

ONUITVOERBAAR

Het vraagstuk van de coöperatieve winkel voor het personeel der K. P. M. heeft, sedert de geruchten daaromtrent in omloop kwamen, de gemoederen algemeen bezig gehouden. Na de publicatie in „De Uitlaat” in het Augustus-nummer van het vorig jaar, is door de directie —hoewel zij aanvankelijk het idee van een coöperatieve winkelvereniging wegens gebleken onuitvoerbaarheid al aan de kant had gezet— een nieuw onderzoek naar de mogelijkheden gelast, o.m. omdat de verwachte openlegging van grote gebieden op Java en Sumatra tengevolge van de politieke actie de zaak wellicht een gunstiger aanzien zou verlenen. Dat men destijds niet op een principiële beslissing wachtte en van verschillende kanten reeds schema's voor een administratieve distributieregeling trachtte te ontwerpen, is slechts prijzenswaardig, aangezien na de beslissing de eventuele uitvoering des te sneller zou kunnen plaatshebben. Zoals wij in „De Uitlaat” toen reeds schreven, was de organisatie van een behoorlijk functionerend verdelingsapparaat een zeer belangrijk punt in het ganse vraagstuk, nog geheel afgezien van de eventuele mogelijkheden van een geregelde aanvoer van te distribueren levensmiddelen. Met opzet leggen wij de nadruk op het woord „geregeld”, omdat de coöperatieve winkelvereniging, indien die voor het K. P. M.-personeel eenmaal tot stand zoude komen, een beter figuur zou dienen te slaan dan het algemene, overheids-distributie-orgaan, aangezien men anders de hele kwestie wel zou kunnen laten rusten. Men herinnert zich nog, hoe de schrijver van het bewuste artikel, de heer de L. juist aandrang op een aanvulling en verruiming van het van overheidswege „geleverde” menu.

Vastgelopen

Op deze twee punten van overwegend belang —aanvoer en distributie— is het vraagstuk van de coöperatieve winkelvereniging, naar wij tot onze spijt thans moeten mededelen, vastgelopen. De betreffende inlichting, die wij daaromtrent verkregen, sprak weliswaar van een „voorlopig afzien van verdere plannen om tot de oprichting van een coöperatieve winkelvereniging over te gaan”, doch wij geloven niet, dat er nog enige hoop mag worden gegeven. Zolang de algemene situatie in dit land en in Nederland is, zoals zij zich op het ogenblik aan ons voordoet, zal deze voorlopigheid wel rustig in een definitieve terzijdestelling van de plannen verglijden.

De argumentering

De argumentering, waarop de beslissing —hoezeer ook betreurd— werd genomen, is onverbiddelijk en onontkoombaar. De uitvoer b.v. van levensmiddelen uit het Moederland, waarop voor een groot deel het aanvullende menu zou moeten steunen, is nog steeds aan banden gelegd. Het is geen geheim, dat het beste wat ons land produceert, wordt geëxporteerd om de noodzakelijke deviezen te verkrijgen. Wat dit betreft, vaart Nederland in geen ander schuitje dan Engeland of welk ander Europees land ook. Door deze omstandigheden is de aanvoer van levensmiddelen uit Nederland zelfs nauwelijks toereikend voor onze vloot en is er geen sprake van enig overschot, dat middels een coöperatieve winkelvereniging ten goede van het personeel en andere rechthebbenden zou kunnen komen. Men kan zich hierover al opwinden: het verandert aan de zaak niets. Men zal zich vervolgens afvragen, waarom dan niet kan worden terug gevallen op andere productie-centra binnen de archipel. De vraag is principieel juist, doch mensen die de archipel bereizen, zullen aan het begin van hun reis-verhalen meestal zeggen, dat het op vele plaatsen wat de levensmiddelen betreft nog duurder is dan in Batavia. Het heeft voor onze afdeling C.D. geen zin om voor de coöperatie elders levensmid-

delen te betrekken tegen nog hogere prijzen dan in en om Batavia. Wat de eventueel nog uit Nederland te betrekken artikelen betreft, golden voorts de overwegingen, die al eens zijn uiteengezet in een „Uitlaat”-artikel over C.D.-moeilijkheden (zeer dure en schaarse emballage e.d.).

Distributie-moeilijkheden

En nu nog iets meer over de distributie. Bij de opzet van het schema voor een distributie-apparaat in Augustus van het vorige jaar, bleek reeds aanstonds voor welke grote moeilijkheden men zou komen te staan, wilde men zulk een groot personeel als de K.P.M. heeft, voorzien. Van de coöperatieve winkelvereniging zou n.l. niet alleen en uitsluitend het walpersoneel moeten profiteren, doch de te treffen regelingen zouden evenzeer van kracht moeten zijn voor de gezinnen van het varende personeel. De organisatie van zulk een winkel zou voor het walpersoneel —en voor de gezinnen der zeevarenden— in Batavia en Tandjong Priok misschien nog wel mogelijk zijn geweest, hoewel daarvoor een aparte personeelsstaf in het leven zou moeten worden geroepen. Maar rechtvaardigheid zou gebieden, dat —om er nu maar eens een paar te noemen— ook Soerabaia en Makassar zo'n coöperatieve winkelvereniging zouden krijgen. En nog meer recht zou het personeel van de vele kleinere agentschappen hebben op een aanvulling van zijn rantsoen, dat dikwijls nog veel slechter is dan hetgeen in Batavia of in de andere grote steden verkrijgbaar is.

Dan is er nog een belangrijk, zij het misschien ondergeschikt, punt. Bij de werkers-distributie van de N.I.G.I.E.O. neemt de maatschappij alles af, wat haar wordt aangeboden. Maar het personeel pikt daar alleen uit, wat het belijft en maakt daarenboven niet eens algemeen van die werkers-distributie gebruik. De maatschappij moet dan maar zien, wat zij met het overschot doet.

Dit, dan, zijn de voornaamste argumenten, waarom onder de huidige om-

(Vervolg zie pag. 2).

ONDER ONS - met de Redactie

Hier is dan alweer het derde nummer van de derde jaargang, terwijl het vierde nummer op de redactie reeds in bewerking is. Correspondent „Steekhevel” vertelt in dit nummer het volledige verhaal van de overval op de „Van Heutsz” in December j.l., dat wij tot dusverre alleen nog maar uit krantenberichten kennen. Onze correspondent verdient voor zijn reportage een grote pluim. Misschien is zijn verhaal een aansporing voor andere zeevarenden om ook eens wat van zich te laten horen. Voor onze „Uitlaat” komt het er weinig op aan, of zij nu met de grote schepen in de K.J.C.P.L. zijn overgegaan. Onze zich steeds uitbreidende lezerskring blijft belangstellen in deze grote schepen en de oud-K.P.M.-ers, die ze bemannen. Tenslotte krijgen die schepen ook „De Uitlaat” nog toegestuurd en daar mag van de zijde van het personeel op die schepen heus wel wat tegenover staan. Zo denkt „Steekhevel” er blijkbaar ook over en we zijn blij, dat hij voor „De Uitlaat” blijft schrijven.

Wij vragen verder Uw aandacht voor het artikel van 2e wtk. Vischer, waarin hij vertelt van zijn eigen belevenissen op H.M.'s „Endeh” en die van de bij de ondergang van dit schip om het leven gekomen K.P.M.-er Hooft.

In het kader van de gebruikelijke artikelen van algemene strekking vertellen wij U in dit nummer iets omtrent de werking van radar op zee en omtrent de scheepsbouw-plannen van het nabuurland India.

Van de aankomst van enige nieuwe schepen onzer vloot, konden wij, omdat dit nummer reeds werd „opgemaakt”, slechts het feit vermelden, dat zij te

Tandjong Priok zijn binnengelopen. In het volgend nummer hopen wij daarop nader terug te komen, o.m. met foto's.

Over foto's gesproken: U kunt wel zien, dat de foto-pagina in dit nummer door een vakman is verzorgd. Er zijn niet alleen meer foto's dan ooit tevoren, doch ze zien er ook beter uit. De redactie stelt zich voor om het aantal foto's in „De Uitlaat” gestadig uit te breiden en langzamerhand zult U ook tussen de tekst prenten gaan aantreffen.

Ten vervolge op hetgeen de redactie hierover in het vorige nummer reeds zeide, kan zij thans nog mededelen, dat zij bij de directie intussen het voorstel deed om de Grafische Raad opnieuw om een verhoging van de papier-toewijzing te benaderen. Dit voorstel is prompt door de directie overgenomen en zij heeft het desbetreffende verzoek aan de Grafische Raad reeds verzonden. Er zijn goede redenen om aan te nemen, dat genoemde Raad zich in de argumentatie, die tot het verzoek om meer papier leidde, zal kunnen verplaatsen en een gunstige beslissing zal nemen. Mocht dit inderdaad het geval zijn — en we zullen het misschien vóór het volgende nummer nog weten — dan zal de oplage van „De Uitlaat” met ingang van Maart a.s. verdubbeld zijn, vergeleken bij hetgeen zij was, toen de huidige redactie haar overnam. Van de eventueel te verhogen oplage zullen in de allereerste plaats de gepensioneerden hier zowel als in het Moederland gaan profiteren. Verder is de redactie er op bedacht, dat ieder nieuw schip, dat zich bij de vloot voegt, de wissel op de oplage verzwaart en dat — uit een oogpunt van collegialiteit — te gelegener tijd ook die schepen der K.J.C.P.L.-vloot, die vroeger niet tot de K.P.M. behoorden, een „Uitlaat” zullen krijgen, indien de bemanningen daarop prijs mochten stellen.

De redactie dankt verschillende briefschrijvers, die waarderende woorden over „De Uitlaat” hebben gesproken. Temeer, omdat zij beseft dat zulke woorden meestal veel moeilijker uit pen en schrijfmachines vloeien dan critiek....

J. B. B.

IJSELIJKE ERVARING

In de Poolzeeën komt het dikwijls voor, dat een kleine ijsberg in het zog van een walvisvaarder geraakt en wordt meegezogen. Soms lukt het zo'n schip dan dagen lang niet om deze „mascotte” kwijt te raken, ook al vaart het scherpe bochten. De enige oplossing is, dat de bemanning van het schip met een oude kabel de kleine ijsberg vastketent aan een grote. (True Man Magazine).

ONUITVOERBAAR

standigheden moet worden afgezien van de oprichting van een coöperatieve winkel voor zulk een groot personeel — plus de vele anderen, die hun rechten zouden kunnen doen gelden — als de K.P.M. in dienst heeft. Voor Batavia en Tandjong Priok zou men aan walpersoneel alleen al ongeveer 2.300 mogelijke „klanten” van deze winkel krijgen. Wij zullen maar niet trachten het totaal der rechthebbenden in het K.P.M.-apparaat over de gehele archipel te becijferen. De coöperatieve winkel zou veel meer dan een winkel worden.....

De redactie hoopt met het bovenstaande antwoord te hebben gegeven op een hele reeks brieven, die haar over dit onderwerp bereikten en waarin sommigen zich fel vóór, anderen zich even fel tegen de coöperatieve winkel keerden. Wij blijven ervan overtuigd, dat de betrokken afdeling(en) voortdurend het oog blijven houden op mogelijkheden om het personeel af en toe eens een beetje te geven. Niemand zal ontkennen, dat dit dikwijls reeds gebeurt.

