereidende organisatie en zal eerst in dit nieuwe jaar in meer gereede exploitatie komen, waarbij het ons zeker past, het van deze plaats af alle succes toe te wensen.

De politionele actie, die op 21 Juli van het afgelopen jaar moest worden begonnen, resulteerde ook voor onze maatschappij in ingrijpende veranderingen. Zij bracht o.m. een uitbreiding van haar taak, die echter met dezelfde middelen als daarvóór moest worden verricht. Dat zij zich daar doorheen heeft geslagen, strekt haar en allen, die voor haar werken, tot grote eer. Dit is een omstandigheid, die door allerhoogsten in den lande is erkend.

Hoewel nog veel ongedaan bleef —ongedaan moest blijven— kan toch door niemand worden ontkend, dat het jaar 1947 ons bedrijf enige grote stappen vooruit heeft gebracht op de weg naar herstel. Vergeleken met 1946 was het tempo onmiskenbaar versneld en er zijn goede aanleidingen om te geloven, dat de ketels in het thans ingetreden jaar nog harder gestookt zullen kunnen worden. En ook als wij steeds in herinnering houden, dat de rehabilitatie van een bedrijf als dat der Koninklijke Paketvaart Maatschappij zich onvermijdelijk moet uitstrekken

over een langere termijn, is het toch prettig met zekerheid te kunnen constateren, dat van jaar tot jaar voordeelingen worden gemaakt. Dat is tevens een stimulans om voort te gaan op de ingeslagen weg, die zeker niet uitsluitend over rozen zal gaan en waarbij wij zullen moeten blijven streven naar een optima effectieve en tevens zuinige exploitatie. Deze waarschuwing, die directeur De Jong na zijn terugkeer van Europees verlof in het begin van het vorige jaar deed horen, moge ons ook nu nog in de oren naklinken, n.l. dat herstel „alleen kan worden bereikt indien iedereen doordrongen is van het verlangen, om aan de wederopbouw van ons bedrijf mede te werken”. Wij zijn ervan overtuigd, dat ook in dit jaar allen er een eer in zullen blijven stellen hun beste krachten aan onze maatschappij te geven.

De redactie.

De muurbloempjes.

Zeker, ook „De Uitlaat” heeft zijn muurbloempjes. En dat zijn niet de vele aardige secretaresses van de afdeling P. Z., waaronder het personeelsorgaan —zoals U weet— organisatorisch ressorteert.

De „Uitlaat”-muurbloempjes zijn de overgebleven nummers van de tweede jaargang, waarvan het 15e nummer tevens het laatste was. Als alle andere muurbloempjes, zullen zij blij zijn ook eens te worden gevraagd. Daarom doen we hieronder een opgave van de „Uitlaten” van de tweede jaargang (1947), waarvan op de expeditie nog nummers aanwezig zijn en die na *schriftelijke aanvraag bij de Redactie* (herhaarl. Redactie) nog kunnen worden nageleverd aan hen, die hun jaargang nog niet compleet hebben.

Januari (no. 1)	19	exemplaren
Januari (no. 2)	28	id.
Februari (no. 3)	17	id.
Maart (no. 4)	38	id.
April (no. 5)	9	id.
Mei (no. 6)	80	id.
Juni (no. 7)	4	id.
Juli (no. 8)	10	id.
Augustus (no. 9)	430	id.
September (no. 10)	375	id.
October (no. 11)	300	id.
November (no. 12)	415	id.
November (no. 13)	350	id.
December (no. 14)	324	id.
December (no. 15)	435	id.

Even een briefje en de zaak komt in orde! Zolang de voorraad strekt, natuurlijk!

Dit is no. 1-derde 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 adreseren:

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

Verschijnt 2 × per maand.

Nederlandse scheepvaart, havenverkeer en scheepsbouw in het afgelopen jaar

Nederland ligt uniek. De twee drukst bevaren rivieren — de Maas en de Rijn — monden er uit in de drukst bevaren zee, de Noordzee. De export-producten van het Rijnland, Oost-België, Oost-Frankrijk, Zuid-Duitsland, Zwitserland, Tsjechoslowakije en Oostenrijk vinden een snelle, veilige en goedkope afvoer via de uitstekend geoutilleerde Nederlandse zeehavens. Rotterdam is de grootste continentale haven van Europa. Ten Noorden van Amsterdam ligt de sterk geïndustrialiseerde Zaanstreek. Delfzijl is gespecialiseerd op de scheepvaart naar Scandinavië en Engeland, evenals Harlingen. Terneuzen heeft ook betekenis als aan- en afvoerhaven voor de plaatselijke industrieën. Wat bereikte men in het afgelopen jaar in Nederland op scheepvaartgebied in de meest algemene zin van het woord? Het „Economisch Overzicht” geeft hierop het volgende antwoord:

De enorme verwoestingen, gedurende de oorlog aan kaden, kranen, loodsen, dokken en sluizen toegebracht, zijn al grotendeels hersteld en reeds in het begin van 1947 was de laad- en loscapaciteit van de grootste havens weer plmn. 80% van de vooroorlogse. Deze capaciteit wordt helaas vandaag aan de dag lang niet ten volle benut, wat vooral zijn oorzaak vindt in de economische desorganisatie van het achterland.

Om U een paar cijfers te geven: De vloeroppervlakte van de loodsen in Rotterdam's haven was in Mei 1940 550.000 m². In Mei 1945 was daarvan nog maar 350.000 m² over. In Mei 1947 was zij weer opgevoerd tot 356.000 m². Daarentegen had men de inhoud van de olietanks in de haven van 30.000 m³ tot 980.000 m³ kunnen opvoeren. Voor Amsterdam waren de loodsoppervlakte-cijfers voor 1940, Mei 1945 en 1947 respectievelijk 688.000, 564.000 en 673.000 m², en de inhoudscijfers der olietanks in Mei 1945 en in 1947 respectievelijk 40.500 en 124.500 m³.

Zeeverkeer in Nederlandse havens

Het zeeverkeer in de Nederlandse havens is in de laatste twee jaar geleidelijk toegenomen, wat een verheugend symptoom van het zich uitbreidend handelsverkeer mag worden genoemd.

Rijnvaart

Nederland nam daarin voor de oorlog met 55% van het totale Rijnvervoer de

eerste plaats in. Het had 6070 Rijn-schepen met een totale tonnage van 3.7 miljoen ton. De Rijnvloot leed in de oorlog grote schade: ruim 3000 schepen (totaal 1.3 miljoen ton) waren voor geruime tijd uitgeschakeld. Ongeveer 500.000 ton moest als verloren worden beschouwd. Nu is de totale Rijn-tonnage weer teruggebracht tot 2.7 miljoen ton.

Zeevaart

De Nederlandse koopvaardijvloot verloor in de oorlog de helft van haar tonnage, oftewel 1.5 miljoen ton. In 1946 werden alweer 46 nieuwe schepen aan de vloot toegevoegd met een inhoud van 133.500 b.r.t. In Nederland zelf bouwde men dat jaar 11 nieuwe schepen. Men kocht 32 buitenlandse schepen aan en kreeg er 10 toegewezen als herstelbetaling.

Op 1 Juni telde de Nederlandse koopvaardijvloot alweer 882 zeeschepen met een totale inhoud van 2.364.734 b.r.t., en had daarmee 83% van de vooroorlogse capaciteit bereikt. Het moederland staat nu op de vierde plaats achter de Verenigde Staten, Gr. Brittanie en Noorwegen (door het uitvalen van Japan, Duitsland en Italië).

Weer de „vrachtvaarders”....

Zo hebben de Hollanders, vanouds de „vrachtvaarders van Europa” zich weer een eervolle plaats op zee verzekerd en verschijnt de Nederlandse vlag weder in nagenoeg alle belangrijke havens ter wereld.

Van en naar alle landen kunnen wederom alle soorten goederen met speciaal daarvoor geschikte schepen worden vervoerd. De Nederlandse havens, die bekend staan om hun billijke tarieven en hun moderne outillage, zijn weer gereed om de stroom van goederen van en naar Europa, die nodig zijn voor de herleving van de internationale handel, te verwerken.

Ook de lijnrederijen varen weer regelmatig, zij het nog met grotere intervallen dan vroeger, de oude vertrouwde routes vanuit Amsterdam en Rotterdam naar elke haven van enige betekenis.

Wederopbouw nog niet beëindigd

Dat de wederopbouw van de handelsvloot nog lang niet is beëindigd, moge blijken uit de volgende gegevens, betreffende de voor Nederlandse rekening in aanbouw of bestelling zijnde tonnage per 1 Juni 1947.

In aanbouw of bestelling in Nederland:

2	passagiersschepen	
metende	plmn.	33.000 b.r.t.
70	vrachtschepen	
metende	plmn.	250.000 „
2	tankschepen	
metende	plmn.	13.000 „
63	schepen kleiner	
dan 500 b.r.t.	plmn.	21.000 „

Totaal 137 schepen

metende	plmn.	317.000 b.r.t.
Idem in het buitenland:		
metende	plmn.	21.000 b.r.t.
4	tankschepen	
9	vrachtschepen,	
metende	plmn.	20.000 „

Totaal 13 schepen,

metende	plmn.	57.000 b.r.t.
Uit bovenstaande gegevens volgt, dat momenteel voor Nederlandse rekening in aanbouw of bestelling zijn 150 zeeschepen, met een totale inhoud van plmn. 374.000 b.r.t.		

