

Bebakening en kustverlichting:

Beveiliging van Indonesië's wateren

Zware taak voor „afdeling K” van Departemen Pelajaran; Indonesië's behoeften op gebied van bebakening en verlichting.

Elke nacht varen tientallen schepen van onze maatschappij —onder de vele van andere rederijen— door de Indonesische wateren, langs de lichten, die hen de veilige route aanwijzen in donkere, tropische nachten. Het zijn de lichten, vuurtorens en lichtboeien van de Dienst Bebakening en Kustverlichting van het Departemen Pelajaran (Departement van Scheepvaart), een dienst van wel zeer groot belang voor de scheepvaart in deze wateren. Onlangs hebben wij een onderhoud gehad met het hoofd van de afdeling Bebakening en Kustverlichting —de afdeling K— de heer P.J.J. Verbrugh, en bij hem over het onderwerp kustverlichting in Indonesië letterlijk en figuurlijk ons „licht opgestoken”.

De lichten

Een blik op de kaart van de Indonesische archipel zal voldoende zijn om een idee te krijgen van de enorme taak, die de afdeling Bebakening en Kustverlichting zich heeft gesteld: het plaatsen en onderhouden van navigatiehulpmiddelen op de belangrijkste scheepvaartroutes door het uitgestrekte eilandenrijk Indonesië.

Het is dan ook niet te verwonderen, dat Indonesië thans —na Groot Brittanie en vóór de U.S.A. — de tweede plaats inneemt onder de naties van de wereld, wat betreft het aantal kust- en navigatielichten. De scheepvaartroutes door de archipel (niet met inbegrip van Westelijk-Nieuw Guinea) worden thans door ongeveer 550 lichten verlicht.

De lichtinstallaties, die in Indonesische wateren in gebruik zijn, zijn voornamelijk van Indonesisch, Engels, Zweeds en Frans fabrikaat en werken op verschillende brandstoffen. De lichten zelf kan men verdelen in bewaakte- en onbewaakte. Bewaakte lichten heeft de overheid in de eerste plaats opgesteld langs alle internationale- en hoofdscheepvaartroutes, de zeewegen, die naar het buitenland leiden, zoals Str. Sunda, Str. Bangka, Str. Karimata, Str. Madura en Str. Makassar. Daar vindt men de traditionele vuurtorens, zoals de voor de

varende K.P.M.-ers welbekende witte toren van het eiland Edam in de baai van Djakarta. Zij worden bediend door een aantal lichtwachters, die met hun gehele familie in de naaste omgeving van, of in de toren zelf, wonen. De bemanning van de bewaakte lichten, die uiteraard een buitengewoon geïsoleerd leven leidt, wordt om de twee maanden met schepen van de afdeling Bebakening en Kustverlichting afgelost.

De onbewaakte lichten zijn opgesteld hetzij in torens, lichtopstanden of lichtboeien. De diepwater-gasboeien hebben een inhoud van 10 m³ Blau- of vetgas onder gem. 4 tot 8 atmosferen druk, een gewicht van ± 6 ton, worden verankerd door zinkstukken en zijn voorzien van een uitwendig contragewicht, dat tot taak heeft het slingeren van de boei door de golfslag zoveel mogelijk te temperen en de boei voldoende stabiel in zeegang te doen liggen, zodat de lichtinstallatie zonder schokken en stoten kan functionneren.

De diepwatergasboeien, in Indonesië in gebruik, kent men van verschillende afmetingen. De *Van Dorthboei*, gelegen buiten de havenhoofden van Tandjung Priok, is een voorbeeld van een kleine diepwatergasboei met een inhoud van 5 m³ gas. In rivieren en ondiepe wateren van dit eilandenrijk vindt men soortgelijke boeien, die echter zijn voorzien van een platte bodem en een inwendig contragewicht, de z.g. ondiepwaterboei.



Diepwater-gasboei.

Brandstof

Een regelmatige, langdurige en bedrijfszekere werking van de lichtbron is voor een goed functioneerende kustverlichting een eerste vereiste. De lichten in de Indonesische archipel putten hun „glans” uit verschillende soorten brandstof. Van de kleine petroleumlamp (type „Petromax”) via de acetyleen-Blau- en Carbidgasbranders naar de machtige elektrische lamp loopt de hele schaal van lichten in de boeien en torens hier te lande.

Electrische stroom wordt in verhouding in geringe mate gebruikt. Dit houdt vooral verband met het feit, dat men niet altijd op stroomleverantie kan rekenen, terwijl de gasbranders het voordeel hebben, dat de inrichting der toestellen eenvoudig is, het bedienende personeel gering in aantal kan zijn en geen bijzondere motor-technische kennis van hen behoeft te worden gevorderd.

Vervolg: zie pag. 2

Vervolg:

Beveiliging Indonesië's wateren

Een groot aantal lichten is voorzien van de carbid-installatie Van der Does de Bye, duidelijk herkenbaar aan een groot reservoir, voorzien van een metalen bovenstructuur, waarin het carbidgas wordt geproduceerd. Het carbid zelf wordt uit Europa, Z-Afrika en Australië betrokken. Behalve de uit Solarolie gestookte Blau- en vetgassoorten heeft men ook het z.g. Agas-gas, een onder druk en onder toevoeging van aceton vloeibaar gemaakt acetyleen, een Zweeds product, dat na de oorlog met succes wordt toegepast.

Wat het z.g. Blaugas betreft, heeft men het voordeel, dat het hier te lande wordt gefabriceerd uit een product van het land: de mineraalolie. De afdeling Bebakening en Kustverlichting heeft in Surabaya en Palembang fabrieken, die dit gas —genoemd naar de uitvinder, Dr. Blau— uit Solarolie stookt. Door samenpersing wordt het gas vloeibaar en kan daardoor in de bekende stalen flessen worden vervoerd. Een nadeel van deze brandstof is echter de hoge druk, waaronder de flessen



staan, n.l. 60 tot 65 atmosferen, zodat ontplofingsgevaar tengevolge van slag, val of stoot steeds aanwezig is. De hierbij optredende scherfwerking is bij het Aga-product (onder ± 20 atm. druk) vrijwel opgeheven. De deviezenpositie van Indonesië en het feit, dat deze brandstof uit het buitenland moet worden betrokken, maken het gebruik hiervan echter kostbaar.

Het Departemen Pelajaran heeft hier een oplossing voor weten te vinden door uit Zweden een compleet bedrijf voor het bijvullen van Aga-gas flessen te laten komen. Men verwacht, dat deze installatie binnen een half jaar zal draaien. Reeds is voor dit bedrijf een terrein gereserveerd van 65×80 meter in Tjilintjing, ten Oosten van het havencomplex van Tandjung Priok.

Een aantal Aga-lichten is voorzien van een z.g. zon-ventiel, dat de toevoer van de brandstof tot de branders bedient. Het instrument heeft een photo-gevoelige cel, die op licht en duisternis reageert. Bij het aanbreken van de dag sluit het de toevoer van brandstof en bij zonsondergang of bij een zware bui ontsteekt het automatisch het licht. Hierdoor heeft men een besparing van 30% van de brandstof weten te bereiken.

Optiek en karakter

De relatief kleine lichtbronnen moeten aanzienlijk worden versterkt, willen zij op een afstand van voldoende zeemijlen voor de zeeman zichtbaar zijn. Hiervoor heeft men om de lichtbron een lensenstelsel geconstrueerd, dat het gehele licht in een horizontaal vlak concentreert, aangezien licht en waar-

nemer zich in het zelfde vlak bevinden. In de kustverlichtingsoptiek vind men de z.g. gordellensen en de draaiende verticale lenticulaires. Het eerste stelsel werpt het licht met gelijke sterkte om zich heen, terwijl men in het geval van de lenticulaires bundels licht van grote intensiteit kan doen rondzwaaien. Hierdoor kan men een kustlicht een z.g. karakter geven, d.w.z. zodanig regelen, dat het voor de waarnemer gedurende zekere perioden helder en dan weer duister zal zijn. Door bij kustlichten verschillende karakters toe te passen, welke op de zeekaarten en lichtenlijsten worden vermeld, kan de zeeman onmiddellijk uitmaken, welk kustlicht hij waarneemt. Zo zal men b.v. de vuurtoren van het eiland Edam in de baai van Djakarta 's nachts herkennen aan het volgende karakter: helder 0,2 sec.; duister 0,2 sec.; helder 0,2 sec.; duister 7,6 sec.

