

„M.C. KONING STUDIEFONDS”

Het is gebleken, dat het oprichten van een Stichting als het „M. C. Koning Studiefonds” meer tijd vergt, dan aanvankelijk verwacht werd, vooral in deze tijd van ingewikkelde belasting-problemen. Het heeft dan ook tot 7 Juni 1949 geduurd, voordat de stichtingsacte door de notaris kon worden gepasseerd, waarmede het studiefonds officieel tot leven is gekomen.

Het is precies een jaar geleden dat wij op deze plaats melding maakten van het besluit in de bijzondere vergadering van de Raad van Bestuur op 22 September 1948 aan boord van het ms. *van Riemsdijk* genomen, om het werk van de voorzitter van de Raad van Bestuur, de heer M. C. Koning te eren, door over te gaan tot de oprichting van een studiefonds, hetwelk de naam zou dragen van „M. C. Koning Studiefonds”.

Waar doel, inrichting en werkwijze van het fonds thans statutair zijn vastgelegd kunnen hieromtrent nadere mededelingen worden gedaan.

Doel van het fonds

Het doel van het fonds, waarover reeds in „De Uitlaat” van 16 October 1948 werd geschreven, is het verlenen van financiële steun bij de studie van K.P.M.-oorlogswezen. D.w.z. aan wezen (wettige of gewettigde kinderen) wier vader, in vaste dienst der maatschappij, tengevolge van oorlogsomstandigheden het leven heeft verloren. Ook kinderen, opgenomen en verzorgd in de huisgezinnen van hen, die in vaste dienst der maatschappij tengevolge van oorlogsomstandigheden het leven lieten, komen voor deze steun in aanmerking. Onder oorlogsomstandigheden worden in de statuten verstaan de gebeurtenissen tijdens de tweede wereldoorlog 1940-1945 en tijdens de politieke onrust in Indonesië na 15 Augustus 1945, terwijl onder maatschappij niet alleen de K.P.M., doch ook instellingen of ondernemingen, welke nauw met de K.P.M. verbonden zijn, bijv. de N.V. Steenkolen Mij „Parapattan”, zijn begrepen.

Bovendien bestaat de mogelijkheid dat, bij ontstentenis van K.P.M.-oorlogswezen, onder goedkeuring der directie, ook andere begunstigden kunnen worden gesteund, mits deze kinderen zijn van leden van het personeel, dan wel van gepensioneerde of overleden leden van het personeel onzer maatschappij.

Aard der studiebeurzen en studie

De studiebeurzen worden toegekend voor een (tevooren) bepaalde studie en een bepaalde periode. Dat zij kunnen worden ingetrokken indien de studie niet met succes wordt gevolgd, alsmede dat de grootte van de beurs afhankelijk is van de aard van de studie, maar ook van de financiële positie van de begunstigde en zijn (of haar) ouders, zijn vanzelfsprekende bepalingen. Een bijzondere bepaling in de statuten is, dat bij de toekenning van studiebeurzen onder overigens gelijke omstandigheden de voorkeur wordt gegeven aan mannelijke wezen die studeren, of gaan studeren, voor een functie bij de koopvaardij.

Wijze van aanvragen

Vooraf van belang voor moeders en verzorgers (verzorgsters) van K.P.M.-wezen is de bepaling, dat de studiebeurzen op verzoek van belanghebbenden (in te dienen bij het bestuur van het fonds) kunnen worden toegekend. Dit bestuur moet, alvorens het een beurs toekent, inlichtingen inwinnen of doen inwinnen omtrent karakter en capaciteiten van de adspirant-begunstigde.

Het adres van de Stichting „M. C. Koning Studiefonds” is: p/a N.V. K.P.M., „Het Scheepvaarthuis”, Amsterdam. Voor Indonesië moeten de verzoeken ingezonden worden aan de Afdeling Personele Zaken van het hoofdkantoor te Batavia.

Tenslotte zij nog medegedeeld dat de Raad van Bestuur der maatschappij tot bestuursleden van de stichting heeft benoemd: de heer J. L. Nanninga, secretaris in algemene dienst der maatschappij te Amsterdam, voorzitter.

Mevrouw M. Ch. W. Masselink-Blase, sociaal werkster der maatschappij te Amsterdam, secretaresse.

de heer K. H. Vos, gep. gezagvoerder der maatschappij, lid.

EEN BLIJVENDE HERINNERING

De reden waarom ik het waag nog eens de pen op te nemen voor een klein artikel in „De Uitlaat”, is de behoefte om te trachten mijn dank en waardering uit te drukken voor het souvenir, dat mij bij mijn vertrek uit Indië namens het gehele personeel werd aangeboden.

Het schilderij heeft in onze huiskamer een ereplaats gekregen en ik kan U verzekeren dat er geen dag voorbij gaat zonder dat vele keren onze blik daardoor getrokken wordt. En telkens komen dan de herinneringen terug.

Het schilderij geeft weer een prachtig uitgevoerd vergezicht, waar wij zoveel en zo vaak van hebben genoten. Maar toen wij in werkelijkheid dat uitzicht nog voor ons hadden, waren onze gedachten natuurlijk verbonden aan de dagelijkse grotere en kleinere zorgen, die zich in die tijd voordeden.

En nu is het eigenlijk nog hetzelfde. Als wij een blik werpen op het schilderij zien wij de bekende plekjes, bomen en bergen, een vallei. Maar onmiddellijk daarop bestormen ons dan tal van andere herinneringen, precies zoals het geval was toen wij dat prachtige uitzicht nog in werkelijkheid zagen.

En juist daarom is dit afscheidsgeschenk van zo grote waarde. Het vertegenwoordigt voor ons niet alleen het mooie uitzicht, dat het schilderij weergeeft, neen, het is een herinnering aan onze hele Indische tijd.

Ik geloof, na het bovenstaande, dat het niet nodig is om nog eens uitdrukking te geven aan onze gevoelens van erkentelijkheid, dankbaarheid voor Uw medeleven en blijdschap dat wij dit hebben mogen ontvangen als herinnering aan mijn vele, lange en veelal gelukkige jaren in Indië.

Amsterdam, 23 September 1949.

D. H. de J O N G.

HULP- EN BERGLOON **„Silindoeng” te water**

Voor de hulp, verleend aan in gevaar verkerende schepen, de zich aan boord daarvan bevindende goederen, de vracht en de opvarenden, voor het redden van het leven van schipbreukelingen en voor het bergen van zeevonden en wrakgoederen, is hulploon verschuldigd.

Art. 560 van het Ind. W.v.K.

Het is alweer meer dan twee jaar geleden, dat aan boord van het ss. *Swartenhondt* brand in de lading uitbrak, welke eerst na drie dagen van hard werken, met behulp van het ss. *Fort Amsterdam* —thans ss. *Buna Baai* geheten— door de bemanning kon worden geblust.

Voorts strandde ons ms. *Bakongan* in Augustus verleden jaar op een rif, welk schip vervolgens na enige mislukte afsleppingen, tenslotte werd vlot gesleept door o.a. het ss. *Japara*, het ss. *van der Hagen* en het ms. *Batoela*.

Onze nautici zullen zich nog wel met meer of minder genoegen de vele uren „droge” wetten uit hun zeevaartschooltijd herinneren, waarin de leraar zijn meestal weinig geïnteresseerde leerlingen o.a. probeerde bij te brengen, hoe de wetgever in het Wetboek van Koophandel haarfijn de aanspraak op en verdeling van hulp- en bergloon had vastgelegd.

