

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

Studiefonds ingesteld!

Uit Nederland hebben wij bericht ontvangen, dat in een bijzondere vergadering van de Raad van Bestuur onze maatschappij, die op 22 September j.l. aan boord van het m.s. *Van Riemsdijk* werd gehouden, de Raad heeft besloten om het werk van de Voorzitter van de Raad van Bestuur, de heer M.C. Koning, te eren door over te gaan tot de oprichting van een Studiefonds, dat de naam zal dragen van: „M. C. Koning Studiefonds”.

Dit Fonds zal ieder jaar een aantal studiebeurzen beschikbaar stellen, in de allereerste plaats ten behoeve van de studie van oorlogswezen van overleden leden van het personeel van onze maatschappij. Voorts zullen deze studiebeurzen ter beschikking kunnen worden gesteld ten behoeve van de studie van kinderen van die in dienst onze maatschappij zijn of wier dienstverband bij de K.P.M. door overlijden of pensionering is beëindigd.

Zodra de stichting van het „M. C. Koning Studiefonds” een feit is, zullen hierover nadere mededelingen worden gedaan.

Terwijl de zorg voor de oude dag en de nabestaanden van de leden van het K.P.M.-personeel reeds lang en bij voortduring de aandacht van de hoogste maatschappij-leiding bezig houdt, heeft zij thans ook de jeugd daarin betrokken. Het is inderdaad een bijzonder gelukkige omstandigheid, dat aan deze zorg de naam van de in de dienst der maatschappij vergrijsde Voorzitter van de Raad van Bestuur, de heer M. C. Koning, blijvend zal worden verbonden.

Maar tevens stemt het tot grote verheugenis, dat het Bestuur van de K.P.M. zich thans het lot van de jongeren heeft aangetrokken en de mogelijkheid heeft geopend om tegemoet te komen aan de financiële offers, die een studie dikwijls met zich brengt. Dat de maatschappij in de eerste plaats de helpende hand zal uitsteken naar de kinderen van hen, die in de Tweede Wereldoorlog op welke wijze dan ook hun leven hebben verloren en aan hun nannen zijn ontrukkt, is het bewijs, dat zij die velen niet is vergeten. Zij zal —in zekere zin— de taak overnemen, die vele K.P.M.-vaders onvoltooid moesten laten, omdat zij oorlog en bezetting niet mochten overleven. Dat is, zelfs in deze tijd van sociale- en andere voorzieningen, een geste, die aller aandacht en waardering verdient.

Maar ook zal de maatschappij door middel van het te stichten „M. C. Koning Studiefonds” hulp kunnen bieden aan de kinderen der actief-dienenden en gepensioneerden, indien door hun dood de verdere ontwikkeling en weerbaar-making voor een maatschappij, die aan hun kinderen steeds hogere eisen stelt, wordt bedreigd. De gevallen, waarin het plotselinge overlijden of de pensionering van de kostwinner-K.P.M.-er, een einde maakte aan dikwijls reeds begonnen studie en ambities zijner kinderen, zijn reëel genoeg geweest om de initiatief-nemers tot het Fonds te doen besluiten zich ook deze in de toekomst aan te trekken.

Met de oprichting van het „M. C. Koning Studiefonds” heeft de Raad van Bestuur en daarmee de maatschappij een daad verricht, waarvoor zij de hoogachting van allen in het bedrijf verdient.

M.C. KONING's 75e VERJAARDAG

In de beide vorige nummers van „de Uitlaat” maakten wij reeds melding van de 75e verjaardag van de heer M. C. Koning, Voorzitter van de Raad van Bestuur onze maatschappij, die hij op 14 September j.l. in goede gezondheid mocht vieren. Op die dag werd o.m. door onze directeur, mr. Hens —die toen nog in Nederland vertoefde— een door de directie te Batavia aan de heer Koning gerichte gelukwensbrief overhandigd. Tevens werd hem mededeling gedaan van de plannen, die zijn gemaakt om van hem een borstbeeld te doen vervaardigen, waarvan afgietsels in brons zullen worden geplaatst in ons Hoofdkantoor te Batavia en in het Scheepvaarthuis te Amsterdam.

K.P.M.-deputatie

Uit Amsterdam ontvingen wij, op ons speciaal verzoek, nog de volgende bijzonderheden over de huldiging van de heer M. C. Koning op zijn verjaardag. De jubilaris had de wens te kennen gegeven om het feest slechts in huiselijke kring te vieren. Deze wens werd uiteraard gerespecteerd, met uitzondering van enkele uren op de morgen van de 14e September, toen het huiselijke karakter van de verjaarsviering even werd onderbroken omdat K.P.M. en oud-K.P.M. hun gelukwensen kwamen aanbieden. Want wat daar de heer Koning kwam feliciteren was inderdaad de gehele K.P.M.

De aanwezigen

Aanwezig waren o.m. onze directeur mr. W. M. Hens en de heer F. M. W. M. Bonsen als vertegenwoordigers van allen, die in Indonesië aan de wal de belangen der maatschappij behartigen. Verder waren er de heren jhr. I. H. A. Backer, dr. ir. W. J. Muller, J. Limburg en M. Lubsen namens hen, die op het Amsterdamse „Scheepvaarthuis” werkzaam zijn. Dan waren er gezagvoerder J. J. R. H. Zomer en de hoofdwerktuigkundige J. van der Ploeg als vertegenwoordigers van het varend personeel, terwijl de heren Van Rooyen, Van Asperen, Ockerse en De Puy de „K.P.M.-van-vroeger” vertegenwoordigden.

Jhr. Backer spreekt

Het was dus nogal een deputatie en jhr. Backer, die als eerste het woord tot de jarige richtte, behoefde dan ook niet nog eens nadrukkelijk te verklaren, dat hij „namens de gehele Koninklijke Paketvaart Maatschappij” sprak en de jubilaris de gelukwensen van het personeel der maatschappij overbracht. Hij vroeg daarbij om de toestemming van de heer Koning tot het doen vervaardigen van een borst-

beeld. In een brief van de heer Koning aan ons allen, die men op de 2e pagina van deze „Uitlaat” afgedrukt vindt, heeft de jubilaris intussen medegedeeld, dat hij zijn medewerking daartoe zeer gaarne zal verlenen.

Andere sprekers

Mr. Hens was de tweede spreker. Hij overhandigde de brief van de directie, die wij in de „Uitlaat” van 16 September j.l. opnamen.

De derde spreker was gezagvoerder Van Zomer, die de gevoelens van het varend personeel der maatschappij vertolkte.

Verder sprak nog de heer Van Roojen, toen hij de heer Koning een album aanbood, dat de handtekeningen bevatte van alle K.P.M.-gepensioneerden. Hij wenste de jubilaris geluk namens die grote schare, die —hoewel niet meer actief in het bedrijf werkzaam zijnde— toch nog van zo ganser harte met het wel en wee der maatschappij meeleeft en die —hetgeen ook deze dag weer bleek— nog steeds zulk een grote plaats in het hart van de heer Koning inneemt.

Hr. Koning verrast

De heer Koning was zichtbaar verrast door dit voor hem zo onverwachte bezoek der maatschappij-deputatie en de hem door haar overgebrachte gelukwensen, huldeblijken en andere tastbare bewijzen van medeleven. Hij toonde zich zeer getroffen door de blijvende plaats, die hem in de maatschappij werd aangeboden.

In de op de volgende pagina afgedrukte brief dankt de heer Koning alle K.P.M.-ers en oud-K.P.M.-ers voor hun gelukwensen.

Wij voegen hieraan de hoop toe, dat het de heer Koning nog vele jaren gegeven moge zijn in goede gezondheid zijn onmisbare krachten aan onze maatschappij te schenken.

V.W.S.-correspondentschap in Nederland

De redactie ontving een brief van de V.W.S., waarin zij verzoekt ons mede te delen, dat het misverstand over het correspondentschap der vereniging in Nederland is ontstaan door het tijdelijk zoekraken van met de heer C. H. Poulus terzake gevoerde correspondentie. Laatstgenoemde heer zal tot zijn vertrek uit Nederland (medio November) inderdaad als V.W.S.-correspondent optreden.

Slagzinnen gevraagd!

De heer Cordesius (P&T) roept adspirant-dichters (-essen) en personen in wier bloed een mes-puntje van die substantie zit, die goede „copy-writers” maakt nogmaals op, om twaalf pakken de slagzinnen te bedenken, die de K.P.M.-kalender voor het jaar 1949 zullen moeten sieren. De prijs (één pakje Highway) is klein, de eer echter groot.....

Het onderwerp moet in het algemeen zijn: „Waarom men per K.P.M. reist of zijn goederen met onze maatschappij moet laten vervoeren”. Iets in de geest van: „Wees wijs, ga met de K.P.M. op reis.” (Deze is buiten mededinging van de redactie). Inzendingen rechtstreeks aan de heer Cordesius, vóór 25 October a.s.

Dit is no. 20 - derde jaargang van

DE UITLAAT

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

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

Alle stukken, „De Uitlaat” be-
treffende, te adresseren:
Aan de Redactie van

„De Uitlaat”,
p/a K.P.M.,
BATAVIA-C.

In dit nummer:
Studiefonds ingesteld!

De heer Koning 75 jaar

Kampar bij vloot terug

Huizen in aanbouw

Dank van de heer Koning

De volgende brief werd op ons Hoofdkantoor te Batavia ontvangen van de heer M. C. Koning, Voorzitter van de Raad van Bestuur van onze maatschappij:

Aerdenhout, 28 September 1948.
„Koekoeksduin”

Aan de Directie en het Personeel in Nederl.-Indië
de Directie en het Personeel in Nederland
en de gepensioneerde leden der
N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ.

Mijne Heren,

Hartelijk dank ik U allen voor de mij aangeboden gelukwensen ter gelegenheid van mijn 75-en verjaardig en voor de mooie, van Leerdams glaswerk vervaardigde vaas, gevuld met vele takken prachtige orchideeën, waarmede gij deze wensen gepaard deedt gaan. Deze vaas met zijn zinnelijke versiering, die voor mij terugroept het begin van mijn zeemansloopbaan, zal mij voortaan in mijn werkkamer herinneren aan de bijzonder hartelijke wijze, waarop een delegatie uit Uw midden mij dien morgen, namens de grote Paketvaartfamilie, in eigen familiekring is komen begroeten.