Gunstige atmosfeer

Uitgebreide waarnemingen hebben aangetoond, dat de toestand van de dampkring in Indonesië gemiddeld veel gunstiger is voor het doordringen der lichtstralen dan die in gematigde- en koele luchtstreken. Zodoende kan men in Indonesië volstaan met minder sterke lichten dan b.v. in Nederland. Het sterkste licht, dat op het ogenblik in Indonesië brandt, is dat van Edam, dat 's nachts uit zijn 50 meter hoge toren een licht van 368.000 Normaal Kaars sterkte uitstraalt en dat door een waarnemer op een schip 5 meter boven het water vanaf 20 zeemijlen

Slot: zie pag. 12

Dit is no. 19 - vijfde jaargang van

de **Uitlaat**

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

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

Alle stukken, „De Uitlaat” betreffende, te adresseren:

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

In dit nummer:

Beveiliging van
Indonesië's wateren

Vliegende Hollander

Gemeenschapszin

„K.P.M. in Oorlogstijd”

Reizen met charterschepen

De sage van de Vliegende Hollander

Ook in deze 20e eeuw leeft de mythe van de „Vliegende Hollander” nog voort. De luchtlijn, onderhouden door de KLM, tussen Amsterdam en New York, wordt — als wij ons wel herinneren — onder de naam van „The Flying Dutchman” gevlogen. Iedereen kent de recalme-affiches van de K.L.M., waarop een schip uit de tijd van Cornelis de Houtman de achtergrond vormt van een Lockheed-„Constellation”. Niet zovelen echter kennen de befaamde legende. Wij zelf kenden haar ook niet, laten wij dat eerlijk bekennen. Wij troffen haar echter dezer dagen aan in een oud boek over de —interessante— geschiedenis der zeevaart.

De meeste vertellingen, die men als sagen, legenden of mythen kent, hebben haar oorsprong in het allerverste verleden, in praehistorische tijden, in de kinderjaren der Mensheid. Toch is dit geen wet van Meden en Perzen. Van een groot aantal van deze verhalen is het tijdstip van ontstaan min of meer bekend. Van sommige zijn zelfs historische feiten beschikbaar, die met het ontstaan van de vertelling in verband staan.

Legende en opera

Tot deze laatste groep behoort de legende van de Vliegende Hollander, die vooral bekendheid verkreeg door de bewerking daarvan van de Franse schrijver Marryat. De vermoedelijke historische achtergrond van dit verhaal ligt in het oude (Nederlands-) Indië. Er is geen auteur van het oorspronkelijke verhaal van de Vliegende Hollander bekend. Het is voortgeleefd van geslacht op geslacht en is door vele schrijvers en dichters op papier gezet, waarbij in de onderlinge versies dikwijls nogal eens verschil was. Richard Wagner, de „lijf-componist” van Adolf Hitler, heeft er een opera van gemaakt, waarvan het verhaal enigszins afweek van de originele versie.

De Nederlander dr. G. Kalff Jr. heeft de sage van de Vliegende Hollander onderzocht en hierover vele gegevens bijeengebracht. Daarvan hebben wij er in dit „Uitlaat”-artikel vele gebruikt, ofschoon dit artikel geenszins de pretentie heeft wetenschappelijk juist of volledig te zijn.

Het verhaal

Het verhaal van de Vliegende Hollander heet zich te hebben afgespeeld rond Kaap de Goede Hoop, het centrale punt van de vroegere Indië-route. Daar ontmoette schipper Van der Decken, afkomstig uit Terneuzen, grote tegenstand. Zijn stuurman, die terug wil, smijt hij overboord en hij zweert bij een relik van het Heilige Kruis, dat hij zal volharden tot aan de dag des Oordeels. Het dreigement van des schippers

vervloeking tekent zich af in een donkere wolk. Het relik draagt zijn vrouw —thuis— in een medaillon. In een droomversijning wordt zijn vrouw de dure eed van haar varende echtgenoot geopenbaard en zij wil nu haar zoon van de zee afhouden. Deze komt echter te weten, hoe hij zijn vader van de vloek kan verlossen en kan beletten, dat schipper Van der Decken „tot de dag des Oordeels” op de zeven zeeën zal moeten rondzwalken. Dit middel is het relik bij zijn vader op het dek van diens schip terug te brengen. De zoon gaat op reis en ondervindt voortdurend hinder van een doodsbekke, een-ogige loods, blijkbaar de geest van de overboord gegooide stuurman. Na diverse ontmoetingen met het spookschip van de een-ogige loods, slaagt hij er echter toch in het schip van zijn vader te vinden en hem te ontmoeten en de vervloeking af te wenden, waarop het schip van schipper Van der Decken met man en muis vergaat.

Vrijheden

Dat is —in hoofdtrekken— het verhaal van de Vliegende Hollander, waarover een modern scenario-schrijver zich nauwelijks meer zou bekommeren, omdat het niet spannend genoeg is. De legende kent een groot aantal zeevaartkundige vrijheden. Zo schijnt er geen andere zee te zijn dan alleen de wateren rond Kaap de Goede Hoop, waar alle ontmoetingen —ook die tussen de spookloods en Van der Decken Jr.— plaatshebben en waar altijd schipbreuken plaatshebben. Het spookschip laat de verteller in een vliegende storm onbekommerd „voor top” varen en soms dwars door het eigen schip heenzeilen. Later werd het „zien van de Vliegende Hollander” tot een figuurlijke uitdrukking voor „bar slecht weer”.

Richard Wagner heeft zich ook met de verbreking van de vloek nog enkele vrijheden veroorloofd. Bij hem kon deze slechts geschieden, indien schipper Van der Decken een vrouw zou huwen, die hem tot in de dood oprechtelijk trouw zou zijn. Teneinde hem deson-

danks gelegenheid te geven tot de nodige vrijage vooraf, mocht de schipper eens in de zeven jaren aan land gaan en zich een meisje uitkiezen. Aldus geschiedde in de opera, doch telkens loopt het mis en men kan met de Duitse dichter Heinrich Heine —die zich met de tekst van Wagners opera heeft bemoeid— inderdaad veronderstellen, dat schipper Van der Decken af en toe wel blij zal zijn geweest, dat hij weer op zee kon gaan zwalken..... Intussen gaf hij de moed niet op en na iedere nieuwe zwalk-periode van zeven jaren stapt hij weer aan wal. Tenslotte vond hij het meisje, dat hij moest hebben, dat toevallig een jongedame bleek te zijn, die zelf al lang de wens had gekoesterd de zwervende schipper van diens vloek te redden.....

Maar..... er was een medeminnaar, die ook naar de hand van het mededong en op een gegeven moment treft schipper Van der Decken zijn aanstaande gade met haar vriend-van-vroeger-aan. Hij denk dan alweer te zijn bekocht en keert vol teleurstelling, doch met vergiffenis in het hart, naar zijn schip terug, het besluit hebbende genomen om dan toch maar ten eeuwigen dage te blijven zwalken. De geliefde loopt hem echter na en bezegelt haar trouw tot in de dood door zich in zee te storten. Daarmee is de vervloeking verbroken, zodat meteen ook het schip vergaat.

Diepe betekenis

Het is dus nogal een drama. Men kan er misschien wat mee spotten, maar toch zit er in deze legende het bekende element van de eeuwige zwervende en zoekende mens, die naar kalmte en rust snakt. Soortgelijke verhalen zijn die van de Wandelende Jood, van St. Brandaris (die tegen Gods wil toornde en gestraft werd met zeven jaren op zee te moeten zwalken) en niet in de laatste plaats de sage van Odysseus.

Wat de telkens terugkerende ontmoetingen in de buurt van de Kaap betreft: in oudere reisbeschrijvingen vindt men op de route om de Kaap meermalen gewag gemaakt van luchtspiegelingen in die streek, veelal met een min of meer plausibele verklaring van de oorzaken. Het is niet onnatuurlijk, dat in die oude tijden daarmee een aanleiding werd gegeven tot het ontstaan van de legende van de Vliegende Hollander in de buurt van de Kaap, waar het weer vaak erg ruw was. Maar daarmee komt tevens vast te staan, dat deze legende nog niet zo heel oud kan zijn, doch op z'n vroegst in de

Slot: Zie pag. 12.

GEMEENSCHAPSZIN in het BEDRIJF

Woorden als „gemeenschapszin” en „gemeenschapsbesef” zijn geen onbekende klanken. Het is evenwel niet onwaarschijnlijk, dat de daarmede aangeduide begrippen voor velen nog dermate vaag zijn, dat hun voorstellingen er van in vrijwel geen enkel opzicht met de werkelijkheid kloppen. Naar gelang van onze omstandigheden, zijn wij er bovendien vaak in meerdere of mindere mate toe geneigd „gemeenschapszin” en „gemeenschapsbesef” bij anderen te ontkennen. Het is met deze dingen als met sommige andere, waarvoor wij zelf het initiatief moeten nemen, doch dit —als vanzelfsprekend— niet doen. Als dan het verwachte initiatief van de andere zijde uitblijft, is dit een bevestiging van ons oordeel, dat voor elk individu de zelfhandhavingsdrift de beste zo niet de enige leiddraad moet zijn, zo schreef „D.T.” in het personeelorgaan „de Wolkenridder” van de K.L.M.

