

priok's volkskeuken ingewijd

plechtigheid, gevolgd door selamatan

Rituele plechtigheid

Men kan het er zonder veel moeite over eens worden, dat van alle projecten in Indonesië de rehabilitatie van de havens het sterkst de aandacht heeft getrokken. Dit is logisch voor een eilandenrijk, dat in belangrijke mate van invoer en uitvoer over zee afhankelijk is. Tandjong Priok is in dit proces in vele opzichten een voorbeeld voor de andere Indonesische havens geweest en het stemt ons altijd weer trots te kunnen zeggen, dat in de wederopbouw van Priok de K.P.M. heel dikwijls is voorgegaan. Voorwaar: de Koninklijke Paketvaart Maatschappij heeft zich op haventerreinen, welke onder haar beheer staan, op het gebied van herstel bepaald niet onbetuigd gelaten.

Wie op de K.P.M.-terreinen in de haven van Tandjong Priok een kijkje neemt, komt daar nieuwe gudangs, een nieuw agentschap, een nieuwe volkskeuken, een nieuw vries- en koelhuis en een nieuw proviandmagazijn tegen. Alles is nog wel niet geheel klaar. De nieuwe gebouwen zijn echter in „een vergevorderd stadium“.

In „de Uitlaat“ hebben wij reeds enkele malen verteld over deze ononderbroken nieuwbouw, waarvan thans de volkskeuken het eerst is gereed gekomen en op 22 Juli j.l. plechtig in gebruik is genomen. Een op eerdere datum gestelde selamatan werd, in verband met de thans beëindigde Puasa ook tot genoemde datum uitgesteld.

Op 22 Juli hadden alle arbeiders van de Werkplaatsen des morgens om tien uur al vrij van dienst, teneinde, in hun beste pakaians gestoken, de feestelijke in gebruikneming van de volkskeuken

te kunnen bijwonen. „Technisch“ werd het feest verzorgd door de onvolprezen Civiele Dienst van onze maatschappij, terwijl de „Serikat Buruh Teknik dan Pelabuan“ op haar verzoek de organisatie van het geheel in handen had.

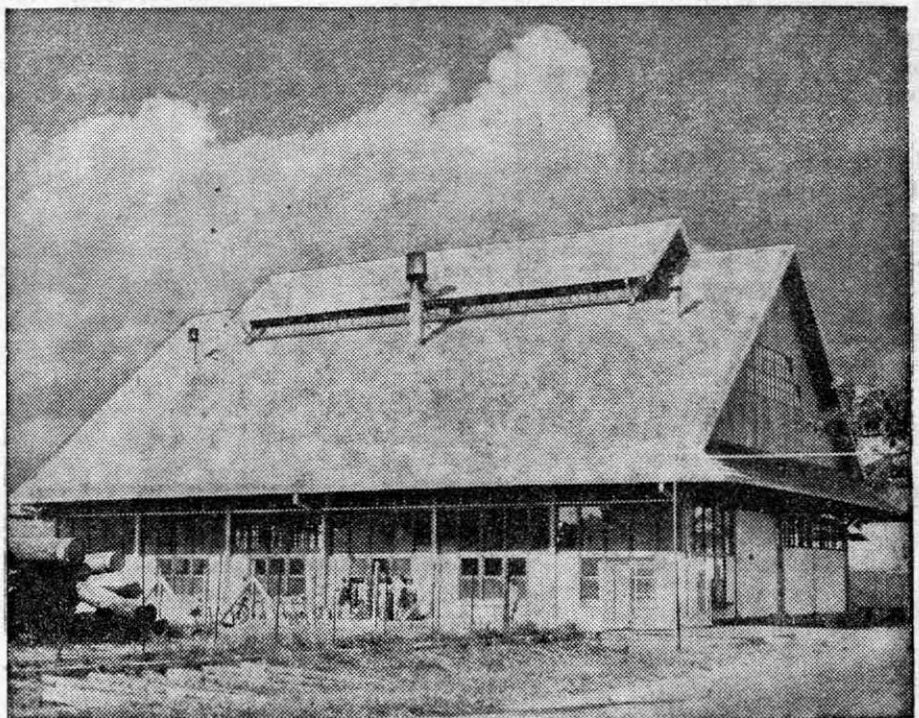
Gelijk in Indonesië bij de inwijding van gebouwen gebruikelijk is, werd eerst met twee karbouwenkoppen en enkele poppen een rondgang gemaakt over de naaste omgeving van de nieuwe volkskeuken, e.e.a. onder leiding van Mohammedaanse geestelijken, die in deze rituele plechtigheid voorgingen. Daarna verzamelden de aanwezigen zich in het bijna voltooide nieuwe proviandmagazijn, schuin tegenover de Werkplaatsen gelegen, waar een krontjong-orkestje een aangename stemming had weten te scheppen. Het gebouw zelf was versierd met de vlaggen van Indonesië en Nederland, die de maatschappij vlag flankeerden. Onder de aanwezigen bevonden zich o.a. de wedana van Tandjong Priok, de penghulu van Indonesië's grootste havenstad en als vertegenwoordiger van de maatschappij directeur mr. D. F. de Koe, chef P. Z. mr. L. ter Braake, de chefs van de N.D. en de T.D. en die van de afdelingen van de Werkplaatsen aan de Kali Mati.

Rede Jacob

Nadat staande het Indonesische volkslied was aangehoord, nam de voorzitter van de „Serikat Buruh Teknik dan Pelabuan“, de heer J. H. Jacob, het woord, die de genodigden voor hun aanwezigheid dankte, na de nationale groet „Merdeka“ te hebben gebracht. Hij releveerde de geschiedenis van de bouw van de nieuwe volkskeuken (die zes maanden in beslag heeft genomen). Spreker noemde de voltooiing van deze keuken een belangrijke stap vooruit voor de werknemers der K.P.M. en sprak de hoop uit, dat de arbeiders er nog lang gebruik van zouden mogen maken.

„Wij zijn veel dank verschuldigd“, aldus de heer Jacob „aan de directie van de K.P.M., de administrateur der Werkplaatsen en aan de chef van

Vervolg: zie pag. 2



Vervolg: priok's volkskeuken ingewijd

de Civiele Dienst, die hun volle aandacht hebben geschonken aan dit gebouw. Met de voltooiing er van is een doel bereikt en wij zijn er van overtuigd, dat er onder ons in de toekomst geen conflicten meer zullen ontstaan. Ofschoon wij op het ogenblik nog aan vele dingen tekort hebben, moeten wij onze arbeidsstrijd altijd op vredelievende wijze voeren. Wij moeten strijden met een warm hart, doch met een koel hoofd”.

Rede mr. De Koe

Hierop beklom directeur mr. De Koe het versierde spreekgestoelte. Hij zeide o.m.: „Al deze gebouwen zijn even zovele kentekenen van twee belangrijke punten in de lijn, die in het bedrijfsbeleid van de K.P.M. wordt nagestreefd. Het ene richtpunt is dit, dat de Paketvaart voortgaat met bij te dragen aan de economische wederopbouw van Indonesië. Zij doet dit met de gestadige uitbreiding van haar vloot. Zij doet dit ook door aan de wal al die inrichtingen te bouwen en te outillieren —als

gudangs, magazijnen en werkplaatsen— die nodig zijn om passagiers en goederen met goed-uitgeruste en goed-onderhouden schepen te vervoeren, te ontvangen dan wel op te slaan”.

„Het tweede richtpunt, dat ik op het oog heb”, zo sprak mr. De Koe vervolgens, „is, dat de Paketvaart, in het besef, dat goed werken nauw verbonden is aan prettig werken, de omstandigheden waaronder de arbeid wordt verricht wil verbeteren. Tot hoever die verbeteringen zullen kunnen gaan, wordt in belangrijke mate bepaald door hetgeen financieel verantwoord en mogelijk is. Ik weet, dat er onder U nog wensen leven en ik weet ook, dat daar onder zullen zijn, welke —om de redenen, die ik zoeven noemde— onvervuld zullen moeten blijven. In hoeverre in dit opzicht naar redelijkheid zal kunnen worden gegaan, zal in de toekomst ongetwijfeld meermalen een punt van overleg vormen tussen de directie van de K.P.M. en de leiders van Uwe organisaties”.

Aan het slot van zijn toespraak, gaf mr. De Koe uiting aan zijn vertrouwen, dat dergelijk overleg steeds resultaten zou mogen afwerpen, die in het gemeenschappelijke belang zouden zijn van de K.P.M. en hare werknemers.

De redevoering van mr. De Koe werd in de Indonesische taal vertaald. Verder voerden nog enkele andere personen het woord, o.m. een vertegenwoordiger van de militaire commandant.

Selamatan

Na deze officiële toespraken was het ogenblik aangebroken om over te gaan tot het meer informele gedeelte van de inwijdings-plechtigheid, n.l. het bij zulke gelegenheden in Indonesië gebruikelijke feesteten, de „selamatan”. De technische voorbereiding van deze maaltijd berustte bij de Civiele Dienst, die voor de bereiding van het eten —rijst met alle mogelijke bijgerechten— had gezorgd en voorts sigaretten en dranken liet verstrekken. De organisatorische voorbereiding berustte —als onderdeel van de inwijdingsplechtigheid— bij een commissie van de „Serikat Buruh Teknik dan Pelabuhan”. Er waren ongeveer 3.000 gasten, die zich

rond de op de grond uitgespreide zeilen schaarden. De Civiele Dienst heeft aan de voorbereiding van deze duizendvoudige maaltijd veel zorg en tijd besteed.

Zo is op 22 Juli j.l. het uitgestrekte K.P.M.-etablisement te Tandjong Priok weer een gebouw rijker geworden, dat geheel ten dienste staat van het personeel der maatschappij.

Zuinig met de auto's!

De zeer sterk gestegen exploitatiekosten van en de praktische onvervangbaarheid van het bezit aan personenauto's hebben de maatschappij genoodzaakt om voor te schrijven, dat het gebruik van deze auto's voor particuliere doeleinden —tijdens zowel als na kantoortijd— tot het strikt noodzakelijke beperkt moet blijven.

Het kan derhalve niet meer worden toegestaan, dat gedurende weekends maatschappij-auto's worden gebruikt voor tochten naar buiten de stad, zonder een daartoe via de afdeling Secretarie verkregen voorafgaande toestemming.

Dit is no. 14 - vijfde jaargang van
de Uitlaat

Personeels- en voorlichtingsorgaan
van de N.V. Koninklijke Paket-
vaart-Maatschappij.

