

Mutaties directie

Per circulaire aan het gehele personeel is op 26 October j.l. bekendgemaakt, dat de Raad van Bestuur der Koninklijke Paketvaart Maatschappij op hun eigen verzoek ontslag heeft verleend aan de heren A.F. Vas Dias en D.H. de Jong, respectievelijk president-directeur en directeur van ons bedrijf.

De heer Vas Dias zal op 1 Februari en de heer De Jong op 1 Januari 1949 de maatschappij verlaten.

Het ontslag is door de Raad van Bestuur „op de meest eervolle wijze” verleend, onder dankbetuiging voor de door hen in dienst der K.P.M. verrichte arbeid en in het bijzonder voor hetgeen zij na de bevrijding uit Japanse gevangenschap tot de wederopbouw van ons bedrijf hebben bijgedragen.

In verband met bovengenoemde wijzigingen in de directie, is met ingang van 1 Februari 1949 tot president-directeur benoemd mr. W. M. Hens, tot dusverre directeur.

Ter vervulling van de aldus ontstaande vacatures zijn, respectievelijk met ingang van 1 Januari en 1 Februari 1949 tot directeur benoemd mr. D.F. de Koe, tot dusverre chef van de afdeling Personele Zaken en de heer H. Harinck, chef van de afdeling Comptabiliteit.

Terwijl wij, vooral schrijvend namens hen, die daartoe geen gelegenheid hadden, de heren Hens, De Koe en Harinck uiteraard van harte geluk wensen met deze eervolle bekroning van hun K.P.M.-loopbaan, willen wij er eveneens op wijzen, dat het afscheid van de heren Vas Dias en De Jong een groot verlies is voor ons bedrijf in Indonesië. Wat betreft het ontslag van de heer Vas Dias was daarbij nog een element van verrassing.

De heer Vas Dias zal het vice-voorzitterschap van de V.N.S. gaan bekleden, terwijl —naar wij voorts vernemen— er sprake van schijnt te zijn, dat de heer De Jong in dienst zal treden van de N.I.S.H.M.

Voor verdere bijzonderheden: zie pags. 6 en 7.

K.P.M. IN 1946

— VERTRAAGD JAARVERSLAG —

Verschenen is het jaarverslag onzer maatschappij over 1946, zo vertraagd, omdat men de cijfers niet eerder ter beschikking had. Statutair dient het jaarverslag n.l. te verschijnen vóór de 1e Mei van het jaar volgende op het verslagjaar. Hiermede hoopt de maatschappij uiterlijk in 1950 ook inderdaad weer te beginnen, omdat in het volgend jaar zullen verschijnen de jaarverslagen over 1947 (in de eerste-) en 1948 (in de tweede helft van het jaar). Het verslag over 1949 kan dan vóór 1 Mei 1950 normaal worden uitgebracht.

Nu nog terug te komen op een jaarverslag over 1946, terwijl het jaar 1948 al bijna om is, doet misschien een beetje aan als mosterd na de maaltijd, of zoals men dat in Indonesië zou noemen: „sambal sehabis makan”. Toch bevat het onderhavige verslag enige interessante opmerkingen, die in de korte uittreksels, die daarvan in de verschillende kranten hier en in Nederland zijn afgedrukt, niet vermeld stonden.

Personeel

Wij weten allen, dat de simpele mededeling, dat in het verslagjaar „de personeels-bezetting der diverse diensten grote zorg gaf” zeer zacht is uitgedrukt. Van de uit krijgsgevangenschap vrijkomende leden van ons personeel vrij gehouden, zo gaat het verslag verder, terwijl ook de Koninklijke Marine daarna nog vele leden van het varende personeel in dienst hield. Van de uit de interneringskampen ontslagenen bleek een groot deel fysiek niet in staat tot inspannende arbeid, zodat velen in snel tempo moesten worden geëvacueerd.

Doordat geen voldoende tijdige aanvulling van nieuw personeel kon worden verkregen en het bedrijf geleidelijk weer opleefde, werd de onderbezetting der diensten nijpend.

Het is daarom met waardering,

dat hier van de toewijding wordt gewaagd, waarmee het personeel onder moeilijke omstandigheden zich aan de zware taak van de opbouw van het bedrijf heeft gegeven.

Raad van Bestuur

De Raad van bestuur bestaat thans uit de heren M. C. Koning, voorzitter; mr. D. A. Delprat, onder-voorzitter; Herbert Cremer, J. W. B. Everts, dr. E. Heldring, mr. H. C. Hintzen, dr. ir. J. A. Ringers, B. E. Ruys Jr., drs. L. Speelman en N. van Zalinge. Secretaris van de Raad is de heer H. Klein. Op 11 Augustus j.l. overleed het lid van de Raad, de heer L. C. M. van Eendenburg.

De heer Herbert Cremer, die volgens rooster aan de beurt is om af te treden, heeft doen weten, dat hij in verband met zijn gevorderde leeftijd een eventuele herbenoeming niet zal kunnen aanvaarden. Gedurende de 32 jaren, welke de heer Cremer in de Raad zitting had, waren zijn adviezen van grote waarde, zodat zijn naam in de geschiedenis der vennootschap zal voortleven. Intussen is het voorstel gedaan om voorlopig niet in de vacatures, ontstaan door het overlijden van de heer Van Eendenburg en het periodieke aftreden van de heer Cremer, te voorzien.

Vloot

Hiervan meldt het verslag, dat de onderhandelingen met de regering over vergoeding van de tijdens de oorlog in Nederlandsch-Indië verloren gegane schepen in een vergevorderd stadium verkeren.

Dienst der schepen

Voor het verschijnen van het verslag, waren de vergoedingen, voortspruitende uit de huur van schepen door het Britse ministerie van Oorlogsvervoer grotendeels reeds uitgekeerd. Met de Nederlandse regering wordt nog over enkele verplichtingen, waartoe zij zich bij de vordering van onze schepen verbond, onderhandeld.

Vervolg: zie pag. 2.

Het verslag maakt voorts melding van de oprichting van de Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit, door de regering en de K.P.M. tezamen. Het doel der Stichting —actieve deelname aan de kustvaart, stimulering van de plaatselijke kustvaart-maatschappijen mede door kapitaal-deelneming en aanvaardelijke verhuur aan deze maatschappijen van daartoe geschikte schepen, later te volgen door verkoop daarvan— is in enkele gevallen reeds bereikt. Het leidde n.l. al tot de oprichting van enkele Indonesische maatschappijen, die thans met gehuurd materieel de kustvaart beoefenen.

1946

Het merendeel van de bovenstaande informaties betreft niet uitsluitend het boekjaar 1946. Wat dat jaar aangaat, maakt het verslag gewag van de aankoop van de *Fort Amsterdam*, de *Fort Rensselaer* en de *Fort Wilhelmus* (inmiddels respectievelijk omgedoopt tot *Buna Baai*, *Milne Baai* en *Oro Baai*, naar de krijgsverrichtingen in Australisch-Nieuw-Guinea, waaraan zij deelnamen) en van het Duitse prijs-schip *Soneck* (onze *Karsik*). De *Fort*-schepen werden van de Amerikaanse, de *Soneck* van de Nederlandse regering gekocht.

Dit is no. 21 - 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.

In dit nummer:

Mutaties directie

Jaarverslag 1946

De „pakket” in „Paketvaart”

Schroeven a/d lopende band

Correspondentie-rubriek

Vergoeding oorlogsschade

Omtrent de materiële oorlogsschade deelt het verslag mede, dat een informele „Studie-Commissie Materiële Oorlogsschade” werd ingesteld, die tot taak heeft om de regering in deze van advies te dienen. Bij het verschijnen van dit verslag was nog geen wettelijke regeling voor deze vergoedingen getroffen.

Uiteraard is het verslag vol van opmerkingen over de verliezen en verwaarlozing van materieel en etablissementen, gedurende en na de oorlog, met het herstel waarvan in 1946 overal een begin werd gemaakt en waarvan de resultaten thans —twee jaren later— duidelijk merkbaar zijn. In het verslagjaar begon de inspanning van alle krachten voor de wederopbouw van het bedrijf, waarmee ondanks vele en onvoorziene tegenslagen bevredigende resultaten werden bereikt.

Er wordt geconstateerd, dat ook tot op het verschijnen van het verslag, de politieke ontwikkeling nog niet tot een bevredigende oplossing kwam, waardoor een krachtig, economisch herstel —dat als noodzakelijk voor het welvaartspeil van land en volk moet worden beschouwd en daarmee de mogelijkheid tot verdere belangrijke economische ontwikkeling van het vervoer— achterwege bleef, alhoewel op velerlei gebied vooruitgang viel te bespeuren.

*

De cijfers

Lieten de jaren 1942 en 1945 een verlies, in de jaren 1943 en 1944 werd daarentegen een winst gemaakt, welke een dividend-uitkering rechtvaardigde van 3% over elk der jaren 1943 en 1944.

Hoewel het jaar 1946 nog geen normaal exploitatiejaar was en het grootste gedeelte van onze vloot onder charter van de Nederlandse- en Nederlandsch Indische regering voer, was het financiële resultaat bevredigend.

Over genoemd jaar zal een dividend van 7% worden uitgekeerd.

Daar er verschillende posten op de balans voorkomen, die ongetwijfeld de belangstelling van ons personeel hebben, stellen wij ons voor, hieraan zo spoedig mogelijk een beschouwing te wijden.

Daar het evenwel weinig zin heeft om thans cijfers te bespreken van ultimo 1946, lijkt het ons beter

de balanscijfers van ultimo 1947 en 1948 af te wachten. De balansposten, welke wij speciaal op het oog hebben zijn Pensioenfondsen, Spaarfondsen e.d.

U moet echter nog even geduld hebben!

Balansgratificaties

Met de vaststelling van het dividend over het boekjaar 1946 op 7%, zal onder de bepalingen van het „Loonreglement 1938 voor gezagvoerders en officieren”, „Loonreglement 1938 onderofficieren” (voor zover het betreft de onderofficieren A.) en het „Loonreglement 1938 voor het ingedeelde walpersoneel” een balansgratificatie worden uitgekeerd.

Voor de eerstgenoemde categorieën is deze gebaseerd op de ingesmolten gages, naar de rang waarin betrokkenen dienden op 1 Juli 1946, dan wel de beginrang, indien zij na die datum in dienst mochten zijn getreden.