Als wij in dit verband spreken van „ons”, bedoelen wij daarmede natuurlijk niet iedereen, wel zeer velen. Wie —als wij— in een groot bedrijf werkzaam is, weet uit eigen ervaring, dat aan onze relatie tot elkaar wel eens wat ontbreekt. En toch moet deze relatie —zo goed of zo kwaad als zij is— de gemeenschappelijke basis vormen, waarop onze bedrijfsgemeenschap is gebouwd. Het recht de ontplooiing van eigen wezen na te streven, behoeft hierbij niet in het gedrang te komen. Het is immers volkomen natuurlijk, dat wij de behoefte in ons voelen om in het geheel te worden opgenomen.

* Nu wordt het leven in gemeenschap gevoed door de betekenis, welke wij er aan hechten. Overgebracht op de beperkte gemeenschap in het bedrijf, betekent dit, dat onze gebondenheid daaraan in belangrijke mate wordt beheerst door de bestaanszekerheid, welke wij er in vinden. Naarmate er meer mogelijkheden tot zelfhandhaving in andere werkkringen zijn, wordt onze binding aan het bedrijf slapper. In een zodanig geval is belangrijk de beantwoording van de vraag, of er voldoende punten van overeenstemming zijn, om desondanks van gemeenschap te mogen spreken. Voorwaarde daarvoor is ook, dat de gemeenschap voldoende innerlijke waarde bezit om persoonlijke belangen op de achtergrond te dringen, m.a.w. voor de bedrijfsgenoten voldoende bindingsmomenten oplevert, waaronder een gezamenlijke doelstelling. Daar tegenover mag de gemeenschap verantwoordelijkheidsbesef bij ieder van haar leden eisen. Dit is zeker geen onmogelijke eis, want ieder, die werkt, draagt voor zijn arbeid een persoonlijke verantwoordelijkheid.

Is nu de arbeid, welke wij verrichten voor een en hetzelfde doel ons voornaamste bindingselement? En is het niet denkbaar, dat we uitsluitend bevrediging vinden in de uitvoering van onze taak, zonder ons daarbij in bijzondere mate gebonden te voelen?

De laatste vraag kan ongetwijfeld bevestigend worden beantwoord. Daarom is het noodzakelijk, dat —wil onze arbeid een bindingselement zijn— een ieder, die in ons bedrijf werkzaam is, zijn eigen taak ziet als onderdeel van het geheel en dat bij het on vervuld laten van zijn persoonlijke taak de gezamenlijke doelstelling niet ten volle kan worden bereikt.

De bedrijfsleiding dient in dit verband te zorgen voor een degelijke voorlichting, zó, dat de werknemer de doelstelling moet kunnen en willen aanvaarden. Voor het aankweken van gemeenschapsbesef is dit een noodzakelijke voorwaarde. Het kader moet aanwijzingen en daadwerkelijke steun ontvangen bij het toepassen van beginselen of spelregels, waarop een goede en doeltreffende samenwerking behoort te berusten.

In het prae-advies van drs. J. H. Ruysch van Dugteren, uitgebracht tijdens de efficiency-dagen van het „Ned. Instituut voor Efficiency”, dat bovenstaande gedachten in de pen gaf, wordt hierover letterlijk gezegd:

„Feitelijk is het zo gemakkelijk, aan het kader te vertellen, hoe men het precies wil hebben en dan de uitvoering der directieven volslagen in handen te leggen van het kader, om zelf —onder en boven de wet— naar eigen goeddunken te handelen”.

Een leiding, die zó handelt, zal ervaren, niet straffeloos de opvoedkundige taak aan de stafleden te hebben overgelaten, om zichzelf daarvan te bevrijden.

Na lezing van bovenstaande zal het duidelijk zijn, dat de directe chef in zijn afdeling een bindende factor moet zijn. Is hij dat niet, dan sticht hij verdeeldheid, in plaats van saamhorigheid. Het eerder genoemde prae-advies zegt hieromtrent:

„Zulk een verdeeldheid kan door verschillende feiten worden veroorzaakt. Het is b.v. mogelijk, dat de chef in zijn optreden tegenover de onder zijn leiding werkende mensen niet voldoende objectief is”.

De chef zal dit kunnen voorkomen door voortdurende zelf-critiek en zelfcontrole. Anders vervalt hij in de hope-loze situatie, dat hij door zijn maatregelen juist problemen opwerpt, in plaats van oplost. Ook de sfeer in zijn afdeling komt dat natuurlijk niet ten goede. Drs. Ruysch van Dugteren verklaart dit als volgt nader:

„Het is juist die sfeer, die zulk een grote invloed oefent op de prestaties en de onderlinge samenwerking. Want, waar wantrouwen, rivaliteit en onderlinge naijver heersen, daar leeft en werkt ieder voor en op zichzelf en staan de individuele belangen op de voorgrond”.

En iets verder:

„Wanneer wij nagaan door welke oorzaken zulk een verkeerde sfeer ontstaat, komen we tot de ontdekking, dat in zeer vele gevallen gezondigd is tegen de meest elementaire regels, die voor een gemeenschap gelden. In de gemeenschap toch hebben wij te maken met de enkeling evenzeer als met de groep. Hoewel deze enkeling zich tot op zekere hoogte wel naar de groep wil voegen en in de gemeenschap wil leven, is er anderzijds een sterk innerlijk verweer tegen de mogelijkheid zó zeer in de massa verloren te gaan, dat de eigen individualiteit daarin niet meer voldoende tot haar recht zou kunnen komen. Indien de enkeling steeds voldoende mogelijkheid vindt mens te zijn, als mens te worden erkend en gewaardeerd, mee te tellen in het geheel, dan zal zijn behoefte om langs zijwegen en met een min of meer oppositionele houding aandacht en belangstelling tot zich te trekken, vrij gering kunnen blijven. Daarom dient iedere chef, die een positieve gemeenschapsbinding tot stand wil brengen onder zijn mensen, zich steeds ten volle bewust te zijn van de noodzaak mensen individueel te kunnen zien, dient hij voor ieder van zijn mensen zoveel belangstelling te hebben, dat hij bereid is hen nader te leren kennen”.

Als iedereen weet, wat het voor zijn collega's betekent, als hij zijn werk niet goed verricht, wanneer iedereen zich dus bewust is van de verhouding, waarin zijn werk staat t.o.v. dat van anderen en in andere afdelingen, dan is de kiem gelegd voor begrip en samenwerking en krijgt het gemeenschapsbesef een goede kans.

Vrachtprijzen bleven stijgen

Zoals wel was te verwachten, hebben de vrachtprijzen in de wilde vaart in Augustus een verdere stijging te zien gegeven.

Volgens de door de Britse Kamer voor de Scheepvaart samengestelde statistiek —welke uitsluitend betrekking heeft op de in Augustus geregistreerde en in ponden betaalde vrachten— steeg de index van 78,8 in Juli tot 86,6 in Augustus.

Uit het hieronder volgende staatje blijkt wel, dat dit de grootste stijging is sedert het herstel op de vrachtenmarkt, hetwelk in December 1949 inzette.

Hoewel het niet onbelangrijk boven het gemiddelde voor 1949 ligt (82,3), komt het cijfer nog niet boven de stand van Juni 1949 uit, de maand waarin de eerste ernstige daling na de oorlog op de vrachtenmarkt werd geregistreerd.

Index der trampvrachters
(1948 = 100)

	1948	1949	1950
Januari	111.3	87.1	72.8
Februari	104.5	100.5	75.5
Maart	105.5	95.0	75.8
April	107.7	94.6	74.4
Mei	104.6	99.7	71.4
Juni	99.8	86.7	74.3
Juli	99.4	73.3	78.8
Augustus	100.7	70.6	86.6
September	97.2	71.6	—
October	98.8	69.8	—
November	88.8	66.5	—
December	86.8	72.8	—
Jaargemiddelde	100	82.3	

Het gemiddelde voor 1950 is hiermede gekomen op 76.2 en blijft ergo nog vrij belangrijk beneden het jaargemiddelde voor 1949. Van een herstel tot het niveau van Juni 1949 is tot heden evenmin sprake. Om het jaargemiddelde van 1949 te bereiken, zal de index voor de nog resterende maanden van 1950 een cijfer van gemiddeld minstens 94.5 te zien moeten geven.

In de laatste tijd is de stemming op de vrachtenmarkt onregelmatig en hoewel men mag aannemen, dat het jaargemiddelde voor 1950 wel ongeveer zal overeenkomen met dat voor 1949 is het wel zeker, dat het gemiddelde niveau van 1948 bij lange na niet zal worden bereikt.

Amsterdam werd ingelicht

Er zijn uit Makassar —bij de redactie van „de Uitlaat” en bij de afd. P.Z.— enkele klachten binnengekomen. Zij behelsden in het algemeen de vraag, wat het hoofdkantoor in Djakarta had gedaan om familieleden in Nederland van in Makassar werkzame K.P.M.-ers op de hoogte te stellen van het feit, dat bij de recente ongeregelde heden in Zuid-Celebes alles met deze K.P.M.-ers „wel” was.

