

PERSONEELS- EN VÓORLICHTINGSORGAAN VAN DE N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

ST. NICOLAAS in LOGEERGEBOUW

Groots feest voor jong en oud. Er waren vele stoute K.P.M.-kinderen

Sint Nicolaas en Zwarte Piet zijn op Maandagmiddag 5 December j.l. in het Logeergebouw te Batavia op bezoek geweest bij ongeveer 250 K.P.M.-kinderen. Het is een groots feest geworden, niet alleen voor de kinderen, maar ook voor de ouders en begeleiders, die waren meegekomen. Sint Nicolaas heeft met vele K.P.M.-kinderen een hartig woordje gesproken en op grond daarvan mag zeker worden verwacht, dat in het komende jaar de opvoedings-taak van verschillende K.P.M.-ouders aanzienlijk zal worden verlicht. Het heeft maar een haar gescheeld, of enkele K.P.M.-kinderen gingen in de zak van Zwarte Piet mee naar Spanje, indien niet de Sint bereid ware geweest om het met hen nog eens een jaartje aan te zien, mits zij beterschap beloofden.

Sint Nicolaas zou al om vijf uur komen, maar hij moest tevoren in de stad nog talrijke andere bezoeken afleggen en zo werd het ruim over half zes. In de tussenliggende veertig minuten hadden ouders en begeleiders hun handen vol om de kinderen rustig te houden met liedjes onder begeleiding op de piano en de harmonica van Guyri Rosenberg. In de eetzaal stond het podium klaar met een leunstoel voor de Sint en een „poef” voor Zwarte Piet, die beide door enkele kinderen vast werden uitgetoetst. Het was aan de andere kant maar gelukkig, dat Sint niet op tijd was, want de grote gele K.P.M.-bus, die overal in de stad K.P.M.-kinderen moest ophalen, was nog niet gearriveerd.

Aankomst

Kort na aankomst van de bus reden Sint Nicolaas en zijn knecht in een directieauto het erf van het Logeergebouw op. Aan de ingang van het ge-

bouw werden zij verwelkomd door de chef P.Z., mr. Ter Braake, de chef Cm-II, de heer Hart en —namens de vloot— gezagvoerder Vogel. Stattig schreed de Sint in zijn machtig bisschoppelijk gewaad het Logeergebouw binnen, terwijl de kinderen uit volle borst een welkomstlied aanhieven. Omstuwd door kinderen begaf de Sint zich naar het podium. Zwarte Piet droeg een grote zak, waaruit hij pepernoten naar de kinderen strooide, die als palingen over de grond krioelden.

Daarna beklom mr. Ter Braake het podium om Sint Nicolaas welkom te heten. Hij vroeg, of de Sint een goede reis had gehad, waarop de Heilige bevestigend antwoordde. Mr. Ter Braake sprak de veronderstelling uit, dat Zwarte Piet zijn befaamde boek met de namen van de stoute kinderen wel bij zich zou hebben. En inderdaad: Piet zwaaide al met het boek en wij zagen verschillende kindergezichten betrekken..... Het was de hoop, dat zij straks iets zouden krijgen uit de enorme stapel mandjes, die naast het podium stond opgesteld, die hen deed besluiten het verdere verloop van zaken nog maar eventjes af te wachten..... Als ze de kans hadden gehad, zouden verscheidene kinderen er echter vandoor zijn gegaan, op het ogenblik, dat Zwarte Piet zijn dikke boek opende.....

Achtereenvolgens werd een aantal kinderen door Zwarte Piet opgeroepen om voor Sint Nicolaas te verschijnen en op te biechten, wat zij in het afgelopen jaar also hadden misdaan. Sommigen werd het daarbij te machtig en zij barstten in snikken of luide kreten uit. Anderen hielden zich lange tijd goed, tot Zwarte Piet hen de kettingen om de hals en voeten sloeg en aanstalten maakte hen in de zak te stoppen. Er werd veel beterschap beloofd, maar ook voor kleine kinderen is de weg naar de hel geplaveid met goede voornemens

en zodra ze weer van het podium af waren, waren de beloften meestal wel vergeten..... Intussen strooide Pieterman regelmatig met pepernoten en ontstonden complete veldslagen om het bezit van de noten. Pieterman's sapu lidih hield er echter meestal de orde wel in. De man-tot-man gesprekken tussen Sint Nicolaas en de K.P.M.-kinderen werden af en toe onderbroken door het zingen van Sinterklaas-liedjes. Later begaf Sint Nicolaas nog onder de kinderen en liet zich door de „Uitlaat”-fotograaf portretteren om een souvenir aan deze middag bij de K.P.M. mee naar Spanje te nemen.

Uitdeling van geschenken

Aan het slot van de middag ging Sint Nicolaas over tot uitdeling van mandjes, die allerlei lekkernijen bevatten en hij gaf hiermede de kinderen hoop, dat in de nacht, die zou volgen, zij toch niet door de Sint zouden worden vergeten. Wij hoorden later nog van Sint Nicolaas persoonlijk, dat het Pieterman's bedoeling was geweest om enkele van de aardigste K.P.M.-vrouwen in de zak te stoppen en mee naar Spanje te nemen, doch men had hem van dit voornemen kunnen afbrengen.

Lof van de Sint

Nogmaals: het is een groots feest geworden. Sint Nicolaas heeft ons nog speciaal verzocht in de „Uitlaat” te willen schrijven, hoe bijzonder plezierig hij heeft gevonden om deze middag temidden van de K.P.M.-kinderen te kunnen doorbrengen en hoeveel lof hij had voor de organisatie van het feest, die in de vertrouwde handen was van de beheerder van het Logeergebouw, de heer Hoozeveld, die voor ijs en koele dranken had gezorgd.

Voor een exclusief „Uitlaat”-interview met de Sint en Piet zie men pag. 10.

Men zie ook de fotopagina.

Twée der oude garde verlaten K. P. M.

Afscheid van de heren Klein en De Klerk

H. Klein

Weer een van de mensen van de oude garde gaat de dienst van onze maatschappij verlaten. Met ingang van 1 Januari 1950 zal n.l. de heer H. Klein, die thans op het Amsterdam-kantoor werkzaam is, worden gepensionneerd.



Na op 9 April 1910 als employé op het kantoor te Weltevreden in dienst te zijn getreden, volgde op 15 Februari 1919 zijn benoeming tot agent te Palembang. Vervolgens werd hij bevorderd tot sous-chef A.D. en geplaatst als agent te Penang, waarna met ingang van 1 Juli 1927 zijn bevordering plaats vond tot chef A.D. en hij geplaatst werd als agent te Makassar. Per 1 Januari 1931 volgde zijn overplaatsing naar het Amsterdam-kantoor als chef Algemene Zaken, welke functie hij tot 1 Januari 1949 vervulde. Bovendien nam hij van 25 Juli 1945 tot 31 December 1948 de functie waar van secretaris van de Raad van Bestuur.

De heer Klein behoorde tot degenen, die van October 1943 tot September 1944 als civiel-geïnterneerde in de „Ruwenberg” bij St. Michielsgestel geïnterneerd is geweest.

Met weemoed in ons hart zien wij deze met het K.P.M.-bedrijf vergroeide figuur na een diensttijd van bijna 40 jaar onze maatschappij verlaten.

Gesierd met vele gaven van hoofd en hart is hij iemand, van wie men moeilijk afscheid kan nemen. Wij wensen hem nog vele jaren een welverdiende rust.

J. de Klerk

Ook de heer De Klerk zal op 31 December a.s. afscheid nemen van onze maatschappij.

Geboren te Brielle op 28 April 1889 werd hij per m.s. *Ophir* op 17 Augustus 1907 uitgezonden en trad hij 18 September 1947 als 4e stuurman in dienst van onze maatschappij.

Op 1 Maart 1908 volgde zijn bevordering tot 3e stuurman, op 25 December 1909 die tot 2e stuurman, terwijl



hij van 1 Maart 1911 tot 4 October 1911 als waarnemend 1e stuurman dienst deed.

Tijdens een Europees verlof werd hij afgekeurd voor de dienst in de tropen en met ingang van 22 November 1912 als employé geplaatst op de afd. Materieel van het Amsterdam-kantoor.

Op 1 Januari 1936 volgde zijn bevordering tot chef van deze afdeling.

Bij de materiaal-voorziening van ons bedrijf in Indonesië en de expeditie van de nieuwe schepen van Nederland uit heeft de heer De Klerk een belangrijke rol gespeeld.

Wij weten, dat het hem moeilijk valt de actieve dienst bij onze maatschappij te verlaten. Het zij hem evenwel vergund nog vele jaren van een welverdiende rust te genieten.

De volgende uitlaat

Vertraging waarschijnlijk.

Wij moeten er onze lezers opmerkzaam op maken, dat moet worden verwacht, dat het volgende nummer van „de Uitlaat” —het eerste nummer van de vijfde jaargang— wellicht later zal verschijnen. Dit houdt in de eerste plaats verband met de normale feestdagen aan het einde van December, terwijl in de tweede —en zeker niet minst belangrijke— plaats de feestelijkheden, die in Indonesië zullen worden gehouden ter gelegenheid van de soevereiniteitsoverdracht de werkzaamheden ter drukkerij eventueel zullen vertragen. Het is waarschijnlijk, dat overal in den lande aan de Indonessische werknemers een of meerdere dagen vrijaf zullen worden gegeven. Hieromtrent is weliswaar officieel nog niets bekend, doch wij willen onze lezers voorbereiden op een onvermijdelijke vertraging in de verschijning van de volgende „Uitlaat”, die daardoor eventueel zou ontstaan.