Overname uit de inhoud van dit
blad is slechts geoorloofd met
bronvermelding.

Alle stukken, „De Uitlaat” be-
treffende, te adresseren:

Aan de Redactie van
„De Uitlaat”, p/a K.P.M.,
DJAKARTA

In dit nummer:

Inwijding Volkskeuken

Sluier Lutine-raadsel opgelicht

Pakethoet en prauw

Kapitein of loods?

Ranglijst Ie deel

Nagekomen promotie

Met ingang van 1 Juli j.l. is de
heer H. H. Th. van Lennep be-
noemd tot adjunct-chef van de
afdeling Civiele Dienst, waarmee
wij hem hartelijk gelukwensen.

PRISMAKIJKER te koop

Oud-gezagvoerder G. J. Ras-
horn heeft een in 1946 door hem
bij de K.P.M. gekochte prismakij-
ker 7 × 50 van Bausch en Lomb
(U.S.A.) te koop.

De prijs is f 300.— (betaling in
Nederl. courant).

Het adres van de heer Ras-
horn is: Nassaulaan 38, Baarn.

SLUIER "LUTINE"-RAADSEL OPGELICHT

Het marine-fregat „Lutine”, dat in 1799 voor de Nederlandse kust —d.w.z. in de buurt van Texel— zonk, keert met regelmatige tussenpozen als een geest terug in de geschiedenis van de scheepvaart en de verzekering. Talloos zijn de pogingen geweest om de gouden staven, ter waarde van één miljoen pond sterling, boven water te brengen. De laatste grote bergingspoging werd ondernomen aan het einde van de dertiger jaren en de enorme tin-baggermolen „Karimata” kwam er aan te pas en „lichtte” inderdaad één staaf goud. Sceptici hebben beweerd, dat de bergers die van de Nederlandse Bank hadden geleend en in het water gegooid om haar later door de „Karimata” weer te laten op-baggeren en er aldus de moed onder de bergers in te houden.....

Hoe dan ook: voor zover men weet, ligt het „Lutine”-goud nog, waar het anderhalve eeuw geleden naar de zeebodem ging en niemand weet, of men er nog ooit in al slagen om de schat boven water te brengen. We leven thans in het atoom-tijdperk, waarvan niemand de mogelijkheden —en de consequenties!— nog kan overzien. Wie weet, wat er straks gaat gebeuren met het profiel van de planeet Aarde, wanneer de nietige mensjes elkander met atoom- en hydrogeen-bommen gaan bekogelen. En zo komt straks —en daarmee zij een periode van enkele eeuwen bedoeld, zodat niemand op grond van dit verhaal nu maar direct zwemlessen behoeft te nemen— wat thans aarde is misschien wel onder water te liggen en omgekeerd. Zodat over een paar eeuwen de „Lutine”-schat misschien ineens door een atoom-mens ergens boven op een berg worden gevonden.....

Intussen heeft men zich door de eeuwen heen afgevraagd, hoe er voor een waarde van een miljoen pond sterling aan gouden staven op het marine-fregat „Lutine” terecht waren gekomen en door Lloyd's verzekerd. Bovendien was het goud het eigendom van zakelijke belangen en niet van de staat of van de marine.

Alle documenten, die betrekking hadden op de assurantie van het „Lutine”-goud, zijn verloren gegaan, toen de Londense Beurs in 1838 in vlammen opging. Daardoor werd het onmogelijk om een onderzoek in te stellen naar de oorspronkelijke eigenaren van de verloren schat. Die waren overigens al schadeloos gesteld door de assuradeuren, die derhalve op dat moment nog de enigen waren, die waren geïnteresseerd in de berging van de goudschat. Door de brand was het echter ook onmogelijk geworden om de eventuele erfgenamen van die assuradeuren tegoed te schrijven, indien men er in de toekomst nog eens in zou slagen om het „Lutine”-goud naar boven te brengen. Hun papieren waren n.l. ook in de vlammen van de Londense Beurs opgegaan. Het Engelse

parlement moest er aan te pas komen om bij wet alles, wat van de „Lutine”-schat mocht worden gered, toe te kennen aan Lloyd's. Zo kwam o.m. de befaamde „Lutine”-bel in 1859 bij Lloyd's terecht, tezamen met nog een aantal andere preciosa, die uit de „Lutine” afkomstig waren en bij vroegere bergingspogingen naar boven waren gehaald.

Het raadsel van de „Lutine”-schat en zelfs zijn bestemming is honderdvijftig jaren lang een onderwerp van gissingen geweest. Een zekere Warren Dawson, bibliothecaris van Lloyd's, heeft de theorie ontworpen —zo lasen wij onlangs in het „Nautical Magazine”— dat het „Lutine”-goud was bestemd om het crediet van Engelse kooplieden te steunen in de financiële paniek, die in 1799 op de beurs van Hamburg was uitgebroken. Volgens de heer Dawson was de „Lutine” op weg naar Cuxhaven.

Uit een onverhoopte bron is nu —in 1950— ineens bevestiging gekomen van deze theorie. Zij is er eigenlijk altijd geweest, als de onderzoekers maar van haar bestaan hadden afgeweten.

Volgens Lloyd's heeft een zekere dr. Walther Hasche, een Hamburgse advocaat, een boek gevonden, dat door zijn over-over-grootvader is geschreven en dat handelde over de Hamburgse beurskrach. Het boek werd in 1806 gepubliceerd. Er staat —uiteraard— veel in over de Hamburgse paniek en o.m. één passage van de volgende inhoud:

„Terwijl in Hamburg alle mogelijke stappen werden genomen om de storm af te weren, die over de Beurs woedde, kwam het verheugende bericht, dat Londense kooplieden de beurs te hulp zouden komen met grote bedragen aan contanten, aangezien verschepingen van goederen en aandelen geen hulp meer zouden kunnen brengen. Teneinde een veilig transport te verzekeren stelde de (Britse) regering het marine-fregat

Wonen in Soestdijk

In vrijstaand landhuisje komt van 1 December 1950 af vrij een gezellige, gemeubileerde suite met eventueel een derde kamer. Vaste wastafels en badkamer aanwezig. Alles met volledig pension.

De beste referenties staan ten dienste.

K.P.M.-verlofgangers of repatriërenden kunnen zich wenden tot mevrouw A. van Steenacker, Hellingweg 4 te Soestdijk.

„Lutine” ter beschikking van de kooplieden. Het was bestemd om bevelen over te brengen naar de Nederlandse kust, waar Britse troepen kort tevoren waren geland. (Vandaar het verhaal, dat het goud was bestemd ter betaling van de Britse bezettingslegers in Nederland. Red. „Uitlaat”). Het nieuws bracht enorme verlichting en geen enkel schip werd ooit met zoveel vreugde tegemoet gezien als de „Lutine”. Maar de verwachtingen werd de bodem ingeslagen. Dagenlang wachtten de Hamburgers op de Engelse hulp, totdat eindelijk het droevige nieuws kwam, dat van alle schepen ter wereld juist het marine-fregat —waarop alle hoop was gevestigd— voor de Nederlandse kust was vergaan, met zijn gehele schat aan boord”.

Dit verslag, minder dan tien jaren na de ramp van de „Lutine” geschreven, moet —volgens Nautical Magazine— als accuraat worden aanvaard. Er staan verder geen details in en nog steeds is hiermede de juiste haven van bestemming van de „Lutine” niet bekend. Noch, of het schip toch ook soldij aan boord had voor de Britse troepen in Nederland. Het bewijst echter, dat het goud was bestemd voor Hamburg om het Engelse crediet in een crisis te steunen.

Het is mogelijk, dat de vondst van dr. Hasche tot verder onderzoek zal leiden in documenten, die eventueel nog bestaan over de Hamburgse beurskrach van 1799. Daardoor is het mogelijk, dat er toch nog bijzonderheden over de „Lutine”-schat te voorschijn zullen komen.

Intussen ligt vóór Texel voor 10 miljoen goede Nederlandse guldens aan gouden staven.....

J.B.B.

De pakketboot en de prauw

In Indonesische wateren werd internationaal
zeerecht geschreven

door: R. C. Holmes

De *Costa Rica Packet* was een houten barkas van 531 ton, die in Guernsey werd gebouwd in de dagen, toen elke kleine haven nog zijn eigen werfje had en de hele scheepsbouw-industrie nog niet -zoals thans- in een paar plaatsen was geconcentreerd. Toen het scheepje nieuw was (dat was in 1861) werd het in Londen geregistreerd en -zoals ook al uit zijn naam bleek- voornamelijk bestemd voor de lucratieve handel op West-Indië. Desondanks maakte het af en toe ook wel eens reizen naar Bordeaux en Oporto om ladingen wijn te halen.

In 1887 werd het scheepje gekocht door de fa. Burns, Philp & Co. te Sydney (die ook heden ten dage nog bestaat. Red. Uitlaat). Deze firma rustte het uit als walvisvaarder, in de hoop, dat het nog zou kunnen concurreren tegen de mechanisch voortbewogen schepen en de met explosieven afgeschoten harpoeenen, waarmee in die dagen zoveel vooruitgang was gemaakt.

De *Costa Rica Packet* werd onder bevel van kapt. John Bolton Carpenter geplaatst, een Amerikaan van geboorte, die grote ervaring had in de walvisvaart. In 1863 had hij, tengevolge van de Amerikaanse burgeroorlog, alle connecties met Amerika verbroken en werd een genaturaliseerde Engelsman. Als zodanig voer hij in het archipelverkeer in de Pacific en ook in het toenmalige Nederlands-Indië. Maar hij verloor nooit zijn belangstelling voor de walvisvaart en maakte een uitgebreide studie van de gewoonten van walvissen en hun „trek” en hield een nauwkeurig dagboek bij van de data en posities, wanneer en waar hij walvissen tegenkwam. Daaraan dankte hij zijn benoeming tot gezagvoerder van de *Costa Rica Packet*, toen dat scheepje een walvivaarder werd.

Internationale vermaardheid

De eerste reis was bijzonder geslaagd, maar wat ons het meeste interesseert is, dat tijdens die reis, in Januari 1888, terwijl het scheepje in de wateren van het toenmalige Nederlands-Indië kruiste, het een wrak van een prauw tegenkwam, waarvan de lading bestond uit dertien kisten gin en een kist olie. Kapt. Carpenter nam de lading over en liet het wrak in de steek. Het incident was onbetekenend en spoedig vergeten. Later werd het echter van internationale betekenis en een „cause celebre” in de geschiedenis van het zeerecht.