Gelijk in een van deze brieven aan de redactie terecht werd opgemerkt, heeft de agent te Makassar direct na de ongeregelde heden zoveel mogelijk gegevens verzameld omtrent de in Makassar aanwezige leden van het varende- en walpersoneel van onze maatschappij. Deze gegevens werden via in de haven liggende schepen (als nlg directe verbinding met de buitenwereld) naar het hoofdkantoor in Djakarta geseind, alsmede naar andere schepen onzer maatschappij, welker opvarenden familieleden in Makassar hadden.

De redactie van „de Uitlaat” heeft aan de hand van een copie van een telegram van 10 Augustus aan het kantoor in Nederland kunnen vaststellen, dat het bericht, dat de K.P.M.-ers in Makassar „alles wel” was, naar Amsterdam is geseind. Het bezwaar, dat men tegen deze werkwijze eventueel zou kunnen opperen, is dat het bedoelde telegram sprak van „alle K.P.M.-ers in Makassar” en derhalve geen namen vermeldde.

Op 11 Augustus werd een verzoek van de officieren van de „Siberoot” naar Amsterdam geseind, met het verzoek de families in Nederland in te lichten, dat zij het allen wel maakten. Het telegram bevatte de namen van gezagvoeder Hindriks, de stuurlieden Swart, Kloots, Van Gelderen, Van der Poel en van de wtkn. Koning, Pagels, Tesink en Adriaanse.

Op 14 Augustus werd deze telegramwisseling schriftelijk aan ons Amsterdamkantoor bevestigd.

In Amsterdam had men uiteraard geen lijst van de in Makassar gestationeerde K.P.M.-ers, zodat het ons kantoor aldaar niet mogelijk was om in Nederland vertoevende familieleden te waarschuwen. Het Amsterdamkantoor moest derhalve afwachten, tot een familielid van een Makassarse K.P.M.-er opbelde (of het kantoor bezocht) om in-

lichtingen in te winnen, waarna het kantoor dan direct de geruststellende mededeling kon doen, dat alles met die K.P.M.-er wel was. Dit is dan ook de reden, waarom ouders en familieleden in Nederland van enige Makassarse K.P.M.-ers er hun bevreemding over hebben uitgesproken, dat zij van de maatschappij nog niets „officieels” hadden vernomen. Er is derhalve geen sprake geweest van een verzuim van de zijde van de maatschappij, noch van een verzaking van „normale sociale plichten”.

Wij hopen hiermede de klagers tot hun tevredenheid te hebben ingelicht. Overigens zat hier voor de betrokken afdeling voor de toekomst wel deze les in, dat bij een onverhoopte herhaling elders van gebeurtenissen als in Makassar hebben plaatsgehad, het de voorkeur zou verdienen een volledige naamlijst met vermelding van adressen van familieleden in Nederland naar Amsterdam te seinen, opdat het kantoor aldaar bedoelde familieleden onmiddellijk zal kunnen inlichten.

Een zodanig voorstel is reeds door Amsterdam gedaan en de directie heeft opdracht gegeven, dat in de toekomst namen zullen worden overgeseind.

V. CORREMANNS †

Op 8 October j.l. is na een langdurige ziekte in de ouderdom van 50 jaar hoofdklerk-I V. Corremans te Djakarta overleden.

Wijlen de heer Corremans trad in 1919 als leerling-ladingklerk in dienst van de maatschappij. In 1929 werd hij bij de afdeling Doorvoer aan de wal geplaatst; hij werd belast met het statistische gedeelte van de werkzaamheden. Hij was een kalm en gestadig werker, op wiens cijfers volkomen kon worden vertrouwd.

De ter aarde bestelling vond op Maandag 9 October j.l. plaats op het kerkhof Petamburan. Een grote schare familieleden, vrienden en collega's was daarbij aanwezig. De baar werd gedekt door kransen van de directie der K. P. M. en van het personeel der afd. Doorvoer.

Aan de groeve werd het woord gevoerd door de heer Th. H. van Waart, chef van de afd. Doorvoer, die er op wees, dat hoofdklerk Corremans voor anderen een voorbeeld geweest is in nauwgezetheid en plichtsbetrachting. De lange samenwerking met wijlen hoofdklerk Corremans deed dit heengaan als een bijzonder ernstig verlies gevoelen. Een 31-jarige loopbaan bij de K.P.M. is weinigen gegeven en dit moge een troost zijn voor de nabestaanden.

Wijlen de heer Corremans was gehuwd, doch had geen kinderen.

Bij de foto's:

- 1) Het lang-verwachte oorlogsgedenkboek van de rol beschrijft, die onze maatschappij in de a doncsie aangekomen. Er is reeds een begin gen oorlogstijd", geschreven door Ir. H. Th. Bakker.
- 2) Bij ons artikel over kustverlichting van de In in de bewaakte- en onbewaakte lichtopstanden de lenticulaires van een licht van de 4e order, d lichtstraal van 286.000 Normaal Kaars uitstralen; boven het zonneventiel; een zgn. „Range-light" d aanlopen; twee kleinere Aga-lichten, zoals men
- 3) Indonesische vuurtoren: een der beide geleid Oebang in Straat Riouw.
- 4) Op 8 October j.l. overleed te Djakarta hoofdk was 31 jaren in dienst van onze maatschappij, w Doorvoer van het hoofdkantoor.
- 5) De agent van onze maatschappij te Bima (die werd genomen op 26 Augustus j.l., toen de de gedeeltelijk gerepareerde steiger meerde. deze steiger een wel zeer welkome aanwinst. Op
- 6) Bij de afdeling Expeditie van het hoofdkant het feit, dat hij 35 jaar geleden in dienst der m
- 7) Gevonden voorwerpen op zee. Onlangs pikte ponton op en sleepte het naar Tandjong Priok, w rechtmatige eigenaren kon worden teruggegeven.
- 8) Gezagvoerder M.F.S. van Zeyl deed ons een f C. J. van den Heuvel aan boord van de *Kalian* midden van vrienden en collega's.

OVERZIC

1



2



3

e maatschappij, dat op boeiende wijze oorlog heeft gespeeld, is thans in In- et de verzending van „De K.P.M. in

che wateren: een vijftal lichten, die men storens in deze archipel aantreft. V.l.n.r. een elektrische lamp van 500 W een de grotere Aga-lichten met rechts hepen in een bepaalde richting kunnen e boeien aantreft.

van Toendjoek, ten Zuiden van Td.

Corremans. Wijlen de heer Corremans hij er 21 werkzaam was op de afd.

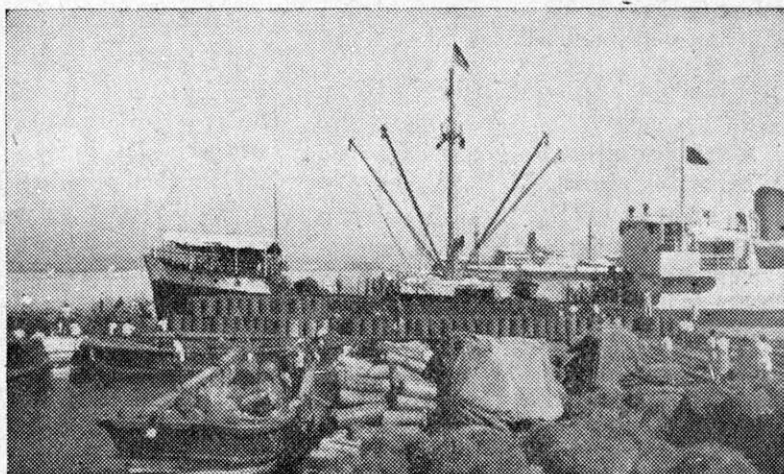
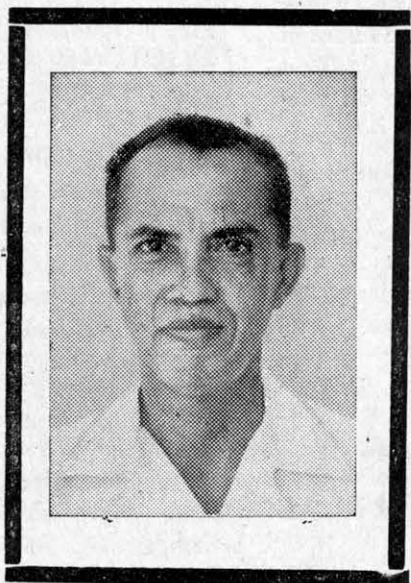
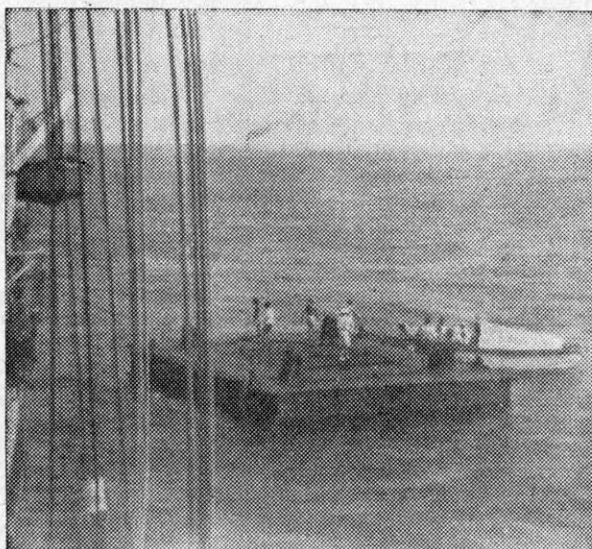
umbawa) stuurde de redactie een foto, Samuel Jacob als eerste schip langsijde t tekort aan prauwruimte op Bima is rgrond het s.s. Reael.

nacht klerk-II Roesdi op 13 October j.l. ppij was getreden.

