

De K.P.M. in 1949:

## Voorspoedige ontwikkeling

Overleg met Indonesische regering omtrent overeenkomst  
nog gaande; vermogen Pensioenfonds 91 miljoen.

Ter behandeling op de 4 September a.s. te houden gewone jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders is het verslag van de gang van zaken in de maatschappij gedurende het jaar 1949 dezer dagen verschenen. Reeds heeft de Raad van Bestuur onzer maatschappij in zijn vergadering van Maandag, 14 Augustus j.l. —en niet Zaterdag, 12 Augustus, zoals wij in ons vorige nummer meldden— dit jaarverslag over 1949 goedgekeurd en voorgesteld een dividend van 9% uit te keren.

De aanvankelijk gekoesterde verwachting, dat het jaarverslag over 1949 reeds in Juli j.l. zou kunnen worden uitgebracht, is niet in vervulling gegaan. Het jaarverslag geeft hiervoor geen bijzondere redenen op, doch men mag aannemen, dat de in Maart van dit jaar door de Indonesische regering genomen monetaire maatregelen aan de vertraging mede debet zijn geweest.

Aan het betreffende jaarverslag ontleenen wij intussen, in afwachting van een meer algemene verspreiding van de jaarstukken (waaromtrent enkele gegevens reeds door de persbureaux naar Indonesië zijn geseind) het volgende.

### Personeel in Indonesië

De omstandigheden, waaronder door het personeel in Indonesië moest worden gewerkt, bleven ook in 1949 moeilijk, ondanks maatregelen, waarmede werd getracht deze moeilijkheden te verzachten.

Des te meer verdienen daarom de inspanning en toewijding van het personeel waardering en dank.

### De vloot

Sinds het vorige jaarverslag is de samenstelling van de vloot onzer maatschappij als volgt gewijzigd:

Het s.s. *Stagen* werd in Mei 1950 voor sloop naar Hongkong verkocht.

De volgende nieuwe schepen vertrokken van Nederland naar Indonesië: het m.s. *Sigli* (op 8 October 1949), het m.s. *Silindoeng* (op 22 December 1949), het m.s. *Sibigo* (op 16 Februari 1950), het

m.s. *Barumun* (op 13 April 1950) en het m.s. *Barito* (op 3 Augustus 1950).

Behalve schade aan het m.s. *Kaimana*, tengevolge van een mijn-ontploffing in het Oostervaarwater nabij Soerabaja, deden zich geen ernstige averijen voor.

Hoewel materiaal-voorziening, monetaire maatregelen en gebrek aan geschoolde krachten nog remmend werkten, kan worden gezegd, dat een langzame vooruitgang in het verloop van reparaties en het onderhoud van de schepen valt te constateren.

Sinds het vorige verslag is opdracht gegeven tot de bouw van de volgende schepen: het m.s. *Sungei Asahan*, het m.s. *Sungei Bila*, het m.s. *Sungei Deli* en het m.s. *Sungei Panai* (alle van 175 B.R.T.).

Momenteel bestaat de vloot der maatschappij uit 107 schepen —waarvan 31 passagiersschepen— met een totaal van 175.180 tons bruto.

### Etablisseminten en nevenbedrijven.

Belangrijke vorderingen zijn gemaakt in het herstel van de etablisseminten en nevenbedrijven.

Met de mechanisatie der laad- en losmiddelen werd voortgegaan.

De capaciteit van het rede-transportmateriaal werd opgevoerd van 7.164 tons tot 11.379 tons.

De productie van de N.V. Steenkolen Maatschappij „Parapattan” bedroeg ruim 70.000 tons.

### Bedrijf

Het lijnennet werd uitgebreid van 125.000 tot 130.000 zeemijlen.

Het totale ladingvervoer steeg van 2.800.000 tons in 1948 tot 3.600.000 tons in 1949. Ook het passagiersvervoer vertoonde een stijging en bedroeg gedurende het verslagjaar ruim 418.000 personen.

Dit sterk vermeerderde vervoer kon worden opgevangen dank zij de toevoe-ging gedurende het verslagjaar van 12 nieuwe schepen aan de vloot. Daartegenover staat echter, dat stakingen in de tweede helft van 1949 de omloopsnelheid der schepen ongunstig hebben beïnvloed. Dat desniettemin het vervoer een dergelijk volume kon bereiken, bewijst, dat de capaciteit der vloot voldoende elastisch is om aan de vervoersbehoefte te kunnen voldoen, waartoe ook de samenwerking met de Koninklijke Java-China-Paketvaart Lijnen N.V. wederom een nuttige bijdrage leverde.

Ter bevordering van de aanvoer van Europa naar Indonesië werd opnieuw een doorvoercontract gesloten, zoals reeds in omgekeerde richting is geschied.

Over doorvoerovereenkomsten betreffende het vervoer tussen Indonesië en de Ver. Staten/Canada v.v. zijn onderhandelingen gaande.

slot: zie pag. 2

## Vervolg: Voorspoedige ontwikkeling

Voorts heeft een gedachtenwisseling plaats over een overeenkomst met de regering van Indonesië.

### Economische toestand in Indonesië

Het economische herstel van Indonesië zette zich, over het geheel genomen, in 1949 voort. Gedurende enkele maanden overtrof de export de import, doch de jaarcijfers tonen een import-overschot bij een totale import ten bedrage van 1.573,6 miljoen gulden en een export ten bedrage van 1.477,5 miljoen gulden. Men zal eerst op de goede weg zijn, wanneer een uitvoer-overschot weer regel wordt.

### Raad van Bestuur

In de vergadering van 31 October 1949 werd mr. D. A. Delprat —periodiek aftredend— tot lid van de Raad van Bestuur herkozen.

Ter voorziening in de vacature ontstaan door het overlijden van de heer L.C.M. van Eendenburg werd in dezelfde vergadering de heer D. Bolderhey tot lid van de Raad van Bestuur gekozen.

Ter voorziening in de vacature, welke zal ontstaan door het periodieke aftreden van de heer Bolderhey, die herkiesbaar is, zal op 4 September a.s. een voordracht worden gedaan.

### Cijfers

Blijkens het verslag heeft het voordeig saldo van de exploitatie rekening fl. 17.821.812,— (vorige jaar fl. 14.953.719,—) bedragen. De totale baten hebben fl. 19.373.676,— (v.j. 16.195.631,—) belopen. Na afschrijvingen tot een tot een totaal van fl. 11.855.819,— (v.j. fl. 8.222.888,—) en een dotatie van fl. 3.000.000,— (v.j. fl. 4.000.000,—) aan de reserve voor herstel van de vloot, bedraagt de winst ter verdeling fl. 4.341.818,— (v.j. fl. 3.946.667,—), waaruit een dividend van 9% zal worden uitgekeerd, naar wij in het vorige nummer reeds konden melden.

De middelen en verplichtingen der maatschappij, luidende in rupiahs zijn in de balans per ultimo 1949 à pari omgerekend in Nederlandse courant.

Een niet onaanzienlijk deel van de middelen der maatschappij is getroffen door de op 11 Maart j.l. in Indonesië afgekondigde monetaire maatregelen. Het werd noodzakelijk geacht per ultimo 1949 zodanige voorzieningen te treffen, dat met een mindere opbrengst dezer middelen rekening is gehouden.

### Pensioenfonds

Op grond van berekening opgesteld door de wiskundige adviseur dr. W. J. ten Pas werd het noodzakelijk geacht ten laste van de exploitatierekening het Pensioenfonds met een extrabedrag groot fl. 6.094.807,— te crediteren.

Het vermogen van dit Fonds zal na deze dotatie rond fl. 91 miljoen bedragen en dekt, op basis van een rentestandaard van 3½% alle verplichtingen jegens reeds gepensioneerde en nog actief dienende werknemers en hun nagelaten en nog na te laten betrekkingen, die aanspraak op pensioen kunnen doen gelden.

Het Fonds bezat per ultimo 1949 ruim fl. 59.000.000,— aan beleggingen, terwijl het in het voornemen ligt om in mindering van de verplichtingen der vennootschap tegenover dit Fonds per ultimo 1949 rond fl. 32.000.000,— bedragende, nog in de loop van het jaar 1950 fl. 5.500.000,— over te doen.

## Uitslagen examens stuurlieden en machinisten

Op 3 Augustus j.l. begonnen te Djakarta de examens voor stuurlieden in de gebouwen van het Departement Pelajaran. Van de 24 kandidaten onzer maatschappij, die zich voor deze examens hadden ingeschreven, slaagden 12. Hieronder volgen de namen der geslaagden: 2e stm. N. Spiekman slaagde voor het diploma 1e stm; de 3e stuurlieden J. Noë, H. J. Dikker, J. de Jong, J. G. Pameyer, J. Meylink, D. van Hekken J. H. Runia, M. J. Aldenkamp en H. Boeree slaagden voor het diploma 2e stuurman, terwijl de 11. stln W. A. Supit en F. S. L. Kneefel voor het diploma 3e stuurman slaagden. Naar aanleiding van deze examens hebben enkele promoties met terugwerkende kracht plaatsgehad. De 11. stln W. A. Supit en F. S. L. Kneefel werden op resp. 15 en 16 Augustus j.l. benoemd tot 4e stm. Met ingang van 1 Januari 1950 werden tot 2e stm. benoemd de 3e stl. J. Noë, J. de Jong, J. G. Pameyer, D. van Hekken en H. Boeree. De 3e stl. H. J. Dikker, en M. J. Aldenkamp werden met ingang van 1 Juli j.l. benoemd tot 2e stm., terwijl de 3e stl. J. Meylink en J. H. Runia met ingang van 1 Juli van het vorige jaar werden bevorderd tot 2e stm. In dit verband willen wij de aandacht vestigen op het uitstekende resultaat, dat 2e stm. M. J. Aldenkamp wist te behalen in deze examens, die hij voorbereidde zonder studieverlof.

