

Ontploffing op Priok

2 doden, 3 gewonden,
vrij omvangrijke schade

Op Donderdag 30 Juni, omstreeks het middaguur, heeft een ernstig ongeluk onze maatschappij getroffen. Op het emplacement van de Civiele Dienst te Priok is in het vrieshuis een compressor ontploft. Als gevolg hiervan werden gedood:

J. L e n g k a y, motor-
drijver der IJsfabriek en
S a l e h, koelie.

Voorts werden ernstig ge-
wond:

C. M. J. R. H u f f e n r e u t e r,
beambte IJsfabriek.

Djoko bin Ardjo, man-
doer en

Indramardjani, koelie.

De gewonden zijn in het K.P.M.-Ziekenhuis op Petamboeran opgenomen en maakten het, bij het ter perse gaan van dit nummer, redelijk goed, hoewel hun toestand zorgwekkend bleef. De stoffelijke overschotten van Lengkay en Saleh werden naar de C.B.Z. vervoerd.

Omtrent de oorzaak van de ontploffing en de juiste toedracht van de zaak was, op het ogenblik dat wij dit bericht moesten schrijven, nog niet met zekerheid bekend. Het onderzoek duurde nog voort. De materiële schade was echter vrij omvangrijk.

In een volgend nummer van „de Uitlaat” hopen wij in de gelegenheid te zijn om onze lezers volledig op de hoogte te stellen van alle bijzonderheden, betreffende dit droevige ongeluk, het eerste in de lange geschiedenis van de IJsfabriek.

De begrafenis van de beide slachtoffers had op Vrijdagmiddag 1 Juli plaats. Motordrijver Lengkay werd op het Kerkhof „Laanhof” ter aarde besteld, terwijl koelie Saleh op de Indonesische begraafplaats „Karet” ter ruste werd gelegd.

Bevorderingen per 1 Juli 1949

Het doet de redactie genoegen de volgende bevorderingen onder ons personeel te kunnen melden:

Tot gezagvoerder de 1e stuurlieden: A. Dijkhuizen, C. J. Rameau, K. Koldijk, S. M. Scheltema, W. E. Sonneveldt, W. A. v. Alebeek, A. J. Bakker, H. G. W. Snel, E. J. Sommeling en W. Verbeek.

Tot 1e stuurman de 2e stuurlieden: J. W. Tj. de Vries, W. de Vries, J. J. Dogger R. E. P. 1e Clercq, H. J. v.d. Jagt, J. J. Hazellhoff, J. v. Dam, S. H. Gerritsen, J. Staakman, F. J. Woudstra, J. de Vries, J. Jzn, C. Zuidschewoude, G. H. den Hoed, P. J. P. Fontein, W. J. Pottinga, G. Kooger en A. Penny.

Tot 2e stuurman de 3e stuurlieden: A. J. J. Honcoop, D. Brouwer, D. J. Smit, J. Elshout, F. de Koning, J. A. J. Piët, J. Ch. Beynon, L. J. Willems, W. Jansen, E. G. A. Filarski, W. A. Breebaart H. M. v. Haften, P. A. de Vries, H. v.d. Worp en J. Maan.

Tot 3e stuurman de 4e stuurlieden: J. W. Schutte, H. Hofmeyer, P. Starkenburg, W. A. M. v. Koningsveld, G. Kluën, J. W. G. Thorborg, Ch. F. Schlüter, D. J. Uitenbroek, H. Pronk, M. J. Aldenkamp, W. Brandt, H. Niermans, M. M. Adamse, H. Muys, J. N. v. Santen, P. J. J. Maas, J. W. Wagemans, B. J. Hennephof, D. J. Hueting, J. J. Ripke, J. Touw, A. Thiescheffer en J. F. A. Janssen.

Tot hoofdwerktuigkundige de 2e wtkn: P. J. v.d. Berg, C. Looyen, R. Klinkert, H. W. Hasenbos, J. B. Kalsbeek, J. L. v. Leeuwen, C. M. den Hond, F. H. v. Kesteren, F. Geul, C. Hondsmark, W. H. Ch. de Wit, J. Vis, J. Salverda en H. Douna.

Tot 2e werktuigkundige de 3e wtkn: W. Mathiessen, L. Willems, A. L. v. Raemdonck, F. H. de Bakker, L. S. v.d. Meulen, G. Hoogendoorn, V. W. Orth, J. Adels, M. F. Hamar de la Brethonière, O. M. Kayadoe, K. S. Eckardt en G. E. Thijssen.

Tot 3e werktuigkundige de 4e wtkn: A. C. Boelaars, J. de Haas, H. F. Huzink, C. Schavemaker, H. Ph. Kuyp, T. v.d. Dool, M. Aboebakar, G. Teeuwen, J. Pronk, R. J. de Vries, P. A. de Vlieger, J. Schuiling, V. Sayers en J. B. Jens.

Tot 4e werktuigkundige de 5e wtkn: G. J. Th. Bekkenutte, D. v. Haarlem, W. K. Pieters, P. de Krey, H. J. Nahuysen, J. v.d. Berge, P. D. Petersen, H. J. Hunink, J. M. Meinen, J. A. Smaak, J. D. Tesink, H. C. Verlinde, J. v. Willigen, H. J. Jansen en B. G. L. v. Os.

Bij het walpersoneel werden bevorderd van employé tot hoofd-employé: G. J. Ch. v. Dooremaal (TD/HK), W. J. A. H. Venema (TD/Priok), W. J. Maandag, (TD/BA/HK), en S. Middelkoop, (TD/BA/HK).

Allen bevorderden bieden wij hierbij namens het gehele personeel onze hartelijke gelukwensen aan!

KAMPIOENSCHAP VERSPEELD.....

In de wedstrijd, die ons K.P.M.-elftal op 23 Juni j.l. aan het Koningsplein-Zuid tegen de Borsumij speelde en die het met 1—0 verloor, heeft onze ploeg haar kans op het kampioenschap van de 2e klasse A. der Bataviase Kantoor Voetbal Bond dit jaar verspeeld. Deze nederlaag beroofde de hoofdredactie van „de Uitlaat” van een opwindend verhaal onder een vette kop op de voorpagina van dit nummer.....

Toen het Borsumij- en het K.P.M.-elftal die Donderdagmiddag na kantoortijd het voetbalveld betraden, leek het net, of er een echte wedstrijd zou worden gespeeld. Er was een zeer talrijk publiek, onder wie wij opmerkten de president-directeur van onze maatschappij, mr. Hens, directeur Harinck met zijn echtgenote en directeur mr. De Koe. Een K.P.M.-supporter met een luide claxon deed voortdurend van zich spreken. Zelfs hield iemand een —wat verlate— éénmans-mode-show in ge-

bloemd-sarong-hemd-uit-de-broek. Verder had de K.P.M. gezorgd voor stoelen en banken, een levensgrote taart voor het winnende elftal en limonade voor alle strijders. De Borsumij stelde twee flit-sputters voor de winnaars beschikbaar.

Ons elftal

Het was erg gezellig op het veld en de spanning zat er al in, toen de Borsumij met de wind tegen aftrapte. Het K.P.M.-elftal was na rijp beraad als volgt samengesteld:

E.F.H. v. Santen
(CmIII)

J. Mangindaan M. Mudjitaba
(Priok) (CmIII)

Anwar E.F. Jüch Ch. Sahulata
(CmII) (CmIII) (CmIII)

A. Blitz R.T.H. Ahmadi J.F. Zomers
(CD) (CmII) (CmIII)

Sabilah Ch. Baudoin
(DV) (CmII)

Vóór de rust

Na enig verkenningswerk over en weer, begon de K.P.M. een gestadig groeiende druk op het vijandelijke doel uit te oefenen. In de achtste minuut brak Zomers, naar de rechtsbinnenplaats gezwenkt, door en onthoofdde met een gloeiend schot een vreedzaam tegen de doelpaal leunende burger. Er ontstonden gevaarlijke momenten voor de Borsumij-veste, vooral toen Anwar hoog in de doelmond plaatste, de bal enige malen werd ingekopt en tenslotte corner ging. En als Baudoin die kans —helemaal alléén— op 3 meter voor de keeper niet had gemist.....

Langzamerhand wisten de stugge achterhoede en de soepele middenlinie van de tegenpartij echter het spel te verplaatsen. Onze achterhoede liet een paar steken vallen, zodat ons doel voor de rust een paar malen aan een doorboring ontsnapte, doordat Van Santen op post was.

De tweede helft

De ruststand (0—0) gaf de verhouding „te velde” goed weer en ook na de rust bleef het een gelijk-opgaande strijd met wisselende kansen, waarbij de K.P.M. iets gevaarlijker was. Een mooi laag schot van Ahmadi had een beter lot verdiend dan in de handen van de uitstekende Borsumij-doelman te belanden.

Na zeven minuten kwam de Borsumij gevaarlijk opzetten en haar rechtsbinnen passeerde met een boogschot de iets te ver uitgelopen Van Santen (0—1). Dit bleek tevens het beslissende doel-

punt te zijn. In het spel van de K.P.M.-ploeg, die nu de taak had om twee doelpunten te scoren tegen een achterhoede en een middenlinie, die geen man uit onze voorhoede ook maar één ogenblik vrij spel liet, kwam iets krampachtigs. Men probeerde het onmogelijke, inplaats van het voor de hand liggende. Toch bleef de wedstrijd nog geheel open. Jüch, nu middenvoor, brak door, schoot keihard langs de grond in en de Borsumij-doelman kon de bal maar half raken. Deze vloog echter via de lat nog over.

Al naar gelang de tijd verstreek, werd het in de gelederen van de talrijke K.P.M.-supporters stiller. De claxon zweeg en de Borsumij-aanhang werd rumoerig. In deze stemming kwam het einde van een wedstrijd tussen gelijkwaardige teams, waarin de ploeg met meer en beter systeem won van een elftal met individueel brillantere spelers.

Zo werd de Borsumij dit jaar kampioen en wij wensen de ploeg succes bij de a.s. promotie-wedstrijden. Laten we hopen, dat onze K.P.M.-ploeg in het volgende seizoen meer succes heeft.

Een beschouwing over de spelers is hier niet op haar plaats. Iedereen werkte naar beste vermogen. Blitz was de oude nog niet, terwijl Sabillah na de rust door Arifin moest worden vervangen.

