

1915 – 1 November – 1950:

S.M. „PARAPATTAN” JUBILEERT

K.P.M.'s belangrijkste nebenbedrijf.

Op 1 November 1950 is het 35 jaren geleden, dat de N.V. Steenkolen Maatschappij „Parapattan” —het voornaamste nebenbedrijf van onze maatschappij— werd opgericht. Eigenlijk is de oorspronkelijke oprichtingsdatum 30 November 1914 geweest, maar later werd door een wijziging in de statuten van de vennootschap de 1e November 1915 als definitieve oprichtingsdatum vastgesteld.

De „S.M.P.” —zoals zij in de maatschappij-mond heet— jubileert dus vandaag en wij willen dit hoofdartikel gaarne beginnen met een woord van grote hu'de aan de velen, die in deze 35 jaren het steenkolenbedrijf hebben gemaakt tot wat het is geworden. En dat niet alleen. Met hun doorzettingsvermogen hebben zij het bewijs geleverd, dat een nebenbedrijf van deze aard en omvang voor een scheepvaartmaatschappij als de Koninklijke Paketvaart Maatschappij volkomen verantwoord is.

In de beginperiode van haar bestaan heeft de S.M.P. vele moeilijkheden moeten overwinnen, doch toen eenmaal het besluit was gevallen om in de concessie Rantau Pandjang een modern bedrijf te stichten en dat na enkele jaren ook daadwerkelijk was opgebouwd, heeft het zich kunnen ontwikkelen tot het best-

geoutilleerde mijnbedrijf in Indonesië. Het wist gedurende vele jaren op zodanig economische wijze steenkolen te produceren, dat concurrentie met de grotere gouvernementsbedrijven in dit land zelfs mogelijk was.

Ook in de geschiedenis van de S.M.P. is de periode van oorlog en bezetting

(1942-1945) een zwarte bladzijde geweest. Vóór de Japanners capituleerden, vernielden zij het bedrijf volkomen. De mijn werd geïnnundeerd. Vele leden van het personeel in alle rangen zijn vermoord of afgevoerd. Het is nog zachtzens gevloekt, indien men zegt, dat de S.M.P. zwaar beschadigd uit de oorlog te voorschijn is gekomen.

Algeheel herstel

Toch is het mogelijk geweest om uit de resten een nieuw bedrijf op te bouwen. De omvang van het bedrijf en deszelfs productie werden aangepast aan de intussen sterk gekrompen kolenbehoeften van de K.P.M. Uitgedrukt in procenten van de totale kolenbehoefte van de maatschappij wordt echter thans weer vrijwel dezelfde hoeveelheid geproduceerd als voor de oorlog. Dit is voorwaar een schoon jubileumsgeschenk van het S.M.P.-personeel aan de bedrijfsleiding.

Wie de grote geschiedenisboeken van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij —en wij denken hier aan het gedenkboek bij het 50-jarige bestaan en aan het onlangs verschenen oorlogsgedenkboek— daarop naslaat, zal het nodige over de Steenkolen Maatschappij „Parapattan” kunnen vinden. Een 35-jarig jubileum is echter een mooie gelegenheid om deze geschiedenis nog eens in compacte vorm te overzien en „de Uitlaat” wil deze kans dan ook niet onbenut laten. Het overzicht zal echter niet geheel in dit nummer kunnen worden opgenomen en wij hopen het in de volgende editie van ons orgaan te kunnen vervolgen.

Teneinde een enigszins volledig beeld van dit bedrijf te krijgen, zal het nuttig zijn eerst de geschiedenis globaal door te nemen en na te gaan, wat aan de oprichting van de S.M.P. vooraf ging. Wij

..Slot : zie pag. 2.



Het mijnemplacement Rantau Pandjang.

Slot: S. M. „Parapattan” Jubileert

stellen voorop, dat wij niet over veel meer materiaal dienaangaande beschikken en gebruik moeten maken van hetgeen is opgenomen in het boekwerk „Een halve eeuw Paketvaart”. Voor hen, die een meer dan oppervlakkige belangstelling hebben, kunnen wij hetgeen in bovengenoemd boekwerk is opgenomen ter lezing aanbevelen.

Wat vooraf ging

Het is bekend, dat reeds vóór 1850, —zoals op meerdere vindplaatsen van steenkool in Indonesië— ook in het district Beraoe (Borneo) op bescheiden schaal steenkolen werden gedolven. Het heeft echter tot het begin van deze eeuw geduurd, voor er van een werkelijke ontginning kon worden gesproken. Deze eerste ontginning werd begonnen door de heer V. A. Cools, die thans op 81-jarige leeftijd nog steeds te Beraoe verblijft houdt en zaken doet, alhoewel hij reeds meer dan 25 jaar niet meer „in de kolen” is.

De kolen, die de heer Cools produceerde, werden voornamelijk door de K.P.M. afgenomen en konden dus uitvoerig op kwaliteit worden

beproefd. De uitbreiding van de vloot, alsmede het stijgen van de stookolieprijzen, is er oorzaak van geweest, dat de K.P.M. zich op meer directe wijze voor de kolenwinning ging interesseren. Het resultaat van deze interesse is geweest, dat op 30 November 1914 de N.V. Steenkolen Maatschappij „Parapattan” werd opgericht, waaraan de heer Cools, de Rijksgrote van Sambalioeng —die de eigenaar van het concessiegebied was— en de K.P.M. deelnamen.

Door een wijziging in de statuten is later 1 November 1915 als definitieve oprichtingsdatum vastgesteld.

Wat volgde

Door de heer Cools waren reeds 5 concessieterreinen aangevraagd. Deze werden echter als gevolg van diverse omstandigheden pas toegewezen, nadat de S.M.P. was opgericht. De namen van deze concessies, zoals de heer Cools die heeft bedacht, zijn „Parapattan”, „Mary”, „Rantau Pandjang”, „Progress” en „Florence”. Tot op de huidige dag zijn deze concessies in handen van de S.M. „Parapattan”.

Oorspronkelijk werd alleen in de concessie-Parapattan gewerkt, ten eerste omdat de ontginning in de vlakke lagen kort onder de oppervlakte zeer eenvoudig was en ten tweede omdat de afvoer weinig zorgen gaf, daar de kolen zeer dicht bij de rivier werden gedolven. Later werd in de concessie Rantau Pandjang begonnen.

Nadat de S.M.P. was opgericht, is eerst nog jaren op dezelfde wijze doorgewerkt, zij het dan, dat wat meer en moderner materiaal ter beschikking kwam. Van diepbouw was evenwel nog geen sprake.

Eerst nadat op de concessie Rantau Pandjang een modern bedrijf was opgericht —hetgeen tot 1924 heeft geduurd— kon de productie pas op volle kracht beginnen.

Tot slot vermelden wij in dit artikel nog, dat in de loop van de eerste tien jaren van het bestaan der S.M.P. de belangen van de heer Cools en van de Rijksgrote van Sambalioeng geheel door de K.P.M. zijn overgenomen, waardoor dus de K.P.M. de enige aandeelhoudster van de S.M.P. is geworden.

In een volgende „Uitlaat” zullen wij over het moderne bedrijf, dat in de concessie Rantau Pandjang werd opgericht, iets meer vertellen.

„SUNGEI ASAHAN” IS ONDERWEG

Het nieuwe motorvrachtschip *Sungei Asahan* is in het begin van October te Amsterdam aan boord geheschen van het vrachtschip *Rem pang* van de S.M.N., dat het naar Indonesië zal brengen.

De *Sungei*-scheepjes zullen niet, zoals de kustvaarders, die eerder voor onze maatschappij in Nederland werden gebouwd, op eigen kracht de uitreis naar Indonesië maken. Zij zullen alle als „passagiers” met grotere vrachtschepen van de S.M.N. worden overgebracht naar de wateren, waarin zij tenslotte dienst zullen doen. In het begin van November zullen nog twee coasters op deze wijze van Nederland naar Indonesië worden getransporteerd, terwijl in December of Januari a.s. het vierde kustvaartuig zal worden verscheept.

De *Sungei Asahan* werd gebouwd door de werf „de Vooruitgang” te Alphen aan de Rijn. Het scheepje weegt 160 ton en het was uiteraard een zwaar karwei om het aan boord van de *Rem pang* te krijgen. Hiervoor werd een speciaal juk gebruikt, waarmee ook de patrouillevaartuigen en sleepboten voor de Indonesische regering, die reeds door de S.M.N. met haar schepen naar Indonesië werden vervoerd, aan boord zijn geheschen. Ditmaal kon echter het juk zonder enige veranderingen geen dienst doen, omdat de *Sungei Asahan* 7,30 m. breed is, hetgeen meer was dan het juk kon overspannen.

Het vermogen van de bok, die de *Sungei Asahan* aan boord van de *Rem pang* heesch, is 175 ton. Binnen een uur stond de kustvaarder aan dek van zijn grote broer. Het vastsjorren nam echter wel wat meer tijd in beslag.

In Nederlandse bladen hebben wij aardige foto's van de „operatie” gezien. Men zie ook onze fotopagina.



S. „Staat jij morgen, of ik?”

Dit is no. 20 - 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:

S.M.P. Jubileert

Gelijke arbeid, gelijk loon?

Kosten van woninginrichting
in Holland

Paspoort en toelatingskaart

Nieuwe K.P.M.-ers
te water

Gelijk loon voor gelijke arbeid?