De heer Backer was Uw aller tolk en deelde mede, dat hij bij U allen grote instemming had gevonden met zijn voorstel om de door U, bij deze gelegenheid voor een mij aan te bieden souvenir bijeengebrachte gelden te gebruiken, om daarvoor door Prof. Wenckebach van mij een buste te laten vervaardigen, die geplaatst zou worden in het Hoofdkantoor onzer Maatschappij op het Koningsplein te Batavia. Een tweede afgietsel zou een plaats krijgen in het Scheepvaarthuis te Amsterdam, terwijl bovendien een derde exemplaar zal worden aangeboden aan mijn vrouw, die mij al die jaren bij mijn werk zo krachtig gesteund heeft. Gaarne zal ik mijn medewerking, nodig voor de vervaardiging van dit beeldhouwwerk, verlenen en ik dank den heer Backer voor zijn initiatief en U allen voor Uw instemming daarmede en voor Uwe bereidwilligheid dit plan mogelijk te maken.

Ik beschouw het als een grote onderscheiding, dat gij in Uw gedachten mij een plaats hebt ingeruimd in onze Paketvaartwereld, enigszins te vergelijken met die van de ook door mij zo vereerde eerste leiders van ons belangrijk bedrijf, die dit zo stevig gevestigd hebben.

Dat ik dezen dag zo feestelijk en opgewekt heb kunnen vieren, was mogelijk, omdat gij allen na onze bevrijding U zo ten volle met grote toewijding gegeven hebt aan den wederopbouw van ons bedrijf en die pogingen met zo'n bevreemdigend succes bekroond zijn.

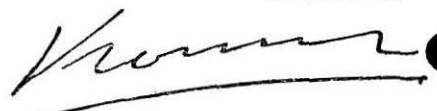
Ik betreur het met U, dat zo velen onzer beste medewerkers, aan wie wij zulke mooie en dankbare herinneringen bewaren, aan dit, zo'n grote voldoening gevende herstelwerk niet meer kunnen medewerken, doordat zij in dienst onzer Maatschappij of van het Vaderland hun leven verloren. Moge dit voor ons allen een aansporing zijn onze beste krachten te blijven inspannen.

Moge spoedig — en daartoe zullen Directie en Raad van Bestuur hun krachten inspannen — bij U allen de gezinshereniging tot stand komen; dat deze nog niet voltooid is, blijft als een schaduw op het huiselijke leven van velen Uwer drukken.

Tot slot spreek ik de verwachting uit, dat de band, die ons allen bindt, n.l. onze toewijding en gehechtheid aan onze Maatschappij, zal blijven bestaan, zo, dat in goede samenwerking, grote harmonie en onderlinge waardering, de K.P.M. ook in de toekomst de belangrijke plaats weder zal innemen, die hare oprichters haar hebben toegedacht.

Met hartelijke groeten en beste wensen, zowel voor U persoonlijk als voor Uw familie,

Hoogachtend,



Directeuren terug

Op Vrijdag 1 October j.l. is onze directeur, mr. W. M. Hens per vliegtuig te Batavia teruggekeerd van de besprekingen, die hij met betrekking tot doorvoeraangelegenheden in Nederland heeft gevoerd en die een bevredigend verloop hebben gehad, naar hij verklaarde.

Op Zondag 17 October wordt onze president-directeur, de heer A. F. Dias eveneens per vliegtuig uit Nederland terug verwacht. Hij is ongeveer een maand weg geweest.

Machinisten- en stuurlieden - examens

3 November en 2 December a.s.

De eerstvolgende machinisten-examens zullen op 3 November a.s. worden afgenomen in het departement van Scheepvaart, Goenoeng Sahari 87 te Batavia-C. Zij, die aan bedoelde examens wensen deel te nemen, dienen zich vóór of uiterlijk op 20 October a.s. op te geven bij de examen-commissie.

Voor alle rangen zullen in hetzelfde gebouw op 2 December a.s. de examens voor stuurlieden plaatsvinden.

Nieuwe *Kampar* bij vloot terug

Op Woensdag 22 September j.l. werd onze maatschappij weer een schip rijker. Niet, dat er een Ka-, Ba-, Wai-, of Reyniersz-klasse schip aankwam. De *Kampar* maakte, met een groep genodigden aan boord, zijn na-oorlogse proefvaart. Onder commando van 1e stn. C. Harder werd het schip een paar mijlen buiten de pieren van Priok gebracht, alwaar er enkele proeven mee werden genomen, waarbij o.m. een snelheid van 8 mijl werd gehaald.

Aan boord bevonden zich, behalve de directeurs onzer maatschappij de heren D. H. de Jong en D. Iken, en enkele dienstcheffs, verschillende genodigden van de V.P.V. op wier werven te Pasar Ikan de *Kampar* in het laatste stadium werd afgebouwd. Uit de aard der zaak was de T.D. het sterkst vertegenwoordigd en gedurende de reis werd de motor uitvoerig getoetst. Ook anker en stuurinrichting werden beproefd. Alles bleek voor elkaar te zijn.

Gedurende de terugtocht genoten de gasten nog van een koel glas bier. Alvorens het schip te verlaten, richtte directeur De Jong het woord tot de aanwezigen en wees op de moeilijkheden, die moesten worden overwonnen om het schip zover te krijgen als het nu is. Hij bedankte vooral ir. Fassen van de T.D. en de heer Buiskool, directeur van de V.P.V., voor het werk, dat zij hadden verricht bij de vernieuwing van de *Kampar*.

Hierna nam de heer Buiskool het woord en schetste de prettige samenwerking, die had geheerst tussen de leden van de T.D. der K.P.M., de bemanning van de *Kampar* en het personeel van de werven der V.P.V.

Tenslotte dankte 1e stn. C. Harder, onder wiens commando deze nieuwe aanwinst voor de maatschappij zal varen, voor de belangstelling, die de gasten hadden getoond en sprak de wens uit, dat de *Kampar* de maatschappij nog lang ten nutte moge zijn.

Veranderingen

Diegenen, die zich de *Kampar* nog van vóór de oorlog herinneren, zullen de nodige veranderingen in het na-oorlogse schip ontdekken. Vooral op het tentdek hebben grote wijzigingen plaats gehad. Waar vroeger een open salon was, vindt men nu de passagiers-accomodatie der salon-klasse. Die bestaat uit vier drie-persoons hutten, zodat op de *Kampar* thans 12 passagiers zeer geriefelijk kunnen reizen. Achter deze hutten is nu de opendek-salon met een nette pantry aangebracht. Vóór de

machinekamerkap is een gesloten opbouw opgetrokken, waardoor het verlengde brugdek is komen te vervallen. De twee sloepen zijn hierdoor een dek lager geplaatst. De ruimte in de open centrecastle, alsmede die op en naast de luikhoofden is beschikbaar voor de 150 dekpassagiers, die de *Kampar* zal kunnen vervoeren.

Oorlogsgeschiedenis

Het schip werd in 1942 te Tjilatjap door de eigen bemanning in brand gestoken en tot zinken gebracht, maar de Japanners lichtten de *Kampar* en voeren er nog geruime tijd mee. Na de capitulatie werd het schip onder een Japanse naam in Malakka teruggevon-

Duik van 4.000 m?

Prof. Picard experimenteert met speciale duikkogel

Prof. A. Picard, bekend door zijn wetenschappelijke stratosfeertochten, is aan boord van het stoomschip *Scaldia* vertrokken naar de Golf van Guinea, bij West-Afrika, waar hij zal trachten tot 4000 m diepte te duiken, tot op de bodem van de oceaan. De 63-jarige professor wordt vergezeld door zijn assistent prof. Max Cossyns en een groot aantal technici.

De expeditie van prof. Picard zal geen sportieve poging zijn om het diepterecord van prof. William Beebe (906 meter) te breken, doch is geheel en al een wetenschappelijke onderneming.

Speciale kogel

Picards duikkogel is vervaardigd van speciaal staal en weegt 40 ton. Zij kan 15.000 m waterdruk verdragen, doch zal tweemaal worden neergelaten, voordat Picard en Cossyns zelf in de diepte zullen afdalen. De „bathyscaphe” (letterlijk: „diepteschip”) — waarover wij in een vroegere „Uitlaat” al eens hebben geschreven — heeft voldoende zuurstof aan boord voor een verblijf van 32 uur onder water. Men zal een serie van 12 afdalingen beproeven, elke twee dagen een. Picard schat twee uur nodig te hebben voor een „duik” van 4 km met zijn „diepteschip”, dat de eigenschappen van een stratosfeerballon en van een onderzeeboot combineert. Dalen en stijgen kunnen worden geregeld door ballastgewichten. Daartoe zijn stalen gewichten door middel van electromagneten aan de romp gehecht.

den. Het werd einde 1945 weer aan de K.P.M. terug gegeven. Na nog enkele reizen te hebben gemaakt, werd het uit de vaart genomen om volgens de plannen van de T.D. grondig te worden gerestaureerd. In de Kali Mati bouwden men de bovenbouw weer geheel opnieuw en op 9 Mei j.l. werd het schip naar de werven van de V.P.V. in Pasar Ikan versleept. Daar werd, in samenwerking met de T.D., de verdere inrichting van de *Kampar* ondernomen, werkzaamheden, die ruim vijf maanden in beslag namen. Op 15 September werd het schip weer overgebracht naar Tandjong Priok om enkele dagen later in zijn nieuwe kleed en vorm zijn eerste proefreis te maken.

Toen de gloednieuwe *Kampar* op 25 September j.l. zee koos voor zijn eerste „dienstreis” naar Cheribon en Pontianak, had het schip een 20-tal sapi's en één passagier aan boord.....

Spreekwoorden en spreuken uit ons bedrijf

Zeevarenden hebben een grote voorliefde voor spreekwoorden en spreuken.

Vele coasters, welke de laatste jaren hier in de Indonesische wateren voeren en nog varen, zijn met een aantal spreuken uitgerust.

Ook aan boord van de K.P.M.-schepen worden in de dagelijkse omgang vele spreekwoorden gebruikt, maar weinigen staan op papier of hangen aan de wand.

Met het goede voorbeeld van de coasters voor ogen, wil de redactie van „de Uitlaat” trachten om een groot aantal spreekwoorden en spreuken te verzamelen om deze dan in „de Uitlaat” af te drukken.