Ook de technische leden van het varende personeel hebben gelegenheid gehad om te „blokken” en examens in Djakarta af te leggen. Van de 35 officieren van onze vloot, die zich hadden opgegeven voor deze examens, die op 19 Juli j.l. in het Departement van Scheepvaart begonnen, zijn 17 geslaagd voor een hoger diploma. Zij waren: 5e wtk. T. L. Hoop voor het Voorlopig Diploma; de 4e wtkn. W. Duba, F. Th. van Hove, A. J. Blok, J. W. Bakker, G. J. Kuit en J. B. Visser, alsmede de 3e wtkn. C. v. d. Voren, A. H. J. Liesting, A. W. Th. Muter, en K. Nederhoed voor het Diploma A. Voor het diploma B-I slaagden de 3e wtkn. A. D. Vos en A. Haack v. d. Goes. Het diploma B-II behaalden de 2e wtkn. J. Baljé, D. C. Claus en M. F. Hamar de la Brethonière, terwijl de 3e wtk. Ch. O. Faulhaber slaagde voor het Diploma C-I.

Dit is no. 16 - 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:

De K.P.M. in 1949

Oorlogsgedenkboek verschenen

Glazen

Leven of bestaan?

Ranglijst III



# „UITLAAT“ PUBLICEERT DE RANGLIJST

## III

Wij vervolgen hiermede de ranglijst met de eerste groep technici onder het varende personeel van onze maatschappij. Hun ranglijst is bijgewerkt tot 1 Augustus 1950.

\*

### HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

- |                            |                       |                        |                          |                         |
|----------------------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1. J. E. G. A. v.d. Schaaf | 17. Ch. F. Renaud     | 33. J. A. Walrave      | 49. C. Hondsmark         | 64. J. Joha             |
| 2. L. Roggeveen            | 18. G. Ch. F. Gabeler | 34. G. Remijn          | 50. W. H. Ch. de Wit     | 65. W. de Vries         |
| 3. G. C. den Blanken       | 19. H. H. Kho         | 35. C. H. Boormeester  | 51. J. Vis               | 66. H. L. Oei           |
| 4. K. Lammerse             | 20. G. van Vuren      | 36. A. M. Hilgartner   | 52. J. Salverda          | 67. W. Th. P. Mierop    |
| 5. W. F. O. Korinth        | 21. G. J. Zeegers     | 37. F. H. de Bas       | 53. H. Douna             | 68. J. L. Jans          |
| 6. W. Pijpe                | 22. W. Hartman        | 38. J. H. v. Woerkom   | 54. A. Anker             | 69. T. Hooghuis         |
| 7. H. W. van Doorn         | 23. A. F. F. Janssen  | 39. P. J. Joosse       | 55. J. F. Hasz           | 70. J. H. Woldringh     |
| 8. P. H. de Munk           | 24. A. van der Maal   | 40. H. M. Freeze       | 56. G. H. Uitzinger      | 71. W. Schneider        |
| 9. W. P. M. Waitz          | 25. F. M. Sengers     | 41. H. Koning          | 57. J. van Lil           | 72. J. G. L. Heijnneman |
| 10. J. W. Mensingh         | 26. G. J. Bernhard    | 42. P. J. van den Berg | 58. T. S. Kwee           | 73. J. P. Kuipers       |
| 11. A. J. Gorissen         | 27. W. Purmer         | 43. C. Looijzen        | 59. W. G. de Jong        | 74. G. Ch. Hamaker      |
| 12. J. Alt                 | 28. H. Tuynman        | 44. R. Klinkert        | 60. C. J. van den Heuvel | 75. A. Marcus           |
| 13. G. W. Smidt            | 29. M. v. Beest       | 45. H. W. Hasenbos     | 61. H. Th. Pipper        | 76. C. Gorter           |
| 14. J. P. G. Nouwens       | 30. C. F. v. Rosmalen | 46. C. M. den Hond     | 62. H. G. Geijzen        | 77. L. Timp             |
| 15. H. Esmah               | 31. L. J. P. Jaspers  | 47. F. H. van Kesteren | 63. A. G. Schieffelaers  | 78. F. H. Begemann      |
| 16. E. Nauta               | 32. F. A. Meertens    | 48. F. Geul            |                          |                         |

\*

### TWEEDE WERKTUIGKUNDIGEN

- |                        |                              |                                   |                              |                        |
|------------------------|------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|------------------------|
| 1. J. Goosen           | 24. A. Sok                   | 47. J. van den Berg               | 69. K. S. Eckardt            | 90. J. Weelinck        |
| 2. E. W. de Haas       | 25. J. Nicolai               | 48. D. de Puit                    | 70. G. E. Thijssen           | 91. A. Niel            |
| 3. J. F. de Vries      | 26. D. Hartman               | 49. J. Nagelhout                  | 71. L. E. van den Worm       | 92. A. F. G. Smeets    |
| 4. K. E. Mouthaan      | 27. R. Keiser                | 50. F. J. M. Mattaar              | 72. H. Hillebrandt           | 93. A. A. Egas         |
| 5. T. A. Langedijk     | 28. A. van der Wal           | 51. T. J. W. H. Kaijzer           | 73. H. T. Koa                | 94. A. den Hartog      |
| 6. B. Engelken         | 29. P. J. M. van den Berg    | 52. A. de Vries                   | 74. I. Douw                  | 95. L. van Dijk        |
| 7. A. H. van der Sloot | 30. M. Berrevoets            | 53. J. T. Scholte                 | 75. B. Sjouw                 | 96. A. L. Goossens     |
| 8. B. J. Huigsloot     | 31. F. A. Resner             | 54. L. J. H. Teijgeler            | 76. J. P. van der Endt       | 97. E. de Wolff        |
| 9. M. Zander           | 32. F. Nak                   | 55. O. W. Brauer                  | 77. W. Lorigen               | 98. D. C. Claus        |
| 10. J. J. Tazelaar     | 33. R. Keizer                | 56. H. A. A. Schneider            | 78. R. L. Raak               | 99. O. G. Loth         |
| 11. J. Hage            | 34. R. de Wit                | 57. A. Roelink                    | 79. L. de Reus               | 100. R. Th. Nijvenheim |
| 12. J. Dikstaal        | 35. G. J. Stam               | 58. W. Matthiessen                | 80. H. Lyklema               | 101. H. J. Wijtenburg  |
| 13. A. Augusteijn      | 36. G. L. de Zwart           | 59. L. Willems                    | 81. R. Pagels                | 102. L. W. Bense       |
| 14. J. P. H. Heule     | 37. P. G. A. van Eeden       | 60. A. L. van Raemdonck           | 82. Th. B. Kers              | 103. B. B. Liem        |
| 15. W. M. Wüthrich     | 38. H. J. Riko               | 61. F. H. de Bakker               | 83. J. K. Nijdam             | 104. L. F. Noll        |
| 16. H. W. Bakhoven     | 39. A. Dijkstra              | 62. L. S. v.d. Meulen             | 84. F. L. Visser             | 105. D. Snip           |
| 17. F. W. Muller       | 40. G. G. Groenewout         | 63. T. Sastroatmodjo              | 85. J. A. Versteegh          | 106. J. Baljé          |
| 18. M. L. van der Hoff | 41. C. J. P. v. Lieshout     | 64. G. Hoogendoorn                | 86. P. K. W. Haack v.d. Goes | 107. H. J. Romunde     |
| 19. J. G. P. Scheltens | 42. K. L. Franz              | 65. V. W. Orth                    | 87. E. Engelberts            | 108. C. Slikhuis       |
| 20. J. R. Zwerver      | 43. J. C. L. Utrecht         | 66. J. Adels                      | 88. P. Kopmels               | 109. H. J. Geerlings   |
| 21. F. Kleian          | 44. W. F. Donk               | 67. M. F. Hamar de la Brethonière | 89. F. L. A. de Calonne      | 110. C. den Hartoog    |
| 22. J. M. R. Tumbelaka | 45. J. Ph. Muller            | 68. O. M. Kayadoe                 |                              | 111. D. Hendriks       |
| 23. J. J. H. A. Zindel | 46. P. J. M. B. v. Wieringen |                                   |                              |                        |

\*

### DERDE WERKTUIGKUNDIGEN

- |                     |                      |                            |                      |                        |
|---------------------|----------------------|----------------------------|----------------------|------------------------|
| 1. P. S. Kalfsbeek  | 14. T. van den Dool  | 27. A. Haack v.d. Goes     | 40. W. J. van Dijk   | 52. J. M. Meinen       |
| 2. J. J. Teutscher  | 15. M. Aboebakar     | 28. J. B. G. Bakker        | 41. N. Bartels       | 53. J. A. Smaak        |
| 3. C. van Huizen    | 16. G. Teeuwssen     | 29. Ch. O. Faulhaber       | 42. C. Bakker        | 54. J. D. Tesink       |
| 4. H. H. W. Groot   | 17. J. Pronk         | 30. A. D. Vos              | 43. H. Weevers       | 55. H. C. Verlinde     |
| 5. H. J. van Reenen | 18. R. J. de Vries   | 31. S. Dam                 | 44. M. A. Salemink   | 56. W. J. A. Eijsvogel |
| 6. J. Koke          | 19. P. A. de Vlieger | 32. B. Claasz Cooxsen      | 45. P. de Frenne     | 57. H. J. Jansen       |
| 7. G. R. Hommes     | 20. J. Schuiling     | 33. H. Th. L. Veldkamp     | 46. J. A. Gieltsjes  | 58. B. G. L. van Os    |
| 8. Ch. P. Verhaar   | 21. V. Sayers        | 34. J. J. van Leeuwen      | 47. D. van Haarlem   | 59. H. A. Kortschot    |
| 9. A. C. Boelaars   | 22. J. B. Jens       | 35. J. Bogaard             | 48. W. K. Pieters    | 60. H. B. Visser       |
| 10. J. de Haas      | 23. G. Jansen        | 36. J. C. S. v. Bysterveld | 49. H. J. Nahuysen   | 61. J. den Arend       |
| 11. H. F. Huzink    | 24. N. Esteie        | 37. P. Severijn            | 50. J. van den Berge | 62. A. H. J. Liesting  |
| 12. C. Schavemaker  | 25. A. Bakker        | 38. J. Coers               | 51. H. J. Hunink     | 63. J. Schriemer       |
| 13. H. Ph. Kuyp     | 26. F. H. Niël       | 39. W. Mossel              |                      |                        |

Het slot van de ranglijst volgt in no. 17 van „de Uitlaat“.