DE JAPANESE KOOPVAARDIJ

De toekomst van Japan's koopvaardijvloot zal grotendeels afhangen van de termen van het vredesverdrag tussen de Geallieerden en het Japanse Keizerrijk. Volgens de Singaporese „Malaya Tribune” echter, heeft het hoofkwartier van generaal Douglas MacArthur geadviseerd, dat er geen restrictie zal worden gelegd op de totale tonnage, die Japan zal mogen aanbouwen, vooropgesteld dat de schepen door model en snelheid niet zullen kunnen worden gebruikt voor militaire doeleinden.

De „Far Eastern Commission” heeft de totale tonnage van Japan's koopvaardijvloot voorlopig vastgesteld op 3.000.000 ton. Dit totaal zal worden bereikt na reparatie van nog bruikbare schepen. Theoretisch gesproken zal Japan echter zelfs onder dit herstel-programma nieuwe schepen kunnen bouwen of schepen buiten het programma om in andere landen laten herstellen. Practisch bekeken zal het, met tekorten aan steenkool en andere grondstoffen, voor Japan al moeilijk genoeg zijn om aan deze 3.000.000 ton toe te komen. Dat zal jaren duren, zo meent men.

De voornaamste bezwaren tegen een te grote Japanse koopvaardijvloot zullen bij de onderhandelingen over het vredesverdrag vermoedelijk wel naar voren worden gebracht door Sovjet-Rusland, China en het Britse Gemenebest. Wij kunnen hieraan slechts toevoegen, dat wij hopen, dat ook de Nederlandse delegatie bij de vredesonderhandelingen zich tegen een al te ruime mercantiele vloot van Japan zal verzetten.

Dit is no. 3 - 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 adresseren:

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

Verschijnt 2 × per maand.

RADAR OP ZEE

Hoe werkt dat?

De toepassing van radar in de koopvaardij wordt steeds algemener. Laten wij eens horen, wat Commodore Sir James Bisset, gezagvoerder van de Queen Elizabeth en geïnterviewd door de Londense „Daily Telegraph and Morning Post”, over radar op zee te zeggen heeft.

„Sedert de oorlog is geëindigd, is een steeds groter aantal koopvaardij-schepen uitgerust met radar en de tijd zal vermoedelijk nog wel eens komen, dat ieder schip, dat radio aan boord heeft verplicht zal worden om ook dit waardevolle hulpmiddel bij de navigatie te installeren.

Men zou radar kunnen beschrijven als een instrument, dat veel lijkt op verscheidene gecompliceerde radio-toestelletjes die met elkaar zijn verbonden. Het geheel bevindt zich in een hut van ongeveer twee en een halve meter in het vierkant. Op deze hut staat een holle metalen paal van ongeveer 9 meter hoogte. Daarop zit de antenne. Deze antenne lijkt wel wat op een kaas, die doormidden is gesneden. Zij weegt ongeveer 10 (Engelse) ponden en draait rond met ongeveer 6 omwentelingen per minuut.

In de hut zit degene, die het toestel bedient, voor een zwak-verlicht stukje groen glas, ongeveer 20 cm in diameter. Dit is de z.g. „scan”. Het schip zelf is in het centrum van de cirkel, omgeven door een aantal concentrische cirkels, die de verschillende afstanden van het schip in duizenden yards aangeven. De „scan” is verdeeld in voor- en achteruit door een lijn in het midden, die de eigen koers van het schip aangeeft. De helften zijn gemerkt van 0 tot 180 graden. Wanneer de radar werkt, draait de antenne en gooit een stroom elektrische stoten uit, die elk voorwerp in hun pad raken en worden teruggekaatst op het instrument. De zeer korte tijd voor de uit- en thuisreis van deze stoten wordt gemeten, gehalveerd en omgezet in „afstand verrijderd” op de „scan”.

De werkings-sfeer van het instrument varieert van een paar honderd meter tot 24 mijl. Het hangt af van de hoogte van de antenne en de grootte van het voorwerp, dat in de buurt is. Wanneer een voorwerp binnen het bereik komt, verschijnt het op de „scan” als een witte, verlichte vlek en de operator kan onmiddellijk telefonisch naar de brug de

aanwezigheid, plaats en afstand van het voorwerp melden, b.v. „voorwerp groen twee drie 28.000 yards”, wat betekent: „Er is een voorwerp op 23 graden aan stuurboord op een afstand van 14 mijl”. Hij blijft het voorwerp in de gaten houden en de brug meldingen doen, tot de officier-van-de-wacht zeker is, dat er geen gevaar voor een botsing meer is. De operator kan nooit zegen, wat het voorwerp is. Voor hem is het slechts een verlichte vlek. Het kan een schip, een boei, een eenzame rots, een ijsberg of een wrak zijn. Meestal kan hij een vliegtuig wel met zekerheid rapporteren vanwege de grote snelheid, waarmee het zich over de „scan” voortbeweegt.

Als het schip in open zee is, zal de gezagvoerder in de eerste plaats aannemen, dat het opgemerkte voorwerp een schip is en hij zal dan willen weten, welke richting het vaart, opdat hij zijn eigen koers daarnaar kan richten. De enige manier om dit met zekerheid vast te stellen, is verschillende radar-waarnemingen met zekere tussenpozen te doen en de bewegingen op een kaart uit te zetten, terwijl hij tegelijkertijd de koers en snelheid van zijn eigen schip regelt.

Wanneer hij in de buurt van land komt, verschijnt de kust op de „scan” als een witte lijn. Vuurtorens en bakens zijn niet afzonderlijk te zien, maar men verwacht wel, dat over niet al te lange tijd deze navigatie-middelen zullen worden uitgerust met het een of andere reflecterende apparaat, waardoor zij te zien zullen zijn in de massa algemene radar-echo's, die van het land komen. Hetzelfde zou kunnen geschieden bij haven-ingangen b.v. op lichtschepen of boeien, teneinde ze duidelijk af te scheiden van het in- en uitgaande scheepvaartverkeer.

Naast de „scan” in de radar-hut aan boord, is het mogelijk om aparte „scans” op geschikte plaatsen op de brug en in de kaartenkamer te installeren. Zij zijn bekend als „remote displays” en stellen de gezagvoerder en officier-van-de-wacht in staat om de rapporten van de radar-operator zo vaak als nodig te controleren.

Het werk van het bewaken en aflezen van de „scan” en het doorgeven van de inlichtingen, kan worden gedaan door iedere intelligente zeeman, doch het onderhoud van het instrument moet geschieden door ervaren radio-telegrafisten, die een speciale opleiding moeten volgen.

Nu het weer vrede is, hebben alle schepen en vuurtorens weer volop hun lichten op. Radar zal daarom voornamelijk nuttig zijn bij mist, in donkere nachten in het ijsgebied of wanneer bekend is, dat het schip zich in de buurt van een wrak bevindt. Men kan maandenlange reizen maken, zonder dat men de radar behoeft aan te zetten. Maar daarover zal zich geen enkele gezagvoerder beklagen.....”

Van Heutsz-iana



De vlag van de „Chinese Foodstuffs Association” te Singapore is gedurende een korte plechtigheid aan boord in de avond van 12 Januari j.l. aan de K.P.M.-agent A. van Bochove, voor de Van Heutsz overhandigd.

Deze vlag vervangt eenzelfde embleem, dat het schip vroeger reeds had, doch dat gedurende de oorlog verloren ging. De aanbidding had plaats in de lounge door de voorzitter van de vereniging, de heer Phua Tong Choon. De vlag werd later door de stuurman Van Altona gehesen, onder begeleiding van de knallen van een zes meter lange sliert voetzoekers.

De vereniging doet al jarenlang zaken met onze maatschappij, n.l. bij de invoer van Chinees voedsel uit Swatow in Malaya, waar het een ruime afzet vindt onder de miljoenen Chinese ingezetenen van het nabuurland. De aangeboden huisvlag der vereniging is het symbool van haar waardering voor hetgeen de K.P.M. heeft gedaan en nog steeds doet. De vlag is van zijde en draagt in Chinese karakters het opschrift „Heerser der golven”. (Wij hebben gehoord, dat gezagvoerder Vlieg de vlag neerlaat, als hij Bias Bay binnenvaart...)

Agent Van Bochove hield een korte redevoering en noemde de vlag „een symbool van goede geest, goodwill en fatsoen in zaken”. Hij bood de voorzitter van de vereniging een zijden, geborduurde rol aan.

De ceremonie werd gevolgd door een tea-party.

De volgende dag, op 13 Januari, is de Van Heutsz weer uit Singapore vertrokken. Het schip heeft nu een anti-piratenwacht bestaande uit 12 Ambonnezen, in het uniform van het K.N.I.L. en bewapend met bren-guns, sten-guns, geweren, handgranaten en traangasbommen aan boord. Zij zijn te Medan op het schip gekomen. De wacht staat onder bevel —aldus de „Straits Times”— van de Nederlandse K.N.I.L.-sergeant A. C. Weerheym.

India's plannen gaan mis

door OSCAR RIBEIRO

Wanneer India's scheepsbouw-industrie eens werkelijk begint te functioneren, zal de schilderachtige haven Vizagapatam —thans lam gelegd door een staking— een der belangrijkste plaatsen van India worden. Teneinde de plannen tot bouw van 2.000.000 ton aan scheepsruimte uit te kunnen voeren, heeft één scheepsbouw-onderneming voor £ 150.000 al een hele stad gebouwd om zijn arbeiders onder te brengen.

Indiase scheepsbouwers hadden geen schilderachtiger plaats dan Vizagapatam kunnen uitzoeken om er de wieg van India's scheepsbouw neer te zetten. Terwijl een heuvelmassief de haven beschermt, leveren drie kleinere heuvels, respectievelijk bekroond door een tempel, een kerk en een moskee, een luisterrijke aanblik voor ieder schip, dat de nauwelijks 100 voet brede ingang van de kleine haven binnen vaart.

Schepen halen tienmaal zoveel lading weg —mangaan vooral— als zij brengen, want Vizagapatam heeft een arm achterland. Deze armoede weerspiegelt zich in de stad zelf, waar varkens en smerige honden door de vervuilde straten met de open riolen lopen. Vreemdsoortige karretjes, die op doosjes lijken worden voortgetrokken door een os, huifkarren en rickshaws vervoeren er de mensen.

De straten van Vizagapatam worden onveilig gemaakt door niet meer dan tien taxi's, die in bedwang worden gehouden door een verkeers-agent, die met een schrill fluitje annonceert, dat er voor de auto's ruimte moet worden gemaakt.

Vergeefse hoop

Het einde van de oorlog bracht voor Vizagapatam een diepe depressie en veel werkeloosheid. Het stadje had gebloeid, toen de Britse operaties in Arakan (Birma) allerlei vaartuigen naar zijn haven voerde. Maar de sombere vooruitzichten schenen ineens weggevaagd door een besluit van de prominente Indiase scheepsbouw-onderneming Scindias om van de haven een scheepsbouw-centrum te maken. Behalve een uitstekende haven, had Vizagapatam nog twee voordelen: goedkope arbeidskrachten uit het armoedige achterland en gemakkelijke toegang tot de grote ijzer- en staalfabrieken te Tatana-gar, eigendom van de Tata Brothers.

Maar alle verwachtingen, die men koesterde, zijn nog lang niet vervuld.