Het is daarbij tevens te verwachten, dat bij de overgave van de taak der handhaving van rust en orde aan de troepen van de Republiek Indonesia Serikat, die daarmee in Batavia en omstreken zullen worden belast, bepaalde maatregelen zullen worden getroffen door het militaire bestuur dat —naar mag worden aangenomen— voorlopig zal worden ingesteld. Dit zou eventueel kunnen inhouden het afkondigen van een avondklok en de vraag is, in hoeverre dit voortzetting van normale werkzaamheden zal belemmeren.

De redactie zal echter haar uiterste best doen het orgaan op tijd te doen verschijnen.

Dit is no. 24 - vierde 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:

St. Nicolaas in Logeergebouw

De Poolgebieden

Radar thans

K.P.M.-elftal won

Uit een oude doos...

Drijvende haven.

Geslaagde bergingsoperatie

M. L.-V. naar Kali Mati

Op 24 October j.l. kreeg ik opdracht om —aan de hand van een rapport over de situatie aldaar, opgemaakt door de heer Lerou bij zijn bezoek op 12 Juli '49— een expeditie uit te rusten, waarmee zou worden getracht om de gezonken M. L.-V. te lichten en sleepklaar te maken voor de overtocht naar Padang.

Op Zondag 30 October waren wij zover gevorderd, dat iedereen en alles was ingescheept op de *Kalabahi*. De expeditie bestond uit: de heer Tan (Bergingsdienst-Werkpl.) 2 duikers, 2 timmerlieden, 2 walstokers, een transport-mandoer en ondergetekende. Verder waren we voorzien van een pomp van 6", een van 4", een kleine benzine motorpomp, luchtcompressor, takels, slengen, planken, enz.

In Padang aangekomen moesten wij overstappen op de M.L.-VI, waarop wij werden gemonsterd als „crew”. Mij viel de eer te beurt te worden bevorderd tot matroos en de heer Tan tot tremmer. Wij kregen accommodatie in het onder-officiers-verblijf, waarop wij echter geen recht hadden, in verband met onze rang aan boord.....

De werkzaamheden aan boord vielen echter nogal mee, aangezien het personeel met 9 man was vermeerderd. Wij kwamen, na 's nachts om 12 uur te zijn vertrokken, om 10.30 uur v.m. voor de monding van de moeara aan en moesten over de bank en door de branding heen.

Op plaats van bestemming

De motorboot met loads (K.P.M.) was al buiten en had verschillende peilingen verricht, maar de waterstand was van die aard, dat wij tot 1.30 uur n.m. moesten wachten om binnen te stomen. Toen wij dan eindelijk tegen 4 uur 's middags op 3 November de kali zover waren opgevaren, dat Moeara Sakai in zicht kwam —tegen de stroom van de vrij sterke bandjirende kali op— zochten onze ogen direct de kant af om te zien, hoe de positie van de gezonken M.L.-V was.

Dit viel ons wel enigszins tegen, aangezien er niet veel meer boven water stak dan een gedeelte van de mast en een puntje van de schoorsteen.

De volgende morgen begonnen de eerste moeilijkheden met ons personeel, aangezien de bevolking had verteld, dat er 's nachts in het huis, waar het personeel verbleef, werd gespookt door twee geesten van plaatselijke maagden. Dit werd vrij snel bezworen door hen van meer verlichting te voorzien en met enkele „Escorts”. De geesten zijn

tenminste de volgende nacht niet meer terug gekomen en het is niet onmogelijk, dat de rook van de sigaretten daartoe heeft bijgedragen.....

Werk begonnen

Het eerste duikeronderzoek leverde als informatie op, dat zich in het vooronder-verblijf een gat bevond van 2½", dat onmiddellijk werd gedicht met een prop. Verder, dat er verschillende gaten waren in de machinekamer en dat de deuren waren verdwenen, zodat werd besloten om het luikhoofd geheel onder water af te dichten met nieuwe luikplanken en een deur van hout aan te brengen in de machinekamer en de verdere lekkages te dichten met propen.

Nadat zich in 5 dagen het proces van afdichting van alle mogelijke openingen onder water had voltrokken en hiervan boven water niet veel meer te zien was dan enkele kokers, waarin de zuig-

stangen verdwenen, werden Donderdag-10 November ter plaatse 's morgens bij daglicht alle pompen in werking gesteld en kwam 's middags de ondergedokene zich met veel geraas en geknorp aan de wateroppervlakte melden. Dit ging gepaard met snelle reacties onzerzijds, aangezien we wilden behouden, wat we eenmaal hadden.

Ook de agent te Indrapoera was direct ter plaatse om te informeren, wanneer het schip kon worden beladen.....

Nadat het schip zijn eerste schoonmaakbeurt had gehad —o.m. het verwijderen van plus-minus 1 m. modder— en verder scheepsklaar was gemaakt en beladen met rubber, ving het op 15 November zijn eerste reis achter de M.L.-VI aan. Het doel was Padang, vanwaar het zal worden versleept naar de Kali Mati op Priok, om daar weer te worden omgetoverd van een verroeste, bemodderde en gesleepte hulk tot een varende schip in de bekende kleuren.

E. A. de Bruin,

Werkplaatsen - Priok.

Een foto van de gezonken M.L.-V. Verscheen reeds in no. 23 van „de Uitlaat”

RADAR THANS

Een jaar geleden, was radar in het stadium gekomen, waarin de ervaringen, opgedaan in commercieel gebruik, werden geconsolideerd. Ten gevolge op de tweede internationale bijeenkomst over radiohulpmiddelen voor de scheepvaart ter zee, die in Engeland werd gehouden, zijn besprekingen gevoerd tussen regerings-instanties, scheepvaartbelangen en de radar-industrie in Engeland, waarbij men is gekomen tot een omschrijving van radar voor commerciële doeleinden. Hierin werd vastgelegd aan welke eisen radar thans zou moeten voldoen en die als leidraad bij de fabricage van radar-apparaten zouden moeten dienen. Deze apparaten zouden door het Engelse ministerie van Verkeer worden voorzien van bewijzen van deugdelijkheid.

In het kort komen de eisen neer op het volgende. Een kustlijn moet op een afstand van 20 mijl op de screen te zien zijn, wanneer de kust opstijgt tot een hoogte van 6 meter. Zij moet te zien zijn op een afstand van 7 mijl, wanneer het land maar tot even 2 meter uit het water opstijgt. Een schip van 5.000 ton moet op een afstand van 7 mijl te zien zijn, een vissersvaartuig op 3 mijl en een typische tweede-klas boei op 2 mijl. Voorwerpen moeten zichtbaar blijven tot op een afstand van 50 m. De screens mogen niet kleiner zijn dan 5 inches in diameter. De richting van het waarnemende schip moet op de screen zichtbaar zijn. De Britse

radar-toestellen voldoen algemeen aan deze eisen en zijn zelfs nog iets beter. De screens zijn b.v. 9 inches in diameter.

Volgens de huidige cijfers zijn meer dan 1.000 schepen met radar uitgerust. Dit zijn de cijfers aan het einde van 1948, toen —in ronde getallen— 480 schepen een normale scheepsradar hadden, 280 een apparaat van de Britse marine en 160 een commercieel toestel. Radar is het meest in gebruik op passagiers-schepen.

Na ongeveer drie jaren radar had dus ongeveer een kwart van alle Britse schepen van meer dan 500 ton radar of Decca. Dit zou betekenen, dat men de hele Britse koopvaardijvloot in zes jaren van radar zou kunnen voorzien.

Intussen heeft men wel ontdekt, dat scheepsradar een beperkt nut heeft bij het meren van schepen en dergelijk werk. De schaal van de screen is daarvoor te klein en de navigatie-hulpmiddelen op het land raken onvermijdelijk verward met andere voorwerpen op het scherm. Kleine bewegingen —juist zo belangrijk bij het meren— worden onnauwkeurig aangegeven, evenals kleine koers-afwijkingen.

Radar blijkt daarentegen wel weer nuttig te zijn op zekere typen kleine schepen, zoals sleepboten en trawlers en een groot aantal daarvan is reeds van radar voorzien. Voor trawlers biedt radar een grote mate van veiligheid in de dikwijls drukbevaren viswaters.

What about de Poolgebieden?

Enorme ontwikkeling in laatste decennia

Een halve eeuw lang is de beschaving nu bezig om verder door te dringen in de Poolgebieden. De bevolking van deze gebieden is gestadig gestegen van 500.000 Eskimos, Indianen, Lappen en hun „neefjes” in Noord-Rusland en Siberië, tot om en nabij de 2.000.000 zielen. Steden van aanzienlijke commerciële- en strategische betekenis zijn ontstaan, waar de „tundra” zich eens uitsprekte. En jaar na jaar worden de gehuchten van weleer omgebouwd tot centra van de nieuwe rijken in de Poolgebieden.

Zweden vooruit

Zweden heeft in het begin van deze eeuw het voorbeeld gegeven met een spoorweg (door Britse ingenieurs aangelegd) van Stockholm naar de zeer rijke IJzer Bergen in Kiruna, 100 mijl ten Noorden van de Poolcirkel. Vervolgens werd deze spoorweg doorgetrokken tot Narvik, dat daardoor van een dorp met acht gezinnen veranderde in een belangrijke havenstad. Ongeveer tezelfder tijd begonnen Amerikaanse ingenieurs steenkool uit Spitsbergen te halen. En in het Canadese Poolgebied en in Alaska dringt een nieuwe generatie van pioniers steeds dieper de ijswildernis in.

De vooruitgang was echter langzaam, vooral aanvankelijk in Rusland. In Alaska en in de Canadese „Northlands” was vooruitgang vooral afhankelijk van kleine groepje jagers, mijnwerkers, geologen en later vliegers en meteorologen. Het was een vergissing, dat men de Pool aanzag voor een waardevol sneeuwwoestijn, waar mannen stierven van honger en koude. Amerika's aankoop van Alaska van de Russen werd algemeen een slechte „gok” gevonden. De Russische Poolgebieden hadden aanvankelijk niet het voordeel van particuliere expedities of onderzoeken van staatswege. Desondanks zijn de Russische Poolsteden op het ogenblik even dicht bevolkt als die in het Canadese Poolgebied, IJsland, Groenland en Spitsbergen.