## De ontwikkeling van het Inheemse zeilwezen

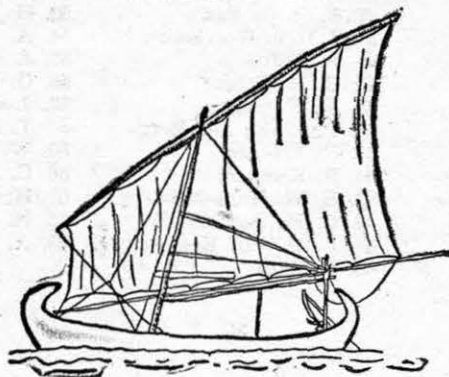
„Opvallend is bij de pleziervaarder in Indie, hoezeer hij zich tot het Europeesche zeiljacht voelt aangetrokken”, zo staat er in het „Indische Boek der Zee”, uitgegeven in 1925. Het had ook van deze tijd kunnen worden gezegd en de K.P.M.-watersporters zullen dat wel in de allereerste plaats onderschrijven.

Als de Europeaan in het vroegere Nederlands-Indië zijn zeil-carrière eventueel aanving in een Inheems vaartuig, ging hij, zodra hij daartoe financieel de gelegenheid had, over tot het Europees getuigde vaartuig. De Inheemse vaartuigen —hoe enig en volmaakt ook in hun soort— voldeden toch niet voor het algemene zeilwerk.

Toch kan men ook in Indonesië de vele Inheemse zeilvaartuigen niet maar zonder meer voorbijgaan. Onze zeilers mogen dan heel andere boten prefereren: men moet toegeven, dat de Inheemse zeilers —die dat om den broode doen— niet voor de poes zijn en dat de archipel een aantal zeilschepen heeft geproduceerd, die de moeite van een beschouwing alleszinswaard zijn. We hebben het vorige jaar in „de Uitlaat” al eens het een en ander geschreven over Inheemse vaartuigen.

Een opsomming van alle scheepstypen in Indonesië te geven, zou moeilijk zijn en ons trouwens te ver voeren. Men kent de open scheepjes („sope's”) met het sprietzeil of de „sudu-sudu”, waarvan een kleinere modulatie (enkel gevoerd) „kedok” wordt genoemd. Een dergelijk zeil voeren ook de Javaanse vlerkprauwen, die uit één stam of een balk lijken te zijn gesneden. Dan heeft men voor de grotere schepen de „lajartandjak”, het machtige enkelvoudige zeil, gespannen tussen lichte ra en giek, waarom het kan worden gewonden en waarmee zowel de Bantamse „koleks” als de „kolek-sero” van Dja-

karta en de Tjirebonse- en Javaanse vissersprauwen varen. De laatste, ook „koleks” genoemd, worden naar de gebruikte netten meestal „majangprauwen” genoemd. Zij onderscheiden zich door de fraaie, hoog-oplopende plank in de Stevens, terwijl de Djakartaanse- en Bantamse „koleks” voor en achter een vlugge schaatsvorm vertonen. De Indramajusche- en andere va-



Bantamse „kolek”

## „SABANG” WORDT GELI

Lonende exploitatie niet meer

In een onlangs in Nederland gehouden algemene vergadering van aandeelhouders van de N.V. Zeehaven en Kolenstation „Sabang” is besloten de maatschappij te ontbinden. Hiermede zal een belangrijke tak van de Nederlandse zeevaart in de Indonesische wateren verdwijnen.

In het laatste jaarverslag —over 1949— zijn uitvoerig de redenen uiteengezet, welke tot het besluit tot liquidatie hebben geleid. Toen de maatschappij na de oorlog geleidelijk inzicht kreeg in de ontstane situatie, kwam zij tot de conclusie, dat een lonende exploitatie ook op de lange duur uitgesloten moest worden geacht en dat dus moest worden getracht om op basis van de in het jaar 1910 met de regering van het voormalige Nederlands-Indië gesloten overeenkomst tot een zo gunstig mogelijke afwikkeling van het Sabang-bedrijf te komen. Het bunkerbedrijf is door de jaren heen de voornaamste bron van inkomsten en winst voor de maatschappij geweest. Toen zij jaren geleden zag aankomen, dat kolen in toenemende mate door olie zouden worden verdrongen, heeft de maatschappij nog getracht door het bouwen van olietanks e.d. de vermindering van inkomsten uit het kolen-

riaties —o.a. met een eendenbek— val- len gauw genoeg op. Alle deze schepen hebben een zware riem als roer.

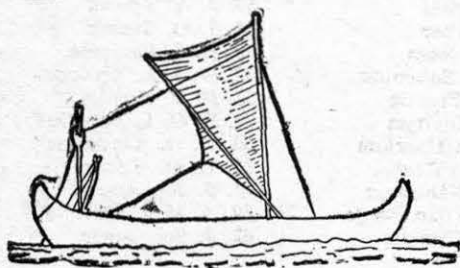
Van de andere zeeschepen in de archipel vallen ons op Java allereerst op de Javaanse handelsprauwen, die men wel „djurupi” hoort noemen. Zij lijken op verhoogde „koleks”. Hun type en tuig zijn gemakkelijk te vinden in het beeldhouwwerk van de Borobudur, zodat ze wel eeuwen oud moeten zijn. Prachtige schepen zijn de Madureesche prauwen met de oplopende kiel. De kranige bemanningen brengen zonder noemenswaardig verlies in zo'n prauw tientallen runderen en geiten over, b.v. naar Pontianak, welke beesten zij onderweg soms op het land laten weiden en drinken. Indruk maken ook altijd weer —wanneer ze op hun tochten van Padang naar Celebes vice-versa— Djakarta aandoen de Buginesche prauwen van het oud-vaderlandse type „Halve Maen” met een paviljoen, waarin de roerganger met zijn bak- en stuurboordsroer, niet uit schijnt te kunnen kijken. De Benkulense kotter schijnt de oude Engelse kotter zuiver te hebben gevolgd.

bedrijf althans gedeeltelijk te compenseren. Dit bleek echter slechts in geringe mate mogelijk te zijn, daar olie een monopolie-artikel is, in tegenstelling met kolen, die op de vrije markt worden verhandeld en bij goed koopmanschap ruime winsten mogelijk maken.

### Oorlog intervenieerde

Ware de oorlog er niet tussen gekomen, dan zou de maatschappij nog wel in staat zijn geweest om de afschrijvingen te verdienen en bovendien een winst te maken tot het tijdstip, waarop einde 1950 de erfpachtsovereenkomst zou zijn afgelopen. Nu echter in de oorlog grote schade is toegebracht aan de havenwerken en installaties te Sabang, zou herstel daarvan nieuwe investeringen van grote sommen vergen, die onmogelijk in de nog resterende acht jaren zouden kunnen worden „aan-verdiend”.

De maatschappij had van de regering van het voormalige Nederlands-Indië in erfpacht een kuststrook met daaraan liggende steigers en de op de kuststrook staande loodsen, pakhuizen, werkplaatsen en fabrieken. In 1946 werd het toenmalige departement van Verkeer en Waterstaat te Batavia er op



Het „sudu-sudu”-zeil



# Oorlogsgedenkboek verschenen

Schrijver Backer huldigt Klein;  
1.500 exemplaren a/b „Barito”.

„De eerste zending boeken, zijnde 1.500 voor Indonesië bestemde exemplaren”, schreef vriend Klein, „werd door de drukkerij gereed gemaakt en naar Rotterdam geëxpedieerd voor verscheping per ms. Barito”. En daarmee was het boek in zee. Een week later ontving ik mijn eigen exemplaar. Het ligt naast me; het is alleen al een genoegen om de lichtgele bladzijden door de vingers te laten glijden.

Dit boek had een schrijver en een regisseur. In 1946 werd de opdracht verstrekt om een werk samen te stellen over de K.P.M. in oorlogstijd. Dadelijk begon het verzamelen van het materiaal. Toen de schrijver (de heer H. Th. Backer zelf. Red. Uitlaat) eenmaal in Nederland was —aanvang 1947—

## QUIDEERD

mogelijk

gewezen, dat op de regering de verplichting tot herstel rustte, welke de Nederlands-Indische schatkist enige miljoenen guldens zou kosten en dat het dus voor de regering voordeliger zou zijn om de maatschappij te naasten. Pas einde Maart 1948 werd de maatschappij door de Nederlands-Indische regering tot een bespreking hierover uitgenodigd.

### Naasting

Het overleg over deze kwestie is een lijdensweg geworden, waarbij de behandeling van overheidswege zeer langzaam is geschied, aldus het verslag, dat wij nog steeds citeren. Pas op 7 December 1949, enkele weken voor de machtsoverdracht in Indonesië, nam de toenmalige regering het naastingsbesluit op voorwaarden, die voor de maatschappij bijzonder onvoordelig zijn geweest. Het besluit tot transfer in termijnen van de overeengekomen koopsom schijnt door de voormalige regering te zijn genomen, zonder daarin het Deviezen-Instituut te kennen. Een officiële bevestiging van de koop werd door de maatschappij van de voormalige regering niet meer ontvangen.

De koopsom is gesteld op 1.506.000 (Ned.) guldens, nadat reeds voor 94.000 gulden aan vaartuijen aan derden was verkocht.

kwamen van vele zijden inlichtingen binnen: brieven, boeken over de oorlog, kranten, tijdschriften en dagboeken. Het werd zeer veel; bijna een chaos. Eerste noodzaak was ordening. Er bleken vele hiaten en onduidelijkheden te bestaan. Mondeling en schriftelijk werd een groot aantal vragen gesteld. Verschillende personen werden geïnterviewd, maar een beeld, hoe het boek moest worden, ontstond nog niet.