De heer Hoogeveen bood de Borsumij-ploeg de C.D.-taart aan, doch hij scheef dit niet ceremonieel genoeg gedaan te hebben, want de chef-C.D., de heer Mulder, nam het baksel weer terug en deed de overhandigings-toespraak nog eens dunnetjes over.

Veteranenstrijd

Wij vernamen nog, dat de heer Mulder uit naam van de heren mr. De Koe en Harinck de Borsumij heeft uitgedaagd tot een veteranen-wedstrijd, waarbij de gezamenlijke leeftijd der elf veteranen van ieder concern de 400 jaren niet zou mogen overschrijden. Zou dit een „harinckje” zijn om een „Grobber” te vangen? Of zouden de K.P.M.-veteranen inderdaad alle „hens” aan dek halen en „de koe” bij hoorns vatten. Moge in dat geval de wraak van de K.P.M.-veteranen zeer zoet zijn.....

Dit is no 13 - vierde jaargang van

DE UITLAAT

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketaart-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:

Ontploffing op Priok.

Bevorderingen op 1 Juli.

Zoutwinning en -transport.

Nieuw T.D.-kantoor.

Watersporters starten.

Zoutwinning en zouttransport

De K.P.M. heeft steeds nauwe relaties met Indonesië's voornaamste zout-eiland, Madoera, onderhouden. Verschillende schepen van onze maatschappij dragen namen, die met het eiland en zijn industrie verband houden. Het zoutvervoer voor de K.P.M. begon ongeveer in 1912. Het is sedert dat jaar slechts onderbroken geweest gedurende de jaren van de Japanse bezetting. Over de Madoereese zoutwinning en het zee-transport willen wij U in onderstaand artikel iets meer vertellen.

Monopolie

De wijze van zoutwinning uit zee-water is op alle plaatsen van de wereld vrijwel gelijk, zodat een beschrijving van het vervaardigen van zout in de Indonesische wateren tevens een algemeen beeld van het productie-proces elders kan geven.

Alvorens hiertoe over te gaan, is het nuttig om eerst te vermelden, dat de zo voor de hand liggende productie van zout uit zeewater in vele landen en ook in het grootste deel van Indonesië door de Overheid is verboden. Dit verbod dateert uit de tijd van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Het zout-monopolie der Indische regering heeft in vroegere jaren dikwijls aanleiding gegeven tot ernstige misstanden en zelfs enkele malen tot ernstige tekorten aan zout.

Thans vormt dit monopolie onder de naam van Zoutregie een afzonderlijke dienst van het Indonesische gouvernement, een fiscaal, maar geheel commercieel beheerd bedrijf, waardoor de behoorlijke werking van dit zo in het volksbestaan ingrijpende monopolie is verzekerd.

Voorheen werd met vergunning van de regering en ten behoeve van het land op verschillende plaatsen in het monopoliegebied zout aangemaakt, maar sedert de laatste kwart-eeuw is deze productie beperkt tot het eiland Madoera.

Zoutlanden

Men vindt op dit eiland drie bevolkings-zoutlanden in de nabijheid van de drie afdelings-hoofdplaatsen Sampang, Pamekasan en Soemenep. Aan het zout-productie-bedrijf van de bevolking wordt leiding gegeven door het dienstvak „Zoutaanmaak” van de dienst der Zoutregie.

Teneinde een beter inzicht te krijgen in het bedrijf en te geraken tot een

meer economische exploitatie, werd overgegaan tot het aanleggen van gouvernementen-zoutlanden, hetgeen mede nodig was, in verband met de stijgende behoeften aan zout.

Een van die landen werd aangelegd in de buurt van Soemenep. Een tweede land werd uitgezet bij Grisse, op het vasteland van het eiland Java.

De winning

Een zoutland is een complex van zoutpannen, dat laag ligt ten opzichte van de zeespiegel en is doorsneden met kanalen, die van de zee afgesloten zijn door sluizen.

Worden die sluizen bij hoog water open gezet en bij eb gesloten, dan wordt het zeewater in alle kanalen opgezet. Een zoutpan bestaat uit een aantal reservoirs, die door dijkes zijn gescheiden. Een er van is de eigenlijke zouttafel, waarop het zout uitkristalliseert, de andere worden voor-reservoirs genoemd. Het zeewater loopt door die reservoirs, laat onderwijl het zwevende vuil zinken en wordt door de zonnwarmte ingedampt.

Het zeewater bevat 2½% keukenzout, maar ook nog vele bijzouten, die niet voor consumptie geschikt zijn en zich daarom niet met het keukenzout mogen vermengen. Hiervoor maakt men gebruik van de omstandigheid, dat die bijzouten bij een andere concentratie van de pekkel uitkristalliseren dan het keukenzout.

Men moet dus zorgen, dat de pekkel op de eigenlijke zouttafel een zekere dichtheid niet overschrijdt. Ook moet men er voor zorgen, dat de pekkel niet veel onder de graad van dichtheid blijft, daar anders gips in het zout komt.

De pannen zijn over het algemeen zo aangelegd, dat het eerste reservoir het hoogst is en het water daarin wordt overgeschept uit het toevoerkanal en vanzelf kan vloeien naar de andere reservoirs en de zouttafel.

Op de zouttafel zet zich langzamerhand het zout af. Zodra de zoutkorst voldoende dik is, wordt het zout geschrapt, d.w.z. met harken in hopen langs de rand van de tafel gehaald.

Na enige dagen te zijn uitgedrophen, wordt het zout naar de pakhuizen vervoerd.

Nadat de eerste schraping afgelopen is, wordt de bodem van de zouttafel weer in orde gemaakt en de loog afgelaten, omdat anders het nieuw te vormen zout te veel bijzouten zou bevatten. Is eenmaal de tafel in orde, dan gaat de winning weer op de reeds beschreven wijze voort.

Hoe eenvoudig het proces ook lijkt: de reusachtige hoeveelheden, die gedurende de betrekkelijk korte oogsttijd van Augustus tot uiterlijk December worden geproduceerd maken het bedrijf zeer omvangrijk.

In het bijzonder gunstige jaar 1913 werden op de drie hiervoor genoemde bevolkingszoutlanden 130.00 „kojang” of 220.000 ton zout gewonnen.

De distributie

Het gewonnen zout wordt voorlopig opgeslagen in de bij de zoutlanden aanwezige goedangs en vandaar uit over het gehele regie-gebied (Indonesië) gedistribueerd. Bij die distributie speelt het zee-transport een belangrijke rol en daarin, op haar beurt, weer de Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

Het zout wordt niet in losse toestand verstrekt, maar vooraf gebriketteerd, d.w.z. in twee grote, tot de Zoutregie behorende fabrieken op Madoera tot briketten van 1 kati geperst, in drooginstallaties gedroogd en in hoeveelheden van 20 stuks in kartonnen dozen verpakt.

De aanvoer van het losse zout uit de zoutlanden naar de fabrieken geschiedt gedeeltelijk met railvervoer en overigens over zee met transportmiddelen van de Zoutregie, waarover straks nog meer.

De fabrieken zijn zo dicht mogelijk aan de zee gebouwd, teneinde het zee-transport te vergemakkelijken. De voornaamste fabriek bevindt zich te Kalianget, gelegen aan een ruime baai, die op de buitenrede een veilige ligplaats biedt voor de grootste zeeschepen, terwijl de binnenrede nog bereikbaar is voor zeeschepen van 2.000 ton. Twee kaden vergemakkelijken aldaar het laden en lossen.

Het vervoer van het verpakte zout door de archipel geschiedt grotendeels door de K.P.M. Deze maatschappij heeft een contract gesloten met het Indonesische gouvernement en vervoert met haar schepen jaarlijks tienduizenden tonnen briketzout in tientallen plaatsen in Indonesië. De dienst der Zoutregie heeft ook een eigen transportvloot, die te Kalianget is gestationneerd. Speciaal is dit voor het vervoer van zout naar Oost-Java. Het heeft zich in de loop der jaren uitgebreid tot Noord-Soe-rabaja, Rembang en Japara.

Een nieuw element trad in de zoutvoorziening, toen het vissersplaatsje Bagan Siapi-api enorme hoeveelheden zout ging verbruiken. Het zout wordt er met lichters heengesleept. Ook andere vissersplaatsen in de archipel kregen zout.

Dagboek van een Zeeman

De Singaporetjes

Wat ik nu ga vertellen, moet wáár zijn gebeurd. Althans volgens de „Tweede”, want die is er zelf bij geweest. Als ik alle verhalen zou optekenen, die onze tweede na tafel zoal vertelt, dan zou ik —met een werkdag van acht uren— nog wel een vijf jaar bezig zijn! Bovendien zou ik de kans lopen, dat men mij voor een aartsleugenaar zou uitmaken. Er zijn namelijk stories bij, die zelfs „Ouwe Hein” zouden doen blozen. Sommige van die na-tafel-verhalen benaderen echter de waarheid tamelijk wel en daarom ben ik zo vrij om dit laatste verhaal aan U op te dissen, met hier en daar een noodzakelijke verduidelijking om het voor de leek óók begrijpelijk te maken.

Als wij aan boord spreken over een „Singaporetje” dan bedoelen we een uniformjasje met een korte, staande kraag. Eén rij knopen, die het jasje van voren in het midden sluiten en een glad achterpand met een naad precies in het midden. Zo'n Singaporetje is verduveld praktisch, omdat het hoog sluit, wat overhemden spaart. Vooral op lange reizen, met weinig havens, is dit een uitkomst voor een ieder, die niet minstens over twee dozijn witte overhemden beschikt. In de tropen zijn die jasjes wit en van dunne tropenstof gemaakt. Vóór de oorlog waren ze vrij goedkoop, zodat ieder van ons er wel een zestel bezat.

Over zo'n Singaporetje dan handelt de volgende geschiedenis en het moet zich hebben afgespeeld in Abadan, een plaats op de zeemansatlas, die we liever niet aanlopen, omdat het er altijd wit-heet is. Men is genooddakt om aan dek te slapen, met al de nadelige gevolgen. Je bent er chronisch dorstig, waar dan —als regel— met bier iets tegen wordt gedaan. Drinkwater is in deze streken schaars en bovendien in de meeste gevallen niet te vertrouwen. Maar ja, bier in overmatige hoeveelheden, heeft op sommige mensen een rare invloed. Er zijn zelfs op de koopvaardij nog altijd lieden, die er niet goed tegen kunnen en dan gekke dingen gaan doen. Zoals de 2e stuurman van die boot, waar m'n zegsman op zat. Die werd eerst altijd baldadig en daarna vechtlustig.