Oorzaak

Wat is de oorzaak van het plotseling opbloeien van de Poolgebieden en hoe is dit tot stand gebracht?

De oorzaak spreekt eigenlijk vanzelf. Men kwam ineens tot het besef, dat het Hoge Noorden strategische waarde had alsook ongekende commerciële mogelijkheden. De bloei kon tot stand komen door het wetenschappelijke onderzoek sinds 1930, waarin talloze regeringen een belangrijk aandeel hebben genomen.

Rusland leidt

De Sovjet-Unie heeft later ongetwijfeld de leiding gehad in een welbewuste ontwikkeling van de Poolgebieden. Er was in 1917 al een spoorweg naar Mur-

mansk, doch in 1930 waren grote stukken gebied in de Poolcirkel nog niet eens in kaart gebracht. De bevolking —26 nationaliteiten— leefde in houten en modder-hutten. Transport geschiedde per slede van zoveel hondenkracht. Er was geen alfabet en er waren maar 30 scholen in een gebied van 5½ miljoen vierkante mijlen. Hospitalen waren er vrijwel helemaal niet.

Vandaag de dag is het Russische Poolgebied bestrooid met luchtbases, meteorologische stations, havens en mijnen (steenkool, koper en vanadium) en er loopt een normaal bruikbaar scheepvaartkanaal door het pakij's der Noord-Oost-Passage van Murmansk in Europa tot aan Wladiwostok in Azië.

Steden

De nieuwe stad Kirovsk en de haven Igarka zijn misschien typische voorbeelden. Igarka, met 43 inwoners in 1930, heeft er nu 30.000 en de groei van Kirovsk is nog veel opvallender. Beide steden hebben de hele donkere winter door elektrische booglampen. Elektrische energie voor woningen en de houtzagerijen komt uit windmolens, die worden aangedreven door de stormen, die het Hoge Noorden teisteren.

Te Norilsk verschaffen plaatselijke steenkolenmijnen brandstof voor de nikkelschepen, die op Wladiwostok varen. Te Khatanga —een steeds verder ten Noorden van Centraal-Groenland— zijn oliebronnen aangeboord. Enorme zoutbedden hebben het mogelijk gemaakt om zalm te gaan exporteren. Op Dixon Island leveren ondergrondse broeikassen verse groenten.

Zelfsufficiency

De nadruk ligt er op, dat het Russische Poolgebied zichzelf zal moeten bedruipen. Tarwe, kool, bonen, wortelen, radijs, sla, komkommers, tomaten en andere groenten worden voor uitvoer gekweekt, een heel eind ten Noorden van de Poolcirkel. Weliswaar is het Russische Noordpoolgebied niet zo vruchtbaar als b.v. Nieuw Zeeland, of zo geïndustrialiseerd als de Ural,

maar het is heel ver ontwikkeld en strategisch gesproken is het Russische grondgebied met eenderde uitgebreid, in 15 jaren.

Luchtverbindingen worden uitgebreid, evenals scheepvaart. In 1938 opende de Russische luchtheld Molokov de „Stalin Luchtroute” van Moskou naar Petropavolks (de marinebasis op het Kamtschatka-schiereiland, tegenover de Aleuten). Hij vloog via Nova Zembla, Mordvik en Tikhi Baai. Thans heeft Rusland in de Poolgebieden 30 volledig uitgeruste luchtbases tot op een afstand van 40 mijlen van het Amerikaanse gebied in Alaska en 30 mijlen van de (vroegere) Japanse Kurillen. De bases zouden gemakkelijk kunnen worden gebruikt voor het burgerluchtverkeer tussen Noord-Rusland en Amerika, of tussen Europa en Azië, over de Pool.

Zeeverbindingen

Wat de verbindingen over zee betreft: de vloot- en luchtbasis te Petropavolks en die van Kaap Providence (aan de Bering Straat, tegenover Alaska) bewaken de ingangen tot de Russische scheepvaartrouten. Buitenlandse schepen moeten de Russische Poolhavens niet aandoen.

De reis van Wladiwostok naar Murmansk door het Panamakanaal is 14.000 mijl. Door de Noord-Oost-Passage is zij slechts 6.000 mijl lang en in 1934 gaf de Russische regering opdracht de route bevaarbaar te maken. Zij gaf er veel geld aan uit en het kwam in orde en in het begin van de oorlog voer het eerste convooi van ongeveer 40 koopvaardij-schepen door het ijs, dat onderzoekers had verslagen sedert de 15e eeuw. Toen de oorlog om was, was de Noord-Oost-Passage jaarlijks voor scheepvaart bevaarbaar tussen Mei en October.

Amerika en Canada

De strategische waarde van deze scheepvaartroute zal iedereen begrijpen en iedere Russische stap in de Poolgebieden is dan ook gevolgd door soortgelijke stappen in Alaska en Noord-Canada, waar men zelfs heeft gezocht naar een bruikbare Noord-West-Passage. Amerika gaf de toon aan in wegconstructie. Het legde de „Alaska-Highway” aan, gedurende de oorlog tegen Japan. De Russen beweren, dat de weg helemaal niet in de richting van Japan loopt maar in die van Siberië, de achterdeur naar Moskou. Datzelfde zeggen zij van de Canadese „Richardson Highway”.

Slot: zie pag. 12

Uit een zéér oude doos:

K.P.M. - „expeditie” ontzet gevangene uit handen der Papuas

Bladeren in het dagboek van kapt. Engelsman

In no. 11 van deze jaargang van „de Uitlaat” kwam het verhaal voor van drie verdwenen K.P.M.-ers, die in het jaar 1900 op de Zuidkust van Nieuw-Guinea (Irian) gingen „passagieren” en niet meer aan boord terugkeerden. In dat verhaal werd de naam van kapitein Engelsman genoemd, toen le officier van de *Camphuys*. Terwijl de „Uitlaat-redacteur” kortelings in Nederland was, kreeg hij contact met de zoon van genoemde kapitein Engelsman (die enige jaren geleden overleed). De heer Engelsman (zelf oud-K.P.M.-er en thans woonachtig te Schiedam) stelde de „Uitlaat”-redacteur een oud dagboek van wijlen zijn vader ter hand, dat de redacteur vervolgens mee terug nam naar Indië. In genoemd dagboek staan vele prachtige K.P.M.-verhalen uit de oude doos, o.m. kleine bijzonderheden over de befaamde reis van de —vroegere— *Camphuys*, waarbij de drie K.P.M.-officiëren het leven verloren en stuurman Van Orden door een pijlschot in de long buiten dienst werd gesteld.

Het dagboek is door kapt. Engelsman niet voltooid en het eigenlijke verhaal staat er niet in. Wel een verhaal over de „ontzetting” van een Engelse gevangene der Papuas, dat wij hier thans laten volgen.

De heer Engelsman had als eerste officier op de *Camphuys* bij vroegere bezoeken aan Nieuw-Guinea al dikwijls getracht om contact te maken met de Inheemse bevolking, zo schreef hij in zijn dagboek. Het was niet gemakkelijk om dicht onder de kust te komen, vanwege het grote verval van water. Toch had hij met stoombarkas en kotter al verscheidene verkenningstochten naar de wal gemaakt, maar had daarbij —wat betrof het contact met de bevolking en de vertegenwoordiger van het Indische gouvernement aldaar— erg weinig succes gehad. De heer Engelsman verkoos daarbij de kotter boven de stoombarkas, omdat wanneer wind en stroom tegen elkaar in stonden er een korte golfslag ontstond en de barkas dan nogal wat water overnam. Dit kon dan wel eens zo erg worden, dat er gevaar voor zinken ontstond. Dit kon bij de kotter nooit gebeuren, want die was voorzien van luchtkokers. Gewoonlijk maakte men de „expeditie” (want dat

was het toen nog. *Red. Uitlaat*) met twee of drie Europeanen en vier of vijf Indonesische matrozen.

Op die bewuste dag stond de „expeditie” weer klaar voor zo’n tochtje naar de wal. De heer Engelsman ging eerst nog even naar de brug om de horizon met de kijker af te zoeken. Toen zag hij een paar prauwen. In elke prauw stonden 7 mannen te roeien.

Het handschrift van de kapitein is niet op alle bladzijden even duidelijk leesbaar, maar het vervolg van het verhaal komt toch hierop neer, dat men aan boord van de *Camphuys* er in slaagde met de prauwen contact te maken. Dicht bij het K.P.M.-schip gekomen, werden de Papuas blijkbaar plotseling angstig. Een van de prauwen sloeg om en alle zeven inzittenden kwamen in het water terecht. De prauw was echter gauw weer omgedraaid en de mannen er in. Zij schreeuwden maar voortdurend in hun Papuase taaltje en gebaren, dat de opvarenden van de sloep naar de wal moesten gaan.

Nu was dat, zoals gezegd, inderdaad al de bedoeling. En zo ging de expeditie op weg. Een eind uit de kust echter, vond de heer Engelsman het echter beter om de zaak met een kijker eerst nog eens even af te zoeken. In zijn kijker zag hij een paar prauwen aankomen.

Blanke Radja?

In een daarvan stond iemand, die door zijn kleding wel een radja of een hoofd zou kunnen zijn. Naderbij gekomen, bleek het echter een blanke te zijn. Toen hij langszij kwam, ontloopte de blanke zich als een Engelsman, die de heer Engelsman smeekte om hem direct mee te nemen aangezien hij de gevangene van de Papuas was.

Dat wilde de heer Engelsman graag doen, maar toch wenste hij niet zijn plan op te geven om een kijkje aan de wal te nemen. Met behulp van de Engelsman (Montague, heette hij) ging dat allemaal prachtig. De K.P.M.-expeditie werd vriendelijk ontvangen en er werd zelfs een matje gespreid en eten aangebracht. De heer Engelsman vertelt er dan nog bij, dat de Papua vriendschap placht te betuigen door iemand te belikken of te bespuwen met het sap van de ter plaatse gebruikelijke sirihpruim.....

