

## monument onthuld gevallen k.p.m.-ers geëerd treffende plechtigheid in het hoofdkantoor

Een plechtigheid —indrukwekkend door haar eenvoud— heeft op 11 Maart j.l. in het Hoofdkantoor te Djakarta plaatsgevonden. Het was de dag, waarnaar iedereen eigenlijk al lang had uitgezien, de dag, waarop het monument en de gebrandschilderde ramen in de hall van het Hoofdkantoor, ter nagedachtenis aan de leden van het personeel, die tengevolge van de oorlog het leven hebben gelaten, werd onthuld.

Om 11 uur des ochtends verzamelden zich in de hall op de eerste verdieping verschillende deputaties van het personeel en de diverse diensten der maatschappij, alsmede enige weduwen en wezen van gevallen K.P.M.-ers. Op de begane grond van het Hoofdkantoor had de rest van het personeel zich opgesteld, waar het door middel van een luidsprekerinstallatie de redevoering van president-directeur mr. Hens kon volgen.

Kort na elfven verschenen de leden der directie in de hall en hierna nam de president-directeur, mr. W.M. Hens het woord. Hij zeide:

*„De dag van vandaag is een dag, waarnaar ik reeds lange tijd heb uitgezien en welke mij in staat stelt ten overstaan van het personeel dank en hulde te brengen aan diegenen van de K.P.M. — Nederlanders, zowel als Indoneziërs, dan wel van andere landaard — van wie ik er zoveel heb gekend die bereid waren om het hoogste goed, dat zij konden geven, in de strijd met de vijand te offeren.*

Materieel kwam de maatschappij slecht uit de oorlog; 86 schepen gingen uiteindelijk verloren en de namen daarvan vindt U voor het nageslacht be waard in de aan weerszijden van het

middenfiguur gebrandschilderde ramen. Daarnaast leed de maatschappij ernstige verliezen aan haar etablissementen en gebouwen, doch dit alles zinkt in het



niet bij het verlies aan mensenlevens, dat zó groot was, dat het ten enenmale onmogelijk was om alle namen van hen, die vielen, op de wanden te vermelden. Opdat deze namen niet voor het nageslacht verloren zouden gaan, zijn ze, ge-

schreven op een perkamenten rol, in het monument, dat wij zo dadelijk te hunner nagedachtenis zullen onthullen, ingesloten.

Een rotsvast vertrouwen in de eerlijkheid van de zaak, waarvoor werd gevochten, gepaard aan een onvergelykbare trouw en moed en bereidheid tot het uiterste, heeft deze mannen in staat gesteld — waar zij zich ook bevonden: ter zee in daadwerkelijk oorlogsgevaar, dan wel te land in gevangenschap of internering, zoals het lot dat toeweest — getuigenis af te leggen van de onverzettelijke wil om zich niet te onderwerpen aan bruut geweld.

Ik behoef U de angst, het leed en het verdriet van de afgelopen jaren niet te schilderen. Zij liggen nog te vers in Uw geheugen. U — weduwen en wezen en nabestaanden van hen die vielen, of van hen die langzaam hun leven zagen weggaan dikwijls nog na de oorlog door geleden ellende en ontbering, U wens ik toe de berusting welke alleen God U kan geven, en welke — naar ik zeker weet — Uw mannen tenslotte vrede deed hebben met hun lot.

En gij, anderen, op U doe ik een beroep om ondanks het vele, dat ook gij met grote opoffering en toewijding reeds na de oorlog voor de maatschappij hebt gedaan, ook in de nu komende zeer moeilijke tijden het beste wat gij kunt te blijven geven, U daarbij ten

Vervolg: zie pag. 2

## Vervolg : Onthulling monument

voorbeeld houdend Uw collega's, die bereid waren tot het uiterste te gaan, opdat onze maatschappij — welke in haar langdurig bestaan van zo'n grote waarde en zegen voor dit land is geweest in haar volle kracht moge herrijzen. Ik weet, dat zij dit van U verwachten".

### Het monument

Hierop ging mr. Hens over tot de onthulling van het monument en de gebrandschilderde ramen. Zacht gleed het grijze gordijn, dat het monument aan nieuwsgierige blikken had onttrokken, weg en onthulde het levensgrote bronzen standbeeld op voetstuk. Het monument, vervaardigd door prof. Wenkebach, bestaat uit drie vrouwelijke figuren. De middelste — en grootste —, stelt voor de Hoop. De twee andere figuren — een Europeesche en een Indonesische vrouw — zijn personificaties van het leed, dat gezamenlijk werd gedragen. Zij worden door de Hoop beschermend omvat. Een anker staat aan de voeten der drie figuren. Op het

voetstuk van het monument is een plaat aangebracht met de woorden, die werden gedicht door een oud-K.P.M.-er:

„Aan allen, die ons zijn ontvallen  
In ongelijke strijd,  
In 't wrede kamp der internering  
Ter nagedachtenis gewijd"

Onmiddellijk na de onthulling van het monument werden de gordijnen, die reeds geruime tijd de hall hadden verduisterd, opzij getrokken om het zonlicht door de gebrandschilderde ramen naar binnen te laten. Het aangrijpendste ogenblik van de plechtigheid was aangebroken. President-directeur mr. Hens vroeg de aanwezigen 1 minuut stilte in acht te nemen. Eén lange minuut, waarin de gedachten van velen terug gingen naar hen, die in de verschrikkelijke oorlogsjaren het leven hebben gelaten.

### De ramen

Na de onthulling gaf mr. Hens nog een korte toelichting op de symbolische voorstellingen van de ramen.

Sprekende over de drie gebrandschilderde ramen, ontworpen door de glazenier George Rueter, zeide mr. Hens:

„De bovenste figuur in het centrum van de drie middelste ramen is Bhima. Het Mahabharata — het grote Indiase heldendicht — verhaalt van de strijd tussen de Pendawa's en de Kaurawa's, nakomelingen van Bharata. De Pendawa's, vijf broers, waarvan de bekendsten Arjuna en Bhima zijn, vertegenwoordigen alles wat goed en edel is. Bhima werd als jongeman door de Kaurawa's vergiftigd en in zee geworpen. Op de bodem der zee werd Bhima door de Naga's — slangen, geliefkoosde demonen vorm — van het gif bevrijd en van hen kreeg hij een drank, die hem de kracht van 10.000 naga's verleende. Bhima is dan ook de Hercules, de machtige strijder van de Pendawa's, die alle grote gevechten voerde. Zo streed hij ook tegen de slangen, in wie het kwaad werd gepersonifieerd. De symboliek ligt hierin dat Bhima, overgeleverd aan de macht van het kwade, zoals ook wij in deze oorlogsjaren waren — hetgeen het linker- raam weergeeft — hieruit kracht krijgt voor de strijd tegen het kwade, dat eindigt in de zegepraal, zoals het rechter- raam, dit voor ons weergeeft"

Over de twee buitenste ramen is de lange lijst van 86 K.P.M.-schepen, die in de golven ten onder gingen verdeeld.

### Kransen gelegd

De eenvoudige plechtigheid werd besloten met het leggen van enkele kransen aan de voet van het monument. President-directeur mr. Hens legde namens de Raad van Bestuur en de Directie in Nederland een prachtige krans van witte bloemen; directeur Iken plaatste een krans namens de Directie in Indonesië; gezagvoerder P. A. Reuvekamp vergezeld van serang Maoe Bitin namens het varend- en de heer De Geus namens het wal-personeel. Hierna werden de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om het monument en de ramen van dichtbij te bezichtigen. Het donkere, bronzen monument met de witte bloemen maakte op allen, die even voor het standbeeld stilstonden een diepe indruk. De maatschappij had voor de vele leden van haar personeel, die het leven te land of ter zee hebben gelaten geen waardiger aandenken kunnen plaatsen.

### Cursus Bahasa Indonesia

In het vorige nummer van De Uitlaat maakten wij reeds melding van de instelling van een cursus in de Indonesische taal voor het personeel der afdelingen te Djakarta en Priok. Van de 230 personen, die voor een dergelijke cursus in aanmerking zouden komen volgens de gegevens van de afdeling Personele Zaken — heben zich tot nu toe 160 opgegeven. Van dit aantal leerlingen zijn reeds een 120-tal geplaatst op de cursus, die in de grote vergaderzaal van de directie in het Hoofdkantoor gehouden wordt.

### Gevoel voor humor....

De afdeling Civiele Dienst der maatschappij wordt er zo nu en dan eens flink tussen genomen; onlangs nog wel openlijk met de beste inzending van de prijsvraag voor het aardigste onderschrift van een caricatuur. De afdeling C.D. had zich bereid verklaart, voor het begin der prijsvraag, een slof sigaretten ter beschikking te stellen, en lachte toen de uitslag bekend werd — zelf het hardst mee om het mopje.

