

## nederlandse werkzaamheid in indonesië

Wij, die in Indonesië werken en leven, kunnen ons moeilijk onttrekken aan het Indonesische gebeuren rondom ons heen. Het is een bekend verschijnsel, dat men dikwijls niet ziet, waar men —om het populair te zeggen— met z'n neus bovenop zit en dat men door de veelheid van de gebeurtenissen om zich heen het totale beeld niet meer kan overzien. Dit nadeel heeft de toeschouwer, die ver-af zit, niet. Hij kan afstand nemen en dat is belangrijk. Hij ziet de bomen, zowel als het bos.

Wij werden aangenaam getroffen door een artikel, dat wij in een recent nummer van het „Algemeen Handelsblad” aantroffen, geschreven door de financiële medewerker van bedoeld blad. In dat artikel werd behoorlijk afstand genomen en daardoor een gedegen overzicht gegeven van de Nederlandse werkzaamheid in Indonesië, een vraagstuk waarmee wij allen ons plegen bezig te houden. De redactie heeft gemeend een nuttig stukje voorlichtingswerk te kunnen verrichten door het een en ander aan bedoeld artikel te ontleenen.

Na er op te hebben gewezen, dat recente gebeurtenissen er nog eens aan hebben herinnerd, dat het eilandenrijk Indonesië nog altijd in een toestand van gisting verkeert, merkte de schrijver op:

„Het lijkt waarschijnlijk, dat het nog geruime tijd zal duren, alvorens voor de maatschappelijke- en economische verhoudingen een hechte grondslag zal zijn gelegd.

Mensen, die Indonesië kennen uit het koloniale tijdperk, maar die niettemin hebben geleerd, dat men voor een beoordeling van de na-oorlogse ontwikkeling niet mag uitgaan van de toestand en de verhoudingen in dat vroegere tijdperk, zijn echter geneigd de meer verwijderde toekomst met vertrouwen tegemoet te zien. Zij zijn van mening, dat de Nederlander geleidelijk zijn juiste plaats en taak in deze nieuwe samenleving zal vinden en dat bij een juist begrip van de ontwikkeling, die heeft plaats gevonden, nauwe samenwerking en wederzijdse waardering op de duur mogelijk zullen zijn”

„De Indonesische samenleving zal het in geen jaren zonder Westerse steun kunnen stellen”, zo ging het „Alg. Handelsbl.” voort, „en de Nederlanders zijn de enigen, die deze steun zullen kunnen verlenen, omdat zij het land, het klimaat en de bevolking kennen.

Als men dit alles in het oog houdt, zal men geneigd zijn de talrijke storende verschijnselen, die uitvloeisels zijn van het nog altijd voortgaande gistingsproces, minder verontrustend te zien. Op vele ondernemingen heersen toestanden, die aan het ongelooflijke grenzen. In de havens worden hoge lonen betaald, zo hoog, dat de arbeiders er niet aan denken overwerk te verrichten, hetgeen bij het laden en lossen van schepen een ernstige vertraging betekent. Uit de aard der zaak zijn ook de kosten van levensonderhoud sterk gestegen, maar niettemin zijn ook de reële lonen aanzienlijk hoger dan voor de oorlog.

### Levensstandaard

Dit alles betekent, dat op de duur de Indonesiër zich andere levensgewoonten eigen zal maken en dat zijn levensstandaard een andere —in zekere zin een hogere— zal worden dan voorheen. Er ontstaan nieuwe behoeften en het is denkbaar, dat ook de aard van de Indonesiërs zich daarbij zal gaan aanpassen. De grotere behoeften zullen hem wellicht nopen intensiever te gaan werken. Dat is althans de mening van iemand, die Indonesië jarenlang heeft gekend en die kortelings van een reis naar Sumatra is teruggekeerd”.

Het blad vervolgde dan:

„Stellig zijn er thans nog tal van aanwijzingen, die eerder op het tegendeel wijzen. Wij noemden reeds de tegenzin

tegen het verrichten van overwerk. Ook de neiging om door betere opleiding een hogere functie te krijgen is vooralsnog niet groot.

Men mag desondanks wel vertrouwen, dat er een belangrijke evolutie bezig is op gang te komen.

Voor de samenwerking met de in Indonesië werkende Nederlanders is het echter van groot belang, dat deze volledig beseffen, dat zij in het verkeer met de Indonesische landgenoten andere maatstaven dienen aan te leggen dan vroeger. Met zeer velen is dat ongetwijfeld het geval. Doch van allen kan dat thans nog niet worden gezegd. De innerlijke beschaving van de Indonesiër, zijn aangeboren beleefdheid, maar ook zijn verwachting met dezelfde beleefdheid te worden behandeld, zijn alle tezamen factoren, waarmee in de omgang helaas nog altijd niet voldoende rekening wordt gehouden.

### De economie

Economisch bezien hebben de Nederlandse producenten, ondanks talrijke moeilijkheden, zeker geen klagen. Dat betekent tevens, dat de Indonesische gulden sterker wordt en dat in Indonesië aangehouden besparingen op de duur misschien geen slechte belegging zullen blijken, al is het toegestaan aan particulieren om maximaal f 5000 per jaar naar Nederland over te maken.

De vennootschapsbelasting van 40% is zeker niet laag, maar bij de tegenwoordige prijzen ook weer niet te zwaar. Daarbij moet nog worden bedacht, dat de fiscus in tegenstelling met die in Nederland de ondernemingen vrijlaat wat betreft de afschrijvingen. Men gaat n.l. van de opvatting uit, dat het er weinig toe doet in hoeveel jaren bepaalde activa worden afgeschreven, omdat men niet verder kan gaan dan het nulpunt en de fiscus dus eenmaal toch aan zijn trek komt.

Vervolg: zie pag. 2

## Slot: Nederlandse werkzaamheid in Indonesië

Nu is het waar, dat deze redenering alleen opgaat bij een stabiel prijsniveau. Het is denkbaar, dat tegen de tijd, dat de activa geheel zijn afgeschreven, de prijzen en dus ook de winsten sterk zijn gedaald en dat de fiscus daardoor niet kan profiteren van hogere winsten door geringe afschrijvingen, of door het achterwege blijven van afschrijvingen.

Het betekent echter wel, dat de bedrijven door deze politiek financieel sterk zullen zijn en eventueel tegenslagen gemakkelijk zullen kunnen dragen, hetgeen een groot economisch en uiteindelijk ook weer een fiscaal belang is"

### Markten

„Aansluitend op het bovenstaande”, aldus nog steeds het „Alg. Handelsbl.”, „mag de vraag worden gesteld, of er in de gunstige marktpositie voor Indonesische producten en voor grondstoffen in het algemeen binnen afzienbare tijd een ingrijpende wijziging zou kunnen komen. Ook als men zich er terdege rekenschap van geeft, dat men bij het uitspreken van verwachtingen op het punt

van marktverloop altijd een slordige kans loopt een bepaalde factor over het hoofd te hebben gezien, is er thans toch nauwelijks een grond aan te wijzen, waarop men de verwachting van een blijvende sterke terugslag in de prijzen zou kunnen steunen, tenzij men dan een mogelijke internationale controle voor enkele producten op het oog zou hebben. Dat zou de speculatie uit de markt kunnen jagen en liquidaties uitlokken. Maar dat zou niets afdoen aan het feit, dat nu de bewapening op gang komt de werkelijke grotere behoefte zich zal doen gevoelen. Tot nu toe was het voornamelijk nog de psychologische uitwerking van dit vooruitzicht.