Men hoort dikwijls in conversaties de vraag stellen of een vrouw, indien zij dezelfde arbeid verricht als een man, daarvoor gelijkelijk dient te worden beloond. Het antwoord daarop is eigenlijk al lang geleden gegeven. Het was bevestigend. Maar dan is een nieuwe vraag, of de inwil-linging van de eis —jaren geleden kort geformuleerd in de strijdkreet „Equal pay for equal work” („Ge-lijke betaling voor gelijk werk”, die wellicht beter hadde kunnen luiden: „Gelijke betaling voor werk van gelijke waarde”) — geheel billijk is geschied. Het beantwoorden van deze laatstgenoemde vraag is min-der gemakkelijk en vereist een diepere bestudering, ons dezer dagen in een lezenswaardig artikel in het „Algemeen Handelsblad” van de hand van mevr. C. A. H. Haitsma Mulier-Van Beusekom voorgelegd.

Prestatie en behoefte

De —ook in dit orgaan reeds herhaaldelijk genoemde— „Stichting van de Arbeid” bepaalde in 1945, dat het loon voor een ongeschoolde arbeider iets hoger diende te zijn dan de mini-mumkosten van een gezin van gemid-delde samenstelling. Dit loonschema heeft dan ook gediend als basis voor de verdere ontwikkeling van de loonpoli-tiek in Nederland. Wijzigingen, de laatste jaren doorgevoerd, zijn dan ook gebaseerd geweest op de gestegen be-hoeften van het gezin van gemid-delde samenstelling, aangevuld met een aanspraak op een naar gezinsgrootte variërende kindertoelage (of -bijslag).

Op deze wijze is —in Nederland— naast het z.g. „prestatieloon” gekomen een loon, gebaseerd op behoefte, althans voor zover het de manne-lijke werknemers betreft.

Voor de vrouwelijke werknemers is onlangs in een bespreking van het „Centraal Sociaal Werkgevers Verbond” met de looncommissie van de „Stichting van de Arbeid” vastgesteld, dat de gelijke beloning uitsluitend beperkt dient te blijven tot dat gedeelte van het loon, dat betrekking heeft op de geleverde arbeidsprestaties.

Dit is een uitspraak, die nogal raad-selachtig klinkt en voor velen een teleurstelling is geweest, temeer omdat kortgeleden de Nederlandse regering op een desbetreffende enquête van het „Internationale Arbeidsbureau” had geantwoord, dat zij het standpunt innam, dat voor gelijke arbeid gelijk loon behoort te gelden.

Duurder...

In deze „arbeidsprestaties” door vrouwelijke werknemers zit de grote kink in de loonkabel. Er is veel ge-argumenteerd over het verschil in beloning tussen vrouwelijke- en manne-lijke werknemers, in verband met de hogere kosten, die vrouwen-arbeid met zich brengt door „natuurlijke” oor-zaken. Het is nu eenmaal zo, dat de praktijk van ieder groter bedrijf heeft uitgewezen, dat het verzuim van vrouwen groter is dan dat van mannen. Daarenboven wordt de vrouw meesten-tijds eerder gepensionneerd dan de man. Twee redenen, die hogere kosten met zich brengen voor de vrouwelijke arbeidskrachten.

Dat men deze hogere kosten verhaalt op de groep, die ze teweegbrengt, is op zichzelf —economisch gezien— te billijken, bekeken van uit het stand-punt der werkgevers.

Een andere verzuchting — die met de principiele eis „Gelijke betaling voor gelijk werk” overigens niets uitstaande heeft— is het nu eenmaal vaststaande feit, dat de meeste jongedames na enkele jaren —die juist de dure op-leidingsjaren zijn— door een huwelijk het bedrijfsleven vaarwel zeggen. De waarheid gebiedt verder vast te stellen, dat dus inderdaad door het grotere verzuim door „natuurlijke oorzaken” en door de sterk vlottende groep van vrouwelijke werknemers de kosten voor het bedrijf stijgen. Rechtvaardigheid gebiedt echter tevens vast te stellen, dat het grotere verzuim voornamelijk de gehuwde vrouw betreft. Het tweede argument betreft daarentegen het jonge meisje. Geen van de twee redenen heeft in de regel betrekking op de werkende, ongehuwde vrouw, de vrouw dus, die in alle opzichten als werkkracht is gelijk te stellen aan de mannelijke collega's. De vraag kan nu worden gesteld, of het billijk is, dat deze groep

van vrouwen in het „prestatieloon” wordt getroffen door de onkosten, die de arbeid van de gehuwde vrouw en het jonge meisje met zich brengen voor het bedrijfsleven.

Dan is daar tenslotte het behoefte-element. Dit is voor wat betreft de ongehuwde werkende vrouw nog steeds niet in beschouwing genomen (althans niet in Nederland). Wat is het mini-mum van levensbehoeften van deze vrouw, die toch zeer zeker dezelfde eis als haar mannelijke collega mag stellen ten opzichte van haar huishou-delijke verzorging. Teveel wordt uit-gegaan —aldus de schrijfster van het artikel— van de veronderstelling, dat de werkende vrouw, na haar dagtaak in het bedrijf, zonder zichzelf te schaden haar huishouding kan ver-zorgen. Dit is een veronderstelling, die onjuist is, al werd zij gedachteloos tot axioma verheven.

De schrijfster besloot met de con-clusie, dat het derhalve niet billijk is om bij vaststelling van lonen van vrouwelijke werknemers alleen te letten op prestaties en daarbij geen rekening te houden met behoeften.

M. J. SCHRAM †

Op 46-jarige leeftijd is op 18 Octo-ber j.l. in Djakarta de heer M. J. Schram in leven hoofdbaas van de afdeling Gieterij van de Werkplaatsen aan de Kali Mati te Tandjong Priok overleden.

Het overlijden van hoofdbaas Schram is voor de maatschappij in het alge-meen en voor de Werkplaatsen te Priok in het bijzonder een groot ver-lies.

Als jongen van 17 jaar kwam wijlen de heer Schram in 1921 in de fabriek en heeft zich daar opgewerkt tot wat hij was: een kundig modelmaker, vor-mer en gieter tegelijk; allemaal vakken, die onmisbaar zijn in een goed-functioneerende gieterij.

Wijlen de heer Schram was een van die mensen, bij wie alles kon. De zint: „Het gaat niet” kwam niet in zijn woordenboek voor. Hij had daarnaast altijd nog tijd om de jongeren op te leiden en stond een ieder, die tot hem kwam, met raad en daad bij.

Het moge voor de nabestaanden een troost zijn, dat de naam van de heer Schram op de fabriek te Tandjong Priok bij groot en klein nimmer zal worden vergeten.

De ter aarde bestelling vond op 20 October j.l. plaats op het kerkhof Ta-nah Abang. Onder de aanwezigen be-vonden zich een groot aantal collega's van de overledene.

Wijlen de heer Schram laat vrouw en zeven kinderen achter.

Wat leert er op de zeebodem?

Twee expedities aan het werk

De wereld zal spoedig weten, of er werkelijk griezelige en wonderlijke monsters op de bodem van de Indische Oceaan leven. Een omvangrijke expeditie, die zich op het ogenblik te Mombassa (aan de kust Oost-Afrika) bevindt, hoopt binnenkort dit probleem op te lossen.

De expeditie staat onder leiding van F. A. Mitchell Hedges, een oudgediende op dit gebied, en Adrian Conan Doyle, een zoon van wijlen Sir Arthur Conan Doyle.

Aan de expeditie zullen ook twee vrouwen deelnemen, n.l. de echtgenote van Conan Doyle en de dochter van Mitchell Hedges. Op de Seychellen, halverwege tussen Oost-Afrika en India, zal de basis der expeditie zijn gevestigd.

Maar de juiste plaats, waar zal worden gevist, wordt angstvallig geheim gehouden. Als men eenmaal onderweg is zal men volkomen van de buitenwereld afgesloten zijn.

Na een voorbereidingsperiode van vele maanden is de grootste en —naar wij geloven ook de meest geperfectioneerde— uitrusting bijeengebracht om zulk een expeditie te doen slagen.

Nog andere expedities

Ook op andere plaatsen van de wereld zullen over enige tijd onderzoeken beginnen ter bestudering van het leven op de bodem der zee. Zo is er een Deense expeditie uit Kopenhagen vertrokken, die onderzoeken zal verrichten in het diepste deel der Stille Oceaan (10.8 km.), dat ten Oosten van de Philippijnen is gelegen.

De Deense expeditie bevindt zich aan boord van de *Galathea*, een schip, dat speciaal voor dergelijk werk is ingericht. Met behulp van zware vishaken, netten, sleepnetten en lier met 12 k.m. draad zullen de onderzoekers trachten de monsters, die —naar men gelooft— alleen in zeer diep water leven en nog nooit door mensen zijn waargenomen, aan de oppervlakte te brengen.

Weinig kennis

Men weet nog veel te weinig van het leven, dat zich op de bodem van de oceaan afspeelt. Wetenschappelijke onderzoekers zijn nog niet dieper gekomen dan 4 kilometer beneden het wateroppervlak. De Denen echter met

hun nieuwe uitrusting, zijn in staat allerlei monsters van de bodem der oceanen naar boven te krijgen.

Door nauwkeurige bestudering van het plankton en kleine dieren is men in staat met zekerheid te zeggen, of er ook nog ander leven op de bodem van de oceaan mogelijk is.

Het voorbereidende werk, dat aan het uitrusten van de Deense expeditie vast zat, heeft veel tijd gekost en was lang niet eenvoudig.