Zo zaten ze dan op een goeie warme dag ter rede van Abadan, gezamenlijk in de hut van de 3e meester potjes bier te drinken, knobbeltjes te maken en dan weer bier te drinken. Allemaal in het wit en allemaal in Singapore-jasjes. Tot na het zoveelste knobbeltje, de 2e stuur als gewoonlijk baldadig werd en de 4e machinist, die met zijn rug naar hem toezat, bij het onderende van zijn jasje vatte. Twee handen naast de in het midden lopende naad, een flinke ruk en..... „krak” zei dat jasje, opengescheurd tot aan de hals. Een plezier dat die stuurman had! Daverend! Men verwachtte een kleine oneenigheid, maar de 4e machinist stond op, verontschuldigde zich vormelijk en ging naar zijn hut om een nieuw jasje aan te trekken. Teruggekeerd, ging hij weer rustig met zijn rug naar de 2e stuurman zitten en schonk hem verder geen aandacht.

Ja, dat was natuurlijk de Goden verzoeken. Dat nieuwe jasje had óók weer een naad, keurig recht in het midden. De stuurman juichte eens kinderlijk geluk-

kig en..... „krak” zei het tweede jasje, Zoets is als regel een directe uitnodiging tot geweld, doch de flegmatieke meester was schijnbaar in een zonnig humeur. Hij stond op, verontschuldigde zich ten tweede male en kwam even later terug met een nieuw jasje.

En grote vergissing —ging wéér met zijn rug naar die baldadige kwajongen zitten. Ook dit jasje ging dezelfde weg en de stuurman had zo'n plezier, dat de tranen hem over de wangen biggelden.

Eerst na het 5e jasje begon hij het vreemd te vinden, dat die meester er maar aldoor zo kalm onder bleef. „Zeg joh”, vroeg hij toen half na-snikkend, „wordt jij dan nooit kwaad?”

De 4e meester keek hem verbaasd aan, haalde z'n schouders op en zei: „Ach waarom..... Dat eerste jasje is toch een oud kreng en de andere heb ik uit jouw kast gehaald.....”

Daarna werd het écht vechten.....

De wandluizen

„Achteruit” zijn weegluisen gesignaleerd.

„As-je alles gehad heb, bere” zegt de donkey „Bofje wij effe!”

Zo er iets is, waar het scheepsvolk respect voor heeft, dan zijn dat ongetwijfeld „beren”. Een boot, die wat zwaar stookt; een hofmeester, die niet te best voor de kanery zorgt; een sjacherijig sujet van een tweede, ach, dat zijn allemaal van die kleine dingetjes, waar overheen te komen is. Wat onderling overleg en er kan een boel veranderen.

Noem echter het woord „weegluis” en zij krijgen de stupen.

Dat wordt straks weer een job voor de aannemer van schepelingen. Alles neemt de benen, tenzij er behoorlijk wordt gegast. En zelfs dan zal het nog een toet zijn om de heren weer mee te krijgen.

„Een boot, die er één keer onder heb gezet, geloof me, ze komme terug, de roters”.

De angst is begrijpelijk. De gedachte er aan alleen al bezorgt een normaal mens jeuk!

Bovendien —en dat is zeer belangrijk— men verdeelt het ongedierte pas grondig, door tweemaal achtereen te gassen met blauwgaz. En daarvoor liggen de schepen meestal te kort in de thuishaven.

Na het „nieuws” dat vanmorgen in alle vroegte het schip op stelten zette, worden alle hutten midscheeps en achteruit naarstig met D.D.T. bewerkt. De ketelbink, die met pikheet om koffie kwam, is onmiddellijk —en met een grimmig vijandelijke hardnekkigheid— in z'n kuif gepakt en onderzocht op meelopers.... Ook officieren zijn kinderen, wat dat betreft. Er worden legio veronderstellingen gemaakt, betreffende de mogelijke herkomst van het ongedierte. Het helpt allemaal niets. Ze zitten er. „Voorlopig D.D.T. en thuis gassen”, zei de gezagvoerder nadat de 1e stuurman vanmorgen rapport bij hem had uitgebracht.

Het begon allemaal met de lichtmatroos. Hij liep al een paar dagen rond met vreemde bobbeltjes op zijn huid, die-ie niet kon thuisbrengen. Totdat de „Boots” gisteravond die bobbeltjes eens wat nauwkeuriger bekeek en onmiddellijk de enige juiste diagnose stelde: „t Benne wandbere-bete”. Daarmee

was —letterlijk!— de beer los! Kooien werden afgebroken, schotten weggescheurd, tafels omgekeerd, kortom: iedereen was „op jacht”.

„Achter de plint, achter het kooilampje, boven de bovenkooi, boven de lichtmatroos, bij Nelis, zitte ze” kwam de Boots triomfantelijk aan de stuurman mededelen. „Barstens vol!”

De stuurman is gaan kijken, de andere heren niet. Die hadden het te druk met eensklaps ontdekte vermoedens.

De 2e heeft zojuist met krakend geweld —gewapend met een schroevendraaier— de betimmering achter zijn sofa vernield, omdat hij denkt, dat ze bij hem ook zitten. Wat natuurlijk niet waar is.

De meester van de wacht, die de stuurmachine gaat controleren, daalt met opgeslagen broekspijpen de trap van het stokers-logies af. Alleen via dat logies kan hij de stuurmachine-kamer bereiken, omdat het noodluik op slot en de sleutel natuurlijk nu nergens te vinden is.

Overal hangen wolken D.D.T., iedereen hoest en iedereen heeft jeuk. Allemaal omdat er zegge en schrijve acht weegluisen, op een kluitje bij elkaar, werden gevonden. Op een stralende lentemorgen te 4 uur 30, acht mijl Oostelijk van F... terre op weg naar Rotterdam.

Acht stuks..... ik schei er uit, want ik ga die houten bekisting van de stoomverwarming weg breken. Je kan nooit weten....

R. Bijkerk,
Rotterdam.

Eerste successen behaald

Tijdens de op Zondag 26 Juni j.l. te Tandjong Priok door de Koninklijke Bataviase Jacht Club georganiseerde zeilwedstrijden, hebben de zeilers van de K.P.M.-Watersportvereniging voor de eerste keer de gelegenheid gekregen om hun krachten te meten met die van andere Bataviase wedstrijdzeilers. Onze watersportvereniging schreef in met haar nieuwe Wind en Zee (over de plechtige ingebruikstelling waarvan men op pag. 12 van dit nummer nadere bijzonderheden kan lezen).

De baan, die door de z.g. „vergroete B.M.-ers” moest worden gezeld, liep van de start bij het terrein van de K.B.J.C. af, rond het eiland Leiden en via de K.B.J.C.-boei 4 terug naar de startlijn. Onze Zee met de heer J. Doyer (VRV/HK) aan het roer en de heer Rimpel (Cm/HK) als fokkenist, nam onmiddellijk de leiding, gevolgd door de Wind. Het veld kwam al spoedig ver uiteen te liggen en bij Leiden aangekomen lag de Wind, met de heer Radius (VRV/HK) als stuurman en de heer Monné (TD/HK) als fokkenist, vooraan, terwijl de Zee op de vierde plaats lag. Bij het ronden van de boei werd de Wind van achteren aangevaren door een der andere mededingende jachten, waardoor laatstgenoemde boot gedwongen was, om de strijd op te geven. De Wind ging toch als eerste door de finish, terwijl de Zee als derde de eindstreep passeerde.

Voorwaar een uitstekende prestatie van onze jonge K.P.M.-watersportvereniging, die een gelukwens waard is.

T.D. - Soerabaia in nieuw kantoor

Op 28 Mei ingewijd

Op Zaterdagmiddag 28 Mei j.l. was er iets bijzonders gaande in het gebouw van de Droogdok Maatschappij Soerabaia.

Zoals velen wel weten, was het oude kantoor van de T.D. in meer dan één opzicht niet bepaald ideaal. Dit was dan ook de reden, dat de Chef T.D.-Soerabaia deze kwestie met de leiding van de D.M.S. had opgenomen en de D.M.S. met een royaal gebaar een nieuw kantoor heeft ingericht.

Die Zaterdagmiddag werd dat kantoor ingewijd en heerste er dus een buitengewoon gezellige stemming.

De gehele staf van de D.M.S. en vele waterkanters gaven blijk van hun belangstelling.

Nadat de heer Zegwaard de aanwezigen welkom had geheten in zijn nieuwe omgeving, gaf hij het woord aan de heer Haas (Surveyor-K.P.M.), aangezien een lichte influenza hem het spreken bemoeilijkte.

De heer Haas sprak namens zijn „baas” o.m. de volgende woorden!

„Wij hebben gmeend het in gebruik nemen van het nieuwe T.D.-kantoor niet zonder meer voorbij te mogen laten gaan en daarom besloten de inwijding met enige gezelligheid te laten passeren.

Geachte heer 't Hart, ik wil dan beginnen met U, als vertegenwoordiger van de directie van de Droogdok Maatschappij en ook Uw staf te danken voor het royale gebaar, waarmee de D.M.S. dit mooie kantoor voor ons heeft ingericht.

Zoals U allen kunt zien, is moeite noch geld gespaard om dit resultaat te bereiken.

Wij kunnen niet anders zeggen, meneer 't Hart, dan dat wij met dit kantoor buitengewoon tevreden zijn.

Eigenlijk zou er niets anders in passen dan een compleet nieuw meubilair, maar met onze oude spulletjes wat opgekalefaterd en hier en daar wat nieuws, geloof ik toch, dat we hier nu beter zitten dan de T.D.-K.P.M. ooit heeft gedaan.

Wij willen hopen, dat de werkprestaties in dit kantoor door de koelere ligging en grotere ruimte in evenredigheid mogen toenemen.

In het oude kantoor is het ons niet mogen gelukken om geheel door de achterstand in de administratie heen te komen, maar we hebben goede hoop, meneer Tuk, dat we „bij” zullen

zijn vóór we nog eens weer verhuizen!

Wat het oude kantoor betreft: we kunnen gevoelig zeggen, dat we daar in 't zweet onzes aanschijns ons dagelijks brood hebben verdiend en het verwondert ons nu, dat wij het daar zolang hebben uitgehouden, niet om de ruimte, dan wel om de zomerse temperatuur, die er altijd heerste.

De laatste dagen hebben wij geregeld meneer Nierstrasz al boven zien rondneuzen en ons afgevraagd, wat er gaande was.