Toen stuurman J v.d. Winden, — de gelukkige winnaar — zich onlangs bij de C.D. vervoegde om zijn welverdiende slof sigaretten in ontvangst te nemen, werd hij aangenaam verrast, — niet door een slof „grafnagels" — maar door een carton echte Amerikaanse sigaretten! De C.D. had op haar beurt op treffende wijze haar gevoel voor humor geuit.....

Dit is no. 5 : vijfde 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:

Monument onthuld

Ontmoetingen met  
Jodocus Plotseling

Panamakanaal

Hollands allerlei



# Oh moeder, die zeeman...

Teneinde mijn door drukke werkzaamheden vermoeide geest enige rust te verschaffen, zette ik mij op een koel avond gemakkelijk in een van de ongemakkelijke stoelen, die zich bevinden op de voorgalerij van onze onvolprezen Logeerkazerne. Niet zodra had ik de djongos gelast mij van een pul koel (nieuwe spelling „poel kul“- Red. Uitlaat) vatbier te voorzien, of een onduidelijke jongeman toog op mij toe, die geruime tijd allerlei frivole geluiden voortbracht, waarna hij tenslotte uitriep, dat de wereld maar klein was.

Alvorens op deze gemeenplaats in te gaan, groef ik naarstig in mijn herinneringen, want het gedrag van genoemde jongeling deed mij ernstig vermoeden, dat ik met een oude kennis te doen had. Inderdaad: Jodocus Plotseling, een jeugdherinnering met kathedrale zeiloren, die in onze schoolband destijds de piano hanteerde. Ik herinnerde mij zelfs nog, hoe de heer Plotseling en ik tweemaal in een hevig vuistgevecht gewikkeld waren geweest. De eerste maal, omdat ik een vergelijking trok tussen zijn achterhoofd en een taxi met openstaande portieren; de volgende maal, omdat de heer Plotseling regelmatig in het geniep een struise stenotypiste kuste, in wie ik mij had verliefd. In beide gevechten bewees ik een staalharde rechtse directe te bezitten als gevolg waarvan de heer Plotseling thans nog één snijtand mist.

Thans zette Jodocus zich blijde naast mij, wees krachtig op onze hechte vriendschap, die echter voor mij nieuw was en bezong in opgetogen bewoordingen het aangename van deze toevallige ontmoeting. Juist was ik van plan een en ander sterk in twijfel te trekken, toen ik bemerkte, dat Jodocus over een vol pakje Lucky Strike beschikte. Nadat hij op spontane wijze mijn bier had opgedronken, repte Jodocus enthousiast van zijn huidige functie: vierde stuurman bij de K.P.M. Toen hij verder vernam, dat ik dezelfde maatschappij ten kantore diende, balkte hij van afkeer, waarna hij onmiddellijk een aantal punten opsomde, die de zeevarenden stempelen tot een beter ras dan de walslurpen. Met Lucky Strike voor ogen luisterde ik somber zwiingend naar zijn duister relaas.

„Kijk es hier“, daasde Plotseling, „wat jullie op zo'n kantoor uitvoeren, is prutswerk. Verachtelijke pennelikkerij. Ik noem het vrouwenwerk. Stel daar eens tegenover het werk van een stuur-

man. Hard, wild, mannelijk“.

„Ik ken een vierde stuurvrouw“, verweerde ik me slap, doch Jodocus toonde geen interesse voor deze bijzondere vrouw. Hij keek mij medelijdend aan en krahde zich achter de grote floppen vlees, die zich aan beide kanten van zijn hoofd bevonden.

„Stel je eens voor“, voer hij voort, „een prachtig wit en duur schip, behalve een kostbare lading belangrijke passagiers vervoerende. Alles en iedereen is aan jouw goede zorgen toevertrouwd. Het scheepsorkest speelt een wals van Sjeekspier en iedereen amuseert zich, onkundig van het feit, dat er een ongelofelijke storm dreigt. Maar jij staat op de brug. Je bent je bewust van de grote verantwoordelijkheid, die op je forse schouders rust. Plotseling een windstoot, gevolgd door een donderslag. Dan is het weer stil, alleen nog een donderslag, gevolgd door een windstoot. Langzamerhand wordt het aardedonker. Dan breekt de storm in zijn volle hevigheid los. Je schreeuwt je bevelen, die door iedereen blindelings worden opgevolgd. Je laat de kapiteinshut aan bakboord vastsjorren en afdekken met lapzalf. De luikhoofden laat je van hoofddekseks voorzien, waarna je opdracht geeft om het roer uit zijn persennings te lich-

ten. Daarna moeten de ankerspillen in veiligheid worden gebracht. Je zendt de bootsman uit, om de loef af te steken en zet je radarapparaat bij om zonodig de mast te kappen. Twee van je matrozen jaag je het wand in. Zij zullen op een teken van jou de marconist van aether voorzien, opdat hij daar niet uitraakt. Als je tenslotte hebt gecontroleerd, of er nog voldoende stookolie in de sextant zit, ben je gereed om de storm, het hoofd te bieden“.

„Land in zicht“, brulde ik thans, want ik vond het een mooi verhaal en ik wilde meedoen.

„Zwijg walslurp!“, commandeerde Jodocus. „Jij bent ondeskundig op dit gebied. Bovendien is er helemaal geen land in zicht. Ik ga verder“.

„Nee“, protesteerde ik met klem, „ik word er zeeziek van“.

„Ja“ verzuchtte Plotseling, „zo zijn jullie. Bij het minste of geringste worden jullie draaierig. Maar wij vechten voor het behoud van ons schip. Weet jij wel, wat het wil zeggen, wanneer een schip van zoveel millioenen aan je wordt toevertrouwd?“.

„Nou en of“, zei ik, „wij hebben op de afdeling een schrijfmachine van 900 gulden. Die mag ik gebruiken, wanneer ik wil“.

Jodocus schokschouderde, waarna hij „Poeh“ zei. Wij hebben ons daarna onledig gehouden met het uitwisselen van allerlei grofheden en zijn dan ook boos van elkander gescheiden.

K.P. Emmer.

## SPORTVERENIGING „PAKETVAART“

De K.P.M. gaat weder sporten,  
we krijgen weer een S.V.P.  
En, zoals dat te doen gebruik'lijk,  
sport iedereen aanstonds weer mee.  
De diensten worden wat verschoven:  
een schip kan toch niet varen gaan,  
als men een wedstrijd moet gaan spelen  
op voetbalveld of tennisbaan?  
We zullen and'ren mores leren,  
we hollen met een sneldienstvaart  
de bal langs 't doel der tegenspelers,  
totdat men die (knock) „out“ verklaart.  
Doch vele, oud-vertrouwde namen  
van goede sporters van weleer,  
ontbreken aan de S.V.P.-lijst.  
Waar is hun naam? Ze zijn niet meer.....  
Laat ons hen hier nog eens gedenken,  
ze leven in herinn'ring voort.  
het past ons hierbij te verwijlen  
eerbiedig, met een ernstig woord.  
Ook vele and'ren zijn verdwenen,  
ook die gaan niet meer mededoen.  
Dat zijn de oude veteranen,  
ze maken 't best, met hun pensioen.

J. Acé.

# HET PANAMAKANAAL

Het had heel wat voeten in de Panameesche aarde.....

In het begin van deze eeuw waagden enige Amerikaanse ingenieurs zich in het moerassige bosgebied van de Panama-landengte.

Daar deden zij vreemde ontdekkingen. Een vier ton zware smalspoorlocomotief was door opschietende bomen 10 m. in de lucht getild. Uit de schoorsteen van een oude baggermolen groeide een palm van 12 m. Kostbare machines waren veranderd in grote klompen roest. Hele gebouwen waren door het oerwoud overwoekerd. Tussen al die verwoestingen in vonden zij ontelbare graven met houten kruisen.

Dat was er overgebleven van de mensen en het materiaal, waarmee Ferdinand de Lesseps in de jaren na 1880 een kanaal had willen aanleggen, dat de Caraïbische Zee met de Stille Oceaan zou verbinden. Millioenen hadden de werkzaamheden gekost en 30.000 arbeiders hadden er hun leven voor gegeven. Maar de waterscheiding tussen de Stille- en de Atlantische Oceaan was blijven bestaan.