De eerste walvis-expeditie van de *Costa Rica Packet* was bedoeld als een proef en slaagde zodanig, dat de barkas nog beter werd uitgerust voor de tweede

reis (in 1891). Het schip kreeg ook een grotere bemanning.

Kapitein gearresteerd

Na voor de tweede maal in de wateren van Nederlands-Indië te hebben gekruist, liep het scheepje Ternate aan om voorraden in te nemen en kapt. Carpenter ging aan land, zonder enig idee te hebben van de moeilijkheden, die hem wachtten. Zodra hij echter aan land was, werd hij op zeer summiere wijze gearresteerd en naar Makassar gestuurd. Daar werd hij, ondanks zijn protesten en een aanbod om een borgstelling van 8000 pond sterling te arrangeren, in de gevangenis gestopt. Daar bleef hij een maand, voor hij op de hoogte werd gesteld van de aard van de beschuldiging, die tegen hem was ingebracht, n.l. zee-roof. Als gevolg van inmenging van de gouverneur van de Straits Settlements werd hij in vrijheid gesteld en moest maar op eigen kracht proberen om naar Ternate terug te komen.

Toen hij weer aan boord van zijn schip was gekomen, kwam hij tot de ontdekking, dat drie van z'n officieren voor verhoor waren weggehaald (U ziet ook hieruit, dat de geschiedenis zich toch altijd weer herhaalt. Red. „Uitlaat”). Het grootste deel van de rest der bemanning lag ziek met malaria of de een of andere tropische koorts. Het moreel en de discipline was er door de lange periode van nietsdoen bepaald ook niet op vooruitgegaan. Aangezien het walvisseizoen toch voorbij was voer kapt. Carpenter naar Singapore, waar werd besloten om de expeditie op te geven en de *Costa Rica Packet* te verkopen. De zeildagen van dit scheepje waren over en het verdween van het toneel, waar het —om zo te zeggen— een onbetekenend figurantje was geweest. In de volgende acte kwam de *Costa Rica Packet* echter ineens te voorschijn als de hoofdrolspeler met internationale reputatie en met de stalles vol rechtskundige critici.

Verder onderzoek

De fa. Burns, Philp en Co. had de

Australische regering voor de zaak geïnteresseerd en al spoedig schoten krachtige, maar beleefde nota's heen een weer tussen Londen en Den Haag. De Britse regering diende een eis tot schadeloosstelling in voor de verliezen, die de eigenaren van de *Costa Rica Packet*, de gezagvoerder en de bemanning hadden geleden als gevolg van de onwettige aanhouding van het schip. Verder werd schadevergoeding geëist wegens de arrestatie van de kapitein. De eis was gegrond op het feit, dat de prauw, waarom het ging, drijvend op de hoge zee was aangetroffen, buiten de Nederlands-Indische territoriale wateren.

De Nederlanders handhaafden, dat zij het recht hadden gehad om op te treden, omdat „de goederen waren gestolen van een Nederlands-Indisch schip” en vervolgens „binnen Nederlands-Indisch grondgebied waren verkocht”. Zij beweerden verder dat de prauw was „geënterd” binnen de drie mijls zone. Zelfs indien het in beslag nemen van de lading buiten die zone ware geschied, kon dit nog worden geacht te zijn gebeurd binnen de territoriale wateren, aangezien de drie mijls grens slechts kon worden toegepast in gevallen, bepaald bij de wet of door internationale conventie”.

Engeland versus Nederland

Een vrome rilling liep over de ruggen van de mensen in het Engelse ministerie van marine over deze ontheiliging van de drie mijl's zone door die schandelijke Hollanders, die bovendien nog beweerden, dat het wrak van een prauw, drijvend op de hoge zee en aldaar een gevaar voor de scheepvaart vormend, de status van een „schip” had, dat voer onder een bepaalde vlag.

Dat was te erg en de Britse regering bracht de kwestie voor het Internationale Hof van Justitie in Den Haag, dat de zaak voor een onafhankelijke arbiter bracht, die door Rusland werd benoemd.

Professor De Martens werd gekozen en zijn beslissing werd van betekenis voor de internationale scheepvaart, vooral in de Wereldoorlogen, die later volgden.

„Koopvaardischepen op de hoge zee”, zo verklaarde prof. De Martens, moeten worden beschouwd als losgemaakte delen van het territorium van de staat, wiens vlag zij voeren en zijn dientengevolge alleen aan de respectieve nationale autoriteiten verantwoordelijk, voor da-

Wie is de baas?

KAPITEIN OF LOODS?

In de Engelse vakpers is onlangs een interessante controverse ontstaan over de vraag, wie op de brug de lakens uitdeelt, zolang de loods aan boord is. De superintendent van de „Royal Mail Lines”, capt. F. G. Spridell, heeft de stok in het hoenderhok gegooid door categorisch te verklaren: „De kapitein is de baas. De loods is adviseur”.

De Engelse marine-officier J. Radford heeft daarop geantwoord, o.m. door te verklaren, dat het de meeste kapiteins en loodsen niet eens mogelijk is om op die vraag een duidelijk antwoord te geven. Laten wij eens kijken, wat deze marine-officier over dit onderwerp te zeggen heeft.

Hij haalt de (Engelse) loodswet van 1913, art. 44 aan, waarin deze zegt:

„De kapitein van een schip, dat onder omstandigheden waarin het aan boord hebben van een loods verplicht is overeenkomstig de artikelen van deze Wet, en nog geen loods aan boord heeft, moet, indien een loods zich met hem in verbinding stelt om zijn diensten aan te bieden, de mogelijkheid openen voor deze loods om aan boord te komen en de navigatie van het schip overdragen aan die loods.”

den op de hoge zee gepleegd”. Het principe van de drie mijls zone werd bevestigd.

Wat meer op het geval-in-kwestie sloeg was het feit, dat werd bewezen, dat de prauw werd geenterd buiten die zone. De Nederlanders konden zelfs niet eens de identiteit van de prauw bewijzen, noch dat zij aan Nederlands-Indië toebehoorde. Ze moesten de 8½ duizend pond sterling en alle —enorme— kosten van het geding betalen.

De Costa Rica Packet heeft dus dubbel recht op roem. Het eindigde de lange periode van de zeilende walvisvaarders, die walvissen met hand-harpoenen aanvielen. Bij zijn heengaan, luidde de Costa Rica Packet een meer geordende eeuw in, waarin een zeeman, die de bootsman een blauw oog slaat of leelijke woorden zegt tegen de eerste stuurman het recht heeft om door de politie van Glasgow te worden gearresteerd, wanneer zijn schip de Clyde opvaart.

„Nautical Magazine”.

De spatiering is van luit. t. zee Radford, die de bewoordingen van dit wetsartikel op zichzelf duidelijk genoeg acht. De loods „neemt het schip over”. De loods neemt op navigatorisch gebied voor het ogenblik de plaats van de kapitein in. Dit betekent echter niet, dat de loods het bevel over het gehele schip overneemt. Noch wordt hij op enigerlei wijze boven de kapitein gesteld. Wat de loods doet is zich belasten met de navigatie.

Toen commodore Illingworth nog kapitein was van de Cunard-liner Queen Mary stond hij er altijd op deze overdracht aan de loods volgens de regelen der kunst te doen verlopen. Wanneer zijn schip binnen wateren kwam, waar het aan boord hebben van een loods verplicht was, richtte hij zich tot de officier van de wacht en zeide: „Aanvaard van dit ogenblik af de orders van kapitein Zus-en-zo” (en hij noemde de naam van de loods). Daarna richtte hij zich tot de loods en droeg de navigatie over op de traditionele wijze: met vermelding van de positie van het schip, koers, snelheid en andere bijzonderheden, die van belang werden geacht.

Het is mogelijk, aldus luit. t. zee Radford, dat sommige kapiteins het met deze zienswijze niet eens zullen zijn. Het is geenszins onnatuurlijk, dat zij ongaarne het commando over hun schip overdragen, aan wie dan ook. Desondanks is het hun plicht dit te doen onder omstandigheden vastgelegd in de Loodswet, n.l. wanneer een erkende loods zijn diensten aanbiedt. Nergens staat in die wet, dat de loods adviseur is. Overal wordt hij genoemd als te zijn: „het comando over het schip voerend”.

Het is duidelijk, dat er tijdens het loodsen maar één persoon de baas kan zijn. Navigatie zou niet goed aflopen in wateren, waar moet worden geloodst, indien er één de baas was en de ander maar zo’n beetje meedeed door adviezen te geven. Gezond verstand alleen al verwerpt deze procedure.

Overigens bestaat er tussen kapitein en loods een verhouding, die in geen enkele wet omschreven is. Het bewaren van goede verhoudingen op de brug is van belang van alle betrokkenen, niet het minst voor het schip, dat geloodst wordt.

Loodsen doen meestal eenvoudig hun plicht en gaan maar zelden buiten hun boekje. Zij zijn geen leden van de bemanning en worden —in zeker opzicht— als gasten aan boord beschouwd. De grondbeginselen van de burgerbeleefdheid en gezond verstand behoren de richtlijnen van hun gedrag te zijn.

Wereldscheepsbouw blijft dalen

Japan thans op 3e plaats

De cijfers, die door Lloyd's Register of Shipping zijn opgesteld, tonen aan, dat aan het einde van de maand Juni j.l. in totaal 4.549.921 ton aan scheepsruimte in aanbouw was. Hiervan namen Groot-Brittannië en Noord-Ierland 1.937.191 ton voor hun rekening. Achter Frankrijk, dat met 491.180 ton op de tweede plaats stond, drong Japan zich naar de derde plaats met 372.088 ton. Het is nimmermede Amerika (met 326.034 ton) en Nederland (met 307.694 ton ruim voorbijgestreefd).

De andere belangrijke scheepsbouwende naties waren —in hierachter genoemde volgorde— Zweden (301.935 ton), Italië (241.352 ton), Denemarken (121.872 ton), Noorwegen (117.301 ton) en Spanje (102.154 ton).