Nu gaan er geruchten, dat de Droogdok er een droogkamer van wil maken. Klopt dit meneer Nierstrasz?

Wat er ook mee gebeure: één ding is zeker, de Technische Dienst der K.P.M. is er uit en dat is bepaald een koele dronk waard. Daarom wil ik besluiten met nogmaals de Droogdok te bedanken en de hoop uit te spreken, dat het nieuwe kantoor er toe zal mogen bijdragen een prettige samenwerking tussen de Droogdok en de K.P.M. te bestendigen en dat dit kantoor en daarmee dus ook de D.M.S. nog heel wat K.P.M.-schepen te verwerken zal krijgen.

Ik zou tenslotte nog graag willen toosten en op de Droogdok en op de K.P.M.”

Na deze woorden sprak de heer Van Doggenaar namens de directie van de K.P.M. en memoreerde o.m., dat het scheepsbouwers-milieu hem niet geheel onbekend was, aangezien hij gedurende de bezettingsjaren als scheepsklinker in Japan werkzaam is geweest en nog steeds de „bouten-en-moeren-kerels” een warm hart toedraagt.

Tenslotte nam de heer 't Hart het woord. Hij zeide o.m., dat de waardering, die de K.P.M. voor dit kantoor heeft, hem grote voldoening gaf.

Hij verwachtte dan ook, dat dit nieuwe kantoor een nog betere samenwerking tussen T.D.-K.P.M. en de Droogdok tot resultaat zal hebben. Hij bracht daarop een dronk uit.

Eigenlijk nog overbodig te vermelden, dat het er gezellig is toegegaan, want de K.P.M. toonde zich —als steeds— een gul gastheer.

Hoofdwtk. Schneider schreef ons hierover nog:

Tot de genodigden behoorden de havenmeester, de technische Expert Scheepvaart, de Lloyds Surveyor en de Superintendent van de „Anglo Saxon Co”.

De nieuwe accommodatie is zeer zeker een gelukwens aan onze T.D. te Soerabaia waard, evenals een woord van dank op zijn plaats is aan de directie

van het D.M.S., die deze royale huisvesting mogelijk heeft gemaakt.

Het nieuwe kantoor, dat op de eerste verdieping is gelegen, is in elk opzicht geslaagd.

De chef heeft een flink kantoor aan de straatkant met grote, openslaande ramen en de beide surveyors hebben samen ook een gelijke ruimte met dito ramen.

De schrijvers en beambten hebben een zaal tot hun beschikking, waarin kleed- en wasgelegenheid is.

Het geheel is zeer luchtig en het moet voor de mensen van de T.D. een genot zijn in dit nieuwe kantoor te werken.

Hoewel doorgaans van T.D.-zijde weinig gevoeld wordt voor publiciteit kan gevoelig worden gezegd, dat deze feestelijke ingebruikneming zeer zeker geslaagd was en onder de aanwezigen een prettige herinnering heeft achter gelaten.

Dienstjubileum gezagvoerder Ritsema

Op 8 Mei j.l. heeft gezagvoerder O. H. Ritsema de dag herdacht, waarop hij 25 jaren geleden bij de K.P.M. in dienst trad.

Tot grote spijt van de opvarenden lag de *Ophir*, waarover kapitein Ritsema het commando voerde, die dag op de rede van Semarang, maar desondanks kon een klein stukje van het schip in feesttooi worden gezet door het ophangen van vlaggen. Ook de vele bloemstukken, die werden gezonden, droegen tot de feestelijkheid aan boord bij.

Des morgens werd de jubilaris door hfdwtk. Korinth toegesproken. Hij memoreerde de loopbaan van kapitein Ritsema en bracht diens humane en prettige manier van optreden tegenover officieren en onder-officieren naar voren. Hij bracht een dronk uit op de jubilerende gezagvoerder en bood hem een souvenir aan, een fotolijst van Kendarisch zilver, draaibaar op een voetstuk.

Ook de onder-officieren gaven van hun belangstelling blijk. Namens hen werd kapitein Ritsema toegesproken door de hofmeester, die hem een bonbonschaal van Kendari-zilver aanbood.

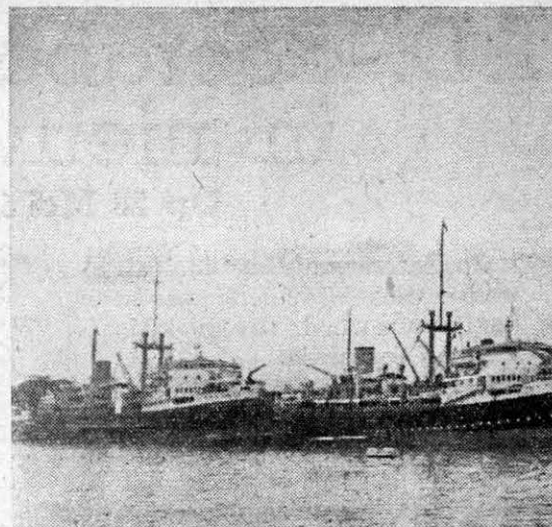
Getroffen dankte kapitein Ritsema de sprekers voor hun woorden en voor het geen de bemanning op zijn jubileumsdag voor hem had gedaan. Hij had daarop, in verband met zijn korte plaatsing aan boord, in het geheel niet gerekend.

Er werd een borrel gedronken, waarna in intieme kring een lunch plaats had.

Het verslag van kapt. Ritsema's jubileum is door een misverstand niet in een eerder nummer van de „Uitlaat” opgenomen.



3

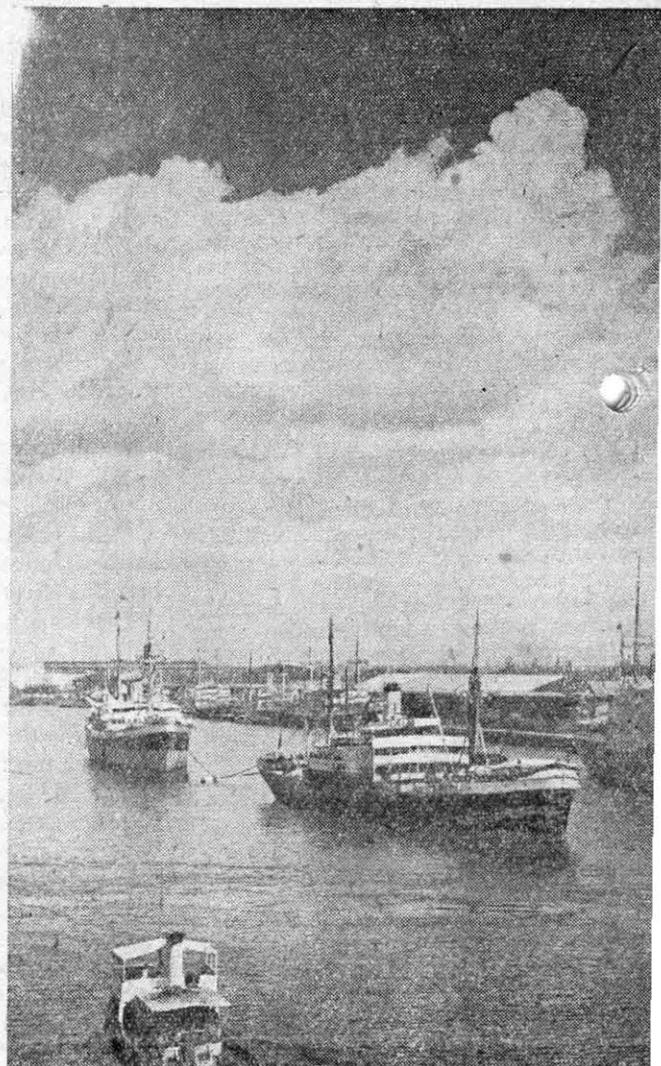


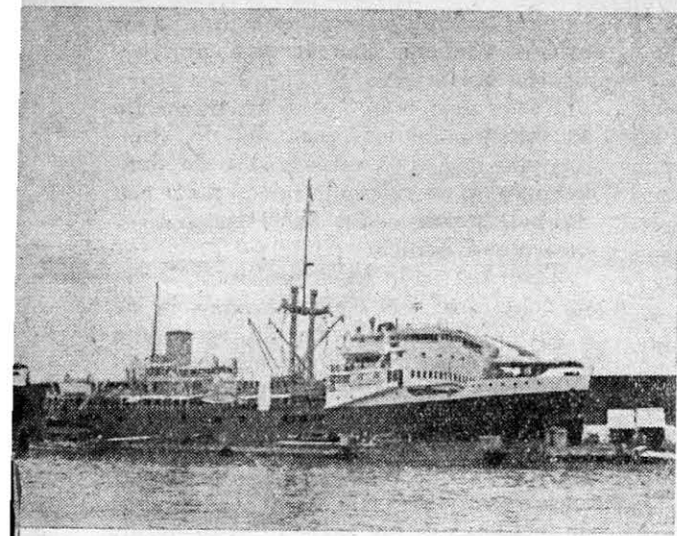
OVERZ I

Bij de foto's:

1. Een kijkje op de altijd even drukke eerste haven der maatschappij te Tandjong Priok.
2. Een weinig voorkomende gebeurtenis had in de maand Juni te Tandjong Priok plaats: drie *Wai*-schepen tegelijkertijd in een haven! V.l.n.r. *Waikelo*, *Waibalong* en *Waingapoe*. Het wachten is nu nog maar op de *Waiwerang* (die onderweg is):
3. In de finale van de competitie van de Bataviaase Kantoor Voetbal Bond moest het K.P.M.-elftal het onderspit delven tegen de sterkere ploeg van de Borsumij. De K.P.M. toonde zich echter een goede verliezer, en bood de winnende ploeg een taart aan. De aanvoerder van de Borsumij wacht ongeduldig de overhandiging af.
4. Het K.P.M.-elftal, dat zich zo dapper weerde maar het niet haalde. No victory, no cake.....
5. Employé F.A.D. van Aken van de Inkoop en Magazijn Dienst te Priok is een enthousiast schilder in zijn vrije tijd. In zijn collectie troffen wij dit schilderij aan van het s.s. *Van Spilbergen* kolen ladend te Kertapati. De *Van Spilbergen* is kortgeleden van de schepenlijst afgevoerd en werd te Hongkong voor de sloop verkocht.
6. De heer Van Aken legt de laatste hand aan een schilderij, de *Japara* in volle zee voorstellende.