Het enorme Tata-concern heeft geweldige orders lopen, die het nauwelijks kan verwerken en er wordt al over gepraat om India's schepen te doen bouwen met staal, dat uit Amerika moet worden aangevoerd.

Wat de mankracht betreft: dit is noch zo goedkoop, noch zo gemakkelijk handelbaar gebleken als men had verwacht. Op de dag, die men had bepaald voor de tewaterlating van de „VC-101”, dat het meest trotse schip van de Indiase koopvaardij had moeten worden, lag de onvoltooide romp nog op de helling te roesten. Er omheen stonden stutten omhoog, als wakers bij een doodkist. De scheeps-werf zelf, die een oppervlakte heeft van 55 acres, was verlaten, want al vier maanden geleden hebben de 3.200 arbeiders het werk neergelegd. Sindsdien zijn ze nog niet op het werk teruggekeerd en een macabere stilte hangt over het terrein, dat —gezien India's grote scheepsbouw-programma— wel ongeveer het drukste in het hele land had behoren te zijn.

Tot dusverre hebben de Indiase werfen nog geen schepen groter dan 500 ton gebouwd en de 8.000 tons „VC-101” werd derhalve beschouwd als een „reus”, bedoeld om de „dynamische vastberadenheid” van de Indiase scheepsbouwers om India onder de grootste zeevarende naties ter wereld te brengen, te symboliseren. Op de helling ernaast —eveneens verlaten— was reeds de kiel gelegd voor een zusterschip. De toekomstplannen, waaraan al £ 250.000 was besteed, voorzagen in de aanleg van nog zes hellingen, zodat er iedere zes maanden een schip van stapel zou kunnen lopen, waardoor India over twee jaren 100.000 ton per jaar zou kunnen bouwen. Er is echter een jaar voorbijgegaan en India's eerste schip ligt nog te rotten.

Zelfs, wanneer de staking onmiddellijk zou kunnen worden opgeheven, zou de „VC-101” nog tussen de drie en zes maanden af zijn van cocosnoot, de rijst en de saffraan, die bij de tewaterlating van ieder schip in India te pas komen.

2 000.000 ton

India's aspiraties, zoals neergelegd door een officiële scheepvaart-subcommissie, omvatten de verovering van de gehele kustvaart, 75% van de handel met de nabuurlanden, 50% van de zeehandel en 30% van de handel, vroeger bedreven door Duitse, Italiaanse en Japanse schepen. Dit doel zou over 5 tot 7 jaren moeten worden bereikt.

De enormiteit van deze plannen kan worden afgeleid uit het feit, dat India op het ogenblik slechts 25% van haar eigen kustvaart beheerst. Voor de oorlog was de totale tonnage van de Indiase koopvaardijvloot nauwelijks 130.000 ton. Nu heeft het 250.000 tons, hetgeen nog 1.750.000 tons minder is dan waarop het land aanstuurt.

Als eerste stap naar het uiteindelijke totaal van 2.000.000 tons, hoopte India in de eerstkomende jaren „te bouwen of aan te kopen” schepen met een totale tonnage van 500.000 tons. Dat zou £ 37.500.000 moeten kosten. Indiase scheepsbouw zou worden aangemoedigd, ondanks het feit, dat een schip, dat in Engeland zou worden gebouwd voor £ 220.000 in India minstens £ 280.000 zou kosten. En dat was de raming twee jaren geleden. Sedert die tijd zijn zowel lonen als kosten omhoog gegaan.

Wanneer de scheepsbouw-industrie inderdaad op gang mocht komen, zal Vizagapatam met zijn mooie haven, zijn marine-basis en zijn vliegveld een van de belangrijkste plaatsen van India worden. De firma Scindias heeft reeds een nieuwe stad gebouwd voor £ 150.000 om zijn arbeiders te huisvesten. De Royal Indian Navy is van plan er het opleidings-instituut te vestigen, dat zich nu in Karachi bevindt. Te Waltair, twee mijl van de haven, heeft Vizagapatam een mooi strand, dat zelfs door vacatiegangers uit Calcutta wordt bezocht.

Als Vizagapatam zijn riolen zou kunnen dichtmaken en zijn straten voor de zon openen, zou het de mooiste scheepswieg ter wereld zijn.

(Copyright Reuter).

MAKASSAR'S HAVEN

In het „K.P.M.-journaal” van een der vorige nummers namen wij enige opmerkingen over van onze corresponderende Samarinda, de heer Mulder, over de slechte verlichting van de steiger aldaar.

Naar aanleiding daarvan schreef le stuurman Ch. J. C. P. ons het volgende:

„Ik zou even willen wijzen op de zoveel langere steigers te Makassar. Daar heeft men kans gezien om in 2½ jaar vrede, ondanks toezicht van een haven-directie en havenmeesters en ondanks „wederopbouw”, de grote haven-etablisementen nog zonder één enkel lichtpuntje —zelfs geen petroleumlamp na zonsondergang— volkomen in het donker te laten. Voor de verlichting is men afhankelijk van de schepen, die binnen liggen en met hun laadlampen tenminste nog enig licht geven. Ongelukken en diefstallen voorbehouden.... Voorwaar een slechte beurt voor een etablissement, dat als een „eerste klas haven” te boek staat”.

Wilde Westen in Verre Oosten

Van onze varende correspondent „Steekhevel” ontvingen wij het volledige verhaal van het gebeurde op de Van Heutsz, dat wij onze lezers —ook al is het alweer even geleden— niet willen onthouden.

Op Zondag, 14 Dec. te 12.00 uur ving de Van Heutsz zijn reis van Hongkong naar Amoy en Swatow aan. Er waren redenen om voortaan zonder bewaking te varen. Voor het eerst werd dus de gewapende wacht achtergelaten. Er zou toch wel niets gebeuren.....

Rumoer op de brug.....

Toen het schip zich te 16.17 uur ten Westen van Chalang Point —ongeveer 80 mijl van Hongkong— bevond, werd de aandacht van gezagvoerder K.A. Vlieg getrokken door rumoer op de brug. Van zijn hut uit zag hij de 4e stuurman, die de wacht had, met z'n handen omhoog staan tegenover 5 gewapende Chinezen. Tegelijkertijd kwam een dergelijk aantal de brug op, via stuur- en bakboordzijde. Zij drongen ook de hut van kapitein Vlieg binnen en walen hem zijn handen omhoog te houden. „Waar zijn de scheepswapenen?” De vraag was eigenlijk overbodig, want kapitein Vlieg had net de brandkast geopend en stond met het kistje revolvers voor zich.

Hoofdwerktuigkundige J. van Klaveren werd uit z'n middagslaapje gewekt door luide stemmen in de hut van de gezagvoerder, die vlak tegenover de zijne ligt. „Zeker weer passagiers, die klachten hebben”, dacht hij. „Even kijken, of ik kan helpen”. In zijn slaapjas opende hij de deur en op zijn vraag, wat er gaande was, klonk als enig antwoord de stem van de gezagvoerder: „Steek je handen maar omhoog, baas, die kerels zijn gewapend”.

Verzet onmogelijk

Andere middelen ter verdediging waren nu niet meer bereikbaar en tegen de duidelijke overmacht der gewapende Chinese piraten was trouwens toch niets te beginnen.

Inmiddels kwamen ook de 1e, 2e, 3e en 4e stuurlieden binnen, die onder bewaking van twee piraten al enige tijd in de passage langs de hutten op het dek hadden moeten zitten. Twee bedienden, die thee boven kwamen brengen, werden eveneens in de hut geplaatst en met de 5e werktuigkundige, H. v.d. Riet, die met een mes nog meende te kunnen helpen, was een negental der officieren compleet. De Van Heutsz voer nog door en de kwartiermeester kreeg nu zijn orders van twee piraten, die op de brug waren gebleven. Spoedig kreeg de 1e stuurman echter toestemming om, zij het onder voortdurende bewaking, de wacht weer te betrekken.

In de machinekamer

In de machinekamer was alles rustig gebleven en daar vertoonde zich geen der piraten. Alleen de uitgangen bleken te zijn afgezet. De 5e werktuigkundige, J. Mos, die normaal bezig was met zijn ronde op het bovenrooster, zag verscheidene gezichten voor de daar aanwezige patrijspoorten. Als hij opkeek, trokken de koppen zich onmiddellijk terug, wat hem nogal vreemd voorkwam, omdat passagiers in de regel belangstellend bleven gluren. Echter nog niets vermoedende, vervolgde hij zijn weg naar de stuurmachine, die een dek hoger op het achterdek is geplaatst. Terwijl hij deze machine controleerde, gluurden voortdurend twee Chinezen door de patrijspoorten van de stuurmachinekamer. Op zijn terugweg, werd hij door hen gevolgd. Aan het einde van zijn ronde stak

hij een cigaret op en liep verder. Bij de trap in het hoofdek, ongeveer in het midden van dit dek gelegen, sprong plotseling een jonge kerel met een machinegeweer uit de passagiers te voorschijn, die voor hem heen en weer ging springen, terwijl hij het wapen op de 5e werktuigkundige gericht hield. „Ik dacht aan een show, waarmee hij mij met geschreeuw en capriolen aan het schrikken dacht te maken en ik lachte er om”, zo vertelde Mos aan de „Uitlaat”-correspondent. Het was de vent echter bittere ernst en hij legde op de werktuigkundige aan, terwijl tegelijkertijd de twee „passagiers”, die hem waren gevolgd, hem een revolver in de rug hielden. Pas toen voelde Mos, dat er iets aan het handje was, n.l. een georganiseerde overval op de Van Heutsz. Op dat moment kwam er ook nog een vierde man, met een mes in de hand op hem af, terwijl een vijfde Mos een emmer in de rug drukte, vermoedelijk om het bloed op te vangen..... Tenslotte werd hij gedwongen om te gaan zitten, maar hij begreep de in het Chinees gegeven orders niet, zodat een van de „passagiers” hem beduidde, wat er van hem werd verlangd. Toen hij eenmaal zat, werd hij gedwongen om weer op te staan, hands-up en zo bleef hij, met de revolver op de borst. En de „bloedemmer” in de rug.

Mos gevangen

De dekpassagiers waren intussen allen opgedrongen naar het voorschip en de bewakers van Mos, gooiden hem in de hut van de supercargo. Daar werd hij op een stoel gezet met de armen achter zich en naar de deur gekeerd, waar een bewaker heen en weer bleef ijsberen. Het was intussen al elf uur des avonds geworden en langzamerhand hoorde hij niets en niemand meer. Ten slotte concludeerde hij, dat er inderdaad ook niemand meer was.

Daar ontvluchten te riskant zou zijn, wilde hij zich verbergen en de beste plaats leek hem de kooi achter de deur. Daar ging hij zitten en wachtte. Toen kwam zijn bewaker nog eens kijken en zag de lege stoel. Plotseling schot Mos te voorschijn en de piraat schrok zo, dat hij een gil gaf. Toen ging hij er vandoor. Na even verkend te hebben, ging Mos naar buiten, liep over het dek, passeerde dekpassagiers en zelfs een groep bandieten, die een ander slachtoffer bewaakten. Men keek hem alleen aan, doch niemand stak een hand naar hem uit.