Wat de scheepsbouw in Engeland betreft, kon over het tweede kwartaal

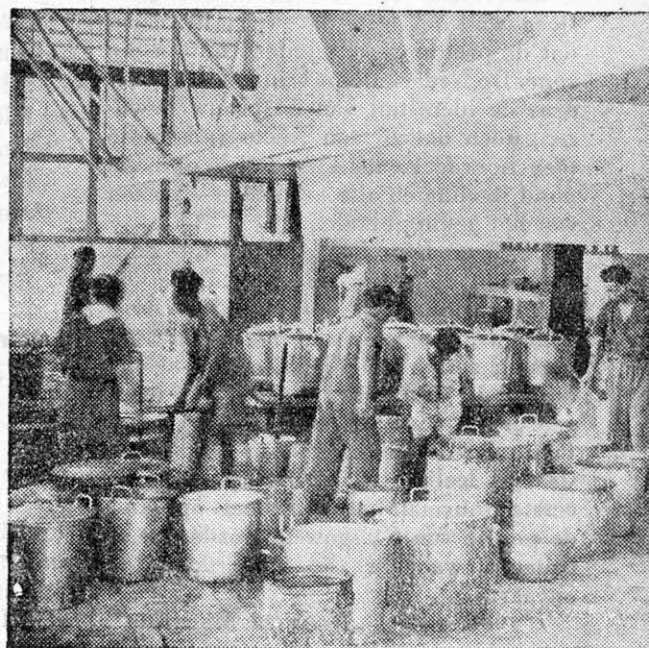
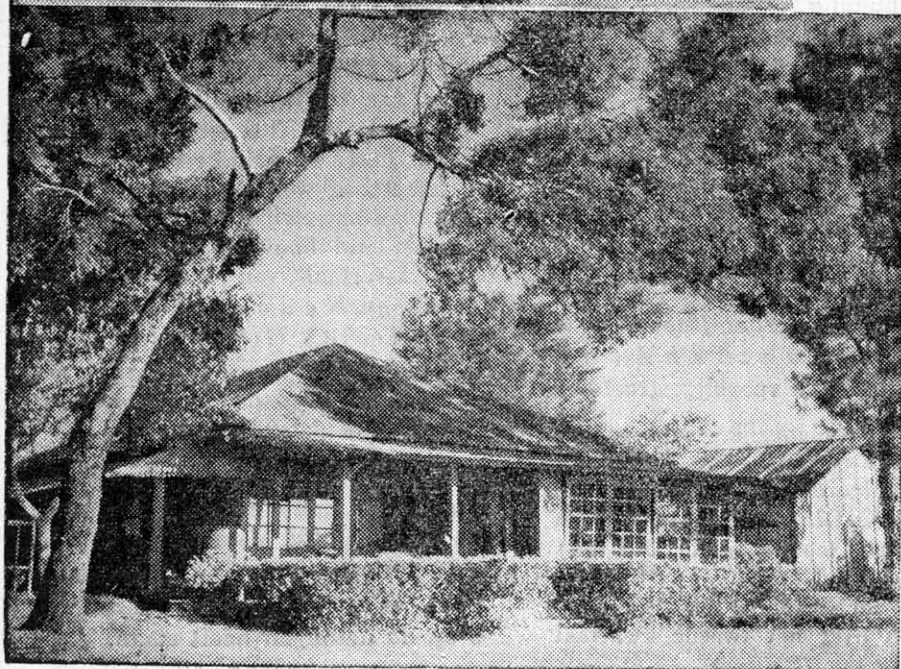
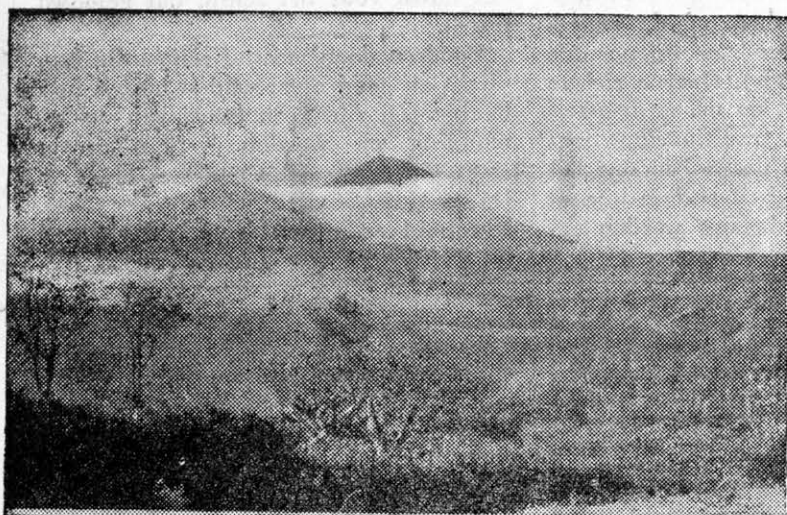
van dit jaar worden opgemerkt, dat de tonnage met 41.972 ton was toegenomen over het eerste kwartaal. Zij was daarentegen ruim 325.000 ton minder dan aan het slot van het tweede kwartaal van 1948. Van de 1.937.191 ton was 738.265 tons bestemd voor buitenlandse opdrachtgevers, of wel 32.9%. De landen, die verhoudingsgewijze het meeste voor het buitenland bouwen, waren in het tweede kwartaal van 1950 Zweden (229.275 ton), Nederland (182.401 ton) en Amerika (114.104 ton). Over het geheel genomen, vertoont de scheepsbouwactiviteit over de gehele wereld nog steeds een dalend tendenz.

Van de 331 schepen, die einde Juli j.l. in aanbouw waren, waren 99 stoom- en 232 motorschepen. Van deze 331 schepen waren 173 olietankers, waarvan Nederland er 9 op de hellingen heeft staan.



- 1) Hoofdwtk. H. Douna vierde op 31 Juli j.l. aan boord jubileum bij de maatschappij. Tijdens een zeer geslaagd jubilaris met zijn vrienden en collega's.
- 2) In vorige „Uitlaten" drukten wij foto's af van oudgedienden en een paar andere oudgedienden: drie der oudere schepen de Kali Mati; v.l.n.r. het s.s. *Van der Hagen*, het s.s. *Kho*.
- 3) De bungalow van de bekende schilder Strasser, gelegen op de maatschappij aangekocht. De idyllisch gelegen bungalow uit Kintamani.
- 4) Het unieke uitzicht van de „Strasser-bungalow" uit de krater van de Batoer met op de achtergrond de Gunung Agung rechts.
- 5) Op 22 Juli j.l. werd de grote volkskeuken in Tandjil en lichte keuken worden dagelijks ongeveer 3.000 maal bereid. aard met emmers tegelijk gekookt.....
- 6) Ter gelegenheid van de opening van de volkskeuken de Werkplaatsen gehouden. Het ceremonieel gedeelte werd met enkele karbouwenkoppen en poppen, die hier worden mr. de Koe, de heer O. H. Ritsema, chef N.D.; de heer P.Z.; de heer J. Stil, chef Surveydienst Priok; de heer H. H. Th. van Lennep (C.D.); de heer A. van Riemsdijk T. Priok.
- 7) Een indruk van de feestelijkheden, die plaats hadden zijnde proviandmagazijn. Er hadden zich ruim 3.000 personen verzameld.
- 8) Beambte L. J. Mangindaan herdacht op 24 Juli j.l. 25 jaren geleden in dienst van de maatschappij is getrouwd.
- 9) Gezagvoerder F.M.F. Neomagus, die op 21 Juli j.l. t

OVERZICHT IN B.



van het m.s. *Kasimbar* zijn 25-jarig dienst-
de instuif, maakten wij deze foto van de

dienden in de Kali Mati-werkplaatsen. Hier
n van de maatschappij tegelijk in revisie in
n *Hoea*, het s.s. *Patras*.

en nabij Kintamani op Bali, is onlangs door
ow is een bekend eindpunt voor wandelaars

t, biedt een typisch Balinees landschap. De
g Agung, (de hoogste vulkaan op Bali)

ong Priok in gebruik genomen. In de ruime
ijden klaargemaakt. De rijst wordt er uiter-