Hierdoor krijgen de kernachtige en pittige uitdrukkingen grotere bekendheid onder het overige personeel, dat hiervoor een even grote belangstelling blijkt te hebben.

Hoe groter de lijst van spreekwoorden en spreuken, des te groter zal de keuze zijn om er een eigen „lijfspreuk” uit over te nemen.

De redactie doet hierbij een beroep, zowel op het varende als het walpersoneel om spreuken en spreekwoorden, welke op zee en aan de wal in ons bedrijf worden gebruikt te verzamelen en in te zenden.

Slechts een briefkaartje is voldoende om de redactie in te lichten en op gang te helpen. Bij voorbaat dank.

OUD WORDT NIEUW

Dit is geen voortijdig verhaal over de jaarwisseling, maar het verslag van een bezoek, dat Reuters' correspondent Arthur Wayne bracht aan Barrow-in-Furness, waar teruggewonnen staal van gedurende de oorlog tot zinken gebrachte schepen wordt gebruikt om de machtigste zeekastelen van de na-oorlogse periode te bouwen.

Oud „roest“

Barrow-in-Furness met zijn grote scheepswerven is één van die vele plaatsen in Engeland, waar op het ogenblik 54% van 's werelds na-oorlogse totale koopvaardijtonnage in aanbouw is. Maar tevens heeft Barrow-in-Furness de grote eer om de drie grootste passagiersschepen van de wereld sinds het staken der vijandelikheden te mogen bouwen. Drie zeekastelen, die tezamen 93.000 ton vertegenwoordigen.

Een gedeelte van het staal, dat in deze reuzen wordt verwerkt, is afkomstig van het metaal, dat door duikers op de zeebodem rond de kusten van Frankrijk en Engeland werd gevonden. Stukken van de beroemde „Mulberry-harbour” —de kunstmatige haven, waarmee duizenden soldaten in Normandië aan land konden worden gezet— en brokken van getorpedeerde of gebombardeerde schepen, zijn al veranderd in enorme, gestroomlijnde platen voor de nieuwe schepen. Zelfs de geraamten van schepen met beroemde namen, zoals de kruiser *Ajax* —bekend uit de strijd tegen de *Graf Spee*— zijn al in de smeltkroes verdwenen.

Binnenkort zullen de ervaren werklieden van Barrow-in-Furness staalplaten behandelen, waarin het metaal van practisch een gehele Britse vloot is verwerkt. Een deel van de toekomstige schepen, waarvan de kiel nog niet is gelegd, zal n.l. bestaan uit staal afkomstig van grootheden zoals H.M.S. *Rodney, Nelson, Ramillies, Queen Elisabeth, Valiant, Revenge* en *Resolution*.

Nieuwe lijnen

Op het ogenblik echter zijn de 240 meter lange hellingen van de scheepswerven volop aan het werk met de aanbouw van de drie nieuwe reuzen: twee voor de „Orient Line”, n.l. de *Oriades* en de *Oronsay* en één voor de „P. & O.-Lines”, de *Himalaya*.

De eentonige grijze kleur, die gedurende zeven jaren over de „Vickers-Armstrong” werven hing, heeft nu plaats moeten maken voor de koren-gele kleur van de romp en de hel-groene huidverf van de *Orcades*. Dit verdrong van de werf een half-afgebouwd vlieg-dekschip, dat nu ergens een eind verder in de rivier op verdere orders van de Admiraliteit ligt te wachten.

De *Orcades* is nu echter bijna voltooid en de laatste voorbereidingen worden getroffen voor haar maiden-trip die in deze maand op het langste traject van de

wereld zal worden gemaakt, n.l. de 12.000 mijl lange Engeland-Australië route.

Op de vrijgekomen helling, waar de *Orcades* lag, begint het zusterschip, de *Oronsay*, nu vorm te krijgen en op de werf er naast blinkt de *Himalaya* reeds met een spierwitte romp, een geel-bruine opbouw en de typische tomaten-rode „boot-top”. De *Himalaya* denkt men in het begin van het volgend jaar op de route Engeland-India-Australië te kunnen inzetten.

De bevolking

De inwoners van Barrow-in-Furness, voor het grootste deel echte Lancashires met een tikkeltje Schots bloed, glimlachen fijntjes als zij naar hun eerste na-oorlogse reus kijken, omdat zij trots zijn op deze prestatie. En inderdaad, zij die van traditie houden, zullen ook werkelijk even moeten glimlachen, als zij de *Orcades* zien: de brug van het schip is, ten opzichte van de orthodoxe positie, v r naar achteren verschoven, haast tegen de enige geel-bruine pijp aangeleund. En dan de enige mast een soort driepoot, die nog tussen de brug en de pijp op het sloependek is aangebracht.

Maar behalve over de wonderlijke lijnen van de *Orcades* heeft de bevolking van Barrow-in-Furness nog iets anders om verbaasd over te zijn en dat is het feit, dat drie jaren na de oorlog er op de werven nog honderden plaatsen openblijven voor geschoolde vaklieden. Want hoewel Barrow-in-Furness vroeger al eens een „boom-town” is geweest, bracht de vrede haar de gevreesde werkloosheid.

De cijfers uit het bevolkingsregister der stad zijn de barometer voor de vette en magere jaren, die Barrow heeft gekend. In 1918, aan het einde van de eerste Wereldoorlog, liep de bevolking van 83.000 zielen terug tot 77.000. In de daarop volgende jaren constateerden men een ware exodus van vaklieden, zodat de bevolking van de stad tot 61.000 zielen daalde, een minimum de laatste 50 jaren.

In de tweede Wereldoorlog joegen de Nazi-bommenwerpers weer honderden uit hun huizen, maar niet vanwege het gebrachte werk. De raids vernielden of beschadigden 11.384 van de 17.000 huizen, die de stad telde en doden onder de werkers 92 en verwondden er 537. Daar Barrow echter vrij ver van de grote centra is verwijderd, — Lancaster ligt op 60 km afstand — moesten

de inwoners wel onderdak vinden in de kleinste steden, die rond Barrow liggen, zoals Ulverston en Dalton-in-Furness en andere dorpjes in het nabije Lake-District.

Week in, week uit veroorzaakten de zware raids grote schade aan de „Vickers-Armstrong”-werkplaatsen en dokken, maar onder het motto „Business as usual” werd niettemin aan de schepen verder gebouwd. Bommen vernielden de reusachtige 150 ton kraan in het „Buccleuch”-dok, waar vroeger de eerste onderzeeboot, de *Nordenfeldt*, werd gebouwd. Een aantal zware bommen, die gelukkig niet ontploften, landde op de onderzeeboot-werkplaatsen. Tussen deze bombardementen door werkte iedereen hard, geholpen door duizenden vrouwelijke arbeiders. Zo bouwde men o.m. 89 grote onderzeeboten en 18 zgn. „midgets”. Honderden-gepensionneerde werklieden hielpen in de tijd van nood mee om het halfgeschoolde personeel op te leiden en trokken zich in betere tijden weer terug. Dank zij hun medewerking kon de scheepswerf een maximum hoeveelheid werk verzetten, vooral juist toen dit zo hard nodig was, de „Little Ships” van Duinkerken en de *Atlantic Battle* moesten worden gerepareerd.

De bevolking van Barrow is nu echter weer gestegen tot 77.000 zielen en sinds de overschakeling van oorlogs-op vredeproductie van schepen, hebben de arbeiders van „Vickers-Armstrong” niet alleen grote hoeveelheden haveninstallaties, caissons, dak- en sluisdeuren afgeleverd, maar ook schepen. In korte tijd wisten zij niet minder dan 23 schepen met een gezamenlijke tonnage van 45.000 ton af te werken.

Op het ogenblik nog, heeft de scheepswerf bestellingen lopen voor een totaal van 157.000 ton, die een waarde van 16 miljoen Engelse ponden vertegenwoordigen, de grootste bestelling die de werf ooit heeft gehad. Behalve drie 31.000-tonners, zijn nu nog in aanbouw de 24.000 ton metende *Chusan*, bestemd voor de passagiersdienst in het Verre-Oosten van de „P.&O.-Lines” en drie passagiers-vrachtschepen voor de Argentijnse regering. De eerste van deze serie, de *President Perón*, zal vermoedelijk al in November te water worden gelaten.

Tot zover het verslag van deze Reuters correspondent, die een van de belangrijkste scheepsbouwcentra van Engeland beschreef: Barrow-in-Furness, bakermat van de onderzeeboot, thans een centrum van revolutionnaire scheepsbouw. Laten wij hopen, dat de naam „Vickers-Armstrong”, reeds lang aan gevreesd oorlogsmateriaal verbonden, nog lange tijd genoemd zal worden in samenhang met grote schepen in tijden van —betrekkelijke!— vrede.

Eigen haard is goud waard

„Kleine nestjes zijn gauw gebouwd”

(Nederlands spreekwoord)

Nadat wij in vorige nummers van „de Uitlaat” spraken over huizenbouw met regeringssteun in Nederland en vervolgens de huisvestings-problemen binnen ons eigen bedrijf belichtten, hebben wij —na een tip van mevr. Westenberg van onze afdeling P.Z.— bij de „Vennootschap Volkswoningbouw Van Ooyen N.V.” te Batavia (Dordrecht-laan 6) informaties ingewonnen over particuliere plannen tot het oprichten van enige honderden ééngezinshuizen. De naam van deze vennootschap was ook vóór de oorlog reeds bekend. Zij heeft reeds in die goede jaren in verschillende wijken van Batavia verscheidene complexen van deze goedkope woningen gebouwd, wel omstreeks 1800 in totaal. De huizen waren geheel van beton (dat snel kon worden gestort, waardoor het bouwen van zo'n huis slechts een kwestie van dagen was) en de prijs bedroeg toen fl. 820.— per stuk. Zij werden in huurkoop verkocht, voornamelijk aan de minder gesitueerde Indo-Europeanen en beter gesitueerde Indonesiërs. De maandelijkse afbetalingsprijs was niet hoger dan de huur en de huurkoper werd na verloop van ± 5 jaren eigenaar van het huis. De woningen stonden toen bekend als: „roemah mindering”.