Dan is er nog een andere belangrijke overweging. Op de economische achtergrond van de bewustwording der Oosterse volken zal zich waarschijnlijk een verandering van ruilvervoet aftekenen tussen Westerse industriële producten en de ruwe producten uit de economisch onontwikkelde gebieden. Het heeft er alle schijn van, dat de ontwikkeling van deze volken verschillende fasen zal overslaan, die de Westerse landen hebben doorgemaakt. Men denke aan het voorbeeld van Japan. Men krijgt dan deze toestand, dat de Oosterse volken in een betrekkelijk korte groeiperiode een levensstandaard zullen bereiken, die de levering van goedkope grondstoffen, zoals wij die in de langdurige periode van koloniale ontwikkeling hebben gekend, ten enenmale zal uitsluiten. De stijging van het loonpeil in Indonesië wijst reeds in deze richting”.

„Is deze zienswijze juist”, zo besloot het „Alg. Handelsbl.”, „dan betekent zulks voor het Westen een relatieve verlaging van de levensstandaard. Het heeft nog geen reële verlaging te zijn, indien de veranderde ruilvervoet zou kunnen worden opgevangen door rationalisatie en door een belangrijke vergroting van de arbeidsproductiviteit, een noodzakelijkheid die in Nederland, ook uit hoofde van het streven naar handhaving van het bestaande levenspeil, sterk wordt gevoeld. Verdere vernieuwingen en modernisering van het productie-apparaat alsmede industrialisatie vormen een proces, dat slechts op lange termijn resultaten zal afwerpen. Het ziet er dan ook naar uit, dat wij —mede met het oog op de lasten, die de hogere kosten van grondstoffen op onze productie hebben gelegd— niet zullen kunnen ontkomen aan een verlenging van de arbeidstijd”

## „Het schip van de week”

Naar wij van de „Wereldomroep” hebben vernoemen, is de volgende uitzending voor K.P.M.-schepen, in de rubriek „Het schip van de week”, vastgesteld op Woensdag, 3 Januari 1951.

Toevallig is dit voor de „Wereldomroep” een jubileum. Het is n.l. de 200e wekelijkse uitzending voor Nederlandse koopvaardischepen. Vermoedelijk zal aan deze uitzending dus wel een bijzonder cachet worden gegeven.

Radio is ook al typisch een bedrijf, waarin men lang van te voren plannen moet maken en programmas opstellen. Vandaar, dat —behoudens onvoorziene veranderingen— het koopvaardij-programma van de „Wereldomroep” voor 1951 dan ook al in haar geheel is opgesteld, zodat het reeds thans mogelijk om met zekerheid te zeggen, op welke dagen en in welke uitzendingen van de Nederlandse Wereldomroep in het komende jaar K.P.M.-schepen zullen worden opgeroepen.

De K.P.M.-uitzendingen zullen plaatshebben op de volgende data:

3 Januari,  
20 Februari,  
3 April,  
15 Mei,  
31 Juli,  
2 October en  
4 December.

Voor de K.J.C.P.L.-lezers van onze „Uitlaat” is het wellicht van belang te weten, dat de voor de schepen van deze maatschappij bestemde uitzendingen van de „Wereldomroep” zijn vastgesteld op 6 Februari, 1 Mei, 19 Juni, 17 Juli, 14 Augustus en 6 November.

Onze K.P.M. heeft in 1951 op twee na (de Shell en de K.N.S.M.) het grootste aantal radiouitzendingen van de „Wereldomroep”, een omstandigheid, die wel zal moeten worden toegeschreven aan de omvang van de vloot van onze maatschappij. De K.J.C.P.L. heeft 6 uitzendingen, op drie na het grootste aantal.

## Mr. Hens naar Nederland

De president-directeur van onze maatschappij, mr. W.M. Hens, heeft zich op Zondag 26 November j.l. per vliegtuig naar Nederland begeven voor het voeren van interne besprekingen.

Mr. Hens denkt ongeveer twee weken in Nederland te zullen blijven.

Dit is no. 22 - vijfde jaargang van  
de **Uitlaat**

van de N.V. Koninklijke Paket-Personeels- en voorlichtingsorgaan vaart-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:  
Nederlandse werkzaamheid  
in Indonesië

Karsik vlotgesleept

De zee in de Indonesische literatuur

S. M. Parapattan (slot)

Dienstregeling '51  
verschenen



# Het vlotslepen van de Karsik

Nylon-tros, telefonie en goed weer bespoedigden het werk

Straat Sunda, de nauwe zeeweg tussen de eilanden Sumatra en Java is in de eeuwen, waarin in de wateren van de Indonesische archipel scheepvaart is bedreven, een doorgang vol gevaren geweest. In 1942 liep daar het m.s. *Straat Sunda* onzer maatschappij aan de grond, maar kon na hard werken en onder bedreiging van vijandelijke luchtaanvallen uiteindelijk vlot worden gesleept. In die omgeving strandde op 11 November j.l. —zoals wij in de vorige „Uitlaat” al schreven— het m.s. *Karsik* van onze maatschappij. Een relaas van de succesvolle afsleep-operatie zal onze lezers zeker interesseren.

## Vorbereidingen

In de avond van die 11e November liep de *Karsik* nabij de vuurtoren op de Noordkust van het eiland Sebuiku op een vlak voor de kust liggende rots. Ofschoon de van de gezagvoerder van de *Karsik* ten Hoofdkantore ontvangen berichten aanvankelijk deden vermoeden, dat de mogelijkheid van vlot komen op eigen kracht niet geheel was uitgesloten, werd in de haven van Tandjong Priok het m.s. *Waikelo*, het s.s. *van Swoll*, en de m.s.s. *Bagan*, *Sentani* alsmede de *Maros* aangezegd om zich gereed te houden onmiddellijk naar de strandingsplaats te kunnen vertrekken, teneinde assistentie te verlenen.

Het was die Zondagochtend in Priok wel buitengewoon druk voor de verschillende diensten, die bij de berging waren betrokken, want al het bergingsmateriaal moest klaar worden gemaakt. Laat in de avond van Zondag werd echter van de *Karsik* een bericht ontvangen, waaruit kon worden opgemaakt, dat daadwerkelijke hulpverlening ook noodzakelijk zou zijn.

Maandagochtend vroeg vertrok als eerste het m.s. *Waikelo* uit Priok en arriveerde nog dezelfde namiddag op de plaats van de stranding. Na de eerste inspectie bleek al, dat de *Karsik* zwaar geboeid zat, alhoewel slechts met het voorschip. Tank I was lek en luik-I maakte water. Het schip maakte slagzijde over stuurboord en wekte —mede door het hoog opgetilde voorschip— de indruk een wrak te zijn. Zoals reeds in het vorige nummer van „de Uitlaat” is gemeld, bestond de lading van het gestrande schip o.a. uit Padang-cement en lege drums, die in de aanwezige ruimte van luik-I werden gestuwd om —na het vlot slepen— zo nodig het drijfvermogen van het schip te verhogen.

Het stuwen dezer drums was geen gemakkelijk karwei, daar zich in luik-I een grote hitte had ontwikkeld door de verbinding van de cementlading met het zeewater.