Voor laatstgenoemde categorie wordt de balansgratificatie berekend naar rang en (ingesmolten) maandsalaris per 1 Juli 1946.

Onder eerstgenoemde categorieën vallen gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen, geneesheren, 1e stuurlieden, 2e werktuigkundigen, administrateurs, 2e tot en met 4e stuurlieden, 3e tot en met 5e werktuigkundigen, electriciens, adjunct-administrateurs en onderofficieren A.

Onder laatstgenoemde categorie vallen hoofdemployé's en daarmee uitdrukkelijk gelijkgestelden, employé's en daarmee gelijkgestelden, beampten en daarmee gelijkgestelden.

*

Bonussen

Voor zowel het ingedeelde walpersoneel beneden de rang van beampte als het niet-ingedeelde walpersoneel, dat een maandsalaris geniet, zijn bonussen vastgesteld. Hetzelfde is het geval voor onderofficieren B. en het Indonesisch-, Chinees- en Maleis varend personeel.

Onder de bonus-regeling valt ook het lagere personeel, dat wekelijks wordt uitbetaald doch tevens in geregelde dienst der maatschappij is. Eenzelfde regeling geldt voor de weekloners der werkplaatsen op Priok.

Uitgebreide uitvoeringsvoorschriften zijn hierover reeds per circulaire rondgegaan.

SCHROEVEN aan de lopende band

„Elk moertje, elk schroefje, dat in een Nederlandse fabriek is vervaardigd” — zo schreef onlangs het Rotterdams Nieuwsblad — „maakt de import van de voor ons herstel benodigde producten kleiner. En hoe meer de import door binnenlandse productie kan worden beperkt, des te meer kostbare deviezen kunnen in de warmte van de Nederlandse safe worden gekoesterd.

De firma Lips te Drunen draagt hiertoe zijn schroefje bij. En wat voor één! Sinds de bevrijding voorziet deze bloeiende onderneming praktisch de gehele Nederlandse zee-, kust- en binnenvaart van scheepsschroeven. Zover de productie het toelaat, worden ook buitenlandse orders uitgevoerd. Lips hanteert thans op het continent de sleutel tot de scheepsschroef.”

Records

Het transport van de *Willem Ruys*-schroef heeft de publieke schijnwerper op het zich snel ontwikkelende bedrijf gericht. Deze legendarisch geworden schroef was de grootste, die in Nederland was vervaardigd. Maar intussen heeft de *Andijk* in deze tijd van verbeteringen, het record voor zich opgeëist met een schroef met een middellijn van 6.60 meter en een gewicht van 20 ton.

Reeds loert echter de *Nieuw-Amsterdam* op het gewichtsrecord, daar er een schroef voor dit schip op het programma staat, die ongeveer 24.000 k.g. zwaar zal zijn. De middellijn zal 40 cm kleiner zijn dan die van de *Andijk*.

Oud bedrijf

Zo wordt in de Langstraat een industrie opgebouwd, die zeer belangrijk voor ons land is. Met dat „opbouwen” bedoelen wij niet, dat het bedrijf van vandaag of gisteren is. De heer M. Lips Sr. richtte de gieterij reeds veertig jaren geleden op. Tot de jongste Wereldoorlog hield men zich echter bezig met de vervaardiging van schroeven voor de binnenvaart en tevens voor de kustvaart en visserij. Ook de Marine was een zeer belangrijke opdrachtgeefster.

Enig op continent

De schroeven voor de grote zeeschepen werden toen hoofdzakelijk uit Duitsland en Engeland betrokken. Na de bevrijding nam de directie van de fa. Lips het uitstekende initiatief ook de grootste schroeven te gaan maken en zodoende een kapitaal aan deviezen voor ons land te besparen. Men ontving de grootst mogelijke steun van de overheidsinstanties en thans kan reeds de gehele Nederlandse behoefte worden gedekt. Bovendien worden, zover de productie het toelaat, grote orders uitgevoerd voor de Scandinavische landen, België, Spanje, Italië en Polen. Lips is thans praktisch de enige fabriek voor schroeven voor grote zeeschepen op het continent.

Nog steeds uitbreiding

In Amerikaans tempo wordt het fabrieks-complex uitgebreid. Als wij er een bezoek brengen, zien wij reeds van verre het ijzeren geraamte voor de nieuwe gieterij, die 100 meter lang zal worden, oprijzen. Deze dagen zijn juist twee nieuwe hallen voor de draaijerij en de afwerkerij gereed gekomen. Deze hallen zijn uitgerust met de modernste machines, zodat straks, —als ook de nieuwe gieterij klaar is— Nederland de modernste schroevengieterij van de wereld rijk is, waar in koortsachtig tempo dag en nacht in drie-ploegenstelsel wordt gewerkt. Reeds nu verlaten per maand ongeveer 100 schroeven, waaronder acht grote met een middellijn van boven de vier meter, de fabriek.

Hoe het gaat

Vroeger werden de schroeven uitsluitend van ijzer gegoten. Later is men voornamelijk Limabrons, dat een speciale treksterkte en een grotere zeewaterbestendigheid heeft, gaan gebruiken. Bij de uitbreiding van de productie met grote schroeven heeft men bij Lips de fabricage over twee afdelingen verdeeld: een fabriek voor de grote- en een voor de kleine schroeven.

Het vloeibare Limabrons wordt in de gieterij met een temperatuur van 1050 graden C. in de vorm van beton of —zoals de vakterm is— vormzand gegoten. Hierbij moet men er rekening mee houden, dat het brons aanzienlijk krimpt. Als de vloeibare massa is afgekoeld, gaat men de schroef na ongeveer twee dagen uitbikken. Zij gaat dan keurig schoongepoetst! —waarbij de poetsers hun best doen als een huisvrouw op haar koper— naar de draaijerij. Hier wordt een gat in de schroef gestoken. De afwerkerij vormt het slot. De schroef wordt geslepen en gepolijst, totdat zij glad is als een kunstijbaan.

In het midden van de afwerkerij staat een balanceerstool, waarop de evenwichtsorganen worden gecontroleerd.

Als dat allemaal is gebeurd, komen

de heren van de internationale keuringsbureaux (zoals Lloyds, Veritas en British Corporation) controleren, of de schroef aan de gestelde eisen voldoet.

Voor het vervoer beschikt men tegenwoordig over een speciaal geconstrueerde oplegger met schuinstel-inrichting, waarbij tijdens het vervoer bij het passeren van spoorwegviaducten e.d. de schroef in horizontale of verticale stand kan worden geplaatst.

Spreekwoorden en spreuken uit ons bedrijf

Eerste inzendingen!

De redactie heeft over het algemeen geen prettige ervaringen met enquêtes, prijsvragen en andere bijdragen, die een reactie van de „Uitlaat”-lezers vereisen. Op de oproep, die wij in no. 20 plaatsten om spreekwoorden en spreuken uit ons bedrijf te verzamelen, zijn echter enige inzendingen gevolgd.

*

Reeds enkele minuten na het uitkomen van „Uitlaat” no. 20 ontving de redactie de eerste bijdrage. Zij luidde:

„Met schone roosters is het goed stoken”.

De inzender schreef er bij, dat dit spreekwoord niet in woordenboeken voorkomt, doch onder de Nederlandsprekende Oost-Indonesiërs wordt gebruikt in de plaats van „Nieuwe bezems vegen schoon”.

*

Een tweede inzender zond ons het spreekwoord:

„Een goed begin is het halve werk”.

Mischien past dit niet uitsluitend op ons bedrijf, doch de inzender noteerde er dit bij:

„Laten de na-oorlogse jongeren bij onze maatschappij een goed begin maken door de Indonesische taal te leren. Daardoor zal het werk hun veel lichter vallen”.

Een juiste aansporing, die de redactie gaarne onderschrijft, temeer waar het Indonesisch bezig is om een steeds belangrijker plaats in deze samenleving in te nemen. Misschien is een goed begin met de Indonesische taal zelfs wel drie-kwart van het werk.....

*

Een derde inzending betrof een vergelijking tussen een vrouw en een schip. Dit gezegde kon beter van mond tot mond gaan dan in druk verschijnen.....

Verdere inzendingen worden nog gaarne ingewacht.

De „Paket“ van „Paketvaart“ in K.P.M.

Vergeten historie

Wanneer er iemand —onze maatschappij bedoelende— spreekt over „de Paketvaart“, zal hij er vermoedelijk niet meer bij nadenken, waaraan dit woord zijn ontstaan dankt. Dat is trouwens het geval met honderden andere woorden, die wij dagelijks gebruiken. We zijn geneigd om met een zekere nonchalance te spreken over „de Mensheid“ en we realiseren ons daarbij gemeenlijk niet meer, dat we —niet een paar kronkelingen van onze tong— twee milliard blanke, bruine, zwarte, gele en andere mensen op deze vreemde aardkloot omvatten. We spreken heel vlotweg over „democratie“, maar geen tien van de honderd mensen kunnen vertellen, wat ze met „democratie“ eigenlijk bedoelen. En die tien interpretaties zullen waarschijnlijk alle onderling verschillen.

Het woord „paketvaart“ staat nog in de naam van onze maatschappij en zal daar ook altijd wel in blijven, hoewel zij eigenlijk aan „paketvaart“ vrijwel niet meer doet, zelfs niet binnen de Indonesische archipel, waar het merendeel van de „paket“ —de post— thans door de lucht wordt vervoerd. Dat „paket“ in het Engelse- en Amerikaanse „slang“ toevallig ook betekent: „een grote som gelds, verdiend of verloren in zaken of spel“, kan tenslotte „de Paketvaart“ ook niet helpen, al heeft de maatschappij het grootste deel van haar bestaan lang niet gek geboerd

De Post-Unie

In 1891 kwamen te Stockholm de leden van de „Universele Post-Unie“ bijeen, om voor het eerst in de geschiedenis vaste regels op te stellen met betrekking tot brieven, die op zee werden gepost. Op hun bijeenkomst te Washington in 1897 werd er voor het eerst gebruik gemaakt van het (Franse) woord „Paquebot“ (paketboot). De landen, die bij de Unie waren aangesloten, kwamen overeen, dat brieven, die aan boord van schepen werden gepost, zouden worden voorzien van het datumstempel van het eerste postkantoor te land, dat ze in ontvangst zou nemen. Dit kantoor zou de brieven dan verder voorzien van het woord „paquebot“, door middel van een stempel of in het handschrift van de postambtenaar.