Het spreekt wel vanzelf, dat in tijden als deze, nu een klein schuurtje van bamboe al fl. 800.— kost, voor diezelfde prijs geen woningen meer kunnen worden gebouwd. Het spreekt eveneens van-

zelf, dat degenen die nog kapitaal-archtig genoeg zijn om bij de huidige moordende bouwrijzen een huis te laten zetten, tot de uitzonderingen behoren en in ieder geval geen huurkoop nodig hebben. Een huis van gebruikelijke afmetingen beslaat al gauw 120 m² en de tegenwoordige bouwrijzen —nog

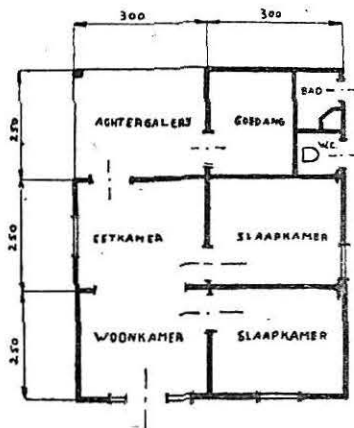
afgezien van de grond— bedraagt om en nabij de fl. 240.— per m².

Nu bestaat ook hier in Indonesië (al is dat nog niet zo algemeen bekend) iets dergelijks als Nederland kent in zijn z.g. „Financiëring-regeling Nieuwbouw Woningen”. Volgens deze regeling kan het gouvernement aan aspirant-bouwers steun verlenen door (voorlopig) de kosten te dragen van het niet-rendabele deel van een bouwswel, gedurende 10 achtereenvolgende jaren. De Indonesische regeling is echter in één opzicht nog beter dan de Nederlandse, in zoverre, dat deze jaarlijkse steun in bijzondere gevallen in de vorm van een kapitaal-ineens kan worden uitgekeerd. Echter onder beperkende bepalingen, o.a. dat de grondoppervlakte van het bouwswel, waarin de regering op deze wijze bijdraagt, de 50 m² niet mag overschrijden. Het steun-bedrag echter wordt door de regering aan de belanghebbende à fond perdu c a d e a u gedaan.

Met gebruikmaking van deze regeling achtte de „Vennootschap Volkswoningbouw Van Ooyen N.V.” het mogelijk om op grote schaal woningen te gaan bouwen, die binnen het bereik van de koper zouden liggen en die een oppervlakte van 50 m² niet zouden overschrijden.

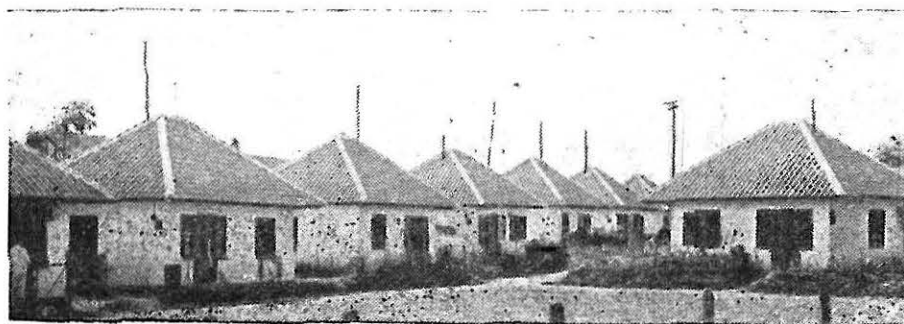
Er blijft dus —ook bij deze zeer gunstige regeling— een bedrag over („de rest”, zullen we het maar noemen) dat door de aspirant-koper zelf zal moeten worden opgebracht.

Hoeveel deze rest is, kan gezien de fluctuerende prijzen thans nog niet met zekerheid worden gezegd, evenmin als trouwens de totale (finale) bouwrijzen per huis reeds met zekerheid vaststaan.



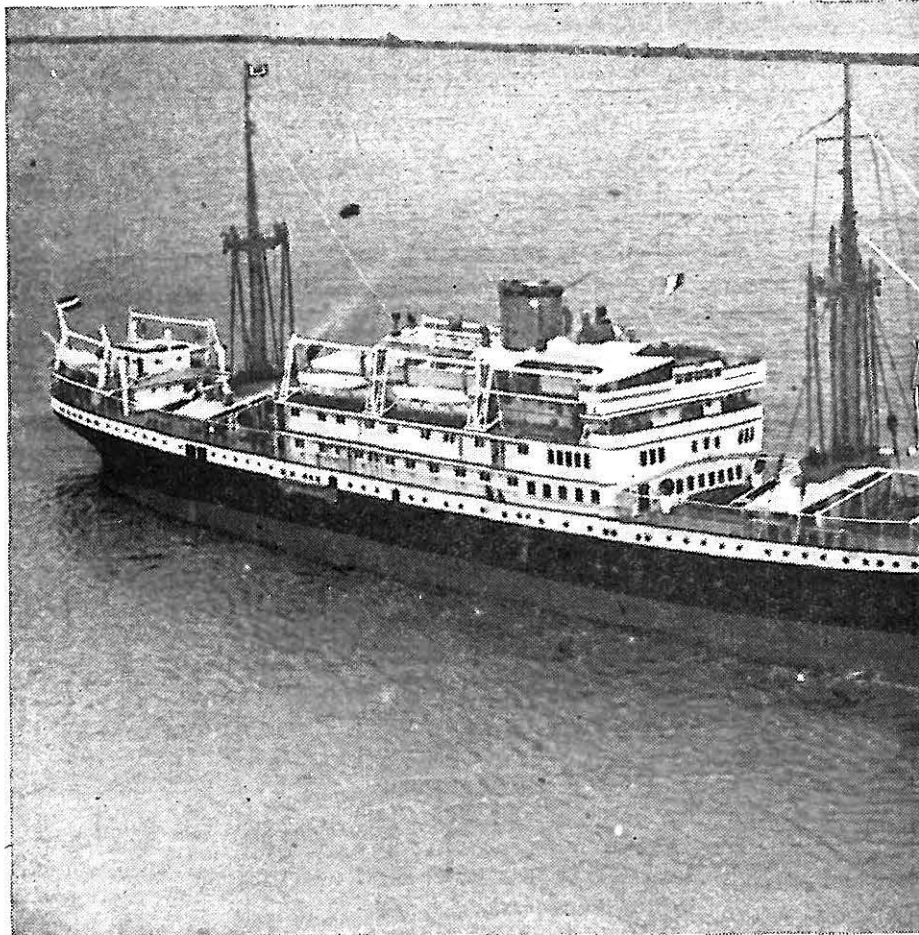
Die rest echter zal nog wel omstreeks 2 tot 2½ mille bedragen, hoewel het streven van de vennootschap is om, deze rest uiteindelijk niet meer dan fl. 1500.— te laten bedragen. Nu zijn er vermoedelijk genoeg mensen, die deze 2½ mille (en wel méér ook!) zomaar voor het grijpen hebben liggen, maar het behoeft geen betoog, dat deze woningen bepaald niet voor hen bedoeld zijn. Zij zouden al te gemakkelijk een speculatie-object kunnen worden. Zij zijn vooral bestemd voor „de kleine man”, die misschien wel een klein bedrag ter beschikking heeft, maar toch niet genoeg om daarvan een huisje te laten bouwen. Het is juist deze groep, die de vennootschap met haar bouwplan wil trachten te bereiken.

Naast deze eerder genoemde financiëring-regeling, —deze regerings-steun dus— zal het voor de aspirant-kopers mogelijk zijn om met de „Algemene Volkscrediet Bank” te Batavia in combinatie met de fa. Van Ooyen een huurkoop-overeenkomst aan te gaan voor de rest van het bouwbedrag. Hierbij verplicht de huurkoper zich dan, om gedurende een bepaald aantal jaren (omstreeks vijf) een maandelijks bedrag te storten aan het einde waarvan dan het huisje zijn onvervreemdbaar eigendom wordt. Vermoedelijk zal deze maandelijke afbetaling een bedrag van fl. 40.— niet te boven gaan.



Bij de foto's

- 1) Binnen enkele weken zal onze nieuwe *Van Riemsdijk* in de Indonesische wateren verschijnen. Uit Nederland ontvingen wij een tweetal foto's van de nieuwe aanwinst der maatschappij. Hier ziet men de *Van Riemsdijk*, toen hij van zijn proeftocht terugkeerde. (Foto: Aero-Holland)
- 2) In Juni j.l. vond in Soerabaia's haven, Tandjong Perak, de plechtige inwijding van een nieuwe goedang voor de maatschappij plaats. De agent Soerabaia, de heer J. van Doggenaar sprak de aanwezigen bij deze gelegenheid toe.
- 3) Na afloop van het officiële gedeelte vond voor het Indonesische personeel een slametan plaats. Het uitreiken van de rijst.
- 4) Tijdens de toespraak van de agent Soerabaia. De goedang is luisterrijk versierd. (Foto's: N. Draculic)
- 5) De *Van Riemsdijk* verlaat Amsterdam voor zijn maiden-trip naar Indonesië. (Foto J. W. Verhoef)
- 6) Ook in Makassar werden enkele leden van het agentschap gedecoreerd. De agent Makassar, de heer D. Heiner, temidden van de gedecoreerden.