Aan land

Voor de gelegenheid van het „bezoek” hadden de Papuas zich mooi gemaakt en zich ingesmeerd met klei

en zand. De Engelsman Montague vertelde intussen, dat hij negen maanden geleden gevangenen was gemaakt gedurende een van de befaamde „hongitochten”, die de Engelsen toen op hun —en ons— gebied nog plachten te houden. Montague had een dagboekje bijgehouden. Hij gaf zich uit voor een zending, maar de heer Engelsman hield hem voor een avonturier.

Aan de wal was het niet oninteressant, volgens de beschrijving van de heer Engelsman. De jongelui van mannelijke leeftijd woonden in een aparte kampong, waar zij zich de hele dag oefenden in boogschieten en het werpen van slingerwapens.

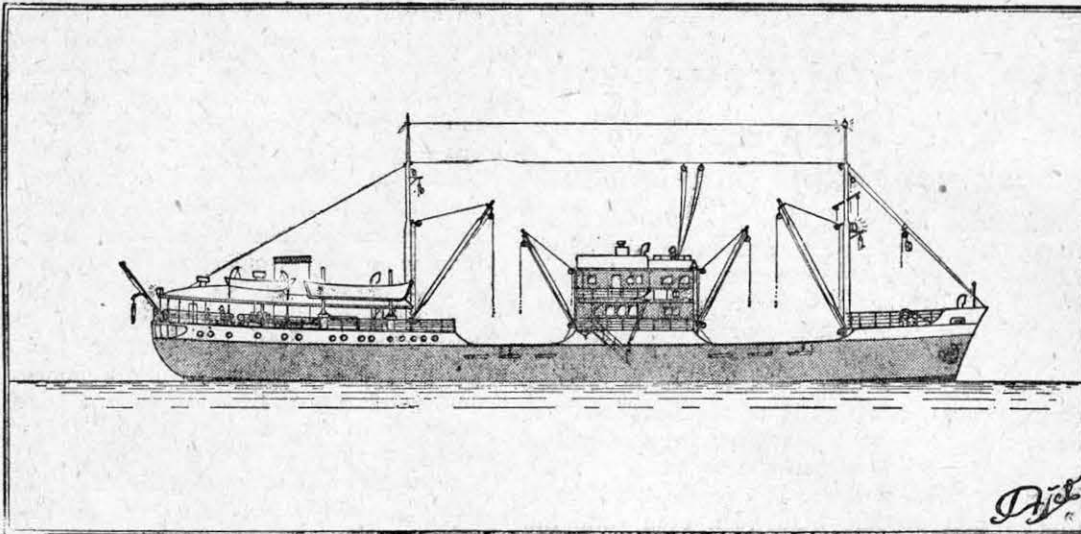
Ontsnapt

Intussen naderde het ogenblik van terugkeer en de bevrijding van de Engelsman, die nog een ijzeren trunk bezat, die hij graag wou meenemen. Toen het moment van embarkeren was gekomen, zocht de heer Engelsman de grootste Papua uit, sprong hem op z’n rug en gaf het sein hem naar de boot te dragen. Dit werd met veel animo gedaan, dat de Papuas iedereen —zelfs de Indonesische matrozen en de trunk— in de sloep droegen, alsook Montague. Intussen zorgde de heer Engelsman er wel voor, dat men zo gauw mogelijk weg kon komen, hetgeen gelukte. De heer Engelsman deelde nog wel kleine dingsigheidsjes uit, wat de hele stam naar de sloep bracht, zodat de kapitein bevel moest geven om te slaan. Montague bleek heel wat prestige onder de Papuas te hebben. Vermoedelijk begrepen ze niet, dat Montague bezig was hem te smeren en ging alles hen te vlug. De kapitein van de *Camphuys* keek raar op, toen Engelsman met een Engelsman aan boord kwam. Montague werd afgeleverd aan de resident van Ambon. Op Nieuw-Guinea is hij nooit meer terug geweest.

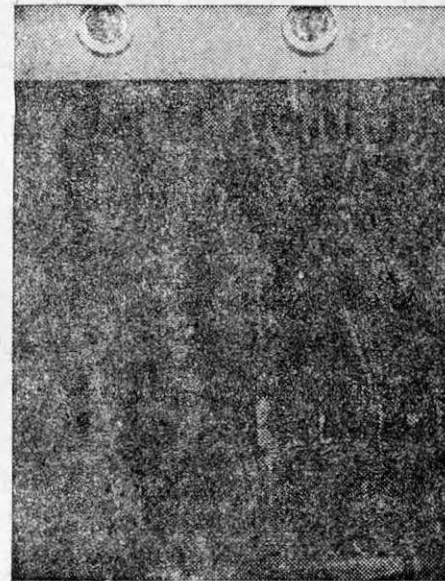
KOMT U EVEN BINNEN

Het vee-transport is er met onze nieuwe Wai-schepen aanzienlijk op vooruit gegaan. De schepen vervoeren meer koppen vee dan welk schip van de K.P.M.-vloot ook en de beesten reizen gerieflijker.

Dat het echter een probleem is voor „de wal”, als er vier van dergelijke schepen tegelijkertijd in één haven binnenliggen werd Vrijdag 9 December j.l. in Priok bewezen. Toen lagen n.l. alle schepen der W a i-klasse met vee binnen, dat bij het lossen weldra de hele kade van de eerste haven letterlijk overstroomde. Het werd zelfs zo erg, dat op een gegeven ogenblik een aantal karbouwen tussen de tafels van het kantoor van de Buitendienst stonden! En de officiële wachtkamer ligt er nota bene vlak naast.....



1



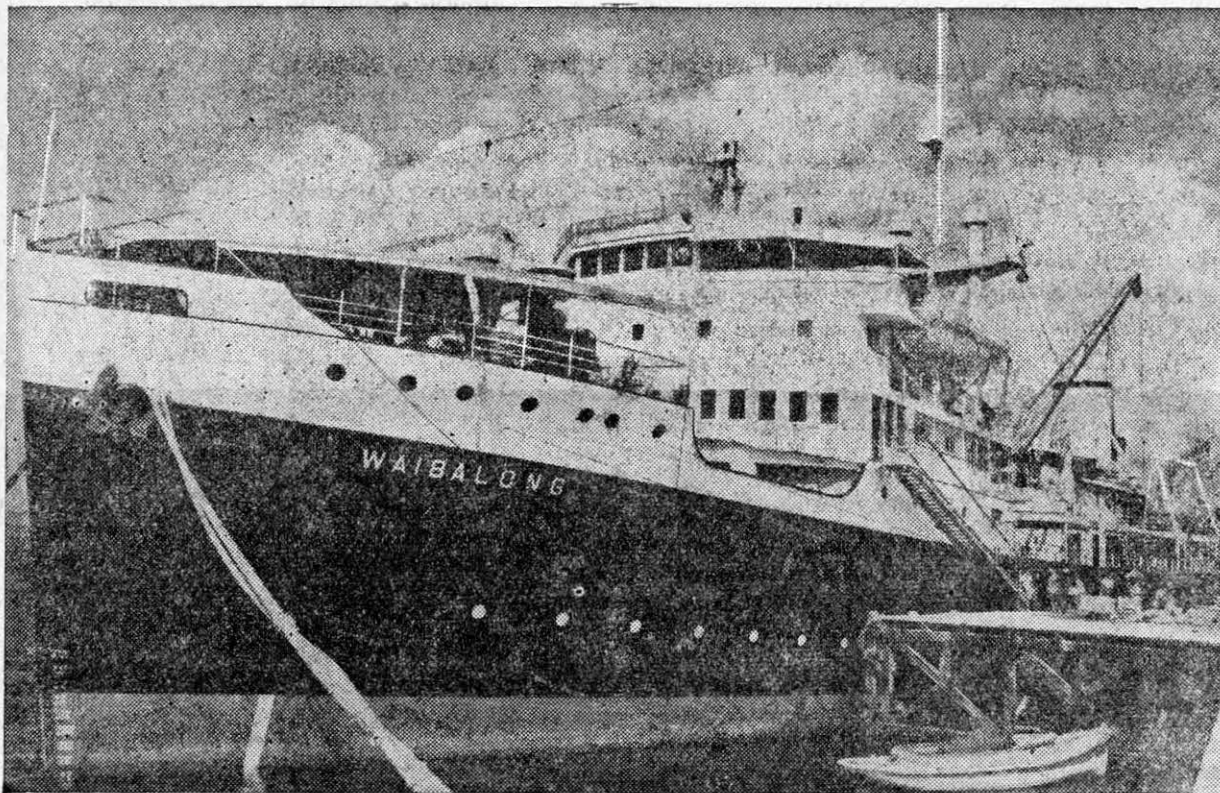
2

OVE
I

7

*

Bij
de
foto's :



1. De aanbouw van de twee 1130 brt. metende benzineschepen *Minjak* en *Moesi* werd enige tijd geleden uitbesteed in Nederland aan de fa. Pot te Boines en aan de Rotterdamse Droogdok Mij. Het eerste schip dezer klasse zal vermoedelijk in September van het volgende jaar worden opgeleverd. De tekenaar van de afd. T.D./H.K. maakte van de bouwtekening deze schets van de nieuwe benzineschepen.

2. Gedurende de D.K.O. die de *Generaal Michiels* onlangs in de Kali Mati onderging, werden zes huidplaten bij de voorplek en bij ruim I ter hoogte van het tussendeck verwisseld. Een blik dwars door de voorsteven van het schip.