Aan het bestaan van deze wetsbepalingen zullen een niet onbelangrijk aantal van onze opvarenden thans binnenkort op een aangename wijze worden herinnerd.

De toenmalige bemanningen van bovengenoemde hulpverlenende schepen komen nl. krachtens deze bepalingen in aanmerking voor een hulploon. De aan deze bemanningen in totaal toekomstige hulploonbedragen zijn vastgesteld door een onpartijdig deskundige, Prof. Dr. R. P. Cleveringa te Leiden. De door hem vastgestelde bedragen zijn: ss. *Japara* f 25.500,—, ss. *van der Hagen* f 17.000,—, ms. *Batoela* f 8.500,—, en het ss. *Fort Amsterdam* f 19.100,—.

De verdeling van deze bedragen onder de individuele leden van de bemanningen, heeft vervolgens plaats gevonden door een commissie, bestaande uit de heer J. K. G. Möller, vertegenwoordiger in Oost Azië der C.K.O. en de heer Mr. D. F. de Koe, directeur onzer maatschappij. Bij de beslissing werd rekening gehouden met alle factoren, welke voor een billijke verdeling van belang zijn, zoals het aandeel van de betrokken diensten in de hulpverlening, de aard van de hulpverlening, de functie van de betrokkenen, hun gage enz. enz.

Hoewel over de aandelen in het hulploon belasting is verschuldigd, zullen de uiteindelijk uit te keren bedragen toch een aangename verrassing vormen!

M. dE.

STOP PRESS

De directie deed ons bij monde van de heer Mr. D. F. de Koe mededeling, dat de Raad van Bestuur, boven het bedrag bestemd voor huizenbouw te Kebajoran, nog een belangrijke som heeft gevoteerd voor verbetering der huisvesting van het personeel op andere grote plaatsen.

„Silindoeng” te water

De „Silindoeng” is het 746e schip, dat op de werf van Van der Giessen en Zonen te Krimpen aan de IJssel is gebouwd. Het was het 16e schip, dat de werf voor de Koninklijke Paketvaart Maatschappij schiep, het 9e na de oorlog. Het gleed in de middag van 6 October j.l. om vijf uur precies te water, terwijl op de helling er naast de „Sibigo” (het laatste schip van de Si-klasse) nog werd afgebouwd en in de haven van de Rotterdamse Lloyd te Rotterdam de pas in dienst gestelde „Sigli” een lading kolen lag in te nemen, waarmee het op 8 October op zijn maidentrip naar Indonesië vertrok. Intussen maakt Van der Giessen zich alweer gereed om een van de drie nieuwe Sa-boten op stapel te zetten. Zo leeft de K.P.M. in Nederland.

Nu ik in verband met de „Ovale Tafel Conferentie” toch in Holland was, heb ik de gelegenheid te baat genomen om eens een tewaterlating van een nieuw K.P.M.-schip bij te wonen, omdat we in Indonesië de schepen pas te zien krijgen, als ze al in dienst zijn en een lange uitreis achter de rug hebben. De directie in Nederland had me al uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de officiële indienststelling van de *Sigli*, maar die vriendelijke uitnodiging moest ik afslaan, omdat die dag net mijn vrouw en dochter per boot naar Indonesië zouden terugkeren en in dit ene geval het meisje toch wel voor het werk mocht gaan, zo meende ik. Maar gelukkig waren er nog andere K.P.M.-evenementen op komst en zo lag er een paar dagen later, op verzoek van de directie in Nederland, een brief van Van der Giessen in m'n Haagse hotel, waarin ik werd uitgenodigd om de tewaterlating van de *Silindoeng* mee te maken. Die kans heb ik me niet laten ontglippen. Gelukkig was het zo'n plechtigheid-loze tewaterlating, zonder veel hoge heren en dure speeches, waarbij je tenminste de kans kreeg om heel onopvallend eens onder het schip te kruipen en het mechaniek der tewaterlating grondig te bestuderen. De tewaterlating zelve geschiedde door hoofdbaas Verloop, in aanwezigheid van vader en zoon Van der Giessen, het grootste deel van het werfpersonnel en practisch de hele bevolking—vooral het jongere deel—van Cappellen en Krimpen aan de IJssel, die zich had opgesteld op de andere oever, in de stille hoop, dat de *Silindoeng* van de

Dit is no. 20 - 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:

M.C. Koning Studiefonds

Hulp- en bergloon

Havenjournaal

Radiotelefonie in aantocht

Silindoeng te water

kettingen af zou schieten en de dijk in zou lopen. Hetgeen niet gebeurde.....

In gezelschap van Ir. De Rooij van de T.D.-Amsterdam mocht ik eerst een bezoek brengen aan de *Sigli* die al enige dagen lag te popelen om naar Indonesië te kunnen vertrekken, maar moest wachten op een lading kolen, die nog uit Limburg moest komen. Ir. De Rooij moest nog tekeningen aan boord brengen. De *Sigli* lag helemaal met tentdoek en regenzeilen ingekapseld, om hem te beschermen tegen het gruis van de Limburgse kolen, die net die morgen per lichter waren aangevoerd en nu met bakken tegelijk in de splinternieuwe ruimen van het schip werd gestort, tot kennelijk verdriet van iedereen, die het stond aan te zien. De kapitein was niet aan boord, doch wel trof ik eerste stuurman Van Altona, die —terwijl ik diep in m'n demi was gekropen— z'n Jansen-en-Tielanus een zeer oude verrekijker, die van zijn vader was geweest, zat te reviseren. Ik zal stuurman Van Altona m'n leven lang niet meer vergeten, vanwege de paar vriendelijke woorden, die hij over „de Uitlaat” had te zeggen, een phenomeen binnen ons bedrijf, als ik het wel heb.....

Ir. De Rooij leidde me over het schip rond, waar meer plaats op was dan op de andere Si-boten, omdat de *Sigli* geen dekpassagiers zal gaan vervoeren, zodat iedereen aan boord veel meer „Lebensraum” heeft. Passagiers gingen niet mee. Alle hutten waren opgevuld met „baroes”, kersverse werktuigkundigen, die voor het eerst naar Indonesië gingen. Na opzichter Roskam een complimentje te hebben gemaakt voor de zorgen door hem aan de *Sigli* besteed en voorts de 16 vletten, die nog mee moesten, te hebben bewonderd, bewees Ir. De Rooij me een grote dienst door bij wijze van K.P.M.-aantentie me eerst even door de Maastunnel heen-en-terug te rijden, hoewel we voor de reis naar Krimpen op de linkeroever van de IJssel zouden blijven.

Ruim op tijd kwamen we langs de kronkelige IJsseldijk voor Van der Giesen aan. Een pontje bracht ons op de werf, waar we eerst het hoofdkantoor instapten om kennis te maken met de heren Van der Giessen. Daarna naar de hellingen, waar de *Silindoeng* al gereed lag voor de dooploze tewaterlating, geflankeerd ter linkerzijde door de nog in aanbouw zijnde *Sibigo* en ter rechterzijde door een blijkbaar nog naamloos 9.000-tons passagiersschip voor de K.J.C.P.L. Naar de *Silindoeng* ging uiteraard m'n belangstelling in de eerste plaats uit. Wat mij daarvan in

Slot: zie pag. 8.