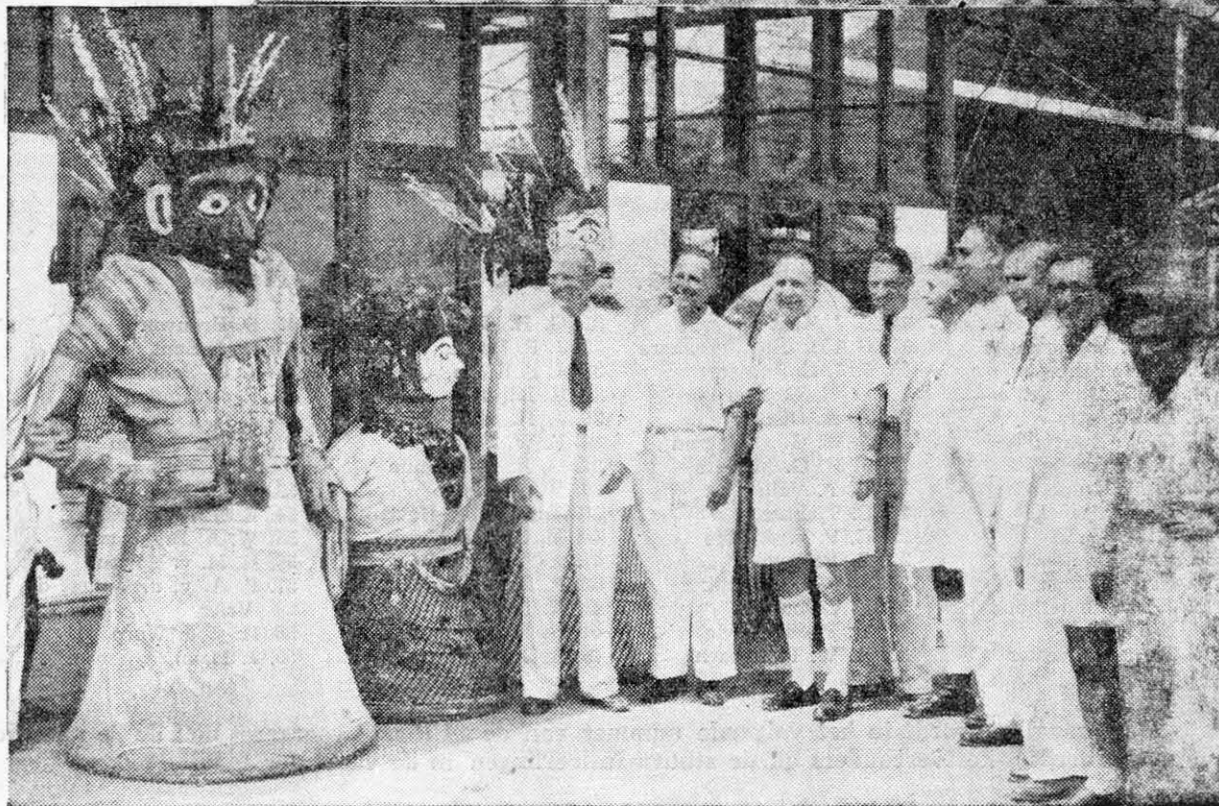
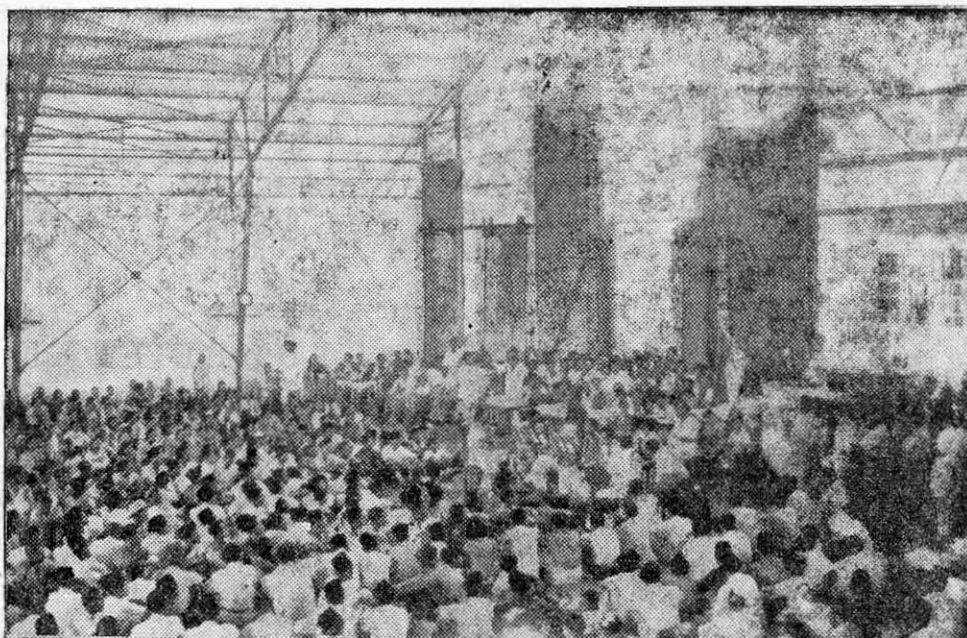
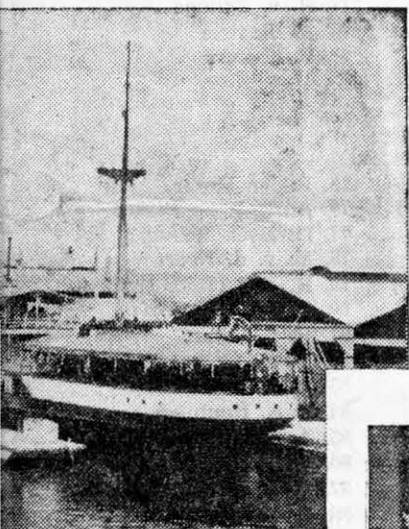
n werd een selametan voor het personeel van
erd voorafgegaan door een rituele rondgang
en bewonderd door de gasten. V.l.n.r. dir.
Möller van de C.K.O.; mr. L. ter Braake, chef
er Bosman, chef Werkplaatsen; adjunct-chef
dijk (C.D.) en dr. Adamse, Medische Dienst

er in de grote gudang van het nog in aanbouw
arbeiders van de Werkplaatsen verzameld.
op het agentschap T. Priok het feit, dat hij
den.

Menado is overleden.



EELD



„UITLAAT“ PUBLICEERT DE RANGLIJST

Alleen „etappe-gewijze“ publicatie mogelijk

Gevolg gevende aan herhaalde verzoeken —zowel rechtstreeks aan de redactie van „de Uialaat“ als aan de afdeling Personele Zaken der maatschappij gericht— hebben wij besloten om, beginnend met dit nummer van ons orgaan, de ranglijst der nautici en technici te publiceren. Het nog steeds acute papiertekort in Indonesië laat evenwel niet toe, dat deze ranglijst ineens in haar geheel wordt gepubliceerd, terwijl het aan de redactie evenmin mogelijk is om de vele namen alle gelijktijdig in één nummer van „de Uitlaat“ op te nemen. De publicatie van de ranglijst zal derhalve in afleveringen moeten geschieden. Hieronder treft men de eerste serie namen aan. De lijst is bijgewerkt tot 1 Juli 1950. Verdere naamlijsten komen in volgende nummers van „de Uitlaat“, totdat de ranglijst in haar geheel zal zijn afgewerkt.

*

GEZAGVOERDERS

- | | | | | |
|---------------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 1. A. Pothof | 17. A. v. d. Palm | 33. Th. S. E. Bollmann | 49. H. A. R. Rodenboog | 65. C. Harder |
| 2. E. H. Meyer | 18. O. H. Ritsema | 34. A. Stramrood | 50. A. Dijkhuizen | 66. G. Altona |
| 3. B. D. Schippers | 19. M. C. Motta | 35. C. de Graaf | 51. C. J. Rameau | 67. D. v. Santen |
| 4. H. Kolkman | 20. J. J. Klasen | 36. D. v. Orden | 52. K. Koldijk | 68. G. Hilverda |
| 5. W. Koning | 21. B. B. J. Eijken | 37. R. J. Steenborg | 53. S. N. Scheltema | 69. H. Visser |
| 6. S. v. Leeuwen | 22. W. F. Kraan | 38. A. Witteveen | 54. W. E. Sonneveldt | 70. P. Visser |
| 7. R. D. Wasterval | 23. M. F. S. v. Zeijl | 39. C. O. H. Hindriks | 55. W. A. v. Alebeek | 71. H. J. Scheffer |
| 8. J. B. Stokker | 24. C. Wildeman | 40. J. W. Uilenberg | 56. A. J. Bakker | 72. J. J. S. v. Alphen |
| 9. M. C. Valois | 25. A. Millenaar | 41. B. D. v. d. Laag | 57. H. G. W. Snel | 73. G. G. v. Onzen |
| 10. P. A. Reuvekamp | 26. H. F. den Dulk | 42. C. v. d. Berg | 58. E. J. Sommeling | 74. J. J. v. Rossum |
| 11. A. W. M. v. Koesveld | 27. H. A. Corsten | 43. F. M. F. Neomagus | 59. W. Verbeek | 75. D. J. Conijn |
| 12. C. D. Caalen | 28. W. H. Iedema | 44. L. Koster | 60. H. A. Voogel | 76. G. H. Hoogland |
| 13. M. L. Berveling | 29. W. F. Huyding | 45. A. Bik | 61. N. de Groot | 77. P. v. Zalinge |
| 14. E. A. Bosman | 30. J. L. Jonker | 46. Ar. de Best | 62. W. Bakker | 78. M. Raatsie |
| 15. L. Kranenburg | 31. H. J. G. Sikkes | 47. J. v. Onselen | 63. J. D. Coumou | 79. P. Kusters |
| 16. D. J. Koolhaas Revers | 32. H. Leeuwe | 48. P. A. Keus | | |

*

1e STUURLIEDEN

- | | | | | |
|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|
| 1. L. F. Egeter | 19. B. A. Wilbrink | 37. D. v. d. Schilden | 56. H. J. v. d. Jagt | 75. P. den Heyer |
| 2. J. H. de Schepper | 20. G. H. ten Hoop | 38. J. v. Zanen | 57. J. J. Hazelhoff | 76. A. J. J. de Feyter |
| 3. J. D. J. Postma | 21. W. Vader Mzn. | 39. P. H. v. Dijken | 58. J. v. Dam | 77. D. J. G. Reurslag |
| 4. A. C. v. d. Kieboom | 22. J. Klijn | 40. J. Bennink | 59. S. H. Gerritsen | 78. M. v. d. Noort |
| 5. C. le Poole | 23. J. C. v. Vulpen | 41. H. J. B. Hoeven | 60. J. Staakman | 79. H. N. L. Hoomans |
| 6. A. Spaans | 24. W. Vader Dzn. | 42. J. W. Kuijk | 61. F. J. Woudstra | 80. G. W. de Bruyn |
| 7. J. den Hartog | 25. H. J. v. Dijk | 43. W. Th. Swart | 62. J. de Vries J. Jzn. | 81. H. Schellart |
| 8. W. C. Korving | 26. A. Hos | 44. L. Ch. Doornik | 63. C. Zuidschewoude | 82. W. A. Giel |
| 9. W. v. d. Rest | 27. P. J. Balder | 45. C. de Jong | 64. G. H. den Hoed | 83. A. v. d. Meulen |
| 10. J. A. v. d. Broek | 28. F. J. Damen | 46. H. C. Verseput | 65. P. J. P. Fontein | 84. J. A. Houtman |
| Humphrey Jr. | 29. J. v. d. Winden | 47. H. Bosch | 66. W. J. Pottinga | 85. A. Pinkster |
| 11. J. Hamerslag | 30. W. Mesker | 48. A. F. de Bruyn | 67. G. Kooger | 86. J. S. Veldman |
| 12. G. Zweegman | 31. H. Zeylstra | 49. E. de Vries | 68. A. Penny | 87. B. de Blank |
| 13. E. Uit den Bogaard | 32. B. G. Bloemers | 50. J. v. d. Zwan | 69. J. Plugge | 88. H. J. Stok |
| 14. J. G. Dibbets | 33. J. M. A. Plante | 51. G. Muller | 70. H. Berkhout | 89. F. Fleischer |
| 15. P. Hoogkamer | Fébure de Villeneuve | 52. J. W. Tj. de Vries | 71. H. Meyer | 90. Th. v. d. Voort |
| 16. K. Boswijk | 34. U. A. Meisenbacher | 53. W. de Vries | 72. G. v. d. Kleyn | 91. J. v. Mackelberg |
| 17. D. Schipper | 35. G. Luidenga | 54. J. J. Dogger | 73. J. Punt | 92. H. Boorsma |
| 18. W. M. Houwing | 36. E. C. Pronk | 55. R. E. P. le Clerq | 74. B. Broekhuizen | |