Pas 27 jaren later, toen de leden van de Post-Unie wederom te Stockholm bijeenkwamen, sloten zij het volgende, meer algemene accoord:

„Brieven op de hoge zeeën of tussen inscheephavens gepost bij officieren van schepen, die post vervoeren, zullen —tenzij tussen landen anders is overeengekomen— kunnen worden voorzien van postzegels volgens posttarieven van het land, onder welks vlag het schip vaart. Indien echter het posten aan boord geschiedt tijdens het verblijf van het schip in een haven, kan frankering slechts geschieden met postzegels en volgens de posttarieven van het land, in welks wateren het schip zich bevindt.“

Dit accoord werd ondertekend door alle landen, die bij de Post-Unie aangesloten waren, inclusief Nederland. Vandaar dat tot op de huidige dag officieren en leden der bemanning, zowel als passagiers van onze Nederlandse mailschepen, waar zij zich ook mogen bevinden op de oceanen van deze planeet, Nederlandse postzegels kunnen gebruiken om hun brieven naar huis te sturen.

Britse postzegels gelden op Britse-, Franse op Franse-, Australische- op Australische- en Chinese- op Chinese schepen.

Verbasteringen

Terwijl het Franse woord „paquebot“ —pakket-, post- of mailboot— speciaal werd voorgeschreven voor de leden van de Post-Unie en dienstengevolge eigenlijk door elk der aangesloten landen behoorde te worden gebruikt, is er nogal van afgeweken. De Belgen hebben de meervoudsvorm „paquebots“ genomen. De Italianen gebruikten „pacchi-bot“. In Nederland werd het „paketboot“ en de Portugezen voerden „paquete“ in. Australië ging een ver-Engelste vorm gebruiken, n.l. „Packet Boat“ en soms zelfs „Ship Letter“. New Zealand voegde aan het voorgeschreven stempel nog een woord toe en gebruikte „Loose Ship Letter“.

In West-Indië zijn havens, waar de postkantoren „Posted on board“ of „Ship Mail“ gebruiken. In Afrika komt men op boord-brieven tegen „Posted on Steamer“. In Skandinavië —bakermat van het woord „paquebot“ der Stockholmse conventie— gebruikt men „Skibsbrev“ en „Skipbrief“. De Duitsers moesten natuurlijk ook iets aparts uit de „Heimat“ hebben en gebruikten „Schiffsbrief“. De Teutoonse gewoonte om strikt de discipline op te volgen maakte echter, dat toch ook dikwijls het voorgeschreven „paquebot“ werd gestempeld of geschreven.

De gang van zaken

Wanneer scheepspost aan wal wordt gebracht door de daarmede belaste scheeps-officiëren, worden de postzegels door het plaatselijke postkantoor der haven gewoonlijk afgestempeld, met de hand of machinaal, en zo komt het, dat

postzegels van het ene land volkomen volgens de internationale postovereenkomsten door een ander land afgestempeld en ongeldig worden gemaakt. Het woord „paquebot“ (of een van de vele bovengenoemde variaties) komt er dan op en de brieven worden verzonden. Sommige grote havens hebben speciale stempels met postdatum en het gebruikte woord „paquebot“ er ineens in, zodat er niet apart gestempeld of geschreven behoeft te worden. Dit geschiedt vooral in de grote havens, die veel scheepspost te verwerken krijgen. Ook hierin zijn nog allerlei variaties mogelijk. Er is één merkwaardig haven-poststempel n.l. dat van Charleston (South-Carolina, U.S.A.), dat om de een of ander onnaspeurlijke reden het voorgeschreven woord „paquebot“ heeft verbasterd tot „parquet“. New Orleans kent „Paqueboat“.

Er zijn vele boeken over dit onderwerp geschreven, met illustraties van de verschillende gebruikte stempels. In Amerika bestaat zelfs de „Maritieme Postmark Society“ (in 1939 opgericht als „International Seapost Cover Club“), die zich bezighoudt met de verzameling van zulke poststempels en daarvoor een orgaan uitgeeft.

En zo kwam de „paketboot“ in de wereld, waarvan men in Koenen en Endepols nu nog deze merkwaardige omschrijving vindt: „snelvarend stoomschip, dat op gezette tijden de brievenmaal overbrengt en mede ingericht is tot vervoer van personen en goederen“. In de ras-zuivere „paketvaart“ zit een beetje de klad, dank zij de luchtvaart. De hoeveelheid post, die schepen thans vervoeren, is maar een fractie van hetgeen dagelijks door vliegtuigen over de hele wereld wordt gesleurd. Maar het woord „paketvaart“ zal blijven bestaan. In ieder geval zolang er een K.P.M. is.

De gegevens van dit artikel zijn deels ontleend aan het door Venon L. Cardiff Sr. onder de titel „Paquebot“ geschreven artikel, dat wij aantreffen in „Lykes Fleet Flashes“, maatschappij-organ van de Lykes Bros. Steamship Co. Inc. te New Orleans, U.S.A.

De Waingapoe

Eerst thans maakte men ons er op attent, dat ons nieuwe m.s. *Waingapoe*, waarover wij in no. 19 van „de Uitlaat“ een artikel publiceerden, dat wij ontleenden aan het personeels-organ van „de Schelde“, niet in Augustus j.l. te water werd gelaten. Dit was inderdaad wel het plan, zoals het orgaan meldde, doch het werd aanzienlijk vertraagd. Het schip gleed pas begin October van van de helling.

Omgekeerde wereld

„Instrumentmaker zoekt contact met intelligente werkgever. Verzoeken namen van vroegere employé's als referentie op te geven.“

Advertentie in de Newark „Evening News“.

Potverterende Amerikanen

Dollars gaan Indonesië's neus voorbij....

De volgende gegevens zijn ontleend aan de „Official Steamship- & Airways Guide” (Aug. '48) en het is wel eens aardig om kennis te nemen van de kapitale sommen, die door Amerikanen aan buitenlands toerisme worden besteed en daaruit tevens de conclusie te trekken, van welk belang dit toerisme is voor de landen, die er van profiteren.

Het totaal-bedrag, dat de Amerikanen in dit jaar aan buitenlandse reizen zullen besteden, wordt geraamd op niet minder dan \$ 853.000.000—, het hoogste cijfer, dat tot dusverre werd bereikt. (Het vorige record —van 1929— bedroeg \$ 771.000.000.—, terwijl in 1947 voor \$ 668.000.000.— werd verzeild). Europa profiteert er het, meest van, met een geschatte 40% van genoemd totaal.

De Amerikanen, die in 1948 in Europa zullen onddwalen, zullen per persoon gemiddeld \$ 725.— uitgeven, nog afgezien van de kosten voor heen- en terugreis over de Atlantische Oceaan.

Ook in de naaste toekomst zal Europa er nog van blijven profiteren. In de jaren 1948-1951 zullen de Amerikanen, naar wordt verwacht, het „sometje”

van \$ 2.500.000.000.— in Europa uitgeven, waarvan respectievelijk \$ 600 miljoen in Frankrijk, \$ 568 miljoen in Engeland, \$ 328 miljoen in Eire, \$ 224 miljoen in Zwitserland en \$ 168 miljoen in Zweden terecht zullen komen. Vergelijken wij die \$ 2½ miljard met de \$ 17 miljard, welke in het kader van het Marshall-plan aan Europa zullen worden toegewezen, dan blijkt eerst duidelijk van hoe groot belang dit Amerikaanse toerisme voor Europa zal zijn.

Het spijt ons, dat wij niet beschikken over een lijstje van de ontvangsten, die Indonesië in vooroorlogse jaren uit het Amerikaanse toerisme „trok”. Hoewel dit toerisme vanzelfsprekend slechts een fractie omvatte van het totaal aan Amerikaanse toerisme naar Europa en elders, was het bezoek van Amerikanen aan deze gebieden —relatief gesproken en in verhouding tot het van buiten komende toerisme in zijn geheel— toch vrij belangrijk. Des te meer jammer is het, dat —door de totale ontwrichting van de vooroorlogse toeristische faciliteiten in de Pacific op elk gebied— Indonesië van de hierboven gesignaleerde „boom” van reislustige Amerikanen voorlopig gespeend zal blijven en de thans meer dan ooit begeerde dollars aan onze neus, respectievelijk die van het Deviezen-Instituut, voorbij zullen gaan.....

Over de bodem van de

Atlantische Oceaan

Thomas H. Huxley, die van 1825 tot 1895 leefde, heeft eens geschreven, dat men met een karretje over de bodem van de Atlantische Oceaan kon rijden, die —volgens hem— een groot dal was. Ten Westen van Eire zou men langs een zacht glooiende helling naar beneden gaan en wel zoveel vaart krijgen, dat men een even zacht, glooiende helling tot New Foundland gemakkelijk weer op zou komen. Doch meer moderne oceanografen beweren, dat de hypothetische karrevoerder het toch wel een tikkeltje moeilijker zou hebben.....

Enorme bergketen

Zijn grootste obstakel zou de Midden-Atlantische bergrug zijn. Dat is een enorme onderzeese bergketen, die zich in een S-bocht van IJsland tot bijna

aan de Zuidpool uitstrekt. De keten is driemaal zo lang als de Alpen en bereikt op sommige punten een hoogte van 1800 meter boven het gemiddelde niveau. Sommige pieken steken boven het water uit en vormen eilanden als de Azoren, St. Paul's, Ascension en het eenzame Tristan da Cunha.

Expedities

Een Amerikaanse expeditie onder leiding van de geoloog dr. Maurice Ewing is er thans met een schip —de *Atlantis*— op uit om de keten te onderzoeken. Vóór hem is professor Hans Pettersson in de Zweedse schoener *Albatross* al vijftien maanden lang op onderzoek geweest.

Te oordelen naar rapporten, die deze professor al heeft uitgebracht, zou de karrevoerder van Huxley de bodem van de Atlantische Oceaan verre van vlak vinden. Voortdurende echo-peilingen,

waarmede men het profiel van de zeebodem nagaat, hebben aangetoond, dat zij zelden voor meer dan een paar nautische mijlen aan één stuk vlak is.