Scheepsbouw

Nederland behoort niet alleen tot de belangrijkste scheepvarende, doch evenzeer tot de belangrijkste scheepsbouwende naties ter wereld. Practisch elk scheepstype kunnen de Hollandse werven leveren, doch speciaal op het gebied van de bouw van coasters, baggermateriaal, sleepboten en drijvende kranen hebben zij een ongeëvenaarde reputatie. Reeds heeft Nederland weer belangrijke opdrachten voor de bouw van handelsschepen uit het buitenland ontvangen. Per 1 Juni 1947 bouwde het voor buitenlandse rekening:

7	passagiersschepen,	
metende	plmn.	17.000 b.r.t.
23	vrachtschepen,	
9	tankschepen,	
metende . . .	plmn.	44.000 „

Totaal 39 schepen;

metende	plmn.	132.000 b.r.t.
-----------------	-------	----------------

Volgens „Lloyd Register” neemt Nederland heden als scheepsbouwende natie de vijfde plaats in na Groot-Brittannië, Zweden, Frankrijk en de Verenigde Staten.

Evenals de nieuwbouw zijn de reparatiewerven weer in staat omvangrijke orders uit te voeren, terwijl de Nederlandse aannemingsmaatschappijen weer overal ter wereld haven- en baggerwerken uitvoeren en de bekende Nederlandse zeesleepboten weer opzienbare prestaties verrichten bij het uitvoeren van sleepdiensten en het verlenen van hulp op zee.

BRAVO, KAPT. BROUWER!

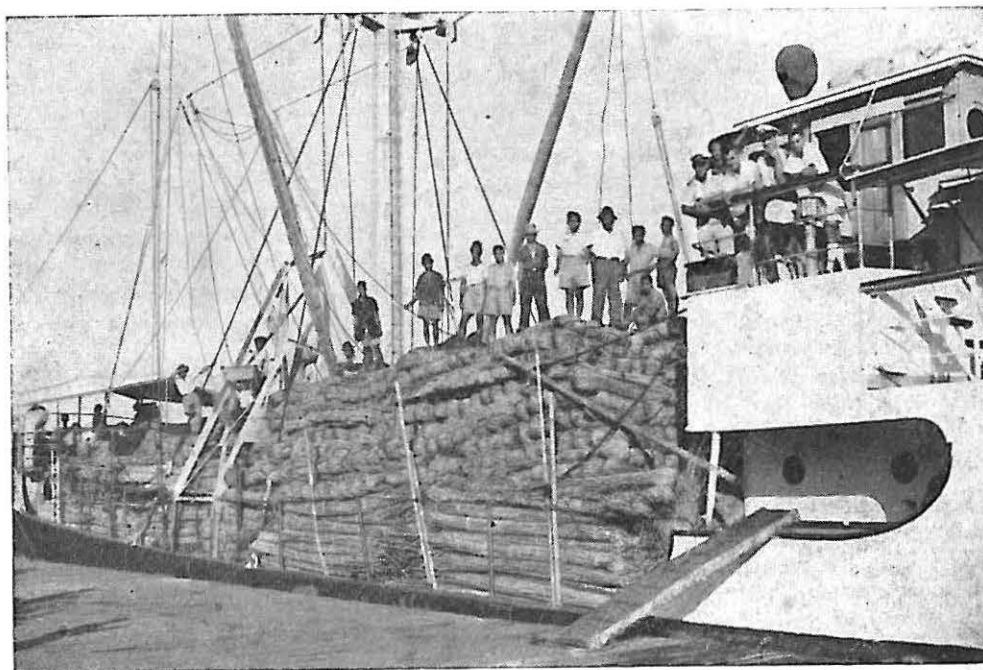
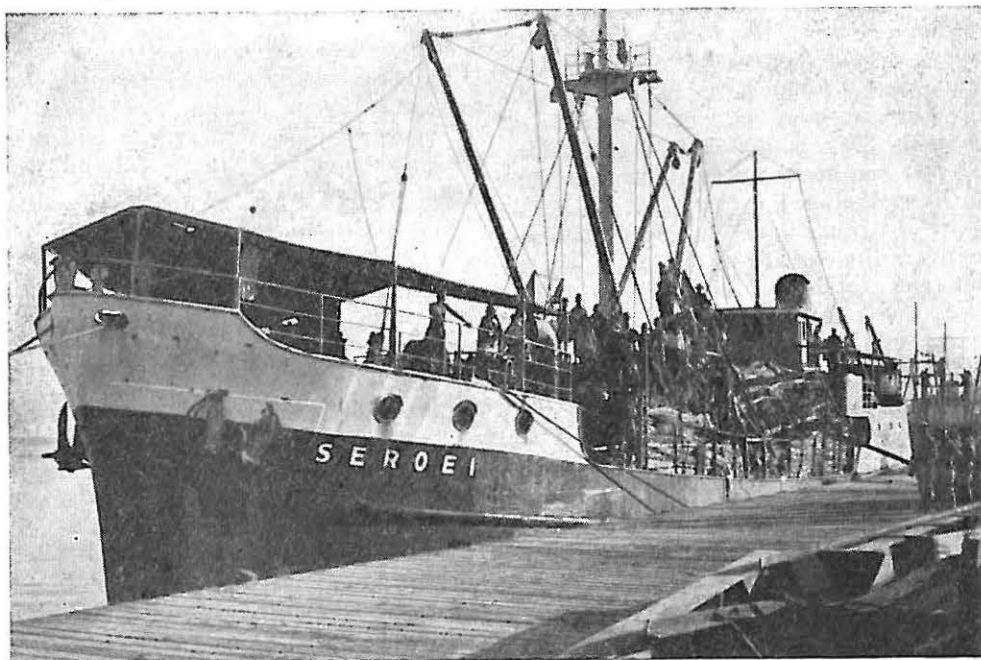
Het nieuws, als het niet door de aether gaat, reist niet zo snel in dit land. En al slaat het onderstaande ook op een trip van het m.s. *Seroei* in het begin van Augustus van het vorige jaar, toch zetten wij het nog in De Uitlaat.

Het m.s. *Seroei* onder commando van gezagvoerder Tj. Brouwer maakte van 5 tot en met 13 Augustus een reis naar de Golf van Boni. Op laatstgenoemde datum liep het schip de haven van Makassar binnen. Hoe, dat kunt U zien op de foto's, die we hierbij afdrukken.

Echt ouderwets „afgestampt”, echt zoals alleen een K.P.M.-kapitein dat kan om het uiterste rendement uit zijn schip te halen.

De *Seroei* lag geheel op merk met de volgende lading:

153 ton rottan,
137 ton rubber,
14 ton rijst,
45 ton mais,
68 ton damar,
14 ton diversen en
28 m³ hout.



De „afgeladen” *Seroei*.

Gezagvoerder Tj. Brouwer, die nu 54 jaar oud is, heeft nog steeds veel plezier in de vaart in de Indische wateren, vooral de Celebesiaanse. In Makassar heeft hij een reputatie om zijn zeer gunstige routing op reizen naar de „out-ports”, zijn perfecte mentaliteit, zijn inzicht en initiatief in het belang van de maatschappij. De reizen, die hij maakt, verlopen altijd binnen de kortst mogelijke tijd. En met zo'n afgeladen schip wil dat toch iets zeggen.

Bravo, kapitein Brouwer! Bravo ook, mannen van de *Seroei*!

Toch nog herdacht

„Uitlaat”-correspondent K. G. Pelealu schrijft uit Menado:

In de middag van de 21e November van het vorige jaar was het hele personeel van het agentschap Menado bij elkaar, om Skele Wongso, serang van de motorboot *Toosje* geluk te wensen op zijn 25-jarig dienstjubileum. Hun, die de naam van Skele Wongso misschien in de meest-recente lijsten van jubilarissen zouden willen gaan opslaan, kunnen wij de moeite besparen. Die naam komt er niet in voor en Skele Wongso is ook geen „forgotten man”. Zijn 25-jarig jubileum was echter feitelijk al op de 2e Februari 1946 gevallen, doch kon toen door allerlei omstandigheden niet worden gevierd.

Maar..... beter laat dan nooit! Namens de directie wenste de agent, de heer Van Dijk, de jubilaris geluk en overhandigde hem de traditionele enveloppe. De jubilaris sprak enige woorden van dank, die hij de heer Van Dijk verzocht aan de directie over te brengen. Skele richtte zich vooral tot de jongere collega's, die hij aanspoorde om hun beste krachten aan de maatschappij te geven.