### De schrijver

In de tweede helft van 1947 begon ik te begrijpen, dat, wilde het werk binnen redelijke termijn gereedkomen, het niet mogelijk zou zijn om eerst alle gegevens te verzamelen, die te verifiëren en te schiften en aan de hand daarvan volgens een vast schema het K.P.M.-oorlogsboek samen te stellen.

Ik besloot eenvoudig te beginnen met schrijven. Wat er wel bestond, dat was in vage trekken een beeld van het stille heldendom, dat sprak uit al de rapporten, uit de gesprekken en ook uit datgene, wat men kennelijk niet wilde vertellen of althans zo spoedig mogelijk wilde vergeten.

Al schrijvende, vloeiden sommige verhalen direct in de goede vorm, andere kwamen moeilijk tot afsluiting. Alles had nog gelijke waarde; het bleef „materiaal”, meer niet.

Het manuscript groeide en groeide. Nieuwe gegevens kwamen binnen. Ze werden tussengevoegd, zoveel mogelijk in chronologisch verband. De oorlogsgebeurtenissen herhaalden zich, alleen de namen verschilden.

### De regisseur

Reeds toen trad de regisseur op, de aan vele —vooral aan de oudere K.P.M.-ers— zo goed bekende heer H. Klein. Tenslotte hadden wij stof voor een boek, dat in het formaat van de huidige uitgave ruim 600 bladzijden zou hebben geteld en dat daarmee nog allerm minst volledig zou zijn geweest. Ik had eenvoudig al datgene verteld, wat ik had kunnen verzamelen. Op mijn lijst van alle schepen, kwamen er echter verscheidene voor, waarvan geen der opvarenden mij zijn oorlogservaringen had verhaald. Er waren nog personen, die eigenlijk hadden moeten worden gehoord, maar die in het buitenland zaten. Op een willekeurig moment zeiden we echter „stop” en daar lag het eerste manuscript.

Vriend Klein las —anderen lazen ook. Er kwam oordeel en veroordeel. Men wist, dat er iets kostbaars in dit alles zat, maar we hadden het er nog niet uitgehaald.

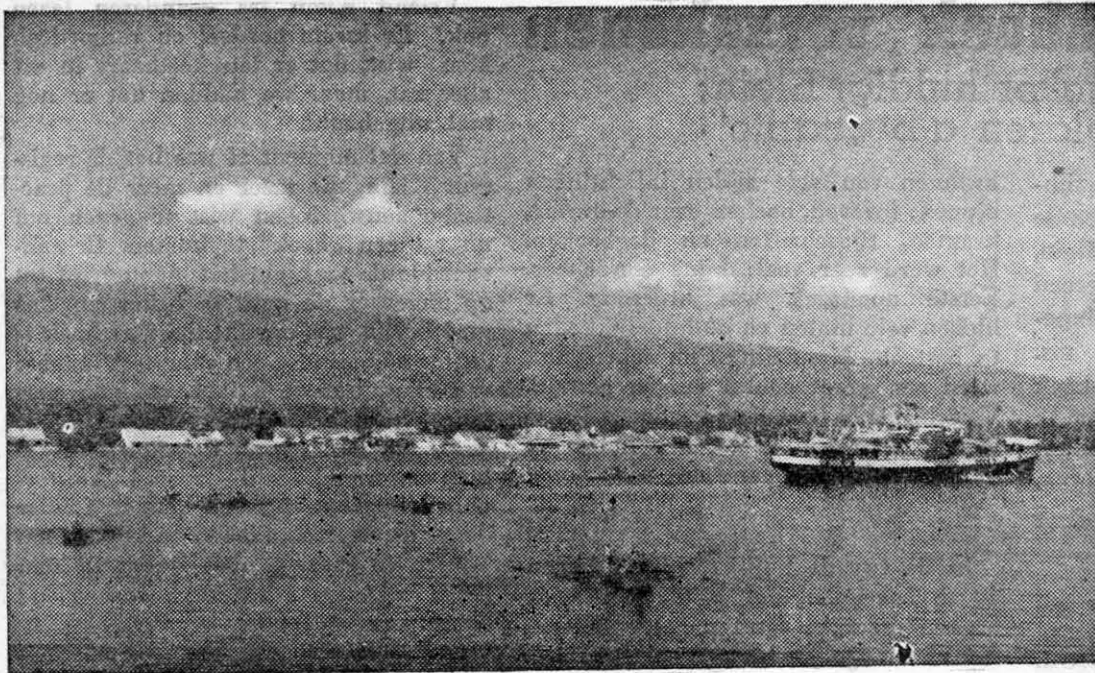
Van dat moment af was het de regisseur Klein, die meer en meer de praktische aanwijzingen wist te geven om nu tot een „boek” te komen. Ik aanvaardde de taak om het manuscript tot op ongeveer de helft te bekorten. Ons manuscript was onvolledig. Ons boek is echter nog minder een compleet verhaal van alles, wat de K.P.M. en haar personeel in de oorlog is overkomen. Maar als U het nu leest en U krijgt tenslotte toch een totaal beeld— zoals U Amsterdam kunt zien en leren kennen zonder door alle straten te lopen en alle huizen binnen te gaan— dan is dat in zeer belangrijke mate het werk van vriend Klein.

Velen hebben mij geholpen met hun herinneringen. Ik heb, wat ze mij vertelden doorleefd en zeer vele malen bijna woordelijk het relaas kunnen gebruiken, in de vorm, waarin het mij werd gedaan. Dat heeft het schrijven veel gemakkelijker gemaakt. Maar Klein heeft in overleg met mij gezeefd en geschift en tenslotte allèen de enorme taak verricht om het boek zijn materiële gestalte te geven.

Ik dank hier nogmaals allen, die stille medewerkers waren, meer speciaal ook hen, die zeer persoonlijke herinneringen, zoals dagboeken, afstonden. Zij zullen geen behoefte hebben om hun naam te zien genoemd. Ik hoop, dat ook allen de opzet zullen waarderen om het boek geheel naamloos te houden. Maar van Klein waren de band, de letter, het papier, de illustraties en alle bijlagen. En van hem is de minutieuze correctie, de stipte controle en in het bijzonder die eigenaardige inslag in het werk, die ik nu zelf zie uit dit boek: de Paketvaartgeest.

Want onze maatschappij is iets. Dat voel je zo niet, als je nog actief dient. Dat merk je pas, als je „er uit” bent. Ik ben zeer dankbaar, dat ik door dit boek —naast al het nieuwe werk, dat ik in Nederland heb gevonden— nog zolang „er in” ben gebleven. Ik dank hier nogmaals de Raad van Bestuur, dat hij mij deze taak heeft opgedragen en ik dank de gehele organisatie van de K.P.M. —met Klein aan het hoofd— voor haar hulp en steun. Ik spreek daarom gaarne van „ons boek”. Ik hoop, dat U het goed zult ontvangen. Het is geboren uit iets gemeenschappelijks, dat vele leden van het K.P.M.-personeel bezitten.