Weer in de machinekamer

Zo kwam hij terug in de machinekamer en trof daar de 2e, 3e en 4e werktuigkundigen. Toen brak hij hem de spanning. Tot dat ogenblik was Mos kalm gebleven. Nu vertelde hij trillend, wat hem was overkomen. Dat kalmeerde hem en hij ging weer posten op het bovenrooster. De machinekamer was nog steeds bewaakt en misschien zou hij door de patrijspoorten wat kunnen zien. Kort daarna riep de 2e werktuigkundige hem naar beneden. „Heb je nog sigaretten? Wij hebben hier niks meer”. „Niet bij me, maar zal ik proberen ze te halen?” vroeg Mos.

En hij voegde de daad bij het woord. Bij de uitgang van de machinekamer werd hij echter tegen gehouden. Hij maakte een gebaar van „roken”. De piraat begreep, wees hem terug naar de deur, doch greep toen in zijn zak en gaf hem zes tinnetjes State Express 555.....

Op het brugdek

Intussen was het ook op het brugdek nog niet afgelopen. Toen allen in de hut van de 4e stuurman gevangen waren gezet, gingen de piraten de hutten van de gezagvoerder, hoofdwerktuig-

kundige en stuurlieden onderzoeken. Zij vonden een flink bedrag aan Hongkong dollars, het privébezit van de gezagvoerder. De 3e stuurman, M. A. Nederkoorn, kreeg opdracht om de brandkast van de kapitein te openen, doch toen hij op zijn rang wees, drongen de piraten niet aan. Daarna moest gezagvoerder Vlieg het zelf doen.

Om acht uur 's avonds kregen de twee bedienden, die zich in de gevangenen-hut bevonden van de rovers opdracht om koffie en sandwiches voor de mensen te halen. Aflossing van de wachten —er werd nog steeds doorgevaren— mocht niet plaatsvinden. De ringen der opvarenden, aanvankelijk afgenomen, werden op bevel van de hoofdman teruggegeven.

De halsstarrige scheeps-safe

Natuurlijk hadden de piraten het vooral op de scheeps-safe gemunt. Waar de sleutel was?

Niemand wist het. Hij was er wel geweest, maar was nu zoek. Tenslotte kreeg Van der Riet opdracht om de safe open te breken. Hij was „engineer” en kon dat dus wel.... Maar Van der Riet, in uniform, wees op zijn vijf m.m. streep. De piraten toonden veel begrip en konden er wel inkomen, dat de 5e werktuigkundige dat niet zonder orders van zijn superieuren kon doen. Dan de „chif” maar. Die keek eens bedenkelijk, maar zag geen andere oplossing dan gehoorzamen en besloot het dus te proberen. Hij vroeg assistentie van twee zijner werktuigkundigen. Een Chinese bediende, die als tolk was aangesteld, bracht de toestemming der boeven over. Twee vijftenden mochten hem helpen. „Haal maar een hamer en een beitel en sla maar wat op die kast”. Er was wel een snijbranders aan boord, maar dat zou al te gemakkelijk gaan. Er werd getimmerd en getimmerd. Geen putje kwam in het staal. De beitel werd geslepen. Geen resultaat. Een andere beitel werd gehaald. Zelfde negatieve resultaat. „Haal dan maar een zaag”. Er werd gezaagd op deur en sloten. De zaag werd al gladder, verloor al meer van zijn tanden, doch het resultaat bleef nihil. De piraten werden steeds ongeduldiger en begonnen meer en meer te dreigen aan het adres van de „chif”. Zij begripen wel, dat er een spelletje met hen werd gespeeld. Ze gaven hem nog een half uur uitsel en hielden hem een revolver op de borst. Als de kast dan niet open was, was het met hem gedaan.... Een half uur verstreek en nog meer halve uren, maar de kast week niet. Tenslotte gingen de werktuigen over in Chinese handen en enige fikse Mongoolse tikken deden handles, nummerschijf en slotplaatje van de safe vliegen. Maar de kast bleef dicht. Blijkbaar om wat te kalmeren stak de safe-brekende piraat een sigaret op en met zijn doosje rookrollen.... HAALDE HIJ DE SLEUTEL VAN DE KAST uit zijn zak. Maar nu lagen de handles al op het dek.... Dus de hele kast maar meenemen. Uit de hoekijzers lichten, uit het raam beitel. Maar een beitel is wel wat klein om als koevoet te dienen en de kast bleef onwrikbaar vastzitten. Toen besloten de rovers het maar op te geven.

Hun buit was trouwens al groot genoeg. Een andere groep had zich met de passagiers bezig gehouden, die praktisch niets meer over hadden. De gezagvoerder was een flink bedrag aan geld kwijt, de hoofdwerktuigkundige en de 1e stuurman ieder een kijker, de 2e stuurman een kijker en een horloge en de 5e werktuigkundige Van der Riet een grammofoon met platen.

Voor anker

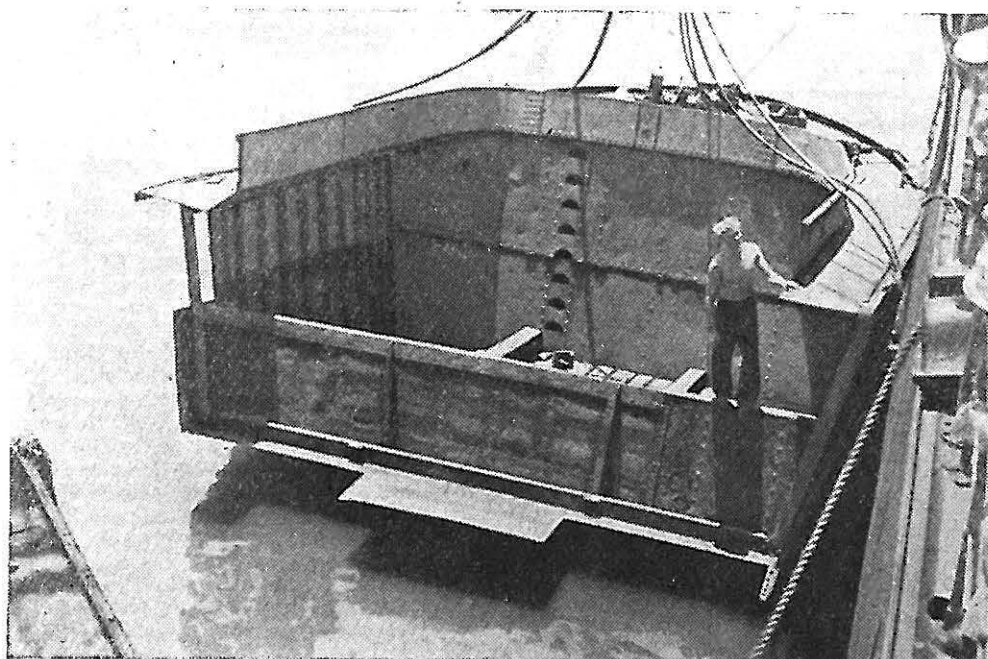
Te middernacht ging de Van Heutsz voor anker. Bij deze gelegenheid had de machinekamer extra-versterking gekregen voor het manoeuvreren, terwijl de 3e stuurman onder bewaking van twee revolvers het anker mocht laten vallen. De 1e en 3e stuurlieden werden

Slot: pag. 12.

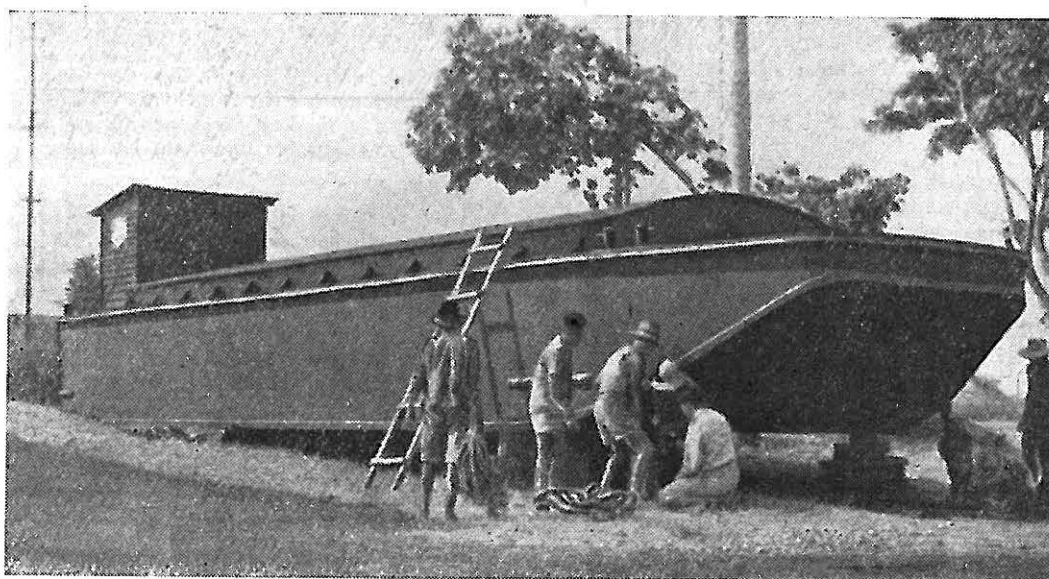
OVERZICHT IN BEELD



1



4



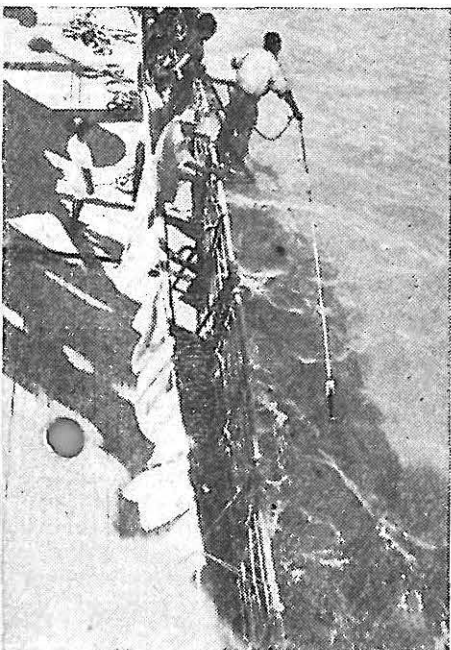
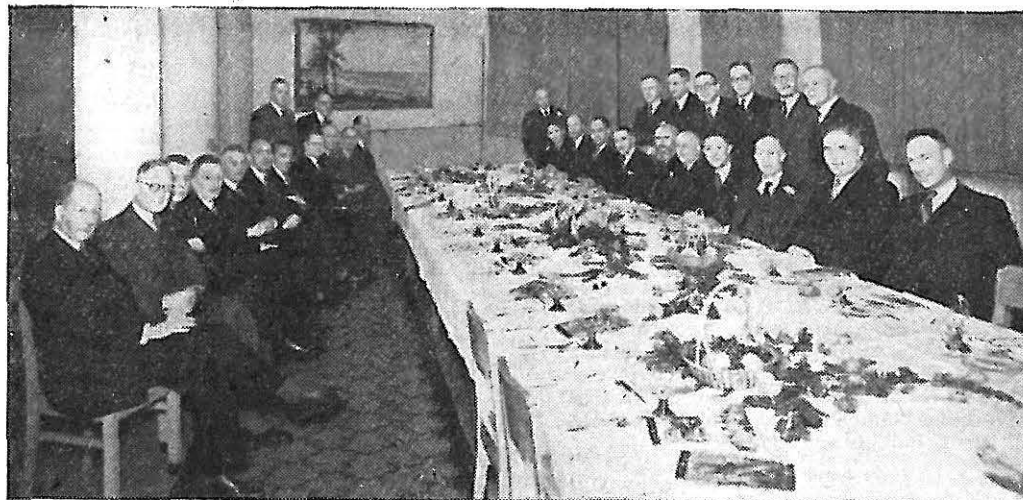
6