Reael, varende in de Java-zee, een groot na een beetje speurderswerk aan de

omen van het jubileum, dat hoofdwtk. de op 24 September j.l. De jubilaris te-

ht in Beeld



„De K. P. M. in Oorlogstijd“

Voortreffelijk gedenkboek van ir. Bakker;
Opdat wij niet zullen vergeten

Het oorlogsgedenkboek van onze maatschappij, onder de titel „De K.P.M. in oorlogstijd“, samengesteld door ir. H. Th. Bakker, heeft thans ook Indonesië bereikt, het gebied waar het grootste deel van de oorlogsgeschiedenis van de „Paketaart“ zich heeft afgespeeld. Met het m.s. *Barito* zijn 1.500 exemplaren, gedrukt door de fa. J. H. de Bussy te Amsterdam — die enkele jaren geleden ook het gedenkboek ter gelegenheid van het 50-jarige bestaan van de K.P.M. verzorgde — hier te lande aangekomen. De distributie van de boeken door de afd. „Algemene Zaken“ van P.Z. heeft al een aanvang genomen, maar zal wel enige tijd in beslag nemen. Het is vooral ten behoeve van degenen onder ons personeel, die wellicht nog even geduld zullen moeten oefenen, alvorens het fraaie boekwerk hen zal bereiken, dat wij in deze „Uitlaat“ aan het boek enige woorden willen wijden.

Wij beginnen dan met hulde te brengen aan de Raad van Bestuur van onze maatschappij, die het initiatief nam tot de boekstaving van de zeer belangrijke oorlogsgeschiedenis van de „Paketaart“, de Nederlandse rederij, die in de afgelopen oorlog het grootste aantal schepen verloor en daardoor — verhoudingsgewijze — het grootste offer op het altaar der vrijheid heeft gebracht. Niet minder dan 86 schepen gingen ten onder. De kaarten, voor en achter in het boek afgedrukt, tonen aan, dat die schepen niet alleen verloren gingen in de thuiswateren van onze maatschappij — die van de Indonesische archipel — doch zover van „honk“ als de Atlantische Oceaan tussen Zuid-Amerika en Zuid-Afrika (de *Ombilin*). Nog indrukwekkender is de lijst van de leden van het personeel onzer maatschappij, die in en door de oorlog (en gedurende de bezettingen van Nederland en Indonesië) het leven hebben gelaten: 476 mensen, voor zover kon worden vastgesteld tot op de verschijningsdatum van ons gedenkboek, dat thans in handen wordt gesteld van het personeel onzer maatschappij — actief dienend zowel als gepensioneerd — alsook van de nabestaanden van de omgekomen leden van ons personeel.

Met dit boek, dat in brede lijnen de bewogen geschiedenis van onze maatschappij in de jaren 1939-1945 behandelt, heeft de Raad van Bestuur het mogelijk gemaakt om een inzicht te krijgen in hetgeen het bedrijf en zijn personeel in het belang van de geallieerde oorlogsinspanning en de eindoverwinning hebben verricht.

Hulde — vervolgens — aan de schrijver en samensteller van het gedenkboek, ir. Bakker, die de buitengewoon moeilijke en omvangrijke taak op zich nam om in de zee van materiaal, die

beschikbaar kwam naarmate hij met zijn werk vorderde, een vaargeul uit te zetten, die voor alle lezers en belangstellenden bevaarbaar zou zijn. In een vorige „Uitlaat“ beschreef ir. Bakker zelf al de moeilijkheden, die hij daarbij had te overwinnen en de steun, die hij daarin kreeg van de heer Klein (en anderen) in Amsterdam. In zijn voorwoord zegt ir. Bakker het nogmaals: dit gedenkboek maakt geen aanspraak op algehele volledigheid. Het kan dit ook niet. Daarvoor was de tijd te kort en — ondanks de veelheid — het materiaal niet volledig. Dit moge dan zo zijn: wij geloven niet, dat ook met meer materiaal en meer tijd een beter oorlogsgedenkboek samengesteld had kunnen worden.

Ir. Bakker en zijn medewerkers hebben zich uitnemend van hun taak gekweten en aan de roemruchte geschiedenis van ons bedrijf een voortreffelijke bijdrage geleverd. Zij verdienen de lof van het gehele personeel voor de wijze, waarop zij personen, wier namen men achteraf misschien geneigd zou zijn gauw te vergeten, aan de vergetelheid hebben ontrukkt.

Het boek op zichzelf — waarvan wij overigens niet teveel willen zeggen, omdat wij niet willen vooruitlopen op het genoegen het te kunnen lezen — kan worden gesplitst in de jaren tot en met de bezetting van het voormalige Nederlands-Indië, de her-groepering van hetgeen er van onze vloot nog was overgebleven en de taak, die deze rest vervulde in het belang van de oorlogvoering. Een apart hoofdstuk is gewijd aan de oorlogsgeschiedenis van de dochter-maatschappij, de „Parapattan-Steenkolenmijn“ (die dezer dagen in het teken van haar jubileum zal komen te staan). Voorts aan de K.P.M. aan de wal, in Nederland en daarbuiten,

waarbij hetgeen onze maatschappij in het Moederland overkwam de bijzondere belangstelling zal trekken van het „Indische“ deel van ons personeel. En vice-versa, naar wij aannemen.

Er is verder een voorwoord van de voorzitter van de Raad van Bestuur van onze maatschappij, mr. D. A. Delprat; een volledige opgave van de schepen onzer vloot, die verloren gingen en onder welke omstandigheden een opgave van de personeelsleden van de K.P.M. en hare nevenbedrijven, die tengevolge van de oorlogsinspanning zijn overleden; een opgave van onderscheidingen aan leden van het K.P.M.-personeel verleend, terwijl vooral de aandacht trekt een in de natuurlijk kleuren afgedrukte afbeelding van de gedenkramen in de hall van ons hoofdkantoor, alsmede een fraaie foto van bronzen gedenkteken, dat in Maart j.l. in ons hoofdkantoor te Djakarta werd onthuld. Het boek is verlucht met enkele foto's en tekeningen.

Wij kunnen aan het slot van deze beschouwing niet beter doen dan de woorden aanhalen van mr. Delprat in zijn voorwoord: „De lezer van dit boek, die de „faits et gestes“ der K.P.M. volgt met de aandacht, welke zij verdienen, zal zich ongetwijfeld de overtuiging eigen maken, dat in de geschiedenis (om zich tegen de overmacht van de aanvaller te weer te stellen) de naam onzer Maatschappij met ere genoemd zal worden“.

STOP PRESS!!

Nieuwe agentschap op Priok geopend

In aanwezigheid van mr. D. F. de Koe — als vertegenwoordiger van de directie — en vrijwel alle dienstcheffs, heeft agent Poppe Zaterdagochtend 14 October j.l. het nieuwe agentschapskantoor onzer maatschappij te Tandjong Priok officieel geopend.

Het kantoor was al twee weken officieus in gebruik.

De openingsplechtigheid werd bijgewoond door vertegenwoordigers van afscheper en ontvangers van lading. De receptie had een gezellig verloop.

In het volgende nummer komen wij nader op het nieuwe gebouw terug.

◆ Op enkele agentschappen hebben mutaties plaats gehad. Te Medan werd agent Th. W. Ferguson vervangen door de heer J. van Dogenaar.

Te Balikpapan trad agent A. Ch. H. Steyl af en werd opgevolgd door J. W. Luymes. Te Padang droeg agent F. H. Hordijk de zaken over aan agent A. Ch. H. Steyl.

Te Pemangkat werd P. A. P. Noë opgevolgd door J. M. Sobels, terwijl te Djambi agent B. J. Surquin het agentschap overdroeg aan H. P. E. Buys.

Te Samarinda tenslotte trad J. Th. Mulder af. In zijn plaats kwam F. H. Hordijk (tevorens Padang).

◆ De wenselijkheid om het toenemende lading-vervoer naar en van Siak-havens niet meer wild varend, doch in een regelmatige dienst te bewerkstelligen, heeft de maatschappij doen besluiten om met ingang van 18 September j.l. een dienst van Singapore naar Pakan Baru via Siak-havens in te stellen.

◆ Naar aanleiding van een eerder bericht, waarin werd gemeld, dat de waarde van goederen, die door zich in Indonesië vestigende of van verlof in Indonesië terugkerende passagiers voor persoonlijk gebruik worden meegenomen, de waarde van f 250 Ned. Crt. (Rp. 750) niet te boven mag gaan, tenzij de passagier bij aankomst in Indonesië zich deviezen-certificaten aanschafft, heeft het Deviezeninstituut mede gedeeld, dat dit bericht op een misverstand berust.