Radio-telefonie in aantocht

„Dit is de motorboot *Priok* van de K.P.M. De motorboot *Priok* van de K.P.M. roept Radio Holland te Tandjong Priok. Overrrrrr.....”, zo klonk het door de aether van Priok's havens gedurende de tweede week van October, toen de N.V. Radio Holland enige experimenten uitvoerde met de kleine radiotelefonie-zender, die in Nederland onder de naam Mobilfoon wordt vervaardigd. Op Woensdag, 12 October j.l., nodigde Radio Holland de Directie der K.P.M. uit, eens een kritisch oor te lenen aan deze experimenten, welke als nova in Indonesië, aan boord van een kleine K.P.M.-er plaats vonden.

Voor deze experimenten werd de motorboot *Priok* van de K.P.M. ter beschikking van Radio Holland gesteld. Het scheepje werd uitgerust met een mastje, waaraan de kleine antenne voor de Mobilfoon werd bevestigd. In de cabine van het scheepje vonden wij de Mobilfoon zelf: een koffer die gemakkelijk op een van de banken werd geplaatst en het hele grapje inhield: een apparaat zo groot als een flinke radio en een luidspreker voor aan de wand. Hiermede is het mogelijk radiotelefonisch contact —dus een draadloos telefoongesprek— met een ander toestel van hetzelfde type te verkrijgen over afstanden tot 40 kilometer.

Proefvaart

De proefvaart die op 12 October j.l. werd gehouden liep vanuit de tweede haven van Tandjong Priok, vlak langs de stalen colossen van de S.M.N. en de K.R.L. naar de kop van de haven, alwaar werd overgestoken naar de dokken van de Droogdok Maatschappij Tandjong Priok. Gedurende de gehele trip werd radiotelefonisch contact met de wal onderhouden en werd geen enkele storing of fading ondervonden. Zelfs toen het bootje eenmaal tussen de dokken in lag kwam de stem van de vertegenwoordiger van Radio Holland, die vanuit zijn kantoor aan de Priokweg sprak, glashelder door in de cabine van de *Priok*. De directie, waarvan de heren de Koe en Iken meevoeren terwijl de heer Harinck aan de wal was gebleven om de resultaten te beluisteren, toonde zich dan ook uitermate geïnteresseerd in dit nieuwe instrument. Overigens werd er letterlijk door de directie-leden een duchtig woordje meegesproken.

De toekomst

Het ligt reeds enige tijd in de bedoeling van de maatschappij een dergelijke Mobilfoon-verbinding te installeren in de verschillende havens waar de schepen slechts tot op de rede kunnen komen en op andere plaatsen waar het agentschap ver van de ligplaats der schepen verwijderd is. Maar..... behalve technische moeilijkheden zijn er nog legio andere hindernissen te overwinnen alvorens het zover zal zijn. In dit verband denken wij aan

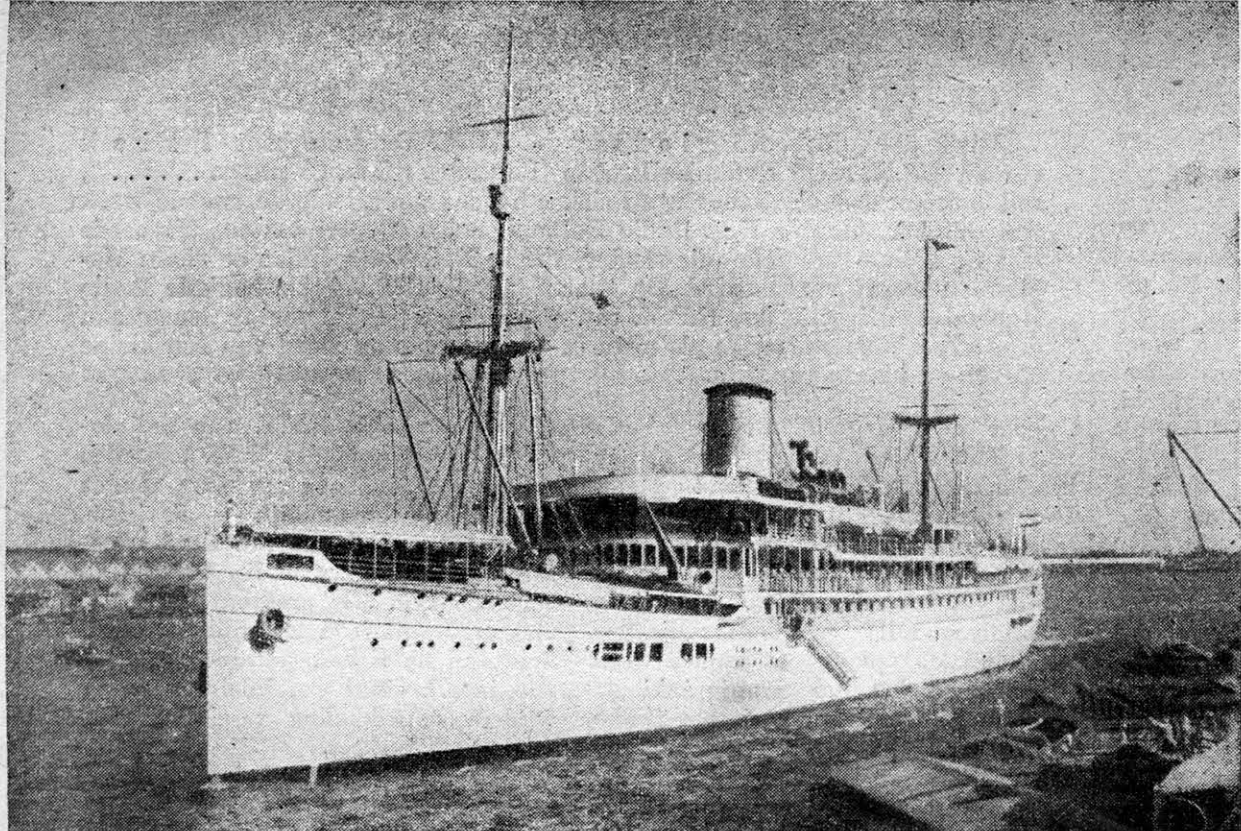
concessies van de P.T.T., aan gediplomeerd personeel, dat deze toestellen zal moeten bedienen en, —we zouden haast zeggen „natuurlijk”— deviezen, zodat het installeren van deze apparatuur niet zo eenvoudig zal zijn als velen denken. De proeven echter, die met de Mobilfoon tot volle tevredenheid van de K.P.M. werden genomen, zijn in elk geval een inleiding tot de verdere ontwikkeling van dit radiotelefonisch verkeer.

Het toestel

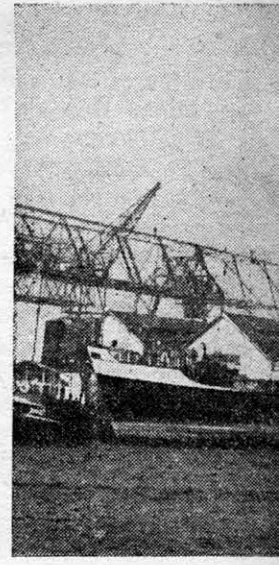
Het zal iedereen wel duidelijk zijn, welke veelzijdige voordelen voor het scheepvaartbedrijf deze Mobilfoon met zich medebrengt. Men denke alleen maar aan de enorme tijd- en energie winst, welke op plaatsen, waar de schepen op de rede laden en lossen, wordt verkregen. Letterlijk en figuurlijk zal het daar dan worden: een druk op de knop en men krijgt de stem van de motor- of sleepboot die bij het schip ligt op het kantoor, terwijl men zelf de boot op elk ogenblik kan oproepen om instructies door te geven. En dat alles met een klein toestelletje zoals de Mobilfoon. Men moet zich deze apparatuur eigenlijk indenken als twee gecombineerde zenders en ontvangers.