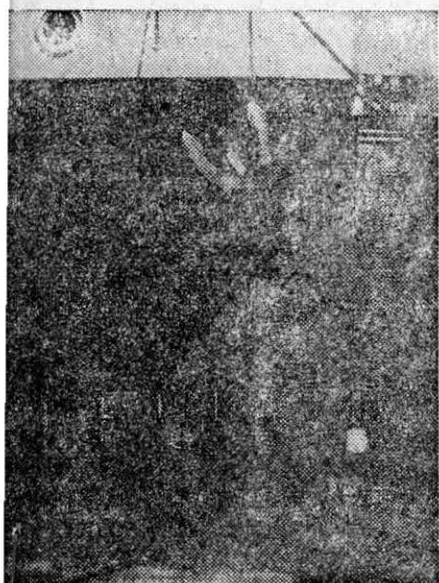
3. Op het agentschap Bandjermasin werd onlangs een viertal K.P.M. draagpenningen uitgereikt. Bij deze gelegenheid liet het gehele personeel van het agentschap Bandjermasin zich met de jubilarissen fotograferen.

4. Sint Nicolaas heeft ook de K.P.M.-kinderen op 5 December j.l. niet vergeten! In het Logeergebouw te Batavia vond op dag een groots feest voor de K.P.M. jeugd plaats, getuige glunderende gezichten der kleintjes.

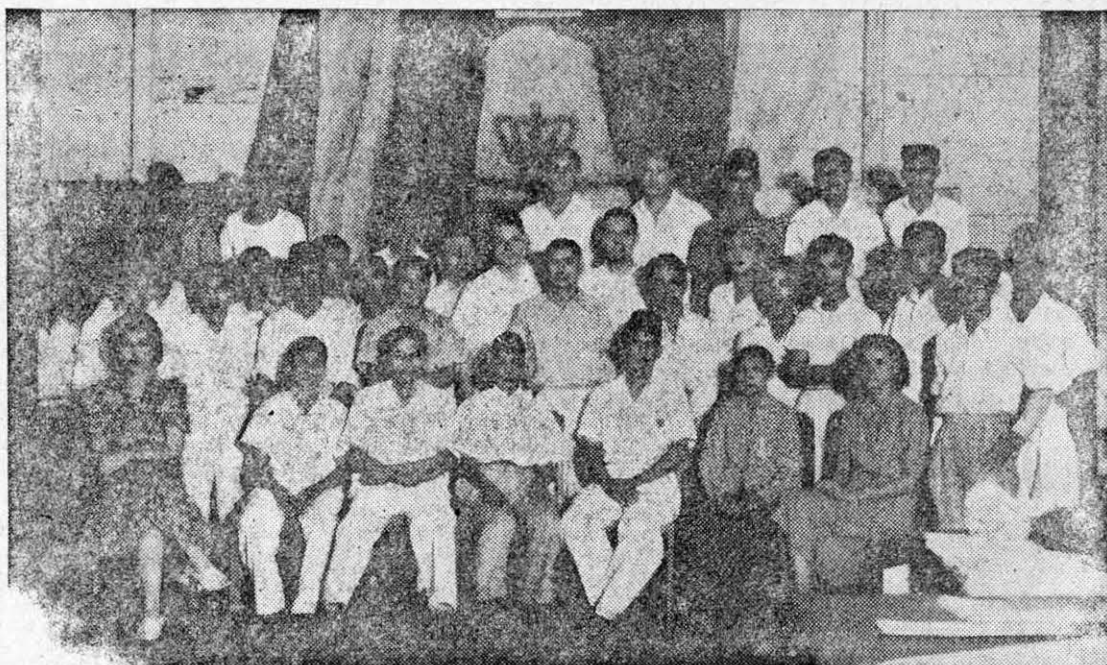
5. Sint werd na zijn aankomst in het Logeergebouw toegesproken door de chef P.Z., Mr. L. ter Braake. Aandachtig luisterden de Sint en Pieterman naar de liedjes die de kinderen met Mr. ter Braake enthousiast aanhieven.

6. Door de mand gevallen!! „Ik zal het nooit meer doen” hielp in dit geval niet veel! De kleine Michael den Boer werd door Zwarte Piet in ketenen geslagen. Westbound.....

7. Tegen het einde van de maand December zal het r.v. *Waibalong* vanuit Tandjong Priok naar Nieuw Guinea vertrekken met aan boord een driehonderd kolonisten. De *Waibalong* aan de steiger te Benoa.



3



ERZICHT N BEELD

4



6



5

er
ire
e

e-
s-
en

n"
dt

.s.
r-

Het „bruine monster“ rolt weer!

K.P.M. I wint van Kolff (3-0)
K.P.M. II verliest van B.P.M. II (0-1)
B.K.V.B. - competitie begonnen

Het 1e elftal van de K.P.M. is in de B.K.V.B.-competitie gestart met een 3-0 overwinning, op Kolff, terwijl de K.P.M.-reserves hun eerste wedstrijd tegen B.P.M.-II met 1-0 eervol verloren.

De wedstrijd tegen Kolff had op 1 December j.l. plaats. De K.P.M. verscheen in de volgende opstelling:

E.F.H.v. Santen CmIII		
R.T.H. Ahmadi CmII	H.F. Meeng Priok	
Anwar CmII	E.F. Jüch CmIII	J. Mangindaan Priok
A. Blitz C.D.	J.F. Zomers CmIII	F.A. Smith Werkpl.
M. Mudjitaba CmII		Ch. Baudoin CmII

Direct na de aftrap nam de K.P.M. het initiatief en er werden enkele aardige aanvallen in elkaar gezet, die echter op de Kolff-verdediging strandden. Dat echter ook de Kolff-voorhoede niet moest worden onderschat, bleek reeds na 7 minuten spelen, toen de rechtsbuiten doorbrak en een schuiver af-

vuurde, die Van Santen vallende niet geheel onder controle kon krijgen en die corner ging. Uit deze hoekschop kwam de bal bij de rechtsbinnen terecht, die vrij voor het doel van 3 m afstands recht in de handen van onze keeper knalde. Hierna trok de K.P.M. weer ten aanval en na ongeveer een kwartier spelen gaf spil Jüch een mooie pass door het midden, waarop zowel Zomers als Blitz instormden. Het was tenslotte Zomers, die van dichtbij de Kolff-doelman het nakijken gaf (1-0), met welke stand de rust kwam.

Na de hervatting had Jüch, die in de eerste helft aan zijn knie werd geblesseerd, zich laten vervangen door R. Arifin. Het spelbeeld was ongeveer hetzelfde als in de eerste helft: een dominerend K.P.M.-team met zo nu en dan een verrassende Kolff-doorbraak, die door gebrek aan schutters geen resultaat opleverde.

Er waren tien minuten in de tweede helft gespeeld, toen Zomers uit een voorzet van Mudjitaba, waaraan prach-

tig voorbereidend werk van Meeng vooraf was gegaan, de bal op z'n borst kreeg, hands maakte door de bal met zijn handen mee te nemen en doelpuntte. De scheidsrechter, die overigens prachtig leidde, had niets geconstateerd en wees naar het midden van het veld (2-0). Het was tenslotte Blitz, die aan alle illusies van Kolff een einde maakte door met een fraaie kopbal uit een voorzet van rechts de bal voor de derde maal in de touwen te doen verdwijnen. Vlak voor het einde bracht de Kolff-links buiten de kans van de dag om de eer te redden nog om zeep door naast te schieten.

Ondanks de 3-0 overwinning was het spel van ons elftal van het begin tot het einde een slappe vertoning, hoewel er af en toe individueel aardige staaljes ten beste werden gegeven. We vermoeden, dat enerzijds het lome, drukkende weer en anderzijds de weken rust hieraan debet zijn geweest.

K.P.M. II - B.P.M. II

In de volgende opstelling verschenen de reserves die zelfde dag voor hun eerste wedstrijd in het veld:

Soewandi CmIII		
E. Daatselaar E.V.P.	Ch. Tumengkol CmII	
E. Welsch Claims	O. Soehandi Claims	S. Glazenburg Secr.
M. Napis Exp.	Oesman CmII	Lim Djauw Kong I.M.D.
Baginda PZ/TD		Asnawi Exp.

Het elftal was enigszins verzwakt, omdat enkele spelers als invaller voor het eerste elftal beschikbaar moesten blijven, die diezelfde dag de wedstrijd tegen Kolff speelde. Ook in deze wedstrijd was de ongunstige invloed van de gedwongen rustperiode duidelijk in het spel waar te nemen, zodat in het begin het teamverband dan ook ver te zoeken was. Geen wonder, dat de B.P.M. aanvankelijk het beste van het spel had, doch onze verdediging met stm. Daatselaar aan het hoofd, wist de zaak te keren. Langzamerhand kwamen onze jongens er wat beter in en gingen zij herhaaldelijk tot de aanval over, die hoofdzakelijk over links werd geleid, waar Asnawi steeds klaar stond om verwarring in de B.P.M.-verdediging te stichten. Helaas wist onze voorhoede, hoewel meerdere malen daartoe in de gelegenheid, het overwicht niet in doelpunten om te zetten. Zo zag Lim als van ouds weer kans om tweemaal alleen voor de keeper gekomen volkomen te falen, een gewoonte waarvan hij het monopolie heeft. De rust kwam met dubbel blank.

Slot: zie pag. 12.

HOLLAND.....

Geen land in Europa heeft zoveel te lijden genad van de laatste oorlog als Nederland. In materieel opzicht hebben grote, veelal moedwillige vernielingen voor miljoenen guldens schade aangericht. Economisch werd ons land leeggezogen door de bezetters. Onze veestapel werd tot een minimum gereduceerd.

Maar ook in geen land van Europa werd een zodanige activiteit ontplooid als in Nederland, toen na 5 zware jaren het materiele- en economische herstel ter hand kon worden genomen.

Diezelfde geest maakte ook, dat het K.P.M.-bedrijf, uit praktisch niets in korte tijd weer werd opgewerkt tot een lichaam, dat in staat is om haar uiterst belangrijke functie in de Indonesische Archipel te vervullen.