Twee jaar zal de *Galathea* onderweg zijn.

Op de Atlantische, Indische en Stille Oceaan zal eveneens worden onderzocht of het mogelijk is dieren te vangen, die overeenstemmen met de dieren, die zee-lieden eeuwen geleden reeds meenden te hebben waargenomen.

Optimistisch

Dr. A. F. Braun, de leider der expeditie, is zeer optimistisch. Hij vertelde, dat vislarven van grote afmetingen reeds zijn gevonden, waardoor het waarschijnlijk wordt, dat de monsters, die de zee-lieden in het water meenden te hebben gezien, enkel larven zijn geweest. Er zijn echter nog meerdere taken voor de expeditie weggelegd.

Knippen en scheren

Tot dusverre was het schoonmaken van schepen —„knippen en scheren”, zoals men dat op de scheepswerven noemt— een lastig en duur karwei. Het schip moest dan worden gedokt of duikers moesten het werk doen.

De „Motor Ship Cleaner Company” heeft nu een toestel in de handel gebracht, waarmee het schip onder water kan worden schoongemaakt, zonder dat er duikers aan te pas behoeven te komen. Het toestel bestaat uit een waterdichte electromotor, die met een ketting-zonder-eind een cilindrische borstel en een schroef in beweging brengt. De as van de schroef staat loodrecht op de as van de borstel en daardoor wordt de borstel tegen de scheepshuid gedrukt. De motor heeft een vermogen van 10 p.k., de borstel is 1.50 m lang en heeft een diameter van 30 c.m. Een schip van 110 meter lengte werd in zes uur schoongemaakt.

AD - REM....

Passagier: „Steward, er zwemt een dooie vlieg in m'n thee”.

Steward: „Onmogelijk, meneer. Dooie vliegen kunnen niet zwemmen”.

Polydorus onderscheiden

Bij K.B. is de Koninklijke Vermelding bij Dagorder toegekend aan het stoomschip *Polydorus* van de N. V. Kon. Ned. Stoomvaartmij. „Oceaan”, dat in 1942 door een Duitse onderzeeër werd getorpedeerd. De heldhaftige strijd van de bemanning tegen de vijand wordt treffend geschilderd in de sobere bewoordingen van de dagorder:

„Het s.s. *Polydorus* was op 25 November 1942 zonder bescherming op weg van Engeland naar Freetown, toen het werd aangevallen door een Duitse onderzeeër. Deze vuurde drie torpedo's af, die doel misten. Diezelfde avond werd het schip met artillerievuur bestookt. De aanval werd beantwoord met het 1 cm-kanon en de „Oerlikon”-mitrailleurs, terwijl tevens een rookscherm werd gelegd. Het gevecht, waarbij de *Polydorus* werd beschadigd, werd afgebroken.

Zes en twintig November in de ochtendschemering vuurde de onderzeeër wederom drie torpedo's af, die konden worden ontweken. Opnieuw kwam het tot een gevecht, waarbij de aanvaller treffers kreeg. Toen de onderzeeër trachtte uit de richting van de nog laagstaande zon aan te vallen, werd door uiterste kracht te varen zulks onmogelijk gemaakt, terwijl wederom een rookscherm werd gelegd. Zeven en twintig November om ongeveer 4 uur 's morgens werd het schip tenslotte door twee torpedo's getroffen en zonk een uur later.

De gehele bemanning van 79 koppen, met uitzondering van één man, ging in de sloepen en werd twee dagen later door een Spaans vaartuig opgepikt. Gedurende de gehele strijd betoonde de bemanning van hoog tot laag een uitmuntende geestkracht en discipline”.

De kosten van woninginrichting

(..... als U een woning kunt krijgen!)

Nederland het goedkoopste land van Europa....

Nu vele Nederlanders de voorkeur schijnen te geven aan repatriëring, lijkt het ons niet ondienstig ter oriëntatie op het leven in Nederland enige prijzen te geven, die betrekking hebben op de inrichting van een woning. Tenminste, als men in de gelukkige omstandigheid komt te verkeren, een eigen huisje te mogen bewonen (wat niet zeer waarschijnlijk is!)

In „De School” troffen wij onderstaande gegevens aan, welke door de Commissie van de Afd. Nederland van het N.I.O.G. (Ned. Ind. Onderwijzers Genootschap) werden verzameld.

De gegevens zijn getoetst aan de nieuwste prijzen, die werden verstrekt door grote en bekende firma's op het gebied van meubilair e.d.

Daar het uiteraard voor ieder gezin verschillend is, welke woonruimte noodzakelijk is, worden hieronder de totaal-prijzen per vertrek opgegeven. Luxe-uitgaven zijn achterwege gelaten. Gedacht is aan een inrichting van eenvoudige, doch goede kwaliteit.

1. Zit-eetkamer (ongeveer $4 \times 5\frac{1}{2}$ m.) f 2.600,— bestaande uit: eetkamer-meublement, zitje, vloerbedekking, tafelkleed, haard, vitrage, overgordijnen, lampen, servies en eenvoudig glaswerk. Er is niet gerekend op een huiskamer-klok, radio, wandversiering of vazen e.d.

2. Keuken f 650,—: keukenuitzet, gasfornuis, vloerbedekking, gordijnen, verlichting en een weinig meubilair. Wordt volstaan met een gaskomfoor, inplaats van een fornuis, dan kunnen de kosten worden teruggebracht tot f 500,—.

3. Trap, gang, hall. Dit is moeilijk te schatten i.v.m. de verschillende typen van woonhuizen. Met een gangetje van niet meer dan 5 m. komt de inrichting — vloerbedekking, kapstok met kleed, lamp, borstelhanger — op ongeveer f 200,—.

4a. Tweepersoons-slaapkamer.

f 1.300,—: tweepersoonsbed, drielijge kast, nachtkastjes, tafel met 2 stoelen, staalraadmatrassen, kapokbultzakken, beddekleedjes, linoleum, gordijn en verlichting.

4b. Eenpersoonsslaapkamer f 500,—: opklapbed met ombouw, kapokmatras, tafel met 2 stoelen, beddekleedjes, lamp, vloerbedekking en gordijnen. Inclusief een tweedelige kast, voor het geval de kamer geen ingebouwde kasten heeft, loopt dit bedrag op tot f 725,—.

4c. Slaapkabinet (2×3 m.) f 375,—: divanbed compleet, vloerbedekking, gor-

dijnen, lamp, beddekleedje en stoel met tafeltje.

Recapitulerend komt de inrichting van een woning, bestaande uit zit-eetkamer, drie slaapkamers, keuken etc. te staan op een bedrag, gelegen tussen f 5.375,— en f 6.150,—.

Koopvaardij-belangen op het spel?

De oud-gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, jhr. mr. Tjarda van Starkenborgh Stachouwer, heeft in de daarvoor geëigende commissie van het Atlantische Pact bezwaar gemaakt tegen de opvatting, die onlangs door de Amerikaanse senator Connally, te berde is gebracht. De heer Connally meende, dat Nederland geen zeestrijdkrachten nodig heeft en dat de taak van ons land ter zee zou kunnen worden overgenomen door Engeland en Amerika.

„Men is er zo langzamerhand wel aan gewend geraakt, dat men in het buitenland uitmaakt, wat Nederland al of niet moet doen. Bij al die buitenlandse bemoeiingen heeft Nederland het gelag betaald. Wil Nederland niet geheel en al afzakken naar het niveau van pauperstaten, dan moet het met hand en tand vasthouden aan wat het nog niet heeft verspeeld. Daartoe behoren in de eerste plaats zijn belangen op zee, zijn koopvaardij en zijn zeestrijdkrachten, die ook voor de Benelux van zulk een groot gewicht zijn”, aldus de marine-medewerker van het Amsterdamse dagblad „de Telegraaf”.

„Niemand komt voor Nederland op als het dat niet zelf doet. In oorlogstijd moet Nederland direct de koopvaardijvloot ter beschikking stellen van de gemeenschappelijke oorlogsvoering. De zeelieden zullen moeten blijven varen,

Dekens (à f 12,50), spreien (f 40,— tot f 60,—) vallen hier buiten, terwijl het toch zeker niet luxueus mag worden genoemd, indien iemand zich een stofzuiger (f 135,—), naaimachine (f 275,—) klok (vanaf f 30,—) en radio (vanaf f 160,—) aanschafft.

Kleding

Hiervoor is het moeilijk een prijsopgave te verstrekken. Ook de binnen gekomen enquête-formulieren geven weinig houvast. Zo had één gezin, bestaande uit echtpaar en twee volwassen kinderen f 100,— per maand nodig voor kleding, terwijl een ander gezin van dezelfde grootte op gaf f 35,— nodig te hebben. Een deel van deze verschillen kan worden gevonden in het verschil tussen maatkleding en confectie. Prijzen resp. f 150,— tot f 250,— (voor maatwerk) en f 100,— (voor confectie) Schoei-sel is duur. Prijzen van herenschoenen van f 20,— tot f 50,—. Overhemden f 15,— tot f 30,—, winterjassen van f 100,— (confectie) tot f 225,— (prima maatwerk).

wegens de vaarplichtwet. Aan de bescherming dier schepen en der opvarenden zou Nederland, als senator Connally zijn zin zou krijgen, niet bijdragen. Dat houdt in, dat Nederland helemaal niets zal te zeggen hebben over het gebruik der koopvaardij-schepen.