H. Th. Backer.



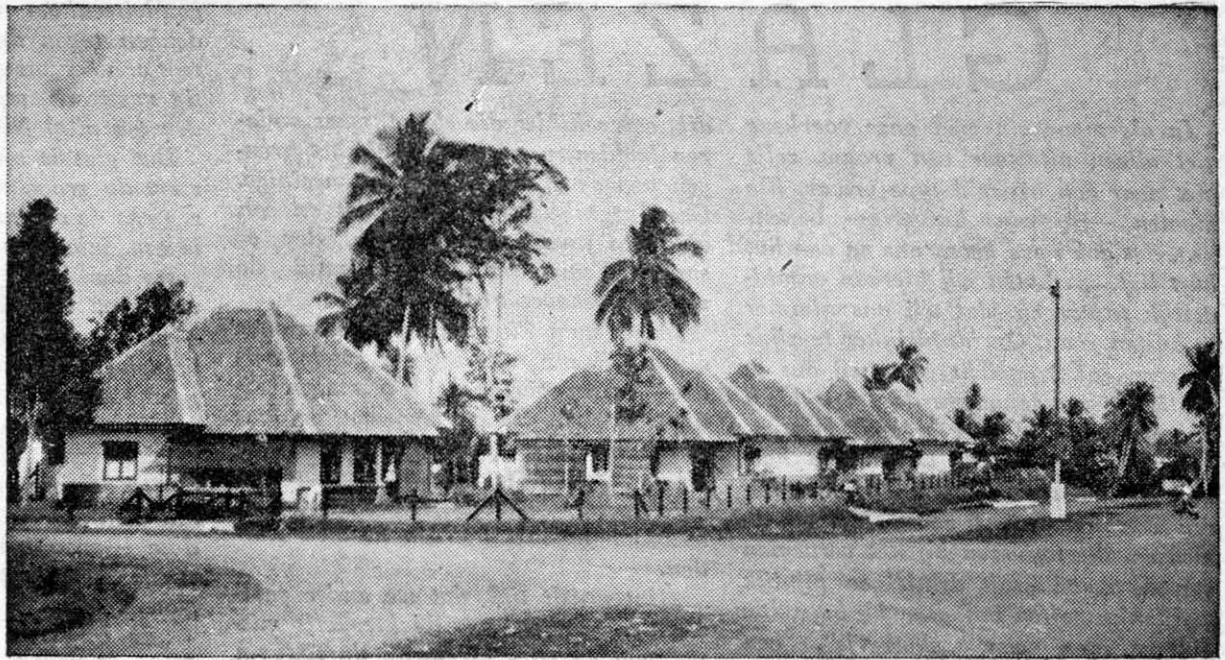
# OVERZICHT \* IN BRIEF

## Bij de foto's :

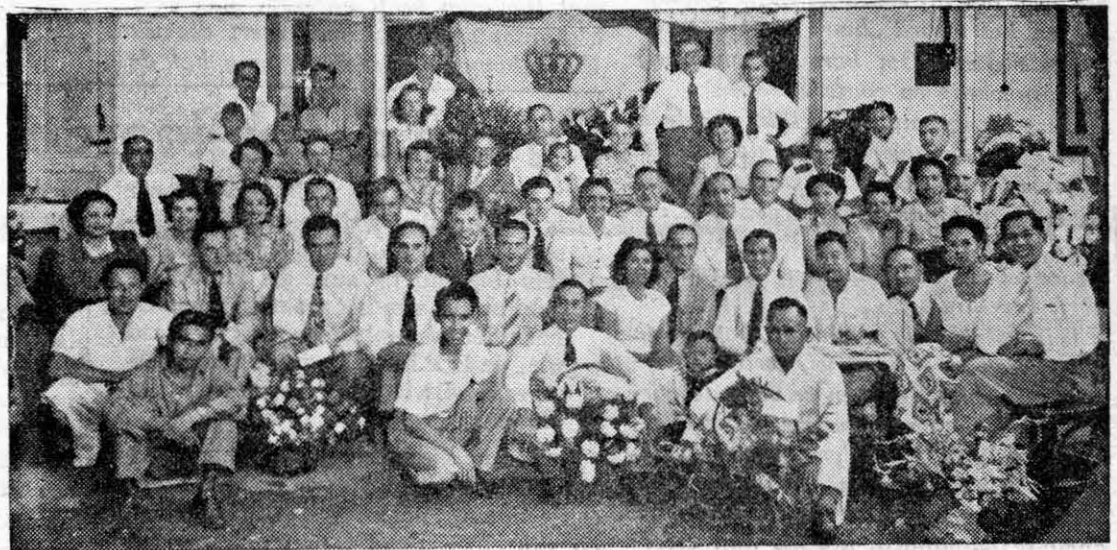
1) Een uitzicht, dat reizigers en opvarenden op land Bali aandoen, bekend zal voorkomen: de kust van Bali, op Bali's Noordkust. Tientallen prauwen liggen op de wateren, men schip af om passagiers en lading over te nemen.

- 2) Hoofdempl. W. A. J. Noordhoek Heft van de afdeling T.D./H.K. herdacht op 29 Augustus j.l. het feit, dat hij 25 jaar geleden in dienst van de K.P.M. trad.
- 3) De bouw van Djakarta's satellietstad Kebajoran vindt geleidelijk voortgang. Enige tijd geleden hebben diverse huizen in Blok IV is geheel een K.P.M.-woningcomplex.
- 4) Hoofdempl. H. Egmond (T.D./Mak.) herdacht op 24 Juli j.l. het feit, dat hij 25 jaren geleden in dienst van de maatschappij van collega's en kennissen.
- 5) Het s.s. Thedens van onze maatschappij vaart al sinds Mei 1948 als troepen transportschip door de wateren van de Celebes, heeft duizenden militairen vervoerd.
- 6) De coaster Belanta, eigendom der K.P.M., die via de Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit aan de „Maskapai K.P.M.” huurd, is in de buurt van Straat Saleier, (Zuid-Celebes) vergaan. Deze foto van de Belanta (173 BRT) werd genomen tijdens een lange maidenreis uit Nederland in Tandjong Priok meerde.





# CHT ELD



van onze schepen, die het el-  
aankomst op de rede van Bule-  
stevnen op het pas aangeko-  
nemen.

(Foto: E. F. H. v. Santen)

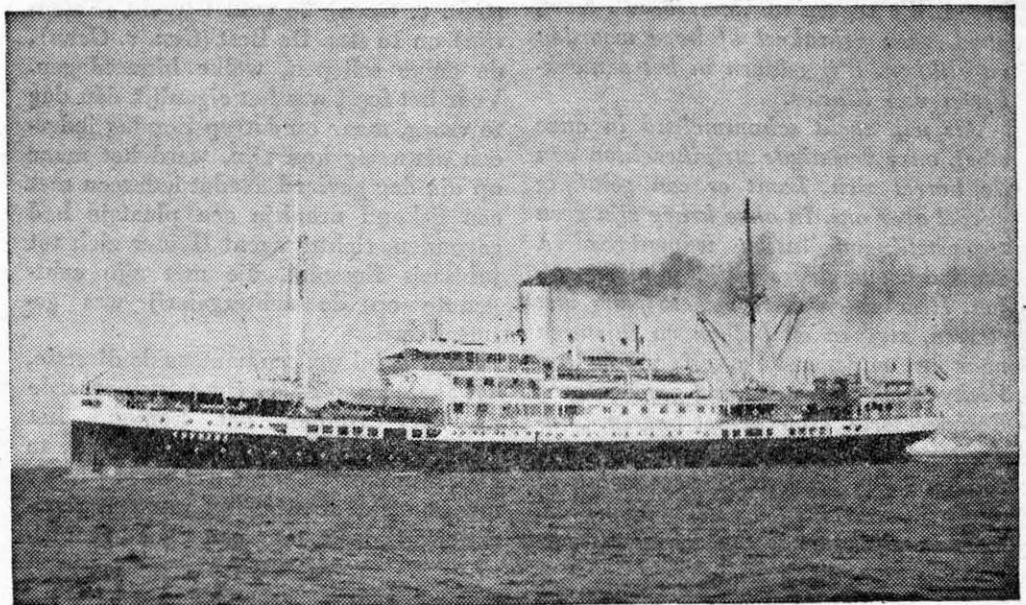
den in dienst der maatschappij

complexen electriciteit gekregen.

ppij trad. De Jubilaris temidden

donesische archipel. Het schip

al Sulawesi Selatan" was ver-  
oen het scheepje in 1947 na zijn





# GLAZEN

In algemene zin gaat onze voorkeur niet alleen uit naar een vrouw, zelfs niet naar een bepaald type vrouw. We moeten —enigszins huiverig— bekenen, dat ook onze kroeg ons na aan het hart ligt..... Laten wij hieraan onmiddellijk toevoegen, dat wij ons nimmer te buiten gaan. Om duidelijker te zijn: in geen enkel opzicht gaan wij ons te buiten. Onze gepousseerde leeftijd zal daaraan bepaald niet vreemd zijn.

Wij behoren tot de lieden met harten, die gaan ronddraaien bij het horen van het woord coca-cola; tot de mensen, die huiveren bij het vernemen van de naam „soft drink” en pijnlijk worden getroffen indien er bij bepaalde gelegenheden een „sherrytje”, een „portje” of een „splitje” worden geserveerd. Ons zijn de eenvoudige, unitarische dranken genoeg. Het woord „jenever” ligt ons bij voorbaat reeds behaaglijk en het woord „bier” geeft ons een gezonde dorst. Om kort te gaan: wij zijn eenvoudig en conservatief.

Onze kroeg, nu, is gelijk wijzelven zijn. Zij is ons daarom met de dag liever, omdat zij groeit en zich verbetert en —als wij ons niet vergissen— zal eindigen als het symbool van „De Kroeg” voor vele mannen: eenvoudig, kort, krachtig.

Wij volgen die evolutie met grote voldoening en —laten wij eerlijk zijn— met spanning. Kwamen er voor de oorlog alleen dames en heren: nu is daaraan zeer veel veranderd. Ten goede, mogen wij wel zeggen. Er is meer variatie gekomen. De heren werden anglo-saxon-minded, net als hun escortes. Vaak prefererden zij het praedicaat „would-be”. Wij zijn democratisch en eren dus de andere sexe in onze kroeg. We zeggen nu „mevrouw”. Kort, goed, geen gekrakeel of boze woorden en blikken. Wij geloven in het aanwakken van illusies.

Als wij, zacht schommelend in onze stoel, onze verenigde strijdkrachten aan de borrel zien, komt er een gelukkig gevoel over ons. In onze kroeg zijn geen tegenstellingen tussen wapenbroeders, zoals die ons elders altijd pijnlijk treffen. Hier zitten de stoere krijgers met sterren, strepen en balken en luisteren naar een ander wapen, gekleed in een Vicky-Mock en een veel-geadvertiseerd Bali-accessorie. Hier heerst begrip, „understanding” en offervaardigheid. We zouden bijna zeggen: verbroedering in figuurlijke zin. Hetgeen wij goed achten.

Onze wijnkaart is een schilder waar-

dig, een schilder die slaagt, waar anderen faalden, waar het betreft het brengen van synthese tussen het weinige. Geen gegrabbel naar de kaart en een afzoeken naar vintage, merk, dry of sweet. Eenvoudig en bekorend de vraag: „Jenever of bier”.

Laatst nam Financien plaats in onze eigen —ik mag wel zeggen: geselecteerde— scheepvaartheek. Wij mogen Financien niet. Onze versneden guldens staren ons nog steeds aan, als wij ons eigen prive-laatje openen en vluchtig berekenen, hoeveel eenheidsdranken hiervoor gekocht hadden kunnen worden.

„Het wordt tijd, dat we ander vaatwerk krijgen”, sprak Rechterhelst misprijzend en trok hiermede de tijdbom af. Wij drinken n.l. sinds kort uit eenheidsglazen, die de trots van onze kroeg zijn. Assurantiën, die zich momenteel met Deviezen heeft gelieerd, mag over b' ompot spreken; Luchtvaart die uit Wegenbouw is gecreëerd, mag het de

goudvissienkom noemen en wij allen denken tegen de avondklok misschien teer aan een meer huishoudelijk en nuttig vaatwerk, maar aanmerkingen dulden wij niet! Niet in onze kroeg!