Inmiddels waren beide boegankers van de *Karsik* naar achteren gebracht en lag de sleeptros gereed. Diezelfde avond nog werd een eerste afsleep-poging ondernomen, die echter na anderhalf uur zonder resultaat werd gestaakt. De onvoordelige windrichting, alsmede de zware stroom ter plaatse bemoeilijkten deze nachtelijke afsleep-poging in niet geringe mate.

## Versterkingen

In de nacht van 14 November arriveerden de andere schepen der maatschappij, die uit Priok waren vertrokken ter plaatse. Het waren de *Siaoe*, de *Maros* en de *Sentani*. Er werd besloten om de *Sentani* aan S.B.-zijde bij het achterschip van de *Karsik* te meren en dan naar ruim-I en II te verhalen, hetgeen de overname van het bergingsmateriaal —dat de *Sentani* aan boord had— zou vergemakkelijken. Aan B.B.-zijde achterschip moest dan de *Maros* meren, terwijl de *Waikelo* onmiddellijk een begin maakte met tenderen door middel van de laadboten. Dinsdag 14 November werd geen afsleep-poging ondernomen teneinde bij dag zoveel mogelijk te kunnen tenderen. Uit de bodem-inspectie bleek, dat voorlopig negentien nagels bij luik-I waren gesprongen. De ontstane openingen werden voorlopig gedicht.

Van Tandjong Priok uit werd nog de 1300 p.k. sterke sleepboot *Asta* van de N.I.H.S.M. naar de plaats van de stranding gedirigeerd. Ondertussen was op de plaats van stranding de gehele nacht met alle middelen stug doorgewerkt. De bergingsploeg onzer maatschappij, die aan boord van de *Sentani* was meegereisd, dichtte de klinknagelgaten, installeerde pompen en het andere bergingsmateriaal en hield met duikers —voor zover mogelijk— bodemonderzoek. In de ochtenduren van Woensdag 15 November arriveerde de *Asta*. Besloten werd een tweede afsleep-poging te ondernemen. De *Maros* en de *Sentani* kregen order ten anker te gaan.

## Volle kracht vooruit!

Het m.s. *Waikelo*, ten anker liggende, maakte met eigen sleeptros verbinding, terwijl het m.s. *Siaoe* door middel van de nylon-tros verbinding maakte met de *Karsik*, ten Westen van de *Waikelo*. De sleepboot *Asta* maakte vast op de bak van de *Siaoe*, waardoor deze twee schepen de richting van de trekkracht konden veranderen.

Om ca 10.15 uur gingen de schepen met al hun paardenkrachten weer in de trossen hangen en werd —al wikkende— tot ca. 13.30 uur getrokken. Het resultaat was, dat het gestrande schip ruim 50 graden was gedraaid, doch geen duim achteruit was gegaan. De *Karsik* lag echter door deze operatie wederom recht, hetgeen het lossen vergemakkelijkte.

## Succes

Diezelfde avond om 21.00 uur zou nog een afsleep-poging plaatsvinden. De *Maros* was inmiddels naar Tandjong Priok teruggekeerd. Om acht uur 's avonds maakte men zich gereed voor de derde afsleep-poging. Een uur daarna was de krachtsinspanning in volle gang. De *Karsik* sloeg volle kracht achteruit, terwijl de *Waikelo*, *Siaoe* en *Asta* al wikkende met volle kracht trokken en steeds een draaiende beweging in de *Karsik* hielden.

Om 23 uur —plotseling— toen weer van beide kanten tegelijk werd getrokken, schoot de *Karsik*, vermoedelijk door het breken van de steen, waarop het schip geboeid zat, met een vaart, die aan een stapelloop deed denken, tussen de *Waikelo*, *Siaoe* en *Asta* door, later afgeremd door de ankers en de nog niet losgegooide trossen. Toen alles was geklaard, stoomde ieder schip naar een ankerplaats.

Nu de *Karsik* weer vlot was, werd alvorens op te stomen naar Tandjong Priok inspectie gehouden, teneinde de toestand van het schip —nu het voorschip dieper in het water lag— na te gaan. Het bleek spoedig, dat de grote pomp het binnenstromende water gemakkelijk kon bijhouden. Daarop werd de reis naar Tandjong Priok aanvaard; de *Waikelo* en de *Karsik* voeren gezamenlijk op en arriveerden om 12 uur de volgende dag te Tandjong Priok.

Slot: zie pag. 12

# De zee in de Indonesische literatuur

Er mag à priori worden verwacht, dat in een eilandenrijk als de Indonesische archipel, — waar bijkans de gehele bevolking aan zee, of op geringe afstand daarvan woont— ook in de literatuur de weerspiegeling zal zijn te vinden van de indruk, die de zee op de omwonenden moet hebben gemaakt. Temeer, waar wij in tal van historie-bronnen lezen over de belangrijke scheepvaart, die de Javanen (vroeger, en ook thans nog wel, bij enkele volkeren de verzamelsnaam voor de bewoners van de archipel in het algemeen, op dezelfde wijze als men thans wel van Maleiers spreekt) in oude tijden onderhielden en die ook bij de komst van de eerste Hollanders nog vrij levendig was.

Doch de oogst op dit gebied valt tegen. Wel vindt men hier en daar plaatsen, waar de zee wordt genoemd, of een zekere rol speelt in legenden, b.v. dat de een of andere mythische persoon van over zee is gekomen. Allicht, zal men zeggen. Hoe zou men anders komen in een gebied, dat geheel uit eilanden bestaat, behalve dan in een enkel geval —als Dewi Nawang Woclan, die vliegende neerstreek— in een of ander onwaarschijnlijk en voor gewone mensen ongeschikt vaartuig. Doch die komen ook —en in overvloed— in de Westerse literatuur voor. Beschrijvingen van de zee en het varen zijn vermelding geenszins waard en deze laatste ontbreken dan ook welhaast geheel.

Uit de rijke oudere literatuur-schat noemde dr. Bosch de „Smaradahana”, waarin het uitzeylen van een vissersvloot in oude tijden wordt beschreven. Het betrokken handschrift is momenteel in Indonesië niet beschikbaar, zodat met deze mededeling moet worden volstaan.

In de „Tantu pagelaran” is de zee het medium, waardoor een heilige zijn bovennatuurlijke macht toont. Geheel omwikkeld in zee geworpen, komt hij er ongedeerd weer uit. Dan bindt men hem aan een steen, „zolang als een mens, zo dik als een palmboom” en werpt hem weer in zee. Ook thans weet hij zich weer te bevrijden. Hij wordt dan verbrand en de as in zee geworpen, doch de volgende ochtend zit hij weer rustig op zijn oude plaats. Om terug te keren van Java naar zijn eigen land Nusa Kambangan, zoekt hij „een steen, tien vadem lang, die dient mij als vaartuig om te zeilen”. Onderweg komt hij met zijn gezelschap aan „een rode lotus in de diepte der zee met bladeren zo groot als een hanenstrijdperk (ongeveer 4 bij 4 m.) en met bloemen van goud”.

In de „Korawasjrama” komt volgens het excerpt in „Tantu Pagelaran” een verklaring voor van eb en vloed, t.w.

dat een bepaald veelkoppig monster de oceaan beurtelings opslokt en weer uitspuwt, een en ander afwisselend met volle en nieuwe maan.

Enige dorst naar kennis omtrent de zee blijkt, wanneer iemand vraagt naar wijde en diepte er van.