Onder de aanwezigen waren ook mevr. Van Dijk, de Chef Buitendienst, de heer Wennekes met zijn echtgenote, mevr. van Bessem en ook de vrouw van de jubilaris. Er werd een foto genomen, die wij op onze fotopagina afdrukken. Voor de versierde stoel, waarop de jubilaris is gezeten, had de heer Wennekes gezorgd.

Skele Wongso is op Menado een bekende figuur. Agent Van Dijk sprak hem nog toe als „de oude zeerover van Menado”. Als de rede van Menado, die berucht is om haar „Barat-grillen” zich laat gelden, dan is het Skele Wongso met zijn motorboot *Toosje*, die er voor zorgt, dat de 50-tons tjuniaprauw, die op zichzelf al even kostbaar is als de lading die hij vervoert, veilig en wel de Kalimati binnenkomt. Van de 15 tjunia-prauwen, die er voor de oorlog waren, is er helaas nog maar een over.

De Willem Barendsz - Rel

Wij publiceerden in no. 13 van onze 2e jaargang iets over de „onthullingen” van dr. Melchior, de scheepsarts van de *Willem Barendsz*, over de beweerde wantoestanden op de Nederlandse walvisvaarder, die nu op zijn tweede reis is. Een en ander is een nogal omvangrijke „rel” geworden, waarin velen zich hebben gemengd. Het „Dagblad Scheepvaart” drukte o.m. een bijdrage af van de hand van drs. Ratté, waarin deze naar aanleiding van dr. Melchior's opmerkingen o.m. het volgende zeide:

„De scheepsartsen, die hun kennismaking met de walvisvaart blijkbaar tot de eerste reis beperkt houden, hebben aanleiding gevonden om omvangrijke kritiek op de hygienische toestand aan boord uit te oefenen. Het moet ons van het hart, dat al dit geschrijf ons maar matig aanstaat. Dat beide scheepsartsen ontevreden zijn, moeten zij aan zichzelf wijten. Een scheepsarts, die kennelijk zo weinig invloed weet uit te oefenen, dat hij niet meetelt, ga eerst bij zichzelf te rade, waaraan dat schort en iedereen, die iets afweet van verhoudingen aan boord van een zeeschip, zal beamen, dat het de sterke persoonlijkheden zijn, de ernstige, toegewijde kerels, die tenslotte de dienst uitmaken”.

De schrijver van dit verweer wijst vervolgens op het bestaan van de vakverenigingen, waarvan „de kapitein tot de kleinste jongen aan boord” lid zijn. „De officieren en schepelingen werken samen en er is wel degelijk onderhandeld. Met het bedongen resultaat ging de benoeming accoord en de rederij heeft voor de nieuwe reis ook een en ander veranderd”.

Ook de redactie van het „Dagblad Scheepvaart” heeft aan het bovenstaande nog het een en ander toegevoegd en haalde o.m. aan het orgaan van de vak-

vereniging („De Koopvaardij”, orgaan van de Unie van Zeelieden, aangesloten bij de Centrale Bond van Transportarbeiders, tweede nummer van October 1947). Dit orgaan schreef:

„Wij achten het nuttig om bekend te maken, dat in talrijke bladen op sensationele wijze zogenaamde 'onthullingen' werden gepubliceerd over wantoestanden, die tijdens de vorige (eerste) expeditie aan boord zouden hebben geheerst. De gegevens voor deze artikelen zijn verstrekt door een der doktoren, die de reis heeft meegemaakt. Dat op deze proefreis — waarop een groot aantal buitenlandse zeelieden veel afbreuk heeft gedaan aan de door ons gewenste verhoudingen aan boord — ook kleine en grotere tekortkomingen in de voorzieningen van dit schip aan het licht traden, is niet te verwonderen. Dat in deze tekortkomingen door het contact tussen opvarenden, vakbonden en rederij thans is voorzien, pleit voor de goede wil en verstandhouding bij alle partijen.

De bedoelde arts staat in zijn scherpe aanval op de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart vrijwel alleen, hetgeen reeds blijkt uit het feit, dat meer dan 90% van de oude bemanning weer heeft gemonsterd. Het schip is thans, behoudens vier uiterst deskundige Noren, geheel met Nederlanders bemand, hetgeen bepalend zal zijn voor de goede gang van zaken, welke bovendien bij kapitein Visser in zeer vertrouwde handen is”. Het orgaan wees er verder op, dat het z.g. „fabriekspersoneel” van gemengd allooi was, tengevolge van de Noorse boycot onzer walvisvaart. Ook op de tweede reis komt dit personeel pas in Kaapstad aan boord en men zou dus moeten afwachten, hoe deze mensen het op de tweede reis zullen stellen.

Wij meenden in eerlijkheid ook deze zijde van de zaak te moeten belichten.

PLANNEN VOOR HAVENUITBREIDING IN DURBAN

Onze correspondent „Steekhevel” meldt:

Van bevoegde zijde verneem ik, dat te Durban plannen worden uitgewerkt voor uitbreiding van het havencomplex.

De bedoeling is om twee nieuwe drie-étage loodsen te bouwen op het terrein, gelegen naast de loodsen N t/m P. De drie étages zullen respectievelijk dienen als loods voor general cargo, douanekantoor en immigratiekantoor.

Het ligt in het voornemen der havenautoriteiten om op deze wijze het gehele passagiersschepen-verkeer op dit punt te concentreren, waardoor het overige gedeelte van de haven voor vrachtvaart vrij blijft.

Een onderzoek is nog gaande om een speciale fundering voor de gebouwen te construeren, daar is gebleken, dat de bodem een waterbel vertoont op 150 yards diepte.

De K. J. C. P. L.

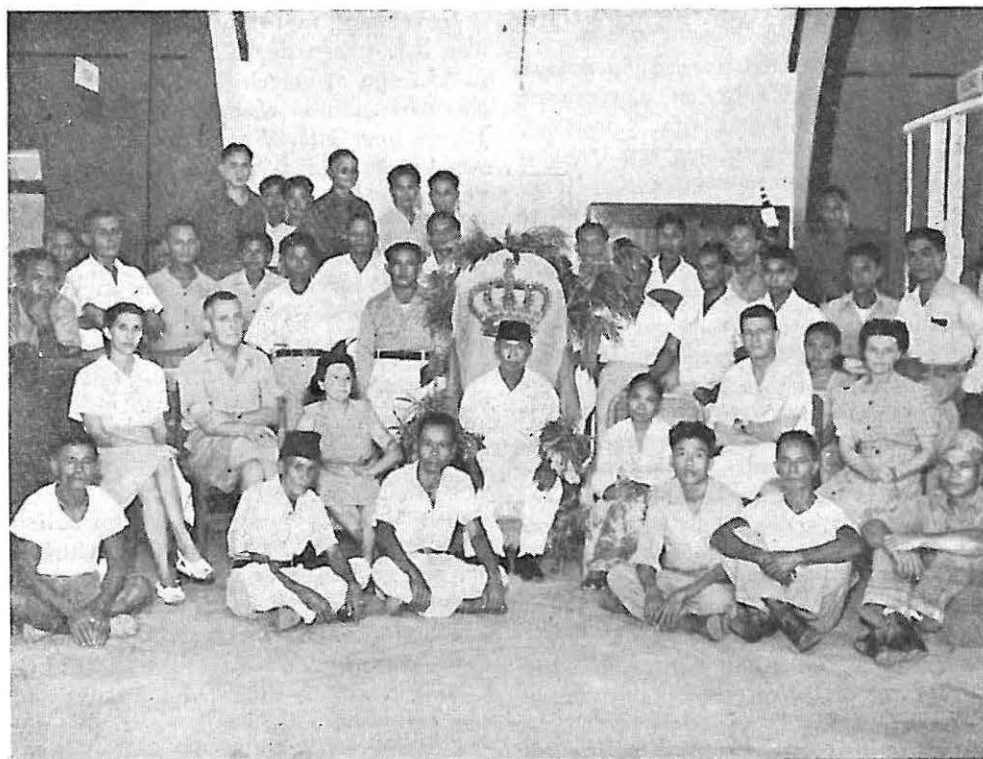
In verband met de a.s. overdracht van alle B.L.-zaken der K.P.M. aan de K.J.C.P.L. zijn al verschillende maatregelen getroffen. Zo is reeds op 6 December j.l. de heer J.H. Warning met een deel van het K.J.C.P.L.-personeel en het niet voor direct gebruik alhier benodigde deel van ons B.L.-archief naar Hongkong vertrokken. De directeur der K.J.C.P.L., de heer R. Pronk, zal nu op 10 Januari a.s. naar Hongkong vertrekken, vergezeld van nog meer K.J.C.P.L.-personeel, dat de rest van ons B.L.-archief meeneemt. De heer Pronk reist met de *Tjibadak*. Omstreeks 25 Januari a.s. zal de rest van het K.J.C.P.L.-personeel per vliegtuig naar haar nieuwe standplaats reizen. Op die datum zullen de meeste diensten hun taak aan de nieuwe maatschappij hebben overgedragen. De afdeling B.L. wordt op die dag gesloten.