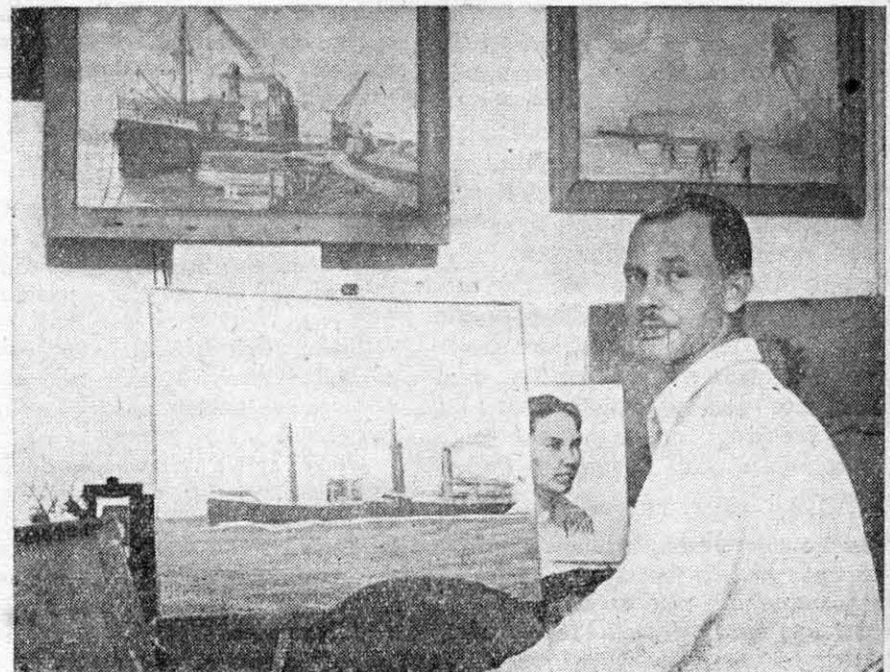
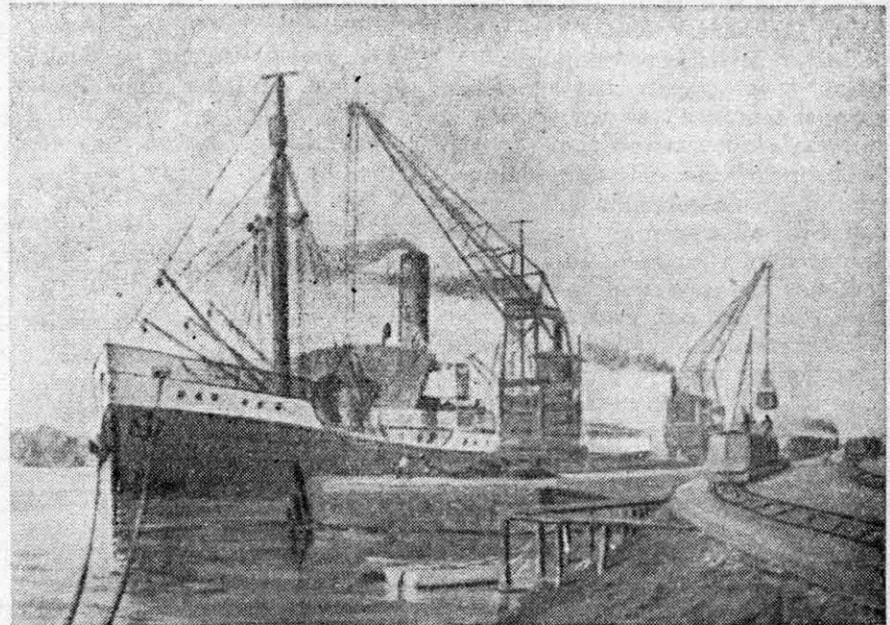
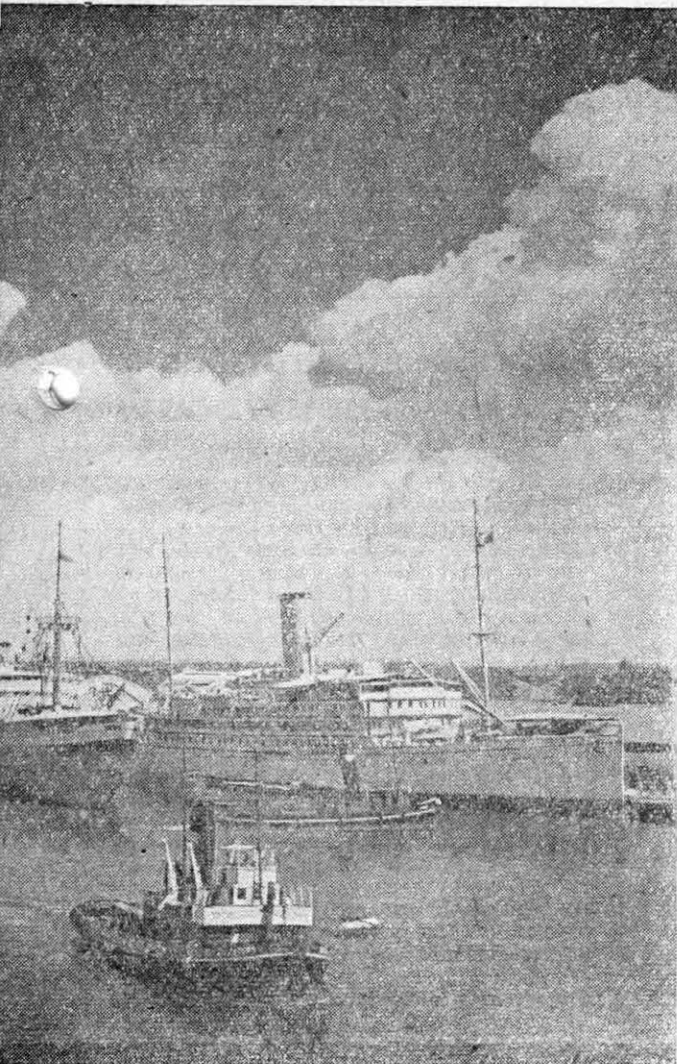
1





ICHT N BEELD

2



K. P. M. - geschiedenis in anecdoten (13)

De croquetten

Tegen het einde van 1919 voeren we met de oude *De Klerck*, onder kapitein Wilhelmus (what's in a name?) van Batavia uit op de Kleine Soenda-Eilanden met Timor Koepang als eindpunt.

Niet, dat ik het schip de „goede” oude *De Klerck* wil noemen, want onze hutten lagen in de dienstgang boven de machinekamer en de ketel.

Op de terugreis waren we afgestampd met landbouwproducten in de ruimen, vee in de tussendekken en paarden op het hoofd- en tentdek en daar tussen in nog de nodige passagiers. Het was dus je reinste Arke Noachs.

De tweede stuurman was een man met een onverzadiglijke eetlust. Zo had hij de gewoonte om — als hij de platvoet liep — tegen een uur of zeven tot de pandjerwalla te zeggen: „Djaga, minta kroket pakai banjak moster”. De kijkers had hij al in bakboords-kijkerbak gelegd en de croquetjes met een flinke lik Spoor's mosterd er op, werden in stuurboords-kijkerbak gedaan.

Juist zou de Tweede aan zijn feestmaal beginnen, toen commandant Wilhelmus op de brug verscheen en vroeg, of het te verwachten vuur reeds in zicht was. Neen, het was nog niet in zicht. De „ouwe” zou zelf ook eens kijken, liep naar stuurboords-kijkerbak, grabbelde in het donker tot zijn grote schrik en niet geringe verwondering in een warme kleverige massa.

Iedereen, die kapitein Wilhelmus heeft gekend, zal wel begrijpen, dat hij zich niet opwond, maar de second toch toevoegde: „U maakt van deze stoomboot een drijvend eethuis”.

Zijde bacon

Het zou nog een klein uur duren, voordat de loods op de loodsboot afgezet zou worden. Hij had het schip van de „ouwe” reeds menigmaal beloofd en ze kenden elkaar nog van vroeger. Of de loods geen zijde bacon voor moeder de vrouw mee wilde nemen. Nu, dat had de kapitein aan geen dovemans-oren gezegd. De hofmeester werd opgemand en opgedragen om een mooi zijde bacon uit te zoeken. Zo gezegd, zo gedaan. Het kwam pas uit de vrieskamer en was „zo hard als een plank”.

„Zo hard als een plank”, schoot het door het brein van de Hollandse kwartiermeester, wien opgedragen was om het geval in een stuk zeildoek te naaien.

Toen de loods thuis in het bijzijn van moeder de vrouw het nette pak opeëmaakte, kwam er een keurig plankje uit.

Op het s.s. „Belon Datang” kon men nog dagenlang tegen achten 's morgens, van het foc'sle uit, de heerlijke geur van „fried bacon” opsnuiven.

Ingezonden door:

H. S. van den Bos,

oud-2de stuurman K.P.M. te Soerabaja, die ook de inzen. der was van de anecdoten „Stuurman Vier Baardmans”.

bruikte tank uitgekozen, waarin hij door middel van een mangat het partijtje sigaren verstopte.

Reeds drie reizen was de transactie zo voorspoedig verlopen, dat de compagnons overeenkwamen, dat de donkeyman op de volgende reizen maar een dubbele portie — dus 4.000 Havana's — mee moest nemen.

Toen het schip weer aankwam, lagen er acht maal 500 fijne Havana's in de tank. 's Middags kwam de recherche aan boord, gekleed in overalls en gewapend met looplampen. Het schip werd van onder tot boven onderzocht en vanzelfsprekend kwam een van de mannen ook bij de tank, waarin de sigaren verborgen lagen. De beambte draaide de moeren van het mangatdeksel los en kroop naar binnen.

D donkeyman, die steeds in de buurt was gebleven, zag het noodlot aan zich voltrekken. De douanebeambte had inmiddels de pakken gevonden en kwam enige minuten te voorschijn om de hulp van een kameraad te halen om de pakken te voorschijn te halen. Ongelukkigerwijs waren er echter geen ambtenaren in de buurt, zodat de beambte eerst moest zoeken vóór hij een kameraad had gevonden. Die tijd gebruikte de donkeyman om de pakketten vliegensvlug in het vuur van een ketel te werpen. Toen de inmiddels teruggekeerde ambtenaar weer in de tank was gekropen, duurde het enige tijd, vóór hij met een zwart gelaat in de opening verscheen en zijn verbaasde collega toeriep: „They have gone, Bill!”.