Harde les

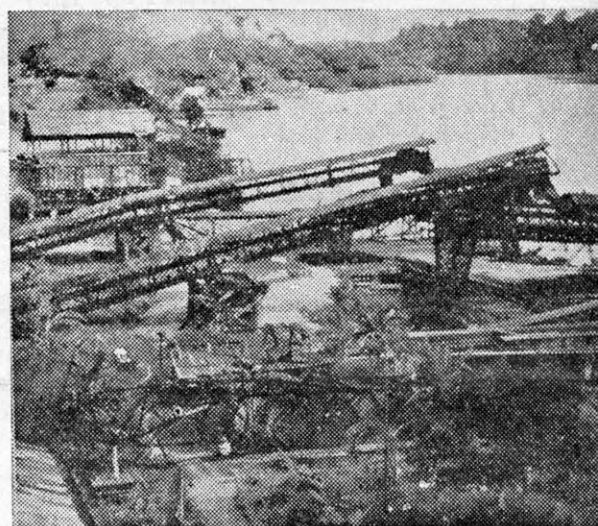
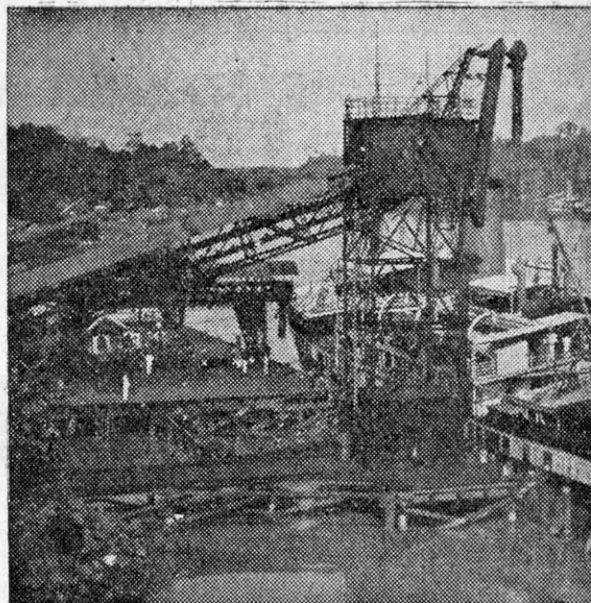
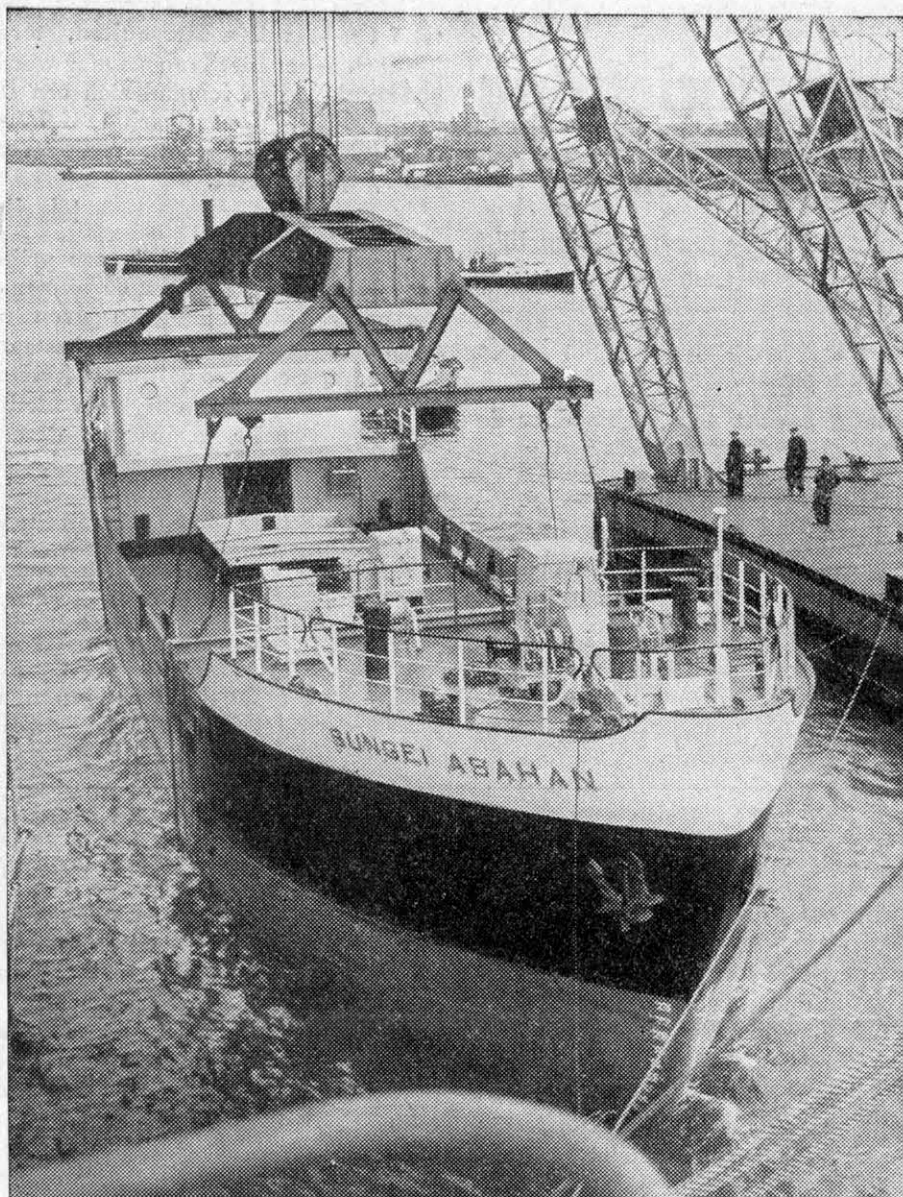
Wat dit betekent, weten de geïnterneerden, die na de bevrijding van Indonesië maanden en maanden op thuisvaart moesten wachten, omdat anderen vóór gingen. Dat heeft ook Zuid-Nederland gevoeld, toen het — reeds bevrijd — honger leed, omdat geen scheepsruimte voor voedseltoevoer beschikbaar werd gesteld.

Als Nederland zijn zeemacht afschaft, zullen de bondgenoten bewust of onbewust de Nederlandse belangen op onaanvaardbare wijze achterstellen bij de hunne.

De taakverdeling, waarbij West-Europese randstaten alleen maar soldaten leveren, houdt geen rekening met de belangen van die randstaten en houdt zeker geen rekening met de Nederlandse aanleg. Nederland is vanouds een zeevarend land.

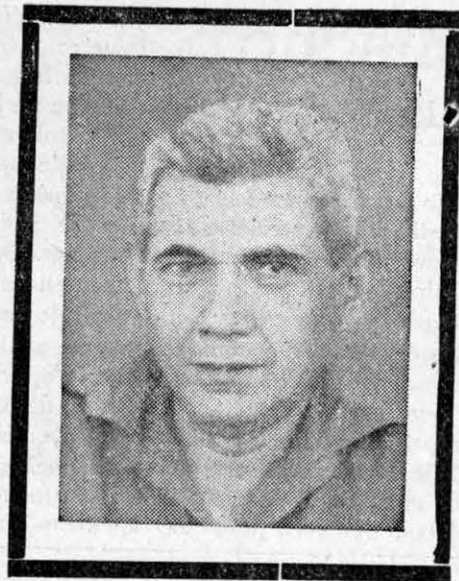
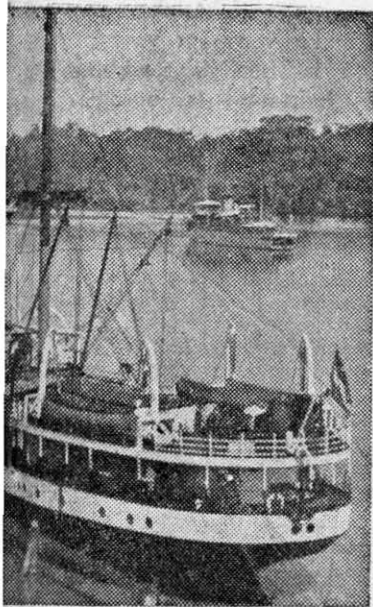
Nederland moet niet buurmans gek spelen. Wij hebben een vloot- en een aanbouwprogramma. Laten wij, wat we hebben, niet weggooien, om misschien een enkele divisie soldaten meer te kunnen vormen. Nederland zou zich daarmee zelf de das omdoen”.

1

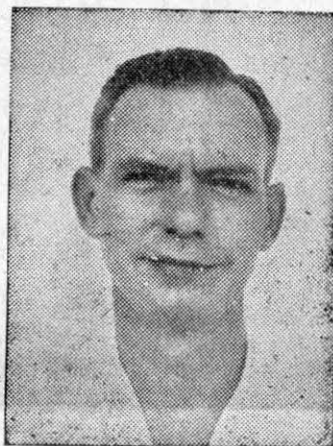


2





5



4



7

Bij de foto's:

1) Het eerste der vier motorvrachtscheepjes van de **Sunggei-klasse**— de **Sunggei Asahan**—, is onderweg naar Indonesie. Deze scheepjes zullen worden ingezet op de Oostkust van Sumatra voor het vervoer van de ondernemingsproducten over de grote rivieren naar de hoofdplaatsen.

De ca. 165 ton wegende **Sunggei Asahan** werd met een speciale bok aan boord van het m.s **Rempang** van de S.M.N. gehesen en zal vermoedelijk in de eerste helft van deze maand te Belawan worden gelost.