De vinding op zichzelf is niet zo heel erg nieuw en dateert reeds van vóór de oorlog. In de oorlog werd de vinding vervolmaakt en vond men die o.a. toegepast in de welbekende „walkietalkies”. De mobilfoon neemt, zoals wij reeds meldden, niet veel ruimte in beslag: het eigenlijke toestel, dat in een portable koffer wordt ondergebracht, meet 60×35×20cm. De radiotelefonische verbinding heeft plaats middels zeer korte golven (V.H.F.), in dit geval op 3,5 m. Het vermogen van het toestel is gering en wordt uit een 6 Volt accu geput. Bij deze Mobilfoon maakte men gebruik van frequentie modulatie (F.M.), die het voordeel biedt van storingsvrijheid en tevens —doordat deze golven niet op de normale radiotoestellen zijn op te vangen— van geheimhouding. Deze radiogolven gedragen zich als lichtstralen en de reikwijdte van de Mobilfoon is dan ook

Slot: zie pag. 8.



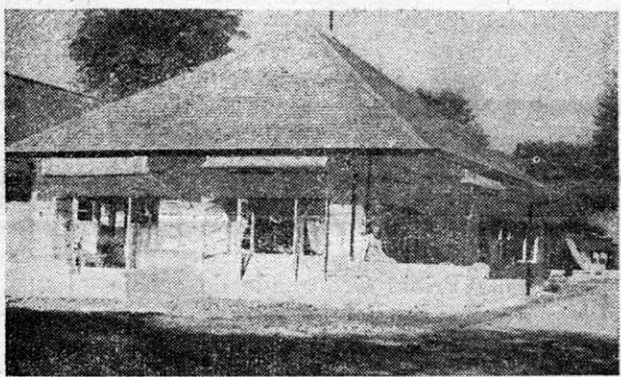
1



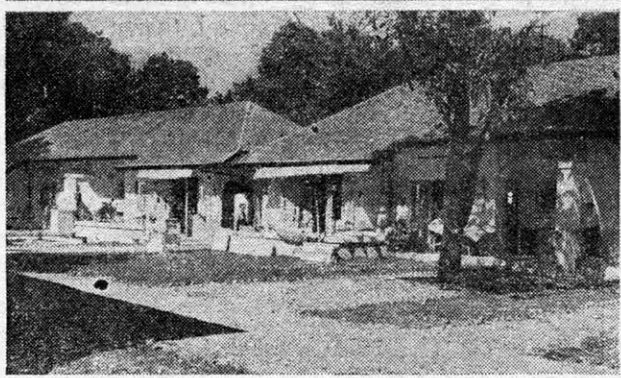
7

Bij de foto's

1. Een welbekend moment in de haven van Tandjong Priok: het vertrek van het sneldienschip; ditmaal de *Ophir*.
2. Reeds enkele dagen na de aankomst uit Nederland werd de *Siaoe*, de laatste aanwinst der maatschappij, in de lijndienst opgenomen.
3. In het vorige nummer van „de Uitlaat” plaatsten wij een afbeelding van de nieuwe motorsleepboten der maatschappij in aanbouw op de werven van de V.P.V. te Pasar Ikan. Ditmaal het scheepje te water: de *Uranus* vaart op volle kracht voorbij.
4. De heer H. A. Keur van het agentschap Singapore stuurde de redactie deze geslaagde overzichtsfoto van de haven van Singapore, toen het Britse korvet *Amethyst*, die op de Yangtsé in aanraking was gekomen met communistische batterijen, Singapore binnenliep. Het dappere scheepje werd feestelijk onthaald en het m.s. *Seroei* (vlak voor de voorsteven van de *Amethyst*) was eveneens van de partij.
5. De bouw van de K.P.M.-huizen in de satelietstad van Batavia, Kebajoran, vordert gestadig. Een tekenaar van het bouwbureau stelde zich de voltooide huizen vanuit de lucht gezien, zo voor.
6. Begin October werden proeven genomen door de N.V. Radio Holland met een radiotelefonie-zendertje, de Mobilfoon, in de haven van Tandjong Priok. Voor dit doel had men op het kantoor van Radio Holland (6), en op het motorbootje *Priok* van de maatschappij (7), antennes opgesteld. Varende in de havens werd een uitstekende radiotelefonie-verbinding tot stand gebracht tussen de *Priok* en de wal (8).
9. Reeds geruime tijd staat in Makassar een heel park van nieuwe K.P.M. huizen. Officieel heet het complex: „Tello park”, doch boze tongen noemen het „Suka Ribut”. Een complex gezien vanaf de Hospitaalweg. In dit huis wonen links en rechts ieder een gezin.
10. Een ander complex huizen, waarin vier flats in een rij zijn ondergebracht.