In onderling overleg met de K.J.C.P.L. is verder besloten, dat met ingang van 1 Januari 1948 het boeken in Indië van lading en passages en de behandeling der schepen van de voormalige buitenlandse lijnen der K.P.M. is overgedragen aan de agenten der K.J.C.P.L. te Batavia, Makassar, Soerabaja, Tandjong Priok en Tandjong Perak. De „sailing schedules” voor de O.J.A.L., de D.S.C.L. en J.A.L. zullen nog te Batavia worden uitgegeven, tot het moment, waarop de K.J.C.P.L. te Hongkong, die daar natuurlijk nog „op orde” moet komen, deze taak kan overnemen.

Een belangrijk stuk K.P.M.-geschiedenis — de B.L. — wordt dus in deze maand afgesloten en bij alle gerechtsvaardigde trots over de opname der gehele afdeling in de nieuwe maatschappij, stemt dit toch tot weemoed. Wij denken even terug aan het einde van de vorige eeuw, toen de K.P.M. voor het eerst de verbinding van de Indische archipel met de buitenwereld aanvatte met een lijn naar China en Japan. De bedrijfsresultaten waren toen aanvankelijk zo bedroevend, dat de lijn weer moest worden opgeheven, ondanks hoge diplomatieke druk. In het begin van deze eeuw werd zij hervat, zij het door een afzonderlijke maatschappij, de J.C.J.L., die van het moment van haar oprichting af nauw met de K.P.M. heeft samengewerkt.

Wij denken ook terug aan de vestiging van de Java-Bengalen lijn, waarin de K.P.M. ook een rol speelde, financieel althans. Daarna kwam de Australie-lijn, waarbij het voorlopig bleef, tot in de dertiger jaren als uitvloeisel van de malaise emplooi moest worden gezocht voor onze grote schepen en de

(Slot pag: 12)



BOVEN: Links: Het jubileum van
v.l.n.r. mevr. Wen
vrouw, de heer v.
de heren Tentoea
Wennekes. Gehurk
en matrozen van

Rechts: Het personeel van

BENEDEN: Links: Een paal gaat te S
K.P.M.-goedang.

Midden: De jubilerende gez
schip in een geanim
K.P.M.-agent te S

Rechts: Onze *Plancius*, die
neerden te halen

de

Foto's



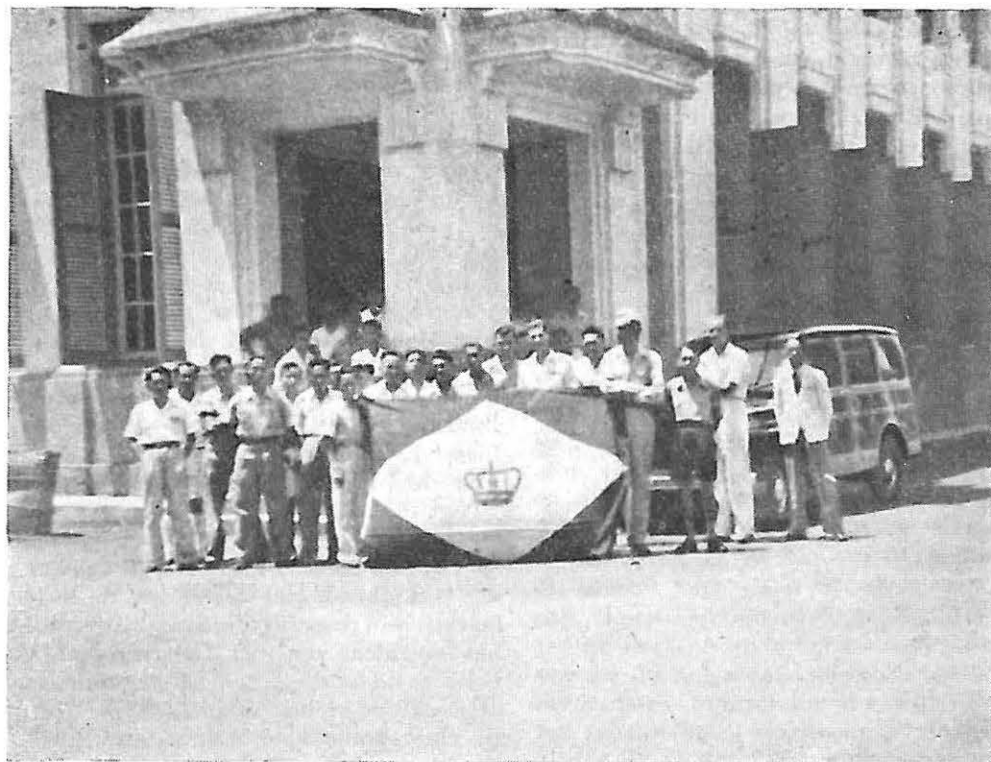
Skele Wongso in Menado. Zittend
kes, mevr. v. Dijk, de jubilaris, zijn
Dijk en mevr. Bessem. Geheel links
(chef Werkplaatsen), Frederik en
op de voorgrond de djoeroemoedi's
motorboten.

ons Semarang-kantoor.

erabaia in de grond voor een nieuwe

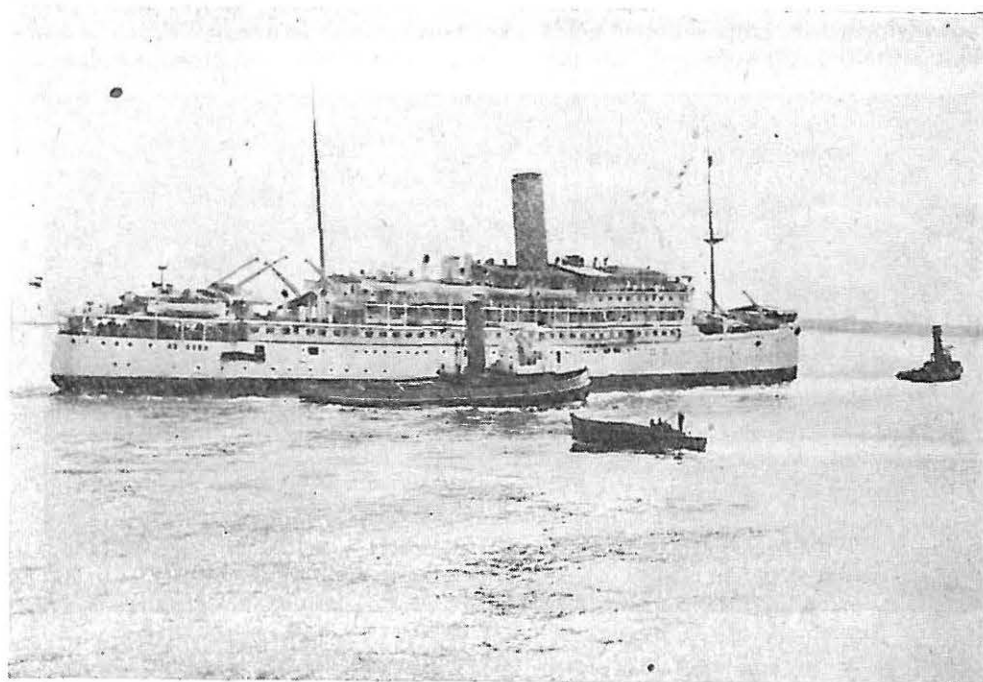
gvoerder Belger aan boord van zijn
erd gesprek met de heer Van Wijhe,
rabaia.

nu naar India is om Duitse geinter-



ze r

mand



MEET BACCHUS!

Het regende en hij zat zachtjes te janken tussen het onderstel van de kolentip. Een klein, onooglijk, miskleurig hondje met een krulstaart. Ik moet bekennen, dat ik honden met krulstaarten niet mag, maar ik ben geen onmens en het kostte me dan ook prompt een witte broek, alvorens ik hem er onderuit en aan boord had.

„Een leuk beessie”, vond de Meester, die dol is op honden. „Goh, wat een leuk beessie. Hoe heet-ie?”. Ik zei, dat ik dat niet wist en dat het een zwervende vrijbuiters kon wezen; gezien zijn staart en manieren. „Oh”, zei de Meester, „nou, hij ziet er hongerig uit. Eerst maar es zien, of we nog wat in de ijskast kunnen vinden”.

We kwamen terug met worst en het hondje had in die tussentijd „een kleine boodschap” geproduceerd op het kleedje voor de baas z'n kooi en was nu bezig een pyamajasje te verscheuren. „Kijk es!”, zei ik verheugd, omdat het niet mijn hut was, „hij is al aardig thuis”. „Ja”, zei de Meester, „de stinker!” en wreef hem met zijn neus door het plasje. Daarna dronken we een borreltje op de nieuwe aanwinst, waarbij het hondje de kruik omver speelde, schijnbaar omdat het ook wel „n taaie” lustte na al die regen. „Ha”, zei de Meester „een kenner!” en hij doopte het mormel „Bacchus”.