Dat glas is ons heilig. Het symboliseert de groei, de vooruitgang, ik zou zeggen: de evolutie van onze kroeg. Het is een juice-glas. Is er een schonere geste denkbaar? Deze eenvoudige, grove glazen kom. Zij vertelt ons wat was —en wat is. Jeneverglazen, portglazen, wijnglazen sneuvelden in eerlijke en goede kamp, doch het gemedend, versmadede vat, bestemd voor buitenlandse zoetigheden, bleef, omdat wij trouw bleven aan onze eenheidsdrank. „Eindelijk rechtvaardigheid”, zuchtte het. „In deze —onze nieuwe— tijd, geeft een plasje eerlijke en harde jenever mij glans”.

„Er blijft de helft aan de wanden hangen”, sprak Pegels afkeurend „en de andere helft is ook geen 100% waard”.

„Houd je b..... liever”, sprak zuster Scheepvaart streng. „Je denkt aan sanering”.

Babe.

## Egmond jubileerde in Makassar

De K.P.M.-„bengkel” te Makassar is op Zondag vrijwel altijd uitgestorven, maar op 23 Juli j.l. was er iets bijzonders aan de hand. De achterkant van het woonhuis van de baas der werkplaatsen was versierd met de K.P.M.-vlag, twee nationale en vele seinvlaggen en er waren vele bloemen.

Om 1 uur kwamen bijne alle employés van het kantoor-Makassar met hun echtgenoten naar de werkplaatsen en vanzelfsprekend waren ook present de heren van de T.D. en de werkplaatsen, met hun dames. Verder waren aanwezig de hfd.wtkn. Uitzinger (Toba), Hasz (Gen. v. Geen) 2e wtk. Utrecht (Valentin) en 1e stm. De Best (Gen. v. Geen), de enige schepen, welke binnenlagen. Voor het feest was het eigenlijk één dag te vroeg, maar omdat op Zondag iedereen aanwezig kon zijn, werd het maar op die dag gevierd. Nadat iedereen met een ijskoud drankje een plaatsje had gevonden, richtte agent Heiner zich tot jubilaris Egmond, die met zijn echtgenote op de achtergalerij was geïnstalleerd.

Na de gelukwensen namens de directie, het agentschap en de vloot, memoreerde de heer Heiner, dat Egmond het grootste deel van zijn diensttijd te Makassar heeft doorgebracht. Hij heeft meegemaakt de wording van een reparatiewerkplaats tot een goed-geoutil-

leerd bedrijf. Er zijn nog vele wensen on vervuld, maar de heer Heiner sprak de hoop uit, dat Egmond binnen afzienbare tijd nog de uitbreiding en vernieuwing der werkplaatsen zou kunnen meemaken. Egmond is altijd zeer gezien geweest in en buiten Makassar. Hij is de zuinigheid zelve: er wordt nooit iets als onbruikbaar weggegooid. Als men met iets geen raad weet, brengt men het naar Egmond: hij weet er altijd nog iets mee te doen. Van een oude kolenkraan werden de onderdelen gebruikt voor een sleephelling.

Egmond zegt nooit veel en dankte ook ditmaal met slechts een kort woord. Hierna vertolkte de heer Klijn de gevoelens van het kantoorpersoneel van de T.D., de werkbazen en enige mandurs en bood de jubilaris de 2-delige Winkler Prins Encyclopaedie aan. Moeilijk was de keuze van dit geschenk niet, omdat men in Makassar al gauw is uitgekeken. Boekhouder The Ek Seng bood als oudste medewerker van Egmond, mede namens zijn echtgenote, een fraai sierkleed aan.

Omdat deze dag tevens min of meer een afscheid betekende voor de heer Klijn —die inmiddels is overgeplaatst naar Priok— werd hem namens kantoorpersoneel van de T.D., werkbazen en mandurs een actetas aangeboden.



♦ Uit Nederland werd bericht ontvangen dat het m.s. *Barito*, het tweede der nieuwe na-bestelde *Ba*-schepen op 3 Augustus j.l. uit Amsterdam naar Indonesië is vertrokken. Dit nieuwste schip der maatschappij zal zijn maidenreis naar Indonesië volbrengen via Port Saïd en Aden en wordt tegen het midden van de maand September a.s. te Tandjong Priok verwacht. Wat betreft de andere schepen, die voor de maatschappij in Nederland worden aangebouwd, vernamen wij uit Nederland dat het m.s. *Sabang* op 28 Juli j.l. van stapel is gelopen. Een der benzine-schepen, de *Moesti* ging op 9 Augustus j.l. te water bij de R.D.M. De motoren van *Moesti* en *Minjak* hebben reeds met goed gevolg proefgedraaid in de werkplaats. Het kleine m.s. *Sungei Asahan* liep op 10 Augustus j.l. te water.

♦ Op Zaterdag 2 September j.l., werd in het Logeergebouw - Molenvliet Barat 14 weer een dansavond gegeven, die om 20.00 uur aanving.

De dansmuziek werd verzorgd door het bekende Radio Quintet van Jaap Meyer. Introductie van familieleden en kennissen was toegestaan.

De opkomst voor deze avond was, zoals gewoonlijk, groot en het succes was volkomen.

Ten behoeve van de officieren aan boord van de binnenliggende schepen was een speciale autobus van de K.P.M.-Hoofdpoot te Tg. Priok naar het Logeergebouw ingelegd, terwijl na afloop eveneens transport naar Tg. Priok beschikbaar was.

## K. p. m. - Journaal

♦ Adj. Chef P. A. van 't Pad vertrok per vliegtuig op 20 Augustus j.l. naar Nederland.

♦ Hoofdempl. P. v. d. Weert vertrok met zijn gezin op 19 Augustus j.l. met het vliegtuig naar Nederland voor E.V.

♦ De 2e stl. C. P. van der

A. M. van Zanen-Zoutzeling met drie kinderen (gezin le stm. J. van Zanen), en empl. C.O.R. Hauber (Cm/HK) (afkeuring).

♦ Het m.s. *Oranje* arriveerde op 18 Augustus j.l. te Tandjong Priok uit Nederland met de volgende K.P.M.-gezinsleden aan

### JUBILARISSEN IN SEPTEMBER

35 jaar

25 September

Neo Pee Chiang  
Tanda

Hoofdklerk I Singapore.  
Hoofdklerk I Samarinda.

25 jaar

1 September

S. Laya  
Tjie Hon Wa

Klerk I Gorontalo.  
Gieter Werkplaatsen  
Priok

Wahab

Bottelier I

3 September

J. Matualessy

Portier I Bewakingsdienst  
Priok

10 September

W. G. de Jong

Hoofdwtk. m.s. *Sibigo*

24 September

C. J. van den Heuvel Hoofdwtk.

m.s. *Kalianget*

Meije en S. H. Gerritsen vertrokken resp. met het vliegtuig van 21 Augustus en 25 Augustus j.l. naar Nederland om aldaar hun gezins-scheidingsverlof door te brengen.

♦ Met het s.s. *Ormonde* dat op 30 Augustus j.l. de haven van Tandjong Priok verliet voor Rotterdam, reisden Empl. W. J. H. van Veen en gezin (ziekte verlof), Mevr. J. E. Visser-Dreijer, (echtgen. gezagvoerder H. Visser) Mevr.

boord: Mevr. J. F. van Eyk-Strabbing (echtgenote empl. E. J. van Eyk), Mevr. E. P. van Koolwijk-Robbers (echtgen. empl. A. van Koolwijk) Mevr. R. C. van der Kamp-Hagedoorn (echtgen. empl. E. v. d. Kamp), Mevr. M.J.J. von Meyenfelt-Bleeker met twee kinderen (gezin empl. Mr. F. H. von Meyenfelt), Mevr. F. J. Reitsema-Dalmeyer (echtgen. empl. G. J. Reitsema) en de jonge heer R. G. Hazebroek (zoon empl. H. Hazebroek).

♦ Op 26 Augustus j.l. vertrok het m.s. *Oranje* wederom naar Nederland; ditmaal bevonden zich aan boord de volgende K.P.M.-ers: Hoofdwtk. W. Th. P. Mierop met echtgenote en zoon, gezagvoerder D. J. Koolhaas-Revers met echtgenote, Mevr. L. A. L. Ceuleers-Cobet en zoon, (gezin Adj. Chef F. J. R. Ceuleers), Hoofdwtk. C. H. Boormeester met echtgenote, de heer D. Douna, (zoon hoofdwtk. H. Douna), empl. Mr. S. Glazenburg, 2e stm. J. A. J. Piët, Mevr. H. Dikker-Hitz gezin Adj. Chef Dikker en dochter, Mej. S. Ch. Rietberg, (dochter Adj. Chef J. Rietberg), Mevr. A. S. L. Fontijne-de Jong en zoon (echtgen. empl. W. Fontijne), Mevr. J. Boswijk-van Rouwendaal met twee zoons (gezin le stm. K. Boswijk), Mevr. M. van Colbier-Klopper en zoon (gezin wijlen empl. A. K. van Colbier), le stm. G. de Jong met echtgenote drie dochters en een zoon; in Belawan zal op de *Oranje* embarkeeren Hoofdempl. W. Cornelisse en echtgenote.

♦ Uit Nederland werd bericht ontvangen dat de gepensioneerde Hoofdwerktuigkundige P. H. Leicher op 1 Augustus j.l. is overleden.

♦ De 4e wtkn. A. W. Th. Mûter, K. Nederhoed en G. v.d. Voren werden resp. op 2 Augustus, 4 Augustus en 5 Augustus j.l. alsnog bevorderd tot 3e wtk. Onze hartelijke gelukwensen!

♦ 11.wtk. K. A. W. Blogg werd op 30 Augustus j.l. nieuw als 11.wtk. op de vloot geplaatst.

♦ Op 19 Augustus j.l. trad de heer M. Carels als 5e wtk. in dienst van onze maatschappij.

# Onderwijs in Nederland

## Financiële consequenties bijzonder zwaar.

Zolang er onzekerheid heerst ten aanzien van het onderwijs aan Nederlandse kinderen in Indonesië en dit onderwijs in de toekomst in stijgende mate particuliere steun zal vragen, neemt onder Nederlandse ouders hier in Indonesië de belangstelling voor het onderwijs in het moederland toe.