Bij de foto's

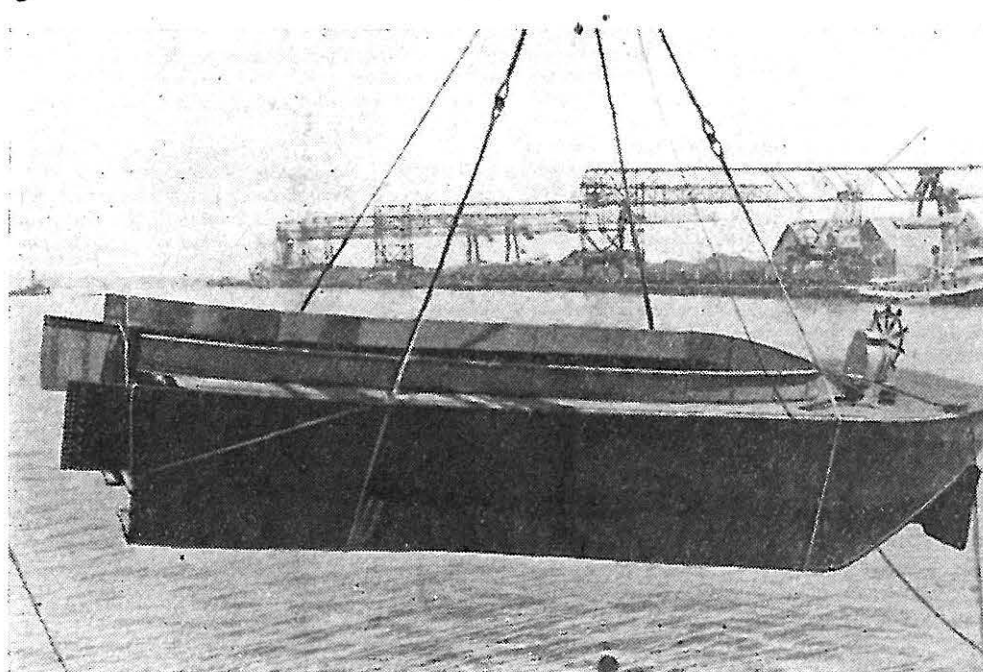
De eerste fotopagina's, die ontstonden tot stand kwamen. Van alle foto's zijn er nog voorbeelden.

1. De *Stagen* in dok te Tange.
2. Het loden aan boord van de *Ceram* van de correspondent W. Fontijne.
3. Het afscheid van de heer J. A. Kluit, G. A. A. Schouten, W. A. J. Lucas; staand links: de heren dr. ir. W. J. M. Backer, J. L. Nanninga, W. A. J. Lucas; staand rechts: E. Marree, J. A. Hoedemaekers, meester, J. H. D. Donker, C. Pet, J. C. Strebe en J. A. v.v.n.a. de heren E.T. Corbier, Bottinga, P. A. Mars, ir. J. de Klerk.
4. Voorstuk van de laadprauw met het m.s. *Ceram* in B.
5. Het achterstuk van dezelfde prauw *K.P.M.-60*.
6. De tewaterlating op de Schiedamsche dijk, ter aarde bestelling van de begraafplaats Laanhof.

3



5



der leiding van onze fotoredactie
s het copyright aan de K.P.M.

jong Priok.
en onder schepen. Foto: Uitlaat-

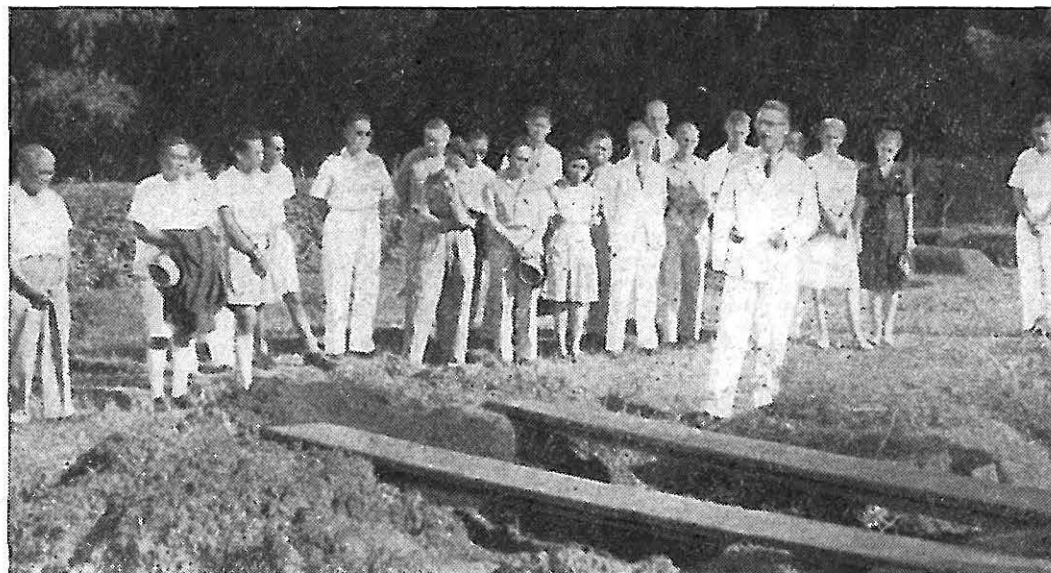
J. F. A. Strebe. Diner in het
erdam. Zittend links v.v.n.a.
uller, H. Klein, jhr. I. H. A.
Koelman, G. C. J. v. d. Linden,
te, J. Klerk, J. Roering en mr.
nks v.v.n.a. de heren J. Quelle
tend rechts v.v.n.a. de heren
n, J. F. A. Strebe, L. W. Zins-
urtius, J. Limburg, M. Lubsen,
l. M. Rozenbroek; staand rechts
elis, R. Romswinkel, J. H. A.
E. Struyk, ir. P. Th. Meerdink

y K.P.M. 78 (Thames-type), die
tavia aankwam.

e prauw.
eepswerf „Antjol” van de laad-

n wijlen H. Camerlingh op de

7



Ondergang van de ENDEH

Elders in dit nummer vindt men een berichtje, betreffende het ontslag uit de marinediens — na 8 jaren — van de 2e wtk. onzer maatschappij, de heer G. Vischer. In het onderstaande vertelt hij ons het een en ander over de ondergang van Harer Majesteits hulpmijnenveger *Endeh*, een belevenis, die hij heeft gedeeld met een andere K.P.M.-er, wijlen de heer P. Hooft, toentertijd, evenals de heer Vischer zelf, officier M.S.D. 2e kl. der K.M.R. In meer uitgebreide vorm zal dit verhaal wellicht later verschijnen in het door ir. H. Th. Sakker samen te stellen boek: „De „De K.P.M. in oorlogstijd”.

Ontvluchting. . .

Nadat de Japanners op Java waren geland, beraamden enige te Batavia achtergebleven officieren van het naar Bandoeng geëvacueerde dept. van Marine een plan om naar Australië uit te wijken. Volgens beschikbare berichten — die later onjuist bleken te zijn — was het niet meer mogelijk om over land naar Tjilatjap te komen, zodat de vlucht via Tandjong Priok moest plaatsvinden. Hiertoe werd toestemming verkregen en voor de tocht naar Australië werd de 150 tons metende hulpmijnenveger *Endeh* gekozen, onder bevel van de kapt. ltz. P. Rouwenhorst. Aan boord van de *Endeh* bevonden zich de K.P.M.-ers Vischer en Hooft. Het scheepje verliet op 1 Maart om half zeven des avonds de haven van Priok. Men wilde via Straat Soenda varen, doch volgens een op het laatste ogenblik ontvangen telegram, was deze reeds geheel door de vijand versperd en besloot men te trachten langs de zuidkust van Borneo te ontkomen en via de Kleine Soenda-eilanden Australië te bereiken.

Ontdekt

Het was volle maan en reeds kort na vertrek werd de *Endeh* opgemerkt door een in de Javazee kruisend Japans eskader, dat met twee torpedobootjagers om kwart over vier des morgens het vuur opende. Vischer had in de machinekamer juist de wacht overgenomen van Hooft, toen na 3 schoten de telegraaf eerst op halve kracht, toen op langzaam en daarna op stop ging. Kort daarop volgde een treffer in de machinekamer-kap. Er volgde een ontploffing, en het licht ging uit. Hoe Vischer aan dek is gekomen, weet hij niet meer, maar plotseling stond hij daar in de op de *Endeh* gerichte zoeklichten van de Japanse oorlogsschepen. Vischer zag niemand meer aan dek, doch uit het water werd hem toegeroepen het schip te verlaten. De motorboot stond in lichtelaai, maar de vlet was nog intact. Hooft was langs een touw inmiddels weer aan boord gekropen, doch een poging, die hij en Vischer deden om de vlet te laten vieren mislukte, waarna beiden overboord sprongen. Toen de Japanners even later hun zoeklichten doofden en wegvoeren, zijn ze met een paar man op het achterschip weer aan boord geklommen en gooiden een vlot, dat in brand stond, en verder nog wat planken in het water. De vijand begon weer te schieten en weer gingen allen overboord. Vischer kreeg enige verwondingen door granaatscherven, o.m. in de kleine teen van zijn linkervoet, die — zoals later bleek hem het leven reddde. De scherf zit, tussen twee haakjes, nog steeds in zijn voet.

Endeh gezonken

Weer vertrokken de Japanners en weer gingen enkelen aan boord om te trachten de brand te blussen. Bij daglicht kwamen nog een paar Japanse duikbommenwerpers over en keerden ook twee vijandelijke torpedobootjagers terug, die weer gingen schieten. Opnieuw sprongen allen, die aan boord waren, in zee en ditmaal

voor goed, want anderhalf uur later zonk de *Endeh*. De Japanse schepen verdwenen zonder aanstalten te maken drenkelingen op te pikken, van wie er trouwens geen om hulp had geroepen.

De vlet, die bij toeval in het water was geschoten hoewel gekeerd en zwaar-beschadigd, trachtte men nu te repareren. Zij werd met lappen en stukken hout gedicht, daarna gekeerd en met een helm leeggehoofd. Het vlot, met twee man er op, werd op sleeptouw genomen en het „convooi” begaf zich in Zuidelijke richting.

De dood van Hooft

Bij het appèl ontbraken zeven opvarenden, onder wie Hooft. Hij had na vertrek van de *Endeh* de mast doorgezaagd om het silhouet van het schip te verkleinen. Bij het overboord zetten ervan had hij een klap tegen zijn maag gekregen en geraakte vermoedelijk inwendig gekneusd. Hij voelde zich onpasselijk en was meteen naar kooi gegaan. Te middernacht nam hij gewoon de wacht waar. Later in het water gaf hij bloed op. Hij werd nog op een zware plank gelegd, doch vermoedelijk is hij bewusteloos geworden en eraf gegleden. Toen het licht werd, was de plank leeg en Hooft nergens te vinden.....