## Drie eeuwen

Het plan om Noord- en Zuid-Amerika door een kanaal te verbinden en de scheepvaart de langdurige en moeilijke tocht om Kaap Hoorn te besparen, was geen uitvinding van de 19e eeuw. Reeds drie eeuwen eerder hadden de Spaanse „conquistadores”, nadat hun landgenoot Balboa Panama had veroverd, dergelijke plannen gekoesterd en zelfs bij hun regering te Madrid aanhangig gemaakt. In die plannen werden vier verschillende kanalen voorgesteld, namelijk bij Tehuantepec in Mexico, door Nicaragua, door Panama of bij Atrato. In het begin van de 19e eeuw had de Duitse geleerde Alexander von Humboldt tijdens zijn reis door Zuid-Amerika al vastgesteld, dat de landengte van Panama de beste kansen bood.

## Engeland

Naarmate de Britse belangen in Zuid-Amerika groter werden, kwamen er steeds meer Engelsen met nieuwe kanaalplannen. Uitvoerige onderzoekingen toonden aan, dat het technisch eenvoudiger was om bij Panama door te steken dan door Nicaragua heen, maar dat men bij Panama met grotere verliezen aan mensenlevens moest rekenen, als gevolg van het zeer ongezonde klimaat.

Maar pas toen bleek, welk een gunstige invloed het in 1869 onder leiding van Ferdinand de Lesseps voltooide Suezkanaal op de wereldhandel had, werd de aanleg van een Panamakanaal een kwestie van internationale betekenis.

Tussen de jaren 1871 en 1878 bezochten talrijke expedities Midden-Amerika om naar de beste plaats voor die aanleg te zoeken. Talrijke commissies bezochten de landengte en brachten uitvoerige rapporten uit op het door De Lesseps in 1879 bijeengeroepen Congres, waar de ingenieurs Conrad en Dirks Nederland vertegenwoordigden. Dit Congres hield zich met twee belangrijke punten bezig: waar zal het kanaal komen en op welke wijze zal het worden gegraven? Beide vragen waren even moeilijk te beantwoorden. De Lesseps, die zijn toekomstige werkerrein nog nimmer had bezocht, was een voorstander van de Panama-landengte en van een kanaal zonder sluizen, een kanaal op zee-niveau. Zijn landgenoot Wyse, die ter plaatse uitvoerige studies had gemaakt, was het niet met hem eens en wees op de bijna onoverkomelijke moeilijkheden, die onberekenbare bergstromen en grote hoogteverschillen in de bodem van de landengte betekenden voor de aanleg van een kanaal op zee-niveau.

## Panama

De Lesseps wist zijn plannen echter door te zetten: het Congres sprak zich uit voor Panama en tegen de Nicaragua-plannen der Amerikanen. Pas daarna begaf de grijze bouwman van het Suezkanaal zich naar de landengte. Hij kwam in de droge tijd aan en werd misleid door het vriendelijke karakter van het klimaat en het landschap in die maanden.

Hij liet er geen gras over groeien en op de 1e Januari 1880 stak de zevenjarige Fernanda de Lesseps de eerste spade in de grond, waarmee officieel een begin werd gemaakt met de aanleg van het kanaal, dat reeds zovelen had bezig gehouden en in de komende kwart eeuw de gehele wereld in spanning zou houden.

Voorlopig bleef het echter bij die eerste spade, want De Lesseps keerde naar Frankrijk terug en er bleef in Panama slechts een kleine staf van landmeters achter, die het plan op papier

moesten uitwerken. Zonder een nauwkeurig onderzoek ter plaatse, zonder uitgewerkte plannen en zorgvuldig verantwoorde begrotingen kondigde De Lesseps in Parijs aan, dat de bouw van het Panamakanaal 843 miljoen francs zou kosten. Men was verrast over dit lage bedrag en vergat, dat het Suezkanaal destijds precies tweemaal zoveel had gekost als De Lesseps had berekend.

1.000.000.000 fr.

Door die lichtzinnigheid kreeg De Lesseps zijn milliard francs gemakkelijk bij elkaar. Hij had met zijn Suezkanaal de handel van vier continenten beslissend beïnvloed. In Frankrijk en Engeland, in Italië en Duitsland had men een onbegrensd vertrouwen in zijn kunnen.

## Moelijkheden

Maar de wereld zou in haar grote verwachtingen zeer worden teleurgesteld. Dertien maanden na het officiële begin van de werkzaamheden, op 1 Februari 1881, begon de Panamakanaal-maatschappij met de uitvoering. Nog geen acht jaren duurde het voor de mislukking zich openbaarde, die de Amerikanen al in 1879 hadden voorspeld.

Op 13 December 1888 moest de onderneming al haar betalingen staken en het jaar daarop ging zij failliet.

Deze catastrofe was in de eerste plaats te wijten aan het feit, dat men zich geen juiste voorstelling had gemaakt van de omstandigheden, waaronder het werk moest worden verricht. Omdat op de landengte van Suez geen onoverkomelijke bergen, snelle rivieren, tropische regens en andere klimatologische invloeden de werkzaamheden hadden belemmerd en omdat het Panamakanaal slechts 82 kilometer lang zou worden, iets meer dan de helft van het Suezkanaal dus, had De Lesseps gedacht gemakkelijk werk te zullen hebben.

## Oord van verschrikking

Maar de grondmassa's, die moesten worden verplaatst, overtroffen elke begroting en bovendien waren de mechanische uitrustingen in die jaren ontoereikend voor een dergelijk gigantisch project. Men stootte op ondergrondse rivieren, waarvan de afdamming en omleiding millioenen kostte. De Midden-Amerikaanse jungle met zijn slangen, alligators, schorpioenen en andere gevaarlijke bewoners was een oord van verschrikking. Tijdens het natte jaargetijde, van 15 April tot 15 December, kon men er in vier of vijf dagen aan de gele koorts sterven. In het droge jaargetijde, van 15 Decem-



tot 15 April, stierf men in twee tot drie dagen aan de anderdaagse koorts of de papegaaienziekte.

De schandelijk slechte voeding, het gebrek aan vitaminen en de bedorven levensmiddelen waren oorzaak van een verdere verhoging van het sterftecijfer en tenslotte wisselden typhus-, cholera- en buikloop-epidemieën elkander af.

De sterfte onder de arbeiders, Europeanen van alle nationaliteiten, Zuid-Amerikanen en zelfs Jamaica-negers, was dan ook enorm. Er werkten nimmer meer dan 10.000 man aan het kanaal, maar het minimum aantal begrafenissen per dag bedroeg 40. Bij Christobal Colon stonden er op het kerkhof na 21 maanden werk al 4.000 kruisen en dat was nog maar één kerkhof van de vele. Van 27 jonge Franse ingenieurs waren er na 8 maanden nog een dozijn in leven. De dood ging in Panama niemand voorbij, ook niet de vele consuls, die er de belangen der buitenlandse arbeiders behartigden.

Het gevolg was natuurlijk, dat het werven van nieuwe arbeidskrachten steeds moeilijker werd. Daardoor stegen de lonen tot het viervoudige van het bedrag, dat De Lesseps op zijn begroting er voor uit had getrokken. Andere financiële tegenslagen kwamen daarbij. De afdamming van de rivier Chagres kostte tweehonderd miljoen, terwijl er slechts op acht miljoen was gerekend. De Lesseps' plannen om een kanaal op zee-niveau aan te leggen, maakten het noodzakelijk in de Culebra-engte honderdveertig meter grond af te graven. Voor zover het kanaal tenslotte niet door ijzerharde rotsgrond liep, moest men rekening houden met geweldige aardstortingen.

Vele contractanten, zoals de Nederlandse firma Van Hattum, die het gedeelte, dat door de Culebra-engte liep, had aangenomen, gaven na een of twee jaar het werk op. Van Hattum werd vervangen door Eiffel, de man van de Eiffeltoren.

### Na 8 jaar 30 km

Na acht jaren waren dertig kilometer kanaal gereed en waren er bijna twee milliard francs uitgegeven. Het gevolg van het stopzetten der betalingen door de Panamakanaal maatschappij waren een financiële catastrofe in Frankrijk en een politieke crisis. De Lesseps werd voor een rechtbank gedaagd wegens „volksmisleiding”. Hij zelf werd vrijgesproken, voornamelijk om zijn

86-jarige leeftijd, doch zijn zoon Charles moest een jaar in de gevangenis doorbrengen.

### Doel bereikt

Pas in 1903 waagde een groep Amerikaanse financiers zich aan een hervatting der werkzaamheden; voor een appel en een ei verwierven zij de rechten en de resterende werken der geligideerde Panamakanaal-maatschappij.

De plannen werden geheel gewijzigd en verbeterd. Door schade en schande was men wijs geworden. De Amerikanen gebruikten slechts enkele duizenden arbeiders en de aanleg duurde dan ook ruim tien jaren. Vlak voor het uitbreken van de eerste wereldoorlog werd het kanaal officieel in dienst gesteld. De zeeroute New York — San Francisco werd er negentienduizend kilometer korter door.