Die nacht sliepen we in den beginne

zeer onrustig. De Meester had Bacchus met een lang touw aan een poot van het bureautje vastgemaakt en dat nam Bacchus kennelijk niet. Iedereen was wakker en de gezagvoerder „himself” kwam in pyama downstairs vragen, wat dat pest-gekef te beduiden had. „Niets”, zei de Meester, „da's mijn hondje. Hij is alleen nog wat vreemd, ziet U”. De gezagvoerder „zag” het niet, want hij constateerde een tikkeltje humeurig, dat „wij” moesten slapen, zodat hij het hondje maar liever los moest laten. Daarna kregen we rust, behalve de Meester, want die moest toezien, dat „Bacchussie” niet wegliep.

Na twee dagen was-ie thuis en dat hebben we ook geweten. Op schoenen — en speciaal op goeie — was Bacchus eenvoudig verkikkerd. Het begon met de hoge laarzen van de gezagvoerder. Daar vrat-ie het hovenleer van weg. Iedereen lachte, behalve de kapitein zelf en de stuurman zei: „Zo'n kleine salamander!” Toen Bacchus eenmaal aan mijn nieuwe Bata's toe was, lachte niemand meer en gaf ik hem een prachtpunter. Twee nachten daarna stapte de stuurman, die er nog al eens uit moet, in iets, dat Bacchus bij vergissing op de deurmat had gedeponeerd. De stuurman is van nature een kalm persoon, doch nu vloog hij als een briesende leeuw op de vredig slapende zondaar af. Hij gleed uit, toen hij naar hem wou schoppen en gebruikte God's naam ijdel.

De Meester heeft een moeilijke tijd achter de rug. Maar het dient te worden gezegd: hij stond als de spreekwoordelijke rots in de branding. Zelfs toen Bacchus een stuk uit het copyjournaal peuzelde.

„Dat gaat zo niet langer, Meester”, zei de gezagvoerder, toen Bacchus met zijn scherpe nageltjes aan de sofa-bekleding was begonnen. Maar toen hij kort daarop zelfs geen respect meer toonde voor de dure uniformpet van „het Gezag” was „de boot an”, want dat neemt niet één kapitein. We hielden scheepsraad en Bacchus moest weg, hoe de Meester ook hoog en laag sprong.

Het gevolg was een verkoeling tussen „die van dek” en „die van de machinedienst”. En mij werd opdracht gegeven om Bacchus een half uur voor vertrek in Kodja los te laten en dan hard weg te rijden in een taxi, wat tweevijftig kostte, die niemand me terugbetaalde.

„Ben je hem kwijt, het loeder?”, vroeger de stuurman monter bij mijn terugkomst. De Meester vond het minnetjes voor zulke grote kerels, maar verder waren we allemaal opgelucht! Dat wil zeggen: tot het loodsboutje langzij kwam om de loods af te halen en..... Bacchus kwispelstaartend aan boord sprong, blij dat-ie het nog net had kunnen halen. De gezagvoerder zuchtte. Het was een lange zucht, waarin iets van respect doorklonk. „Nu”, zei hij „dan zullen we maar denken, dat hij bij de inventaris hoort”.

Sindsdien zwaait Bacchus zijn krulstaart, doch de rest van „de inventaris” is er beroerd aan toe..... R. Bijkerk.

NIWIN Kerstverrassing voor de vloot

Ook de K.P.M. heeft gedeeld in de Kerst-verrassing, die de N.I.W.I.N., met medewerking van het Nederlandse volk en bedrijfsleven (die grote sommen gelds bijeenbrachten) heeft verzorgd voor het

personeel van onze krijgs- en koopvaardijvloot. Toen de N.I.W.I.N. destijds —toen de organisatie van de Kerst-pakketten-actie nog in voorbereiding was— vroeg, hoeveel onze maatschappij er no-



De inhoud uitgespreid: een foto van het Prinselijk Gezin, een Niwin-kalender, een pakje toiletzeep, een doos tandpasta, een pak superbrood, een blikje kaas, een rol pepermint, een blik wafelen, 3 repen chocolade en een blik O.K.-cigaretten.

dig zou hebben hebben wij 1.033 pakketten aangevraagd voor de officieren en onderofficieren van alle landaarden onzer vloot. De N.I.W.I.N. heeft onze verlangens volledig vervuld en 1.040 pakketten gezonden, die op 15 December op ons hoofdkantoor arriveerden en onmiddellijk werden doorgezonden naar de afd. Expeditie, die met de verdere distributie werd belast. De binnenliggende schepen op Priok werden uiteraard aldaar voorzien en voor de rest gingen honderden pakketten naar havens als Singapore, Belawan, Makassar en Soerabaia voor de schepen, die daar „thuis” zijn. Als deze 1e Uitlaat van de 3e jaargang verschijnt, zijn de N.I.W.I.N.-Kerstpakketten reeds op haar diverse bestemmingen aangekomen. In een groot aantal pakketten zullen de ontvangers een „visite-kaartje” hebben aangetroffen van de Nederlandse familie, die door een financiële bijdrage de verzending van het betreffende pakket mogelijk heeft gemaakt. Wij nemen aan, dat de gelukkigen de moeite zullen nemen om de milde gevers even persoonlijk te bedanken.

K. P. M.-Journaal

—Het doet de redactie genoegen, dat nu ook de afd. PZ/TD eens uit de bus is gekomen met een aantal bijzonderheden over mutaties bij ons technisch varende personeel, die wij hieronder laten volgen:

De opleiding te Vlissingen leverde in het afgelopen jaar (de cursus 1945/1947) 20 leerling-werktuigkundigen, die allen reeds in Indië zijn gearriveerd. Zij zijn A. J. Berends, A. J. Blok, J. Denekamp, N. Buis, H. W. Berenschot, H. A. Kort-schot, F. A. de Putter, J. A. Oostveen, W. de Graaf, F. Th. van Hove, J. Schriemer, J. Eilander, C. van Loon, A. J. de Vries, H. M. Kraayenbrink, J. W. Bakker, D. J. Heesen, E. J. Kuit, F. J. Belde en H. J. Hilberdink. Van hen zijn de heren Eilander, Van Loon, de Vries en Kraayenbrink, die reeds de vereiste werktijd van een jaar hadden zijn inwerktijd van een jaar hadden inmiddels aangesteld als 5e wtk.

In Indië zijn daarenboven nog 2 leerling-wtks aangenomen, n.l. C. Stam en The Tjeng Boen, beiden afkomstig van de Technische School te Batavia.

Als bij het nautisch varende personeel zijn ook bij de wtks de verlofgangers talrijk. De laatste maanden gingen met E. V. de hoofd-wtks D. Reyenga en F. Kersten, die na ommekomst van dit verlof eervol uit K.P.M.-dienst zullen worden ontslagen, onder toekenning van pensioen, waarvan zij —naar wij hopen— nog lang zullen mogen genieten. De heer Kersten heeft zich in Australië gevestigd. Verder gingen met E. V. de 2e wtk M. Zander, de 3e wtks. W. F. Donk en L. van Hulst (allen vergezeld van hun gezinnen) en de 5e wtk. P. Severijn. Voorts de 3e wtks. G. G. Groenewout, E. Engelberts en A. Niël en de 5e wtk. N. Bartels. Met gezinsscheiding-verlof vertrokken naar Nederland respectievelijk in Oct., Nov. en Dec. de hfdwtk D. H. v.d. Bunt en de 2e wtk. J. L. van Leeuwen en F. Mantiri.

Van E. V. zijn in Indië teruggekeerd hfdwtk. W. P. M. Waitz, 4e wtk. C. van Huizen (beiden uit Australië), hfdwtk. C. Remijn, 2e wtks. L. Timp, H. Sybrandy, P. H. van Hell, C. J. Tettelaar, N. de Vries, J. F. de Vries en A. Starreveld, de 3e wtks. A. Dijkstra, I. Douw, J. C. L. Utrecht en J. Weelinck en de 4e wtks. J. Baljé, D. M. A. J. v. d. Gugten, Ch. Noteboom, J. Schuiling, H. J. Geerlings en V. Sayers.

—De hoofdwtk. J. de Nobel, die van E. V. is teruggekeerd, heeft eind November te Singapore de hoofdwtk. J. H. Winters van de *Boissevain* afgelost, die

met de eerste thuisreis van de *Willem Ruys* met verlof naar Nederland zal vertrekken. Daarna wordt hij gepensionneerd.

—De 3e wtk. P. B. L. J. Beertsen en J. Assink hebben onze maatschappij midden November j.l. verlaten. Zij zijn in een walbetrekking te Hongkong overgegaan.

De 3e wtk. J. M. Blommers ging op 1 Dec. j.l. over in dienst van de Ned.-Ind. Gas.-mij. te Bandoeng.

—Bericht werd ontvangen, dat aan onze 2e wtk. C. J. v. d. Heuvel en aan de ex-5e wtk R. C. Berends wegens bijzondere verdiensten in oorlogstijd het Kruis van Verdienste werd verleend. Onze hartelijke gelukwensen!

—De hoofdwtk. M. Saman, L. Ophof en E. Jurg zijn respectievelijk op 14, 17 en 26 Dec. j.l. gepensionneerd.