Wij hopen in volgende nummers van dit orgaan nader op het onderwerp „Nederlands onderwijs in Indonesië” terug te komen. Intussen menen wij er goed aan te doen het een en ander te ontleen aan het jaarverslag over 1949 van de „Nederlandse onderwijs- en studiekas voor Indonesië”, Linnaeusstraat 2A te Amsterdam (telegramadres „Noeski”). Deze organisatie stelt zich o.m. ten doel de studie te bevorderen en te vergemakkelijken van jongelieden, zonder onderscheid van landaard, leeftijd of kunne, die zich uit Indonesië binnen Nederland tot enige werkkring bekwamen of enigerlei opvoeding genieten. Zij wijdt zich voorts aan het morele welzijn der studerende.

Voor de repatriërenden uit ons bedrijf alsook voor degenen, die voornemens zijn om —zelf hier blijvende— hun kinderen in Nederland te laten studeren, kan het zijn bijzondere nut hebben om zich op de hoogte te stellen van de taak, de leiding en de werkwijze van de „Noeski”, zoals deze uit bedoeld jaarverslag te lezen zijn. Hun zal tevens blijken, dat onderwijs in Nederland zeer kostbaar is en geen overhaaste beslissingen toelaat, gezien de financiële consequenties, die in verband met de koersverhoudingen en de transfer mogelijkheden voor ouders in Indonesië bijzonder zwaar zullen zijn.

„Door verschillende oorzaken” —aldus dit jaarverslag— „sluit het onderwijs in Indonesië niet aan bij dat in Nederland. De moeilijkheden, die de overgang van de ene school naar de andere steeds met zich brengt, wordt door dit gebrek aan concordantie wel zeer vergroot. Voor meerdere leerlingen brachten de Overbruggingscholen van de „Stichting voor Onderwijs aan Geregatriëerden” hier een goede oplossing. Voor de overigen voorkwam de grote welwillendheid en de niet genoeg te waarderen medewerking van leiders en docenten van gewone scholen aan pupillen bewezen, teleurstelling en mislukking”.

De correspondentie, die de „Noeski” met de ouders in Indonesië onderhield, vergemakkelijkt haar werk in het belang van studerende kinderen in hoge mate en kwam de vriendschappelijke verhouding tussen pupillen en de leiding zeer ten goede.

Het contact met de pupillen liet niets te wensen over. Geregeld bezochten zij het kantoor van de „Noeski” in het Indisch Instituut te Amsterdam en de gedelegeerden thuis te Bilthoven en Voorschoten, terwijl de „Noeski” bezoeken bracht aan hun tehuis en hun scholen.

Leiders en docenten der verschillende onderwijsinrichtingen waren te allen tijde bereid om inlichtingen te verschaffen en —waar nodig— maatregelen te beramen in het belang van opvoeding en studie van de pupillen.

### Adviezen.

Schier ontelbaar zijn de schriftelijke en mondelinge inlichtingen,

gevraagd door ouders in —of terug uit— Indonesië, betreffende studierichting, schooltype en huisvesting voor hun kinderen. Dank zij de schat van gegevens, in de loop der jaren verzameld, konden alle vragen over beroepskeuze, studieduur, kosten, enz. op korte termijn worden beantwoord.

### Financiële verantwoording.

Na afloop van elk kwartaal ontvangen de ouders een gespecificeerde opgave van ontvangen en uitgegeven gelden.

Uit deze verantwoording blijkt steeds opnieuw, dat de „Noeski”-leiding al het mogelijke doet om de uitgaven binnen behoorlijke grenzen te houden.

Ook in 1949 werd weer de oude ervaring bevestigd, dat de regelmatig werkende pupil zelden extra-uitgaven heeft en in normale tijd afstudeert. Helaas is deze stelling omkeerbaar.....

### Het bestuur.

Optimo December 1949 was het bestuur als volgt samengesteld:

M. C. Koning, lid en oud-voorzitter Raad v. Bestuur der K.P.M., voorzitter; L. H. van 't Sant, oud-voorzitter der Verzekeringskamer, vice-voorzitter; L. D. Kurtz, oud-leraar H.B.S. in Indonesië, secr.-penningm.; W. Verhey, oud-hoofd van de Gondangdiaschool te Djakarta, 2e secr.-penningm.; J. F. F. A. Alberdinck Thijm, gedelegeerd-commissaris van de „Senembah Mij”; T. P. Baart de la Faille, oud-directeur der Internationale Crediet- en Handelsver. „Rotter-

dam”; J. H. Bitters, directeur der Deli-Batavia Mij.; W. C. Bonebakker, oud-directeur der Koloniale Bank; Mr. F. H. Van Heukelom, directeur Javasche Cultuur Mij.; P. W. Janssen, directeur Cultuur Maatschappijen en Mr. B. H. A. van Kreel, directeur der Deli-Spoorweg Mij.

### Stijgend aantal.

Het aantal pupillen is van 1946 af regelmatig toegenomen, n.l. van 22 tot 74. In deze jaren steeg het aantal Indonesische pupillen van 0 tot 14. Hun ouders vertrouwden deze jongelui toe aan de zorg van de „Noeski” tijdens en na de Ronde Tafel Conferentie. We menen uit een en ander te mogen besluiten, dat de „Noeski” ook in de toekomst van betekenis zal blijven voor opvoeding en studie van hier te lande studerende uit Indonesië.

### Studie kosten

Veel werd, schriftelijk zowel als mondeling, de vraag gesteld: op welk bedrag komen de totaalkosten, Nederland kost zeer veel geld. Het bare schoolleerling en voor een student?

Waar de individuele eisen en behoeften nogal uiteenlopen, is het niet mogelijk bepaalde bedragen voor de totale kosten te vermelden, doch het ondervolgende staatje, ontleend aan de praktijk, geeft toch wel enig houvast.

Het bewijst, wat wij in de aanvang al zeiden: het doen onderwijzen in Nederland kost zeer veel geld. Het is in dit verband van belang dat ouders in Indonesië zich wel beraaden en althans even rustig afwachten, welke stappen hier zullen worden genomen om het Nederlandse onderwijs in Indonesië op vastere grondslag te plaatsen.

### Uitgaven per maand en per kind.

1. Kost en inwoning . . .	f 110,—
2. Schoolgeld . . .	„ P.M.
3. Boeken en schrijf-behoeften . . .	„ 4,—
4. Aanvulling en reparatie kleding en schoeisel . .	„ 18,—
5. Ziekenfonds . . .	„ 2,50
6. Contributie jeugd- en schoolvereniging . .	„ 2,—
7. Was- en stoominrichting „	6,50
8. Kosten vakantie- en schoolreizen . . .	„ 7,50
9. Zakgeld . . .	„ 10,—
10. Toezicht (bijdrage Noeski, porti, reiskosten) . .	„ 7,—

Totaal f 167,50



# LEVEN OF BESTAAN?

## Een brandend vraagstuk

Er is —en zulks behoeft geen betoog— een aanmerkelijk verschil tussen het eerste en het laatste.

Mag ik b.v. blijven bij het handjevol Nederlanders in deze wereld? De Nederlanders in Holland genieten van het leven. De Nederlanders in „het Verre Oosten” bestaan. Monetair verhoudingen, het verschil tussen lonen en prijzen, de woningnood en het gemis aan volkomen veiligheid zijn in grove trekken wel de voornaamste oorzaken, welke ons nopen om op de veelvuldig gestelde vraag „Hoe maakt U het?” te antwoorden: „Gezond, maar arm”.

Toch zijn we nog hier en hebben vaak ook geen directe plannen om van het toneel te verdwijnen, zolang het ons althans zal zijn toegestaan te blijven, terwijl we toch met een normaal stel hersenen en een paar handen aan ons lichaam overal elders ter wereld ons een —op zijn minst genomen— soortgelijk minimum-bestaan zouden kunnen verwerven en wellicht zelfs onder heel wat betere verhoudingen.....

Verkeren wij misschien nog in de illusie, dat het allemaal wel weer zal worden als van ouds? No, sir: de tijd van de „tonnen” is voorbij. Er zal nog wel een enkele gepensioneerde in Nederland zitten met een „ton”, maar

Voor een student moet op een minimum bedrag van f 200,— per maand worden gerekend.

Voor een lagere-schoolleerling zullen de totaal kosten iets minder belopen.

### Opmerkingen bij bovenstaande posten:

1. f 110,— is vrijwel het minimum voor een goed tehuis.
  2. P.M. schoolgeld. Deze post is afhankelijk van school en inkomen van de vader.
  4. f 18,— kleding, enz. Dit hangt er geheel van af, hoe de garderobe is voorzien. Voor f 216,— per jaar is niet al te veel aan textiel en schoeisel te verkrijgen.
  10. Toezicht f 7,—. De „Noeski”-bijdrage is vastgesteld op een minimum-contributie van f 5,— per maand per kind, terwijl aan administratiekosten f 5,— per jaar in rekening worden gebracht. Hierbij komen dan nog de werkelijk uitgegeven porten en een evenredig deel van de reiskosten, die zelden hoog oplopen, omdat meestal meerdere pupillen op één reis worden bezocht.
- Geen post is uitgetrokken voor brandstoffen, waarvoor de tehuizen in de regel f 3,— tot f 5,— per wintermaand in rekening brengen.

Mochten belanghebbende ouders in het voorgaande aanleiding vinden eventueel nog verdere vragen te stellen, dan zal het de „Noeski”-leiding aangenaam zijn die te beantwoorden.

daaraan valt niet veel aan cash van uit te geven. En tegen de tijd, dat wij —Nederlanders van vandaag— naar het vaderland terugkeren, zullen ook die „tonnen” wel van de lijst zijn afgevoerd.....