Het Panamakanaal loopt nu van de havenstad Christobal Colon eerst pal Zuidwaarts naar het Gatunmeer. Dat meer met zijn grillige bochten vormt een derde deel van het kanaal. Daarna volgt het beruchte gedeelte door de Culebra-engte met zijn vele sluizen. Het laatste stuk ten slotte is weer recht en loopt in Zuid-Oostelijke richting; bij Balboa mondt het in de Stille Oceaan uit.

In de vierendertig jaren, dat het Panamakanaal de wereldscheepvaart diende, zijn er niet minder dan driehonderd nieuwe plannen ontworpen, want het tegenwoordige kanaal voldoet niet. In de eerste plaats is het te ondiep (dertien meter gemiddeld) en bovendien vormen de sluizen een lastige hindernis. Naast de oude ontwerpen van een kanaal door Nicaragua, duiken nu ook plannen op voor kanalen door Mexico, Honduras en Costa-Rica. Het nieuwste plan van enige Amerikaanse ingenieurs wil een zeer breed en diep kanaal op zeeniveau aanleggen dwars door de Zuid-Amerikaanse republiek Columbia. Men wil daarbij gebruik maken van de benedenloop van de Magdalenarivier. De streek, waar het kanaal zal komen, is vrij vlak, weinig rotsachtig en zonder verrassingen, die de Panama-landengte in zo grote mate bood. Het land is wel even ongezonder als Panama, maar de medische wetenschap is op het ogenblik alweer heel wat verder dan vijftig jaar geleden en de moderne techniek stelt machines ter beschikking, die veel tijd kunnen besparen. Als de Amerikaanse plannen dus nog eens worden ten uitvoer gebracht, zal dat zeker heel wat minder mensenlevens kosten dan De Lesseps en zijn medewerkers verspeelden bij de aanleg van het Panamakanaal.

Uit „Wereld”

\*

## 150<sup>e</sup> uitzending van P.C.J.

Op 18 Januari j.l. hield Radio Nederland P.C.J. zijn 150<sup>e</sup> uitzending „Het schip van de week”. Zij was o.m. gericht op een voormalig K.P.M.-schip, n.l. de Tegelberg, thans van de K.J.C.P.L.

Kapitein Dopheide, de gezagvoerder van het m.s. Tegelberg, stuurde P.C.J. het volgende telegram:

„Eerste deel uitzending begin slecht hoorbaar veel storingen, beter wordend tot zeer goed stop tweede deel uitzending slechte ontvangst door storingen, doch hoorbaar stop zeer veel dank stop gezagvoerder”.

De 80-jarige moeder van kapitein Dopheide schreef aan P.C.J. uit Huize Sint Agnes, Heerenstraat 45 te Voorhout, naar aanleiding van haar bezoek aan de studio te Hilversum voor het uitspreken van haar groet:

„Dinsdag j.l. ben ik naar Hilversum gekomen om een groet uit te spreken aan mijn zoon, die kapitein van de „Tegelberg” is.

Ik heb met groot genoegen deze uitzending of liever opname meegemaakt. Ik vond de sfeer zo buitengewoon prettig en vertrouwd, dat ik niet kan nalaten U te zeggen, hoe prachtig ik dit werk, dat U voor de zeevarenden doet, vind. En ik kan U hartelijk dank zeggen voor de aangename ontvangst en goede zorgen aan de opgeroepen gewijld.

En voor mijzelf? Welk een verrassing was het voor mij, toen Uw omroeper vertelde, dat dit de 150<sup>ste</sup> uitzending voor de schepen was en mij — de 80-jarige — die schone bloemen werden aangeboden. Ze staan hier bij mij in mijn kamer en herinneren mij aan de uurtjes in de studio doorgebracht.

Woensdag heb ik de middag-uitzending beluisterd en verheug me, dat alles zo goed doorkwam. 't Moet een grote vreugde voor mijn zoon zijn geweest.

Ik wens U verder nog heel veel succes met deze uitzendingen”

## VISGERECHT

„Zou het erg veel gevegd zijn van de gezagvoerders aan boord van onze schepen, als ik namens heel vele passagiers en opvarenden het verzoek deed om op de 6 Vrijdagen vóór Paschen bij elke maaltijd een visgerecht te willen geven en op feestdagen wat extras, in overeenstemming met de feestdagen? Dit naar aanleiding van het feit, dat het wel eens is voorgekomen, dat op een van onze schepen op een Goede Vrijdag uitsluitend „erwtensop met worst en kluif” op het menu stond en op een ander schip op de Kerstdagen alledaagse menu's werden verstrekt”.

Ch.F. Renaud.





9



## Bij de foto's:

- 1) De gebrandschilderde ramen, die op 11 Maart j.l. in de hall van het hoofdkantoor te Djakarta werden onthuld.
- 2) Hoofdempl. H. K. Helder van de afd. D.V./H.K. herdacht op 1 Maart j.l. het feit, dat hij 25 jaar geleden in dienst van de maatschappij trad.
- 3) Op 3 Maart j.l. vierde H.K.-I R.R. Pelenkahu van de afd. P.Z./W.P. zijn 25-jarig jubileum.
- 4) Het m.s. Van Riebeeck is op het ogenblik proefkonijn van de T.D. Aan boord worden proefnemingen gehouden om de dieselolie als brandstof te vervangen door stookolie. De eerste reis met de nieuwe brandstof: de rookontwikkeling is nihil.
- 5) De werktuigkundigen van het m.s. Van Riebeeck, die onder leiding van hoofdwtk. J. E. G. A. v.d. Schaaf in belangrijke mate bijdragen tot het slagen van bedoelde proefnemingen. V.l.n.r. 3e wtk. R. J. de Vries, 4e wtk. R. A. de Putte, 5e wtk. C. D. de Jong, hoofdwtk. J. E. G. A. v.d. Schaaf, dd. 5e wtk. P. Nieuwburg en 11. wtk. H. Mulder. In dit verband willen wij ook 2e wtk. C. P. J. van Lieshout vermelden, die echter niet op de foto konverschijnen.
- 6) 1e stm. Meyer maakte deze foto van het eerste Ba-schip, dat in Pontianak meerde. Het was de Balanipa, die op 31 Januari j.l. aan de steiger van het Coprafonds te Pontianak meerde.
- 7) Op 11 Maart j.l. werd de verbouwde tennisbaan achter het Logeergebouw officieel geopend. De voorzitter van de Paketvaart Sport Vereniging, de heer H. E. van Lingen sprak enkele woorden.
- 8) De eerste wedstrijd op de nieuwe baan: een damesdubbel, mevr. Van Altena (Secr./H.K.) links en mej. de Séra (Cm/H.K.) rechts.
- 9) Tijdens de plechtigheid bij de onthulling van het monument voor gevallen K.P.M.-ers in het hoofdkantoor. Gezagvoerder P. A. Reuvekamp legt namens het varende personeel een krans aan de voet het monument.