—Voor de in Nederland gehouden mahcinisten-examens slaagden voor het dipl. B-practisch onze 3e wtks. R. L. Raak en I. Douw; voor het dipl. B-theoretisch de 3e wtk. J. van Boven en de 4e wtks. D. M. A. J. v. d. Gugten, J. Schuiling, E. Marree en H. Ph. Kuyp. Voor het dipl. A. slaagde de 4e wtk. H. Emans.

—Op 20 Dec. j.l. herdacht aan boord van de *Van der Lijn* de machinedrijver P. Soealang zijn 25-jarig dienstjubileum, waarmede wij hem hartelijk gelukwensen.

—Voor de stuurlieden-examens, die van 2 Nov. t/m 7 Dec. van het vorige jaar in Batavia werden gehouden, hadden zich 18 kandidaten opgegeven, van wie zich 1 terugtrok in verband met een dienst-opdracht. Voor het diploma 3e stuurman G.H.V. slaagden voor de verschillende gedeelten 8 kandidaten, van wie 1 herexamen kreeg. Drie kandidaten voor dit examen werden afgewezen. Voor het diploma 2e stuurman G.H.V. slaagden voor de diverse gedeelten 5 kandidaten. Voor het diploma 1e stuurman G. H. V. slaagde de K.P.M.-er Th. A. Ziedses des Plantes (*Maros*). Hij kreeg destijds een „herretje” voor het 1e gedeelte en heeft de beide gedeelten nu maar in een examen afgewerkt. Hartelijk gelukgewens!

De examen-commissie heeft geconstateerd, dat de kandidaten voor 3e stuurman ditmaal betere cijfers hebben behaald, behoudens 3 kandidaten, die dan ook werden afgewezen.

Wat betreft het onderdeel „Instrumenten” is de theoretische kennis bij de kandidaten over het algemeen voldoende gebleken, doch de praktische kennis liet nog steeds te wensen over. Hierin is echter wel enige vooruitgang op te merken.

Vervolg: pag. 11.

JUBILEA

Gezagvoerders Belger en Stelma

Op Vrijdag 5 December j.l. was het feest aan boord van het s.s. *Pahud*, toen gezagvoerder J. Belger het feit herdacht, dat hij 25 jaren geleden in dienst van onze maatschappij trad.

De agent der K. P. M. te Soerabaia heeft namens de directie der maatschappij en de Raad van Bestuur in Nederland de jubilerende gezagvoerder met zijn dienstjubileum gelukgewens, waarna de traditionele enveloppe werd overhandigd. De heer Van Wijhe sprak hem ook toe namens het personeel van het agentschap, in verband met de prettige wijze, waarop kapitein Belger met het walpersoneel pleegt om te gaan. Kapitein Belger dankte in het kort en memoreerde o.m. de moeilijke omstandigheden, waaronder momenteel wordt gewerkt. Hij sprak de wens uit, dat de K. P. M. een betere tijd tegemoet moge gaan.

Onder de aanwezigen bevond zich van het agentschap ook de heer A. H. Knoppen met zijn echtgenote. Van het varende personeel was er kapitein Mille-naar, gezagvoerder van het s.s. *Fort Rensselaer*, die de jubilerende gezagvoerder in een speechje als een voorbeeld stelde voor velen.

De feestelijkheid werd besloten met een gezellige lunch die door kapt. Belger werd aangeboden (*ondanks de perikelen van de C.D.!*).

De walsurpen van het agentschap Soerabaia wensden de zo populaire gezagvoerder Belger een voorspoedige tijd toe.

Diezelfde dag jubileerde op ons hoofdkantoor te Batavia gezagvoerder Y. Stelma, die 25 jaren geleden op gelijke datum met gezagvoerder Belger in dienst van de K.P.M. kwam. In de directiekamer werd kapitein Stelma toegesproken en werd ook hem de bekende enveloppe overhandigd. Kapitein Stelma is als „staff-captain” met de *Nieuw Holland* naar Nederland vertrokken, waar hij na verlof van zijn pensioen zal gaan genieten, waarvan hij —naar wij hopen— nog vele jaren zal kunnen genieten. Kapitein Stelma, gaat zich vestigen in Leeuwarden, de hoofdstad van Friesland, dat voor hem toch „it hytelaen” blijft.....

DE „VAN HEUTSZ“ GEPLUNDERD!

Het is nog niet zo lang geleden, dat er in „De Uitlaat“ een algemeen verhaal verscheen over de piraterij in China. Weinig konden wij toen vermoeden, dat een onzer eigen schepen daarvan kort daarna het slachtoffer zou worden. Iedereen heeft natuurlijk gehoord van het gebeurde met onze *Van Heutsz* op 14 December j.l. Iedereen verwacht -even natuurlijk- het volledige verslag in „De Uitlaat“. Het is de redactie echter onmogelijk dit te geven, omdat men op het hoofdkantoor nog op de juiste schriftelijke gegevens wacht. Men heeft een tweetal telegrammen van gezagvoerder Vlieg, die enige „bare facts“ bevatten, terwijl het volledige overzicht van het gebeurde nog moet komen. Desondanks beschikken wij over enige details uit buitenlandse bladen en berichten van nieuwsagentschappen, welke -volgens onze afdeling B.L.- een vrij nauwkeurig beeld van de overval geven. Wij laten die hier volgen.

De overval

De overval geschiedde in Bias Bay. Onder passagiers, die aan boord waren toen de *Van Heutsz* Hongkong verliet op weg naar Swatow, moeten zich minstens 25 handlangers van de piraten hebben bevonden. In hoeverre verstandhouding tussen hen en de Chinese bemanning van het schip bestond, staat niet vast. In ieder geval kwam op zeker ogenblik een jonk langzij, die de rest van de bandieten bevatte. De officieren waren toen reeds op de punt van de revolver in een der rooksalons geconcentreerd. De *Van Heutsz* werd daarop geënterd en de ongeveer 1600 passagiers werden op vakkundige wijze door de bandieten leeggeschud. De buit, waarmee zij na de zeer grondige operatie ontkwamen, wordt geraamd op ongeveer een miljoen Straits dollars. Aan de lading kwamen de bandieten -volgens een bericht uit Singapore- niet. Zij ontvoerden echter wel zes der eerste klasse passagiers, onder wie de tweede zoon van de bekende Singaporese Chinees Tan Kah Kee.

Grondig voorbereid

De bandieten namen rustig de tijd voor de plundering. De Hongkongse politie legde een verklaring af, volgens welke zij gedurende niet minder dan 15 uren de baas waren op de *Van Heutsz*. Bias Bay is een beruchte schuilplaats voor bandieten en de hele overval was goed in elkaar gezet. Alles wijst erop,

dat hier maanden van voorbereiding aan vooraf waren gegaan, die de bandieten hebben besteed om de bewegingen van onze -en wellicht ook andere- schepen goed te bestuderen. Het ligt dan ook binnen de mogelijkheden, dat nog meerdere schepen het slachtoffer zullen worden. Op de *Van Heutsz* waren, volgens een mededeling van ons agentschap te Hongkong, 16 anti-piratenwachten, maar men houdt er hier in Batavia rekening mede, dat deze jongelui ook niet al te betrouwbaar waren.

Terug naar Hongkong

Zo is dus voor een miljoen Straits dollars aan kostbaarheden van eigenaars veranderd. Na de overval keerde kapitein Vlieg naar Hongkong terug, vanwaar hij inmiddels alweer op een normale trip naar Swatow en Amoy is vertrokken. De dienst moet worden gevaren en zelfs Chinese piraten kunnen onze maatschappij daar niet van afhouden.

Juwelen kwijt

Mevr. Altona, de echtgenote van de eerste stuurman, is -hoewel ze niet aan boord was, toen de overval plaatshad- toch het merendeel van haar juwelen-bezit kwijt. Dat bevond zich n.l. in de scheeps-safe, waar mevr. Altona het veiliger had geacht dan in haar woning te Singapore, omdat ook in de Leeuwenstad het banditisme hoogtij viert..... Een der Chinese passagiers had 7000 Hongkong-dollars bij zich, bestemd voor de Boeddhistische Vereniging in Amoy. Onnodig te zeggen, dat de Boeddhisten van Amoy die 7000 H.K.-dollars nooit zullen zien.

Brits passagier vertelt

De heer W.G. Collings, een accountant van de Joint Supply Board te Singapore, was de enige Europeese passagier aan boord. Hij had zijn verlof in Hongkong doorgebracht. Hij zat rustig in zijn hut te lezen, toen vijf kerels, ieder met een revolver en verder één bovendien met een licht machinegeweer, plotseling binnendrongen en begonnen hem te fouilleren. De bandieten ledigden een van zijn koffers en namen de inhoud mede, plus het polshorloge, de vulpenhouder en de zonnebril van de heer Collings. Merkwaardig genoeg lieten zij andere en grotere koffers van de heer Collings, die geld en preciosa bevatten, ongemoeid. Tegen vier uur in de volgende morgen moesten ineens alle lichten op het schip uit. Volgens de heer Collings kwam de *Van Heutsz*

toen een ander schip tegen en de bandieten wilden zich niet verraden.