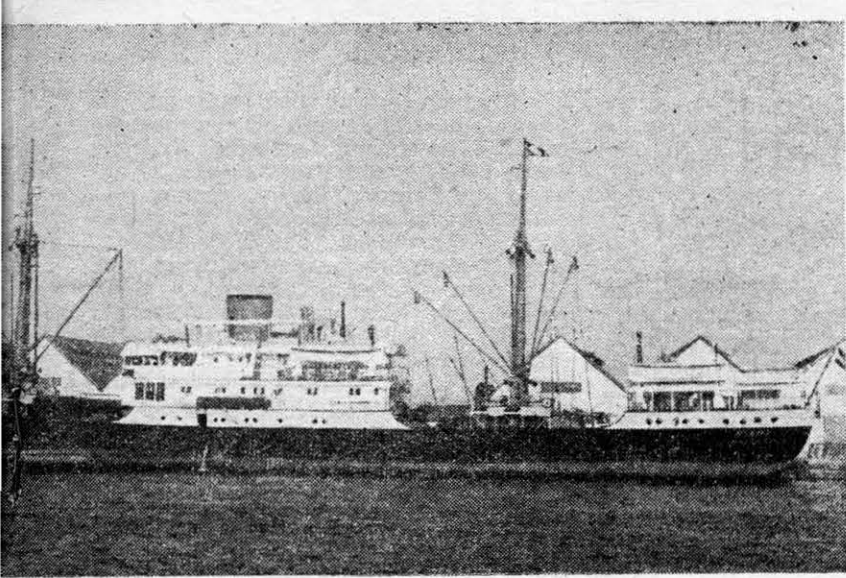


9

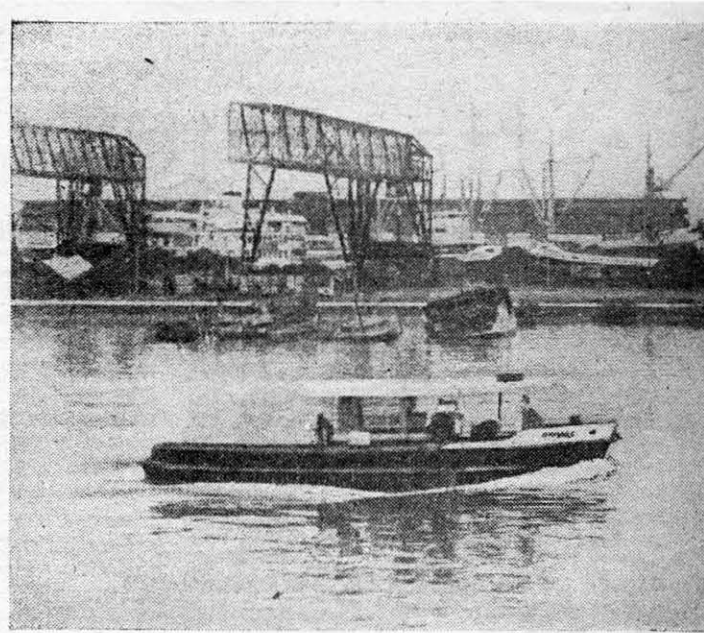


10





2

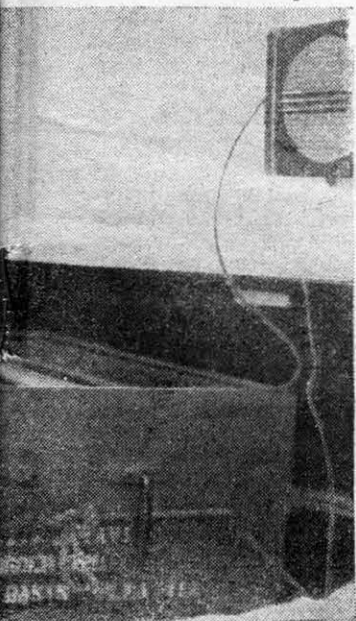


3

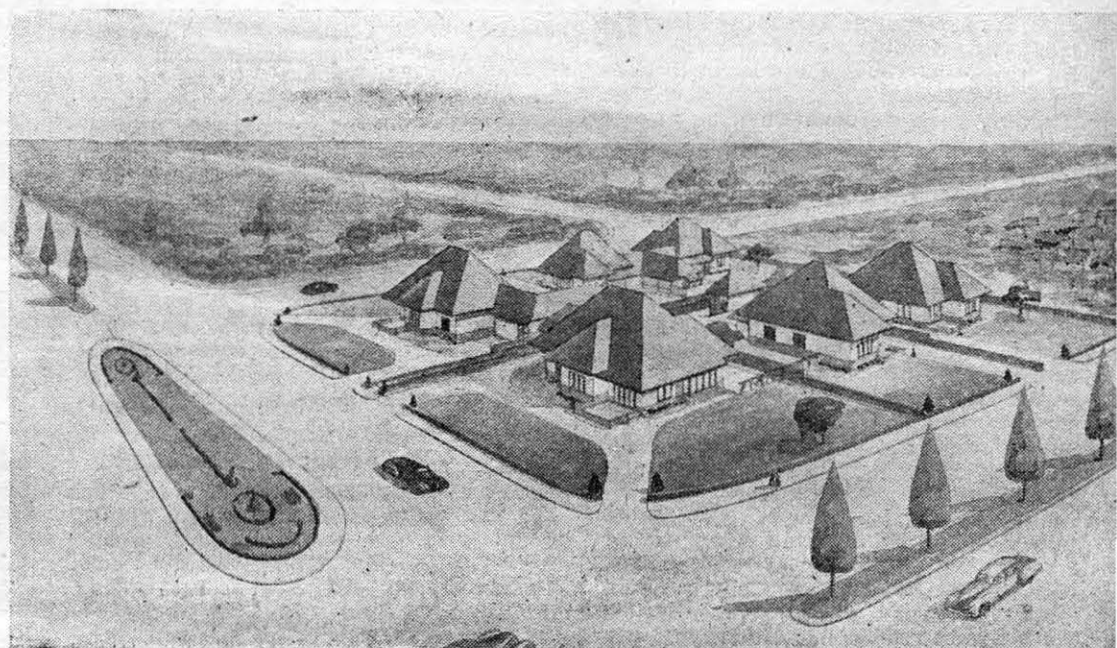
4



6



8



5

Havenjournaal

Stavanger: „Tjonge, mooie meskes hier, heur“!

Klein geld

Stavanger is een stad, waar de Zondag wordt geëerd en niet alleen de Zondag. 's Zaterdagmiddag om twee uur gaan alle kantoren en bedrijven potdicht. De Noorse huisvrouw weet dat en zorgt, dat ze haar boodschappen voor 2 uur heeft gedaan. Wij wisten het niet en bleven tot Maandag rondlopen met haar, dat nodig moest worden geknipt. Ondanks de Noorse „Kronen“, die we in de zak wisten. Kleine zindelijke bankbiljetten van 10 Kronen. Een gezond land, waar het geld „klein“ is.

Dat is een wijsheid, die we hebben opgedaan na de ervaring met lappen van duizenden Francs, Lires, Zlotych en Drachmen. Zes van die biljetten van 10 Kronen zijn naast elkaar gelegd, precies zo groot als een enkel duizend-Lire-biljet. Omgerekend in nette, kleine Nederlandse guldens hebben die 60 Kronen ook precies 6 x zoveel waarde als dat duizend-Lire-biljet. Wie wel eens de trein van Civita Vecchia naar Rome heeft genomen, betaalde met zo'n lap van 1000, 684 Lire terug kreeg in vodjes van 2, 15 enz. — teveel om even snel weg te stoppen — die prefereert de trolley-bus van Hilleväg naar Stavanger, betaalt met 10 Kronen (riskeert een scheef gezicht van de conducteur vanwege het grote geld) en krijgt 9 kr. 70 öre terug....

Na die rokerige trein, vol lawaaierige, smerige, slecht geklede Italianen, is het reizen met dat zacht zovende wonder van chroom, glas en leer — de trolley bus — een verademing, temidden van blonde, blauwogige mensen, die goed gekleed zijn, „pardon“ zeggen en alleen fluisterend in een bus spreken. Rustig evenwichtig als thuis in de Diesel van Rotterdam naar het Haagje.

Radio's

De derde stuurman was al gauw terug. Wie Kronen nodig had, kon ze van hem overnemen. Hij was het moe. Wij vroegen onze derde stuurman, wat hij dan wel moe was. „Philips“ zei-ie. Philips? „Ja Nu zijn we in Tunis, Casablanca, Huelva en Ceuta geweest. Stavanger, dacht ik, daar zal toch wel zo'n Emerson-etje te krijgen zijn. Mis. Net als overal: alleen Philips-radiotoestellen. Nou die kan ik thuis ook kopen“.

Zo is het dus. In alle havens, waar wij komen, verkoopt men Philips-radio's, net als thuis. En de derde stuurman wil een Emerson, omdat die uit Amerika komt....