*

2e STUURLIEDEN

- | | | | | |
|----------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| 1. Ad. de Best | 16. S. J. Krijt | 31. G. H. Groenhof | 46. D. Brouwer | 60. M. Hage |
| 2. D. D. Minnema | 17. G.A.H. Schoenmakers | 32. J. P. Haaze | 47. D. J. Smit | 61. W. C. Mulder |
| 3. F. W. Bismeyer | 18. J. J. C. Jansen | 33. J. F. Kiepe | 48. J. C. Schouw | 62. T. H. Koeslag |
| 4. D. J. Albrecht | 19. B. H. Niessen | 34. K. Klijn | 49. F. de Koning | 63. Ch. E. Fransz |
| 5. B. Tijnstra | 20. A. A. Dekker | 35. J. H. Slok Soede | 50. J. A. J. Piët | 64. J. G. Jansen |
| 6. G. W. Zwarts | 21. J. W. G. v. Haaren | 36. E. W. Esser | 51. J. Ch. Beynon | 65. J. Ch. H. Korff |
| 7. D. L. Tol | 22. J. H. G. Mesters | 37. G. A. v. Bentum | 52. L. J. Willems | 66. J. Schaap |
| 8. T. M. Kuipers | 23. H. P. Valk | 38. W. Esselman | 53. W. Janssen | 67. H. N. Schepman |
| 9. P. F. Albrecht | 24. C. Tjebbes | 39. F.H. Roelofs-Heymans | 54. E. G. A. Filarski | 68. C. Winkel |
| 10. F. H. Wolff | 25. C. P. v. d. Mije | 40. M. C. v. d. Tang | 55. W. A. Breebaart | 69. A. N. Kloots |
| 11. P. A. H. Roozen | 26. G. Potjewijd | 41. J. P. v. Haften | 56. H. M. v. Haften | 70. J. R. v. Willigenburg |
| 12. H. Bouwman | 27. J. B. v. d. Blink | 42. P. H. G. Rijnders | 57. P. A. v. d. Vuurst de Vries | 71. B. Dirs |
| 13. J. K. Minderhoud | 28. F. Verburg | 43. A. Daudey | 58. H. v. d. Worp | 72. W. J. Bos |
| 14. E. Dijkstra | 29. H. P. Steggerda | 44. N. Spiekman | 59. J. Maan | 73. W. N. Koelman |
| 15. Th. ten Klooster | 30. A. W. P. Roozen | 45. A. J. J. Honcoop | | 74. J. W. Schutte |

*

Deze ranglijst wordt in het volgende nummer van de „Uitlaat“ voorgezet met de 3e stuurlieden, de 4e stuurlieden de gezagvoerders-kostverbanders en de stuurmansleerlingen in de vaart per 1 Juli 1950.

k. p. m. - JOURNAAL

◇ Met ingang van 8 April j.l. is 11. wtk. E. Scheidema aangesteld tot 5e wtk. Op 20 Juli j.l. is Th. B. Kreeft als leerl. wtk. op een van de schepen onzer maatschappij geplaatst.

◇ Met ingang van 31 Juli j.l. heeft het Passagekantoor te Djakarta opgehouden als zelfstandig agentschap te bestaan. Met ingang van 1 Augustus j.l. is het opgenomen in de afdeling Passage & Toerisme, welke vanaf die datum af-

deling Passage heet. Deze afdeling Passage is onderverdeeld in een bureau P.T. en een bureau P.K. Het eerste bureau behandelt alle principiele zaken, de organisatie van de dienst, vaststelling en wijziging van tarieven en „allotments”, reducties, de organisatie van het toerisme op Bali e.d. Het bureau P.K. behandelt alle boekingen, reserveringen en andere routine-zaken verbonden aan het reizen van passagiers.

JUBILARISSEN IN AUGUSTUS

1 Augustus		
Wagiman bin Djoen	Motorist	Bandjermasin
Liron	Serang	
Adie	Serang	
Oemar	Bediende	
3 Augustus		
Doerakim	Kuli Mandur	Werkplaatsen Tg. Priok
7 Augustus		
J. F. Hasz	Hoofdwerktuig- kundige	s.s. Gen. van Geen
G. H. Uitzinger	Hoofdwerktuig- kundige	m.s. Toba
12 Augustus		
Achmad Marzoeki	Klerk I	Benkulen
13 Augustus		
L. Koster	Gezagvoerder	s.s. Merak
J. van Lil	Hoofdwerktuig- kundige	m.s. Barumun
H. J. Nieuwenkamp	Hoofdemploye	Bewaking Dienst Priok
Abd. Hanap b. Moh. Rum	Klerk I	Magazijn Dienst Priok
15 Augustus		
B. Hoetagoeng	Hoofdklerk I	Sibolga
24 Augustus		
O. Brantsma	Hoofdpakhuis- meester	Surabaia
27 Augustus		
B. v.d. Laag	Gezagvoerder	m.s. Sinabang
Kwee Tjien Sian	Hoofdwerktuig- kundige	E. V.
29 Augustus		
W. A. J. Noordhoek	Hoofdemploye	T.D./H.K.
Hegt		

◇ Dienstchef Th. W. Ferguson, laatstelijk agent der maatschappij te Medan, is op 22 Juli j.l. met het lijn-vliegtuig naar Nederland vertrokken, om aldaar zijn E.V. door te brengen. De heer J. Kruyt, sub-agent, treedt thans tijdelijk als agent te Medan op.

◇ Adj.-chef B. D. de Jager van de afdeling T.D.H.K. is op 29 Juli j.l. met het vliegtuig van de B.O.A.C. via Londen voor E.V. naar Nederland vertrokken.

◇ Gezagvoerder A. W. M. van Koesveld is op 29 Juli eveneens met het vliegtuig uit Djakarta naar Nederland vertrokken, waar hij zijn gezinsscheidingsverlof zal doorbrengen.

◇ 2e stm. P. A. H. Roozen is op 21 Juli j.l. met het B.O.A.C.-vliegtuig met vervroegd pensioen naar Australië gereisd.

◇ De nieuw-aangenomen 4e stm. J. Sloothaak is op 28 Juli met het lijn-vliegtuig uit Nederland in Djakarta gearriveerd.

◇ Gezagvoerder H. Kolkman en 1e stm. L. Ch. Doornink zijn op 21 Juli j.l. met de Johan van Oldenbarneveldt naar Nederland vertrokken, respectievelijk met vervroegd pensioen en gezinsscheidingsverlof.

◇ In de tweede helft van de maand Juli zijn de leerling-wtkn. R. E. Stolk (24/7), J. F. Elmensdorp (26/7) en R. Noe (28/7) op de vloot geplaatst.

◇ Tot dusver werd het ladingvervoer van Asahan (Telok Nibung) naar Singapore en Belawan Deli incidenteel geregeld. De maatschappij heeft thans echter besloten —gezien het belang van een geregelde dienst— om met ingang van 6 Augustus a.s. dit ladingvervoer in een 14-daagse dienst te bewerkstelligen. Per 14 dagen zullen dus van Telok Nibung één afvaart naar Singapore en 2 afvaarten naar Belawan Deli plaats hebben.

Gezagvoerder Neomagus

Met leedwezen geven wij hierbij kennis van het overlijden op 21 Juli j.l. te Menado van gezagvoerder F.M. F. Neomagus, in leven laatstelijk gezagvoerder van het s.s. Van Outhoorn.

Gezagvoerder Neomagus werd na zich enige dagen ziek te hebben gevoeld in het hospitaal te Menado opgenomen, waar men een malaria tropica constateerde. Diezelfde dag nog om half tien des avonds overleed hij.

Frederik Maria Florent Neomagus werd op 21 Juli 1904 te Goirle bij Tilburg geboren en trad op 4 December 1925 als 4e stuurman in dienst der maatschappij. Gedurende de afgelopen oorlog vertoefde wijlen de heer Neomagus in Nederland, maar stelde zich onmiddellijk na de bevrijding van het Zuidelijke gedeelte van het land ter beschikking van de maatschappij en vertrok op 5 Mei 1945 reeds naar Australië. Daar werd hij als eerste stuurman geplaatst aan boord van het s.s. El Libertador. Tot 4 Augustus 1947 volgden plaatsingen op de schepen Balikpapan, Maetsuyker-Sidajoe en Van Heutsz. Op 13 Augustus werd hij achtereenvolgens belast met het commando over de schepen Paloh, Van Goens, Pahud, Gen. Michiels, Bandjermasin, Valentijn, Karossa en Patras. Nadat hij medio 1947 naar Nederland was vertrokken om aldaar zijn E. V. door te brengen, keerde hij naar Indonesië terug als gezagvoerder van een der nieuwste schepen der maatschappij, het m.s. Sibigo. Op 8 April j.l. werd hij belast met het commando over het s.s. Both en op 3 Juli j.l. van zijn laatste schip, het s.s. Van Outhoorn.

Wijlen gezagvoerder Neomagus stond onder zijn collegas bekend als een zeer bekwaam zeeman, die met veel plichtsbeseft zijn taak vervulde. Gezagvoerder Neomagus was een rustig en kalm man, wiens heengaan voor zijn vrienden een groot verlies betekent. Ons medeleven gaat uit naar zijn beide kinderen van 12 en 7 jaar, die hij in België heeft achtergelaten. Wijlen Neomagus was weduwnaar.

Neomagus heeft zich door zijn hoge plichtsopvatting en zijn opgewekte natuur, die zijn geboortestreek —de Zuidelijke grens van N. Brabant— niet verloochende, bij allen, die met of onder hem hebben gevaren, een grote sympathie en waardering verworven.

DIESELSTOOM

„Ze hebben die verduivelde verstui-
vers weer anders ingebracht en de re-
keningen zijn natuurlijk poten”, sprak
Diesel misprijzend, een „zwaarolie-als-
brandstof”-lucht verspreidend voor de
kenner.

„Luister”, kreunde Stoom, de laatste
resten vlampijp ex-„Schagen” onder
zijn nagels wegkrabbend en een gezicht
zettend, alsof hij tegen een mislukt con-
densaats van een Schotsche-mèt sprak.
„Schei uit met je stom-ouderwetse
lapwerk. Doe mij een lol, Laval, purify
or clarify ergens anders”.

„Ja”, zei Electro, kort-vonkend, het
zou beter zijn, als wij werkelijk eens op
een echt technisch onderwerp over-
gingen, een poederkolen-gasturbine
b.v. Dan kan hij (dit met een blik op
Stoom) „over de kolen meepraten en
ij” met een geluid als een kortgesloten
rectifier tegen Diesel „voor eens je
mond houden”.