Naar de Duizendeilanden

Na een zeer moeilijke tocht met vlot en vlet, om beurten roeiend en horend, met geen ander voedsel dan drie opgepikte klappers voor 17 overlevenden, belandde men op Vrijdagmorgen, na vijf etmalen, in de Duizendeilanden. Men landde om 3 uur des middags op een der eilandjes. De volgende morgen splitste de groep zich in tweeën, één die een verkenningstocht per vlet rond het eiland ging maken, de andere te voet op het land. Vischer kwam op de vlet en vond op het strand van een naburig eiland een kapotte reddingsloep van de tot zinken gebrachte tanker *Marula*. Aan boord vond men nuttige zaken: scheepsbesluit, twee grote blikken corned-beef, 24 blikjes melk, 2 flessen whisky, zoekkaarten, fakkels, gereedschap, lampen, riemen, mast, zeilen etc. De andere groep ontdekte een pondok op de Zuidkust van het eilandje, met een zoetwaterput er achter.

Op Maandag 9 Maart, een week later, ging de vlet weer op expeditie om voedsel te zoeken. Zij lichtte een enorme visfuik. De vis werd rauw genuttigd met djerok nipis. Op 10 Maart volgde een nieuwe expeditie. Op Poeloe Sebaroe werd een tweede sloep van de *Marula* gevonden met de complete inventaris nog aan boord. Ook vond men op dit eiland een beter onderdak, het huis van een Arabier met de hele huisraad er nog in en een stuk of 6 kampongshuisjes er naast, alles in haast verlaten, doch met nieuwe nuttige artikelen: thee, koffie, komaliwiant, potten, pannen etc. De 11e en 12e Maart verhuisden de overlevenden van de *Endeh* naar Poeloe Sebaroe.

Vrijwilligers vermist

Op Vrijdag 13 Maart wisten zij de aandacht te trekken van een paar voorbijvarende vissersprauwen. Twee vissers waren ook bereid een paar overlevenden mee te nemen. Vier vrijwilligers gingen op zoek naar ander voedsel dan het klapperdiët. De achtergeblevenen wachtten tevergeefs 4 dagen op hun terugkeer. Op de 17e krijzen zij bezoek van een grote prauw met ongeveer 25 woest-uitziende en met goloks bewapende Indonesiers, die zeiden, dat de 4 vrienden naar Java waren doorgestaan. Ze namen de vlet mee..... Op de 18e en 19e werkten de overigen om de lekkie *Marula*-sloep te herstellen. Op de 21e was zij zeilklaar en vertrok men bij daglicht in Zuidelijke richting. Om drie uur 's middags bereikte men Poeloe Pajoeng, waar de vuurtorenwachter hen voedsel

gaf en vertelde, hoe op een naburig eiland 4 man van de Koninklijke Marine waren vermoord.....

Krijgsgevangen

De reis werd voortgezet en op 22 Maart gingen men voor de kust van Java bij Krawang voor anker. De bevolking kwam in prauwtjes om de *Marula*-sloep heen varen, doch durfde geen voedsel geven. De volgende nacht botste de sloep tegen een met stenen geladen prauw op, welke voerder zich uitputte in verontschuldigen en een grote pan nasi-goreng klaar maakte. Op de 23e Maart gingen twee overlevenden de wal op om te proberen voedsel te kopen, hetgeen mislukte. Des middags 24 Maart stapten de overlevenden van de *Endeh* over op de inheemse prauw, die hen om de West naar de kampong Maroendoeng bracht. Terwijl men daar voor de wal lag, kwamen de Japanners hen gevangen nemen. Per truck werden zij naar een post in Priok gebracht, waar ze eten, drinken en cigarettens kregen. Op 25 Maart werden zij door de Kenpéitai in de Rechtshogeschool te Batavia ondervraagd en vervolgens naar Glodok gebracht.

Hier eindigt het verhaal van de *Endeh*. Vischer bracht zijn krijgsgevangenschap in verschillende kampen te Batavia en Bandoeng door. Na de Japanse capitulatie vond hij in het Tjidengkamp zijn vrouw en kinderen terug. 30 Nov. 1945 evacueerde het gezin naar Nederland. Vischer's zoon had aan boord mazelen opgedaan en stierf kort na aankomst in het moederland. Na drie maanden verlof werd hij op het departement van Marine te Den Haag geplaatst. Hij had de gelegenheid in vaste marine-dienst overgegaan, doch heeft uit waardering voor hetgeen de maatschappij in en na de oorlogsjaren voor haar mensen en hun betrekkingen heeft gedaan, verkozen om zo spoedig mogelijk naar de K.P.M. terug te keren. Hij is nu geplaatst op het in aanbouw zijnde s.s. *Karossa* en hoopt daarmee eind Februari naar Indië te vertrekken. „De Uitlaat” heeft er een waardevol medewerker bij gekregen. Welkom in de kring van schrijvende K.P.M.-ers!

STOP PRESS!

Wij vestigen reeds nu de aandacht op een zeer belangrijk artikel van de hand van de heer Robinson over de „Aansprakelijkheid der Scheepvaarmaatschappijen”, dat in het eerstvolgende nummer zal verschijnen.

— Op 16 Jan. werden aan boord van H.M.'s „Karel Doorman” enige onderscheidingen uitgereikt, o.m. het Kruis van Verdienste aan de K.P.M.-gezagvoerders G. Rutgers en A. W. M. v. Koesveld.

— Ons nieuwe schip, de *Batavia*, komt wat later. Onderweg naar Batavia zijnde, werd het plotseling naar Pangkalpinang gezonden om een lading tinerts in te nemen.

— Onze drie *Fort*-schepen zullen, naar wij horen, worden omgedoopt en namen krijgen van baaien, waarmee de geschiedenis der K.P.M. samen is gevlochten. Het is te hopen, dat men niet Biasbaai kiest.....

K.P.M. Journaal

—Met het m.s. *Oranje* vertrekken op 9 Februari a.s. met Europees verlof kapt. B. Poeder, laatstelijk gezagvoerder van de *Reael*, 1e stm. W. C. Korving en zijn echtgenote. Hun allen wensen wij een plezierige tijd toe!

—De 2e stm E. M. Drukker van het m.s. *Ruys* der K.J.C.P.L. ging op 5 Januari j.l. te Durban van boord om zijn Europees verlof in Zuid-Afrika door te brengen. Ook hem gaarne een prettig verlof toegewenst!

—Van de directie in Amsterdam ontvingen wij bericht, dat de vertrekdata van de nieuwe schepen van de typen *Van der Cappellen* (Ka-klasse) en *Batavia* (Ba-klasse), die nog moeten uitkomen, vermoedelijk als volgt zullen zijn:

<i>Karossa</i>	25 Februari,
<i>Kalianget</i>	6 Maart,
<i>Karaton</i>	8 April,
<i>Kaimana</i>	Juni of Juli,
<i>Kalabahi</i>	idem,
<i>Kasimbar</i>	8 Juli,
<i>Kaloekoe</i>	10 Augustus,
<i>Batoebahra</i>	1 April,
<i>Bakongan</i>	15 April,
<i>Banjoewangi</i>	1 Juni.

Tegenslagen, zoals vorst en dergelijken, kunnen hierin, vooral wat betreft de schepen, die later in het jaar zullen vertrekken, nog allerlei veranderingen brengen.

—Wij vernamen, dat de thans met verlof zijnde oud-adjunct-chef N. D., heer M. S. Wytema, zich op 20 Januari j.l. naar Amerika heeft begeven.

—Onze correspondent D. J. Nooy schrijft:

Er zijn weer een paar gelukkige Makassaarse K.P.M.-ers. Met de *Merak* arriveerden, op 14 Januari de echtgenote en dochter van de wnd.-sub-agent Dikker, de echtgenote en zoon van employé Sorgedraget en de echtgenote en dochter van 2e wtk. Evelaar (van het m.s. *Bandjermasin*). Zij waren met de *Johan van Oldenbarnevelt* naar Indië gereisd. In Makassar wachten nu nog 5 walslurpen met smart op hun vrouwen, plus ettelijke opvarenden die op Makassar „thuis” varen.

—Op 24 December j.l. gebeurde er een van die zeldame voorvallen in de

scheepvaart. Het m.s. *Ophir* voer op de Wilhelminakade in, blijkbaar door een verkeerd begrepen manoeuvre. Het schip lag in verband met de stroom dwars op de steiger en was er pl.min. 10 m. van af, toen het gebeurde. Langzaam ging het naar voren, de boeg beet een mooi driehoekje van ongeveer 2 m. diepte in de steiger en trok zich toen even langzaam en waardig terug. Lichte beschadiging van de steiger en het mooie blanke huidje van de *Ophir*. Het liep dus prachtig af.

Dit ter inleiding van een paar bijzonderheden over de gammele toestand van de goede Wilhelminakade. Afgezien van het feit, dat zo'n fijn scherp neusje als dat van de *Ophir* met miljoenen kilo's gewicht erachter er doorheen snijdt als door koek, is het ijzer en hout van de steiger van die aard, dat het gauw meeg geeft terwijl het rammingswerk, waar maar aanwezig, geheel is vermöld. De kade aan de goedangant heeft ook haar beste tijd gehad. Sinds lang worden zoveel mogelijk auto's van de kade geweerd. Alleen bij militaire transporten was dit niet altijd te voorkomen. Maar nu een auto geladen met stenen voor de reparatie van de kade er op een gegeven moment zelf doorzakte, is het uit met de pret van auto's op de kade. Jan Competeer zal nu zelf, evenals alle andere passagiers, zijn barang van de douane voorwacht naar het schip moeten dragen, of daar K.P.M.-koelies voor moeten nemen.

—„Lange Jaap van Oost-Borneo” (3e stm Van den Blink) is, na in Samarinda in het ziekenhuis te hebben gelegen, per *Merak* op 17 Januari naar Batavia afgezwaid om met de *Oranje* van zijn welverdiend verlof te gaan genieten. We wensen hem een goede reis en een prettig verlof toe.

—In verband met de samenwerking tussen de K.J.C.P.L. en de K.P.M., uit hoofde waarvan de afdelingen Scheepsbouw en T.D. van onze maatschappij van 1 Jan. j.l. af zowel voor de K.P.M. als voor de K.J.C.P.L. zullen werken, ging de heer C. A. Poot, voordien chef T.D. der J.C.J.L., als hoofdinspecteur naar de K.P.M. over, zo wordt ons uit Amsterdam gemeld.

—De Chef Vrachtsaken, de heer J. F. A. Strebe, is met ingang van 31 Dec. j.l. gepensionneerd. Hij trad op 1 September 1904 in dienst onzer maatschappij en werd in November 1912 belast met de leiding van de afd. Vrachtsaken van het Amsterdam-kantoor. In het Scheepvaarthuis werd hem een afscheids-diner aangeboden. Een foto daarvan drukten wij elders af.

—In een berichtje over mutaties op het agentschap te Soerabaia in het 1e nummer van deze jaargang is een verissing geslopen. Wij meldden abusievelijk dat de heer A. Hartevelt te Soerabaia werd geplaatst voor de afd. Equipage. Ten rechte moet dit zijn de heer F. H. Apon.

—In vorige nummers meldden wij reeds wie van ons nautisch- en technisch personeel waren geplaatst op de nieuwe schepen *Kalianda*, *Batavia*, *Banggai* en *Balanipa*. Aan boord bevinden zich, hetzij onder de états-majors, hetzij als passagiers nog andere leden van ons personeel en wel op de *Kalianda* chef-hofmeester W. Rijsenbrij, chef-kok J. Eradus, de verpleegsters mej. E. Benthem en C. J. Kwint, de employé's M. C. Salomons en L. A. Hissink, de bazen-B. H. v.d. Vrie en H. J. Schorel en voorts de directie-secretaresse mevr. C. van Altena-Schorel. Marconist op het schip is F. Kok.