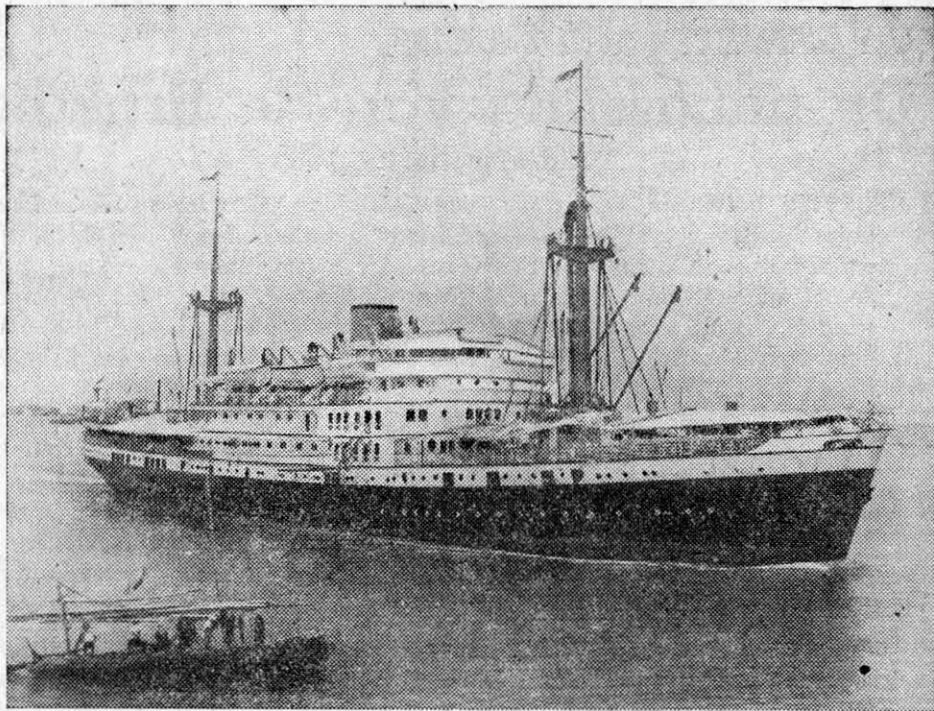


2



3

4



8



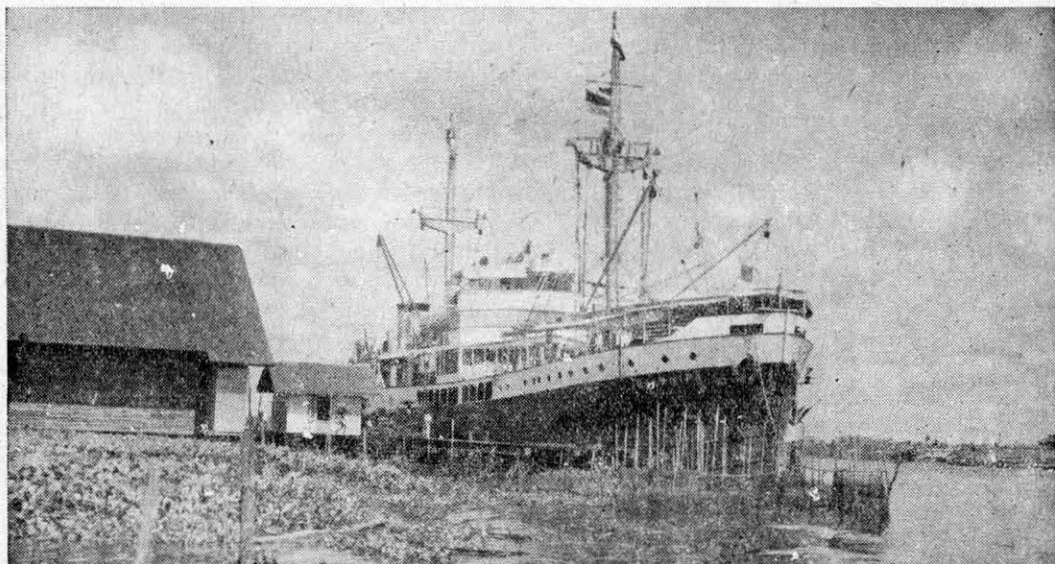
5



7



6





## De uitbarsting van de Krakatau

### 26 Augustus 1883

Wij ontvingen van mevr. de Wed. Joon-Elsevier te Asterdam een knipsel uit een „Algemeen Handelsblad” van Zondag 6 Mei 1928, waarin onder het hoofd „Onze Oost” een relaas van ooggetuigen werd gegeven van de befaamde Krakatau uitbarsting van 1883. Mevr. Joon, sinds 1919 weduwe, stuurde ons dit, naar aanleiding van onze vorige serie „Uit het dagboek van kapt. Engelsman”. Zij was bij haar huwelijk in 1919 25 jaar jonger dan wijlen kapt. Joon.

Het K.P.M.-schip *Loudon* waar kapt. Joon op voer, kwam in de onzettende vloedgolf door de uitbarsting veroorzaakt terecht. Het schip kwam er goed af, maar de Gouvernementsstomer „Berouw” werd ver het land in gestingerd.

Wij laten nu eerst het ooggetuigen-verslag van de uitbarsting zelf volgen, in de volgende „Uitlaat” volgen dan de ervaringen van kapt. Joon met de *Loudon*.

„De beschrijvingen van de Krakatau-uitbarsting van 1883 zijn vooral thans, (1928) nu de vulkaan weer van zich doet spreken, zeer belangwekkend en wij konden de hand leggen op een tweetal mededelingen van ooggetuigen, die juist door het vermelden van verschillende details ongemeen interessant zijn. Wij kunnen dan ook niet nalaten er een en ander aan te ontleen”.

Een der weinige Batavianen, die zich het rampjaar 1883 nog herinneren

Indië is niet rijk aan ouden van dagen en daarom wordt steeds geringer het aantal dergenen, die nog uit persoonlijke ervaring kunnen verhalen van het rampjaar 1883. Wij herinneren er ons twee te Batavia.

In de eerste plaats de heer Hendriks, lange jaren geleden redacteur van de „Pembrita Betawi”, een Maleis blad, dat niet meer bestaat. De heer Hendriks, een Ambonnees, kon uit den treure verhalen van de verschrikkelijke Augustusdagen, nu 45 jaren geleden, van zijn overhaaste vlucht naar de oedik naar Tjiandjoer, waar zijn familie woonde.

En dan vooral de heer Th. A. Gaston, eertijds waterstaats-ambtenaar, thans nog architect en aannemer in Indonesië's hoofdstad. Een typische vertegenwoordiger van het Indië van vroeger dagen, een man, die ons, jongeren-altijd veel te vertellen had.

De heer Gaston was in 1883 waterstaats-opzichter te Tjaringin, dat toen nog afdelingshoofdplaats was en in de laatste dagen van Augustus '83 totaal werd verwoest. Geen steen bleef op de andere staan. En van de bewoners lieten zeer velen het leven.

Een vertegenwoordiger van het „Bat. Nwsbl.” ging in Februari jl. — toen de

Krakatau begon te werken — eens praten met de krasse, 74-jarige grijsaard.

Het zou ons te ver voeren hier alles weer te geven, wat de heer Gaston aan de verslaggever vertelde. Zo ontzettend diep moet de indruk van het beleefde op allen, die het meemaakten, geweest zijn, dat de bejaarde heer Gaston zich vrijwel nog alle details van die verschrikkelijke dagen herinnerde.

#### Diepe indruk

In de eerste helft van Mei waren enige ontploffingen gehoord — tijdens de ramp van Augustus werd te Tjaringin een enkel schot vernomen! Hoogst merkwaardig, wijl zoveel mijl verder (Batavia, Buitenzorg, ja heel Java; men leze er het bekende werk „Krakatau” van dr. R. D. M. Verbeek maar eens op na) het geweld der eruptie zich zeer duidelijk deed horen.

Men weet hoe het grootste verderf werd verspreid door de vloedgolf.

#### Vloedgolf

De eerste tekenen daarvan werden in de avond van 27 Aug. tussen ongeveer zeven en acht, te Tjaringin merkbaar. Aan de ten huize van de heer Gaston verzamelde ambtenaren van het Binnenlandse Bestuur en anderen kwam de loerah van de kustkampong vertellen, dat er iets vreemds was gebeurd. De voor de kust liggende prauwen nl. waren door een golf opgenomen en vele meters verder, over een heuvelrug heen, op het land gedeponeerd. Toen men zich naar buiten begaf om de zaak te onderzoeken, viel reeds de eerste regen van puimsteen, terwijl de lucht en wondervol spel van licht-effecten te zien gaf, waarin de schitterendste kleuren elkan- der verdrongen of in elkander overgingen.

Van een heuveltje op de kust af kon men de zee overzien. Toen kwam de

tweede golf opzetten, die almede wat prauwtjes opnam en het land in zette. Daarna trok het water weg en wel tot een zodanig abnormaal laag peil, dat tal van riffen, welker ligging men te voren slechts had vermoed, droog kwamen te liggen. Dit gezicht was dermate vreemd en onheilspellend, dat men zich haastte thuis te komen. Er was niet veel lust tot het avondmaal!

Later in de avond kwam men samen bij de assistent-resident jhr. J. A. O. van den Bosch, geheel gereed om huis en haard te verlaten, de kinderen en het allernodigste bij zich, de rest overlatend aan hetgeen men met geen mogelijkheid kon voorzien.

Het gevaar manifesteerde zich al spoedig in deze vorm, dat het zeewater het plein voor de assistent-residentwoning begon op te stromen. En nog waren de vrouwen en kinderen niet in veiligheid gebracht.

De controleur P. Schalk en de heer Gaston lieten hierop de wagen van den assistent-resident inspannen. Alle vrouwen en kinderen ten huize van de heer v.d. Bosch namen er in plaats en met vier sterke paarden voorop ging het naar de controleurswoning, ruim een paal verder het land in op hogere grond staande. Het was toen reeds even na middernacht.

#### Laatste glas

's Nachts om twee uur zochten de heren Schalk en Gaston, die met de andere heren in de „assistenten” gebleven waren de dames op. Bij die gelegenheid schonk de controleur wijn en zeide: „Laten we dit glas drinken op ons behoud. Want wie weet, of het niet het laatste glas zal zijn, dat wij samen kunnen ledigen!” Woorden, die de heer Gaston steeds zijn bijgebleven.