2) In het Paleis op de Dam te Amsterdam reikte op 15 September j.l. Z.K.H. Prins Bernhard een aantal decoraties uit. Onder de gedecoreerden bevonden zich o.a. de oud-gezagvoerders onzer maatschappij P.M. Verstelle en J.F.C. Wilhelmy Damsté, alsmede de oud-hoofdwerktuigkundige J. van Klaveren, die men op de eerste rij ziet zitten.

3) Bij ons hoofdartikel „De S.M.P. jubileert”. Twee foto's, die een goed beeld geven, van hetgeen de mannen van de S.M.P. na de oorlog hebben moeten opbouwen alvorens de productie kon worden hervat. De ladinginstallaties van de kolen te Teluk Bajur vóór de oorlog. Aan de steiger een schip der **Thedens-klasse**, voor anker in de rivier een der **Sipirok-schepen**.

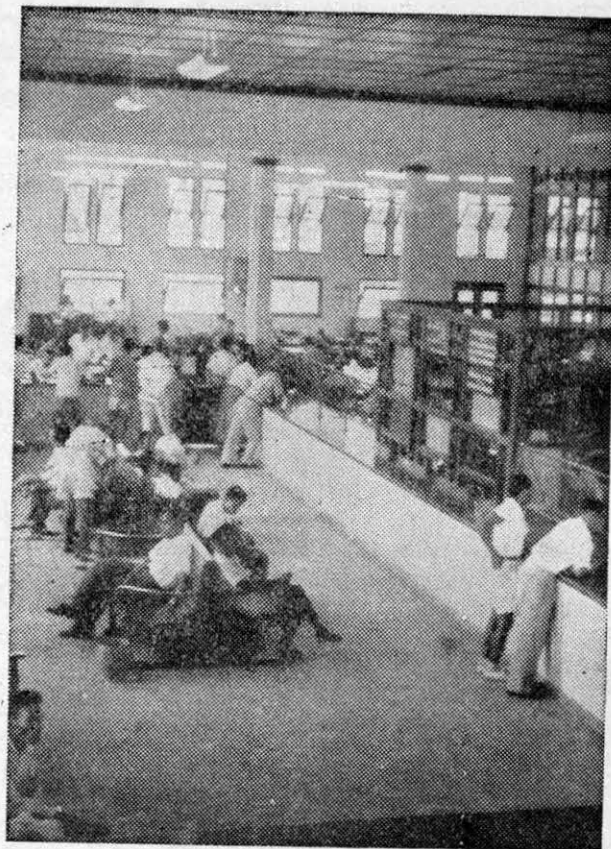
4) Zó vond men dezelfde landinginstallatie in 1946, na de bezetting door de Japanners, terug. Beide foto's werden van hetzelfde punt uit genomen.

5) Op 18 October j.l. overleed te Djakarta de heer M.J. Schram, in leven hoofdbas bij de Werkplaatsen der maatschappij te Tandjung Priok. Wijlen de heer Schram stond aan het hoofd van de Gieterij.

6) Op 31 October j.l. herdacht adjunct-chef J. Rietberg van de afdeling Cm³/H.K. het feit, dat hij 25 jaren geleden in dienst der maatschappij was getreden.

7) Gezagvoerder S.N. Scheltema, momenteel met E. V., vierde op 21 October j.l. zijn 25-jarige dienstjubileum.

8) Op 14 October j.l. vond de opening plaats van het nieuwe agentschap der maatschappij te Tandjung Priok. Het ruime en lichte interieur is bij de leden van het agentschapspersoneel zeer in de smaak gevallen. De „balie” van het nieuwe kantoor,



OVERZICHT IN BEELD

Opening Priok-agentschap

Licht en (teveel?) lucht; alweer te klein....

Naar wij in het vorige nummer reeds in het kort meldten, is op Zaterdag, 14 October j.l. het nieuwe kantoor van het agentschap onzer maatschappij te Tandjong Priok met een korte plechtigheid officieel geopend, nadat het gebouw reeds gedurende twee weken in gebruik was geweest.

Zo heeft het agentschap dan het oude gebouw eindelijk kunnen verlaten en aldaar ruimte vrij kunnen maken voor het Nautische Instituut. Enkele kleinere afdelingen zullen echter nog in het oude agentschapskantoor blijven gehuisvest. Wij hoorden o.m. de afd. Equipage noemen.

Het is met het nieuwe agentschapskantoor gegaan, zoals met vele nieuwe gebouwen in dit land: toen het ten-slotte in gebruik kon worden genomen, had men er eigenlijk spijt van niet een nog grotere localiteit te hebben laten bouwen. Het zou overdreven zijn te zeggen, dat het nieuwe agentschapskantoor nu alweer te klein is, maar toch beluisterden we vele stemmen, die beweerden, dat het „best een beetje groter had gekund”, omdat het personeel alweer veel te dicht op elkaar bleek te zitten.

Desondanks is het nieuwe kantoor uiteraard een enorme verbetering. Het maakt een zeer ruime indruk en hier en daar is nog wel gelegenheid voor wat noodzakelijke opschuiving en inpassing. Het gebouw valt op door zijn vele ramen en we hebben ons tijdens de bezichtiging al afgevraagd, of er niet een speciale ploeg „ramensluiters” zou moeten worden aangesteld, om 's morgens te half acht te beginnen met het openen van de ramen. Naar schatting zou die ploeg daarmee om ongeveer tien uur wel klaar kunnen zijn. Met het oog op de lunch zou hij dan om ongeveer half elf weer kunnen beginnen met het sluiten van de eerste ramen, teneinde daarmee op tijd voor het schaftuur gereed te zijn..... Het personeel waardeert de licht- en luchtigheid bijzonder, na het nogal mufte, oude kantoor, maar velen leden de eerste weken aan een acute verkoudheid, vanwege de tocht.

Agent Poppe heeft vlak naast de ingang aan de Djalan Raya zijn privekantoor, zeer ruim, met een zitje, waar hij de klanten rustig te woord kan staan. De afdelingen zijn zodanig geplaatst, dat de klant volgens een be-

paald programma de diverse handelingen, nodig voor het verzenden of ontvangen van lading kan verrichten. Passageboekingen worden op Priok niet verricht. Vrijwel het gehele personeel heeft nieuwe bureaux gekregen. De oude schrijftafels en kasten, die er nog staan, zullen langzamerhand ook door nieuwe worden vervangen.

Tijdens de receptie van Zaterdag, 14 October waren alle bureaux volkomen „schoon”. Er lag geen papiertje, geen manifest, geen blocnote en geen potlood.

Plechtigheid op het Paleis

K.P.M.-ers werden onderscheiden

Door Z. K. H. Prins Bernhard zijn op 15 September j.l. in het Paleis op de Dam een 150-tal onderscheidingen uitgereikt. Hierbij ontvingen de gepensioneerde K.P.M.-gezagvoerders P. M. Verstelle en J. F. C. Wilhelmy Damsté het Kruis van Verdienste en de hoofdwerktuigkundige J. van Klaveren (thans in dienst der K.J.C.P.L.) het Kruis van Verdienste voor de 2e maal.

(De onderscheiding van de heren Verstelle en Van Klaveren meldten wij reeds in no. 18 van „de Uitlaat”). Nader vernomen wij hierover nog uit Amsterdam:

Onze maatschappij was bij deze plechtigheid vertegenwoordigd door de heren Struyk en Roering.

De mutaties luiden als volgt:

Hoofdwerktuigkundige J. v. Klaveren:

„die als hoofdwerktuigkundige van „het enige bij de landingen op het „eiland Leyte betrokken Nederlandse „m.s. „Janssens” van grote toewijding „en plichtsbetrachting blijk gaf bij de „deelneming van dit schip aan deze „landingen, alsmede moedig optrad bij „het vervullen van zijn plicht in de „machinekamer tijdens herhaalde en „hevige luchtaanvallen”.

Gezagvoerder P. M. Verstelle en Gezagvoerder J. F. C. Wilhelmy Damsté:

„heeft als gezagvoerder bij de Nederlandse „landsche Koopvaardijvloot waardevolle diensten aan de oorlogvoering bewezen door gedurende meer dan 2 „jaren op moedige en beleidvolle wijze „het gezag op zijn schip te hebben uitgeoefend in gebieden, waar door de „oorlogsomstandigheden voortdurend „grote gevaren van vijandelijke handelingen werden gelopen”.

Vele schrijftafels waren gedekt door fleurige C.D.-kleedjes en voorzien van vaasjes bloemen. Wij hebben gehoord, dat men op het hoofdkantoor thans ook wil instellen, dat na afloop van de dagtaak alle bureaux op gelijke wijze van alle papieren worden ontdaan, met een kleedje gedekt en van een bloemetje voorzien. Dat zou een vrolijke aanblik geven en het hervatten van het werk de volgende morgen misschien aanzienlijk veraangename. Een goed idee van de heer Poppe, dat navolging verdient...

Van de receptie willen wij alleen nog zeggen, hoe keurig het bedienende personeel gekleed ging en hoe lekker de pruimen- (c.q.-gember) in-gebakken-spek-aan-een-tandenstoker smaakten.

Aan gezagvoerder Verstelle was reeds op 3 April 1946 het Bronzen Kruis uitgereikt. De mutatie daarvan luidde als volgt:

„als gezagvoerder van met m.s. „Ruys” tijdens het afweren van een „vliegtuigaanval op 6 November 1943, „waarbij een der aanvallende vliegtuigen werd neergeschoten, op moedige „en beleidvolle wijze het bevel over zijn „schip gevoerd, alsmede op snelle en „voortvarende wijze assistentie geboden „aan het in nood verkerende, getorpedeerde m.s. „Marnix van St. Aldegonde”, waardoor een groot aantal opvarenden van dit schip konden worden gered”.