1

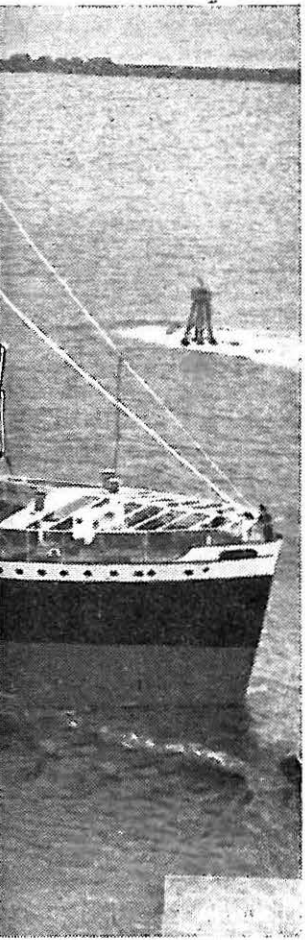
5

OVERZICHT IN BEELD

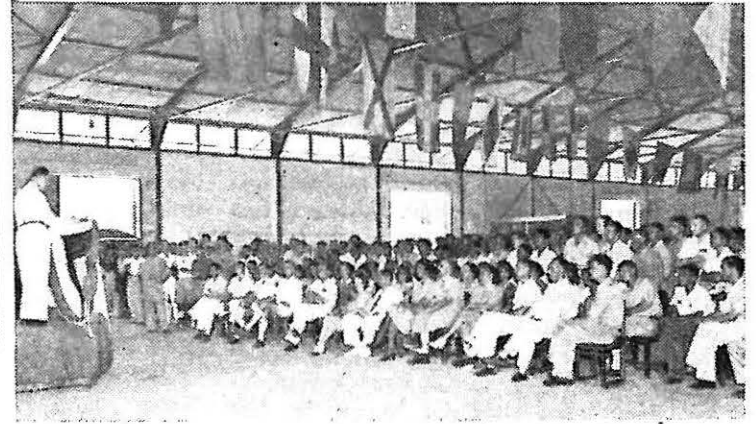
6



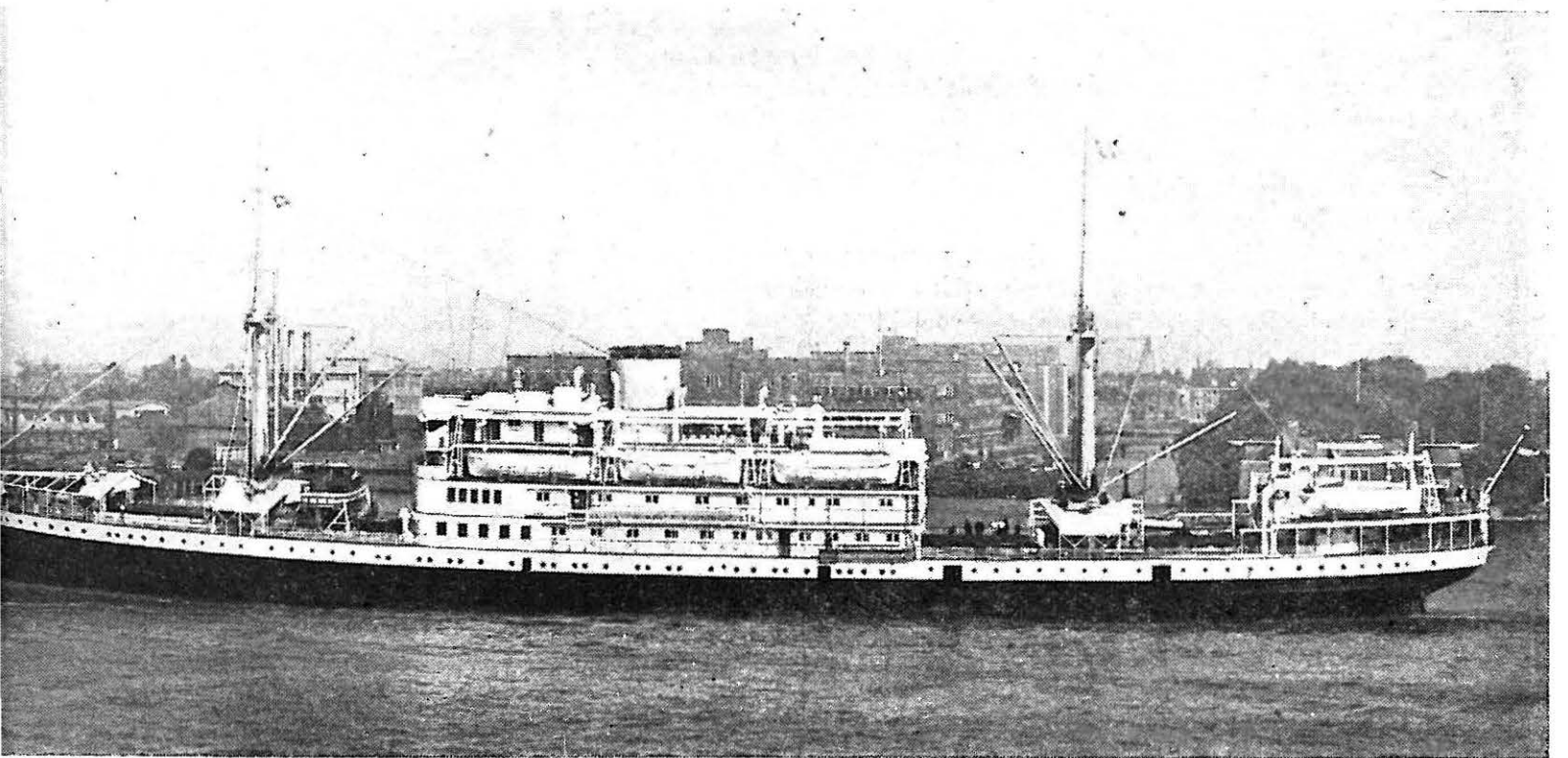
Clichés: Clichéfabriek Karang Anjar.



2



4



Onderscheidingen

Verschillende nagekomen verslagen, ons door correspondenten toegezonden, over onderscheidingen, die eind Augustus of begin September j.l. werden uitgereikt aan leden van ons personeel „buiten”, kunnen wij —na anderhalve maand— niet meer in extenso afdrucken. Wij nemen er nog het volgende uit over:

Menado: Saselah

Op 11 September riep onze agent, de heer Van Dijk, het personeel bijeen om tegenwoordig te zijn bij de uitreiking van de Kleine Zilveren Ster voor Trouw en Verdienste aan de 1e klerk B. Saselah. Het kantoor was versierd. De agent sprak Saselah toe, waarna mevrouw Van Dijk hem de onderscheiding op de borst spelde. Namens het Indonesische personeel werd gesproken door de heer Manoppo. De gedecoreerde sprak een woord van dank. De plechtigheid werd besloten met een hier- en saté-fuif.

De heer Saselah, die van de Sangir-eilanden afkomstig is, kwam in het jaar 1916 op Taroena in dienst van onze maatschappij. In Januari 1941 werd hij naar Menado overgeplaatst, waar hij tot op heden werkzaam is bij de haven-etablissemten.

Makassar

Aldaar werden op 30 Augustus de „geridderden” uit Zuid-Celebes zoveel doenlijk in de Sociëteit „de Harmonie” verzameld, teneinde te worden toegeproken en gelukkigewens door de minister-president van Oost-Indonesië en door de resident van Zuid-Celebes. Ook de Commissaris van de Kroon was bij de plechtigheid tegenwoordig. Op de gedecoreerden werd een dronk uitgebracht.

Op 10 September had binnen de K.P.M.-kring de plechtigheid van de uitreiking der onderscheidingen plaats aan diegenen in ons bedrijf, die waren gedecoreerd. Dit geschiedde in de vergaderzaal van het agentschap door de agent, de heer Heiner, die een korte toespraak in het Nederlands en in het Indonesisch hield. De uitreiking der decoraties ging vergezeld van de overhandiging van een officiële felicitatiebrief van de directie. De Civiele Dienst had gezorgd voor de benodigde koude dranken en cigareten.

Tot de gedecoreerden behoorde ook de heer M. Noya, 2e klerk, die in een toespraak herinnerde aan een redevoering, die hij geruime tijd geleden eens heeft gehouden, toen hij de initialen „K.P.M.” interpreteerde als te beteke-

nen „Kita Poenja Mama”, „onze moeder”.

„Het is wel voor ons allen wel bezwezen”, zo zeide de heer Noya op 10 September j.l., „dat degene, die aan zijn moeder gehecht blijft, door haar nimmer wordt vergeten. Hoewel de wereld nu nog in een chaos verkeert, is het noodzakelijk, dat wij allen blijven doorwerken en steeds gereed staan voor „onze moeder.” De onderscheiding, die ik heb mogen ontvangen, is mij verleend voor 33 jaren onafgebroken dienst en trouw. Mijn functie en salaris in en van de maatschappij zijn echter te vergelijken met die van een werker met nauwelijks drie dienstjaren. Moge het de maatschappij behagen deze thans in overeenstemming te brengen met mijn loyaliteit en anciënniteit.”

Schrijfkunst - I.

Wij zijn niet allen correspondenten van professie en nog veel minder schrijvers van naam.

Met het woord *schrijfkunst*, dat U als titel boven dit stukje vindt staan, bedoel ik de kunst welke het voor velen schijnt te zijn de juiste schrijfwijze toe te passen.

Over deze kunst wil ik het zo af en toe eens hebben. Het is een kunst, die iedereen kan leren en die bij enig opletten en nadenken een „klein kunstje” zal blijken te zijn.

Wij openen dan deze rubriek met het woordje „er”, verguisd en veronachtzaamd als geen ander, op alle mogelijke en onmogelijke plaatsen in een zin voorkomend, doch meestal —vooral hier in Indonesië— niet op de juiste.

Het wordt klevig dicht bij een ander woord geplaatst of er zelfs tegenaan geplakt, terwijl het er los van moet staan.

In mededeling Gez. 115/Agt. 105/48 lees ik:

„..... wij ervan overtuigd zijn,”
„..... dienen ervoor te zorgen,”
„..... verzocht erop toe te zien.”

Ik wil alle schrijvers van brieven en mededelingen er gaarne op wijzen (niet: gaarne erop wijzen), dat „er” een woordje is om medeliden mee te hebben, aangezien het altijd en overal alleen op de wereld moet staan en met geen enkel ander woord een losse of hechte verbintenis mag aangaan.

Behalve (maar dit spreekt eigenlijk vanzelf) indien het slechts een lettergreep is, zal het een eigen betekenis. Bijvoorbeeld indien de ERven Van Nelle EReis met ERvaring ERgens iemand in een ERker ERbarmelijk ERgeren met een ERfenis.

Dit celibataire woordje „er” gevolgd door een voorzetsel, is —zoals de Nederlandse spraakkunst het noemt— een „voornaamwoordelijk bijwoord” en wordt nu eenmaal nimmer aaneen geschreven. Zo iets doen we alleen met „hier”, „daar” en „waar”. Niet met „er”, „ergens” en „nergens”.

Wilt U echter halsstarrig „er” blijven verbinden met een voorzetsel (U kent ze wel: op, in, met, van, enz.), dan moet U om consequent te zijn —ook schrijven „ergensop en „nergensin”. Volhardende in deze onaangename foutieve gewoonte zult U binnen niet al te lange tijd dan iets schrijven van deze aard:

„het gaat ervoornamelijk om dat ervoor-
„lopig niemand wordt aangenomen, want
„wanneer wij iedereen erinhalen, die ner-
„gensvoor deugt.”