Voor de heer Schalk was het inderdaad het laatste glas wijn, dat hij zou drinken. De vloed verraste ook hem. Met de verwoesting van Tjaringin verloor ook hij het leven.

#### Vlucht

In de morgen van 27 Augustus, na een vrijwel slapeloze nacht, kwam ongeveer zeven uur de estafette, die de post bezorgen moet, ten huize van de assistent-resident. Hij bracht het bericht, dat hij niet naar Anjer door kon rijden, wijl enkele bruggen in de weg daarheen weggeslagen, dan wel zwaar beschadigd zouden zijn. Ook de ijzeren brug te Tjerita (op drie paal van Tjaringin verwijderd) zou reeds beginnen te wankelen.

Daar moest de heer Gaston aan te pas komen. Hij steeg te paard en reed naar Tjerita. Wie schetst zijn ontsteltenis, toen hij, wetende op de plek te staan



◇ In onze dienstregeling is weer een aantal wijzigingen gekomen door verandering in vaarschema's, opheffing van bepaalde lijnen en instelling van nieuwe verbindingen. Aan het betreffende memorandum van de afd. Vervoer/H.K. ontleenen wij het volgende:

Lijn 1 zal voortaan met één schip (het s.s. *Tasman*) worden bevaren. Hierdoor vervalt de rechtstreekse verbinding Makassar — Singapore/Belawan-Deli, welke werd gegeven door de schepen, welke tot nu toe van de lijn 2 overliepen naar de lijn 1. Deze verbinding zal nu worden geboden in een nieuwe opzet van lijn 4.

Deze lijn werd vanuit Soerabaja doorgetrokken naar Makassar, Ambon en Sorong, alwaar aansluiting wordt gegeven op de lijnen naar Noord- en Zuid-Nieuw-Guinea.

In deze nieuwe lijn 4 gaat het om twee trajecten: Bel. Deli — Singapore — Muntok — Java v.v. en Java — Makassar — Ambon — Sorong v.v., dit laatste is een nieuw traject.

Ook lijn 5 krijgt een nieuwe opzet en zal van Boeileng rechtstreeks naar Singapore varen. Nadat de veebelading heeft plaats gehad zullen er geen Java-havens meer worden aangelopen.

De verbinding Benoa — Java, welke in de nieuwe lijn 3 niet meer wordt gegeven, zal thans geboden worden in de nieuwe lijn 54.

## k. p. m. - Journaal

Aangezien Sorong thans wordt bediend door de nieuwe opzet van lijn 4 (zie boven) kon deze haven uit lijn 7 worden geschrapt, waardoor de oneven vaarbeurten

het type „Baud”) was het verder noodzakelijk om het door dit type schip te bevaren Molukken-traject nog iets te verruimen. De eenvoudigste oplossing was het

### Gezagvoerder

## M.C. MOTTA

### onderscheiden

Bij het ter perse gaan van dit nummer vernamen wij uit Amsterdam, dat op het kantoor aldaar op 8 Maart j.l. aan gezagvoerder M. C. Motta de plechtige uitreiking plaatsavond van de hem door H. M. de Koningin toegekende „Bronzen Leeuw”.

In verband met het vertrek van gezagvoerder Motta per vliegtuig naar Indonesië op 9 Maart j.l. stelde het ministerie van Verkeer en Waterstaat het op prijs deze onderscheiding nog voordien te kunnen uitreiken.

Namens de minister van Verkeer en Waterstaat las de heer A. Mol, chef van het „Bureau Zeemanszorg” het desbetreffende Koninklijke Besluit voor, waarna hij gezagvoerder Motta het ereteken opspelde.

In zijn antwoord bracht gezagvoerder Motta dank voor de hem toegekende onderscheiding. Hij wilde niet nalaten om de leden van de bemanning van het m.s. *Kampar* ten volle in dit erebetoon te betrekken. Met enkele treffende woorden memoreerde hij diegenen hunner, die thans niet meer in leven zijn.

Tenslotte sprak de directeur der maatschappij in Nederland, Jhr. I.H.A. Backer, die na gezagvoerder Motta mede namens de Raad van Bestuur en de Directie in Indonesië te hebben gelukgewenst, zijn dank betuigde voor diens moedige en beleidvol optreden in 1942, waardoor het m.s. *Kampar* behouden kon blijven en daarmede het belang van maatschappij en Vaderland werd gediend.

Het toekennen van deze onderscheiding moet worden beschouwd als een bevordering op het aan de heer Motta reeds eerder verleende „Bronzen Kruis”.

van deze lijn belangrijk verruimd werden. De uit de lijnen 74 en 75 vrijkomende schepen *Both* en *Reael* zijn aangewezen om de *Kaboten* op de lijnen 7 en 8 te vervangen.

In verband met de geringe snelheid van het type „Both” (ten opzichte van

Molukken-traject van de even- en oneven vaarbeurten om te wisselen.

◇ De heer H. Stoter trad op 24 Februari j.l. als 4e stuurman in dienst van onze maatschappij.

◇ Gezagvoerder H. A. R. Rodenboog vertrok op 27

Februari j.l. per „Constellation” voor gezinsscheidingsverlof naar Nederland.

◇ In Djakarta arriveerde per vliegtuig op 4 Maart j.l. Dienst chef Ir. J. Struyk van het Amsterdam kantoor. Ir. Struyk werd gedetacheerd op de afdeling T.D.

◇ In verband met de ziekte van agent Oosthaven, werd Hoofd empl. J.B. Robinson van de afd. AOZ/HK naar Oosthaven overgeplaatst; hij vertrok per *Maros* op 10 Maart j.l. naar zijn standplaats.

◇ Empl. J.M. Lorijnen werd op 9 Maart j.l. overgeplaatst van het agentschap Tandjong Priok naar de afdeling Claims/HK.

◇ Empl. Jhr. Mr. R. Feith, die onlangs werd gedetacheerd op het agentschap Menado, arriveerde op 10 Maart j.l. per *Camphuys* in Tandjong Priok.

◇ De eerste stm. A. Broese v. Groenou vertrok op 4 Maart j.l. per *Nieuw Holland* met resterend E.V. en aansluitend pensioen naar Australië.

◇ Het Ministerie van Gezondheid te Djakarta heeft met ingang van 6 Februari j.l. Medan besmet verklaard wegens pokken.

◇ Het m.s. *Sibigo*, het laatste schip van de nieuwe Si-klasse, wordt op 29 Maart a.s. uit Nederland in Tandjong Priok verwacht.

# Nederland's allerlei

## Aanwinst voor K.P.M.-sport

Vóór vertrek uit Indonesië op de hoogte te zijn van de prijzen in Nederland is voor een verlofganger niet het voornaamste. Immers de begrippen „noodzakelijke behoeften” en „luxe” in de verschillende gezinnen zijn wisselvallig. De een is een beter econoom dan de ander, is praktischer en kan derhalve met hetzelfde geld meer doen. Ik acht het daarom beter een vergelijking te maken tussen de huidige prijzen in het algemeen en die van een half jaar geleden” zo schrijft ons de heer Van Hartrop uit Amsterdam.

Om met de prijzen van de dagelijkse behoeften voor de huishouding te beginnen, deze zijn gemiddeld met 18% gestegen, hoewel —zoals bekend— vrijwel alles gemakkelijk is te krijgen met uitzondering van koffie. Beddengoed en tafellinnen zijn sedert korte tijd ook verkrijgbaar, maar zeer duur. Een 2-persoonsbeddelaken van goede kwaliteit kost ± 13.-fl., en voor een stel tafellinnen van damast (1 tafellaken en 12 servetten) moet men ongeveer 27.-fl. neertellen.

### Kleding

Wat de kleding betreft, de bekende warenhuizen in Amsterdam (ik vermoed dat het in andere grote steden ook wel het geval zal zijn) zijn goed voorzien en volgens de krant komt er momenteel voldoende dames-, heren- en kinderkleding aan de markt en is er op dit gebied zeer zeker geen gebrek. Weliswaar zijn van enkele artikelen de prijzen der benodigde grondstoffen gestegen, maar over het algemeen zijn de prijzen voor kleding niet schrikbarend hoog. Nylons, die enkele maanden geleden alleen maar op de „niet normale” markt te krijgen waren, kan men nu in de meeste winkels ook al kopen. (± fl. 8.— per paar).