Een foto van de plechtigheid vindt men op onze fotopagina's.

„KEMUDI”

„De Uitlaat” heeft ter drukkerij van de fa. Visser gezelschap gekregen van een ander orgaan, dat uit de kringen van de K.P.M. is voortgekomen, n.l. het maandblad „Kemudi” van de vakorganisatie van K.P.M.-werknemers, de „Serikat Buruh K.P.M.”.

Het vierde nummer van het orgaan, dat op de redactietafel kwam, bevat o.m. een foto van een standaard, welke de organisatie aan de president van Indonesië, ir. Sukarno, heeft aangeboden op 22 Maart j.l.

Het blad bevat interessante artikelen over de richtlijnen van de vakbeweging, de binnenlandse veiligheid, het stakingsprobleem en de positie van de K.P.M. in het Indonesische bestel.

Wij wensen de redactie van het orgaan „Kemudi” geluk met de keurige uitgave.

◆ Gezagvoerder C. de Graaf vertrok op 15 October j.l. met het vliegtuig naar Australië, om aldaar zijn gezinsscheidingsverlof door te brengen.

◆ De nieuw-aangenomen 4e stm. J. Foppen arriveerde op 12 October j.l. met het m.s. *Mataram* in Tandjung Priok.

◆ Uit Nederland werd bericht ontvangen, dat op 6 October j.l. de gepensioneerde Hoofdwtk. J. S. Vogt is overleden.

◆ Op 12 October arriveerde met het lijnvliegtuig uit Amsterdam in Djakarta empl. D. van Santen. Op 14 October j.l. arriveerde per vliegtuig empl. J. Maas, terwijl empl. J. F. Bicker op 20 October j.l. aankwam.

◆ Hoofdwtk. W. F. O. Korinth vertrok met het lijnvliegtuig van 20 October j.l. met gezinsscheidingsverlof uit Djakarta naar Nederland.

◆ De ll.-wtkn. Tian Kiem Liang en H. Hilling zijn respectievelijk op 6 en 9 October j.l. op de vloot geplaatst.

◆ Met m.s. *Surriento* vertrok op 29 October j.l. naar Europa Mevr. A. C. v.d. Linde-Mit met dochter en zoon (gezin van wijlen Hoofdemployé C. R. v.d. Linde).

◆ 21 October j.l. vertrok naar Nederland het m.s. *Garoet* Mevr. E. O. Koeslag-Perry, echtgenote van 2e stm. T. H. Koeslag.

◆ Het m.s. *Johan van Oldenbarnevel*, dat via Makassar, Surabaia en Tandjung Priok op 30 October j.l. naar Nederland vertrok, had de volgende gezinsleden van K.P.M.-ers aan boord: mevr. M. Th. J. van den Dool-Duisterhoff (echtgenote van 3e wtk. T. v.d. Dool), mevr. A. Niël-Bonthen met dochter en zoon (gezin van 2e wtk. A. Niël), mevr. C. Bos-Breevoord met zoon (gezin van 2e stm. W. J. Bos), mevr. J. P. Sordgedrager-Blomhert met twee dochters

k. p. m. - Journaal

(gezin van empl. C. P. Sordgedrager) en de jongeheer B. H. Verseput met zijn twee zusters (kinderen van 1e stm. H. C. Verseput).

◆ Ter distributie onder de deelnemers in het „Pensioenfonds der N.V. K.P.M.”, beschikt de maatschappij

gelijk een aanvang worden gemaakt.

◆ Met het m.s. *Oranje* arriveerden op 26 October j.l. uit Nederland in Tandjung Priok de employés F. J. Pesch, W. A. A. Voeten en B. J. Scholte van het Amsterdam-kantoor. In het

Jubilea in november

1 November:

Roeslan bin Amar klerk-I Samarinda

9 November:

H. Th. Pipper hoofdwerktuigkundige

10 November:

Oey A Pok mandur-lasscher Werkplaatsen Tandj. Priok

15 November:

H. G. Geysen hoofdwerktuigkundige

16 November:

W. de Vries hoofdwerktuigkundige
H. A. Pesch hoofdemployé Sibolga
L. J. Wijbenga hoofdemployé Hollandia

21 November:

C. v.d. Berg 2e werktuigkundige
M. L. van der Hoff gezagvoerder
S. Nento hoofdklerk-I Gorontalo

25 November:

A. G. Schieffeler hoofdwerktuigkundige

30 November:

L. Latuperissa hoofdklerk-II Tandj. Priok

thans over de statuten en reglementen van het „Spaaren Pensioenfonds” uitgegeven per 1 October 1949. De reglementen, zoals zij thans luiden, zijn een herziene uitgave van het reglement van 1 Juli 1938, waarin de wijzigingen, die in de afgelopen jaren hebben plaatsgehad, zijn bijgewerkt tot 1 October 1949.

Met de distributie dezer boekjes zal zo spoedig mo-

kader der gezinshereniging reizen ditmaal met het m.s. *Oranje*: mevr. J. Gramberg-van Kralingen en kind (gezin van 4e stm. K.P.C.A. Gramberg) en mevr. S. J. W. Houtkoop-Scholte met drie kinderen (gezin van Hoofdempl. E. H. B. Houtkoop). Beide gezinnen debarkeerden te Belawan Deli.

◆ De opvarende Rawi van onze *Balanipa* beleefde onlangs een onaangenaam

avontuur. Dank zij een Nederlands oorlogsschip kon hij het navertellen.

De *Balanipa* was tegen de avond uit Soerabaia vertrokken en bevond zich op het moment, dat Rawi naar kooi was gegaan, reeds ver buitengaats, in volle zee.

Rawi kreeg een rare droom: hij vertelde later, dat hij plotseling het idee kreeg, dat hij heel hard moest weglopen. Al dromend deed hij dit ook en aangezien zo'n scheepsdek, waar hij hard overheen liep, niet oneindig is, tuimelde Rawi al slapend in zee. Aan boord van het schip had niemand er iets van gemerkt en het voer dus rustig door, de inmiddels door het koude zeebad wakker geworden Rawi zwemmend achterlatend.

Vijf uur later zwom Rawi nog steeds. Plotseling zag hij met grote vaart een schip op zich afkomen en uit angst, dat hij zou worden overvaren, begon hij uit alle macht, die nog in hem was, te schreeuwen. Rawi werd niet overvaren, maar door zijn geschreeuw door de wacht op het schip opgemerkt.

Het schip —het was de Nederlandse oorlogsbodem *Abraham van der Hulst*—stopte en pikte Rawi op.

Het avontuur heeft voor Rawi verder geen nadelige gevolgen gehad.

Hij is nu weer weggevaren aan boord van een andere K.P.M.-er.....

(Javabode)

huisvesting gezocht

Gezagvoerder K.P.M., begin volgend jaar met pensioen, echtgenote en dochter in Holland, zoekt geschikt huis te koop of te huur, liefst in of nabij Hilversum, (dochter aldaar op school). Wie kan hem adviseren? Brieven via redactie De Uitlaat, Hoofdkantoor K.P.M. Djakarta.

PASPOORT en TOELATINGSKAART

Zorgt voor tijdige verlenging!

In een van de vorige nummers (17) van „de Uitlaat” hebben wij van een deskundige van de afd. Algemene Zaken van P.Z. een omstandige uiteenzetting gekregen van de verschillende handelingen, die verband houden met het vertrek naar Europa (c.q. Australië). Daarin werd ook reeds gesproken over het onderwerp „paspoorten”, dat echter in bedoeld artikel niet uitputtend werd behandeld. Op ons verzoek is dezelfde deskundige nogmaals in de pen getogen om ons over paspoorten en toelatingskaarten het een en ander te vertellen. Bij het afdrukken van zijn artikel spreken wij de hoop uit, dat aspirant-reizigers, verlofgangers en zij, die voorgoed Indonesië gaan verlaten, er profijt van zullen kunnen trekken en de vele uren die nodig zijn, voor het afwikkelen van de papierwinkel aanzienlijk zullen kunnen bekorten. Hier geldt, dat een gewaarschuwd man zijn reisdocumenten gauwe in orde heeft.....

Paspoorten

Wie zich in het bezit wenst te stellen van een Nederlands paspoort, moet daartoe bij de bevoegde Nederlandse instanties (en wij verwijzen in dit verband naar no. 17 van deze jaargang van „de Uitlaat”) overleggen:

- a. de eigen geboorte-acte;
- b. de geboorte- of huwelijksacte van vader en moeder;
- c. twee pasfoto's.

De bekende gele kaarten (personalia) dienen vervolgens volledig en naar waarheid te worden ingevuld (per paspoort één kaart), waarna deze bescheiden moeten worden ingeleverd bij het Hoge Commissariaat van het Koninkrijk der Nederlanden in Indonesië of een zijner vertegenwoordigers (op de in no. 17 van „de Uitlaat” genoemde standplaatsen, waar trouwens alle verdere inlichtingen kunnen worden verkregen). De legeskosten per paspoort bedragen Rp. 10,—.