In latere eeuwen dient de zee nu en dan als vergelijking om het mystiek pantheistische (welgoderij) wereldbestel te verklaren: de golven ontstaan uit de zee, blijven daarin haast hun individuele vorm voor een korte spanne tijds en keren dan tot hun oorsprong terug. Evenzo de mensen en alle zichtbare dingen op deze fenomenale wereld: het zijn tijdelijke manifestaties van het AL, bestemd om zich weer in hun oorsprong op te lossen.

Of wel de zee —uit welke diepte, zover bereikbaar, men reeds allerlei merkwaardigheden opviste— wordt gedacht te zijn de verblijfplaats van geesten, of zielen der afgestorvenen. Men fantaseert zich paleizen op de zeebodem, zoals dat in de „Nji Loro Kidul” werd vermeld, in dezelfde trant als de zeebijingelovigheden in het Westen.

Zo zou men kunnen voortgaan met aanhalingen, ten bewijze, dat wel de zee veelvuldig de aandacht heeft getrokken en dat zowel speculatieve geesten er over aan het mijmeren zijn getogen, alsook de naive volksfantasie haar tot arbeidsveld heeft gebruikt, doch van bepaalde uitbeeldingen in de literatuur als van Nederlandse dichters is niets nader gebleken.

Wel komen in enkele reisbeschrijvingen hier en daar ontboezemingen voor over de zee, doch deze verheffen zich niet boven het peil van de gewone toeristen-lyriek.

Alleen Abdullah, een bekende Indonesische auteur, heeft een beschrijving nagelaten van zijn reis naar Djeddah in het begin van 1854 met een zeilschip. Behalve de wederwaardigheden bij storm (eenmaal in Straat Malakka en eenmaal

bij Kaap Comorin) —waarbij vooral het door elkaar kraken en de waterschade van de meegebrachte barang der passagiers hem aandeed— en men bij de rituele gebeden elkaar moest vasthouden, vertelt hij van een oud gebruik, toen de Adamspiek in zicht kwam: een der matrozen werd onder luid gerucht van koperen borden en gongs als een oude man uitgedost met stok en lange baard en omstuwd door het dansende scheepsvolk bij de nachoda (schipper) en passagiers rondgebracht, waarop deze een geldstuk afstonden. Een en ander ter gedachtenis aan de Oude Man, wiens voetindruk de naam aan de Piek had ver-schaft.

Voorbij Sokotra komt een meelegger hen achterop, doch de nachoda laat alle passagiers op het achterdek komen en van de lading nog een dertig zakken beras naar achteren brengen, waarop zij de meelegger uitzeyden.

In de Rode Zee klimmen de nachoda en de stuurman nog zelf herhaaldelijk in de mast om naar raffen te sporen en landverkenningen te doen.....

Van de modernen kan worden genoemd Pangeran Adiwidjaja, die in zijn werk „Bali satjlérétan” (bij Volkslectuur in 1925 uitgegeven) bij de oversteek naar Sumbawa o.m. tot de volgende beschouwing kwam, die blijkbaar werkelijk is gevoeld:

„Zelfs het luchtruim, dat men met „het oog niet kan peilen. voor welks „afmetingen geen maatstaf bestaat, „het is toch dienstbaar gemaakt aan „menschelijke werken.

„En wel de draadloze telegraphie, „en de (benutting der) ontastbare „zonnestrallen, die opgevangen wor- „den en ontleed tot warmte en licht. „e.v.a.m.

„Zoo groot is het menselijk ver- „mogen, dat het de wereld als 't ware „in de handpalm heeft. En toch, „wanneer wij aan de groote golven „denken, die ons schip voortdurend „heen en weer slingerden als een „galopeerend paard, terwijl het „heenvlotte in volle zee als een kloe- „wih-dop, wordt het hart ons klein „en voelen wij ons krachteloos. De „golven van den oceaan zijn schrik- „wekkend van uiterlijk, hunne „grootte is als een bergland, zij beu- „ken rondom als moest de wereld uit „elkaar. Maar die bergen verroeren „zich niet in het minst, zelfs is het „alsof zij spotten met het nuttelooze „pogen der zee; op zijn hoogst kun- „nen zij een kloeuwihpit als speelbal „gebruiken. Alzoo werd mij zulks ge-



„ducht voelbaar en besepte ik de „broosheid des menschen.

„Als het eens aan het water der zee „was toegestaan ons leed te doen, „dan zou dat in een oogwenk kun- „nen geschieden ..... Als „men dat overdenkt, dan verdwijnt „onze trots, onze (vermeende) supe- „rioriteit legt het af tegen de Al- „macht, omdat op zulk een tijdstip „beseft wordt, dat er geen onbe- „grensde macht is dan die van God „zelve, dat al het andere wel tot een „zekere grens over iets anders macht „kan hebben, doch zelf ook nog „altijd onder hoogere macht staat. „Hoe uitgestrekt de (uiterlijke) we- „reld ook zij en hoe hecht 's men- „schen werk, toch is uitgestrekter en „sterker de Almacht, alzoo is het ge- „steld in deze wereld.”

Een andere schrijver die met de Willis naar Europa is gegaan en een lezenswaardige beschrijving van zijn reis tot en met aankomst te Marseille heeft gegeven (Volkslectuur 1916), handelt bij vertrek van Priok o.m. over de havenlichten en zegt dan:

„Het geflikker van het havenlicht op de Oostelijke pier wekte de gedachte op aan het zenuwachtig snikken en snakken naar adem van een maagd, die door haar page (minnaar) is verlaten om in de vreemde te gaan zwerven. De strakke lichtbundel van het licht er naast geleek op de starre gelaatsuitdrukking van eene moeder, die geheel beteuterd haar wegvarende zoon na staat te kijken”.

Waarop enige weemoedige zinnen volgen over het verlaten van vrienden en geboortegrond.

Had deze dichtelijke Javaan misschien gehoord, dat het flikkerlicht van Priok bij onze zeelui „de lonkende maagd” wordt genoemd en deze kenschetsing toen naar zijn gemoedsstemming enigszins omgewerkt?

Er is meer in dit werk, dat vermelding verdient, doch dat raakt minder aan de aangelegenheden, die hier worden behandeld.

Mag men bij deze twee schrijvers, die beiden een Hollandse opvoeding genoten, nog aan mogelijke invloed van uitheemse literatuur denken, bij de dichter van het Ramayana, de boeiende beschrijving van Rama's tocht naar en verovering van Ceylon met behulp van een apenleger onder Hanoman, is zulks wel buitengesloten. De aanblik der zee inspireert hem o.m. tot de volgende ontboezeming:

## Verrassing

Stm. Adamse (Milne Baai) schreef ons als volgt:

„Met verbazing las ik in no. 20 van de Uitlaat het stukje onder de titel 'Prettige avond'.

Ik deel U hierbij mede, dat ik geen bericht heb gestuurd over de al of niet goede ontvangst (van de Wereldomroep-uitzending van 19 Juli j.l.) aan boord van de „Bakongan”.

Inderdaad beluisterde ik in bedoelde uitzending de stem van mijn moeder.

De stem van mijn echtgenote heb ik toen evenwel niet gehoord. Dat komt, omdat ik niet getrouwd ben, voor zover ik weet.

Mocht U echter zeker zijn van Uw zaak, dan kunt U misschien wel gedaan krijgen, dat ik met gezins-scheidingsverlof ga. Anders houd ik mij ten zeerste aanbevolen voor een rectificatie”.