Wij verkeren graag in gezelschap van
onze jonge technici, niet zozeer om de
leeftijd, dan wel omdat wij ons dan
weer verplaatst voelen in die gouden
dagen, toen wij onszelf Flip mochten
noemen. Wij zelf hadden het genoeg
om ons te mogen verdiepen in Vrouwe
techniek's steeds wisselende wonderen
en mèt Onze Plaatsing van een enthousiast
stoompaard tot een enthousiaste
„Eerste Diesel te worden, om daarna
—Onze Plaatsing volgend— Lenzklep-
pen-minded te worden en vervolgens
via een Triple Expansie bij een Ik en
Jij te eindigen. Wij geven toe: in Onze
Tijd was stook een evangelie, belaagd
door de afgescheiden gemeenten van
Turbine en een opkomend Lenzkleppen-
dom. Als missionarissen betraden wij
het territorium van de Eerste Diesel,
vurig beziel met de gedachte om dit
Heidendom eerst te leren kennen, het
te overmeesteren en daarna te bekeren.

Het waren goede dagen in die tijd.
Het woord Kolen —of op examens het
meer wetenschappelijke Brandstof—
was almachtig en als wij in ons enthousiasme
op een examen misschien eens
het woord Kolen gebruikten met be-
trekking tot oliestokers, schrok onze
Examinator daarvan niet wakker.

Wij maakten onze eerste omwentel-
ingen op het Stoompad; de Voorplaat
was ons heiligdom, dat ons dierbaar
was.

Hoe trots waren wij als onze Rook
de critische blik van de Baas en Rook-
gassen-apparaat konden doorstaan; hoe
fel waren wij op de Rooie bij manoeu-
vreren en hoe bonsde ons hart in de
keel, als die stomme Brug te lang liet

stoppen en onze Rooie verdacht werd
benaderd. Geen zwarte pluim mèt roet
bij ons opstoken. Wij vereerden Ver-
branding en onze lekbakjes onder brand-
stofafsluiters waren proper, menie met
wit zand.

Onze Loudon werd ons missiegebied
onze Technische Dienst zorgde er steeds
voor, dat er een roodharige second of
Baas aan boord werd geplaatst. „Bij-
geloof”, zei het domme volk, maar wij
wisten beter! Wie eenmaal zijn wankel
geluk had beproefd met de roodkoperen
hamer, die was bestemd om onwillige
brandstofnaalden te dreunen, wist ge-
noeg: alleen een Rooie kan dit monster
beheersen en dirigeren. Het bovenroos-
ter was het Heiligdom en altaar voor
onze Baas, waarop hij steeds bijna werd
geofferd. Wij hadden het genoeg ons
eenmaal, bij het manoeuvreren, op het
bovenrooster te bevinden, toen tussen
het helse concert van hangende brand-

stofnaalden een brandstofleiding onder
automatische druk bezweek. Nog zien
wij het gezicht van onze Baas, toen deze
roodkoperen slang hem op een inch
miste en via de ruit in de kap het schot
in de dienstgang deukte. De vocabulaire
van onze Ouwe was af, toen kort na ver-
trek de binnenschroorsteen meeding en
als confettie de stenen regenden op
sloepende en loodsboot.

Het waren goede tijden, toen. Mensen
met een missie worden mannen, of trek-
ken zich terug. Wij werden nooit second,
laat staan Baas op onze Loudon. Wij zijn
blond en niet rood.

„Het is jammer, dat U geen tijd meer
hebt om U eens te verdiepen in de mo-
derne Diesel”, sprak Laval (purifier)
luchtig, „Dan zou U eens zien, voor
welke problemen wij komen te staan”.

„Ja”, zei Scotch, „het loeder deugt
ook niet”.

„Wilt U misschien de tekening van
het nieuwe schakelschema nu mee naar
kantoor nemen?”, vroeg Electro ijsig.

Babe.

Tips voor repatriërenden

Vele gepensioneerden, die naar Nederland gaan, weten niet, tot welke
instanties zij zich moeten wenden voor de regeling van hun passage etc.
Hieronder een overzicht, dat waarschijnlijk voor velen van belang zal zijn en
dat wij hebben ontleend aan het „Nieuwsblad voor Indonesië”.

Voor passage wende men zich dus tot
de afd. A.Z. Gaan echtgenote en kinde-
ren mee naar Nederland, dan moeten
tevens huwelijksacte en geboorteacten
van de kinderen worden overgelegd.

Voor paspoorten en eventueel bewijs
van Nederlanderschap wende men zich
tot de betrokken afdeling van het Hoge
Commissariaat, Merdeka Barat 2. Hier-
voor zijn nodig overtuigende bewijs-
stukken en pasfoto's. De kosten voor
een paspoort en een bewijs van Neder-
landerschap bedragen resp. f 10,— en
f 2.50.

Na ontvangst van het paspoort ver-
voege men zich daarmee en met één
pasfoto, tot het Hoofdbureau van Po-
litie. Hier moet een formulier in duplo
worden ingevuld, bestemd voor de Im-
migratiedienst.

Een van deze formulieren ontvangt
men terug. Bij de Immigratiedienst in
de Benedenstad (tegenover de „Escompto”) wordt onder overlegging van dit
formulier op het paspoort de zgn „exit

verklaring” aangetekend. Deze verkla-
ring is 3 maanden geldig.

Vervolgens wende men zich voor het
verkrijgen van een internationaal vac-
cinatiebewijs tot „Kantor Kesehatan”,
Djalan Canne. De totale kosten voor in-
jecties en vaccinatieboekje bedragen
f 3.— per persoon.

Het overmaken van gelden naar Ne-
derland kan bij een der banken ge-
schieden. Dit bedraagt f 1.000,— voor
het gezinshoofd, f 500,— voor de echt-
genote en f 250,— voor elk kind. Is
men na de Japanse capitulatie nog niet
in Nederland geweest, dan mag daar-
boven nog f 1.000,— extra worden over-
gemaakt. Hiervoor zijn de nodige pa-
pieren verkrijgbaar bij het Centraal
kantoor v.d. Comptabiliteit. Overma-
king van gelden is alleen mogelijk op
vertoon van de pasage-ticket.

Verteringen aan boord en om bij
aankomst in Nederland direct over
Nederlands geld te kunnen beschik-
ken, reguleer men bij de betrokken
scheepvaartmaatschappij.

Controverse en belangstelling

Naar aanleiding van ons —in overleg met allen, die er bij betrokken zijn geweest— verslag over de brand op het s.s. Van Swoll schreef ons de 3e stuurman van bedoeld schip, de heer F. W. Kaptijn:

„Ik zou U gaarne op de volgende punten opmerkelijk willen maken.

De eerste stralen water, die op het vuur werden gericht, waren van het schip zelf (afkomstig), terwijl daarvoor de stoombrandblus al was bijgezet.

De eerste hulp, die we kregen, was van de „Merak”, die ook een slang naar ons schip had uitgelegd, hierna kwam al het andere materieel.

Er is met ons eigen materiaal —slangen en schuimblussers— geblust van het tussendeck uit, totdat de hitte daar ondragelijk werd. Hierbij is door ons wel degelijk gebruik gemaakt van rookmaskers!

Uit het kuildek is tot het einde toe water gegeven.

Door de luchtkokers is helemaal geen water gegeven, daar het een van de eerste maatregelen bij brand is om deze af te sluiten. Dat staat in ieder boekje over zeemanschap.

Ik hoop U hiermede een ietwat duidelijker beeld te hebben gegeven van het verloop van de brand en de maatregelen, die door de bemanning zelf zijn genomen.

„De Uitlaat” wordt n.l. door vele zeelui gelezen en het staat zo gek, wanneer een brand alleen door walmensen wordt geblust”.

*

Naschrift van de redactie: Wij danken stuurman Kaptijn zeer hartelijk voor zijn aanvullende bijzonderheden. Het is nu eenmaal —dat is een journalistiek axioma— bij iedere gebeurtenis zo, dat honderd mensen, die er „bij” waren, ook honderd verschillende lezingen over het geval hebben. Dat maakt het opstellen van ooggetuigen-verslagen zo riskant.

Wij verzekeren stm. Kaptijn nogmaals, dat onze informatie afkomstig waren uit wat wij de beste bron achtten en ook nu menen wij nog, dat de ons langs deze weg verstrekte bijzonderheden volledig juist zijn. De vraag, wie er het eerst water op de vuurhaard had, is een controverse, die zelfs tot in de Djakartaanse dagbladen is doorgedrongen, aangezien de Djakartaanse brandweer ook al de eer het eerst water te hebben gegeven voor zich op eischte. Het antwoord is —naar onze mening— totaal onbelangrijk, zolang vaststaat, dat iedereen op de hem aangewezen plaats

het zijne heeft gedaan om de gevaarlijk uitzienende scheepsbrand te blussen. Verder vragen wij ons af, of de theorie van het „boekje over zeemanschap” wel altijd en onder alle omstandigheden met de praktijk klopt.

Wij vonden het prettig de verzekering te lezen, dat „de Uitlaat” óók door vele zeelui wordt gelezen, aangezien wij



Belangrijke wedstrijd:

**K.P.M.
VERSUS**

Landsdrukkerij

Het was een ongewoon groot aantal voetbalsupporters, onder wie maar weinigen K.P.M. waren, dat op Vrijdag 21 Juli j.l. naar de „arena” op de „Lapangan Merdeka” (Koningsplein) was gekomen, om daar getuige te zijn van de belangrijke wedstrijd, die tussen de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de Landsdrukkerij zou worden gespeeld.

De K.P.M. kwam in het veld met het volgende elftal:

E. F. H. v. Santen
C. de Groot Mudjitaba
A. Jahja Achmadi Mukadir
C. Walet Badjuri
Suhandi J. Zomers Chamd

Na de aftrap trokken beide partijen flink van leer. Het was van de aanvang af duidelijk, dat beide ploegen zich wederzijds tot het uiterste zouden inspannen; de Landsdrukkerij om het kampioenschap te behalen en de K.P.M. om dit te verhinderen. Het spel golfde in vlot tempo op en neer, met uitstekend opgezette aanvallen van beide kanten, waarbij vooral de rechtervleugel van het K.P.M.-elftal opviel. Na zes minuten, toen bij de weinige K.P.M.-toeschouwers de adem even stokte, wist doelman Van Santen door een verdienstelijke uitval een vinnig schot op kniehoogte in de rechterhoek ternauwernood korner te stompem.

0 — 1

Even later echter moest hij voor een schot uit een schermutseling op enkele meters voor zijn doel zwichten en was de stand 0—1 voor de tegenpartij. Onze K.P.M.-jongens zetten nog alles op alles, maar het mocht voor de rust niet meer baten. Deze ging in met de 0—1 achterstand.

Na de limonade wisselden Walet en Zomers van plaats.