Hollandse energie, Hollandse kwaliteits-eisen zijn o.m. factoren, welke de gehele geschiedenis door de pijlers waren, waarop —ondanks soms hopeloos schijnende situaties— Nederland zijn plaats op de wereldmarkt steeds opnieuw vestigde.

Bewijzen hiervoor liggen op velerlei terrein. Zo ontvingen wij ter inzage een brief van iemand uit LaJoehانبيليك, die schreef:

„Wij kregen een blik roomboter (Ex voorraad K.P.M. — Red.). Die was van zo'n goede kwaliteit, als ik, die hier 26 jaar in Jan Oost rondscharrel, nog nimmer heb geproefd. Ik schrijf U dit omdat —waar die boter nu reeds enige maanden was ingeblikt—, ze er tptaal niet door had geleden, en wij er allen buitengewoon van hebben genoten”.

Het is goed, en zeer speciaal onder de huidige omstandigheden, om eens te wijzen op die kwaliteiten in het Nederlandse volk, waardoor de producten, welke ons land levert, de toets der vergelijking met artikelen uit den vreemde, glansrijk, kunnen doorstaan.

Het zijn o.a. ook deze kwaliteiten, die ons het recht geven om —al lijkt de toekomst dikwijls zo zwart als de nacht—, toch met een zeker vertrouwen —en vertrouwen in eigen capaciteiten—, ook achter de wolken een zonnestraal te zien.

Amsterdam Nov. '49.

Aan de adjunct-chef N.D., de heer L. Meyer Cluwen, is op zijn verzoek per 1 December j.l. ontslag verleend.

Op zijn 35-jarig dienstjubileum op 6 December j.l. werd de hoofdmandoer Hoesin bin Serim van de C.D. op Priok —die al enige maanden ernstig ziek is— verrast met een bezoek van de chef en enige heren van de Civiele Dienst, die hem persoonlijk thuis kwamen gelukwensen en hem de legpenning overhandigden. De chef C.D. las de brief voor, die de directie Hoesin ter gelegenheid van zijn jubileum toezond. Ook een klein persoonlijk aandenken in de vorm van wat cigarettens werd de jubilaris overhandigd. Hoesin bin Serim vertelde, dat hij 's nachts niet meer kon slapen, omdat hij zo bang was, tengevolge van zijn langdurige afwezigheid de zaak op Priok misschien verkeerd zou lopen..... Hij werd in dit opzicht door de chef C.D., de heer Mulder, gerustgesteld.

Op Priok worden thans de fundamenteen gelegd voor het nieuwe vries- en koelhuis van de C.D., waardoor de grootte van het gebouw zich thans begint af te tekenen. De Volkskeuken vordert flink. Zij zou in Januari a.s. voltooid moeten zijn, doch in verband met de onzekerheid der tijden, vooral aan het einde van deze maand, zal de oplevering wellicht even worden vertraagd.

De 3e wtk. J. Weelinck is op 2 December j.l. per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken.

Aan de hoofdempl. L. Pronk (VRV) is met ingang van 26 November j.l. op eigen verzoek ontslag verleend. Via Singapore, zal de heer Pronk naar Australië vertrekken.

k. p. m. - Journaal

Aan de empl. M. van Arkel (van het agentschap Semarang) is met ingang van 1 Dec. j.l. op eigen verzoek ontslag verleend.

De empl. A. S. Klein (van het agentschap Pontianak) is op 29 November j.l. per vliegtuig met E.V. naar Nederland vertrokken.

De empl. H. J. Smeets van het agentschap Tandjong Priok is overgeplaatst naar Menado, waarheen hij op 24 Nov. j.l. per vliegtuig vertrok.

De empl. A. M. M. Sprengels van het agentschap Balikpapan werd overgeplaatst naar Bandjermasin, waarheen hij zich op 16 November j.l. per vliegtuig begaf.

De empl. J. de Vries (Cm III/Ag.) is op 2 December j.l. met de *Tasman* naar Singapore vertrokken.

In verband met de feestdagen (Kerstdagen en mogelijke feestdagen ter gelegenheid van de overdracht der Souvereiniteit) zal de uitbetaling van de salarissen over December reeds aanvangen op 19 dezer, zodat het gehele personeel zijn salaris vóór de Kerstdagen kan ontvangen.

Het Hoofdkantoor was op Maandag 5 December j.l., in verband met het St. Nicolaasfeest des namiddags gesloten.

De empl. W. F. Hartelink (van het agentschap Bandjermasin) is per 5 Dec. j.l. geplaatst op de afd. Claims van het HK.

De heer D. Ingelse kwam op 1 Dec. bij onze maatschappij in dienst. Hij werd geplaatst op de bouwkundige afd. van de TD/HK.

Empl. H. A. Pesch, laatstelijk agent te Sibolga, werd op 6 December j.l. naar Medan overgeplaatst.

3e wtk. J. Schuiling vertrok op 27 Nov. j.l. per vliegtuig naar Australië voor gezinsscheidingsverlof.

2e wtk. J. Adels verleenden wij per 1 December j.l. restant E.V., dat hij h.t.l. zal doorbrengen.

Het h.t.l. doorgebrachte E.V. van 3e wtk. M. Abobakar werd op 3 Dec. j.l. afgebroken i.v.m. de personeelssituatie.

De relatie tussen de maatschappij en de leerling-wtk. B. Njio werd op 2 Dec. j.l. op zijn verzoek beëindigd.

3e wtk. R. L. Raak vertrok op 5 Dec. per vliegtuig naar Nederland met gezinsscheidingsverlof.

Aan hoofdwtk. D. Wortel werd m.i.v. 20 Oct. j.l. in Nederland eervol ontslag verleend onder toekenning van vervroegd pensioen.

Onze agent te Medan, de heer W. Ferguson, maakte —volgens Aneta— deel uit van een klein gezelschap Nederlandse zakenlieden, die op uitnodiging van de republikeinse vicepremier, mr. Sjafroedin Prawirane-radja brachten voor het gara, een bezoek aan Kota-voeren van economische besprekingen. Deze mogen beschouwd worden als de eerste stap tot herstel van de normale economische betrekkingen met Atjeh.

Op 2 Dec. j.l. herdacht hoofdempl. C. F. Wilkens zijn 35-jarig dienstjubileum. Op de dag van zijn jubileum was de heer Wilkens ziek. Hij werd verrast met de komst van directeur Ha-

rinck, die hem de gebruikelijke brief met gelukwensen en de legpenning namens de directie kwam overhandigen.

Een nagekomen bericht meldt nog, dat met het m.s. Oranje, dat op 15 December van Priok vertrok, ook meereisde mevr. J. E. Van der Woldt-Rijnenberg, echtgenote van wijlen de 2e wtk. v.d. Woldt.

Met het m.s. *Oranje* vertrok op 15 December j.l. Mevr. F. J. M. Harder-Brulot met haar dochter M. Th. Harder, gezin van de l.stm. C. Harder.

Hoofdwtk. J. H. van Woerkom vertrok op 12 December j.l. per Constellation naar Nederland met gezinsscheidingsverlof. Met eenzelfde verlof vertrok op 15 December j.l. eveneens met de Constellation de 3e wtk. Th. B. Kers.

Bij de onlangs in de maand November gehouden machinistenexamens slaagden de volgende leden van ons technisch varend personeel: 5e wtk. J. den Arend (Diploma A), 5e wtk. B. G. L. van Os (Dipl. A.), 5e wtk. J. D. Tesink (Dipl. A), 4e wtk. H. Th. Veldkamp (Diploma B-I), 3e wtk. A. Boelaars (Dipl. B-I), 4e wtk. J. J. van Leeuwen (Dipl. B-II), 2e wtk. C. J. P. van Lieshout (Dipl. C-I) en de ll. wtk. C. L. Donk voor het Voorlopig Diploma. Onze hartelijke gelukwensen!!.....

ll. wtk. C. L. Donk werd m.i.v. 16 December j.l. aangesteld tot 5e wtk.

Met ingang van 4 December j.l. werd het contract met ll. wtk. J. Dolderum op zijn verzoek beëindigd.

ll. wtk. H. R. Bout, ex Technische School te Soerabaja, werd op 9 December j.l. aangenomen.

Interview met St. Nicolaas

Na de drukte van de kindermiddag in het Logeergebouw had de redacteur van „de Uitlaat” nog even de kans om een gesprek met St. Nicolaas te voeren. De beste manier om zo’n gesprek op gang te krijgen, is meestal het weer en de gezondheidstoestand. Aan het weer zijn we voorbijgegaan. St. Nicolaas wist tenslotte zelf ook wel, dat hij hier midden in de regentijd aankwam, en we zijn dus begonnen met de gezondheid.

„Nou”, zei de nog altijd zeer levenslustige Sint, „daarover heb ik niet te klagen. Integendeel, de witte sneeuw van m’n ouderdom voel ik om zo te zeggen tappelings langs m’n baard en langs me afglijden.”

De Sint bleek —zoals wij in ons verslag op de voorpagina al deden uitkomen— diep geroerd te zijn over de ontvangst, die de K. P. M.-kinderen hem hadden bereid en op zijn speciale verzoek geeft „de Uitlaat” hier gaarne uiting aan zijn gevoelens van bewondering en dankbaarheid voor alle zorgen en attenties door de K. P. M. ter ere van zijn verjaardag aan de kinderschare van haar personeel bewezen. En met hem, hopen wij, dat deze dag in de komende jaren weer met evenveel enthousiasme en luister zal mogen worden gevierd, ook in het nieuwe staatsbestel, dat Indonesië zal krijgen.