Bedoeld bericht was ontleend aan het „Scheepsjournaal”, dat wordt uitgegeven door de Wereldomroep, van wie de redactie toch mocht aannemen, dat die in het bezit was van de mededelingen van stm. Adamse over de uitzending van 19 Juli. Hoe de Wereldomroep nu aan dit bericht komt, is voor de redactie van „de Uitlaat” vanzelfsprekend niet na te gaan. Zij zal daarnaar echter bij de Wereldomroep informeren. Onze verontschuldigingen aan stm. Adamse, dat wij hem argeloos in de echt hebben verbonden.

„Van af die bergen ziet men de Zuidelijke Zee, open en bloot evenals het uitspansel, bulderend op schrik-aan-jagende wijze. Onophoudelijk donderen de golven der zee, steeds bonkende tegen de harde voet der bergen, alsof zij toorn en afkeer tegen die bergen koesteren, daar zij onbekend zijn met de schoonheid van de Noordelijke streek (het berg-landschap).

Een koude wind blaast met groote kracht: zij is als de ademhaling der Zee, en snelle, hijgende ademhaling wegens oververzadiging van altijd maar water te drinken”.

(Ramayana, Zang VII, vers 107 en volgende)

Het onderwerp is hiermede niet uitgeput, doch van verschillende uitingen is een voorbeeld gegeven, waarnaar het overige, dat op dit gebied bestaat, kan worden beoordeeld.

D.A.R. in „Indische Boek der Zee”.

## Verzekering bij dienst-luchtreizen

Zoals bekend, zijn leden van ons personeel, die voor rekening van de maatschappij een luchtreis maken, gedurende deze reis tegen ongevallen verzekerd en wel voor een bedrag van 48-maal hun basissalaris dan wel vaste gage per maand, met een maximum van fl. 50.000 (Ned. Crt.) uit te keren ingeval van blijvende, algehele invaliditeit aan de verzekerde zelf en ingeval van overlijden aan weduwe en/of wezen van de verzekerde.

Ongehuwde personen zijn dus alleen tegen invaliditeit verzekerd. Daar dit tot onbillijkheden kan leiden, ten aanzien van die ongehuwden, die bepaalde onderhoudsverplichtingen hebben (b.v. weduwnaren en gescheiden personen, die kinderen te hunnen laste hebben, alsmede gescheiden personen, die een alimentatie-verplichting t.a.v. hun vroegere echtgenote hebben), gingen assuradeuren accoord met een voorstel onzerzijds deze categorie van ongehuwden voor de onderhavige verzekering voortaan als gehuwd te beschouwen, zodat dus t.a.v. deze personen ingeval van overlijden een uitkering plaatsvindt.

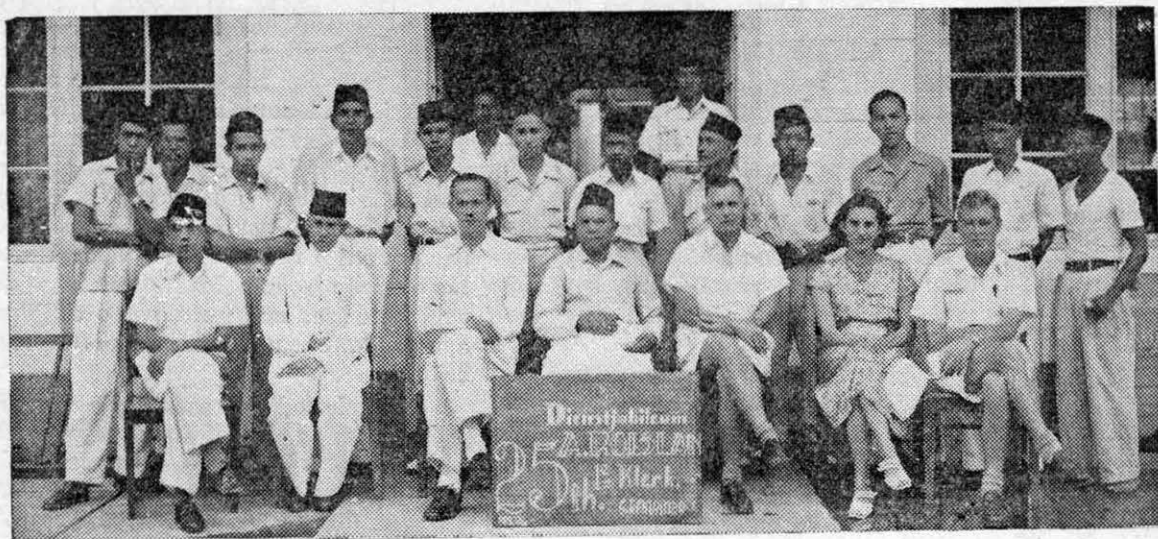
Vooorts is gebleken, dat in de practijk behoefte bestond aan een hogere verzekering dan de hierboven genoemde bedragen. De maatschappij heeft daarom thans met assuradeuren een regeling getroffen, waardoor het mogelijk is geworden om voor eigen rekening van de verzekerde de som te verhogen tot maximaal f. 150.000,— (Ned. Crt.).

Door de maatschappij voor een luchtreis reeds verzekerde werknemers kunnen dus voor eigen rekening doch overigens geheel op dezelfde voorwaarden en tegen dezelfde premie de verzekerde som verhogen tot maximaal f 150.000.— (Ned. Crt.), mits de wens hiertoe tijdig van te voren schriftelijk te kennen gegeven wordt.

Daar de verzekerde som in Nederlandse courant luidt, zal de premie voor deze bijverzekering ook in Nederlandse courant moeten worden betaald.

Ook bestaat de mogelijkheid voor werknemers, die niet in dienst en in opdracht der maatschappij (derhalve voor eigen rekening) een luchtreis ondernemen, om zich op dezelfde voorwaarden en tegen dezelfde premie als de voor rekening van de maatschappij gesloten verzekering, te verzekeren. Uiteraard komt dan de premie voor rekening van betrokkene en zal hij deze premie in Ned. Crt. dienen te voldoen.