Wij kunnen hieraan nog toevoegen, dat het Hoge Commissariaat van het Koninkrijk der Nederlanden te Djakarta thans de beschikking heeft over een gedeelte van het voormalige Landsarchief en zijn bemiddeling verleent — tegen vergoeding van administratiekosten — bij het opzoeken en legaliseren van oude acten.

Verder moge hieraan nog worden toegevoegd, dat het Hoge Commissariaat der Nederlanden te Djakarta enige tijd geleden is begonnen met het innemen van oude, in Indonesië afgegeven Nederlandse paspoorten (die er, naar men wellicht weet, een beetje anders uitzien dan de in Nederland zelf afgegeven paspoorten). Deze „Indonesische” Nederlandse paspoorten zullen worden vervangen door echte Nederlandse paspoorten. Er is een bepaald schema ontworpen, volgens hetwelk iedereen naar de beginletters van zijn achternaam aan de beurt komt

en pas in de loop van het volgende jaar zal deze inwisseling geheel zijn voltooid. Intussen genieten personen, die op korte termijn uit Indonesië vertrekken, voorrang.

Het is dus voor bezitters van in Indonesië afgegeven Nederlandse paspoorten van belang aan deze inwisseling nog eens te worden herinnerd, vooral ook met het oog op de keuze van nationaliteit, die voor Indische-Nederlanders tot 1 Januari 1952 open staat.

Toelatingskaarten

Over het onderwerp toelatingskaarten bestaan nogal enige misverstanden en bereiken ons talloze brieven, waarop wij thans in het algemeen antwoord willen geven.

Iedereen, die naar Indonesië vertrekt en in Nederland —dat is tenminste thans de regeling— op het Hoge Commissariaat van Indonesië in Den Haag een z.g. „toelatingskaart” krijgt, alsmede hij of zij, die hier te lande vertoeft en in het bezit is van zulk een toelatingskaart (ook die voor de machts-overdracht zijn afgegeven), is daar ten volle verantwoordelijk voor en moet er op toezien, dat de geldigheidstermijn van die kaart op tijd wordt verlengd. Indien men dit verzuimt, vervalt men in een boete van Rp. 150,—, hetgeen duidelijk op de toelatingskaart vermeld staat.

Excuses van drukke werkzaamheden, overplaatsing e.d. worden door de Indonesische Immigratie-autoriteiten, naar de praktijk heeft geleerd, niet geaccepteerd.

Ter geruststelling kunnen wij hieraan toevoegen, dat na de vervaldatum van de toelatingskaart er nog gedurende een maand gelegenheid bestaat tot gratis verlenging. Na deze maand loopt men echter bovengenoemde boete op.

De normale verlenging geschiedt bij de Immigratie-autoriteiten ter plaatse. Weliswaar treden plaatselijke verschil-

len van „behandeling” op, doch als algemene richtlijn kan gelden, dat men bij de Immigratie-autoriteiten een verklaring van de politie dient over te leggen, dat er tegen verder verblijf ter plaatse van regeringswege geen bezwaren bestaan.

Voor kleine plaatsen, waar geen Immigratie-autoriteiten aanwezig zijn, geldt, dat de daar aanwezige K.P.M.-ers hun toelatingskaart naar de afdeling PZ/AZ van het Hoofdkantoor ter verlenging kunnen opzenden. De toelatingskaart dient vergezeld te zijn van een pasfoto en de bovengenoemde politie-verklaring.

Ook voor het personeel van het hoofdkantoor en het agentschap Tandjong Priok bestaat gelegenheid tot verlenging der toelatingskaarten via PZ/AZ., echter met dien verstande dat, indien de geldigheidstermijn van de toelatingskaart met meer dan één maand is overschreden, men verplicht is zich bij het Hoofdbureau van Politie te vervoe-gen zulks naar aanleiding van een daartoe strekkend ontvangen verzoek van de Djakartaanse politie-autoriteiten.

Prettige avond

Over de uitzending der Wereldomroep voor de K.P.M.-schepen *Karaton*, *Bakongan*, *The dens* en *Sinabang* op 19 Juli j.l. kwam nog beïcht binnen van 3e stm. M. M. Adamse, aan boord van het m.s. *Bakongan*.

De groeten, uitgesproken door zijn vrouw en zijn moeder heeft hij goed ontvangen. Vooral de stem van zijn moeder herkende hij goed.

In gespannen afwachting had hij zich bij zijn radiotoestel neergezet en het werd een prettige gebeurtenis, ook voor zijn moeder en echtgenote, die zich deze uitzending altijd zullen blijven herinneren.

De echtgenote van kapitein W. F. Kraan van het m.s. *Karaton* schreef aan de Wereldomroep:

„Er werd mij het telegram van mijn man doorgezonden. Het programma was vrij goed doorgekomen en het was een verrassing voor hen allen geweest ons te kunnen horen.”

Via het Amsterdam-kantoor werd nog bericht ontvangen van de heer J. P. van Haften, 2e stm. m.s. *Van Riemsdijk*, toegezonden aan de K.P.M.:

„De ontvangst aan boord van ons schip was uitstekend en mede namens de anderen hier aan boord, die bij die gelegenheid werden opgeroepen, kan ik U betuigen, dat wij een mooie avond beleefden, die door ons allen zeer werd gewaardeerd.”

Makassaarse zeevaartschool sloot haar deuren

Na een bestaan van drie jaren heeft de Middelbare Zeevaartschool te Makassar haar deuren gesloten. Deze sluiting is niet geheel letterlijk, want in het complex gebouwen aan de Djalan Lajang — waar tevoren de M.Z.S. was gevestigd — is thans de Lagere Zeevaartschool ondergebracht.

Met het vertrek van de directeur der M.Z.S., de heer C. H. den Breejen met de „Van Riebeeck”, is het feitelijke bestaan der school afgelopen. Thans is voor de afwikkeling der zaken van de M.Z.S. de heer J. C. Giezen aangewezen.

Makassar is hiermee weer een onderwijsinstelling kwijt, waarvan het praktische belang in deze periode van rehabilitatie der zeevaart in dit eilandenrijk al binnen korte tijd na haar oprichting kon blijken. Na drie jaren zijn de studenten van deze Middelbare Zeevaart School overal op schepen in Indonesië te vinden, en wat nog meer zegt: de beoordeling van deze te Makassar opgeleide en afgestudeerde jongelieden is, blijvans zonder uitzondering, zeer gunstig.

Wie de voorbereiding, de opening en de ontwikkeling van deze school heeft gevolgd, weet dat hier een stevig fundament werd gelegd voor de opleiding van krachten, waaraan de zeevaart in deze gewesten zulk een grote behoefte heeft. Aan Nederlandse degelijkheid bij de inrichting van het zeevaart-onderwijs, paarde zich het enthousiasme van de leerlingen, die van alle zijden toestroomden. Na een bescheiden begin duurde het maar kort, of de school bloeide. De groep leraren, aangevuld met onderwijskrachten voor de praktische vakken, vormde een korps en tezamen met de leerlingen een aparte gemeenschap van ervaren en toekomstige zeelieden.

Zoals bekend, werden aan de Middelbare Zeevaartschool de jongelieden opgeleid zowel voor aspirant-stuurlieden, voor aspirant-machinisten als voor marconisten. De omstandigheid, dat de jongelieden niet slechts tijdens de lessen bijeenwaren, doch ook daarna bij sport, excursies e.d. heeft een uitstekende geest doen ontstaan. Het internaatleven droeg tot de groei van eendracht bij.

In de praktijk is gebleken, hoe ook na beëindiging van de studie onder de afgestudeerden de korpsgeest bleef voortbestaan. Reeds meer dan 100 aankomende zeelieden werden —verdeeld over de drie verschillende opleidingsvakken— door de school afgeleverd.

Laatstelijk —dus voor de gebeurtenissen in Augustus j.l. die de directe aanleiding vormden tot het vertrek van de leerkrachten, als gevolg waarvan de school moest worden gesloten— telde zij ongeveer 150 leerlingen.

Het lagere zeevaartonderwijs gaat nog gewoon voort. Voor deze cursussen is nog voldoende onderwijzend personeel aanwezig.

Aldus een simpel bericht in de dagbladen.

Juist nu van verschillende kanten in Indonesië zoveel propaganda wordt gemaakt voor opbouw van een nationale zeevaart en de vorming van nationale scheepvaart-ondernemingen, is het beëindigen van de mogelijkheid tot het ontvangen van hoger zeevaartkundig onderwijs in Indonesië zelf een zware slag, waarvan de kracht eigenlijk pas in de toekomst zal worden gevoeld.

De K.P.M. kan er met trots op wijzen, dat zij altijd bijzondere belangstelling voor de M.Z.S. te Makassar heeft getoond en aan het onderwijs aan bedoelde school veel daadwerkelijke steun heeft gegeven. Onderscheidene oud-K.P.M.-ers hebben hun zeevaartkundige ervaring in deze school ingebracht en er aldus toe bijgedragen een korps van in Indonesië opgeleide zeelieden te vormen, dat het nautische- en technische kapitaal van Indonesië's nationale zeevaart is. Om deze reden kan het sluiten van de M.Z.S. te Makassar door onze maatschappij als een zeker persoonlijk verlies kunnen worden gevoeld.

Brand op de „Reiniersz”

Onderweg van Ampenan naar Makassar, is aan boord van ons m.s. „Reiniersz” brand uitgebroken, waarvan de omvang door snel ingrijpen gelukkig beperkt bleef.