Piet kankert

Zwarte Piet bleek —toen wij met hem spraken in een brabbeltaaltje van Moors, Nederlands, Pidgin-Engels en Indonesisch-danig uit z’n humeur te zijn. Hij keek nog erg zwart de wereld in en kankerde alsof hij op de vloot van de K. P. M. voer. We verstonden brokstukken als: zwarte handel, Pasar Baroe, hoge prijzen, onderdak, transport, delegaties en meer van die dingen. De Sint bleek onze kennelijke verwarring aan te voelen en stuurde zijn knecht gauw nog met een lange lijst om boodschappen uit.

Met verbazing hoorden wij de Sint toen zeggen: „Tja, mijn Pieterbazen maken het mij niet gemakkelijk. Die Centrale van Knechten vergeet tegenwoordig maar al te vaak, dat ik zelf ook met handen en voeten ben gebonden aan m’n aandeelhouders.”

Sint vóór coöperatie

Alsof de mist rondom ons plotseling optrok, zagen wij deze Sint plotseling als het hoofd van een geweldige organisatie, een concern met een wereldreputatie en meer nog dan te voren, borrelde ons journalistenbloed. We vroegen hem, hoe zijn knechten zich op de omstandigheden hier te lande hadden ingesteld. Een greep in de mijter van de Sint bracht een pakje „Escort” te voorschijn en na een diepe haal zeide de wijze man, dat de plaatselijke omstandigheden hem nu nog parten hadden gespeeld, maar dat hij deze in de toekomst zou weten uit te schakelen door middel van een coöperatieve winkelvereniging. Een dergelijk voortvarend besluit overtuigde ons van het nog jonge hart en het sterk-ontwikkelde aanpassingsvermogen van deze Sint-organisatie en rechtvaardigde tevens onze nieuwsgierigheid naar de wijze waarop de Sint dit jaar de moeilijkheden het hoofd had geboden.

Ontoereikende duurtetoeslag

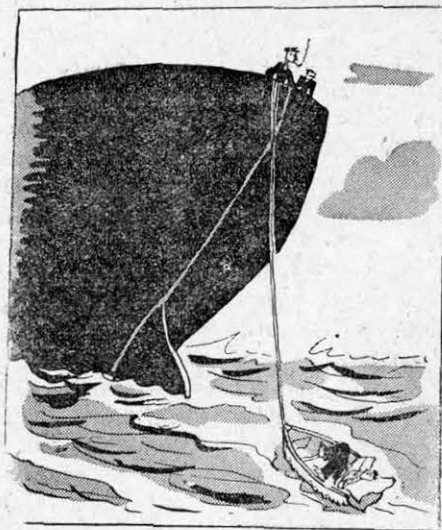
Op onze vraag in deze geest, gaf hij volmondig toe, dat zelfs de noodzakelijkste levensbehoeften van zijn knechten, zoals schoensmeer, hier al zo schreeuwend duur zijn, dat hun duurtetoeslagen-voorverblijf-in-het-buitenland daarvoor zelfs niet toereikend waren ge-

weest en hij er een extra-maand salaris aan toe had moeten voegen.

De zorgen kwelden de oude man wel zwaar. Want, toen hij zich door z’n baard klauwde om een weggeplakt stukje kauwgum in z’n mond te steken, zagen wij de haren bij bosjes uitvallen. En in groot respect voor zijn ouderdom, spraken wij beleefd onze bewondering uit voor zijn vitaliteit. Een glimlach brak de strak-gesloten lippen vaneen, toen hij toegaf, dat hij van een bezetting als die van het Logeergebouw zelfs nooit had kunnen dromen. (De Sint was blijkbaar tot de —uiteraard verkeerde— conclusie gekomen, dat al die kinderen uit het Logeergebouw alleen afkomstig waren)

Betjaks vond St. Nicolaas ondingen en hij was dankbaar voor de hem ter beschikking gestelde auto. Hij merkte echter niet op, dat het transport in vergelijking met het vorige jaar, beter, ruimer en betrouwbaarder was geworden. Hij wilde zich juist nog uitlaten over de transport-regeling, toen één van ontsteltenis ineens grijs geworden Zwarte Piet ons interview verstoorde. De Sint excuseerde zich met de mededeling, dat hij ernstige moeilijkheden met de dames van de huishouding voorzag, als hij niet zelf zijn aandacht aan de kwestie besteedde. De grijze Zwarte Piet vertrouwde ons nog op het nippertje toe, dat hij net had vernomen, dat zo goed als de gehele St. Nicolaas C. D.-aanvraag was geschrapt

DOET U OOK NOG MEE ?



In de „Uitlaat” no. 22 schreef de redactie een prijsvraag uit voor het geestigste onderschrift van bijgaande caricatuur. De redactie-tafel wacht op de berg geestige inzendingen, maar voorlopig is er voldoende ruimte voor méér.....

Voor de beste oplossing wordt een slof cigarettens uitgelooft en als tweede prijs valt er een gebonden 4e jaargang van „de Uitlaat” te winnen. Prent U zich bijgaande caricatuur goed in het hoofd, en als U iets aardigs te binnen schiet, stuur dan vlug een krabbeltje naar de redactie. Maar dan vóór 15 Januari a.s.!!

„Oh, dat is stuurman Golvenbreker, die een bijschrift zoekt voor die Uitlaat-caricatuur, van die kerel in dat vletje.....”

Drijvende haven in Bagan Si Api-Api

„Brielle“ gestationneerd

De vissershaven Bagan Si Api-Api op Sumatra, ééns de grootste van het Zuidelijke halfond, gaat —wij schreven het destijds reeds— onder in het slib.

Voordat echter zal worden besloten, of Bagan moet worden verplaatst, dan wel dat de haven zal worden verbeterd, zal de drijvende haveninstallatie *Brielle* die Woensdag 23 Nov. uit Tandj.-Priok naar de haven-in-nood is vertrokken— voorlopig voor een jaar uitsel van executie verlenen. Bagan sterft. Van een redelijk havenverkeer is geen sprake meer. Schepen met enige diepgang lopen vast in de modder. De wal is nog slechts bereikbaar met platboomde prauwen. Al die moeilijkheden gaat de *Brielle* ondervangen. Zijn taak in Bagan zal er een worden van twaalf ambachten: haven- en douanekantoor, politiepost, goedang en haveninrichting, zout- opslagplaats en lichtschip.

Deze noodoplossing is er een van de hoogste urgentie, want al produceert Bagan nog op geen stukken na de vooroorlogse hoeveelheden vis, nog altijd blijft hij de vissershaven voor Java, waarheen grote partijen zoutevis en trasi worden vervoerd. Een volledig uitvallen van de haven en zijn visserijbedrijf zou voor de voedselvoorziening kwalijke gevolgen hebben.

Het stationneren van de *Brielle* te Bagan is een oplossing om o.m. de uitvoer van vis gaande te houden. Op korte termijn zal echter een vonnis over Bagan moeten worden geveld. Het gaat om leven of dood. Een dood, die onvermijdelijk is, als werkeloos wordt toegezien. Voorlopig garandeert de *Brielle* nog het leven.

Geworgd

Eerst in het begin van dit jaar kon te Bagan Si Aapi-Api de stand van zaken worden opgenomen. Dat viel —zoals U weet— slecht uit. De natuurlijke haven, gelegen aan de rechteroever van de brede monding van de Rokan-rivier, was vrijwel dichtgelopen met slib, vermoedelijk te wijten aan een wijziging in de loop van de rivier bovenstrooms. Ook de visgronden hadden te lijden gekregen, zodat bepaalde vismethoden niet meer konden worden toegepast. De directe gevolgen waren een daling van de visproductie en grote moeilijkheden met het havenverkeer.

Het proces van de dichtslibbing was voor de oorlog reeds begonnen. De ver-

waarlozing tijdens de bezetting heeft Bagan echter geworgd, zonder dat wellicht redelijkerwijs nog ter plaatse een uitkomst kan worden gevonden.

De situatie was tot voor kort zo, dat de schepen, die lading brachten of wensten af te voeren, bij hoog water zo dicht mogelijk onder de kust kwamen. Prauwen voerden de goederen af en aan. Daartoe was slechts gelegenheid gedurende twee tot drie uur per dag. Gedurende die uren moest de bevolking topprestaties leveren. Schepen moesten enkele dagen voor de kust blijven liggen om een hoeveelheid goederen te verladen, die vroeger binnen een dag kon worden verwerkt. Begrijpelijkerwijs was de interesse voor Bagan niet groot meer.

Deviezen

Om nog andere redenen gaf het handelsverkeer op Bagan Si Api-Api moeilijkheden. De isolatie van het viscentrum leidde tot ongewenste financiële verhoudingen. De Straitsdollar was het gangbare betaalmiddel geworden. Had men de heersende toestand gehandhaafd dan zou de regering van Indonesië deviezen beschikbaar hebben moeten stellen voor de aankoop van goederen uit eigen land. Gebruikmakend van de precaire voedselsituatie van Bagan, heeft men rijst, koffie en suiker beschikbaar gesteld, uitsluitend tegen betaling in guldens. Zo ontstond er een ruilvoet, op basis waarvan het handelsverkeer met Bagan weer mogelijk werd zonder verspilling van deviezen. Een ontwikkeling op vooroorlogse schaal werd echter alsnog door de fnuikende verzanding in de wielen gereden.

De geschetste moeilijkheden waren bij de regering aanleiding tot het instellen van een commissie ter bestudering van de maatregelen, die genomen zouden kunnen worden om Bagan te redden. Definitieve maatregelen, die hoogstwaarschijnlijk zullen leiden tot een verplaatsing van Bagan, kunnen eerst na jaren worden voltooid. In die tussentijd zou het ergste kwaad reeds zijn geschied. Alvorens een besluit wordt genomen, zal de *Brielle* de zich verzwarende omstandigheden ondervangen.