### Huisvesting

Zoals gezegd is, — naar mijn mening — het bovenstaande niet het voornaamste. Wat echter wel de aandacht vraagt, is het vraagstuk der huisvesting. Voor een verlofganger die in Nederland niet over een eigen huis beschikt, of niet bij familie kan worden ondergebracht, is het moeilijk om tegen een redelijke prijs

goed onderdak te krijgen. Voor gezinnen met kinderen is dit probleem nog groter.

Dat dit ook door verlofgangers van andere maatschappijen wordt gevoeld bleek mij enkele dagen geleden uit een bericht, dat door enkele in Deli gevestigde maatschappijen in Blaricum een villa is gekocht om te worden ingericht tot een gezellige en prettige verblijfplaats gedurende verlof in Nederland.

De directies schijnen hiertoe te zijn overgegaan op verzoek van, en na een gehouden enquête onder het personeel, waarbij 70% te kennen gaf gedurende het verlof in Nederland van de geboden gelegenheid gebruik te willen maken. Ongetwijfeld zal er onder de K.P.M.-verlofgangers voldoende belangstelling zijn voor een dergelijk verloscentrum ergens in een mooie omgeving in Nederland, dicht bij spoorlijnen en de nabijheid van goede scholen.

Wie weet, misschien komt dat nog!”



Het gaat de K.P.M.-voetballers de laatste tijd niet erg voor de wind. Op 3 en 10 Maart j.l. werd respectievelijk tegen A.I.O. en de Landsdrukkerij gespeeld, welke wedstrijden beiden met 2—1 werden verloren. Beide malen was de K.P.M.-ploeg in het veld zeker niet de mindere van de tegenpartij, doch zijn voorhoede lijdt aan een chronische onmacht om doelpunten te fabriceren en van goals moet het toch tenslotte komen.....

Totaal zijn nu in de competitie 8 wedstrijden gespeeld, waarvan 4 gewonnen en 4 verloren partijen. De K.P.M.-ploeg staat thans op de vierde plaats van de ranglijst.

Het lot van het tweede K.P.M.-elftal is teleurstellender. Zoals bekend, werd ook door het tweede K.P.M.-elftal aan de competitie van de Bataviase Kantoor Voetbal Bond deelgenomen in de reserve-I-klasse. Het bestuur van de

Toen de echtgenote van hoofdempl. H. E. van Lingen op 11 Maart j.l. het lint doorknipte, dat de toegang tot de verbouwde tennisbaan achter het Logeergebouw te Djakarta versperde, ging een lang gekoesterde wens van vele tennisliefhebbers in vervulling: de beschikking te hebben over een eigen, voor wedstrijden geschikte baan.

De afmetingen van de oorspronkelijke baan immers waren voor behoorlijk spel te klein — 2½ meter achter de base-line en daarin nog lichtmasten — en reeds verschillende figuren hadden zich met meetlinten over het omringende terrein bewogen om te kijken, of uitbreiding mogelijk was. Een taxatie van de kosten, verbonden — verlenging m. 3 m. en verbreding met 1¼ m. gaf echter steeds een dermate hoog bedrag, dat niemand eigenlijk met het plan voor de dag durfde komen.

Blijkbaar heeft de directie toch iets van het plan gehoord — zo zijn directies nu eenmaal — en zij gaf zelf de stoot tot de verwezenlijking. „Ik ben ervan overtuigd te spreken uit naam van alle tennisleden — en dat zijn er nu al ruim honderd — wanneer ik de directie en meer in het bijzonder de heren Harinck en De Koe dank voor het feit, dat zij de mogelijkheid heeft geopend om het tennisspel ook in K.P.M.-verband te kunnen beoefenen”, zo zeide de heer Van Lingen in zijn openingswoord en hij gebruikte bepaald geen woord te veel.

Daarna werden temidden van een vrij talrijk publiek, vlaggen, limonade (en dus rumoerige kinderen) enkele partijen gespeeld. De uitslagen daarvan zijn niet belangrijk, omdat zij slechts als demonstratie, als „kennismaking met de baan” en als training voor de a.s. competitie waren bedoeld.

## Onze voetballers hebben nogal TEGENWIND

K.P.M.-voetbalvereniging ontving echter onlangs het bericht, dat het programma van deze klasse wegens ernstig gebrek aan speelvelden niet verder kan worden afgewerkt. Dit betekent dus, dat als gevolg van deze maatregel voor de spelers van het tweede K.P.M.-elftal voorlopig geen „emplooi” meer is.

Tot dusver had K.P.M. II in deze competitie drie wedstrijden gespeeld, t.w. tegen B.P.M. II (0-1); Politie II (1-1); en DIVI II (1-0).

\*

## Hospitaal versus krant

Het elftal van het verplegende personeel van het K.P.M.-hospitaal Petamburan speelde op 8 Maart j.l. onder leiding van mantri-verpleger Asra een wedstrijd tegen een team van de Java-Bode op het voetbalveld Petamburan. Onze zieken verplegers brachten de krantenmensen — zonder verdoving — een 3-2 nederlaag toe.



## K. P. M. - er komt op voor Nederlandse koopvaardij

Aan het slot van een bespreking voor de radio van het enquête-rapport inzake de Nederlandse Koopvaardijvloot in oorlogstijd, waarin niet met name genoemde vertegenwoordigers van rederijen werden geheld, kwam de heer K. Voskuil, hoofdredacteur van het „Vrije Volk”, tot de conclusie, dat indien de Nederlandse Koopvaardij in de oorlog genationaliseerd ware geweest, zij nog veel meer voor de goede zaak had kunnen doen. Zij had dan minder tijd en geld verspild aan reparatie en verbouwing, aldus schreef ons oud-gezagvoerder Ben Poeder uit Hilversum. „Aannemende, dat sommige reders wel eens hun eigen belang vóór hebben laten gaan, mag men hier — naar mijn mening — toch niet generaliseren”.

„De stoomvaart maatschappijen beschikten over betere specialisten dan de regering. Zo kon het, toen de regering het heft in handen kreeg, gebeuren, dat b.v. het K.P.M.-schip *Toradja* vlak vóór de val van Java driemaal van Tjilatjap naar (toen nog) Batavia en terug werd gestuurd, omdat men in geen van deze beide havens de lading wenste te ontvangen. Later liet men de ongewapende en ongeconvoiceerde stoomschepen *De Weert* en *Sawah Loento* zo lang over Straat Mozambique zigzaggen, tot ook zij met groot verlies aan mensenlevens werden getorpedeerd”.

„Nog na de oorlog” — zo vervolgde gezagvoerder Poeder — „toen men toch al enige praktijk had opgedaan, werd ik met het m.s. *Bandjermasin* en twee landingsvaartuigen door N.I.S.O.-ambtenaren naar N. Australië gestuurd om vliegtuigbenzine te halen voor de Grote Oost. De opzet bleek voor sommige trajecten te zijn gemaakt tegen een 12-mijls-vaart, terwijl we er net 7 konden halen.

De radioverbinding was zo slecht, dat — juist toen de djoeroemoedi een hiewlijntje op de steiger slingerde — de marconist de brug op kwam, om te vertellen, dat hij nu ook verbinding had met Morotai.

E.e.a. gaf slechts aanleiding tot enige ongerustheid, maar onze eigen K.P.M.-afdeling Vervoer, zou zeker hebben geweten, dat dit schip slechts voor 10½ mijl was gebouwd en geruime tijd niet had gedokt, om over de „uitgevaren” L.C.T.'s maar te zwijgen.

„De meeste K.P.M.-schepen waren

in 1942 nog niet bewapend en hadden zelfs geen versterking voor het plaatsen van kanonnen en afweergeschut, als die van onze beter-voorbereide bondgenoten.

De gevolgen kunt U in verschillende verlieslijsten vinden. Van de 140 K.P.M. schepen en -scheepjes bereikten, na de val van Java, er slechts 44 een veilige haven.

Practisch geen K.P.M.-schip viel onbeschadigd in Japanse handen. De rest werd of door de vijand tot zinken gebracht, of door de eigen bemanning met groot levensgevaar voorlopig onbruikbaar gemaakt. De regering, die alles had te zeggen, liet de K.P.M. met groot verlies aan mensen en schepen tot het laatst toe in de archipel varen. Eerst toen Singapore en de Buitengewesten waren gevallen en de Jappen zich tegen Java begonnen te concentreren, moesten wij met onze veelal 10 mijls, zwaar rokende kolenstokers een goed heenkomen zoeken.