Nadat de linkshalf van ons elftal

meenden, dat het orgaan in hoofdzaak door het walpersoneel van onze maatschappij en enkele duizenden andere belangstellenden werd ingekeken.

Overigens is het verslag van de brand op de „Van Swoll” een typisch staaltje van geringe belangstelling van diezelfde zeelui, die ons orgaan lezen. Wie had het verslag over de brand beter kunnen geven dan een van de leden van de bemanning van het schip, die achteraf wel de gelegenheid aangrepen om een aantal opmerkingen te maken?

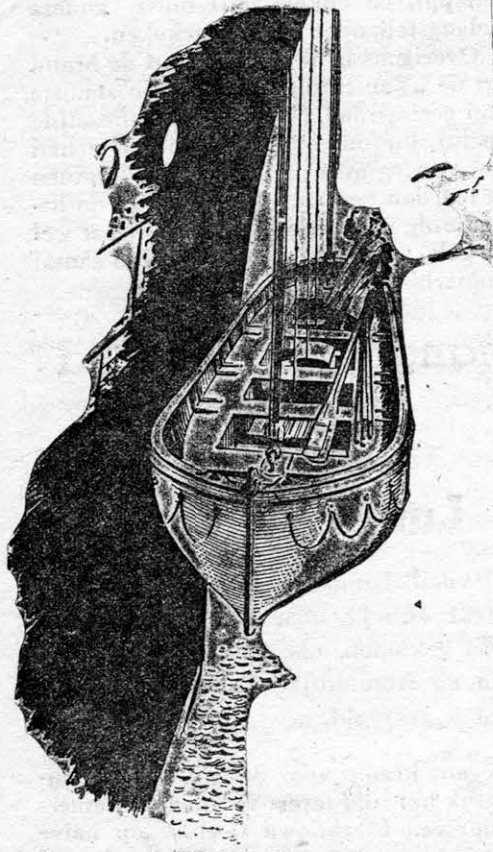
wegens kramp voor de tweede maal tijdelijk het veld moest verlaten en Zomers door een breakdown slechts „op halve kracht verder stoomde”, werd een kwartier na de hervatting de druk op het K.P.M.-doel allengs zwaarder en scheen een opvoering van de Landsdrukkerij-score in de lucht te hangen. Onze achterhoede zwoegde als K.P.M.-ers. Zelfs de doellat was aan onze kant en voorkwam een bijna zeker doelpunt, toen keeper Van Santen ingesloten was door enkele letterzetters en boekdrukkers en van zijn vrijheid volkomen beroofd was.

Kort voor het einde probeerde Achmadi —de rots in de branding— het met een lang, gevaarlijk schot, dat rakelings over ging. Verder kwamen er een paar mooie passen van de rechtervleugel, waaruit kansrijke doelschoten van Walet en Zomers werden geboren, maar de Landsdrukkerij liet zich de kostbare voorsprong niet ontnemen.

Gelukwensen

Het eindsignaal bracht het afdelingskampioenschap voor de Landsdrukkerij. De K.P.M. wenst haar daarmede van harte geluk en wenst er bij aan te tekenen, dat zij genoeg haar best heeft gedaan —ook in deze laatste wedstrijd— om dit kampioenschap —dat in de competitie van het vorige jaar zo nabij was voor ons elftal— voor zichzelf te verwerven. Met genoeg kan ons elftal terugzien op deze forse, maar niettemin prettige partij, die het aankijken ten volle waard was.

U en humor



Over humor hebben grote schrijvers en denkers door de eeuwen heen merkwaardige dingen gezegd. Churchill b.v. heeft er eens over opgemerkt, dat humor een ernstige zaak is. De Engelse dichter Jonathan Swift, die zelf bepaald niet van humor was gespeend, meende dat humor nooit met voorbedachte rade kon worden verzonnen.

Beide opmerkingen wil de redactie van „de Uitlaat” U meegeven, terwijl zij U herinnert aan de prijsvraag om een onderschrift bij bovenstaande tekening, die ook reeds in no. 13 van ons orgaan heeft gestaan.

Humor is een onontbeerlijke eigenschap in het leven en in deze bewogen wereld, waarin nog meer humoristische dingen gebeuren dan U oppervlakkig zou denken. Het is alleen jammer, dat men de humor van een bepaalde situatie vaak niet ziet.

Bekijk dus nog eens intensief deze tekening en draag haar in gedachten mee. Misschien schiet U vandaag of morgen iets aardigs te binnen. Schrijf dan even aan de redactie.

Wat roept de man in de sloep? (Nee, niet: „Wie heeft er suiker in de erwtensoep gedaan?”.....) Wat wordt hem toegeroepen?

Voor de twee beste inzendingen elk één slof „Escort”-van-de-vrije-markt. („The thrill of an Indonesian life-time”)

U doet toch ook mee?

K. P. M.- watersportvereniging Onze zeilers gevreesde tegenstanders



Hoewel er in het afgelopen halfjaar betrekkelijk weinig over de K.P.M.-watersportvereniging in „de Uitlaat” is verschenen, wil dit niet zeggen dat het de vereniging aan wederwaardigheden en activiteit heeft ontbroken.

Tijdens de in Maart j.l. gehouden 2e jaarvergadering zijn bij de bestuursverkiezing met algemeen stemmen de volgende bestuursleden ge (her) kozen: voorzitter de heer C. W. Radius (VRV/HK); secretaresse mevr. C. van Altena (ir. Secr.); penningmeester F. V. Scheefhals (Om.III/H.K.); commissarissen materieel: de heren Ch. A. de Roy van Zuydewijn (T.D./H.K.) en J. Monné (T.D./H.K.) en varend commissaris 2e stm. J. R. van Willigenburg.

Wedstrijden

Op 2 April j.l. werd het wedstrijdseizoen 1950 geopend met de eerste periodieke wedstrijd welke echter halverwege moest worden afgelast wegens een zware bui met harde wind en dik van regen. Niet minder dan 5 van de deelnemende jachtjes (geen K.P.M.-ers!) kapseiden. Gelukkig werd weinig averij belopen en werden de bootjes en de schipbreukelingen één voor één naar binnen gesleept.

De tweede wedstrijd, op 10 April j.l. verzeild, had een veel vlotter verloop. Onder de zeilers, die de K.P.M.-kleuren verdedigden bevonden zich ditmaal drie leden van het varende personeel, n.l. de stuurlieden Van Willigenburg en Van Hekken, die respectievelijk als stuurman en fokkenist de Wind in de strijd voerden en stm. Schröder als fokkenist in de Deining met Radius aan het roer. De Zee werd gezeild door J. Monné met mej. Nel. Huzon aan de fok. In deze wedstrijd, waaraan door 17 boten van de N.N.-klasse werd deelgenomen, wisten de K.P.M.-scheepjes Zee, Wind en Deining achtereenvolgens de 2e, 3e, en 4e prijs te veroveren, een zeil-felt, waaraan de voorzitter van de Jachtclub bij de prijsuitreiking enige sympathieke- en voor onze vereniging zeer waardeerende-woorden wijdde.

De afgelaste eerste wedstrijd werd op 23 April „ingehaald” en eindigde na verwoede strijd in een overwinning van het K.P.M.-jacht Ophir, gezeild door Van Trikt (T.D./H.K.). De Deining (stm. Radius) werd vlak voor de finish afgeloofd door een andere tegenstander en eindigde als 5e.

De derde periodieke wedstrijd —op 14 Mei j.l.— was al even stormachtig als de eerste, zelfs zó, dat van de 16 deelnemende N.N.-ers, slechts 8 de gehele baan goed uitzielden. Gebroken masten en gescheurde zeilen waren er in overvloed, doch de K.P.M.-bootjes Ophir, Wind, en Deining zeilden stug door en brachten het er goed af. Al dadelijk bij de start nam de Wind met Monné aan het roer de leiding, op de voet gevolgd door de Deining met stuurman Glazenburg (Secr. H.K.). Van Trikt bracht zijn Ophir weer op overtuigende wijze als eerste door de finish, doch verzuimde door de emotie van het stormachtige geheel om zich op tijd af te melden, zodat hij helaas moest worden gediskwalificeerd. Zodoende werd de Wind No. 1, terwijl Deining zich van de 3e plaats meester maakte.

De vierde wedstrijd, die op 21 Mei j.l. werd verzeild, kenmerkte zich —voor zover het onze boten betrof— door een vinnig duel tussen de Ophir (stm. Van Trikt) en de Deining (stm. Radius), waarin tenslotte de Ophir winnaar bleef met 1 sec. voorsprong. Zij behaalden respectievelijk de 3e en 4e prijs.

De op 11 Juni j.l. verzeilde vijfde wedstrijd was door de geringe windkracht weinig opwindend. Pas tegen het einde ontstond er spanning, omdat de Deining (stm. Radius) op onhoudbare wijze inliep op het voorste jacht, de Schobbejak. Het mocht echter niet lukken: de jachten lagen boord aan boord, doch de Schobbejak prikte z'n neus 1 sec. vóór de Deining als eerste door de eindstreep. De Ophir (stm. Van Trikt) eindigde als nummer drie.

Onderhoud jachten

Aangezien de vereniging niet tevreden was over het onderhoud van de K.P.M.-scheepjes, zoals dit tot nu toe geschiedde, hebben de zeilende K.P.M.-ers dit thans zelf ter hand genomen. Wie de afgelopen weekenden toevallig op de jachthelling van de fa. Cordesius te Tandjong Priok kwam kijken, zou daar 10 tot 12 hevig-transpireerende en zeer vuile K.P.M.-ers met schrapers en schuurpapier, verf en vernis kwasten hebben zien zwoegen, om de jachten voor de eerstvolgende wedstrijden in prima conditie op te leveren.

Het waren geen holle woorden, die de voorzitter van de K.P.M.-watersportvereniging op 5 Juni 1949 tijdens de plechtige tewaterlating van de jachten tot de directie richtte: „Wij zullen er mee zeilen, maar wij zullen ze ook onderhouden, hart hebben voor onze boten en er naar streven de K.P.M. —evenals weleer— een waardige plaats in de Djakartaanse zeilwereld te doen innemen.”

Wij zijn er nog lang niet, maar het is verheugend te constateren, dat met de K.P.M.-zeilers terdege rekening moet worden gehouden en... wordt gehouden.

CWR.

Rectificatie

In het hoofdartikel van het vorige nummer over diepzeeonderzoek spraken wij abusievelijk van de „Snellins”-expeditie. Dit moest zijn „Snellius”-expeditie.

Redactie.