Het plumpe schip, in 1944 in Amerika gebouwd, zal voortaan, na aankomst te Bagan, vreedzame bemiddelingsdiensten aantekenen in zijn logboek. In zijn jonge bestaan —van 1944 tot het beëindigen van de Pacific-oorlog— heeft het dienst gedaan als drij-

vend magazijn in volle zee, ten behoeve van de geallieerde schepen. Na beëindiging van die taak is het schip tot voor kort opgelegd geweest in de haven van Priok.

Havenkantoor

In Bagan zal de *Brielle* het havenverkeer gaan beheersen, daar in- en uitklaring van goederen alleen via het aan boord gevestigde kantoor van In- en Uitvoerrechten en Accijnzen zal kunnen geschieden. Voor de formaliteiten komen er dertien douane-beambten aan boord. Het schip moet gezien worden als een drijvende kade met haveninstallaties, voor de kust van Bagan in diep water gemeerd aan zware, nieuw geslagen boeien.

Het verkeer met het land zal worden onderhouden door prauwen, die tweemaal per dag bij hoog water gelegenheid hebben om goederen te halen en te brengen. De zeeschepen meren langszij de *Brielle* en kunnen in korte tijd hun lading overslaan of producten van Bagan innemen. De acht ruimen van de *Brielle* garanderen, dat het bezoekende schip niet behoeft te wachten. Aangezien de situatie heus niet zo zal zijn, dat er dagelijks schepen naar Bagan komen, hebben de prauwen volop de tijd in de ruimen van de *Brielle* opgeslagen lading naar de wal te brengen en andere ruimen te vullen met exportgoederen, in afwachting van de K.P.M.-er, die ze zal vervoeren. Voorlopig zal de Paketvaart eenmaal in de twee weken naar Bagan komen.

Het is duidelijk, dat het stationneren van de *Brielle* te Bagan, ondanks zijn provisorisch karakter, geen halve maatregel is. Niettemin zal nog moeten blijken hoe de praktijk met deze drijvende kolos zal zijn. Het schip, dubbeldeks, is 80 m. lang en ruim 14½ m. breed. Het heeft een laadvermogen van 2000 ton. De goederen kunnen met behulp van twee elektrische en twee benzinekransen worden overgehaald. Behalve een eerste officier en een officier-werktuigkundige is er vijf en dertig man hulppersoneel aan boord, voor wie, evenals voor de douanebeambten, accommodatie aanwezig is. Het schip zal worden geproviandeerd van Batavia uit, waarbij wordt rekening gehouden op aanvoer van verse groente en vis en vers vlees uit Bagan Si Api-Api. Brood wordt uit een eigen bakkerij betrokken. De veiligheid van het schip wordt gewaarborgd door de aanwezigheid van tien man politie.

Uiteraard zal het grootste gedeelte van de uitgaande lading, die de *Brielle* krijgt op te slaan, bestaan uit gezouten vis.

slot zie pag. 12

Slot: Bagan Si Api-Api

Niet slechts voor afvoer van de vis- maar ook voor de aanvoer van het onmisbare zout, betekent het stationneren van de drijvende haveninstallatie een grote verbetering. Behalve, dat het zout kan worden opgeslagen, is nu ook registratie van het gebruik mogelijk. De zoutvoorziening zal gelijke tred houden met de behoeften in verband met de te verwachten vangsten.

Zout zal alleen worden uitgegeven aan personen, die een vergunning hebben voor het uitoefenen van de visserij.

Smokkel

De regeringscommissie heeft terecht ingezien, dat Bagan zijn betekenis als producent van gedroogde, gezouten vis niet mag verliezen. Het is namelijk intussen zo, dat de Baganvisseren op slag tot de bedelstaf zouden zijn gebracht indien om bepaalde redenen de visserij zou moeten worden gestaakt. Zij zijn hun oude beroep van smokkelaar nog lang niet verleerd. Gebruikmakend van koersverschillen kunnen zij in de smokkelhandel hoge dollarwinsten maken. Het is vanzelfsprekend, dat de minder lucratieve visvangst dan volledig zou worden genegeerd. Het is opvallend te Bagan, dat vele vissers van voor de oorlog er tegenwoordig aardige winkels op na houden, waar grote partijen Engelse sigaretten en spiritualiën staan uitgestald.....

Buiten zijn dagelijkse werk zal de *Brielle* dus ook nog een oogje in het zeil moeten houden, of de inwoners van Bagan wel op legale wijze in hun onderhoud voorzien en niet voor het maken van exorbitante winsten schade toebrengen aan de onontbeerlijke productie van de „ikan asin” etc.

Begin December is de *Brielle* zijn taak begonnen om een stervende haven uit zijn modderisolement te verlossen. Ongetwijfeld zullen de Baganvisseren het schip met gemengde gevoelens hebben zien komen. Het had echter een niet te miskennen visitekaartje aan boord ter introductie op goede verstandhouding: driehonderd ton rijst, waarom Bagan zo verlegen zit.

Slot: K. P. M. - Voetbal

In de tweede helft was de B.P.M. iets in de meerderheid, doch ook hier was een schotloze voorhoede. Het had er alle schijn van, dat deze wedstrijd in een puntloze draw zou eindigen, toen een paar minuten voor het einde de B.P.M.-rechtsbuiten van vrij grote afstand de bal hoog en hard inschoot. Soewandi, die overigens zijn heiligdom uitstekend heeft verdedigd, werd verast. (0-1).

P. V. C. - NIEUWS

Voor de goede orde worden de liefhebbers nog even herinnerd aan het feit, dat, indien zij voor verstreking van postzegels, in 1950 in aanmerking wensen te komen, zij zich vóór einde Januari 1950 schriftelijk bij de secretaris dienen op te geven.

Tot ons genoeg kunnen wij mededelen, dat wij ook een behoorlijke voorraad „NEDERLAND”-zegels hebben kunnen verkrijgen welke in Januari of Februari a.s. onder de „1949-ingeschrevenen” zullen worden verdeeld.

Zoals bekend is, mogen in Indonesië na 31 December a.s. alleen de cijfer- en tempel-serie benevens, de z.g. U.P.U.-zegels voor frankering worden gebruikt. Hiermede is dan een interessant tijdperk op philatelistisch gebied afgesloten.

Hockey liefhebbers voor!

Sedert kort bestaan er plannen tot het samenstellen van een K.P.M.-hockey-team.

Hierbij zij derhalve iedere hockey-enthousiast opgeroepen om zich zo spoedig mogelijk bij de heer J. Naber (cm II/H toestel 46) aan te melden.

Indien vóór 1 Januari a.s. een elftal (plus reserves) zou kunnen worden samengesteld, is het nog mogelijk om in 1950 deel te nemen aan de competitie.

De velden voor de wedstrijden zullen door de Bataviase Hockey Bond worden aangewezen. Bij voldoende belangstelling zal tevens worden getracht om de beschikking te krijgen over een veld, waar een of meer middagen kan worden getraind.

De kosten van de aanschaf van materiaal zal velen afschrikken, doch er wordt verwacht, dat hiervoor een gunstige oplossing zal kunnen worden gevonden.

De financiële zijde van de zaak zal eerst kunnen worden bekeken, zodra er een overzicht is, hoeveel personen zich hebben opgegeven en over welk materiaal zij beschikken.

Vanzelfsprekend geldt deze oproep ook voor die leden van de vloot die, hetzij met kortere of langere tussenpozen, geregeld te Batavia verblijven.

„Willem Ruys” en de Staking

Kapt. B. W. Valk maakte ons er op opmerkzaam, dat wij in ons bericht over de staking op Priok en het op „eigen kracht” meren van de *Willem Ruys* verzuimden om te vermelden dat de loodsen in deze krachttoer het leeuwenaan-deel namen. Het verzuim zij hiermede hersteld.

Uitreiking K. P. M. - penningen te Bandjermasin

De 15e November j.l. was voor 4 leden van het personeel van het agentschap Bandjermasin een grote dag. Agent Mitchell reikte n.l. die dag de K.P.M.-draagpenning uit aan 4 „oude getrouwe” K.P.M.-ers. Weliswaar was hun 25-jarig dienstjubileum reeds lang voorbij, doch dat kon niets aan de plechtigheid afdoen.

De draagpenning werd uitgereikt aan beambte U. Lombach, aan gepensionneerd 1e klerk W. Boendoe en aan 1e klerk E. M. Arief (die intussen zijn 30-jarig dienstjubileum al heeft gevierd). De vierde penning moest helaas posthuum worden toegekend aan wijlen hoofd-goedang-mandoer Marwan. Zijn weduwe nam de draagpenning in ontvangst.

Tevens werd op die dag (naar later bleek 15 dagen te vroeg) het 25-jarige dienstjubileum gevierd van de 1e klerk Goendan.

In afwachting van het zilveren horloge, dat nog niet was aangekomen, werd aan Goendan door het gehele agentschaps-personeel een herinnering aangeboden, n.l. een Parker-vulpen.

Zie ook onze fotopagina's.

Slot: Poolgebieden

Wat de militaire betekenis van de beide strada ook zij, zij zullen de commerciële ontwikkeling van de Noord-Amerikaanse tundralanden bespoedigen, zo ook de aangelegde luchtbases tussen Goosebay (Labrador) en Nome (Alaska).

Vermoedelijk is het luchtverkeer in het Amerikaanse Poolgebied verder ontwikkeld dan in het Russische. De reden daarvan is, dat met de opening van de Noord-Oost-Passage voor scheepvaart, vrachtschepen automatisch het voornaamste vervoermiddel werden voor de industrie tussen Murmansk en de Bering Straat.

De weg door de Noord-West-Passage werd ontdekt door een agent van de Royal Canadian Mounted Police gedurende de oorlog en in Mei van dit jaar werd nog een tweede vaargeul ontdekt. Indien de Noord-West-Passage kan worden ontwikkeld, zullen steden bij dozijnen uit de grond rijzen en zal ook hierlangs scheepvaart tussen de Atlantische- en Stille Oceaan mogelijk worden.

Frank Illingworth
Nautical Magazine.