Voor het grootste deel golft de bodem van de Atlantische Oceaan. Zij wordt ook onderbroken door steile rotswanden, waardoor het oppervlak plotseling tientallen meters daalt of stijgt.

Duisternis

Onderweg zou de onderwater-reiziger een wereld van Stygische duisternis binnengaan, alleen verlicht door „lumineuze” diepzeevissen. Op sommige punten, beneden de 900 meter, is weinig blijk van vissen-leven.

De modder ligt, volgens peilingen, 300 tot 1500 meter dik op de rotsachtige zeebodem.

Kartering

Om deze onderzeese pieken te meten en in kaart te brengen, gebruiken de onderzoekers een reeks ouderwetse en zeer moderne instrumenten. Met buizen, die aan stalen kabels tot een diepte van omstreeks 1000 meter werden neergelaten, werden reeds in 1870 twee kubieke voet modder naar boven gebracht. Dit jaar haalde men op deze wijze vele kubieke meters van deze modder voor onderzoek naar boven. De „proef-modder” wordt speciaal onderzocht op de aanwezigheid van uranium en radioactieve elementen. Met andere instrumenten test men de diepte tot waarop een duikboot het daglicht nog ziet. Ewing's Amerikaanse expeditie beproeft een nieuw duikboot-instrument, een waterdichte camera met eigen belichtings-apparaat en automatische sluiters om foto's te nemen van de onderzeese wereld tot een diepte van 3 km.

Wij herinneren U aan ons verhaal in de vorige „Uitlaat”, omtrent de onderzoeken, die prof. Picard reeds in de Golf van New Guinea (Afrika) onderneemt.

Rapport over huisvesting

Op pag. 12 van „Uitlaat” no. 19 komt in het hoofdartikel „Rapport over Huisvesting” de volgende zinsnede voor:

„Voor hen is de voorgeschreven termijn van 6 maanden wachten, vóór gezinshereniging kan worden aangevraagd, nog lang niet verstreken”.

De afd. P.Z. vestigt er onze aandacht op, dat er van een dergelijke „voorgeschreven termijn” geen sprake is. Gezinshereniging wordt beslist door slechts twee factoren: huisvesting en boot-accomodatie. Zodra die er zijn, kan het gezin overkomen.

Mr. D. F. de Koe

MR. Dirk Frederik de Koe werd op 14 November 1905 te Sappemeer in de provincie Groningen geboren, waar hij zijn gehele jeugd doorbracht en waar hij ook zijn schoolopleiding genoot en verdere studie voltooide. Hij bezocht het Gymnasium in de provinciale hoofdstad en ging vervolgens naar de Universiteit aldaar, waar hij zijn meestersdiploma behaalde.

Hij kwam in Augustus 1930 bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en wel als volontair bij de firma Ruys & Co. te Amsterdam, een systeem van eerste kennismaking met het ingewikkelde scheepvaartbedrijf door plaatsing van jonge krachten bij andere maatschappijen, dat ook nu nog wordt gevolgd. In April 1931 ging mr. De Koe naar de K.P.M. zelf over en werd tewerk gesteld op het Scheepvaarthuis in Amsterdam.

In October 1931 vertrok hij als employé naar Indië, waar hij op 19 November aankwam en werd geplaatst op de afdeling Vervoer III. In Mei 1933 ging hij over naar de Juridische Afdeling van de Secretarie en nadat op 1 Januari 1938 zijn benoeming tot hoofd-employé was gevolgd, ging hij in Maart 1938 met Europees Verlof. In November 1938 keerde hij daarvan terug als chef van die afdeling. In September 1941 werd hij benoemd tot chef van de toen geheel nieuwe afdeling Sociale Zaken van de afdeling Personeelszaken.

Die functie bekleedde hij toen in December 1941 de oorlog uitbrak. Na de capitulatie van de Nederlandse- en Nederlands-Indische strijdkrachten werd mr. De Koe — die stadswachter was — geïnterneerd. Gedurende de oorlog zwierf hij door de verschillende Japanse interneringskampen en hij behoorde tot de vele K.P.M.-ers, die in September 1944 met de „ill-fated“ Junyu Maru naar Sumatra werden afgevoerd. Dit schip werd in de buurt van Benkoelen getorpedeerd en mr. De Koe was een van de weinige overlevenden van deze ramp, die velen uit ons bedrijf het leven kostte. De rest van de bezetting sleet mr. De Koe in het Pakanbaroe en na Japan's nederlaag kwam hij in December 1945 via Singapore te Batavia terug. Op 1 Januari 1946 volgde zijn bevordering tot adjunct-chef, terwijl hij werkte op de Secretarie.

In April 1946 ging mr. De Koe met Europees Verlof, waarvan hij in Maart 1947 terugkeerde als chef van de afdeling Personeelszaken. In Mei 1947 werd hij als dienstchef aangesteld.

Tot zijn benoeming als directeur onzer maatschappij heeft hij aan het hoofd van de afdeling Personeelszaken gestaan.

Mr. De Koe is lid van de door de regering ingestelde Commissie Arbeidsaangelegenheden en voorts van de Commissie Arbeidszaken van de Indische Ondernemersbond.

Hij is een liefhebber van sport en behoort op voetbalgebied tot de veteranen van de K.P.M. De watersport en in het bijzonder de roeisport neemt echter onder de hobbys van de nieuwe directeur de meest vooraanstaande plaats in, nadat hij haar begon te beoefenen terwijl hij nog op het Gymnasium in Groningen zat. Mr. De Koe is thans voorzitter van de Bataviase Roeivereniging.



Mr. W. Hens

ONZE nieuwe president-directeur werd op 8 Augustus 1901 te een bestuursambtenaar. De jonge Hens — wat toen nog de gewoonte was — en bezocht een gymnasiale opleiding, die werd gevolgd door examen in de rechten.

Op 1 September 1925 deed mr. Hens zijn intrede in de maatschappij op het Scheepvaarthuis in Amsterdam, waar men hem vertelde, dat hij werd hem direct een kort verlof toegestaan, omdat hij zijn oud-ambtenaarschap bij de K.P.M. zou behouden. Mr. Hens zijn eigenlijke werk voor de maatschappij begon met een Claims en Vrachtzaken. Hij bleef daar tot Juli 1927, toen hij werd teruggevoerd naar Nederland, waar algemene vervoerszaken werden behandeld. In Januari 1928 werd hij aangesteld als tak van het bedrijf, die zich speciaal bezighield met het kolen- en zoutvervoer. In April 1932 ging mr. Hens voor de eerste maal met Europees Verlof naar Nederland, als chef van de afdeling Vrachtzaken. In Januari 1933 volgde reeds zijn benoeming tot dienstchef. In Mei 1936 bekleedde. Intussen was hem op 1 Januari 1935 de rang van hoofdambtenaar (waar de afdeling „A.D.“ inmiddels was omgezet in Vervoer) werd hij tweedemaal benoemd tot adjunct-chef van de afdeling. In Mei 1937 werd hij waarnemend Europees Verlof ging.

Na zijn terugkeer in Juni 1935 werd mr. Hens waarnemend agent tot rang van dienstchef. In September 1941 werd hij aangesteld tot chef van de afdeling Vrachtzaken, die mr. Hens, op P.Z.-gebied had, kwam niet veel terecht. Hij kreeg veel aandacht vroegen. In Maart 1942 capituleerde Nederlands-Indië en volgde de Japanse kampen doorbracht. Hij was een van de drijvende krachten van de K.P.M. houden. Op 5 September 1945 keerde mr. Hens uit Bandoeng te Batavia terug naar Nederland, waarin toen de K.P.M. tijdelijk was opgegaan. Op 1 Mei 1946 volgde zijn benoeming tot directeur. Kortgeleden maakte mr. Hens een vijfweekse dienstreis naar Nederland.

Thans is mr. Hens, wiens gehele K.P.M.-carrière wordt gekenmerkt door zijn K.P.M.-geschiedenis waarin weliswaar dank zij hard werken de technische kennis is verworven, doch die op ander gebied (de staatkundige reorganisatie van Indonesië) zijn schouders legt. Wij zijn er van overtuigd, dat hij die zal kunnen dragen.

H. Harinck

HUBERTUS Harinck aanschouwde op 18 Juli 1905 het levenslicht te Amsterdam, de stad waar een van de kamers van het K.P.M.-hart zich bevindt. Na de lagere school te hebben bezocht, ging hij naar de H.B.S., naar de bekende „Vierde Drie” op de Weteringschans, waar hij zijn eindexamen aflegde. Hij zette zijn studies in de cijferkunde voort en behaalde zijn Middelbare Acte voor boekhouden.

Op 24-jarige leeftijd kwam de heer Harinck bij onze maatschappij, waar hij zijn loopbaan, —na tevoren elders enkele betrekkingen te hebben bekleed— begon in de lente van 1929 op het Scheepvaarthuis in Amsterdam. Hij werkte er drie maanden en ging toen —in Juli 1929— als employé naar Indië. Op het Hoofdkantoor in Batavia kwam hij op de afdeling Contrôle.

Medio 1933 verliet de heer Harinck Indië om voor een half jaar te gaan werken als boekhouder op het agentschap onzer maatschappij te Singapore. In December 1933 keerde hij naar Batavia terug en werkte vervolgens ongeveer een jaar op het hoofdkantoor, op de afdeling Bedrijfsorganisatie, een speciale afdeling die onder leiding stond van de heer Vas Dias en die in het bijzonder zinde op middelen om te komen tot bezuinigingen, aangezien ook onze maatschappij toen de gevolgen van de algemene economische depressie ernstig voelde.

Einde 1934 kwam de heer Harinck weer bij de afdeling Comptabiliteit, de alom-tegenwoordige „Cm”, de grootste afdeling onzer maatschappij. In Augustus 1935 ging hij met Europees Verlof, dat geen verlof werd, doch door de heer Harinck geheel werd besteed aan de voltooiing van zijn studie, hetgeen resulteerde in het behalen van het volledig diploma van het Nederlandse Instituut van Accountants. Op 1 Januari 1935 was hij intussen bevorderd tot hoofdemployé. Medio 1936 keerde hij van zijn „verlof” in Indië terug, naar de afdeling Comptabiliteit. Na op 1 Juli 1938 te zijn benoemd tot souschef volgde op 1 Januari 1940 zijn aanstelling tot adjunct-chef.