Er is misschien nog wel eens gelegenheid er hier of daar op terug te komen.

Brakke Brak.

GEZOCHT!

Een man voor hard werk en snelle promotie, een man, die ook zonder de hulp van een chef en drie assistenten weet, wat er moet worden gedaan.

Een man, die 's morgens op tijd aan het werk gaat en het leven van collega's niet in gevaar brengt met zijn pogingen om 's middags het eerst het kantoor te verlaten.

Een man, die aandachtig luistert, wanneer er tot hem wordt gesproken en die net genoeg vragen stelt om er zeker van te zijn, dat de instructies precies worden uitgevoerd.

Een man, die opschiet en daarover niet opschept.

Een man, die je recht in de ogen kijkt en altijd de waarheid zegt.

Een man, die zichzelf niet beklaagt, omdat hij moet werken.

Een man, die er netjes uitziet.

Een man, die niet kankert, omdat hij in noodgevallen een uurtje langer moet werken.

Een man, die vrolijk is en hoffelijk tegen iedereen en die vastbesloten is om iets van zijn leven te maken.

Deze man wordt overal gezocht. Leeftijd of gebrek aan ervaring doen niets ter zake. Er zijn geen grenzen —behalve zijn eigen ambitie— aan het aantal of de belangrijkheid van de betrekkingen, die hij kan krijgen. Hij wordt in ieder groot bedrijf gezocht.

„Industrial Management Bulletin”.

K. P. M. - Journaal

— Wij zijn, tengevolge van de overvloed aan kopy voor het vorige nummer van „de Uitlaat”, enigszins ten achter geraakt met het bijhouden van de „burgerlijke stand” van ons bedrijf. Wij willen trachten, die hierbij in te halen. Zo vertrokken op 28 September j.l. met de *Oranje* naar Nederland, empl. J. N. Korstjens (Arch.), oud-le-stm. J. v. d. Maal, 4e stm. C. E. Fransz, hoofdempl. ir. J. Fasse met zijn echtgenote en dochttertje en 4e stm. J. C. H. Korff. Voorts de leerling-stln. W. P. Heye, J. Aafjes en A. v. d. Veen, hofmeester M. M. Helms en chefkok H. H. Luttger,

Priok's haven

Grote verbeteringen

Aan een verslag van de Indische correspondent van het „Dagblad Scheepvaart” ontleen wij, dat de havendirectie te Tandjong Priok thans een eigen semi-permanent gebouw aan de Zuiderpoortweg heeft betrokken, in afwachting van het gereedkomen van het nieuwe permanente kantoor van de Havenmeester aan de kop van de 2e haven.

Het lossen van benzine is vergemakkelijkt door het gereedkomen van een nieuwe benzine-steiger van de B.P.M. voor de grootste tankschepen aan de kop van de 3e binnenhaven.

Verscheidene nieuwe loodsen zijn in gebruik genomen. Te Zandvoort richtte de Socony-Vacuum petroleum-maatschappij vele tanks op. Allerwege is op Priok een grote activiteit te constateren op het gebied van de wederopbouw.

Het Zeemanshuis gaat zich in een steeds grotere populariteit verheugen, zo meldde de correspondent verder. Het vervult een nuttige rol, n.l. het bezorgen van een gezellig tehuis aan zeelieden, die er hun vrije tijd kunnen doorbrengen. Behalve door zeelieden van allerlei nationaliteiten, wordt het gaarne bezocht door de vele werkers in Priok, zowel van officiële instanties als van particuliere maatschappijen. De maaltijden zijn er degelijk en billijk. Dranken worden tegen kostprijs verkocht. Gemiddeld komen er dagelijks 300 bezoekers, doch op dagen van aankomst van mailschepen is dit aantal vele malen hoger. Meermalen per week is er gelegenheid tot dansen of ander vertier. De keurige logeer-gelegenheid voor zeelieden is ook belangrijk uitgebreid.

„Kortom, Priok leeft weer op”, zo besloot de correspondent.

die beiden met de *Kalabahi* naar Indonesië kwamen.

Op 22 September j.l. vertrokken met het m.s. *Madoera* naar Nederland chef-hofmeester W. Stort, 2e kok-bakker F. W. Kooiman, pantryman J. J. H. Kater, de bedienden J. G. H. Sundermann, J. H. Ringeling, C. J. A. Westrus, W. Tiest, J. A. Klein, J. J. v. d. Bergh, en H. P. Léautaud, voorman A. Wemelink Entink, olieman-magazijnmeester A. H. Vos, en de olielieden H. L. v. Ravensberg en C. Melchers. Allen maakten deel uit van de bemanning, die op 27 Augustus j.l. met de *Kasimbar* te Tandjong Priok aankwam. Met de *Madoera* keerde voorts de ll-stm. A. de Waard naar patria terug.

— Ook uit Makassar zijn enige mutaties gemeld door „Uitlaat”-correspondent Nooy. Met de *Van Swoll* arriveerden daar het gezin van de 3e wtk. Matenaar en de heer E. G. Egmond, die terug kwam van E. V. om de heer Zegwaard te vervangen, die inmiddels op 23 Sept. met de *Ophir* naar Soerabaja vertrok. Met de *Van Swoll* vertrok op 16 Sept. gezagvoerder H. F. den Dulk met zijn echtgenote. De gezagvoerder is geplaatst op de *Van den Bosch* en de familie gaat zich te Padang vestigen.

Met de *Tjisedane* arriveerde op 15 September te Makassar de heer D. Theys, die voor onbepaalde tijd bij de Boekhouding van ons agentschap is geplaatst.

— De état-major van het m.s. *Kaloeke*, dat op 1 October te Priok uit Nederland binnenliep, bestond uit: A. W. M. v. Koesveld, gezagvoerder; H. Zeylstra, tijd. 1e stm.; C. P. v. d. Mije, tijd. 2e stm.; P. Hulleman, 3e stm.; B. J. Hennephof en D. J. Hueting, 4e stln.; J. P. Algra, B. M. v. d. Meulen, J. M. Noordhoek, E. M. ter Burg en J. E. Kortlang, leerling-stln.; R. J. Wynia, hoofdwtk.; J. Dikstaal, 2e wtk.; J. K. Nijdam en H. Hillebrandt, 3e wtkn.; A. C. Koning, B. Bronsvort, H. A. Bürmann, L. J. Warbroek, J. Moora en G. B. Edwards van Muyen, leerling-wtkn.; H. Th. F. Kroon, marconist; W. Rijsenbrij, hofmeester; B. Seur, chefkok; P. Pronk, bootsman; M. Wouts, timmerman; D. J. Brown, lampenist; S. de Zoete, H. Hagedoorn, N. de Zwart, T. Minnee, J. H. Dieters, M. Th. Haarloo en P. Polman Tuin, matrozen; G. Pet, jongen; J. S. v. 't Schip, voorman; S. Kater, F. C. Derlagen, H. Ploos, K. A. v. Ravensberg en D. Kamphuis, olie-lieden; H. Splinter, stokersjongen, R. Dorrepaal, matroos bestemd voor

N.I.S.H.M.; Th. W. Bos, olieman bestemd voor ESSO.

Als passagiers waren aan boord: H. Egberink en P. Hoogkamer, 1e stln. en B. J. Smit, 3e stm.

De ll-stm. A. G. Boswinkel bleef te Suez wegens ziekte achter.

Voorts vervoerde de *Kaloeke* op de bovenrol de leerling-wtkn. K. de Wit en A. Koelewijn.

Slot: zie pag. 11

C. De Vries †

Uit Amsterdam is bericht ontvangen, dat aldaar op 24 September j.l. is overleden de heer C. de Vries, in leven hoofdwerktuigkundige onzer maatschappij.

P. A. Mars †

Uit Amsterdam ontvingen wij het bericht, dat op 4 September aldaar plotseling is overleden de heer P. A. Mars, in leven souschef der afdeling Comptabiliteit (Cm III).

Menado's haven

Zeer slechte situatie

In de oorlog heeft de haven van Menado zeer veel geleden: sleepboten en prauwen zijn gezonken, goedangs en kantoren verbrand en de haven en het materiaal schromelijk verwaarloosd. Het gevolg is geweest, dat de Tondano-rivier en de prauwenhaven geheel zijn verzand.

Na de oorlog zijn één kleine baggermolen en één klepschouw gelicht en hiermede is men begonnen de mond van de Tondano-rivier uit te baggeren.

Voor de oorlog lagen er plannen gereed om de riviermonding om te leggen en van de huidige riviermond tot een afstand van plus minus 750 m stroomopwaarts een goede haven te maken.

Nu zal men voorlopig volstaan met de prauwenhaven en de Tondano-rivier toegankelijk te maken voor kleine kustvaarders en deze rivier over een breedte van 35 m en een lengte van circa 500 m tot op een diepte van 2 m uit te baggeren.

Hiertoe ontbreekt evenwel het materiaal.

De kaden en steigers verkeren in een slechte toestand, alle kantoren en goedangs om de haven zijn verwoest en slechts twee kranen zijn in werking.

Een sleepheiling voor het droogzetten van schepen tot 500 ton wordt weer in orde gebracht.

(Dat schijnt dan het enige reconstructiewerk te zijn, dat men in Menado onderneemt. Red. Uitlaat.)

„Groningers“ terug?

Voor Chinese eigenaren...

De gemeenschap van Groningse reders koestert —volgens het „C.K.O.-Mededelingenblad”— nog steeds belangstelling voor kustvaart in Indonesië. Men herinnert zich, dat een aantal „Groningers” geruime tijd de wateren van deze archipel bevoer, een experiment, dat —naar het oordeel van deskundigen— niet geslaagd is. Wij vinden het daarom minder begrijpelijk dan de redactie van evengoemd blad, dat er onder de Groningse reders nog steeds belangstelling voor de vaart in Indonesië bestaat.

Hoe dan ook: er is inderdaad in Indonesië nog een voortdurend tekort aan scheepsruimte en vooral aan kleiner tonnage, terwijl er in Europa niet meer die mogelijkheden liggen, die de „Groningers” er vóór de laatste oorlog hadden.