Bij de markt zijn we uit de trolley bus gestapt, omdat we het wel aardig vonden om daar uit te stappen. Die markt is net als thuis, met veel kraampjes en gezellig druk en veel knappe Noorse huisvrouwen, die — net als thuis — met een wijsvinger, in blauwwitte scholletjes en roodwangige appels prikten. We hebben ook met onze wijsvinger in die appels geprikt en er een kilo van gekocht voor 1 Kr. 40 öre en die toen zo maar uit het vuistje lopen opeten en niemand keek — net als thuis. Daarna zagen we zo'n echte Noorse trui, donkerblauw, met een

prachtig wit patroon erin geweven. Die trui kostte maar 34 Kr..... plus 80 „Merker“. Ja toen hebben we even gezocht, omdat we wel 34 Kr. waar geen 80 punten hadden — net als thuis. Maar die markt was toch gezellig, ook al hadden we geen „Merker“. Er was toch genoeg te koop, ook zonder bon. Sigaretten zoveel we wilden, North State en Gold Flake, beter dan thuis. Goede Mixture en echte pijpenwissers met een ijzerdraadje van binnen. Band-elastiek en zakmessen met glassnijders, vuursteen-tjes en scheermessen, die maar 0.08 mm. dik waren. En toen we dan moe werden van al dat gekijk, zijn we bij Sven Svensen een kleintje koffie met gebak gaan nuttigen. Het was even moeilijk, omdat er geen suiker in zat. Dat gebruiken de Noren nooit in hun koffie. Dat vonden wij wel eigenaardig, maar de suiker kwam toch na ons vriendelijk verzoek, netjes, op een apart schoteltje. En die koffie smaakte goed — net als thuis.

De restaurants en dancings zijn wel open op Zaterdag en Zondag. Gelukkig maar, anders hadden wij met onze lege tijd geen raad meer geweten. Overdag ging het goed. Pitoreske huizen met houten geveltjes en hobbelijke, kromme winkelstraatjes. Blijvend interessant met iedere bocht en als maar klimmend en dalend. Zolang het dag was geraakten wij daar niet op uitgekeken en begrepen, waarom die Noorse schone allemaal van die stevige benen hadden.... Bij het uur van de schemer was onze belangstelling onverminderd, maar de benen hielden daar geen gelijke tred meer mee. Bovendien werden we koud en een weinig hongerig. Wij zijn terug gewandeld naar die Markt, waar we de speurtocht waren begonnen en hebben geduldig gewacht op de trolleybus, die ons terug naar boord moest brengen. Vanaf die markt hadden wij een prachtig vergezicht over de stad, waar langzaam aan steeds meer lichtjes aangloeiden, klimmende, dalende lichtjes en de wondermooie achtergrond van Hardangerfjord. We hebben zomaar stil van het alles staan genieten, vertederd op Stavanger en twee wit-blonde Noorse meisjes, die bij het haltepaaltje een fluisterend gesprek voerden. Drukke gebaartjes en veel „fjeu's“ en „fja's“, waar we geen letter van meekregen. We dachten aan Jopie, die ook blond is en wilden wel, dat we haar eens een keer konden meenemen, om hier te staan bij dat haltepaaltje, luisterend naar het zangerige Noors van die meisjes en maar stil genietend van het uitzicht over Stavanger en de Hardangerfjord. Terug aan boord voelden wij ons eenzaam.

Bjerkstätt en Klarendaals

Onze assistent komt van Klarendaal, is 20 jaar en weg van Stavanger: „Tjonge, mooie meskes hier, heur“, zei hij op onze vraag, hoe het dansen was bevallen. Wij kregen en uitvoerig verhaal over Bjerkstätt — „Eind weg heur“ —, samba's, geen sterke drank en onder de in-

vloed zijnde Noren, politieagenten die daarop moesten letten en „meskes zo mooi, da-ge er koud van wier“. Voor we Jopie kenden, zijn we ook eens 20 geweest en daarom konden we ons dat enthousiasme wel indenken. We begrepen uit zijn verhaal, dat Bjerkstätt een groot restaurant — annex-dancing was, waar men — tussen de dansen in — Smörebrod kon eten en kleine borreltjes drinken uit listig onder tafel gemoffelde Aquavit-flessen. „Ja, het mag niet heur“, zei de assistent „daarom is er ook altijd een politieagent, die moet uitkijken, maar ze doen het allemaal, die Noren, en as- 't afgelopen is, benne ze te blauw om hun meskes naar huus te brengen. Ie-lach-je wild“.

Het ging... en hoe!

En omdat we na het radioverslag van België-Holland toch met onze lege tijd geen raad meer wisten, hebben we — verkwistend als zeelui soms kunnen zijn — een taxi besteld en de chauffeur gezegd om ons naar het Bjerkstätt-restaurant te brengen. Wij wilden ook wel eens weten, waar die assistent in z'n vrije tijd uithing. Het dient gezegd, we hebben ons kostelijk geamuseerd, gesamba'd en Smörebrod gegeten, in gezelschap van alleraardigste Noorse „meskes“. Net gedaan, of we Noren waren en ook stiekum borreltjes gedronken uit een listig verstopte fles.

De „meskes“ spraken wel geen Engels en wij geen Noors, maar dat hinderde niets. Die Noorse volksdans was wel zo sprekend gelijk de Schotse „Trye“, dat we er helemaal geen moeite mee hadden en lustig meestampden, draaiden en in de handen klaptten. En onze assistent slaagde er zowaar in om een dik gesprek aan te knopen, zomaar gewoon in plat-Klarendaals. Dat vonden wij een helden-idee van die assistent, want het Noorse „meske“ verstond hem kennelijk beter dan wij, ondanks het feit, dat wij veel dichter bij Klarendaal wonen.

De wonderen zijn de wereld niet uit. Neen, want de politieagent heeft gewoon stiekum een borreltje meegeedronken en om half twaalf waren we allemaal in een pracht-stemming.

Buiten, in de koude vrieslucht, zijn we toen gezellig, arm-in-arm, naar het haltepaaltje van de trolley-bus gelopen. Twee Noorse meisjes zongen een paar Noorse liedjes. En die twee stemmetjes waren wel zo zuiver, dat we er stil naar hebben geluisterd. Schoner voor ons dan de mooiste... liedjes van het duo waar Jopie zo verzot op is.

En met Jopie in gedachten, zijn we teruggekeerd naar boord, weemoedig om het altoos maar weer afscheid moeten nemen van dingen die ons dierbaar worden, wetende dat we misschien nooit meer in Stavanger zullen komen. En zo we er terugkeren, zal het er anders zijn. We hebben ons voor de zoveelste maal afgevraagd, of het niet beter ware geweest om niets van dit alles te beleven, een walbetrokking te nemen. Iedere avond om 6 uur de sleutel in het slot van de huisdeur te steken. Thuis te komen, iedere dag weer en te zeggen. „Ha, die Jopie“.....

En toch..... en toch.....
Stavanger, December '48.

R. Bijkerk.

• De heer W. Louwris trad als 4e stuurman in onze dienst.

• 1e Stuurman A. Penny en 2e stuurman G. W. Zwarts vertrokken met gezinsscheidingsverlof naar Nederland.

• Stuurmansll. J. J. Maas-kant vertrok eveneens naar Nederland voor het volgen van de cursus 3e rang.

• 2e Stuurman M. J. de Lange is naar het walpersoneel overgegaan en werd als empl. op de afdeling ND/HK geplaatst.

• Souschef C. Pet, die voor korte tijd in Indonesië werd gedetacheerd, is wederom naar Nederland teruggekeerd.

• Hoofdempl. E. M. Cordesius werd van Oosthaven naar het agentschap Tandjong Priok overgeplaatst.

Hoofdempl. J. J. Roman werd wegens afkeuring eervol ontslag onder toekenning van invaliditeitspensioen verleend.