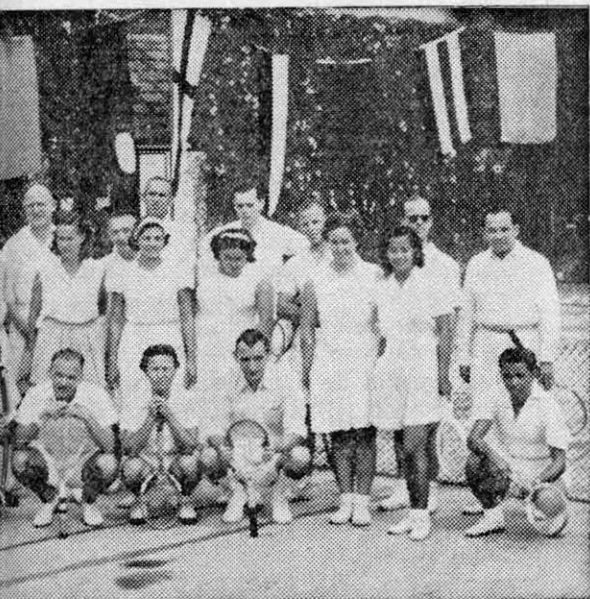




### Bij de foto's:

- 1) Het agentschap onzer maatschappij (Kalimantan) heeft in October twee vierd. Op 25 October j.l. was het 25 jaar de heer Roestan bin Amar in dienst der trad. Na de korte plechtigheid, waarmede de feitelijke werd herdacht, werd het geze plaat gezet.
- 2) De populaire gezagvoerder van het de heer M.C. Valois, gaat met pensio avond 20 Nov. j.l. werd den scheidenden en diens echtgenote een dinertje aan boord van de *Ophir*. V.l.n.r. Hoofvde C. F. v. Rosmalen, mevr. Bosman, mevr. v. Rosmalen, gezagvoerder M. C. Valois, Schilden, mevr. v.d. Schilden en de nieu der van de *Ophir*, de heer E. A. Bosman.
- 3) Gezagvoerder C. v.d. Berg herdacht ber j.l. het feit, dat hij 25 jaar geleden maatschappij trad.
- 4) Onze agent te Hollandia, (Nieuw-G empl. L. J. Wijbenga herdacht op 16 Nov 25-jarig jubileum.
- 5) Op die dag herdacht eveneens een onzer maatschappij, hoofdempl. H. A. Pe zijn 25-jarige dienstjubileum.
- 6) Ook het agentschap Balikpapan w feeststemming en wel op 12 October j.l. heid van het jubileum van kassier I Go zijn gehele diensttijd te Balikpapan bracht. Het gehele agentschaps- en l werd bij deze gelegenheid gefotografeer
- 7) De werkplaatsen van de technische maatschappij te Makassar draaien op Deze geslaagde opname van de te water kustvaarder „Besori” werd ons toegest chef der Makassarse werkplaatsen, Hoo de Bruyn.
- 8) Op 12 November j.l. speelde de ten van het hoofdkantoor te Djakarta en de Tandjung Priok een vriendschappelij tegen een ploeg van het Hoge Commiss derlanden, op de baan van het Logee K.P.M.-ploeg bestond uit de heren mr. H. Harinck, Koper, J. J. Moerman, jhr Prella, alsmede de dames Van Altna, Schilden.





Samarinda  
jubilea ge-  
geleden, dat  
maatschappij  
e dit heug-  
chap op de

m.s. *Ophir*,  
Maandag-  
gezagvoerder  
eboden aan  
tuigkundige  
alois, Mevr.  
stm. D.v.d.  
gezagvoer-

21 Novem-  
dienst der

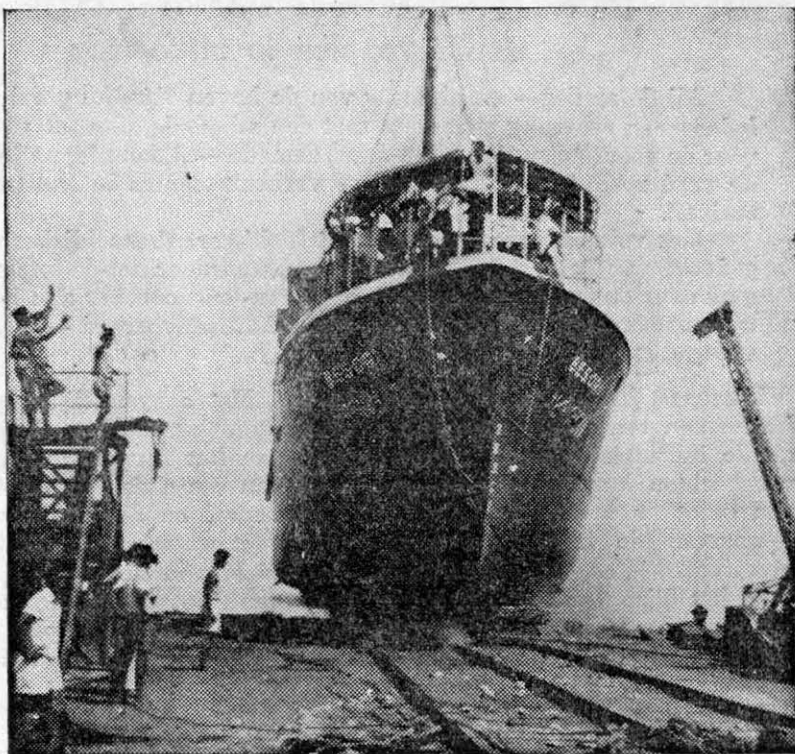
hea) hoofd-  
ber j.l. zijn

ndere agent  
hte Sibolga

onlangs in  
er gelegen-  
de Pin, die  
ft doorge-  
personeel

ienst onzer  
lle toeren.  
ing van de  
d door de  
empl. E. A.

vereniging  
ensten van  
wedstrijd  
at der Ne-  
bouw. De  
F. de Koe-  
eith en R.  
ot, en v.d.



# OVERZICHT IN BEELD





# Houtverwerkende industrieën te Priok

## Houthavenplan in uitvoering

Bij de aanleg— en uitbouw van de haven Tandjung Priok is in het verleden geen rekening gehouden met een stijgende aanvoer van hout, bestemd voor de voorziening van West-Java, zomede —al dan niet na bewerking— voor de verdere doorvoer naar andere verbruikscentra in Indonesië en het buitenland.

Het volumineuze product hout blokkeert thans bij herhaling een groot gedeelte van Priokse kade-oppervlakte, waardoor het de totale goederenbeweging over de kaden, die niet op hout aan- en doorvoer zijn berekend, ernstig belemmert. Met de toeneming van de houtaanvoer en —doorvoer wordt dit vraagstuk ernstiger.

Daarnaast bestaat te Priok grote behoefte aan terreinen voor houtverwerkende industrieën, waarvan als eerste voorbeelden kunnen worden genoemd een groot houtverduurzamingsbedrijf, —waarvan de installaties reeds zijn gearriveerd— en een kistenfabriek.

In het bijzonder ir. V. d. Berg, het vroegere hoofd van het Havenwezen, interesseerde zich voor deze aangelegenheid en ontwierp een plan voor een houtindustrieterrein, gelegen ten westen van de uitmonding van het Antjol-kanaal. Dit gebied bestaat thans nog uit moerasgronden begroeid met vloedbos.

Het aanvankelijke plan omvatte de ophoging van het terrein; de omlegging van het Antjol-kanaal en het bouwen van een sluis, waardoor het Antjol-kanaal en de vlothavens uitsluitend zoet water zouden bevatten. Het plan hield voorts rekening met de aanvoer van hout uit Borneo met vlotten over zee. In dit eerste plan werden ook adviezen van de dienst van het Boswezen verwerkt.

### Ander plan

Aangezien de vlotproeven tot dusverre nog niet de gewenste resulta-

ten hebben opgeleverd en geen zekerheid is verkregen, dat bestaande assaineringsplannen tot uitvoering zouden worden gebracht (waardoor over een zoetwater-bassin zou kunnen worden beschikt) en voorts nog geen fondsen beschikbaar konden worden gesteld voor de uitvoering van dit omvangrijke plan en verschillende industriële en hout-handelaren bij herhaling aandrongen op spoedige beschikbaarstelling van terreinen te Priok, werd door de dienst van het Havenwezen in overleg met de dienst van het Boswezen een plan ontworpen, dat aanzienlijk goedkoper in uitvoering is en sneller tot een oplossing van de bestaande moeilijkheden voert dan het aanvankelijke vlothavenplan.

De opstelling en uitvoering van dit tweede project houdt niet in een verwerping van het eerste plan. Ten volle is rekening gehouden met een eventueel mogelijk latere uitvoering van het vlothavenproject, zoals op bijgaande kaart is aangegeven.