Het is geenszins de bedoeling, dat op bonafide invoer van passagiersgoederen voor persoonlijk gebruik deviezen-certificaten worden geheven. De bedoelde bepaling zal slechts worden gehanteerd, wanneer en voorzover er aanleiding bestaat te verwachten, dat de betreffende goederen door de passagiers worden ingevoerd met de bedoeling tot wederverkoop over te gaan.

◆ Met het m.s. *Willem Ruys*, dat op 12 September

k. p. m. - Journaal

j.l. uit Rotterdam vertrok arriveerden op 3 October j.l. in Indonesië de employes: J. A. Zandveld en P. H. Wilderink, alsmede de stenotypisten mevr. J. M. A. Velthuyzen-Passenier (echtgenote empl. Velthuyzen) en mevr. W. Citeur-Hoogewoud

het personeel van onze maatschappij aan boord: gezagvoerder C. Harder (E.V.), de hoofdwtkn. H. Esman (vervr. pensioen), P. J. Joosse (vervr. pensioen), J. Alt (gezins-scheidingsverlof), T. Hooghuis (vervr. pensioen) en H. W. Hasenbos en echtgenote

K.P.M. - ers dankten Wereldomroep

De gezagvoerders van beide K.P.M.-schepen, die onlangs aan de beurt waren om te worden opgeroepen in de uitzending het „Schip van de Week”, van Radio Nederland brachten terstond na de uitzending van Woensdag, 20 September per telegram via Scheveningen-Radio verslag uit van hun bevindingen.

Kapitein Corsten van het m.s. *Kasimbar* seinde naar Hilversum:

„Varende in Bandazee hadden wij goede ontvangst van gezinsgroeten voor „Kasimbar”. Onze hartelijke dank voor deze geslaagde uitzending. Met beste wensen.”

Het telegram van kapitein Iedema van het m.s. *Siberoet* luidde:

„Liggende te Makassar was de ontvangst uitstekend. Alle medewerkers hartelijk dank namens opvarenden „Siberoet”.

De echtgenote van hoofdwerktuigkundige H. Koning van de *Siberoet* had eveneens bericht gehad en schreef uit Haarlem:

„Zaterdag heb ik een telegram van mijn echtgenoot ontvangen, waarin hij mij mededeelde, dat hij de uitzending van de „Siberoet” prachtig had ontvangen.

Helaas kon ik zelf op de 49 meterband het programma niet ontvangen, doch 's avonds op de 31 meterband kwam het aardig door.

M'n hartelijke dank voor deze mooie kans”.

Mevrouw L. H. Koning,
Jansweg 29
Haarlem.

(echtgenote 4e wtk. H. J. Citeur). In het kader der gezinshereniging reisden met deze *Willem Ruys* mee: mevr. E. O. Koeslag-Perry (echtgen. 2e stm. T. H. Koeslag), mevr. W. J. van der Zee-Bijl (echtgen. hoofdempl. L. van der Zee) en mevr. E. Zandveld-Gouyn Stock met vier kinderen (gezin empl. J. A. Zandveld.)

◆ Het m.s. *Willem Ruys* verliet de haven van Tandjong Priok op 10 Oct. j.l. met de volgende leden van

(E.V.) Voorts reizen ditmaal naar Nederland met de *Willem Ruys*: Hoofdempl. P. Boorsma (E.V.-pensioen), 2e wtk. P. K. W. Haak v.d. Goes (E.V.), 1e stm. W. Th. Swart (E.V.), 3e wtk. J. Koke en echtgenote (E.V.), 1e stm. H. N. L. Hoomans met echtgenote en drie dochters (E.V.), hoofdempl. J. Th. Mulder met echtgenote, drie dochters en een zoon (pensioen), hoofdempl. B. J. Surquin, (pensioen) en Mevr. J. Zeylstra-ter Laak met zoon

en dochter (gezin 1e stm. H. Zeylstra).

◆ Hoofdempl. C. Nagtegaal van de Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit vertrok op 6 October j.l. met het s.s. *Grote Beer* naar Nederland.

◆ Met het charterschip *Otranto*, dat op 11 October j.l. de haven van Tandjong Priok verliet met bestemming Nederland reisden o.a. mevr. M. Brouwer-Koster (echtgen. gezagvoerder Tj. Brouwer), mevr. H. L. M. Bakker-Boin en zoon (gezin van 3e wtk. J. B. C. Bakker), mevr. H. van Druten-Da Costa, met dochter en zoon (gezin hoofdempl. G. van Druten), mevr. T. Egmond-Teeling met twee zoons en een dochter (gezin hoofdempl. M. Egmond), mevr. J. C. Kruijdt-Walterson en zoon (gezin adj. chef J. Kruijdt), mevr. N. Kuipers-Alberts (echtgen. 2e stm. T. M. Kuipers), mevr. E. Nagtegaal-Veeneman (echtgen. hoofdempl. C. Nagtegaal), gezagvoerder B. Wagner (ontslag) en mevr. P. J. Botbijn-Droop met twee dochters en een zoon, (gezin van wijlen 3e wtk. A. Botbijn).

◆ Op 3 October j.l. vertrok met de *Constellation* naar Nederland 1e stm. P. Hoogkamer met gezins-scheidingsverlof.

◆ Met het s.s. *Grote Beer* arriveerden op 30 September in Tandjong Priok uit Nederland de nieuwe aangenomen stuurmans-leerlingen B. Ezerman en A.C. de Kubber.

◆ Op 1 October j.l. trad de heer J. Swart als 4e stm. in dienst der maatschappij.

◆ Hoofdempl. I. M. Kievit van het Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit vertrok met zijn echtgenote per m.s. *Borneo* op 11 Oct. j.l. naar Europa om aldaar zijn E. V. door te brengen.

◆ Op 17 October j.l. vertrok het charterschip *Asturias* uit Priok naar Nederland met aan boord de volgende K.P.M.-ers: de 3e wtkn. J. A. Tesink (E.V.) en R. Th. Nijvenheim met echtgenote en twee dochters.

Kapt. Poeder vertelt:

Reizen met charterschepen

Vele klachten, vele oplossingen.

Wij zijn in het vorige nummer blijven steken midden in ons interview met kapt. Poeder, oud-gezagvoerder van onze maatschappij, thans liaison-officier in dienst van de S.M.N. en gestationneerd aan boord van het evacuatieschip *Asturias*, waarmee hij nu al zijn tweede reis (uit Australië) van Indonesië naar Nederland maakt. K.P.M.-ers, die zich aan boord bevonden van deze *Asturias*, die op 17 October j.l. uit Tandjong Priok is vertrokken, hebben intussen kapt. Poeder daar al aangetroffen. Voor hen heeft de rest van dit interview weinig nut meer. Zij ervaren aan den lijve, hoe het leven aan boord van deze evacuatieschepen is. Het vervolg van kapt. Poeder's verhaal is dan ook meer bestemd voor toekomstige K.P.M.-reizigers met de *Asturias* en ander charter-schepen.

Na de technische details en de varens-geschiedenis van de *Asturias* —waarover wij in het vorige nummer al schreven— mogen wij nog slechts opmerken, dat aan boord van het schip vooral opvalt de grote tegenstelling tussen de luxe van de salons (die niet onder water hebben gestaan) en de grote eenvoud van de ruime, merendeels acht-persoons hutten. Alle hutten hebben echter stromend warm en koud water en luchtverseringsblazers. In totaal kan de *Asturias* 1.550 passagiers varen, van

wie 1.200 in hutten en 350 in slaapzalen. Met de bemanning mee telt het totaal aantal opvarenden dus 2.000 personen.

Op de uitreis vervoert het schip emigranten van Europa naar Australië. Op de thuisreis evacuees en andere passagiers, die —meestal het wachten moede— afstand hebben gedaan van hun recht op een passage met de *Oranje* of de *Willem Ruys* van Djakarta naar het Moederland.

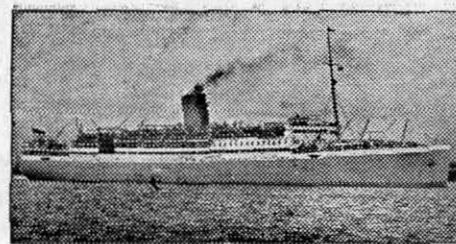
En hier laten wij dan kapt. Poeder weer aan het woord:

„Op dit machtige zeekasteel, vier keer zo groot als mijn grootste K.P.M.-er (de *Bontekoe*) zou ik gedurende ruim drie weken, naast gezagvoerder H. G. Whittle, verantwoordelijk zijn voor rust en orde en een zo goed mogelijke stemming. Dat het een succes werd, hadden wij grotendeels te danken aan de prachtige medewerking van dr. A. P. A. Collard en zijn medische staf, het aan ons toegevoegde S.M.N.-personeel onder de jeugdleider J. Viddeleer en aan verscheidene passagiers, als de R.H./K.P.M.-marconist H. P. Sulman, mej. A. C. C. v. Tricht (vroeger van de afd. P.Z. der K.P.M., die heel wat van mijn administratie verzorgde) en de (helaas invalide) kranige ex-stuurmans-leerling G. Teljer, die de bibliotheek zo goed beheerde, dat we met één boek meer aankwamen dan we waren vertrokken.