Juist op dit ogenblik passeerde de donkeyman het tweetal en antwoordde in het voorbijgaan: „And just in time, gentlemen”.

K. H. in „Peiling”

Smokkelen

De belasting op tabak, sigaren en sigaretten in de meeste landen heeft vele zeelui met commerciële aanleg verleid om te gaan smokkelen, hoewel dit in de monsterrol uitdrukkelijk wordt verboden. De artikelen, die voor smokkelhandel zijn bestemd, worden vanzelfsprekend niet bij de douane aangegeven, doch ergens in het schip verstopt. Daar dit aan de douaneautoriteiten bekend is, wordt dan ook de recherche der douane, die in de scheepstaal zeer onjuist met „Zwarte Bende” wordt betiteld, aan boord gestuurd om het schip van onder tot boven te onderzoeken.

Deze rechercheurs hebben een fijne neus voor het opsporen van geheime bergplaatsen. Zij zien er dan ook niet tegen op om op jacht naar flessen

likeur, kruiken jenever etc. enige tonnen kolen te verwerken of in aardappelen en bonen te delfen, in de hoop enige kistjes sigaren of dozen sigaretten machtig te worden.

Ofschoon het smokkelen sterk te veroordelen is, omdat — wanneer er iets wordt gevonden — het schip of de maatschappij voor de boete opdraait, aangezien de dader niet te vinden is, zit er soms toch een humoristische zijde aan, hetgeen uit het volgende verhaal moge blijken.

Een vrachtvaarder was voor een achttal reizen bevracht tussen Nederland en een haven aan de Westkust van Engeland.

Op de eerste reis was de donkeyman met een „relatie” overeengekomen om op elke reis 2.000 Havana's uit Nederland mede te nemen. Omdat in Engeland de invoerrechten op sigaren hoog zijn, zat er een zoet winstje aan. Als bergplaats had de donkeyman een onge-

Laatste stadium nieuwbouw

Het tweede schip van de *Sipirok*-klasse, de *Siberoet*, zal op 9 Juli a.s. op zijn maiden-trip naar Indonesië vertrekken. Het schema van aflevering der overige vier schepen uit deze klasse, ziet er als volgt uit: *Siaoe* (vertrek Augustus), *Sigli* (September), *Silindoen* (December) en *Sibigo* (Febr. '50). Met de oplevering van de *Sibigo* zal ons eerste na-oorlogse nieuwbouw-programma zijn voltooid.

Intussen zijn, naar wij enige tijd geleden reeds meldden, twee nieuwe schepen van de B a-klasse aanbesteed, die beiden binnen een jaar zullen worden opgeleverd en waarmee de bouwers (N.S.D.M. en Boele elk een) dus hard zullen moeten opschieten. Dit is echter mogelijk, daar beide werven reeds meer B a-boten hebben gebouwd en de nieuw-aanbestelde schepen volgens de zelfde tekening zullen worden gemaakt, met wijzigingen op ondergeschikte punten. De *Barito* en *Barumun* krijgen o.m. een radiohut. Zij hebben Zweedse motoren.

• In een artikel, getiteld „Economische gegevens over Indonesië in het eerste kwartaal van 1949” kwam onder het hoofd „Interinsulair vrachtvervoer” het volgende voor over de K.P.M.:

Gegevens betreffende het interinsulaire vrachtvervoer in 1949 zijn nog slechts voor Januari (1949) bekend. Het bedroeg in die maand 218.000 ton. De cijfers van 1948 laten een grote toename zien. In totaal vervoerde de K.P.M. in interinsulair verkeer (inclusief Singapore, Penang en Timor-Dilly) in het afgelopen jaar 2.600.000 vracht-tonnen aan goederen, tegen ruim 1.500.000 vracht-tonnen in 1947. Kwartaalsgewijs bezien valt sedert 1947 een voortdurende toename te constateren. Het vracht-vervoer door de K.P.M. sedert 1947 ziet er als volgt (in 1.000 vracht-tonnen) als volgt uit: 1947 1e kw. 336, 2e kw. 355, 3e kw. 369, 4e kw. 473 (totaal 1947: 1.533); 1948: 1e kw. 532, 2e kw. 600, 3e kw. 626, 4e kw. 718 (totaal 1948: 2.576).

In de loop van 1948 is ook een verschuiving te constateren in die zin, dat goederen, waarvan de productie en/of afzet geheel of grotendeels binnen de grenzen plaats heeft, een groter deel van het totaal opeisen. Een aanwijzing hiervoor vindt men in de volgende cijfers van het interinsulaire vervoer van steenkool, rijst, zout en hout in 1946, 1947 en 1948 respectievelijk 184,6, 420,1 en 806 \times 1.000 vracht-tonnen bedragend, of respectievelijk 24, 26,9 en 31,6% van het totale inter-insulaire vervoer.

• In de maand April j.l. deden 80 schepen met een bruto-inhoud van 981 ton, alsmede 330 prauwen de haven van Makassar aan.

• Men maakte ons opmerkzaam, dat in de „Uitlaat” tot dusverre geen melding is gemaakt van de tussentijdse promotie van de

k. p. m. - Journaal

heer I. Polontalo, van 1e klerk tot hoofdklerk 2e klasse op het K.P.M.-agentschap te Gorontalo. Wij doen dat hierbij alsnog.

• Vooruitlopend op de dienstregeling voor het 2e halfjaar 1949 kan het volgende worden meegedeeld:

Het grote ladingaanbod in de richting Singapore en Belawan-Deli heeft de maatschappij doen besluiten om Lijn 4 (Soerabaia—Singapore) met ingang van 1 Juli door de grotere motorschepen *Van Riebeeck* en *Baud* te doen bevaren.

De opzet van deze lijn is daardoor enigszins gewijzigd.

Gezien het geringe vervoer naar en van Penang, zal het traject Belawan-Deli — Penang v.v. met ingang van diezelfde datum uit Lijn 4 worden geschrapt.

Lading voor Penang zal als regel met overscheep te Belawan-Deli per m.s. *Makian* naar Penang worden verscheept. Bij voldoende aanbod van lading voor Penang kan het Lijn 4-schip incidenteel zelf doorvaren.

De afvaarten van het m.s. *Makian* zullen naar behoefte worden geregeld.

Voort is besloten om de opzet van Lijn 60 (Soerabaia-Bandjermasin) aan de praktijk aan te passen. Bawean is n.l. in de uit- en thuisreizen van deze lijn als vaste dienstregelingplaats opgenomen.

• Het Haven- tevens Plaatselijke Commando te Tandjong-Priok deelde onze maatschappij mede, dat met ingang van 15 Juni j.l. een verscherpte controle zal worden gehouden. Van 1 tot 5 uur 's morgens is het verboden om zich op het haven-terrein te bevinden, indien men niet in het bezit is van

een speciale nachtpas. Het is verder verboden om zich op het haven-terrein te bevinden zonder zijn havenpas bij zich te dragen. Deze moet op verzoek steeds kunnen worden getoond. Het is gebleken, dat niet alle opvarenden van deze voorschriften op de hoogte zijn, zodat zij per circulaire via de gezagvoerder onzer schepen hiervan in kennis zijn gesteld.

• Aan het in dienst van onze maatschappij zijnde Indonesische personeel, dat de Islamitische godsdienst belijdt, mag ter gelegenheid van de a.s. Lebaran een halve maand bruto-inkomsten als voorschot worden verleend, tot een bedrag van niet meer dan f 100.—, dat in ten hoogste 6 termijnen moet worden terugbetaald.

• De heer N. W. Winter is per 10 Juni j.l. afgetreden als onze agent te Padang. Hij is vervangen door de heer L. A. J. te Boekhorst.

• Er is weer een oude getrouwe van de lijst van schepen van onze maatschappij afgevoerd. Het is het 3.233 BRT metende s.s. *Van Spilbergen*, een schip, dat al van 1908 dateerde. Op 17 Juni j.l. werd het officieel aan de slopers in Hongkong overgedragen.

• Het s.s. *Palopo* is een paar dagen zoek geweest tussen Tandjong Priok en Beraoe. Het schip was op 18 Juni j.l. uit Priok vertrokken en zou op 25 Juni d.a.v. te Beraoe hebben moeten aankomen. Dat is echter niet gebeurd en op 28 Juni werd door de Bataviase zender van Radio Indonesië een bericht aan de scheepvaart op de route doorgegeven waarin zij werd verzocht naar het vermiste K.P.M.-

schip uit te zien en eventuele bevindingen aan ons hoofdkantoor te melden. Des avonds was er al bericht van de *Palopo* sendiri: door een sterk doorstaande moesson in de Java Zee was het schip opgehouden. Het liep in de middag van 28 Juni Beraoe binnen.

• De algemene beperking in de verstrekking van elektrische energie in Batavia heeft zowel onze drukkerij als onze cliché-fabriek getroffen. De mogelijkheid bestaat dus, dat „de Uitlaat” daardoor iets van haar verschijnings-regelmaat zal moeten inboeten. De redactie zal echter zoveel mogelijk trachten het orgaan op de vastgestelde data van de 1e en 15e dag van iedere maand te doen verschijnen.

• Onze nieuwe *Waiwerang* —de laatste der *Wai*-klasse— is op 24 Juni j.l. via Port Said, Aden en Belawan uit Nederland naar Indonesië vertrokken.

• 2e wtk. A. Marcus en 3e wtk. B. Sjouw zijn per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken. De 3e wtk. P. Koppels en D. Snip zullen op 9 Juli a.s. met gezinsscheidingsverlof naar Nederland gaan.

• Teneinde in het steeds toenemende vervoer naar Djambi te kunnen voorzien heeft de maatschappij besloten om een vaste weekdienst van Batavia uit op deze haven te openen met het s.s. *Koen Hoea* en het m.s. *Tosari*. Laatstgenoemd schip zal eventueel Koelala Toengkal kunnen aanlopen om copra naar Batavia af te schepen, terwijl te kenmale zal worden bekeken of het met het oog op het ladingaanbod gewenst is om het schip naar Cheribon te laten doorlopen.

Veranderde tijden

Er is na de Tweede Wereldoorlog wel iets veranderd. Niet alle veranderingen zijn tegelijk verbeteringen geweest en zeker niet in Indonesië

Eén van de weinige winstpunten van de na-oorlogse tijd is de grotere informaliteit, waarmede de mensen met elkaar omgaan en de meer soepele atmosfeer, die over het algemeen op kantoren heerst.