Onderzoek duurt voort

Het onderzoek duurt uiteraard nog voort. Men heeft echter weinig hoop de piraten te kunnen vangen, noch iets van het gestolene terug te vinden.

Intussen is vlak na de *Van Heutsz* een Engels schip het slachtoffer geworden van vermoedelijk dezelfde piraten.

De Chinezen wilden destijds een oorlogsschip sturen om de Chinese belangen in Indonesië te beschermen. Is het niet beter dat dat oorlogsschip maar in China blijft en de internationale scheepvaart beveiligd?

STOP PRESS!

*

In Amsterdam is men er in geslaagd om voor 7 Januari a.s. een speciale K.J.C.P.L.-uitzending van P.C.J. te arrangeren. Men herinnert zich, dat door een misverstand onze schepen *Straat Malaka*, *Straat Soenda*, *Boissevain*, *Tasman*, *Valerius* en *Ruys* niet konden delen in de Kerst-uitzending van 27 December j.l. Deze schepen worden nu op de 7e a.s. opgeroepen. De leden der bemanningen, die een groet uit Nederland zullen horen, zijn reeds telegrafisch gewaarschuwd.

De lijst van promoties van het walpersoneel is nog niet gereed. Wij hopen haar in het volgende nummer te kunnen publiceren.

Op 1 Januari recepieerden de directeurs mr. Hens, De Jong en Pronk met hunne dames in het Logeergebouw. Velen kwamen gelukwensen. Er werd een pittige bowl geschonken.

De President-directeur, de heer A. F. Vas Dias, wordt in de loop van deze maand uit Nederland te Batavia terugverwacht.

De heer F. M. Welter heeft zijn taak als algemeen bedrijfsfotograaf en 2e redacteur van „De Uitlaat“ per 1 Januari j.l. aanvaard.

Met de *Van Goens* is uit Samarinda de eerste zending reptielvellen naar Europa verscheept.

GEZINSHERENIGING

De hoofdwtk, de heer P. H. de Munk, vroeg ons, in verband met de komst van 23 nieuwe schepen voor onze vloot in dit jaar, of het mogelijk zou zijn om echtgenoten (c.q. gezinnen) van varende en walpersoneel onzer maatschappij, die in Nederland wachten op gezinshereniging, aan boord van deze schepen naar Indië te sturen, teneinde de gezinshereniging aldus te versnellen.

De vraag is belangrijk. Zij zal bij meerderen zijn gerezen, die nog op hun vrouwen en kinderen wachten. Vandaar, dat wij haar hier in „De Uitlaat” beantwoorden. De vraag van de heer De Munk gaat echter uit van de onjuiste veronderstelling, dat „de schepen toch van onze maatschappij zijn”. Dat zijn ze inderdaad, maar de aan passagiersaccommodatie beschikbare ruimte helaas niet. Die valt geheel onder de jurisdictie van de autoriteiten in Nederland, belast met de uitzending van werkers en gezinnen, in casu het ministerie van Overzeese Gebiedsdelen. Uiteraard geniet onze maatschappij enige prioriteit waar het betreft personeel, dat zij in Indië nodig heeft en dat dus met deze schepen kan reizen (zie de *De Eerens* en de *Bagan*), maar die prioriteit is waardeloos, wanneer wij zouden willen proberen om gezinnen van reeds in Indië werkzaam personeel met die schepen naar Indië te zenden.

Daarmede vervalt dus het verdere argument van de heer De Munk, dat „er altijd wel onderdak is, als ze eenmaal maar hier zijn”.

Ja, in 1929 en in 1936 kon dat allemaal wel. Toen reisden vrouwen en kinderen gelijk met onze mensen, die van verlof uit Nederland naar Indië terugkeerden. Maar toen bestond er geen H.O.B. en zo. En was er nog geen wogenood in Batavia.

P. C. J. roept weer K. P. M.-schepen!

Nauwelijks is de speciale Kerst- en Nieuwjaars-uitzending — waarover hieronder nog meer zal worden gezegd — achter de rug, of reeds staat de volgende groetenuitzending van P.C.J., bestemd voor K.P.M.-schepen, voor de deur. Zij zal plaats hebben op 14 Januari a.s. en ditmaal zullen niet minder dan 3 onzer schepen worden opgeroepen, te weten de *Van der Hagen*, de *Janssens* en de *Japara*.

In verband met de betrekkelijk weinige opvarenden aan boord onzer schepen, die voor een groot in aanmerking komen, is n.l. door ons Amsterdamkantoor met P. C. J. afgesproken, dat maximaal 3 schepen tegelijk in één programma worden betrokken. Er is zelfs

nog geprobeerd om min of meer geregeld ook „walslurpen” in de groeten-uitzending te doen delen, doch P. C. J. stelt zich op het standpunt, dat de uitzendingen uitsluitend bedoeld zijn voor de zeelieden en dat daarvan niet kan worden afgeweken.

Reeds lang beschikten wij over een volledige lijst van K.P.M.-P.C.J.-uitzendingen in het thans aangebroken jaar, doch zij klopt blijkbaar niet meer. Om zal dit wel verband houden met de nieuwe K.J.C.P.L., welke maatschappij nu natuurlijk ook haar groeten-„rechten” komt opvorderen. Wel is reeds met zekerheid bekend, dat de volgende voor K.P.M.-schepen bestemde P.C.J.-uitzending zal plaatshebben op 10 Maart a.s.

In een P.Z.-brief uit Amsterdam lazen wij ook nog, dat op de jongste Oudejaarsavond mevr. M. Ch. W. Masselink-Blase, echtgenote van de in Japanse krijgsgevangenschap overleden 3e stuurman onzer maatschappij J. Masselink, een groet heeft uitgesproken namens en tot alle zeemannsvrouwen.

En nu hadden we graag verteld, dat de speciale Kerst- en Nieuwjaars-uitzending een succes was geworden. Uiterlijk was zij dat ook wel. Het spijt ons echter op grond van berichten, die we daarover uit Nederland ontvingen, te moeten zeggen, dat alleen mevr. I. Belger-Vaaring, mevr. L. de Kleijn-Pison, mevr. F.B. Verhaar-Much en mevr. S. Gerdingh-Coumou als echtgenoten van het varende- en mevr. G. Herfst, mevr. A. Koopal-v.d. Escher en mevr. J. F. L. de Bruin-v. Hamond als vrouwen van walpersoneel gehoor gaven aan de oproep van P.C.J. om een speciale groet tot hun mannen te richten. Deze opkomst is natuurlijk in hoge mate onbevredigend. Men zou zo zeggen, dat men in Nederland wel beseftte, dat het voor hen, die in deze archipel varen, toch wel heel prettig moet zijn om na een lange scheiding weer eens de stemmen te horen van vrouw, kind of familielid. Op zo'n manier gaat tenslotte de fut bij P.C.J. er ook uit en het is dus misschien niet ondienstig als de diverse heren in algemene zin hun echtgenoten en/of familieleden eens schreven om wat meer belangstelling te tonen voor de groetendienst van P.C.J. Daarbij komt nog, dat de afd. P.Z./N.D. het ook zonder de verzorging van de P.C.J.-uitzendingen dezerzijds al druk genoeg heeft en zij zou het ook wel leuk hebben gevonden, als waarderend voor haar extra-werk uit een grote opkomst ware gebleken. Behalve „het schip van de week” roept P.C.J. — en De Uitlaat namens haar — dus de zeemannsvrouwen op om te verschijnen, als zij de kans krijgen om een persoonlijk woord tot hun echtgenoten te richten.

Vervolg K. P. M. - Journaal

Verder moet worden opgemerkt, dat ook de kennis van het onderdeel E. H. B. O. bij de kandidaten eveneens nog te wensen overlaat, zulks wegens gemis aan cursussen en vooropleiding.

—De heer F. G. van Leuven, die sedert Oct. 1921 de scheepvaartzaken van de fa. Diethelm & Co. Ltd. te Bangkok heeft verzorgd en die van 1943 tot 1945 optrad als K.P.M.-vertegenwoordiger te Brisbane, heeft Siam voorgoed verlaten. Met de *Willem Ruys* vertrekt hij dezer dagen uit Singapore met verlof naar Nederland. Hij zal niet meer op zijn post terugkeren.

—Bij de afd. C. D. zijn de heren J. A. Wauran en W. S. Kairupan, beiden tot dusverre proviandklerk, per 1 Januari j.l. bevorderd tot Archipel-hofmeester. Hartelijke gelukwensen, heren!

—Op de algemene vergadering van aandeelhouders der K.P.M. te Amsterdam zijn de dividenden voor 1941, 1943 en 1944 vastgesteld op respectievelijk 8, 3 en 3%. Over 1942 en 1945 zal geen dividend worden uitgekeerd. Van de gezamenlijke uitkeringen zal — overeenkomstig het gedane voorstel — 10% worden betaald in aandelen en 4% in contanten. Vastgesteld is, dat de exploitatie over 1946 bevredigend wordt geacht, zodat ook over dat jaar een nog nader vast te stellen dividend zal worden betaald.