Met de aanleg van de dam en de ophoging van het terrein voor een verduurzamingsbedrijf is reeds een aanvang gemaakt.

De grote animo van particuliere hout-handelaren en hout-industriëlen voor de verkrijging van percelen op het toekomstige terrein voor houtverwerkende industrieën, blijkt uit de al binnengekomen aanvragen.

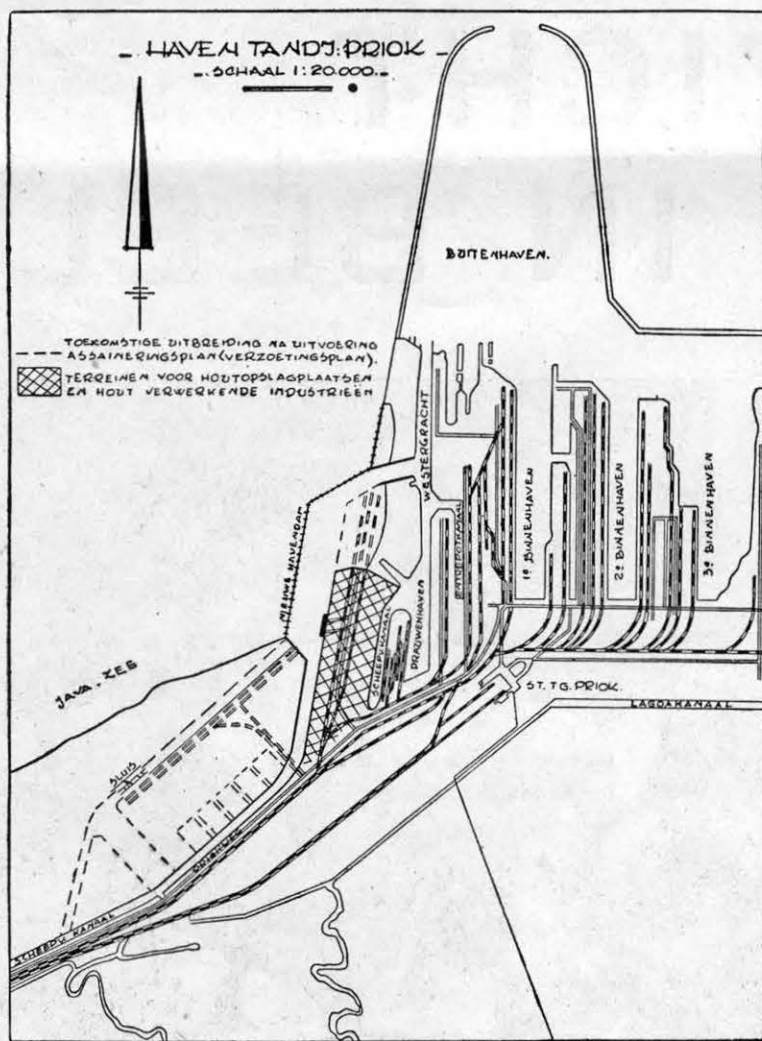
Houtverwerkende industrieën zullen in het algemeen nimmer in staat zijn een diepseekade-huurtarief voor de benodigde terreinen te betalen.

Boswezen onderzoekt, op welke wijze en waar houtverwerkende industrieën het beste kunnen worden opgezet en tracht daarbij lering te trekken uit de vele mislukkingen, die men hier te lande en ook elders ter wereld heeft kunnen constateren.

### Remmende factoren

Factoren, die vestiging van laatstgenoemde industrieën te Priok in ieder geval nu nog niet verantwoord maken, zijn o.m. het nog niet in voldoende mate voorhanden zijn van zoet water als nodig is voor de fabricage van vezelplaten en papier en het in onvoldoende mate beschikbaar zijn van elektrische energie.

Mochten proefnemingen met het vlotten van hout over zee alsnog slagen dan zal Tandjung Priok aan de ondernemer aantrekkelijker vestigingsvoorwaarden kunnen bieden dan plaatsen buiten Java of in het binnenland gelegen.



Links: de nieuwe verbinding met het scheepvaart kanaal (Antjol) en de houtterreinen.

Slot: zie pag. 12



◇ Met ingang van 1 November j.l. trad te Benkulen de heer H. Binnendijk als agent onzer maatschappij af, en werd als zodanig opgevolgd door de heer R. M. Soepartojo. Op 1 October j.l. werd het kantoor der maatschappij te Kumai (Zuid-West Borneo) wederom geopend. Het kantoor staat onder leiding van Gusti Alamelu Jasin. Het kantoor onzer maatschappij te Kota Agung (Zuid Sumatra) werd met ingang van 9 October j.l. gesloten.

◇ De nieuw-aangenomen 4e stm. C. W. Lubberts arriveerde op 15 November j.l. met het m.s. *Celebes* uit Nederland te Tandjong Priok.

◇ Met het m.s. *Mataram* dat op 23 November j.l. uit Tandjong Priok naar Europa vertrok reizen Mevr. F. B. Verhaar-Musch (echtgenote 3e wtk. Ch. P. Verhaar) en employé H. A. Dekker (E.V.) die te Singapore embarkeerde.

◇ Met het lijnvliegtuig van 18 November j.l. vertrok naar Nederland 2e wtk. W. Lorijnen met G.V.

◇ De nieuw-aangenomen employé J. F. Bicker arriveerde met het lijnvliegtuig van 20 October j.l. in Djakarta en is inmiddels doorgereisd naar Palembang.

◇ Op 26 October j.l. arriveerde per vliegtuig uit Nederland de nieuw-aangenomen employé B. de Groot, die inmiddels is doorgereisd naar Medan.

◇ Uit Nederland werd bericht ontvangen dat de gepensioneerde gezagvoerder onzer maatschappij, de heer G. H. Beurts op 15 November j.l. te Hilversum is overleden.

◇ Op 2 en 9 November j.l. arriveerden met het lijnvliegtuig resp. de nieuw-aangenomen empl. J. W. Ligthelm en D. W. C. Olij, resp. geplaatst te Tg. Priok en de afdeling Vervoer/HK.

## k. p. m. - Journaal

◇ Met het lijnvliegtuig van 11 November j.l. arriveerde in Djakarta Mevr. U. Behrens-Degenhardt (echtgenote Hoofd empl. J. A. Behrens).

◇ 2e stm. H. N. Schepman keerde met het lijnvliegtuig van 6 November j.l. van E.V., terug.

◇ De nieuwste aanwinst der maatschappij, het m.s. *Sabang* vertrok op Zaterdag

gaat eerstdaags met E.V., aansluitend vervroegd pensioen. De tegenwoordige gezagvoerder van het s.s. *Plancius* de heer E. A. Bosman volgt de heer Valois op, terwijl de heer J. J. Klasen als gezagvoerder van het s.s. *Plancius* zal gaan optreden. Op 27 November j.l. 's avonds werd den scheiden den gezagvoerder Valois en diens echtgenote door de directie een koud dinertje aan

en de hoofdwerktuigkundige C. F. v. Rosmalen met echtgenoten deze gezellige party bijwoonden.

◇ Het eerste der beide in Nederland gebouwde benzine-schepen van onze maatschappij, het m.s. *Musi*, passeerde op 22 November j.l. Aden op zijn maidenreis naar Indonesië, waar het omstreeks 11 December a.s. te Tandjong Priok wordt verwacht.