Een belangrijke bijdrage daartoe werd ongetwijfeld geleverd door het feit, dat ook de kantoor kleding voor mannelijke—zowel als vrouwelijke employé's minder formeel en „deftig” is dan voor de oorlog, toen de mannelijke werknemers op de meeste kantoren verplicht waren om met jas, overhemd en das te verschijnen. Onder het werk, mocht de jas worden uitgetrokken en aan de kapstok worden gehangen of rond de leuning van de kantoorstoel gedrapeerd. De das mocht niet losser gemaakt, maar in sommige gevallen wel geheel af gedaan worden. Als men bij de chef of de directie werd ontboden, moest de das weer worden gestrikt of omhoog geknoot en moest—zonder mankeren—de jas aan. Het oprollen van mouwen was niet toegestaan. Halve mouwen werden op sommige kantoren oogluikend toegelaten.

Manieren en gewoonten worden tenslotte niet gehandhaafd alléén omdat ze nu eenmaal zo bestaan en omdat ze oud zijn. Het criterium voor handhaving er van of het aanbrengen van veranderingen is rationaliteit, die op haar beurt weer afhankelijk is van het nut en de bruikbaarheid onder bepaalde omstandigheden. Gelukkig maar, want anders zaten we nu nog op kantoor met de „djas toetoe”, met het gesloten overhemd-pakai-das, met lange mouwen en met jas-als-we-naar-de-baas-moesten.

Maar herinnert U zich misschien nog, welk een deining er ontstond toen naar dit land uit Singapore de campagne overwaaid voor de shorts op kantoor? Kolommen vol zijn er in de kranten over geschreven in de maanden vlak vóór de oorlog zich tot de Pacific uitbreidde. Alsof we toen niets beters hadden om ons mee bezig te houden. Gelijk het „verse cadetje” in Nederland, terwijl het toenmalige Ned.-Indië om zijn vier slagkruisers zat te springen.

Ook de K.P.M. ont kwam niet aan de actie voor gemakkelijker kantoor kleding. Bij onze maatschappij echter ontmoette zij maar weinig weerstand. In twee weken was alles voor een bepaalde

categorie van personeel gefikst, nadat een aantal Soerabaiaanse K.P.M.-ers de bal aan het rollen had gebracht.

Een paar weken geleden kregen wij van agent Van Doggenaar een aantal brieven uit het vooroorlogse K.P.M.-archief, die over het onderwerp handelden. De eerste brief was gedateerd 10 November 1941 (drie weken vóór de oorlog). Het was een request van een groep K.P.M.-employé's van het Tandjong Perak-kantoor aan de agent-Soerabaia (de heer Sark) over het onderwerp „Kleding op het werk”. De brief luidde:

„Gezien de huidige tendenz om de kleding tijdens het werk aan te passen aan het tropische klimaat, verzoeken ondergeteekenden, allen werkzaam op het Tg. Perak Kantoor, toestemming om in den vervolge hun werkzaamheden te mogen verrichten, gekleed in korten broek en S(c)hiller hemd”.

De ondertekenaren waren: L. van Dam, G. Degen, R. de Lange, E.L. Rabé en P.A. Cramerus.

Het request ging naar Batavia, deftig geparafeerd, „gezien, de Chef Etablissements” en „gezien De Agent”.

Veertien dagen later kwam het antwoord, een brief van de afdeling Personele Zaken aan de agent te Soerabaia, van de volgende inhoud:

„Hierbij deelen wij U mede, dat naar aanleiding van genoemd schrijven besloten werd aan het walpersoneel, werkzaam in de buitendiensten van Agentschappen, alsmede aan het personeel dat buitenwerk verricht voor de diensten c.q. nevenbedrijven, voortaan toe te staan gekleed te gaan in het tenue, dat voorgeschreven is voor het varend personeel (zonder onderscheidingsteekenen) t.w.: wit open shirt met korte of lange mouwen (opgerolde mouwen zijn niet toegestaan), witte shorts, witte lange kousen en bruine molières.

Kantoorpersoneel, dat niet geregeld buiten komt, valt niet onder deze regeling.

Wij doen U van de betreffende circulaire vast een exemplaar toekomen en verzoeken U de stellers van eerdere genoemde brief terzake te willen inlichten”.

Kort daarop kwam de oorlog. Niet veel langer daarna bezat niemand meer bruine molières, maar liep men in de kampen op blote voeten. En na de oorlog had men wel wat anders te doen dan zich er om te bekommeren, hoe kantoorpersoneel—in 1941 nog zo duidelijk van het nieuwe tenue uitgesloten—gekleed ging.

De tijden zijn veranderd en in dit opzicht zeker wel ten goede. We zouden ons de plechtige kantoren van voor de oorlog haast niet meer kunnen voorstellen. J.B.B.

De praktijk

Na een moeilijke reis, vanwege de lage waterstand op de rivier, lag de boot eindelijk te Rengat gemeerd.

Een plaats, die weinig heeft geleden en waar alweer een paar cultuurondernemingen draaien en een Amerikaanse oliemaatschappij grootse plannen heeft.

Nu, ongeveer 5 maanden na de politionele actie, keren de bewoners der verschillende, langs de rivier gelegen kampongs terug. Een goed teken.

Benedenstreams zijn weer uitgestrekte rijstvelden aangelegd.

De bevolking gaat goed gekleed en er heerst—zo te zien—weinig armoede.

De handel leeft weer op en vooral van Tembilahan wordt veel copra verscheept, omdat deze plaats door het platbranden van Sapat en omdat er Nederlandse troepen zijn, het middelpunt van de handel is geworden.

Chinezen van de Chinese bootjes gaan hier de wal op met veel Singapore-dollars en kopen daarmede deze copra.

Maar nu Rengat zelf.

Wij zouden gaan lossen. Heel aardig gezegd. Maar daar zijn koelies voor nodig. Ergo werd de Chinese voorman dezer mensen opgehaald en vroeg. per man f 30.— (dertig gulden) per dag. En zo is alles hier naar rato. Haarknippen f 5.—, 1 kg rijst f 4.— enz. enz.

Aangezien de gezagvoerder van de boot niet accoord kon gaan met deze abnormale koelie-prijs, werd het militaire apparaat ingeschakeld en kon tegen redelijke prijs met de door hun geleverde mensen worden gewerkt.

Waar het nu om gaat is dit:

Wij hebben weer vaste voet in deze plaatsen, beschermen de handel en bewaren de orde en rust, ten koste van grote offers, financieel zowel als materieel, en ook ten koste van menselijke offers.

Wij zijn echter blijkbaar niet in staat om de Chinese handel in toom te houden, die nu profiteert van de hoge prijzen. Dit geeft een onplezierig gevoel, want het kan leiden tot ontevredenheid en daardoor daden, die ons later in de schoenen zouden kunnen worden geschoven door partijen, die daar belang bij hebben.

Zij zijn prachtig, deze orde en rust, maar ze zouden nog mooier zijn, indien er ook een redelijk bestaan voor de bevolking uit voort zou vloeien.

A. Schakel.
Gezagt.

Het aandenken

In „Uitlaat” no. 8 van deze jaargang is een nieuwe regeling t.a.v. het aandenken bij het 25-jarige dienstjubileum bekendgemaakt. Daar staat o.m.: „f 250.— of f 150.— als uiting van waardering van de directie”, waarvoor de betrokkenen dan zelf een cadeautje kunnen kopen.

Het woord „waardering” komt hier wel zeer ongelukkig te pas, want als de directie die 25 jaren van trouwe dienst „op waarde schat”, dan komt dit dus neer op f 10.— of f 6.— per jaar, waarbij nog niet eens gedacht is aan het volgende:

Indien men een bedrag in principe en bij voorbaat wens vast te leggen voor iedere werknemer, die begint en men zou deze f 250.— of f 150.— voor deze toekomstige jubilaris alvast op de bank zetten, dan zouden die bedragen met samengestelde interest over 25 jaar véél hoger zijn. In feite is bij de waardering (lees: betaling) achteraf het bedrag dus veel minder dan f 10.— of f 6.— per maand.

Ik kan het niet helpen, maar deze cynische ontleding van de waardering moet er bij mij uit en ik ben er van overtuigd, dat de nieuwe regeling vrijwel niemand zal bevredigen.

Ook psychologisch bezien is deze regeling niet een waardering van één grote maatschappij voor degenen, die „the best years of their lives” aan het bedrijf gaven.

Het gaat feitelijk ook niet precies om de centen, maar om het horloge met inscriptie en als dit wegens de na-oorlogse omstandigheden niet van goud kan zijn, dan desnoods maar van zilver. Is het werkelijk zo moeilijk om zilveren horloges aan te schaffen? Moeten die nare deviezen ook hier weer een traditie kapot maken, een traditie welke over vrijwel de gehele wereld wordt gehuldigd, een traditie als beloning voor zoveel trouwe werkers, die juist in dit geval de deviezen helpen verdienen?

Worden er in Nederland nergens meer (gouden) horloges bij een dienstjubileum aangeboden? Ik kan het niet geloven. Als er in de handelsovereenkomst tussen Nederland en Zwitserland een gunstige wijziging is gekomen, dan moet onze maatschappij daarvan onmiddellijk gebruik maken en de schuld van de oorlogsjaren aan alle betrokkenen inlossen.

En dan nog iets! Ik mag aannemen, dat de meesten van het hogere personeel nog wel zoveel werkelijkheidszin hebben, dat zij voor die f 250.— inderdaad

een zelf gekozen souvenir kopen, of het bedrag op een andere wijze beleggen, hoewel het leuke van het cadeau-krijgen er eigenlijk af is. Maar goed, dit is dan een tikkeltje psychologie en daar kunnen wij —over het algemeen nuchtere— Westerlingen nog wel overheen stappen.

Maar diezelfde psychologische factor speelt een veel grotere rol bij ons lagere en dus overwegend Indonesische en Chinese personeel.

Dit personeel zal bij een jubileum de 150 pegulanten natuurlijk in dank aanvaarden, maar dit geld zal in de feestvierende huiselijke- en vriendenkring al gauw zijn opgesoupeerd of lustig wegvloeden op een pasar malem, als die toevallig draait. Dacht men nu heus, dat een jubilerende goedang-mandoer voor die f 150.— zelf iets tastbaars en blijvends zou kopen?