De Japanse bezetting bracht hij in internering door. Hij „zat” o.m. lange tijd samen met mr. De Koe tot deze naar Sumatra werd afgevoerd. De heer Harinck bleef in kampen te Batavia en Bandoeng.

Na Japan's capitulatie zat hij in October 1945 weer op kantoor. In het begin van 1946 — nadat hij per 1 Januari was bevorderd tot dienstchef — maakte hij een dienstreis van twee maanden naar Australië, die medio datzelfde jaar werd gevolgd door een verblijf van gelijke duur in Nederland voor een kort familie bezoek. Ultimo 1947 ging de heer Harinck —en ditmaal echt— met Europees Verlof, waarvan hij op 5 September j.l. terugkeerde.

De heer Harinck is lid van de Belastingcommissie van de Indische Ondernemersbond.

Ook de heer Harinck is een bekende sportfiguur in K.P.M.-kringen en een van de voetbal-veteranen, wiens naam ook onder de voetballers van thans nog met ere wordt genoemd.



M. Hens

ur, mr. Willem Marie Hens, Palembang geboren als zoon van Hens ging naar Nederland om te studeren op het „Canisius College” te Nijmegen voor studie te Leiden, eindigend in het doctoraal

maatschappij. Hij werkte een maand als employé op het „moest leren op een kruk te zitten”. Na aankomst in Indië was in zo'n lange tijd niet had gezien, zodat eerst in begin Januari 1926 plaatsing op het agentschap te Singapore, als employé op de afdeling geplaatst naar het Hoofdkantoor in Batavia op de z.g. afdeling „A.D.II”, hoofd van wat toen afdeling „A.D.III” heette (thans „Vervoer III” een vervoer.

of, waarvan hij nog datzelfde jaar terugkeerde en werd geplaatst te Singapore benoeming tot waarnemend sub-agent te Singapore, een functie die hij tot employé verleend. Bij zijn overplaatsing naar het Hoofdkantoor te Batavia de man op Vervoer, een positie, die in Januari 1937 werd bevestigd door emend chef, als hoedanig hij in October 1938 voor de tweede maal met

Makassar. Ruim een jaar later, op 1 Juli 1940, werd hij er agent met de afdeling Personeelszaken op het Hoofdkantoor, maar van de uitvoering dat doordat in December de oorlog in Azië uitbrak en andere zaken zijn Japanse bezetting, die mr. Hens —zoals hij dat zelf uitdrukt— „in kenpeij P.M.-steunactie, die ondergronds werd ingezet en zo goed mogelijk volgende en ging direct aan de slag als algemeen chef Vervoer van de N.I.S.O., benoeming tot directeur. Een maand later ging hij met Europees Verlof, r Nederland in verband met doorvoerzaken.

oor snelle promoties, benoemd tot president-directeur, in een periode der moeilijkheden van de wederopbouw van het bedrijf grotendeels zijn over- hem zware verantwoordelijkheden voor het algemene beleid op de



Waarschuwing tegen vloedgolven

Te Washington is enige maanden geleden —volgens een bericht van United Press, dat wij in de „New York Herald Tribune” aantreffen— onthuld, dat de Amerikaanse regering een systeem heeft ontworpen om de Pacific-gebieden te waarschuwen tegen de verwoestingen, veroorzaakt door vloedgolven, die een gevolg zijn van zeebevingen.

Dergelijke vloedgolven —die „tsunami”'s heten— hebben reeds onberekenbare schade veroorzaakt en aan duizenden mensen het leven gekost in de lange geschiedenis van 's mensen strijd tegen de zee. Een „tsunami” doodde 173 personen en berokkende een schade van 25 miljoen dollar te Hilo op Hawaii in 1946.

De Amerikaanse ministerie van Handel heeft medegedeeld, dat de Coast- and Geodetic Survey-dienst een waarschuwings-plan heeft ontworpen, dat wordt genoemd „seismic wave warning system”. Het zal berusten op informaties van seismografen en uitkijkposten. Een geheel nieuw apparaat werd voorts ontworpen om „tsunami”'s op zee te kunnen vaststellen, waar zij overigens misschien aan ontdekking zouden ontsnappen.

Op 1 April 1946 verwoestte een „tsunami”, veroorzaakt door een zeebeving ten Zuiden van de Aleutian Islands, de vuurtoren te Scotch Cape op het eiland Uniak. Vijf personen werden gedood.

Ongeveer 5½ uur later bereikte deze „tsunami” Hilo in de Hawaii-eilanden.

De Coast- and Geodetic Survey-dienst heeft al seismografen in gebruik te Tucson (Arizona) en te Honolulu. Een seismograaf zal binnenkort worden opgesteld te Fairbanks in Alaska.

Kustwachters, vuurtorenwachters, havenmeesters en andere waarnemers zullen door middel van speciale radio-communicaties der Amerikaanse marine hun rapporten zenden naar het hoofdkwartier van de dienst te Honolulu. Er is een kaart ontworpen om de tijden van aankomst der vloedgolven op dichtbevolkte kusten te kunnen berekenen.

Een seismische „detector” is ontworpen om alarm te slaan, wanneer golven worden opgevangen, die zich gedragen als die van een „tsunami”. Deskundigen hebben verklaard, dat zulke „tsunami”-golven zich voortbewegen met een snelheid van 600 mijl per uur. In open water zijn ze niet hoog (misschien ruim een meter), maar zij strekken zich soms wel uit over een breedte van 100 mijl. Wanneer zij in nauwe wateren komen, dus b.v. in de buurt van kusten, stijgen de golven tot zulk een hoogte, dat zij enorme schade kunnen toebrengen.

De vloedgolf van 1946 varieerde in hoogte van 1.20 m in de haven van Honolulu tot ruim 15 meter te Wakolu, ook op de Hawaii-eilanden. Achttien uren nadat de vloedgolf was veroorzaakt ten Zuiden van de Aleutian Islands bereikte zij Valparaiso, Chili, meer dan 8000 mijlen verwijderd van de plaats van oorsprong.

Melchior Treub verkocht

Nieuwe schepen komen, oude gaan..... Het scheepvaart bedrijf volgt ook wat dat betreft het patroon van het leven. Nieuwe schepen worden uitbundig begroet, om heengaande oude wordt getreurd, voor langere of kortere tijd.

Slechts een paar dagen na de aankomst in Indonesië van de allernieuwste aanwinst voor de K.P.M. —onze „Van Riemsdijk”— gaat een schip van de oude garde verdwijnen: de „Melchior Treub”.

35 jaar oud

Dit schip, dat in 1913 werd gebouwd in Rotterdam, is na enkele maanden reeds op non-actief gesteld te zijn geweest, thans verkocht aan een firma in Hongkong, die het zal slopen. Het einde van de „Melchior” is dus so-wie-so in zicht. De laatste trip naar Hongkong leidt naar de slopershamer, naar het schavot.....

Hospitaal schip

Vóór de oorlog deed het schip voornamelijk dienst op de Deli-route en gedurende de laatste Wereldoorlog heeft het zich vooral in

de Brits-Indische wateren populair gemaakt door als hospitaalschip vele gewonde geallieerde soldaten te vervoeren.

Na de capitulatie van Japan werd de „Melchior Treub” door de Indische regering gecharterd voor het vervoer van militairen. Zo doorkruiste het nog vele malen de wateren van deze archipel, tot dat het enkele maanden geleden aan onze maatschappij terug werd gegeven. Het bleek toen niet meer de moeite en kosten waard te zijn om het op te kalefateren. Er werd geruime tijd met het schip „geleurd”, doch kortgeleden werd een koper gevonden, nadat Batavia al vol was van geruchten dat de „Treub” zou worden gekocht door een amusementsbedrijf en ingericht tot week-end schip, dat in de Baai van Batavia zou gaan liggen. Nog elders in deze kolommen wordt de „Treub” genoemd als mogelijkheid om het als woonschip voor K.P.M.-ers in te richten.

Eind November moet de „Treub” in Hongkong zijn en niet lang daarna valt hij onder de slopershamer, na 35 jaren dienst bij onze maatschappij.

„Sic transit.....”

Schrijfkunst (2)

Ditmaal, geachte lezers, gaarne een weinig aandacht voor de bespreking van het gebruik —en het misbruik— der hoofdletters.

Ter illustratie een kort verhaaltje:

De Heer van Doorn (ex-keizer Wilhelm) ontmoette eens een heer, genaamd X.Y. van Doorn. Eerstgenoemde vroeg toen: „Bent U van Doorn?”

De aangesprokene antwoordde hierop: „Ik ben wel Van Doorn, maar niet van Doorn; ik ben van Dribergen. U kunt mij dus wel heer Van Doorn noemen, maar asjebliet niet Heer van Doorn, want dat bent U.”

Dicht daarbij ontmoetten drie mannen elkander.

De eerste was een Boer, de tweede een boer, terwijl de derde J.H. de Boer heette.

De heer De Boer vroeg aan de Boer of hij boer was.

„Nee De Boer”, antwoordde de Boer, „ek is nie boer nie, daardie man is boer”.

„Zo is het”, sprak daarop de boer, „ik ben de boer en ik weet nu precies wie van jullie beiden de Boer is en wie De Boer.”

Waarmee Brokkie Brak maar zeggen wil, lezer(es), dat de schrijftaal bij een juist gebruik van de hoofdletters stukken duidelijker kan zijn dan de spreektaal, want bovenstaand verhaaltje is in de spreektaal niet eens bestaansbaar.

Het gebruik van de hoofdletters is dan ook geenszins willekeurig.

Eigennamen, waarin voorzetsels (van, in) en/of lidwoorden (de, het) voorkomen, schijnen voor velen moeilijkheden te geven. Ik wil U hier nu niet vermoeien met alle regels voor het gebruik van de hoofdletters in onze schrijftaal, doch onthoudt U maar vast:

J. W. van Dort; de heer Van Dort; Van Dort.

P. den Ouden; de heer Den Ouden; Den Ouden.

G. van den Berg; de heer Van den Berg; Van den Berg.

In het laatste viertal exemplaren, dat ik van „Positie Schepen” (afd. VRV.) bij de hand heb, lees ik zo mijn genoegzen te terecht: „Van den Bosch”, „De Eerens”, „Van Goens”, „Van der Hagen” en „Van Outhoorn”, doch wat hebben die arme Van der Lijn en Van Spilbergen gedaan, dat ze in die lijst met een kleine „van” geschreven moeten worden? (Intussen verbeterd).