Vervolg: zie pag. 10.

A. LALOAN†

Op Woensdag, 14 Januari j.l. overleed op 37-jarige leeftijd in het K.P.M.-ziekenhuis op Petamboeran de Menadoneese ladingklerk A. Laloan. De overledene was sedert September van het vorige jaar ziek geweest. Hij trad in Maart 1930 in dienst van onze maatschappij. Te Menado laat hij drie minderjarige kinderen achter.

Bij de begrafenis, die op Donderdag 15 Jan. op het kerkhof Menteng Poelau plaats had, waren namens de K.P.M. aanwezig de heren Ruys en Waringa van de Nautische Dienst. Ook vele collega-onderofficieren en familieleden kwamen de overledene een laatste groet brengen. Ds. Sahulata sprak aan de groeve en koos tot tekst uit de brief van de Apostel Paulus aan de Philippenzen het 1e hoofdstuk, 21e vers: „Het leven is mij Christus, de dood is mij gewin”.

Hoe P.C.J. het schip van de week roept

„En Pappie, wanneer gaat U weer eens met me vissen?”.....

Met deze woorden begon —parmantig op een stoel bij de microfoon staande— een van de jeugdige gasten van P.C.J. zijn groet aan zijn vader.

Ongedwongen en in een genoeglijke sfeer kon zo elk van de familieleden zeggen, wat zij of hij op het hart had. Niet, dat zij onvoorbereid voor de microfoon kwamen. De meesten immers waren „debutanten” en dan is het zaak om van te voren te bepieken, wat je wilt zeggen. Omdat de uitzending vlot moet verlopen, wordt het daarbij niet gelaten, maar wordt voor ieder afzonderlijk zijn groet keurig uitgetikt.

Daarvoor was men op 13 Januari in de morgen naar de K.R.O.-studio in Hilversum gekomen. Velen hadden een lange reis achter de rug, dus werd begonnen met een kopje koffie met wat er bij. De gasten hadden gelegenheid oude bekenden te begroeten en..... wie heeft in onze K.P.M.-familie géén oude bekenden?

’s Middags schaarden wij ons in de „messroom” —zoals omroeper Reinboud de studio voor deze gelegenheid noemde— rond de microfoon. Ieder moest even, „proefstomen” bij dit apparaat en samen wijdden wij onze krachten aan een liedje over Amsterdams grachten, daarin voorgedaan door Ina Verwoerd, het meisje met de zeemannen.

Alles ging gesmeerd en nadat nog

enige laatste aanwijzingen waren gegeven, ging het rode lichtje aan en liep „het schip van de week” van stapel.

Bij P.C.J. kan veel en zo gleden er ditmaal zelfs drie schepen dezelfde helling af; eerst de *Van der Hagen*, toen de *Janssens* en tenslotte de *Japara*.

Na een inleidend woord van de heer Scholte van het Amsterdam-kantoor, werden opgewekt, ook wel ontroerd, de groeten uitgesproken. We leefden allen mee met de groeten van mevr. van Zanen. Zij kon niet in ons midden zijn, maar P.C.J. schafte raad en ging met de reportagewagen naar het ziekenhuis „Eudokia” in Rotterdam en daar kon mevr. van Zanen haar man zelf vertellen, dat ze al weer opknapte en over enige tijd bij hem hoopte te zijn.

De omroeper, met hier en daar een grapje, praatte de verschillende groeten aan elkaar. Hij had zich geheel vertrouwd gemaakt met de familie-verhoudingen en zo kenden wij aan het eind van de middag alle kinderen bij hun voornaam.

Wij weten natuurlijk niet, hoe U aan boord van de drie schepen de uitzending hebt ontvangen, maar wel weten wij, dat Uw vrouw, vader of moeder, Uw zoon, zusje of dochtertje, het erg prettig vonden U bij het begin van het jaar een hartelijke groet te kunnen toeroepen.

Oog- en oorgetuige
Mr. L. ter Braake.

deze vorm van transport opzettelijk geschied, want, —zoals T.D. mededeelde— de prauw was te zwaar om in de haven, waarvoor zij bestemd is, uitgeladen te worden. Zodoende werd hier besloten om dit gevaarte in Amsterdam in twee stukken te laten snijden en die tijdelijk te voorzien van waterdichte schotten, om de twee gedeelten eventueel afzonderlijk te kunnen vervoeren. Deze twee stukken moeten nu in Indië weer aan elkaar worden gelast en geklonken.

De ligging van de twee stukken op het dek van de *Ceram* maakte het noodzakelijk, dat de drijvende bok er bij te pas moest komen om dit eigenaardige vrachtje tijdelijk in het water te deponderen. Een raar gezicht, die halve rompen, vooral het voorste gedeelte, dat in het water niet uitgebalanceerd bleek te zijn en met de hoeg diep voorover lag. Maar zodra dit gevaarte weer één geheel is geworden, zal het een van de nuttigste aanwinsten zijn die de afdeling Vervoer in de laatste tijd heeft gekregen.

Vervolg K. P. M. - Journaal:

—Tot de état-major van de *Batavia* behoren de bedienden S. B. Ruijselaar, P. J. Kluyt en W. Kuling en de marconist H. C. J. Martens. Verder is aan boord de hoofd-employé, de heer G. v.d. Zaag.

—Als bedienden aan boord van de *Banggai* zijn H. G. Enters en J. J. H. Kater en voorts de marconist A. H. Borghorst.

PRAUWEN-WINST

Het grote tekort aan haven-laadprauwen is een van de vele problemen voor „Vervoer”. Op 19 Januari j.l. is er echter weer een kleine verbetering in gekomen, toen de tweede van een serie van drie haven-laadprauwen in het Antjol-kanaal te water werd gelaten, die de K.P.M. bij de Scheepswerf „Antjol” had besteld. Deze is nu met volle kracht en met alle haar ter beschikking staande middelen aan het werk, en heeft het voor elkaar gebracht om elk van deze prauwen af te werken binnen twee maanden. De eerste van de serie is medio November vorig jaar te water gelaten, en de derde is al een goed stuk onderweg naar de voltooiing.

Deze prauwen zijn geheel van staal, 17,5 m. lang met een breedte van 4,60 m. Het laadvermogen is dan ook 50 ton en de diepgang iets meer dan een meter als ze zijn volgeladen.

De tewaterlating van de K.P.M.-60 was uiterst eenvoudig, wat ceremonieel aangaat tenminste. Want het bleek niet

zo gemakkelijk om het \pm 15 ton wegende gevaarte in het water te krijgen. Of deze stalen knaap er weinig voor voelde om zonder de traditionele fles champagne van de helling te glijden, of dat het water van het Antjol kanaal niet schoon genoeg was voor de K.P.M.-60, zij hield zich krampachtig aan het land vast. Pas toen alle op de werf aanwezige mannen zich boos begonnen te maken, kon het gevaarte er van overtuigd worden, dat het zijn verdere carrière te water en niet op het land moest zoeken, en met zacht gepiep en geknars gleed de nieuwe laadprauw in het kanaal.

Bovendien kwam er diezelfde 19e Januari voor „Vervoer” met het m.s. *Ceram* van de S.M.N. uit Holland nog een prauw in Priok aan. Deze was nog iets groter, n.l. een van het Thames-type, met een laadvermogen van 236 ton. Ze bleek echter in..... twee gedeelten te zijn over gekomen; een stuk dat 37 en een dat 25 ton woog. Overigens was

—De afd. P.Z./T.D. meldt ons, dat een vijftal wtkn. onzer maatschappij weer uit de marine-dienst voor het eigen bedrijf beschikbaar zijn gekomen. Zij zijn de 2e wtk. G. Vischer die per 1 Jan. j.l. in Nederland werd gedemobiliseerd, de 1e wtk J. Vis, de 3e A. L. Goossens, die op dezelfde datum te Batavia de marine verlieten en de 4e wtkn G. Teeuwssen en R. J. de Vries, die respectievelijk op 2 en 5 Jan. j.l. zich weer bij de K.P.M. konden voegen.

—De hoofdwtk. G. C. den Blanken is op 13 Januari j.l. per vliegtuig met Europees verlof naar Nederland vertrokken, waar wij hem een plezierige tijd toewensen.

—Van hun E. V., dat zij in Australië doorbrachten, keerden per Qantas-vliegboot de hoofdwtk J. Kleyn en de 2e wtk. R. Keiser naar Indië terug, teneinde weer aan het werk te gaan.

HONDENWACHT

Mensen aan de wal weten dat zo niet, maar „hondenwachten” zijn niet aangenaam. Vele zeelieden b.v. houden er een neurotische vrees van over: de vrees van de slaap! Het klikje van de knop van het licht, het slaan van een deurhaak tegen de lijst. Op het „Huu! Kwart!” van Dijkshoorn. Het onverbidde-lijke einde van de slaap, die voor drie- kwart uit wachten op dat fatale ogenblik bestaat.

Als klein jongetje verdiende ik mijn dubbelte voor een ijsco door, als mijn vader „binnen” was, hem 's morgens te porren. Het enige, wat ik dan mocht doen, was hem een niet-tehard duwtje geven en „Pa! Zes uur!” zeggen. De eerste dagen schrok-ie dan altijd op, stak één lang wit onderbroeksbeen buiten het bed, werd mij en mijn omgeving gewaar, grijnsde intens tevreden, mompelde „Barst!” en ging weer liggen. Ik heb dat in mijn jeugd nooit kunnen begrijpen. Wie laat zich nu porren op zo'n tijd, als-ie toch weer gaat slapen? Enfin, ik heb er altijd trouw de wekker voor gezet, want —zoals gezegd— de „duppies” waren goed en Pa was niet zo vaak thuis.

Nu begrijp ik het allemaal beter. Als ik straks met de Ruys naar huis ga, krijgt de hutboy een tientje van me. Alleen om mij iedere nacht om kwart voor twaalf wakker te maken. Het moet een heerlijke gewaarwording zijn om „Barst!” te kunnen zeggen, of —als je d'r toch uit moet voor een plasje— en passant even in de „top” te gaan kijken en de collega's een goeie wacht toe te wensen.

Zoals het nu is, duurt het —eenmaal gepord zijnde— altijd vijf minuten van energiek tandenpoetsen en twee mokken koffie, alvorens die „rooksmak” uit je mond en de pijn uit je achterhoofd is.

Bovendien —en dat begrijpen weinig mensen— interesseert het je helemaal niet, als je bij de tweede mok te horen krijgt, dat Joe Louis bijna weer van een andere neger heeft verloren, dat Feyenoord gelijk heeft gespeeld en dat Jan Niemeyer heeft gezegd, dat het nog steeds niet sneeuwt in Holland.

Je constateert alleen, dat no. 4 ontzettend veel praat op dit vroege uur.

En je bent bepaald giftig, als je beneden komt met een smile en dan te horen krijgt, dat „poot van stuurboordmotor weer klopt” en of je misschien, als je tijd hebt, „even naar de Bilgepomp kunt kijken, want die haalt niet te best!”