Maar geef hem een (zilveren) horlogemet-inscriptie. Dat is dan praktisch onvervreemdbaar. Het zal misschien wel eens voor een poosje bij „Ome Jan” logeren, maar het komt terug, want het moet getoond kunnen worden aan anderen: „Zie je, dat heb ik van mijn maskapai gekregen voor mijn trouwe, langdurige dienst”.

Dus K.P.M., wees dan tegenover deze mensen in Uw ontzaglijke bedrijf een goed psycholoog!

Ik heb in Makassar een jaar geleden een jubileum van een goedangklerk

meegemaakt, waarbij de jubilaris namens de directie werd aangeboden: een bloemenmand, een (bekende) enveloppe en een slof „Highway”-sigaretten. Is dit een gebaar van een grote maatschappij, welke door één van haar „kleine” jubilarissen wel eens in een redevoorering werd aangeduid met „(K)antor (P)entjinta (M)anoesia”, oftewel: kantoor, waar liefde uitstraalt voor de mens. En klinkt dat dan niet wat tragisch?

Als het t o e n nog niet mogelijk was om die jubilaris een (gouden) horloge te geven, was het dan niet veel „royaler” geweest deze man voorlopig te bedenken met 5 (neen: 10) sloffen sigaretten, 12 blikjes melk en meer van die heerlijkheden van de C.D., om daar werkelijk „feest” mee te vieren en het vooruitzicht aan het horloge te bestendigen?

Als men ziet hoe de „Bronzen Ster van Verdienste” van Sri Ratoe Baginda Juliana, dag in dag uit, trots op de borst van onze „kleine” geridderden wordt gedragen, geef deze trouwelingen dan ook de kans van uur tot uur met trots op hun klokje te kijken, het klokje, dat zij op waarachtig eerlijke en voorbeeldige wijze hebben verdiend.

Kom, mijne Heren van de Raad van Bestuur, van de directies in Nederland en Indonesië en allen, die hierover hebben beslist: herzie Uw besluit en houdt vast aan de traditie en mét de traditie aan het (gouden) horloge, al zijn er nog zoveel moeilijkheden aan verbonden. Die na-oorlogse extra-moeilijkheden kunnen er heus nog wel bij, zo denk ik, en met mij misschien alle K.P.M.-ers.

Dirk Jan.

K. P. M. - Ziekenhuis

Wij lazen in „Uitlaat” no. 10 dd. 15-5-'49 over het K.P.M.-ziekenhuis:

„Er werden, zowel Europeanen als Indonesiërs, verpleegd, echter alléén mannelijke leden van ons varend personeel”. Iets verder: „Deze bezetting verminderde nog, naarmate de medische wetenschap vorderde, vooral op het gebied van de bestrijding van venerische ziekten, die een belangrijke categorie van de opgenomen gevallen uitmaakte. Door deze verbeterde bestrijding van venerische ziekte konden vele gevallen verder poliklinisch worden afgedaan”.

Tot zover genoemd nummer van de „Uitlaat”. Dit noemen wij pas voorlichting. Wij zijn maar blij, dat wij dit blad regelmatig aan boord krijgen. We zouden zulke voorlichting niet graag missen.

A. J. Bakker.

Gezagvoerder s.s. Bona Baai.

Noot van de Redactie: Over smaak valt nu eenmaal niet te twisten..... De redactie doet steeds haar best om voor „elck wat wils” te schrijven.

STOP PRESS!!!

Gedenkramen worden aangebracht

De glas-in-lood, gebrandschilderde gedenkramen, die in het trapenhuis van ons hoofdkantoor zullen worden aangebracht, zijn thans in Indonesië aangekomen.

Op een morgen tegen het einde van Juni werden voor de bestaande glazen ramen grote beige gordijnen gehangen. Zij waren niet alleen bedoeld om de zon uit het portaal te weren. Achter deze gordijnen zijn werklieden begonnen met het verwijderen van het gewone glas en het aanbrengen van de gedenkramen, die ontworpen zijn door de kunstenaar Le Rütte. Er is met het plaatsen van de ramen uiteraard enige tijd gemoeid. De datum van de plechtige onthulling der ramen zal later bekend worden gemaakt.

„Wind“ en „Zee“ in element

Watersportvereniging wijdt eigen materiaal in

Onder een stralend ochtendzonnetje kwam op Zondag 12 Juni j.l. een aantal K.P.M.-ers op de werf van de Koninklijke Bataviase Jacht Club bijeen om getuige te zijn van een heugelijk evenement in de geschiedenis van de jonge Watersportvereniging onzer maatschappij: de doop van een der twee nieuwe zeiljachten die met de Van Riebeeck enige dagen tevoren uit Nederland waren gearriveerd.

Rede voorzitter K.B.J.C.

Alvorens tot de doopplechtigheid over te gaan, sprak de voorzitter der K.B.J.C., mr. H. A. Bouman en releveerde, dat het altijd een genoegen voor de K.B.J.C. was een nieuw jacht in haar midden te mogen ontvangen. Deze keer was het genoegen wel buitengewoon groot, aangezien het hier een tweetal jachten van de K.P.M.-Watersportvereniging betrof, welke aan de K.B.J.C.-vloot werden toegevoegd.

„Immers“, zo zeide mr. Bouman, „de K.P.M. heeft steeds in de geschiedenis van de zeilsport hier te lande een belangrijke rol gespeeld—vooral vóór de oorlog—door het gratis vervoer van jachten voor en deelnemers aan de watersportwedstrijden en het verlenen van tal van andere faciliteiten“.

Na de oorlog was het weer de K.P.M., die het eerste het idee lanceerde van—wat spreker noemde—„het communale bezit“ van zeiljachten, een voorbeeld, dat spoedig werd gevolgd door een aantal belangrijke maatschappijen te Batavia.

Over de ranke vaartuigjes sprekend, zeide mr. Bouman: „Elk schip heeft zijn geschiedenis en leeft intens mee met zijn omgeving en zo zult U over enkele jaren juist in deze twee scheepjes een duidelijke weerspiegeling zien van de historie, niet slechts van dit land, maar tevens van Uwe maatschappij en de Watersportvereniging der K.P.M.“. De voorzitter van de K.B.J.C. eindigde met het uitspreken van de hoop, dat het deze twee scheepjes goed zal mogen gaan en vooral, dat zij vele wedstrijden zullen mogen winnen.

Rede mr. Hens

Mr. W. M. Hens, onze president-directeur, nam hierna het woord en wees op het belang van de aankomst der twee zeilscheepjes. Hij recapitu-

leerde de eerste plannen van de Watersportvereniging, waarvan de leiders enkele maanden geleden naar de directie waren gekomen om steun te vragen, evenals de directie dit indertijd in Nederland—na de nederlaag van Japan—had gedaan en had gevraagd: „Geef ons de werktuigen en wij kunnen beginnen“.

„De K.P.M.,—zo vervolgde onze president-directeur—die leeft van het werken op en om het water, voelde het als haar plicht om haar personeel de gelegenheid te bieden zich ook op dit water te ontspannen en is het Bestuur dankbaar voor de oprichting van de K.P.M.-Watersportvereniging. De werktuigen hebt U thans, werkt er mee, toont de levensvatbaarheid Uwer vereniging en ik verzeker U, dat U dan altijd bij de directie zult kunnen aankloppen, niet alleen voor een lening om boten te kunnen kopen, maar we zullen ze U cadeau doen.“

Rede van Radius

Bij afwezigheid van de voorzitter der K.P.M.-Watersportvereniging, de heer Meyer-Cluwen, antwoordde de vicevoorzitter, de heer Radius, namens de vereniging op de vriendelijke woorden, die de voorzitter der K.B.J.C. aan het adres der vereniging en de nieuwe jachtjes had gericht. Zich tot mr. Hens wendend, dankte de heer Radius de directie onzer maatschappij voor de warme belangstelling en de daadwerkelijke steun, welke de vereniging van haar oprichting af van haar had mogen ondervinden. De door mr. Hens gedane toezeggingen met betrekking tot verdere uitbreiding van het materiaal werd door de vereniging dankbaar aanvaard. De heer Radius besloot met het uitspreken van de wens en de hoop, dat de vereniging „onze Paketvaart op waardige wijze in de Bataviaase zeilsport zal mogen vertegenwoordigen“.

Doop door mevr. De Koe

Hierna verzocht de heer Radius mevr. De Koe—echtgenote van onze directeur—om het op de helling staande jacht te dopen. Onder het uitspreken van de gebruikelijke formule goot mevr. De Koe een fles zeewater (ex-voorraad K.P.M.?) over de boeg van het vaartuigje uit en doopte het Wind, waarna het jacht te water werd gelaten.

Het tweede scheepje, de Zee, lag reeds te water en kort hierna werden de twee aanwinsten overgebracht naar de aanlegplaats van de K.B.J.C., van waaruit de eerste proefvaarten werden gemaakt. Bij een voortreffelijk zeilwindje doorkliefden Zee en Wind de warme wateren rondom de Jachtclub met verschillende zeil-enthousiasten. President-directeur mr. Hens en directeur De Koe, vergezeld van hun echtgenoten, die in de eerste „cruise“ meegingen, uitten hun grote tevredenheid over de proefvaart en waren vooral enthousiast over de snelheid der scheepjes.

Goede boten

En inderdaad, de twee N.N.-ers (een vergrote uitgave van de alombekende „B.M.“-klasse, die in Nederland op de „Jachtwerf Kuipers“ werden vervaardigd) maakten een buitengewoon goede indruk. De lengte der vaartuigjes is 6 meter, de breedte 2 meter, terwijl het zeiloppervlak 16 vierkante meter bedraagt. Enige tijd geleden werden de scheepjes in Nederland besteld door commissaris-materiaal der Watersportvereniging, de heer de Roy van Zuydevijn. Een derde boot uit dezelfde serie is nog in aanbouw en wordt binnen afzienbare tijd in de Indonesische wateren verwacht.

De drie vaartuigen zijn een geschenk van de maatschappij aan de Vereniging, zodat de K.P.M.-zeilers te Batavia, plus de kleine jol, nu over vier boten beschikken.

Het ligt in de bedoeling om de Wind en de Zee reeds in de eerstvolgende K.B.J.C.-wedstrijden te laten meezeilen. Laten wij hopen, dat het ook de zeilers, evenals onze voetballers, zal gelukken om bij deze gelegenheid de K.P.M.-vlag hoog te houden.

F.W.



„Ik heb bij de K.P.M. gesolliciteerd, maar ben niet aangenomen, omdat ik geen Arabieren-tenen kon maken“.