Een interessant voorval uit de geschiedenis der K.P.M. mag ik hier niet onvermeld laten.

Vele jaren geleden werd een verzoek van de familie Op ten Noort om de scheepsnaam „Op ten Noort” te veranderen in „op ten Noort” met een kleine „o” door onze toenmalige directie ingewilligd uit eerbied voor de nagedachtenis van de vroegere directeur onzer maatschappij Jhr. L.P.D. op ten Noort, die er bij zijn leven speciaal op gesteld was, dat onder alle omstandigheden zijn naam met een kleine letter „o” werd geschreven.

Taalkundig was dit echter onjuist.

Tenslotte nog even een „hint” voor al onze steno-typisten en andere correspondenten:

In titels en adressen „Heer” met een hoofdletter, bijvoorbeeld „Hoogedelgestränge Heer”, doch in een zin „heer” met een kleine letter, zo ook directie, directeur en hoofdkantoor.

Velen schijnen te menen, dat zij hun directie en hun hoofdkantoor niet de verschuldigde eer betonen, wanneer zij in hun brieven niet schrijven over Directie en Hoofdkantoor.

Wanneer U echter meent, lezer(es), dat dit toch niet zo heel erg is, gooi het dan ook eens over de Engelse boeg en schrijf voortaan bijvoorbeeld overal „ik” met een hoofdletter.

Brokkie Brak

K. P. M. - Journaal

—De état-major van het m.s. „Van Riemsdijk” bestaat uit gezagv. J.J.R.H. v. Zomer; 1e stm. L.O. van Breemen; 2e stm. R.E.P. 1e Clercq; 3e stl. J.P. Haaze, F.H. Roelof Heyrmans en E. Berding; 11. stl. A.J. Leget, H. Hogewerf, H.J. Hofland, J.A. v. Beurden en J.W.F. van Hummel; hfdwtk. J. Alt; 2e wtk. T. Hooghuis; 3e wtk. M. Lorijnen; 4e wtk. C. Reichwein; 5e wtkn. K. Nederhoed, A.W. Th. Mütter, A.H.J. Liesting, J. den Arend en J.H. Pastor; marconist G. J. de Weert; scheepsarts dr. Hong Yan Tan (die naar Nederland teruggaat); verpleegster mej. A.K. Honig (bestemd voor de B.P.M.); hofm. C. Fabries; ass. hfm. E.M. Kretchman; chefkok J. Eradus; kok-bakker A.J. Bruggeling; bootzman C.F. Evers; kabelgast H. Gelderman; timmerman D.J. Barto; matrozen P. Douw, C. de Krey, J.H. v. Westerhoven, H. Visser, M. Hamstra, H. J. v. Dinteren, R. Bakker, E.A.J. Fockens en C.J. Pieters; lichtmatroos H. Scherpenisse; voorman J. F. Wemeling Entink; mag-meester J.L.V. Hohenwalt; olielieden H. Bosman, W. Pentinga, J.H. Brandt, P. Melchers en A.A. Balk; jongen J.F. v. Breenen (laatst genoemde 25 leden der bemanning keren naar Nederland terug); matr. M.A. v. Quawegen (bestemd voor de NISHM), olieman Th. de Boer (bestemd voor Australië); poetser M.H.L. Vlamming (eveneens op weg naar Australië); olieman H.G. Zegwaard (die wil trachten in Indonesië te blijven); wasbazen Tam Shau en Tung Chee San (die resp. teruggaan naar Nederland en Singapore). In de bovenrol reizen mee gezagv. P.W. Jans; ass.administrateurs P. v.d. Molen, P.M. Vis en P.J.M. Koedijk; 5e wtkn. C. de Vries en W.L. Zinsmeester; hofmeesteres mevr. E.B. Zomer-Frequenza (echtgenote van kap. Zomer, die in Singapore van boord ging en vandaar naar Australië gaat); linnenjuffrouwen mevr. E.J. Schrekker-Blomhert (wed. van empl.) mevr. E.I. le Clercq-le Clerq (echtgenote van 2e stm. op weg naar S'baia); I.M. Mols-Farla (bestemd voor de K.J.C.P.L.) en mevr. E.E.M. Roelof Heyrmans (echtgenote 3e stm. eveneens op weg naar S'baia); hfdempl. E. Kuiper; empl. E.M. Roumimper; 1e stm. J. den Hartog; 3e stm. J. Versteeg en de heer G.G. Schrekker (zoon van wed. E.J. Schrekker).

In het kader van de gezinshereniging bevinden zich voorts aan boord mevr. M.M.E. Utrecht-Dettmar (met 3 kinderen) op weg naar Makassar; mevr. K.G. Meyer Cluwen-Horrigan

(met 3 kinderen) op weg naar Batavia; mevr. J. Remijn-Siegers, mevr. W.B.M. Tjebbes-Ruyter (met 2 kinderen) en mevr. J. Bosch v. Klinken (met 5 kinderen), die allen op weg zijn naar Soerabaia.

—Hoofdwtk. G. J. Zeegers is op 15 Oct. j.l. per K.L.M. naar Nederland vertrokken. Hij is bestemd om een der in aanbouw zijnde schepen naar Indonesië uit te brengen.

—2 wtk. A. Augusteyn is op 21 Oct. met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken. 5e wtk. J. A. Gieltjens ging hem op de 17e om dezelfde redenen voor.

—Leerl. wtk. H. B. Visser is met ingang van 1 Juni j.l. tot 5e wtk. aangesteld.

—Motordrijver F. Hall werd op 15 Augustus weer in dienst genomen.

—De leerl. motordrijvers F. J. H. Hofman en A. Tairas slaagden op 23 Sept. en 2 Oct. voor hun diploma motordrijver en zijn als zodanig aangesteld. De leerl. machinedrijvers O. Sahetapy en F.L. Abrahams slaagden op 23 Sept. en 11 Oct. voor machinedrijver en zijn per die data in die functie aangesteld. De leerl. motordrijver M. Lomie is op 1 October j.l. tot motordrijver aangesteld.

—J. E. de Wit, Z. Patty, W. R. Rorek, J. P. Kereh, E. E. Meninck, W.R.E. Wolf, J. Klein en I.B. Tunas zijn in dienst gekomen als leerl. motordrijvers.

—Mach. drijver W. Gonggrijp v.d. Sande en motordrijver F. W. Tehupuring verlieten op eigen verzoek onze maatschappij. Mach. drijver J. Pangkey werd afgekeurd en leerl. motordrijver J. G. Pieters werd wegens desertie ontslagen.

Vervolg: zie pag. 10

„Si tu veux être libre et fort: travaille!”

XAVIER PRIVAS

Vertaling: „Als je vrij en sterk wilt zijn..... moet je werken!”

Als je wilt, dat de wereld je tegenlacht,
moet je werken!

Als je wilt, dat je vrijheid en heel je macht
de vrucht zal wezen van eigen kracht,
moet je werken!

Als je wilt, dat heel je omgeving je eert,
moet je werken!

Als je wilt, dat een man je vriendschap begeert
en ieder woord en je wil respecteert,
moet je werken!

Als je vrij wilt wezen —als een koning zo vrij!—
moet je werken!

Als je onder geen stervelings heerschappij
je kop wilt bukken voor dwingelandij,
moet je werken!

Als je eerlijk en muurvast wilt staan op je recht,
moet je werken!

Als je wilt, dat iedereen —baas en knecht—
behoorlijk zal luisteren, als je wat zegt,
moet je werken!

Als je zó, als een kerel, door het leven wilt gaan,
moet je werken!

Als je wilt, dat een vriend aan je sterfbed zal staan,
als eenmaal je uur van scheiden zal slaan,
moet je werken!

Als je wilt, dat die vriend je hand drukken zal,
moet je werken!

Als je wilt, dat de vrouw, die je het liefst is van al,
je nooit en nooit meer vergeten zal,
moet je werken!

Ontleend aan: Steenkool no. 2
Januari 1946.

Marconisten schrijven over K.P.M.-schepen

Wij ontvangen geregeld het (gestencilde) orgaan van Radio Holland, „Peiling” genaamd. Dit blad heeft een rubriek onder de titel „Onze varende vrienden schrijven”, waarin radiotelegrafisten vertellen van hun technische en andere ervaringen aan boord van de schepen, waarop zij zijn geplaatst. In het September-nummer van „Peiling” troffen wij twee brieven aan van radio-mensen op K.P.M.-schepen.

De eerste brief was van R. van Rees Vellinga, die op de *Karossa* vaart. Tevoren zat hij op de *Van der Lijn*. Hij heeft nu Makassar als thuishaven en vaart een vierweekse dienst via Ambon, Ternate en Morotai naar Sorong en terug. Het leger en de N.N.G.P.M. (de Nederland-Nieuw-Guinea Petroleum Maatschappij) zijn de voornaamste „klanten” van de lijn. De N.N.G.P.M. houdt te Sorong een groot oliecentrum op. Verder vaart men veel copra. „Ik zou graag een buitenlijn willen hebben”, zo zegt schrijver, „maar niettemin is de *Karossa* en alles prettig. U zult de nieuwe motorscheepjes van de *Ka*-serie wel kennen. De gecombineerde werkwoonhut van de radiotelegrafist bevindt zich in de eerste klasse”.

Schrijver vertelt een aantal technische bijzonderheden over het werk aan boord en de storingsen, die hij ondervindt. Het „nemen” en publiceren van nieuwsberichten en het overnemen voor schepen zonder korte golf naar en van Batavia vult een flink deel van schrijvers dagtaak. Chinese dekpassagiers, zo vertelt hij verder, dragen het hunne tot zijn activiteit bij (vermoedelijk omdat ze zoveel telegrammen hebben te verzenden. Red. Uitlaat).

„De stemming onder de collega's is goed”, zo besluit Van Rees Vellinga.