En verder wil ik dan noemen de „Marvas mej. J. v. Bart en R. Tresfon, die ijverig hielpen omorde te houden onder de grote troep kinderen (in totaal 464 stuks, onder wie 54 babies). Men zegt, dat de dankbare moeders deze flinke meisjes na aankomst in Amsterdam elk een baby hebben aangeboden.....

Voeding

De voeding van de passagiers vormt, naast de zorg voor de kinderen, wel het grootste probleem op een buitenlands evacuatieschip. In Nederland en in Djakarta was mij al gezegd, dat ik er op moest letten, dat er in Australië voldoende verse vruchten, groenten en aardappelen zouden worden ingeslagen en alle beschikbare koel- en vriesruimte werd daarmee dan ook opgevuld. Maar zij was niet berekend op dit massale passagiersvervoer en onderweg moest het nogal eens zuinig worden aangedaan tot zich een gelegenheid voordeed om bij te kopen.



De „Asturias”

Speciale, door Hollandse moeders en vaders op hoge prijs gestelde artikelen, die in Australië slecht waren te krijgen —zoals babyvoedsel en Bols— werden van zee uit telegrafisch besteld en stonden bij aankomst in Tandjong Priok al op de *Asturias* te wachten.

De 9e Juni om 8 uur voormiddag werd met het embarkement begonnen. De bagage was grotendeels de vorige dag en nacht geladen en nadat het schip nog eens grondig was geïnspecteerd door enige hoge scheepvaart-autoriteiten, begon het om vier uur 's middags de thuisreis, onder de tonen van het „Wilhelmus” en opgewekte muziek van het schip en van de kade.

Klachten

Het begin leek goed, maar we waren de pieren nog niet uit of de eerste klachten begonnen al binnen te komen. Ik had geen vast spreekuur en was altijd te bereiken, of aan te schieten. Tot na Port Said heeft men mij van de vroege morgen tot de late avond er mee bezig gehouden. Toen was iedereen verzoend met of gewend aan zijn lot. Er waren niet veel klagers, zeker minder dan 5% van de passagiers, maar zij waren vasthoudend en sommigen vonden steeds wat anders. De meesten vroegen om betere accommodatie, of wilden in gezinsverband worden ondergebracht. Ze toonden mij dokters-attesten en werden kwaad, als ik niet onmiddellijk een oplossing wist. Toch heb ik met de paar reserveplaatsen, die ik nog had, de dringendste gevallen kunnen helpen.

Huilende moeders kwamen klagen, dat ze zonder baboe hun talrijk kroost aan tafel niet konden voeden en zelf ook nog iets naar binnen krijgen. Vrijwilligers werden gezocht en gevonden om haar daarbij te helpen.

Zenuwzieke dames kwamen kijven, omdat ze 's nachts geen oog dicht konden doen door het gebrul van de baby van een ook al overspannen hutgenote. Hier hielpen de Marva's door de schreeuwers overdag wakker te houden.

Veiligheids-controleurs

Sedert kort heeft de directie van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd de nieuwe functie van veiligheidscontroleur bij haar stuwadoorsbedrijf ingesteld om daardoor de grootst mogelijke veiligheid bij het werk te waarborgen.

Twee leden van het varende personeel zijn in de nieuwe functie benoemd, omdat zij door hun jarenlange praktijk op de vloot een grote ervaring op dit gebied hebben. Zij zullen er op toezien, dat bij het verwerken van lading de veiligheid van de arbeiders onder geen voorwaarde in gevaar wordt gebracht.

Zij zijn belast met de voortdurende controle op het gebruikte materiaal en op het naleven van de veiligheidsbepalingen van de stuwadoorswet.

Politie-agent....

Na afloop van de reis las ik het goedmoedelijke boek van H. Voordewind: „De Commissaris vertelt”, waarin hij verhaalt van klachten en oplossingen aan de lopende band voor de balie van een Amsterdams politiebureau in een volkswijk. Ik constateerde een merkwaardige overeenkomst tussen zijn ervaringen en de mijne. Zijn raad: „Sla nooit kinderen, want dan krijg je de moeders tegen je” en zijn andere advies: „Maak je nooit kwaad” had ik toen al instinctmatig gevolgd.

Belangstellend luisterde ik naar de moeilijkheden van moeders over de poppen van haar spruiten. Die poppen waren voor een paar kwartjes in de scheepstoko te koop en dus deponeerden we in lastige gevallen zo'n ding bij de gevonden voorwerpen, waardoor we veel ruzie voorkwamen. De afdeling „Geonden Voorwerpen” bevatte van alles: van huilende kinderen af tot zonnebrillen toe.

Een marineklant wilde met alle geweld de Engelse scheepsarts bij zijn zieke maat hebben, omdat die „Hollandse legerpillen” —volgens hem— toch niks waard waren en hij de Engelsman voor een navy-doctor hield, die deswegen wel zijn volle vertrouwen genoot.

Ik had geen vaste plaats aan tafel en kon zodoende verscheidene mensen rustig de laatste inlichtingen uit Nederland geven. Ook wees ik hen dan op de voordelen van een Engelse keuken, die bij de meesten niet in de smaak viel. Maar, je kunt er gemakkelijker wat zout bij doen dan er wat uit halen. Toen ik me in het begin had beklagd en de kok de volgende dag de soep van een soort zee-water zette, kreeg ik onmiddellijk een deputatie van hoog-gebloeddrukten, die mij de onmogelijkheid van de situatie onder het oog brachten.

Profiteert van ontbijt....

Het Engelse ontbijt is uitstekend en men doet verstandig daar zoveel mogelijk van te eten. De rest is Nederlanders te matig.

Was op de voeding dan al wat aan te merken: op de geestelijke verzorging zeker niet. Dominees, pastoors en bouwmeesters boden regelmatig hun diensten aan. Een communist trachtte een cel te stichten, hetgeen na een borrel met de knapen die hij zich daarin had gedacht, niet doorging.

Niettegenstaande de klachten over de voeding, werd de gezondheidstoestand

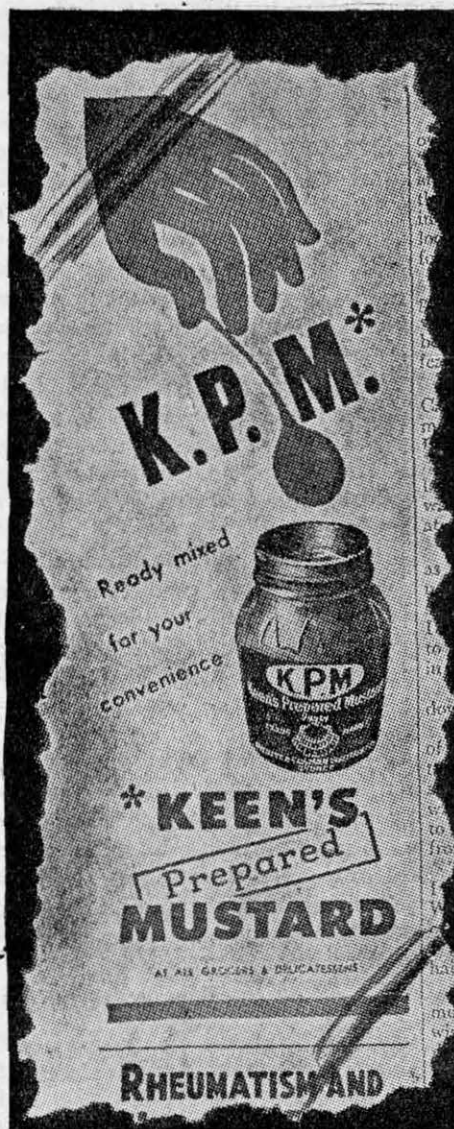
aan boord steeds beter. Zenuwen bedaarden en alle zieken waren, toen we op 20 Juli IJmuiden binnenvoeren, genezen. Geen sterfgevallen en ook geen geboorten.

Klachten over deze reis kwamen op het Scheepvaarthuis niet binnen. Wel een brief, die bescheidenheid mij verbied te laten afdrukken”.

*

Namens de toekomstige K.P.M.-charter reizigers danken wij kapt. Poeder voor zijn interessante uiteenzettingen.

Er is máár
één Karel I,
maar



.... er zijn twee K.P.M.'s!

Wat weet de Civiele
Dienst hiervan?

Van Zalinge

ere-voorzitter „Onze Vloot”

De heer N. van Zalinge, oud-directeur en president-directeur van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, is onlangs afgetreden als voorzitter van de Kon. Ned. Vereniging „Onze Vloot”, zulks in verband met zijn hoge leeftijd.