Enfin, een half uur later ben je een werkbeest. En je bent er verder grondig van overtuigd, dat mensen, die beweren, dat je niet wordt betaald om rondjes te lopen en een beetje achter je lessenaar te zitten, daverende optimisten zijn. God heeft de wereld geschapen, maar de schepen had Hij beter weg kunnen laten. Trouwens, die ingenieurs van Svenn-Severin hebben zeker ook geen standbeeld verdiend!

Evengoed ben je tot halfvier bezig en dan nog in je schik ook. Omdat die rot-motor het weer een beetje doet en de „bilge”-affaire alleen een verstopte zuigkorf in de achterwel bleek te zijn.

Als je dan om „kwart” de derde gaat porren, die altijd met één sprong naast zijn kooi staat, verbaas je je opnieuw over de vitaliteit van sommige mensen en ga je het kladjournaal invullen.

„Bemerkingen, werkzaamheden, enz” wordt „Overhaalden zuiger 1 van St. B. motor, drie veren vernieuwd”. Je denkt even, dat het er gauwer staat dan het is gebeurd en vult de datum in „Bij ronde alles wel”.

Tjilatjap-Tg. Priok.

28 Dec. 1947.

R. Bijkerk.

H. CAMERLING †

Op Zondag, 18 Januari j.l. overleed te Tandjong Priok plotseling in een aanval van angina-pectoris de heer

HERMANUS CAMERLING, proviandklerk van de Civiele Dienst.

Wijlen Camerling was op 13 Februari 1898 te Bandaneira geboren en kwam op 2 Juni 1914 als ladingklerk in dienst onzer maatschappij. Op 1 Augustus 1924 ging hij als proviandklerk over naar de C. D.

Zijn stoffelijk overschot werd op 19 Januari op de begraafplaats „Laanhof” aan de aarde toevertrouwd. Aan de groeve spraken de heren Korompis (van de afd. Boekhouding C. D.) en J. J. Edelman, namens de directie en de chef C. D., de heer Post, die wegens ziekte verhinderd zelf van zijn belangstelling blijkt te geven. Beiden schetsten wijlen Camerling als een hard werker in alle 33 jaren van zijn K.P.M.-carrière.

Voorts werd gesproken door ds. Wijchers, die het 10e hoofdstuk uit het Evangelie van Johannes tot tekst koos.

Het heengaan van Hermanus Camerling is het derde zware verlies, dat de C. D. binnen korte tijd moet lijden. Hij heeft zich in de laatste jaren van zijn leven eerst bijzonder verdienstelijk gemaakt voor het Logeergebouw aan de Molenvliet en kreeg daarna de leiding van het nu weer in gebruik genomen Logeergebouw aan de Kalimati. In laatstgenoemde functie kwam hij voortdurend in aanraking met vele leden van ons personeel. Zijn verscheiden heeft daarom velen bij de K.P.M. persoonlijk getroffen. Camerling stond altijd klaar voor iedereen, die op welk uur van de dag of nacht ook, zijn hulp inriep. Hij was altijd opgewekt, hulpvaardig en strikt eerlijk. Het zal voor de C. D., voor de maatschappij in het algemeen, bijzonder moeilijk zijn om iemand te vinden, die zijn plaats zal kunnen innemen.

Zijn nagedachtenis zal bij ons steeds in hoge ere blijven voortleven.

Hij ruste in vrede.

KALIANDA en BANGGAAI aangekomen

Woensdagmorgen, 28 Januari, bij daglicht zijn achtereenvolgens de nieuwe schepen Banggai en Kalianda de K.P.M.-haven binnengelopen. Er was zeer veel belangstelling. O.m. waren de directeuren De Jong en Iken ter begroeting aanwezig.

Het duurde wat lang voor men aan boord mocht gaan, in verband met het nogal strenge dokters-onderzoek, dat een gevolg was van het feit, dat beide schepen de gele vlag voeren, wegens hun korte verblijf te Port Said en de aldaar heersende cholera-epidemie. Op de Banggai konden wij helemaal niet komen en over de reis van dit schip kunnen wij derhalve niet veel vertellen. Over de tocht van de Kalianda moeten wij eveneens noodzakelijkerwijze ditmaal kort zijn, omdat dit nummer van „De Uitlaat” op de pers moet, doch in het volgende nummer hopen wij er op terug te komen, o.m. met aantekeningen uit een dagboek, dat een der passagiers-K.P.M.-er heeft

bijgehouden. De Kalianda is al bekend geworden als het „feestschip”, vanwege de talloze festijnen, die gedurende de lange reis werden georganiseerd, o.m. een Neptunusfeest, waarop de Kalianda de naam kreeg van „Het Steigerend Paard”. Dat is slechts één van haar namen. Een andere is gebaseerd op de letters, waaruit Kalianda is samengesteld: „Komt Allen Leuke Ideeën Aanbrengen Negeer Droge Avonden”. Ook old „Mr. Chad” was aan boord met „What: No Fun? Well, well. Bah, Bah”. En als variant op de „Bonze Dinsdagavondtrein” van de A.V.R.O. lieten passagiers en bemanning op 21 Januari een „Bonte Woensdagavondboot” varen.

Zoals gezegd: we hopen er in het volgende nummer nog wat meer van te vertellen. Ook hebben we dan de foto's klaar.

Wij willen schepen en bemanningen nog even geluk wensen met hun behouden aankomst in Tandjong Priok.

PROMOTIES WALPERSONEEL

Hieronder volgen de namen dergenen van ons Walpersoneel, die per 1 Januari j.l. werden bevorderd tot

hoofdbaas: de heren P. Denneman (E.V.) en P. Slingerland (Werkplaatsen-Priok);

baas A.: de heren H. Prins, M. J. Schramm en G. A. Zijlstra (allen van de Werkplaatsen-Priok);

employé: de dames C. van Baarda-Kleist (H.K./C.D.), M. N. H. Donleben-Landsdorp (H.K./Archief), B. M. Parmantier-Boodt (Passage) en de heren A. J. A. Bolsius (E.V.), G. W. H. Lugten (H.K.-P.Z./T.D.), en G. S. Wennekes (Menado);

beambte: de heren A. N. P. Belle (H.K.-P.Z./W.P.), J. J. H. Garrie (C.D.-Priok), J. H. C. Garter (H.K./C.D.), L. A. S. Ingram (Priok), F. F. Maloring (S'baia), F. M. van Menxel (H.K./C.M.), A. Mess Lapré (Priok), L. Pesch (Ink. & Mag. D.-Priok), E. A. M. Read (Penang), Ch. L. Sie (H.K./C.M.) en W. E. Tengkis Priok);

onderbaas A.: de heer D. Abrahams (Werkplaatsen-Priok);

hoofdkassier 1e klasse: de heren Seow Chin Guaw (S'pore) en Tjiam Beng Hok (H.K./C.M.);

hoofdklerk 1e klasse: mevr. E. J. Robert-Croes (H.K./P.Z./W.P.), en de heren J. v.d. Brand (H.K./C.M.), Lie Kon Sin (Pontianak), Lim Cheng Giok (S'pore), E. H. Lugten (Werkplaatsen-Priok), J. G. Meeng (H.K./C.M.), Mph. Joennes (H.K./Exp.), Ong Hong Liong (M'ssar), M. Pohan (H.K./C.M.), H. A. Pontoh (Priok-Eq.), C. P. Cibbald (H.K./C.M.), Tan Ho Pioe (S'baia), Tan Pek Tjoan (Priok-C.D.), S. P. Tupamahu (H.K.-P.Z./T.D.) en L. A. Uruk (H.K.-Claims);

hoofdkassier 2e klasse: de heren Auw Sing Tjoang (M'ssar) en Oey Tjan Toh (Priok);

hoofdklerk 2e klasse: mej. J. A. Zitter (S'baia) en de heren Alibasah (Priok-N.I.), M. Chasboellah (H.K./C.M.), E. R. Kern (Medan), Lie Sioe Kie (Priok-Mag.), C. S. T. Pantow (H.K./Exp.), M. Soekarno (Cheribon), W. Souhoka (Priok-Mag.), Tan Soon Chua (S'pore), D. A. Thyssen (H.K./C.D.) en J. O. Werner (Sampit);

stenotypiste 1e klasse: mej. E. C. N. v. Swieten (M'ssar);

hoofdtikster 1e klasse: mevr. E. W. Gang-Mulder (H.K.-Tikkerij) en

hoofdportier: S. v.d. Pol (Werkplaatsen-Priok).

Allen bevorderden biedt de redactie van „De Uitlaat” nog haar harte-lijke gelukwensen aan!

GEEN WONDER.....

In een Singaporese krant lezen wij een bericht uit Shanghai, volgens hetwelk men in scheepvaartkringen aldaar heeft verklaard, dat het aantal buitenlandse schepen, dat de haven aandoet, in het afgelopen jaar met wel 50% is vermindert. Men voegde hieraan toe, dat de vooruitzichten voor het komende jaar voor wat eens een van de best-florerende havens ter wereld was „niet zeer gunstig zijn”.

Ook in buitenlandse handelskringen in China ziet men geen kansen op vooruitgang voor Shanghai's haven. Er zijn wel enige verbeteringen aan de haven aangebracht, doch de voordelen daarvan zijn volkomen te niet gedaan door allerlei andere ontwikkelingen (onzekere binnenlandse toestand en toename van het piratendom).

In scheepvaartkringen wijdt men de drastische achteruitgang in de buitenlandse scheepvaart vooral aan de strenge in- en uitvoerregelingen der Chinese regering en aan het feit, dat buitenlandse schepen China's rivieren niet mogen bevaren. De kosten van de binnenvaart zijn thans zo hoog, dat de meeste ladingen tot Shanghai, en niet verder worden verscheept. Het buitenland stuurt daardoor weinig, wat vroeger voor het Chinese binnenland bestemd was.

Wij vragen ons af, of de onveiligheid der scheepvaart in de Chinese wateren ook geen belangrijke rol heeft gespeeld in de achteruitgang van Shanghai's haven, die toch zeker niet tot die ene haven beperkt zal zijn gebleven.

Slot: WILDE WESTEN.

daarna weer in de hut van de 4e stuurman gebracht. De machinekamer-bezetting bleef beneden. Als noodmaatregel, om in geval van nood te kunnen ontkomen, hadden de piraten de scheepsmotorboot laten vieren. Later namen ze die mee, volgeladen met gestolen goederen. De boot kwam nooit meer terug.

Om drie uur des nachts ging het schip weer anker op en stoomde dichter in de kust, waarop het om half zes in de morgen weer voor anker ging. Teneinde niet te veel op te vallen, werden om vijf uur alle lichten gedoofd.

De bandieten ontkomen

Op de tweede ankerplaats begon men vissersjonken aan te roepen door de scheepsmegafoon. Zodra zij dicht genoeg bij waren, werden zij met machinegeweren gedwongen om langs zij te komen. Buit en rovers verdwenen met deze jonken.

Ook werd de scheepsreddingboot gevierd, waarin kapitein Vlieg en de 1e stuurman werden opgebracht. Op ongeveer een mijl afstand van het schip echter, werden de piraten uit deze boot door jonken overgenomen en de boot, die door de scheepsbemannings werd gevaren, met gezagvoerder en 1e stuurman weer naar het schip teruggezonden.

Om zeven uur 's morgens was, eindelijk alles weer vrij en besloot men terug te keren naar Hongkong voor herstel van de aangerichte schade, alsmede politie-onderzoek.