Een tweede brief was van H.M. Merkelbach van het m.s. *Batoebahra*. „Dat is een gloednieuwe K.P.M.-er en het leven aan boord bevalt mij uitstekend. Mijn hut hier is een paleis vergeleken bij die op de *Grote Beer* (waarmee hij uitkwam), die ik moest delen met de tweede radiotelegrafist en die zeer warm was. De officieren aan boord zijn stuk voor stuk oude rotten in het vak, fijne lui met allen — op de 2e stuurman na — meer dan 20 dienstjaren. De route is ook aardig, n.l. Priok—Soerabaia—Kleine Soenda-eilanden. Veel te zien en veel te beleven”.

Verbouwing logeergebouw vordert goed

Sedert 9 September zijn werklieden bezig in de tuin achter één van de vleugels van ons Logeergebouw aan de Molenvliet te Batavia, dat — zoals wij reeds eerder meldten — met een tiental appartementen wordt uitgebreid.

Elk dezer appartementen zal bestaan uit een voorgalerij, twee slaapkamers en een badkamer, tevens W.C. Voor elke twee appartementen is een strijkkamer ingericht en op het geheel van de tien appartementen zullen twee kofferruimten worden opgetrokken.

Voor opvarenden

Het ligt in de bedoeling om t.z.t. deze appartementen ter beschikking te stellen van de opvarenden, zodra de woningsituatie te Batavia zich ietwat verbetert.

De bouwtijd van het geheel was aanvankelijk gesteld op zes maanden, doch op verzoek van de directie wordt door de aannemers alles in het werk gesteld om de bouw te versnellen. Men hoopt de appartementen tegen het einde van Januari 1949 in gebruik te kunnen nemen.

Kasten!

De diverse kamers zijn — vergeleken bij de andere kamers in het Logeergebouw — voorzien van een nouveauté, n.l. ingebouwde kasten (waaraan trouwens in Indonesië algemeen een schrijnend tekort heerst. Red. Uitlaat).

Eterniet (voor plafonds) is momenteel hier te lande niet te krijgen. De plafonds zullen daarom worden gemaakt van kadjang-matten, die netjes beplakt en wit geveerd zullen worden.

Kosten...

De bouwkosten zijn geraamd op 208.000 gulden, terwijl de maatschappij daarenboven materialen tot een waarde van 12.000 gulden zal leveren.

Elders op het terrein van het Logeergebouw gaat men ook nog bouwen. Achter de tennisbaan zal een centrale was-, droog- en strijkplaats worden gebouwd. Voor de watervoorziening van de wasplaats is reeds een put geboord. Zodoende zal de weinig verkwikkelijke aanblik van de „hofjes”, waar tot dusverre links en rechts „de was” hing te drogen, worden verbeterd.

Bladvulling

De Amerikaanse „marines” hebben het volgende bord geplaatst op de atol Kwadjalein:

„Hotel Atoll, no beer atoll, no women atoll, nuthin' atoll”.

Vervolg: K. P. M.- Journaal

—De motordrijver A. M. Pattyhawe en mach.-motordrijver R. Junginger zijn van binnenlands verlof teruggekeerd. De mach.-motordrijvers F. J. Kolen en P. E. Eichenberger gingen met binnenlands verlof.

—Voor het ladingvervoer van Pare en Makassar naar Cheribon en het paardenvoer van Bima naar Cheribon zal laatstgenoemde haven in lijn M. op de terugreis worden aangedaan. De benodigde tijd is gevonden door de ligtijd te Soerabaia met één dag te bekorten.

—De in verband met het overlijden van de heer W. Bijlmer, in leven agent te Ambon, aldaar tijdelijk geplaatste agent, de heer P. Riem, heeft het agentschap m.i.v. 22 September j.l. overgedragen aan de heer J.H. Zeydel.

—Per vliegtuig keerden op 27 Oct. j.l. uit Nederland terug de heren F.M.W.M. Bonzen, chef van dienst en mr. J. Zuur, adjunct-chef. De heer Zuur is geplaatst op de Secretarie.

—Ten hoofdkantore werd aan het gehele personeel de gelegenheid gegeven om zich gratis te doen injecteren tegen typhus, cholera en dysenterie of zich tegen pokken te doen inenten. Dit geschiedde „verdiepingsgewijs” in de wachtkamer van het Secretariaat.

—Aan de états-major en onderofficieren van de *Baai*-schepen (die bekend staan als „warme schepen”) is door de directie toestemming verleend om, binnenliggend te Soerabaia of Batavia, in de logeergebouwen gratis logies te genieten, indien er accommodatie beschikbaar is.

In de nacht van Zondag 24 op Maandag 25 October j.l. is aan de gevolgen van een malaria-aanval overleden

EDUARD JAN BISH

in leven hoofdtikker 2e klasse op ons agentschap te Tandjong Priok. Hij was 40 jaren oud en sedert 14 Mei 1947 in dienst van onze maatschappij.

Het stoffelijk overschot werd op 25 October op de Indonesische begraafplaats „Karet” ter aarde besteld. Het agentschap Priok was hierbij vertegenwoordigd door de heren Vaillant en Disse.

Een krans van de maatschappij dekte de baar.

Het rapport over huisvesting

„Hoewel de uitvoerigheid, waarmede in de „Uitlaat“ onze huisvesting is behandeld, een ieders instemming zal hebben gehad, vraag ik mij af, of de strekking daarvan ook wordt onderschreven”, aldus de heer E. H. B. Houtkoop van afd. Vrachtzaken in een brief n.a.v. het rapport in no. 19, waarin hij inging op de illustratieve cijfers, die wij in genoemd rapport afdrukten. Hij is van mening, dat het totaal van 208 „volop-gescheidenen“ minder gunstig is dan het lijkt. Volgens hem is de situatie somberder, indien men rekening houdt met hen, die in het komende jaar het aantal woningzoekenden moeten vermeerderen en worden gerecruteerd uit een van de groepen, die in de gepubliceerde statistiek als „aftrekposten“ voor de toestand van het ogenblik zijn gebruikt. „Voorzichtig geschat“, zo vervolgt schrijver, „moet dit m.i. (inclusief Uw 208 man) een totaal opleveren van 400 tot 500 minus een betrekkelijk geringe aftrek voor nieuwe verlofgangers en gepensioneerden. Dit totaal moet aan woonruimte worden geholpen gedurende de komende jaren.”

„Nu rijst de vraag, of er niets ter verlichting kan worden ondernomen naast de zeer gewaardeerde en welkome nieuwbouw. Iedereen, die over dit vraagstuk zijn gedachten heeft laten gaan, zal het er wel over eens zijn, dat het uitermate moeilijk en gecompliceerd is, zolang wij ons nog moeten behelpen met het bestaande aantal woonhuizen. Kanker is makkelijk genoeg, suggesties voor een oplossing zijn minder eenvoudig. Hieronder volgt mijn poging in die richting.

Het uitgangspunt is, dat het aantal woningzoekenden voor dit en het volgende jaar d.m.v. een onderzoek zo nauwkeurig mogelijk

wordt benaderd. Aan de hand van dit cijfer zou de vraag onder ogen kunnen worden gezien, of de „overflow“, die de K.P.M. heeft, in redelijke verhouding staat tot die van andere grote lichamen, waarbij zou kunnen worden beoordeeld, of de verdeling van de instantiehuizen te Batavia redelijk is opgezet.

Het volgende punt is, dat de H.O.B. op de hoogte moet worden gesteld van de te verwachten situatie en haar te verzoeken onze woningzoekenden allen in volgorde van aankomst te plaatsen op haar wachtlijst en ons in te lichten, wanneer er een K.P.M.-gezin kan worden gehuisvest.

Intussen zou in overleg met de H.O.B. (indien zulks nodig mocht zijn) een zo groot mogelijk gedeelte van het Logeergebouw moeten worden bestemd voor huisvesting van gezinnen, zowel zonder als met kinderen. Indien de H.O.B. iemand oproept, wordt dit gezin uit het Logeergebouw gehaald, waar dan weer plaats komt voor een uit Holland op te roepen gezin. Vertegenwoordigers van varende en walpersoneel zouden behulpzaam kunnen zijn bij het zo eerlijk mogelijk aanwijzen van gegadigden voor in de stad door de H.O.B. te wijzen woonruimte.

Resumerende, geloof ik niet, dat het vraagstuk alleen kan worden opgelost met nieuwbouw, hoe welkom ook. Wellicht is er echter — zij het langzaam aan — wel iets te bereiken met een voor ons gunstiger herverdeling van instantiehuizen en het nauwgezet volgen van een goede wachtlijst, die voor wal en vloot dezelfde eerlijke kans biedt.

Naar mijn mening, is hiermede een groot maatschappij-belang gemoeid..... en gediend.”

Nieuwe cijfers van „Lloyd's.”

Volgens het overzicht van het 3e kwartaal van dit jaar, dezer dagen door „Lloyd's” gepubliceerd, was er einde September j.l. over de gehele wereld op scheepswerven 4.203.873 ton scheepsruimte in aanbouw.

Hiervan bouwde Engeland 2.208.999 ton (52,6%), hetgeen 106.734 ton meer was dan einde September van het vorige jaar, doch 34.704 ton minder dan einde Juni j.l. De tonnage-in-aanbouw wordt — volgens het overzicht — beïnvloed door allerlei vertragingen (*blijkbaar wordt hiermede ook de aflevering van materialen bedoeld. Red. Uitlaat*), waardoor de bouw van schepen langer in beslag neemt.

Op alle andere werven ter wereld tezamen werd dus 1.994.874 ton gebouwd, hetgeen 216.688 ton meer was dan einde Juni j.l.

De voornaamste scheepsbouwende landen waren Frankrijk (399.612 ton), Amerika (289.612 ton), Zweden (263.625 ton), Italië (221.537 ton), Nederland (211.327 ton), Britse Dominions (162.166 ton), Denemarken (136.496 ton) en Spanje (106.788 ton).

De in aanbouw zijnde schepen waren eind September verdeeld in 91 stoom- en 184 motorschepen.

Tenslotte nog een interessante opmerking:

Van de in aanbouw zijnde schepen bestond 29% uit tankers. De tankertonnage in aanbouw steeg met 270.527 ton vergeleken met eind Juni j.l.