• Empl. D. W. Ekker werd van Soerabaia naar Boeleleng overgeplaatst.

• Empl. J. Jansen werd van Soerabaia naar C.D. Tandjong Priok overgeplaatst.

• Empl. G. J. Koper werd van Pontianak naar Tandjong Priok overgeplaatst.

• Empl. J. H. Strijbosch werd eervol ontslag op verzoek verleend.

• De heer C. F. Wagenaar trad als empl. in dienst (Archief/HK).

• Empl. P. van der Molen werd van Tandjong Priok naar Soerabaia overgeplaatst.

• Het nieuwe m.s. *Siaoe* arriveerde op 7 October te Tandjong Priok, na een voorspoedige reis van 43 dagen. Het schip stond onder commando van gezagvoerder B. B. J. Eijken,

k. p. m. - Journal

met als nautische staf: 1e stuurman P. Kusters, 2e stuurlieden K. Klijn en J. Maan, 4e stuurman H.W.G. Kuster. De technische staf bestond uit hoofdwerktuigkundige J. W. Mensingh, 2e werktuigkundigen G. E. Thijssen en P. J. M. v.d. Berg, 4e werktuigkundige C. Bakker en 5e werktuigkundige J. v.d. Klok Marconist: N. W. Vos.

Met dit schip is wederom een belangrijk aantal nautische en technische

• Met het ms. *Oranje*, hetwelk op 11 October in Tandjong Priok aankwam, reisden mede: Dr. C. A. Adamse (Batavia), Hoofdempl. H. L. Manson en echtgenote (Batavia), empl. J. Spanjaard (Werkpl. Priok), de verpleegsters A. M. Zee-straten, en H. W. Lange en de ll-werktuigkundige J. G. E. Straat. In het kader der gezinshereniging werd de reis mede gemaakt door Mevr. J. C. Cordesius-Tempelmann en kind, gezin van

Er werd bericht ontvangen dat de pensioenen van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, die na 30-9-'49 de dienst van de Mij. zullen verlaten, (met uitzondering van hen, die op 45 j. leeftijd met vervroegd pensioen zijn gegaan of zullen gaan), in niet onbelangrijke mate zijn verhoogd. De circulaire is binnenkort te verwachten. Wij komen hierop in de volgende Uitlaat terug.

leerlingen uitgekomen, nl.: de stuurmansll. A. Bikker, G. H. J. Kamphuis, H. J. v.d. Poel, H. R. A. J. Kraij, J. A. A. Brinkhof en H. Schuil en de ll-werktuigkundigen F. J. Hilligeheken, H. van Dam, W. van Dam, J. Doldersum, E. Scheidema en B. van Leuven. Bovendien bevonden zich aan boord hoofdverpleger G. W. Teunissen (Petamboeran) en kok/hofmeester J. M. Lucassen (K.J.C.P.L.)

• Per ms. *Mataram* arriveerden op 10 October uit Nederland de in onze dienst getreden verpleegsters H. Hof, B. H. van Dingstee en I. Bödecs (Petamboeran).

• Met de mss. *Siaoe* en *Mataram* werd bovendien uit Nederland een belangrijk aantal gouden en zilveren horloges aangebracht, weshalve uitreiking van dit jubileumgeschenk aan diegenen, die hierop hun keuze bepaalden, thans binnen afzienbare tijd mag worden verwacht.

hoofdempl. E. M. Cordesius (Batavia), Mevrouw E. J. Zinsmeester-Roeterink, echtgenote van empl. W. L. Zinsmeester (Batavia), Mevrouw H. E. Lubach-Ziel, echtgenote van empl. F. Lubach (Batavia), mevrouw J. v.d. Schilden-Ragendorfer en kinderen, gezin van 1e stuurman D. v.d. Schilden (Batavia), Mevrouw E. Th. Koper-Neumann en zoon, gezin van empl. G. J. Koper (Batavia), mevrouw M. Ch. Jansen-Kessels, echtgenote van 4e stuurman Jansen (Batavia), mevrouw B.M.L. Le Grand-Baanders, echtgenote van empl. Le Grand (Batavia), mevrouw E. S. 1e Poole-de Rooy en zoon, gezin van 1e stuurman C. 1e Poole (Bandoeng), mevrouw C. Kroon-Her en kinderen, gezin van empl. C. W. Kroon (Soerabaia), mevrouw J. M. W. Claasz Coockson-Jelsma, echtgenote van de werktuigkundige B. Claasz Coockson (Soerabaia), mevrouw A. S. Th. Binnendijk-Helsper, echtgenote van empl. H. Binnendijk (Benkoelen) en mevr.

W. L. Wahr-Warokka en kinderen, gezin van empl. E. J. B. Wahr (Timor Koe-pang).

• De heer P. A. Ruster trad in onze dienst en werd bij de Ink. en Mag. Dienst te Tandjong Priok geplaatst.

• Hoofdwerktuigkundige H. Koning keerde per vliegtuig van gezinsscheidingsverlof uit Nederland terug.

• 4e Werktuigkundige A. D. Vos vertrok met gezinsscheidingsverlof, hetwelk hij in Melbourne gaat doorbrengen.

• 1e Stuurman G. Zweegman keerde van gezinsscheidingsverlof uit Nederland terug.

• Eveneens arriveerde uit Nederland de nieuw aangenomen 4e stuurman J. S. Wilting.

• Ladingklerk P. Kale werd aan de wal gedetacheerd en voorlopig te Soerabaia geplaatst.

• Het nieuwe ms. *Sigli* is 8 October j.l. uit Nederland vertrokken. ETA Tandjong Priok: 20-11-'49.

• De leiding van het passage-kantoor Bat. C. werd op 1 October jl. door Hoofdempl. K. O. Ruijgrok van de adjunct-chef H.M.C. Cordesius overgenomen.

• Uit Nederland werd vernomen dat oud-gezagvoerder J. J. Bouman op 20 September jl. is overleden.

• Op 25 September jl. overleed te Gorontalo op 85-jarige leeftijd de heer J. Caffin Sr., destijds adviseur Tominihoch.

• Employé W. Bol werd van Tandjong Priok naar Medan overgeplaatst.

• De heer J. P. Ouderkerk trad als zaalchef in onze dienst (Bali-hotel).

• De heer Ch. A. Volmer trad als gezagvoerder in dienst (Coasters).

K. P. M.-ers nemen afscheid

ZEILEN

Jaarpunten-wedstrijd op Zondag 9 October te Tg.-Priok

Van een tweetal leden van ons varend personeel die hun loopbaan bij de Maatschappij gaan beëindigen, werd het verzoek ontvangen tot plaatsing van een afscheidsgroet, aan welk verzoek hierbij gaarne wordt voldaan.

Batavia-C., 10-10-'49.

Nu ik de Maatschappij ga verlaten met vervroegd pensioen wil ik middels de Uitlaat nog even afscheid nemen van al mijn vrienden en bekenden zowel aan de wal als op de vloot.

De prettige samenwerking aan boord en met de wal zullen nog lang in mijn herinnering blijven. Vaarwel gij allen, maar ook tot wederziens.

*Hoofdwerktuigkundige
w.g. J. Sipkes.*

Gezagvoerder J. J. R. H. Zomer zond ons een uitgebreid epistel. De Uitlaat dankt beiden voor hun bijdrage en wenst hen nog eens speciaal een behouden thuisvaart en een goed verblijf in het oude Holland toe.