De heer Van Zalinge heeft het voorzitterschap sedert 1934 bekleed.

Ter gelegenheid van de op 17 Juni j.l. te Gouda gehouden algemene ledenvergadering van de Kon. Ned. Ver. „Onze Vloot” is de heer Van Zalinge tot erevoorzitter benoemd.

Afscheid

Nu het einde van mijn loopbaan bij de maatschappij in zicht is, is het mij een behoefte om langs deze weg uitdrukking te geven aan mijn erkentelijkheid jegens allen, die mij in de achter mij liggende, moeilijke jaren met raad en daad hebben bijgestaan bij de vervulling van mijn taak aan de wal.

Zoals er voor iedere rechtgeaarde Amsterdammer maar één „Groot Mokum” is zo is het voor ieder K.P.M.-er, die het voorrecht heeft gehad de maatschappij gedurende lange jaren te mogen dienen, vanzelfsprekend dat er maar één K.P.M. is, één scheepvaartbedrijf, dat zich ondanks vele en zware tegenvallers nog altijd weet te handhaven op een wijze, die haar weerga niet heeft.

En zegt niet, dat hier sentiment spreekt. Gij, ouderen, weet maar al te goed, dat zij die het hardst kankeren, ook het eerst warm lopen, wanneer een outsider het zou wagen ook maar iets ten nadele te zeggen van de prestaties van onze K.P.M. En waarom? Omdat in hen nog steeds het besef levendig is, dat de ervaring, welke ons bedrijf zich gedurende de lange jaren van zijn bestaan heeft eigen gemaakt en de wil om de bestaande moeilijkheden te boven te komen, de krachtige peilers zijn, waarop onze maatschappij steunt.

Moge deze geest van kunnen en willen vaardig blijven over allen, die hetzij op zee, hetzij aan de wal hun krachten geven aan de opbouw van Indonesië, opdat onze oude, vrouwelijke K.P.M.-vlag tot in lengte van dagen over deze wateren moge blijven wapperen.

Vaarwel, goede vaart, goed verblijf en tot weerziens.

J. Th. Mulder.

a. b. m.s. Willem Ruys

Met de heer Mulder gaat ook een trouwe „Uitlaat-correspondent” heen. Wij hopen, dat hij ons uit Nederland nog eens zal schrijven. Red.

Beveiliging van Indonesië's wateren

zichtbaar is. De „blink” (schijnsel) is bij heldere dampkring op 30 zeemijlen waargenomen.

Het lensensysteem der draaiende lenticulaires wordt bewogen door een uurwerk, dat door de lichtwachters wordt opgewonden of door een valgewicht, toegepast bij voldoende hogetorens; iets in de geest van de oude hangklok thuis. Andere lichten weer maken gebruik van een soort turbine, die door de gassen, die tevens als brandstof dienen, wordt rondbewogen.

Naast de vaste lichten, die dus „continu” van alle richtingen zijn te zien, en de schitterlichten, die in bepaalde perioden helder en duister zijn,

Slot: De sage van de „Vliegende Hollander”

18e eeuw kan zijn ontstaan, aangezien eerst in de 17e eeuw de regelmatige Kaapvaart werd ondernomen. Er is ongetwijfeld enige tijd mee heengegaan voor de spookschip-visies gemeengoed onder de zeelui van die tijd werden.

Bepaalde personen ?

Kan men nu de legende in verband brengen met bepaalde personen en hun lotgevallen. Vermoedelijk is schipper Van der Decken ook maar een verzinsel van Marryat. Het ligt voor de hand bij dit verhaal te denken aan de vermetele zee-daden van enkele Nederlandse schippers van die dagen, die een bepaalde faam hebben verworven. Een hunner was de Fries Barent Fockesz, die lange tijd in Indië als stuurman had gevaren en later in korte „omlooptijden” —om een modern woord te gebruiken— enkele reizen tussen Nederland en Indië volbracht. Volgens sommigen zou hij in Indië zijn overleden en op het eilandje Kuiper zijn begraven. Zekerheid omtrent Fockesz' rol als hoofdfiguur in de legende is er echter niet. Vaststaat, dat het prototype echter een vermetele, maar tevens zeer vrome Nederlandse schipper moet zijn geweest, die pas begon te leven er een storm kwam opzetten en dan tegen de hemel riep: „Heb Jij wind, ik heb zeilen”. Het eind van het liedje was, dat de Duivel met zijn schip verging.

Het is interessant te vermelden, dat de naam van schipper Van der Decken bij de oude Bataviase Jachtclub —in de eerste jaren van haar bestaan— heeft voorgeleefd in een der jachten, dat geheel ter plaatse werd gebouwd.

kent men in Indonesië tevens nog de z.g. flikkerlichten, die in snelle opvolging lichtflitsen rondom laten zien. Het aantal der flitsen kan eveneens worden geregeld, zodat men ook hieraan kan onderscheiden met welk licht men heeft te doen. Het karakter van zulk een licht wordt veroorzaakt door het aan- en uitgaan der lichtbron; bij de carbid-gasbranders geschiedt dit door middel van een slingertoestel, bewogen door de druk van het gas, terwijl bij de Aga-lichten het z.g. flikkertoestel is gebaseerd op de werking van het acetyleen gas op een membraan.

Schepen

Het onderhoud en doorlopend doen branden van een dergelijk groot aantal lichten, verspreid over enorme afstanden als in Indonesië, is op zichzelf een enorme taak. De afdeling Bebakening en Kustverlichting beschikt voor dit doel over enkele schepen. Voor de oorlog stonden drie bebakeningsschepen ter beschikking van de afdeling-K. Als herstelbetaling ontving de voormalige regering van Ned. Indië uit Japan het 5.500 BRT metende vrachtschip *Fuyu Maru*, dat in *Leo* werd herdoopt en thans onder de naam *Belantik* (Orion) vaart voor het Departement Pelajaran. Het tegenwoordige hoofd van de afdeling Bebakening en Kustverlichting, gezaghebber P. J. J. Verbrugh, voerde tot voor kort het commando over dit schip, dat —na van zwaar laadgerei en een werkdek te zijn voorzien— een zeer bruikbaar bebakeningsschip vormt. Daarnaast beschikt deze afdeling van het departement van Scheepvaart nog over twee ex-Australische motorcoasters, de *Manokwari* en de *Medan*, en de *Bangkalan*; dit laatste schip meer speciaal voor aflossingsreizen van de bewaakte kustlichten.

Voor de basiswerkplaats der afd. K. te Tandjung Priok, de Blau- en vetgasfabrieken te Surabaya en Palembang, de bewaakte kust- en aanlooplichten door de gehele archipel alsmede de schepen tezamen beschikt de afd. Bebakening en Kustverlichting over ongeveer 900 man personeel.

Toekomst

Het Departement Pelajaran heeft onlangs in Nederland bij de fa. Smit een bestelling geplaatst voor een modern bebakeningsvaartuig, dat naar schatting 3,5 miljoen gulden zal kosten en dat een modelschip zal worden in de geest van de vooroorlogse POLLUX-Poolster. Het zal echter niet voor Februari 1952 in Indonesië in de vaart komen.



„Je moet het niet verder vertellen: ik heb nu prioriteit voor huisvesting”.

Met de schepen van het departement van Scheepvaart, die zijn voorzien van extra-accomodatie, alsmede laadgerei, ruimte voor het vervoer van boeien en gas, worden regelmatig de lichten in de Indonesische wateren afgevaan, voor aflossing, controle, bevoorraden en zo nodig reparatie. Binnenkort zal de *Belantik* (de vroegere *Leo*) van deze dienst naar Sumatra's Westkust vertrekken om aldaar 15 lichten te ontsteken, die in de oorlog werden verwaarloosd of vernietigd en die tot nu toe door omstandigheden onbereikbaar waren. Aan het einde van dit jaar zal men dan kunnen zeggen, dat, wat betreft de hoofdlichten, de Indonesische scheepvaartroutes wederom zijn verlicht op vooroorlogs peil.

Alle lichten, die bij het uitbreken van de Pacific-oorlog werden gedoofd, zijn echter nog niet wederom ontstoken. Dit is een werk, waarmede wellicht nog vele maanden zullen zijn gemoeid en de afdeling K. is hard bezig alle lichten in de archipel, tot aan de kleinste flikkerboei toe, weer op vooroorlogse toestand te brengen, waar nodig met de modernste installaties.

De in- en export van Indonesië is geheel afhankelijk van de scheepvaartverbindingen met het buitenland. De schepen —en zeer zeker de vreemde schepen— die Indonesië thans in steeds stijgende getale aandoen, moeten op de kustverlichting kunnen rekenen om een veilige reis te volbrengen met hun kostbare lading. De afdeling-K. van het Departement Pelajaran heeft de zware, doch mooie taak om er voor te zorgen, dat de kusten van Indonesië langs de scheepsroutes van voldoende betrouwbare en bedrijfszekere lichten worden en vooral blijven voorzien, ten dienste van de scheepvaart, waardoor handel en dus welvaart kunnen opleven.