Voetballers weren zich :

Op 22 Oct. j.l. speelde het K.P.M.-elftal op het terrein (lees: de zandvlakte) op Manggarai een wedstrijd tegen de Immigratie, in de voorcompetitie van de B.K.V.B. Hij eindigde in een gelijk spel (3—3).

Ons elftal kwam in de volgende opstelling uit:

E.F.H. v. Santen (CmII)		
J. Mangindaan (Priok)	H.F. Meeng (Priok)	
Sachandi (Claims)	R.H. Ahmadi (CmII)	Djaelani (PZ/TD)
A. Blitz (C.D.)	E.F. Jüch (CmIII)	J.J. Moerman (Doorvoer)
F.A. Smith (Priok)	R. Arifin (Tikkerij)	

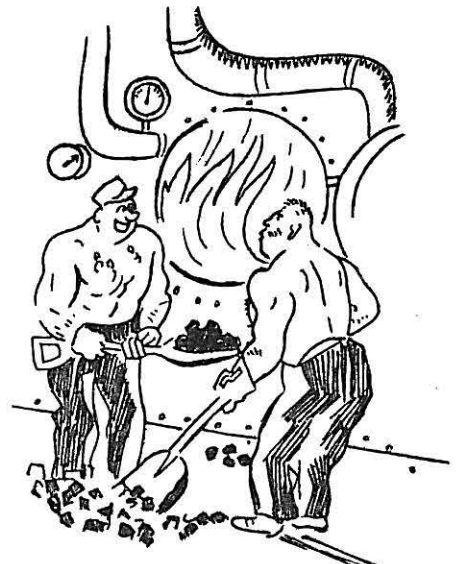
Van de 6 doelpunten vielen er 5 voor de rust, wel een bewijs, hoe gelijk-op het spel ging. Met het ingaan van de rust had de K.P.M. met 3—2 de leiding. Alle drie goals werden door Blitz gemaakt.

Na de rust was ons elftal sterk in de meerderheid, doch het wist die niet in doelpunten om te zetten. Na een snelle uitval van de Immigratiedienst kreeg v. Santen zelfs nog eenmaal het nakijken. De Immigratiedienst kreeg ongetwijfeld meer dan hem toekwam.

Op 27 October j.l. zou ons K.P.M.-elftal opnieuw een wedstrijd spelen en wel tegen de ploeg van de N.V. Koninklijke Boekhandel en Drukkerij Kolff. Maar „Kolff” had andere dingen aan zijn hoofd: het honderdjarig jubileum van het bedrijf, dat geen der spelers in een conditie liet om een wedstrijd te spelen. Enfin, daarvoor zijn 100-jarige jubilea nu eenmaal. „Kolff” verzocht om de wedstrijd uit te mogen stellen, hetgeen uiteraard door de competitieleiding werd toegestaan. De match wordt thans verstreken op 10 November a.s.

Voor 5 November a.s. is thans de volgende kamp van het K.P.M.-team vastgesteld. Het komt uit tegen Geo Wehry en als we goed zijn ingelicht zijn onze voetballers wel van plan om nu weer eens een overwinning te behalen.

De K.P.M.-voetbalvereniging heeft overigens geld nodig, omdat contributies der leden ontoereikend zijn om alle kosten in verband met aanschaffing van materieel, voetbalkleding etc. te dragen. Personeelsleden, die met de K.P.M.-ploeg sympathiseren, worden opgeroepen om zich als donateurs aan te melden.



„Ik ben driemaal de wereld rond geweest. Tenminste..... dat zeggen ze”.

STOP PRESS!!!!

Volgens de laatste berichten —vlak voor het ter perse gaan van dit nummer ontvangen— verwachtte gezagvoerder Van Zomer onze nieuwe „Van Riemsdijk” op 3 November a.s. de haven van Tandjong Priok binnen te brengen.

De nieuwbenoemde president-directeur mr. Hens en directeurs mr. De Koe en Harinck recepieerden op 2 November des avonds in het Logeergebouw Molenvliet.

K. P. M. - geschiedenis in anecdoten (I)

Ook op onze oproep in no. 20 van „de Uitlaat” om aardige en authentieke K.P.M.-historietjes in te zenden, is door verschillende lezers gereageerd. De eerste inzendingen laten wij hieronder volgen.

Diagnose

Wie op Singapore heeft gevaren of daar heeft gewerkt, heeft natuurlijk wel eens contact gehad met onze maat-

schappij-dokter aldaar, die een zekere bekendheid verkreeg, alleen al, omdat hij nimmer verzuimde op de medicijnfles de woorden „Shake the bottle before use” te laten zetten. Dat was echter niet de voornaamste eigenaardigheid van de pil, die zijn patiënten altijd vertrouwen trachtte in te boezemen door ter bevestiging van zijn diagnose te zeggen: „I had it myself”. En wanneer het een zéér bijzonder geval betrof, placht des dokters diagnose te worden besloten met de woorden: „I just cured one of my best friends. He had the same”.

De schroeftunnel

In Priok, wordt een schip leeg gelost, dat in dok moet. De kade-employé vraagt aan de derde stuurman hoe laat er kan worden verhaald. De stuurman, die bij luik III staat, antwoordt: „Zodra die lading er uit is, meneer”.

De employé kijkt ook in het luik en zegt: „Nou, stuurman, het zal nog wel even duren voor U die ijzeren kisten er uit hebt”.

„Ach nee, meneer, die schroeftunnel laten we zitten”, is het laconieke antwoord van de stuurman.

Het scheve schip

Een nieuwe ladingklerk staat bij het luik. Een Chinese handelaar vraagt om zijn lading het eerst te lossen, waarop de klerk antwoordt:

„Dat gaat niet, want dan valt mijn schip scheef.....”.

De vermiste geiten

Bij de Civiele Dienst op Tandjong Priok waren eens twee geiten „te min” ontvangen voor de Lebaran. De employé deed zijn best om zijn chef er van te overtuigen, dat het aantal met het conossement overeenstemde, want dat één geit overboord was gesprongen en de andere onderweg gestorven.

„Alles goed en wel,” zei de chef „maar als je geen claimbewijs kunt overleggen, betaal jij die twee geiten”.

De employé was „geslagen”. Wat nu? De volgende morgen kwam de mandoor echter triomfantelijk op kantoor. Hij wist n.l. ook van het geval af.

„Meneer”, zei hij. „De geiten zijn compleet”.

De employé kon zijn oren niet geloven. Gisteren twee „koerang” en nu „tjoekoep kambing”?

„Gampang, meneer”, zei de mandoor. „Vannacht hebben twee geiten gejongd”.

Wie zendt ons nog meer van deze verhaaltjes?

U vraagt.... wij antwoorden!

Geregeld ontvangt de redactie brieven. Daarin verschilt zij uiteraard niet van andere afdelingen van het bedrijf. Sommige brieven betreffen rechtstreeks in „de Uitlaat” gepubliceerde artikelen, opmerkingen en commentaren daarop, nieuwe suggesties ook en dikwijls repliek. Andere brieven roeren vraagstukken van meer algemene aard aan.

Deze brieven worden door de redactie zo goed mogelijk beantwoord en voor zover nodig wordt er in de kolommen van „de Uitlaat” nader op ingegaan. Omdat „de Uitlaat” juist is bedoeld als voorlichtingsorgaan (en een veel-gehoorde klacht is, dat er aan voorlichting nog veel ontbreekt), zullen brieven, die niet alleen de schrijver en de redactie aangaan, doch principiële aangelegenheden betreffen, in een speciale rubriek, die wij hiermede openen, worden behandeld. Al naar gelang van de inhoud der met de redactie gevoerde correspondentie zal de beantwoording dus rechtstreeks (door de hoofdredacteur) of in deze rubriek worden afgedaan.

De redactie is niet alwetend. Zij zal zich voor beantwoording derhalve nauwkeurig van de te berde gebrachte kwesties op de hoogte stellen bij hen in het bedrijf, „die het kunnen weten”. Het zal ook voorkomen, dat een vraag beter kan worden beantwoord door één of meerdere lezers, voor wie de redactie deze rubriek dan gaarne openstelt.

De rubriek „De Stem uit de K.P.M.” zal daarnaast blijven bestaan als „uitlaat” voor bruikbare suggesties en doelmatige critiek.

Hieronder enige antwoorden op vragen, die ons mondeling werden gesteld. Wij geven die, om te laten zien, wat wij bedoelen en waar wij heen willen.

J.W.W. Uw idee om het „K.P.M.-alphabet” samen te stellen is buitengewoon aardig. Wij zien Uw nouveauté met belangstelling tegemoet.

H.J.K. Het is droevig, doch inderdaad waar, dat de betrokken afdelingschef slechts twaalf pakjes „Highway” beschikbaar stelde voor twaalf goede slagzinnen. Eén pakje H.W. voor één slagzin. Inderdaad een „goedkope” reclame.

E.J.B. De radio-toestellen, welke door de K.P.M. zijn gedistribueerd, kosten f 300,89 per stuk. Van de oorspronkelijke storting van f 360,— is aan belanghebbenden f 59,11 gerestitueerd.

F.H.S. Dank voor de inzage van Uw officiële H.O.B.-brief, waaruit wel blijkt, dat aan U als „alleenstaande werker” geen accommodatie in één der woonwijken kan worden toegewezen. Binnenkort zullen wij hier in een artikel eventueel nader op terugkomen.

E.v.S. In Uw ergernis over het rapport inzake huisvesting staat U niet alleen. Wij komen hierop nog nader terug.

J.A.B. De idee om de *Melchior Treub* tot „woon-ark” in te richten had onze aandacht en zou in een nader artikel over huisvesting (zie antwoord aan F.H.S.) worden verwerkt, toen het bericht van de verkoop van het schip kwam.

Vraagt U dus maar. Zó zullen wij antwoorden!

Ter overdenking

Wie aan 't Verleden denkt
is in zichzelf verloren

onder de mensen!

Hij ziet de toekomst niet
en heeft geen ideaal

en niets te wensen.

Wie aan 't Heden denkt,
staat midden in het leven,

maar moet vertrouwen!

En met zijn eigen wil,
verstand en heel zijn hart

de toekomst bouwen!

Wie aan de Toekomst denkt,
neemt niet alleen voor zich,

doch weet te geven!

Wil vóór en met elkaar
strevend vooruit. Hij kent

de eis van 't Leven.

J.H.H.-R.