Het laatste dwingt —volgens het C.K.O.-blad— er de Groningse reders toe om elders emplot te zoeken, terwijl het eerste er uiteraard toe leidt, dat zij de ogen op deze gewesten richten, temeer omdat de kustvaart in de Indonésische archipel is voorbehouden aan schepen onder Nederlandse vlag.

Vóór de oorlog

Vóór de laatste oorlog was de toestand zo, dat het interinsulaire vrachtvervoer voornamelijk in handen was van de K.P.M. Bovendien voer er nog een aantal schepen onder Nederlandse vlag, toebehorende aan Chinese eigenaars en een zestal schepen onder Engelse vlag, behorende aan de rederij Heap Eng Mok.

De Chinese rederijen voeren meestal met afgedankte K.P.M.-schepen. Het personeel aan boord was —zo zegt het C.K.O.-orgaan— meestal niet van het beste allooi. Avonturiers, mislukkelingen zochten en vonden er emplot, een toestand, waarvan de gevolgen tot uitdrukking kwamen in de betalingen, maar vooral ook in de sociale verzorging en in de sociale zekerheid.

Na de oorlog

Deze gehele situatie onderging door de Tweede Wereldoorlog een grondige wijziging.

De Nederlandse bemanningen van de gehele koopvaardijvloot onder Nederlandse vlag in Indonesië brachten in 1942 deze schepen, voorzover zij niet naar Australië en Brits-Indië konden ontkomen, op last van de Nederlandsch-Indische regering tot zinken.

Na de oorlog werd de K.P.M.-vloot mede door het „Vlootreconstructieplan 1946” spoedig weer op een behoorlijk peil gebracht.

De sociale positie van de K.P.M.-officiëren werd in overeenstemming gebracht met de eisen, welke men aan een dergelijke positie mag stellen.

Chinezen kunnen zich niet herstellen

Het herstel van de Chinese rederijen

ging niet zo vlot. Voor een aandeel in het „Vlootreconstructieplan 1946” kwamen zij niet in aanmerking. Wel hadden de Chinese firma's zich, gedurende de republikeinse periode, door het afsluiten van ruil-overeenkomsten belangrijke banksaldi in het buitenland gevormd en wisten zij uit de liquidatieverkoop van de Engelse- en Amerikaanse regeringen enkele L.C.T.'s en L.C.M.'s te bemachtigen, maar om deze schepen onder Nederlandse vlag te brengen, hadden zij een deviezen-invoervergunning nodig en deze werd in het algemeen door de Indische regering geweigerd. Slechts een enkele dezer vaartuigen kreeg een Nederlandsch-Indische zeebrief.

De groep avonturiers, die vóór de oorlog deze schepen had bemand (een groep, welke economisch en in vele gevallen ook fysiek zwak was geweest) had door de ontberingen van interneering etc. grote verliezen geleden.

De nieuw aangekochte schepen, allen met sneldraaiende dieselmotoren, eisten een hogere en meer moderne vak kennis van het machinekamerpersoneel.

Contact met Groningers

Deze gang van zaken kon uiteraard in de ogen van de Chinese zakenlieden weinig bevredigend wekken. Langs verschillende kanalen zijn zij thans in contact gekomen met de Groninger redersgemeenschap en hun aanbiedingen hebben blijkbaar succes gehad.

Als deze inlichtingen van het „C.K.O.-Mededelingenblad” juist zijn, zou dat dus betekenen, dat de Groningse kustvaarders toch weer in de wateren van deze archipel zullen verschijnen, ondanks de ongunstige ervaringen, die zij vroeger hebben opgedaan. Op de moeilijkheden, waarvan het C.K.O.-blad er enkele aanstipte, gaan wij in deze kolommen opzettelijk niet in.

Enerzijds zou de eventuele terugkeer der Groningers kunnen worden toegejuicht, ware het niet dat dit vermoedelijk tevens zal betekenen, dat zij thans onze maatschappij zullen beconcurreren, in handen van Chinese eigenaars. Dit dempt aanzienlijk ons enthousiasme, wij zien met belangstelling de verdere ontwikkelingen tegemoet.

Dure (en rare!) kostgangers....

De gezagvoerder van een der Molukkenlijnen schrijft ons:

Stel je voor zo'n echt knusse reis aan boord met twintig passagiers-eerste klasse, van wie er maar negen aan tafel durven komen. De rest eet aan dek. Want daar reizen enige familieleden, die driemaal per dag rijst krijgen en dat is toch veel lekkerder. Dus slechts twee tafels. Eenvoudiger kan het niet, vooral als je zelf slacht aan boord en het rond de onhebbelijke gewoonte heeft er slechts één lever op na te houden.

De hofmeester had de oplossing: Ieder tafel een schaalte met een halve, gesneden lever. Het restant gesneden spek op een ander schaalte.

Aan een andere tafel een gezette zus, die kennelijk niets te maken wilde hebben met de slanke lijn, want luister:

Actie I: Neemt soep en slurpt deze op.
Actie II: Pakt, na het wegnemen van het lege soepbord, een boterham, plaatst deze met boter en werkt de boterkleur weg met jam. Neemt spekschaalte en schuift de helft (portie voor 3 personen!) er boven op. Net is ze daarmee klaar, of de jongen staat naast haar met de croquetten. Legt de inmiddels bijna brekende boterham op het tafelkleed naast haar bord en schuift 2 croquetten (waar gelukkig op was gerekend) op haar bord. Neemt het leverschaalte en schuift de helft (portie voor 3 personen!) bij de croquetten en vangt met mes en vork de verkleining van de anders te grote happen aan. Ze krijgt —blijkbaar was dit vooruit besteld!— daarna een diep bord met rijst en enige potten met heerlijkheden, waaruit het e.e.a. wordt geput. Schuift vervolgens de rest van de lever bij de rijst.

De andere vijf passagiers staan nevens de lever, maar zij zijn ook niet mis en grijpen bijna tegelijk naar het spekschaalte, blijkbaar onder het motto: „Redden wat er nog te redden valt”.

En als U nu dacht, dat die boterham, die alsmaar zielig lag te wachten, bedoeld was voor de late avond, bent U er naast, want na de rijst ging-ie er schoon aan.

Een der medezittenden kon het niet langer verkroppen en zeide er iets van. Maar het antwoord was: „Ja, maar ik vind het zo lekker”.

*

De passage-tarieven van de K.P.M., die zijn gebaseerd op de vooroorlogse tarieven plus 125%, zijn nu helemaal niet zo hoog, in vergelijking tot de index-cijfers van andere zaken. Er doen zich blijkbaar toch gevallen voor, waarin passagiers de betaalde passage-gelden er heus wel „af-eten”.

Laatste Ka-schepen aangekomen!!

De lange reeks Ka-schepen, die successievelijk uit Nederland te Tandjong Priok zijn aangekomen, is nu met de komst van de *Kaloekoe* tot een einde gekomen. Alle negen Ka-schepen zijn thans „binnen”.

Kalabahi

Eerst arriveerde de *Kalabahi* onder commando van gezagvoerder W. H. Frentz op Zondag 26 September j.l. uit Amsterdam, vanwaar het schip op 14 Augustus was vertrokken. De reis verliep vlot en de gewone route werd gevolgd. Aan boord bevonden zich, behalve 36 passagiers, o.w. 13 (!) stuurmansleerlingen, die flink werden beetgenomen ter gelegenheid van de Neptunus-feesten. De overige passagiers werden iets „zachter” behandeld, terwijl gezagvoerder Frentz persoonlijk de geestelijken „over de linie bracht”.

Ongeluk

Op de laatste etappe van de reis —na Sabang, waar het schip voor een

korte revisie van de machine had gelegen— deed zich aan boord een ernstig ongeluk voor, dat enige vertraging veroorzaakte. Vierde stuurman P. A. de Vries viel van de trap en kwam daarbij zo ongelukkig neer, dat de *Kalabahi* de buitenboei van Belawan-Deli moest aanlopen om stuurman De Vries —die in zorgwekkende toestand verkeerde— aan de zorgen van een dokter toe te vertrouwen. (Stuurman De Vries bleek een halswervel-fractuur te hebben opgelopen. Hij ligt thans te Medan in het ziekenhuis en maakt het gelukkig al veel beter. Een poging om een gipsverband aan te leggen mislukte, omdat men de goede soort gips niet had. Voorlopig moet stuurman De Vries volkomen rust houden. Hij is echter opgewekt).

Ka koe

Het laatste Ka-schip, de *Kaloekoe*, onder commando van gezagvoerder A. W. M. van Koesveld, liep op 1 October Priok binnen. Ook dit schip was er niet in geslaagd om het record van de uitreis, dat met 37 dagen nog steeds op naam staat van de *Kaimana*, te verbeteren. Maar op de *Kaloekoe* was feest gevierd. Onder de toegewijde zorgen van hofmeester Rijsenbrij —en dank zij de voorraden van de C.D.— werd er „somewhere in de Middellandse Zee” op 31 Augustus een gezellige avond georganiseerd. Op de dag der Troonswisseling lag de *Kaloekoe* in de haven van Port Said. En hoe: van voren tot achter gepavoiseerd en alle dekken behangen met lampions, die het schip des avonds een feeërieke aanblik gaven. Het feest was zeer geslaagd: muziek, een lekker etentje en een dito borreltje brachten de stemming er onder de passagiers (en de gasten, die kapitein Van Koesveld „van de wal” had genodigd) er spoedig in.

Na de machine-revisie werd doorgeestoomd en zo kwam ook dit negende en laatste Ka-schip veilig in de Indonesische wateren aan.

STOP PRESS!!!

Het m.s. *Van Riemsdijk* onder gezagvoerder Zomer wordt op 2 November a.s. in de haven van Tandjong Priok verwacht.

Slot: K P. M. - Journaal

Voorts vervoerde de *Kaloekoe* op de bovenrol de leerling-wtkn. K. de Wit en A. Koelewijn.

—De chef van de Technische Dienst (Machinebouw) in Nederland, hoofd-ingenieur dr. ir. W. J. Muller heeft op 1 October j.l. de dienst onzer maatschappij met eervol ontslag en onder toekenning van pensioen verlaten. Op 22 September j.l. nam dr. ir. Muller officieel afscheid tijdens een lunch —tevens vergadering van de Raad van Bestuur— aan boord van de *Van Riemsdijk*. Mevr. Muller was daarbij aanwezig. De directie in Indonesië zond een telegram en een bloemstuk. De Voorzitter van de Raad, de heer M. C. Koning, sprak de scheidende hoofd-ingenieur toe en overhandigde hem een aandenken in de vorm van een antieke, bronzen Chinese offerbak.