In mijn geval was dat Bombay. Gelijk met ons vertrok het m.s. *Staat Soenda*, dat zwaarbeschadigd aankwam. Eén van onze directeurs bevond zich aan boord. De overigen bleven. Drie K.P.M.-schepen, die veilig in Calcutta waren aangekomen, werden door de Engelsen

in een onbeschermd convooi weggezonden. Onmiddellijk over de Hooglibank, voeren zij in een Japans eskader met noodlottig gevolg. De officieren van het Britse Ministry of War Transport, waarvoor wij voeren, waren grotendeels employé's van Britse scheepvaartmaatschappijen. Tegen Kerstmis 1942 werd één van onze schepen onbeschermd uitgestuurd voor distributie van kalloenen met toebehoren voor eenzame posten aan de Arabische Zee en Perzische Golf. Een voor de Engelse moraal verdienstelijke, maar voor onze geslonken koopvaardij onbenullige en gevaarlijke opdracht.

Was het dan verkeerd, dat onze directie de weinige overgebleven schepen in goede conditie en behoorlijk gewapend wenste, dikwijls tegen de zin van bemanningen, wier gezinnen in Japanse kampen zaten en die varen wilden in.

Hoe de toestand in andere werelden was, weet ik niet. Wel weet ik dat de Nederlandse Koopvaardij naar verhouding zware offers heeft gebracht, minder heeft gerepareerd dan de Marine, die toch wel is genationaliseerd.

Ben Poeder

Noot van de redactie:

Bovenstaande brief richtte gezagvoerder Poeder aan de heer Voskuil. Met terzijdestelling van de politieke kant van deze kwestie (nationalisatie of niet), deelt de redactie de opinie, dat met de generaliserende opmerking een onverdiende blaam is geworpen op de gehele Nederlandse Koopvaardij (waarvan onze maatschappij zulk een belangrijk onderdeel is) en in het bijzonder op haar reders. Op grond hiervan meende de redactie deze stem te moeten laten horen.

## STADSVVERVOER

't Was even voor achten  
en we stonden te wachten, op de tram,  
die niet kwam.

Lijn vier en lijn een,  
vier reden er heen,  
Maar lijn twee? . . . Oh nee!

't Was al half negen  
en 't was goed, dat we zwegen  
en niet zeiden, wat we dachten.  
Het duurde té lang  
en we werden wat bang,  
dat de vrienden ons niet meer verwachtten.

Dus riepen w'een betjak aan,  
die prompt voor ons kwam staan,  
veel vlugger dan de tram.  
Maar, kort na onze start  
riep m'n vrouw — uit de grond van haar hart —  
„P.V.Q.! Daar heb je hem nu! De tram!”

En toen klonk er een knal,  
want wat was het geval?  
Onze stuurboordsband sprong open!  
Intussen was het negen uur.  
Vrij zuur!

We zijn naar huis gaan lopen.

W. L. Z.

## Slot: De uitbarsting van de Krakatau

waar zich eenmaal Tjerita bevond — van deze plaats niets meer zag!

Alles was weg: huizen, hutten etc. Ook de brug. Op een rij heuveltjes, dertig meter verder, lagen de leggers van het bruggedek. Geen mens was er te zien.

De heer Gaston bereikte Tjaringin weer op het ogenblik, dat de loods van de Waterstaat — ondergraven door het af en aan komende zeewater — met een luid geraas omviel. Tot de voor de assistent-residentswoning verzamelde mensen die zich blijkbaar ook reeds van paarden voorzien hadden, riep hij een waarschuwend: „Lari!” Toen wendde hij nogmaals de teugel en reed langs een achterweg naar de controleurswoning, waar de dames en kinderen waren.

Hoe groot de nood drong, bleek intussen uit de stand van het water in de kali Laboean, die langs de „kontrolliran” stroomde, van de hoger gelegen weg afgescheiden door vrij brede, met klapperbomen beplante uiterwaarden. De puimsteenregen was plotseling opgehouden, doch op een gegeven ogenblik zag men het water in de kali terugstromen. De klapperbomen op de uiterwaarden vielen om....

Toen ving de grote vlucht aan — een verhaal van ontzetting en ellende.

Langs de grote weg dorst men niet te gaan. De vluchtenden sloegen een paardenpad in, juist toen het schemerlicht, dat tot dan toe nog geheerst had, plaats maakte voor een volslagen, een inktzwarte duisternis.

Op een plateau, ± 100 meter verder, bracht men uren door van de grootste vrees en ontzetting. In die tijd moet de grote vloedgolf zijn vernielend werk hebben gedaan, doch de vluchtelingen op het plateau hebben er niets meer van gemerkt dan dat zij op een zeker moment door druppels zout water bespat werden. In het volslagen duister bleven zij aldus behouden, terwijl om hen heen dood en verderf in enkele minuten werden verspreid.

Na een paar uur wachten en na zich gezamenlijk in gebed begeven te hebben (Mohammedaan en Christen baden gezamenlijk luid-op) zocht men uiterst voorzichtig, op de tast af, naar de grote weg die men na een verschrikkelijke tocht door dik en dun tenslotte bereikte. Toen werd de vlucht voortgezet, in de richting Pandeglang.

Nu eens moest men zich een weg open kappen door omgeslagen bamboestoelelen, zich ophijsen over omgevallen bomen, dan weer..... trapte men, ril-

lend van ontzetting, op vernielde lichamen van mensen!

Hoe moeilijk de tocht was, typeert dit enkele feit, dat de niet meer dan 150 meter lange afstand ruim een uur vorderde.

Meer dood dan levend bereikte men de desa Kadoe Apoes. Na enkele dagen was men veilig te Pandeglang.

Van de mannen, die te Tjaringin achtergebleven waren, heeft niet één het leven behouden. Tjaringin zelf was met de grond gelijk gemaakt.

## DANKWOORD VAN DE HEER KONING:

# „Onze maatschappij kan uitgebreide en belangrijke taak weder vervullen”

„Na afloop van mijn reis, waarvan het voornaamste doel was het terugzien van het bedrijf van onze maatschappij, kijk ik met groote voldoening daarop terug. Ik heb mij er van kunnen overtuigen, dat onze maatschappij, ondanks de groote verliezen in de oorlog geleden, deze nagenoeg geheel is te boven gekomen. Daarom is het mogelijk geworden, dat zij de uitgebreide en belangrijke taak, haar door de oprichters toegedacht, weder kan vervullen”, zo schreef ons de heer M. C. Koning na zijn terugkeer in Nederland.

„Ons bedrijf heeft zich met groote soepelheid onder de kundige leiding der op elkaar volgende directies en de groote toewijding van het gehele personeel op de vloot en aan de wal volledig aangepast aan de veranderde omstandigheden”, zo vervolgde zijn brief.

„Dit verdient daarom zo’n grote waardering, omdat de levensomstandigheden, waaronder dit werk verricht is geworden — en nu nog wordt verricht — uiterst moeilijk zijn.

Nergens is men bij de pakken gaan neerzitten. Integendeel: met opgewektheid werden de moeilijkheden aangepakt en uit de weg geruimd.

Waar zo’n geest heerst — en die heb ik overal in ons bedrijf aange troffen — daar wordt prachtig werk verricht.

## „Pelaut Merdeka”

Verschenen is het eerste nummer van het maandblad „Pelaut Merdeka” (Vrije Zeeman), het maandblad van de „Serikat Pelajar Seluruh Indonesia”. Het bevat o.m. een afschrift van de statuten van genoemde vakvereniging en het huishoudelijk reglement.

Voorts is in dit eerste nummer afgedrukt een korte geschiedenis van de vereniging, die op 10 November van het vorige jaar tot stand kwam.

De uitvoering van het maandblad verdient alle waardering.

Ons bedrijf is kerngezond en het vele, dat er nog aan ontbreekt, zal zo snel de deviezenpositie dit zal toelaten, worden aangevuld.

Niettegenstaande het vele werk, dat reeds is verricht, is bij allen het begrip levendig, dat er nog veel meer en zeer belangrijk werk zal moeten worden verricht.

Met vertrouwen kunnen wij de verdere ontwikkeling van ons bedrijf daarom afwachten.

Woningnood en gezinshereniging, twee vraagstukken, die dringend om een oplossing vragen en die nauw met elkaar samenhangen, hebben de voorrang bij de in het belang van het personeel te nemen maatregelen.

Wij moeten blijven bedenken, dat de gehele wereld nog in onrust verkeert en in het bijzonder Zuid-Oost Azië in de laatste 10 jaar omwentelingen heeft doorgemaakt, die nog niet tot rust zijn gekomen.

Ons wachten nog vele moeilijkheden, die wij, evenals dat tot nu steeds het geval is geweest, in eendrachtige samenwerking en onderling vertrouwen te boven zullen komen.

Tot slot, mede namens mijn vrouw, een woord van dank aan al diegenen van het varende- en walpersoneel, met wie wij gedurende onze reis korte of langere tijd in aanraking zijn geweest, voor alle hartelijkheid ons bij die ontmoetingen betoond.