Waarom wij dan blijven? Omdat wij van jongsaf aan zijn opgegroeid in onze werkkring, in het bedrijfsleven in het algemeen en wij daarmee zullen vallen of staan, tot het bittere einde toe. Dat is dan de ene zijde van de medaille. Maar er is ook nog een andere. Wanneer wij van hier zullen weggaan —na jarenlang de offers van ons „leven” te hebben gebracht— en uiteindelijk, ondanks optimisme, de mogelijkheid onder ogen moeten zien, dat ons bestaan in gevaar zou komen, dan moeten wij banden van gehechtheid, door de jaren gegroeid, tussen Indonesië, het Indonesische volk en onszelf, gaan verbreken.

Dit laatste is één van de belangrijkste redenen, waarom zovelen nog het „offer” brengen en een aangenaam leven opgeven voor een betrekkelijk pover bestaan, hopen en vertrouwend, dat de economische wederopbouw tenslotte weer —en zelfs in nog grotere mate— volk zal brengen, die zij ééns hebben gekend.

Het „kraken” van het Westerse beters arbeidskrachten, het organiseren drijfseven, het uitrangeren van West van grote en wilde stakingen: dit alles zal zeker niet leiden tot welvaart. Het is de weg, welke met zekerheid voert naar algemene armoede, meer in het bijzonder voor de Indonesische werknemer.

Armoede is geen schande en geld speelt op zichzelf geen rol. Voornamer is, dat de geestelijke rijkdommen van een volk niet in gevaar komen. De strijd om welvaart —of armoede— in Indonesië, is een vooruitgeschoven post van de wereldstrijd, die in Korea het stadium van oorlog heeft bereikt. Wanneer men tuigingen, moet men ook de moed heeft voor bepaalde beginselen en overbellen om voor deze beginselen en overtuigingen te werken en er voor te strijden.

Natuurlijk behoeft men niet, als het gaat om bescherming van hoogste principes, te berusten in materiele armoede, wanneer deze in wezen niet nodig is. Dit behoort in een democratie trouwens tot de onmogelijkheden en ik

moge in dit verband verwijzen naar bewegingen in Nederland, waarbij ik slechts wil noemen de „Stichting van de Arbeid”, „Raad van Vakcentrales”, „College van Rijksbemiddelaars” etc. Van zeer recente datum is de belangrijke stap op de weg naar een „fair deal” tussen arbeid en kapitaal: P.B.O. (Publiekrechtelijke Bedrijfs Organisatie), medezeggenschap en medeverantwoording van de werknemer in het bedrijfsleven.

En mag ik nu even terugkomen op deze groep Nederlanders in dit deel van de wereld, behorend tot het zeevarende deel der natie. Dan hoort men wel eens grieven —redelijke en onredelijke— alle te bezien in het licht of de duisternis van de huidige omstandigheden; grieven, welke meestentijds niet eens te bestemder plaatse komen.

En wanneer de redactie van „de Uitlaat” dit wil publiceren, dan levert dit mij waarachtig geen sigaren op —die ik toch niet rook— en ook geen enkel ander honorarium —dat ik niet nodig heb.

Wanneer een schip in een vergankelijke regenbui is verzeild geraakt, kan men dit de kapitein moeilijk kwalijk nemen. Evenmin kunnen wij „de Paketvaart” blameren voor de moeilijke omstandigheden der laatste jaren. Integendeel: meer dankbaarheid en waardering jegens allen, die hebben medegewerkt aan verbetering en tegemoetkoming in problemen als behuizing, distributie en transport, zou zeker niet misplaatst zijn. Steek Uw eigen neus eens buiten de deur, bekijk vervolgens het gehele complex van persoonlijke, sociale verzorging en ik ben er van overtuigd, dat U die deur weer gauw zult sluiten, want al staat de koperen ploert hoog aan de hemel: het is buiten koud en het waait.

Wat ons allen een grote stap nader zal brengen tot een aangenaam leven, is meer berusting en tevredenheid in verkozen arbeid en daarbij —naast de sociale verzorging, welke wij van de zijde der maatschappij genieten— iets voor elkander over te hebben. Daarvoor is gelegenheid te over, maar de animo vaak zeer gering of nihil.

Thans de mogelijkheden van een bestaan te weigeren, zou ons allen in de toekomst wel eens een minder prettig leven kunnen bezorgen. Mogelijk ben ik er naast. Mogelijk moet er vooral aan onszelf heel wat veranderen. Maar dan zal men opbouwende critiek niet onder stoelen of banken steken. Moge dit dan een bijdrage zijn tot het aangeven van de richting ter verbetering in ons bestaan.

J. C. S. van Bijsterveld



## Coaster „Belanta” vergaan

Naar eerst medio Augustus bekend is geworden, is op de 7e van die maand de kustvaarder *Belanta*, varende onder de vlag van de „Mas-kapai Kapal Sulawesi Selatan” te Makassar op 12 mijl ten Oosten van Straat Saleier vergaan. Van de 43 opvarenden worden er 24 vermist, n.l. 18 leden van de bemanning en 6 passagiers.

Gezagvoerder Onsen werd gered door vrouwen van het schiereiland Bira. Van Bira trachtte hij Makassar te bereiken, doch door de militaire botsingen aldaar werd hij in Sungguminasa opgehouden. Van deze plaats bereikte hij lopende Makassar.

Omtrent de oorzaak van het vergaan van de coaster zijn nog geen definitieve gegevens bekend.

## Verlenging toelatingskaarten

De in Indonesië woonachtige Nederlandse houders van z.g. „Vergunning tot ontschepping tevens toelatingskaart” worden er aan herinnerd, dat zij tijdig —d.w.z. vóór de vervaldatum van de geldigheidstermijn dezer vergunning— voor verlenging dienen zorg te dragen.

Zij kunnen zich hiervoor wenden tot het dichtstbijzijnde Immigratiekantoor van de Republiek Indonesia.

Wanneer zij in gebreke blijven de vergunning tijdig te doen verlengen kan door genoemde instantie slechts tegen betaling van 150 Rp. een nieuwe toelatingskaart worden uitgereikt.



„Denk erom, de auto's zijn uitsluitend voor dienstgebruik!.....”

## Nieuwe concurrent in de Atlantische vaart

Duitse „Europa” werd Franse „Liberté

24½ knoop

Het op twee na grootste schip ter wereld —groter zijn slechts de twee *Queens*— de *Liberté*, de prachtige, nieuwste aanwinst van de „Compagnie Générale Transatlantique” heeft dezer dagen Le Havre verlaten voor zijn eerste reis naar New York. Het schip, dat 49.746 ton meet en 1.513 passagiers kan vervoeren, verdeeld over drie klassen, was voor deze eerste overtocht reeds weken van tevoren volgeboekt. De *Liberté* is —voor een groot gedeelte— niet anders dan de voormalige *Europa* van de „Norddeutscher Lloyd”, die tezamen met het zusterschip *Bremen* een tijdlang de alles-overtreffende trap vormde op scheepvaartgebied, totdat de beide schepen werden onttroond door de twee Britse *Queens* en de Franse *Normandie*.

### Restauratie

En juist om Frankrijk in het bijzonder het door de oorlog geleden verlies van de *Normandie* te vergoeden, kreeg het in 1945 de in de haven van Hamburg buitgemaakte *Europa* toegewezen. De *Normandie*, die als een der grootste troepentransportschepen in dienst van de geallieerden had gevaren, verbrandde in de haven van New York tot een hoop oud roest.

Twee en een half jaar lang hebben op de werven van St Nazaire 1.000 arbeiders aan de vernieuwing en verbetering van de voormalige *Europa* gewerkt. De romp, die in 1948 bij een op drift raken van het schip in de haven van Cherbourg over een aanzienlijke lengte werd opengereten, werd gerepareerd en versterkt; de afscheiding in waterdichte schotten werd verbeterd en een geheel nieuwe elektrische installatie werd aangebracht, daar de oude niet aan de hoogste veiligheidseisen bleek te voldoen. Het meeste en ook het meest in het oog lopende werk is echter gemaakt van de inrichting en decoratie van de passagiersverblijven. De nieuwe eigenaren hebben de oude decoratie niet hersteld. Zij vonden, dat deze te zeer in de donkere en zware stijl van de Münchener bierpaleizen was gehouden. Franse schilders en decorateurs van grote naam hebben haar vervangen door een decoratie naar Franse smaak: veel licht, en klare, zachte tinten, aldus het „Algemeen Handelsblad”.

## K.P.M.-schip van de week

Radio Nederland Wereldomroep zal zich in een van zijn volgende uitzendingen van „Het schip van de week” op 20 September a.s. tot twee K.P.M.-schepen richten, n.l. het m.s. *Kasimbar* en het m.s. *Siberoet*.

Door het Hoofdkantoor te Djakarta werden de namen der volgende opvarenden dezer schepen naar Nederland doorgestuurd. m.s. *Kasimbar*: Gezagvoerder H. A. Corsten, 1e stm. B. H. Niessen; 3e stm. E. Oosterveld, hoofdwt. J. Salverda en wd. 2e wtk. W. J. van Dijk. Als „reserves” voor dit schip werden opgegeven: 2e stm. J. Schaap en 3e wtk. A. W. Th. Müter. Voor het m.s. *Siberoet* staan de familieleden van de volgende opvarenden op het programma: hoofdwt. H. Koning, 2e wtk. R. Pagels, 3e wtk. J. D. Tesink, 11. wtk. S. Adriaanse, 2e stm. A. N. Kloots, 3e stm. G. J. van Gelderen en de 11. stm. H. J. v.d. Poel. Als „reserves” voor dit schip zullen fungeren: gezagvoerder C. O. H. Hindriks en 1e stm. W. Th. Swart.

Na deze uitzending van 20 September a.s., zullen op 15 November a.s. weer enkele schepen onzer maatschappij aan de beurt komen en opvarenden groeten hunner familieleden kunnen horen. In dit verband wordt de officieren onzer schepen verzocht hun aanvragen voor het ontvangen van familie-groeten via Radio Nederland uiterlijk vóór 1 October a.s. in te dienen bij de bureaux P.Z./N.D. en P.Z./T.D. te Djakarta.