Het vuur werd bij luik II door rookontwikkeling geconstateerd. Onmiddellijk werden door gezagvoerder Van Leeuwen de gebruikelijke maatregelen getroffen. Met de brandblusmiddelen aan boord werd de plaats van de brand bespoten. Daarmee scheen men er in te zijn geslaagd uitbreiding van de brand te voorkomen.

In de haven van Makassar gearriveerd werd onmiddellijk tot ontladen van luik II overgegaan, waarbij bleek dat de brandschade in hoofdzaak tot verschroeijing van laadgoed was beperkt.

Het is nog niet beslist, of het m.s. Reiniersz de normale lijnvaart zal voortzetten dan wel zal moeten dokken, doch dit laatste is niet waarschijnlijk, zoals het zich thans laat aanzien.

KOREA-TOESLAG

Als resultaat van een bespreking tussen de Raad van Bestuur voor de Zeevaart en de Contact Commissie van Organisaties van Werknemers ter Koopvaardij is besloten aan de zeelieden, die dienst doen op schepen, varende in de Koreaanse wateren, een bijzondere toeslag toe te kennen in verband met het oorlogsrisico. Deze regeling is met terugwerkende kracht ingegaan op 8 Juli 1950.

De regeling is gelijk aan die voor de Britse zeelieden en houdt in, dat kapiteins en schepelingen van elk schip, waarvoor de Collectieve Arbeidsovereenkomst geldt, recht hebben op een toeslag van 150% van de maandgage gedurende het verblijf in de Koreaanse wateren.

De toeslag zal worden betaald van de dag van aankomst in tot en met de dag van vertrek uit Korea, met een minimum van vijf dagen.

**Radio Nederland roept:
Karossa, Milne Baai,
Dammarr en Buna Baai
Uitzending op 15 November a.s.**

Voor de laatste maal dit jaar zullen enkele K.P.M.-schepen worden opgeroepen in het populaire programma van Radio Nederland „Het schip van de week”. Op 15 November a.s. zal weer een uitzending plaats hebben en zal de beurt zijn aan het m.s. Karossa, het m.s. Milne Baai en het m.s. Dammarr, terwijl het m.s. Buna Baai als reserve werd opgegeven.

De volgende officieren zullen die avond worden opgeroepen: aan boord van het m.s. Karossa gezagvoerder W. F. Kraan, 2e stm. M. J. Aldenkamp, td. 3e stm. G. Ch. F. Nowack, 2e wtk. J. Weelink en 3e wtk. H. B. Visser; aan boord van het m.s. Milne Baai td. gezagvoerder L. F. Egeter, hoofdwtk. H. Th. Pipper, td. 1e stm. J. B. v.d. Blink, 2e wtk. Th. B. Kers, 3e stm. R. Labruyere, wd. 3e wtk. J. H. Beumer en 4e wtk. P. A. Stoop; aan boord van het m.s. Dammarr de dd. hoofdwtk. A. Sok.

Als reserves werden voor deze uitzending opgegeven gezagvoerder G. J. Dijkhoorn (Dammarr), hoofdwtk. W. Schneider en 2e wtk. G. Hoogendoorn (beiden Buna Baai).

Wij wensen allen een bijzonder goede ontvangst toe!

Nieuwe K.P.M.-ers te water

Aanbouwprogramma nadert voltooiing.

Uit Nederland hebben wij bericht ontvangen, dat op 8 Augustus j.l. van een van de hellingen van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij te Rotterdam met goed gevolg te water is gelaten het enkelschroef-motorvrachtschip *Musi*, dat aldaar voor rekening van onze maatschappij is gebouwd.

Men zal zich herinneren, dat dit nieuwe schip speciaal is ingericht voor het vervoer van verpakte benzine.

De voornaamste afmetingen van de *Musi* en haar zusterschip, de *Minjak*, zijn: lengte tussen de loodlijnen 61,87 m.; breedte op buitenkant spanten 10,67 m. en holte tot opperdek 4,98 m. Het laadvermogen bedraagt ongeveer 1380 ton. De voortstuwing geschiedt met een 6-cyl. 4-takt Stork-Diesel motor met een vermogen van ca. 525 apk.

Naamgeving en tewaterlating werden verricht door mevr. C. Ringers-Mann, echtgenote van dr. J. A. Ringers, lid van de Raad van Bestuur van onze maatschappij.

De oplevering van de *Musi* heeft inmiddels plaatsgehad, n.l. precies tien maanden na de kiellegging, op 18 October j.l.

Dit nieuwste benzine-schip der maatschappij is vervolgens op 23 October j.l. uit Amsterdam vertrokken en zal via de gebruikelijke route langs Port Said en Aden naar Indonesië varen.

In het personeels-orgaan van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij „De Wekker” lazen wij over de *Musi* nog enige aardige details. Het m.s. *Musi* is het vijfde schip, dat onze maatschappij sinds de bevrijding van Nederland bij

de Rotterdamse Droogdok Maatschappij heeft laten bouwen. In de periode tussen de twee wereldoorlogen bouwde de R.D.M. reeds vijf schepen voor de K.P.M. met als laatste het m.s. *Moesi* in het jaar 1930. Deze eerste *Moesi*, die gedurende de strijd tegen de Japanners ten onder ging, had dezelfde bestemming als het thans onderweg zijnde schip n.l. het vervoer van verpakte benzine en nagenoeg dezelfde afmetingen. Het is in dit verband wel interessant de bouwtijd van de twee schepen eens te vergelijken. Van de voor-oorlogse *Moesi* werd de kiel gelegd op 7 September 1929, de te waterlating geschiedde op 20 Februari 1930. Voor de tegenwoordige *Musi* waren deze data resp. 19 Januari 1950 en 8 Augustus 1950. Het vooroorlogse schip heeft dus ca. 5½ maand en het na-oorlogse 6⅔ maand op de helling gestaan.

Het personeelsorgaan van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij „De Wekker”, waaruit wij deze gegevens putten, eindigt zijn verslag van de te waterlating van de *Musi* met op te merken: „De K.P.M. heeft blijkbaar het vertrouwen in haar scheepvaart in Indonesië niet verloren, zoals ook in de door de directie van de K.P.M. bij deze te waterlating uitgesproken rede werd betoogd en blijft optimistisch gestemd inzake onze steun in het wederom tot welvaart brengen van deze zo rijke eilanden groep.”

De „Sabang”

Intussen vernemen wij nog omtrent de te water lating van het m.s. *Sabang* op 28 Juli j.l. bij de N.V.C. v.d. Giessen & Zonen's Scheepswerven, dat de doopplechtigheid werd verricht door mevr. A.M. Iken-Nusteeq.

De *Sabang* is het tweede van een serie van drie schepen van een speciaal voor het vervoer van hout ontworpen type. De beide andere schepen van dezer serie, de *Sanana* en de *Sambas*, zijn in aanbouw bij de Scheepsbouwwerf Gebr. Pot en bij Boele's Scheepswerven en Machinefabriek.

De hoofdafmetingen van de *Sabang* zijn: lengte tussen de loodlijnen 84,47 m.; breedte op de spanten 11,90 m.; holte tot hoofddek 5,80 m.; zomerdiepgang ca. 4 m.; draagvermogen ruim 2.000 ton. Dit ca. 1.900 BRT metende vrachtschip zal in de eerste helft van de maand November worden opgeleverd.

India's scheepvaart

India's kustvaart is medio Augustus j.l. aan nieuwe regelen gebonden, waarbij buitenlandse concurrentie in banden is gelegd.

Het Indiase ministerie van handel noemt dit een „proces van reservering”, dat nog een jaar in beslag zal nemen. „Gedurende deze periode”, aldus een officiële mededeling van het ministerie, „zal de te volgen politiek van licentiëring zodanig worden uitgevoerd, dat de nationale belangen zullen worden behartigd, in zoverre dat tonnage van andere (*dan Indiase*) oorsprong slechts in beperkte mate en voor zover noodzakelijk geacht aan de kustvaart kan deelnemen”.

De Indiase kustvaart-tonnage bedroeg op dat moment 247.113 tons, voldoende als basis voor het bevredigen van de huidige tonnage-behoefte.

Het percentage vrachten, in kustvaart vervoerd door Indiase schepen was van 33% voor de oorlog gestegen tot 53% (in 1948), 62% (in 1949) en 75% (in de tweede helft van het eerste halfjaar van 1950).

De Indiase regering heeft door een aantal maatregelen de Indiase kustvaart gestimuleerd. Wat de buitenlandse vaart betreft, zal een hoeveelheid der gouvernementsslading — zoals steenkool, cement en zout — binnenkort door Indiase schepen moeten worden vervoerd.

India's totale tonnage bedraagt thans 375.000 ton tegen 125.000 in 1939.

De Britse maatschappijen, die zich met de Indiase kustvaart bezig hielden, hebben de genomen maatregelen reeds geruime tijd geleden zien aankomen en zich tijdig aangepast.

Lloyds' List.

Attentie C.D.:

Gediplomeerde scheepskoks

De Nederlandse Redersvereniging heeft een aantal cursussen georganiseerd voor de opleiding van scheepskoks.

De resultaten zijn zeer bevredigend. Alle zes-en-twintig kandidaten kregen het diploma, dat officieel is erkend.

Wiens pakje?

De werktuigkundige of stuurman, die omstreeks Juni 1947 aan een kade-employé te Tandjong Priok een pakje, — inhoudend een horloge — ter nadere doorzending heeft afgegeven, wordt verzocht om zich met onze agent te Bima in verbinding te stellen. Genoemd pakje is kortgeleden onbestelbaar in Bima aangekomen.