De vergadering benoemde tot leden van de Raad van Bestuur de heren dr. ir. J. A. Ringers (oud-minister), B. E. Ruys Jr. en L. Speelman, inplaats van de afgetreden bestuursleden de heren G. P. J. Gasperz, B. E. Ruys en jhr. C. F. J. Quarles van Ufford.

—De muskieten-vloot van Samarinda heeft op 8 December nog een gevoelig verlies geleden, doordat de *XN 1014*, liggende aan de steiger van het Boswezen te Karang Asem nagenoeg geheel uitbrandde, tengevolge van een defect aan de motor. Het scheepje, dat voor het Havenwezen voer, had juist een lading rails gelost, afkomstig uit Sangkoelirang. Door tijdig de trossen te kapen kon de houtsteiger worden gespaard.

—De nieuwe schepen *Kalianda*, *Banggai* en *Batavia* zijn onderweg van Nederland naar Indië en zullen nog deze maand in Tandjong Priok aankomen, naar mag worden verwacht. De *Balanipa* zal op de 6e dezer uit Nederland vertrekken.

—Met de electriciteits-voorziening van Samarinda zal het nu binnenkort beter gaan. De K.P.M. zond al twee schepen naar Loa Koeloe met materialen en zware stukken voor de restauratie en in bedrijfstelling van respectievelijk de oude en de nieuwe centrales aldaar. De tijd is niet ver meer, dat de Samarinders ook na half elf nog stroom zullen hebben.

Helaas wordt door de autoriteiten nog steeds niets gedaan aan een betere verlichting van het haven-terrein. Op de gouvènements-steiger kan men na zes uur des avonds niets meer zien. De lichtpunten zijn er, de stroom is er ook, maar voor een schip, dat na donker moet meren heeft men zelfs niet een paar gloeilampen over. Dit is geen onmacht, doch laakbare onverschilligheid. Onze schepen worden door agent Mulder bij het meren geholpen met een gloeilamp uit het kantoor en een „pitje” uit zijn eigen huis. Met een ladder moet hij die zelf in de lichtpunten draaien. Is er nu niemand, die macht genoeg heeft om hier eens wat aan toe doen?

—Door drukke werkzaamheden van de afd. P.Z./N.D. in verband met promoties, gage-verhogingen, overgangen naar de K.J.C.P.L. etc. is het personeels-nieuws wat achterop gekomen. We gaan nu echter even schoon schip maken.

Met de *Nieuw Holland* zijn op de 12e van de vorige maand 1e stm. D. J. Conijn, 2e stl. G. Kooger en H.G. de Fegter, 3e stm. J. Versteeg en de 4e stl. H.M. van Haften, E. Berding en H. Cleveringa met Europees verlof naar Nederland vertrokken. Stuurman De Fegter heeft ziekteverlof.

Met hetzelfde schip gingen 1e stm. J.M. Koning en 3e stm. H.C. Hanewinkel, die respectievelijk voor de zeedienst en de dienst in de tropen werden afgekeurd.

2e stm. H. Schellart ging op 4 Dec. per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Holland.

Allen een zeer aangenaam verlof en spoedig herstel van kracht en energie toegewenst!

Met de *Nieuw Holland* keerden van verlof terug 1e stm. P. van Zalinge en de 3e stl. A.J.J. Honcoop en J.C. Schouw. Een nieuwe 4e stm. H.J. Dikker, kwam met de *Nieuw Holland* uit. Stm. Van Zalinge nam in Holland de dienst over van 1e stm. C. Sypestijn, aan wie in Nederland i.v.m. zijn gezondheidstoestand verlof werd verleend.

Er zijn nog meer verlofgangers. Met de *Willem Ruys* gaat op 3 Jan. 1e stm. C. 1e Poole met zijn gezin. Met de

Kertosono vertrekken diezelfde dag de 3e stl. G. Potjewijd en W.A. Breebaart, beiden met gezinnen. Ook hen vergezellen onze beste wensen.

4e stm. M. Spaander verlaat na aankomst van de *Nieuw Holland* in Nederland op eigen verzoek onze maatschappij, terwijl 3e stm. W.B.J. Mulder op 5 Dec. j.l. werd ontslagen.

Van verlof keerden nog terug de 1e stl. H.A. Voogel en M. Raatsie en 2e stm. D.J. Albrecht.

—Hier volgt het nautische personeel, voor zover ingedeeld op de nieuwe schepen, die al naar Indië onderweg zijn of dezer dagen zullen vertrekken:

Kalianda: gezagvoerder E.A. Bosman, 1e stm. N. de Groot, 2e F.H. Wolff, 3e M. C. v. d. Tang en 4e B. Dirks;

Batavia: gezagvoerder P.J.A. Büchner, 1e stm. A. C. v. d. Kieboom, 2e B. de Blank en 3e W. Janssen;

Banggai: gezagvoerder J. L. Jonker, 1e stm. G. G. v. Onzen, 3e C. Tjebbes en 4e J. C. Opgenhaffen (die bestemd is voor de K. J. C. P. L.);

Balanipa: gezagvoerder H. J. G. Sikes, 1e stm. A. Broese van Groenou, 1e A. Hos en 3e R. Lerou.

—In Holland behaalde 2e stm. E. Dijkstra zijn diploma voor 1e stm. G.H. V. Een gelijke rang werd behaald door 3e stm. G. Gielis, terwijl de 3e stl. R. Lerou en W. Janssen hun diploma voor 2e stm. G.H.V. behaalden.

Hartelijke gelukwensen!

—Te Maastricht is op 10 December j.l. door Z. K. H. Prins Bernhard het Kruis van Verdienste uitgereikt aan onze oud-gezagvoerder, de heer J.J. van der Starre, laatstelijk kapitein van de *Nieuw Holland*.

Wij bieden hiermede kapt. Van der Starre onze hartelijke gelukwensen aan.

—Onze sleepboot *Neptunus* zou op 5 December j.l. —zo meldt correspondent D. J. Nooy— de eer hebben genoten om St. Nicolaas en zijn knecht te Makassar op het „piertje bij het platje” aan land te zetten. De triomphale intocht van de Goede Heilige viel echter door de stromende regens letterlijk in het water, zodat Sint van een tochtje met de *Neptunus* moest afzien en met het moderne vervoermiddel, de auto, zijn intocht in de sociëteit deed.

Het was jammer, dat deze blijde inkomste verregende, want St. Nicolaas' aankomst per boot had veel meer tot de verbeelding van de kinderen gesproken.

—In aanvulling op het bericht in de vorige „Uitlaat” aangaande de pensionering van onze agent te Soerabaia, de heer J. L. van Wijhe, vestigt men er onze aandacht op, dat de heer Van Wijhe reeds in September j.l. door dr. Van Leent voor de tropendienst werd afgekeurd en dientengevolge met verlof met aansluitend pensioen zal gaan.

—De *Van der Hagen* is na een grondige verjongingskuur, die elf maanden heeft geduurd, onder commando van gezagvoerder Stramrood op 20 December j.l. van Singapore naar Bangkok vertrokken om er een volle lading rijst, bestemd voor diverse Indische havens, af te halen.

De oplevering van het gerestaureerde schip betekent een nieuwe, belangrijke stap in de goede richting. Met „Uitlaat”-correspondent Thiebout te Singapore wensen wij de „ouwe getrouwe” gaarne een behouden vaart toe.

—De heer W. Volkers werd van Cm te Batavia overgeplaatst naar de agentschaps-boekhouding te Soerabaia. De staf aldaar is verder versterkt met de heer P. J. Eekhout, die per vliegtuig uit Nederland overkwam om de plotse-ling met pensioen gegane boekhouder-hoofdemployé, de heer H. W. F. Voermans, te vervangen.

Er is intussen ook een echte équipage-employé op het Soerabaia-agentschap verschenen. Deze apostel is de heer A. Harteveld, die speciaal zal proberen om de oude K.P.M.-bemanningen weer op te sporen en aan boord van onze schepen te plaatsen. Voortdurend gaan grote vrachtauto's naar Grisse en Perak, waar de équipage-lieden hun zaken gaan doen.

De K. J. C. P. L.

lijn op Zuid-Afrika tot stand kwam, die een onverwacht succes bleek. Zij werd in '32 gesplitst in een lijn op Zuid- en een op Oost-Afrika. Via „J.A.M.A.L.” werd de lijn O.J.A.L.

Dit alles, door de K.P.M. met eigen handen opgebouwd, is thans als kapitaal gestort in de nieuwe maatschappij. Het is een van de peilers. De andere is de J.C.J.L., die op het gebied der buitenlandse lijnen evenzeer haar sporen heeft verdiend. De K.C.J.P.L. rust daarom op een goede fundering. Het is prettig te weten, dat dat mede te danken is aan de mensen van B.L., die wij — voor zover zij in de nieuwe maatschappij overgaan — alle succes toewensen.