Navigare necesse est

Nu ik binnenkort onze Maatschappij vaarwel ga zeggen, komen gedachten bij mij op, verband houdende met de destijds gekozen zeemans-carrière.

Reeds de Ouden wisten, dat varen noodzakelijk is, het leven daarentegen niet. Vasthoudende aan dit adagium en in breed verband gezien, komt de geknakte gezondheid van een scheepskapitein er eigenlijk niets op aan, als slechts ervaren wordt.

Kan ik persoonlijk ook tevreden zijn? Gezien mijn loopbaan bij de K.P.M. moet ik de vraag zonder twijfel bevestigend beantwoorden.

*In Augustus 1919 ging ik als jong K.P.M.-stuurmansleerling het zeegat uit en in 1935 kreeg ik mijn eerste commando op het toenmalige ss. *Silindoeng*; in 1937 volgde definitieve aanstelling in die rang.*

Het is voor de meeste collega's niet weggelegd, ook niet bij buitenlandse rederijen, om zo lang een scheepscommando te voeren.

*Het varen was bij de *Paketvaart*, hoewel vaak ontzettend druk en enerverend, toch altijd goed tot aan het uitbreken van de tweede wereldoorlog toe. Toen begon op ieder gebied en in alle geleidingen de misère en we zijn hier eigenlijk nog steeds niet over heen. Het zou echter dwaas zijn de *Paketvaart* hiervoor ook maar in het minst verantwoordelijk te stellen. Gespaard ben ik gelukkig gedurende mijn gehele carrière gebleven voor scheepsrampen, met uitzondering van het verlies van het ss. „s Jacob" door vijandelijke actie.*

Ik meen dus te kunnen spreken van een zeemansloopbaan, die mij volle

*bevrediging heeft geschonken. Het was jammer, dat men, vooral gedurende de naoorlogse jaren zoveel ontevredenheid aan boord kon beluisteren. Doch als de voortekens niet bedriegen, dan breekt er voor het jonge varend personeel een nieuwe periode aan van sinds jaren ongekende promotie; dit zij hen van harte toegewenst. Verder hoop ik, dat de Koninklijke *Paketvaart* Maatschappij moge groeien en bloeien in vrede en voorspoed tot heil van allen, die haar dienen en tot geluk van de gebieden, waar zij opereert.*

Vanzelfsprekend hoop ik hiervan nog de nodige jaren getuige te mogen zijn en zoals de behandelende geneesheer, de internist der K.P.M., Dr. A. F. v. Heerde, die ik grote dank verschuldigd ben voor zijn zeer kundige behandeling, mij verzekerde, maak ik hierop bij rustig leven in koel klimaat, een redelijke kans.

Tenslotte zij het mij vergund van deze plaats afscheid te nemen van de Directie der K.P.M., zomede van het gehele wal- en varend-personeel en allen het beste voor de toekomst en bovenal goede gezondheid toe te wensen. Tot weerziens in het Vaderland!

*w.g. J. J. R. H. ZOMER
Oud-Gezagvoerder K.P.M.*

Slot: Silindoeng te water.

ruim een half uur werd verteld aan technische bijzonderheden, zou ik nu met geen mogelijkheid meer kunnen herhalen. Trouwens: een *S i*-boot is al niets bijzonders meer, al viel het op wat een groot schip het toch eigenlijk nog is, zoals het daar onbeladen in het water gleed, met een vaart die mij voor de Krimpense jeugd op de andere oever toch wel even het ergste deed vrezen. Maar de kettingen hielden en de *Silindoeng* trilde al spoedig tot stilstand, terwijl alle schepen en scheepjes, die in de buurt waren uit volle fluit toeterden. En precies op tijd en zonder technische hulpmiddelen was de *Silindoeng* al op weg naar het IJsselwater nog voor alles was losgeslagen. Toen bleef het schip nog heel eventjes steken, seconden maar, en moest een technisch duwtje tegen de boeg krijgen. Daarna was er geen houden meer aan. In een kwartier was alles afgelopen en lag de *Silindoeng* langs de kant om in de tijd van twee maanden te worden afgebouwd. De volgende dag zouden de hoofdmotoren er al in gaan. Van der Giessen laat er bepaald geen gras over groeien.

J.B.B.

Het was voorwaar geen peuleschilletje, die Zondagmiddag, om bij de stijf doorstaande Noord-Ooster de wedstrijdbaan af te zeilen. Er stond veel zee. (De zeelui onder onze lezers zullen wel meesmuilen: „t Zou wat", maar voor een 16 Kwadraats En-ennertje stond er inderdaad veel zee, en het werd steeds ruwer ook).

Niettemin verschenen er 31 jachten, w.o. 9 N.N.ers aan de start.

Onze *Zee* met Doyer aan het roer en Rompel aan de fok was niet te remmen en startte helaas een paar seconden te vroeg, zodat dit schip terug moest over de lijn en opnieuw beginnen.

De *Wind*, gezeild door Radius, met Glazenburg als bemanning, ging op de seconde als eerste door de start. Toen begon het lieve leven. Direct moest hoog aan de wind gestuurd worden om K.B.J.C.-boei No. 6 te bezeilen. De zeilers werden bij tijden verblind door de enorme klappen buiswater, die de jachtjes overspoelden, en de toch al zware taak van de fokkenist werd bepaald slim, doordat hij tevens als lenspomp moest fungeren.

De schipper van de *Ophir*, van Trikt, kreeg de halve Java Zee aan boord en kon het zaakje niet mannen. Hij gaf blijk van goed zeemanschap door halverwege de wedstrijd zeil te minderen (het gehele grootzeil nl.) en op de fok een vluchthaven binnen te lopen (de K.B.J.C.), zodat sleepboothulp verleend moest worden.

Twee andere jachten sloegen subiet om, schepen en bemanning werden gelukkig gered. Nog meer averij werd belopen: een fok scheurde middendoor en één der boten zelde de mast overboord.

Intussen hielden onze *Wind* en *Zee* zich best. Wel schoot bij een al te ruwe gijpmanoeuvre de gaffelklauw van de maat van de *Wind* en verspeelde dit jacht een zeilant, doch verdere averij was er niet.

De *Zee* had haar achterstand geheel ingelopen en zou de 2e prijs gehaald hebben als ze niet gediskwalificeerd was geworden wegens het passeren van het Julianabaak aan de verkeerde kant. Jamer!

De *Wind* hield na een inspannende wedstrijd de K.P.M.-vlag hoog door het veroveren van de 1e prijs.

C.W.R.

Slot: Radio-telefonie in aantocht.

ongeveer zichtwijdte. Hoewel men zou verwachten dat een obstakel — zoals de nabijheid van andere schepen en dokken — een hinder zou betekenen, bleek in de praktijk de ontvangst en de uitzending geen nadeligen invloed te ondervinden. Het apparaat aan boord van het motorbootje *Priok* was uitgerust met een antenne ter grote van een gebruikelijke auto-antenne, dus ongeveer 1,5 meter lengte, terwijl het toestel van de wal installatie, — in dit geval op het kantoor van Radio Holland, — een antenne had die hoog was opgesteld en ietwat op een parapluie leek.

Al met al een Nederlands industrie-product dat ook voor de scheepvaart hier te lande bruikbaar is gebleken.