In een schrijven aan de directie te Batavia heeft dr. ir. Muller dank gebracht voor de samenwerking met de technische staf in Indonesië en voor het begrip voor de moeilijkheden, dat dezerzijds steeds werd betoond.

Dr. ir. Muller wordt opgevolgd door ir. E. Struyk, die reeds sedert 1926 aan onze T.D. is verbonden.

Watersporters gaan vergaderen

De leden van de K.P.M.-Watersport-Vereniging, die nog formeel moet worden opgericht, worden hierbij opgeroepen tot bijwoning van een ledenvergadering, die op Dinsdag, 26 October a.s. zal worden gehouden in het K.P.M.-Logeergebouw, Molenvliet West 14. De vergadering zal om 20.00 uur beginnen. Er zullen belangrijke beslissingen worden genomen, weshalve op ieder's opkomst wordt gerekend. Ook personen, die zich nog niet voor de vereniging aanmeldten doch daarvoor belangstelling koesteren, zijn van harte op de vergadering welkom.

Er kan voor transport worden gezorgd. Hiertoe wende men zich vooral tijdig tot mevr. Van Altena, ter Secretarie.

Bok aangekomen

De grote drijvende bok *Bevrijding*, die voor Indonesië is bestemd, is in de haven van Belawan-Deli aangekomen. Het gevaarte, dat een hefvermogen heeft van 200 ton en zelf 700 ton weegt, werd door de motorsleepboot *Poolzee* van Smit & Co's Internationale Sleepdienst naar Indonesië gesleept.

K.P.M.-ers rusten op ereveld te Koepang

Op 12 Augustus j.l. werd met het gebruikelijke ceremonieel het „Ereveld Koepang” officieel ingewijd.

De plechtigheid werd bijgewoond door Z.E. de President van de Staat Oost-Indonesië, Tjokorde Gde Rake Soekawati, en zijn echtgenote, alsmede door vele militaire- en civiele autoriteiten.

Op het ereveld bevinden zich drie graven van K.P.M.-ers n.l. van wijlen de 3e wtk. M. E. Krul, wijlen de 3e stm. J. H. Redeke en wijlen de 4e stm. A. H. L. Tabak, allen officieren van het op de rede van Hansisi tot zinken gebrachte m.s. *Tobelo*.

Na enkele herdenkings-redevoeringen en het leggen van kransen door autoriteiten rondom de vlaggestandaard, werd door een deputatie van het K.P.M.-personeel (de Agent namens de Europese, onze Hoofdklerk namens de Chinese- en onze goedangmandoer namens de Indonesische groep) op elk der drie graven een krans gelegd voorzien van rood-, wit- en blauw lint met opschrift: „Rust in Vrede/Directie en Personeel der N. V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij.”

Met het spelen van het Wilhelmus werd de plechtigheid beëindigd.

Slot: EIGEN HAARD

Het is dus nu zover, dat de regering (i.c. de Dienst van de Wederopbouw) eerder genoemde financiële steun zal verlenen en door de „Algemene Volkscrediet Bank” en de fa. Van Ooyen thans een huurkoop-overeenkomst wordt ontworpen. Daarna kan laatstgenoemde firma gaan bouwen voorlopig met een snelheid van één woning, later van drie woningen per dag, afhankelijk van de vraag, hoe snel de Gemeente Batavia bouw-klare grond kan opleveren.

Op Doekoe Bloentas (achter de Telok Betongweg), waar de fa. Van Ooyen vóór de oorlog reeds 60 van deze woningen bouwde, komen er nog 83 bij. De Gemeente is nog bezig deze grond op te meten. Langs de Tangerangse Weg zullen ook 100 van deze woningen worden gebouwd, terwijl na verloop van enkele maanden 400—450 woningen zullen worden opgetrokken op een groot terrein op Tanah Tinggi, achter het station Senen, waarheen dan tevens goede aanvoerwegen als entrée zullen worden aangelegd.

Verder zoekt de Opbouwdienst eveneens naar bouwklare gronden, zodat 1000 door de dienst te financieren woningen kunnen worden opgetrokken.

De woningen, waarvan wij op pag. 5 een foto en een plattegrond afdrukken, zijn uiteraard niet groot. Het oppervlak der bewoonbare ruimte is 5×6 m waarbij nog komen $5 \times 2\frac{1}{2}$ m voor bijgebouwen (goedang) badkamer en W.C.). Zij bevatten: een woonkamertje, een zitkamertje en 2 slaapkamertjes, alles klein, maar vrij en in vele gevallen beter en ruimer dan garages en/of goedangs, waarin velen thans gedwongen zijn te wonen. Waren deze woningen vroeger niet zo zeer bestemd voor bewoning door Europeanen, thans bestaat er voor deze plannen ook van die zijde een enorme belangstelling, getuige de vele aanvragen, die reeds tot de fa. Van Ooyen zijn gericht om in aanmerking te mogen komen voor zo'n met regeringssteun-in-huurkoop te verkrijgen huisje. Onder de aanvragers bevindt zich ook een werktuigkundige van de K.P.M.

In ieder geval leek het gehele project, waaraan de fa. Van Ooyen over enige weken hoopt te kunnen beginnen, ons belangrijk genoeg om er in de kolommen van „de Uitlaat” nader de aandacht op te vestigen. Lezers en lezeressen, die er in geïnteresseerd zijn, gelieven zich verder te verstaan met de fa. Van Ooyen of met de „Algemene Volkscrediet Bank” te Batavia. Het is misschien voor velen in ons bedrijf de oplossing, waarnaar zij reeds zolang hebben gezocht.

K. P. M.-geschiedenis in anecdoten

Wanneer een groep K.P.M.-ers gezellig bij elkaar zit, komen vaak aardige anecdoten uit het K.P.M.-leven ter sprake.

Iedereen —jong of oud— heeft in zijn korte of langere loopbaan bij de maatschappij wel eens het een of andere amusante, dan wel typische voorval beleefd, waarmede de K.P.M. geschiedenis heeft gemaakt.

Helaas blijven dikwijls heel interessante voorvallen uit het dagelijkse bedrijfsleven op zee of aan de wal slechts in een te kleine kring bekend.

De redactie van „de Uitlaat” heeft nu het plan opgevat, om hier-

aan meer bekendheid te geven, door geregeld enkele anecdoten in extenso of bekort (zonder bron- en naamvermelding) in het maatschappij-orgaan op te nemen.

Uit alle delen van de archipel en ook van plaatsen in het buitenland, waar de K.P.M. haar vlag vertoont, hoopt de redactie van vele K.P.M.-ers (of oud-K.P.M.-ers) één of meerdere inzendingen te zullen ontvangen.

Een briefkaart of „memo”, desnoods met potlood geschreven, is reeds voldoende. De redactie zal dan voor de verdere bewerking van de inzending(en) gaarne zorgen.

Maakt dus een begin aan een interessante en misschien geestige K.P.M.-geschiedenis, waarvoor zowel de ouderen als de jongeren bij de maatschappij grote belangstelling hebben.

K. P. M.-elftal slaat E. Z.; verliest van Factory en Unilever

In het vorige nummer meldten wij reeds in het kort de uitslag van de wedstrijd tegen een elftal van het departement van Economische Zaken, die

onze K.P.M.-ploeg op 29 September met 3—2 won in de vóór-competitie van de B.K.V.B. Tumengkol (CmII) scoorde tweemaal voor de K.P.M., terwijl Meeng Sr. uit een strafschoep het derde doelpunt maakte.

Op 6 October j.l. kwam het K.P.M.-elftal in het veld tegen de Factory. Het leed in deze wedstrijd met 1—0 zijn eerste nederlaag. De opstelling was als volgt:

E.F.H. v. Santen (CmIII)		
J. Mangindaan (Priok)	H.F. Meeng (Priok)	
Soehardi (Claims)	R.H. Ahmad (CmII)	W.Ch. Sahulata (CmIII)
A. Blitz (CD)	E.F. Juch (CmIII)	Lim Djauw Kong (Priok)
F.A. Smith (Priok)	C. Tumengkol (CmII)	

Lauw partijtje.

De Factory-ploeg was snel en werkhoud, doch bleef onproductief. Het K.P.M.-team wist hierop bovendien niet het juiste antwoord te geven en laboureerde aan een tekort aan enthousiasme en vechtlust. Ons elftal scheen maar niet op gang te kunnen komen en ook onderling wilde het ditmaal niet zo precies kloppen. De enige speler, die niet in deze algemene K.P.M.-voetbal-malaise deelde was doelverdediger Van Santen. Hij had er goed het oog op en heeft talloze, bijna zeker lijkende doelpunten weten te verhinderen. Hij stopte zelfs een goed genomen strafschoep. Het enige doelpunt uit de wedstrijd, dat onze ploeg tevens de nederlaag bezorgde, viel even voor de rust.

Op 13 October j.l. speelde het K.P.M.-elftal tegen Unilever. In een zeer slechte wedstrijd werd de K.P.M. met 3—0 ingemaakt.

SERVICE

Als staaltje van service, geleverd door de „Cunard Line” in samenwerking met de officiële instanties in New York en Southampton, ter bevordering van buitenlands toerisme met eigen auto, vertelde de heer William Mc. Gaffin van de „Chicago Daily News” dat:

1. zijn auto door hem één dag vóór vertrek uit New-York aan de „Cunard Line” werd overgegeven,
2. bij aankomst te Southampton hij door vertegenwoordigers van de Engelse „Automobile Association” werd opgewacht, die letterlijk alles voor de invoer van de auto verzorgden en hem in staat stelden om binnen twee uur na aankomst te Southampton weg te rijden in zijn eigen auto, voorzien van Engelse nummer-borden, rijbewijs en verzekerings-polis. Alles wat de heer Mc. Gaffin zelf moest doen was: „to sign on the dotted line”.

Wat er verder aan pegulanten moest worden bijgeleverd, vertelt de historie helaas niet.

Uit: „Official Steamship & Airways Guide” Augustus 1948)