◇ De nieuw-aangenomen 4e stm. D. C. R. M. Wevers arriveerde op 19 November j.l. per Constellation uit Nederland in Djakarta.

◇ Met ingang van 1 November j.l. werd wegens afkeuring en onder toekenning van invaliditeitspensioen eervol ontslag verleend aan 2e wtk. R. Keiser.

◇ Een aantal II. wtkn. is onlangs in dienst getreden als 5e wtk. onzer maatschappij. Het zijn de heren W. van Dam (per 24/8), J. G. A. Munter (per 1/9), A. J. den Hond (per 12/9), Liem Khiem Tjo (per 16/11), R. H. Damwijk (per 16/11) en F. Poelstra (per 18/11).

◇ De 4e wtkn. J. H. Pastor en H. de Kreek werden met ingang van resp. 15 en 18 November j.l. bevorderd tot 3e wtk.

◇ De II. wtkn. W. Smith en F. Jager zijn resp. met ingang van 20 en 23 November j.l. op de vloot geplaatst.

◇ Hoofdemployé N. Waringa vertrok op 15 November j.l. uit Djakarta met het lijnvliegtuig naar Nederland, om aldaar zijn gezins-scheidings-verlof door te brengen.

◇ Empl. J. E. Landeweer keerde met het lijnvliegtuig van 26 October j.l. van E.V. terug en débarkeerde te Singapore. De heer Landeweer is doorgereisd naar Penang.

### Jubilea in December

#### 35 jaar

|              |          |          |
|--------------|----------|----------|
| 8 December   |          |          |
| D. P. Oesing | Klerk II | Makassar |

#### 25 jaar

|            |              |  |
|------------|--------------|--|
| 1 December |              |  |
| Doel       | 2e bottelier |  |
| Moestarie  | 1e volkskok  |  |
| Tariman    | 2e mandur    |  |
| Sagiman    | Djurumudi    |  |

|            |           |  |
|------------|-----------|--|
| 4 December |           |  |
| J. Joha    | Hoofdwtk. |  |

|                 |               |                |
|-----------------|---------------|----------------|
| 16 December     |               |                |
| J.N.K.W. Kandou | Hoofdklerk II | P.Z./N.D./H.K. |

|             |             |  |
|-------------|-------------|--|
| 26 December |             |  |
| D. Apitule  | Ladingklerk |  |

18 November j.l. uit Amsterdam op zijn maidenreis naar Indonesië. Het schip volgt de gebruikelijke route via Port Said, Aden en Colombo.

◇ De heer M. C. Valois, de populaire gezagvoerder van het m.s. *Ophir*, die reeds enkele jaren achtereen, — op een enkele uitzondering na, — de scepter zwaaiende op het witte schip,

boord van de *Ophir* aangeboden. De directie was vertegenwoordigd door de twee in Indonesië aanwezige leden, de heren Mr. D. F. de Koe en H. Harinck met hunne dames, terwijl de dienstcheffs van T.D., N.D. en C.D. met hunne echtgenoten alsmede de nieuwe gezagvoerder, de eerste stuurman D. v.d. Schilden

# De periode na de oorlog

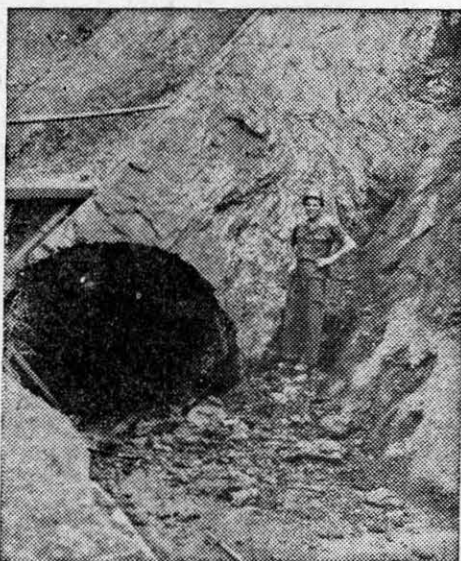
Wij zijn thans gekomen aan het slot van de wordingsgeschiedenis van de S.M. „Parapattan“, die op 1 November j.l. haar 35-jarige jubileum vierde. Wij eindigden ons tweede artikel met een overzicht tot het uitbreken van de Pacific-oorlog, toen in Februari 1942 de werkzaamheden moesten worden gestaakt wegens de komst van de Japanse bezetters.

Gedurende de bezettingsjaren hebben de Japanners getracht de kolenproductie voort te zetten, doch zij slaagden hierin slechts matig, wegens het ontbreken van technisch personeel en de onmogelijkheid om de kolen af te scheppen.

Toen —eindelijk— de oorlogskansen zich voor de vijand ongunstig lieten aanzien, de onderneming enige malen door geallieerde vliegtuigen was gebombardeerd en de actie tegen Tarakan een aanvang nam, werd begonnen met een systematische vernieling van alle installaties en emplacements, terwijl massa-executies van personeel plaatsvonden. Na démontage van het aanwezige materiaal ondergronds werd het pompen gestopt en liep de mijn binnen korte tijd onder water.

## Zij, die vielen

Toen na de oorlog order werd gegeven tot gedeeltelijke rehabilitatie van het bedrijf, ontbraken velen op het appèl, wier kennis een ervaring slechts node konden worden



In de heuvels uitkomende kolenlaag op het mijnwerk Rantau Pandjang; duidelijk is de ligging der laag onder 45 gr. zichtbaar.

gemist. Omgekomen in interneringskampen of gevallen onder Japanse beulshanden, brachten zij het hoogste offer in de strijd tegen de onderdrukker. Onder hen bevond zich de administrateur ir. F. van Heelsbergen, die tot het laatste moment zijn plicht had gedaan en ook tijdens krijgsgevangenschap een ieders eerbied afdwong door zijn waardige houding tegenover de vijand, een houding, welke hem uiteindelijk het leven heeft gekost.

Door verschillende omstandigheden werd eerst medio 1946 een uitvoerig onderzoek ingesteld naar de mogelijkheden tot rehabilitatie van het bedrijf.

Als gevolg van onzekere toestanden, met betrekking tot de kolenvoorziening van de vloot, heeft het tot medio 1947 geduurd, alvorens definitief werd besloten tot gedeeltelijke rehabilitatie over te gaan. Ondertussen was evenwel de mijn tot ongeveer de halve diepte leeggepompt en was met de winning in de heuvels weer een aanvang gemaakt.

Niet onvermeld willen wij hierbij laten, dat de werkzaamheden van het leegpompen van de mijn —hetgeen met eenvoudig materiaal moest geschieden— aan het technische en mijnbouwkundige personeel zeer bijzondere eisen heeft gesteld. Voor de wijze, waarop en de omstandigheid, waaronder dit heeft plaats gevonden, mag een woord van hulde hier zeker niet achterwege blijven.

Toen medio 1947 opdracht werd gegeven de productie zo spoedig mogelijk op ongeveer 5000 ton per maand te brengen, was deze dan ook spoedig te bereiken.

Alhoewel deze productie dus vrij spoedig kon worden hersteld, moest er toch nog veel werk worden verzet, alvorens de toestand zodanig was, dat deze ook in de komende jaren te handhaven zou zijn.

## Ernstige schade

In de mijn, die een paar jaar onder water had gestaan, bleken op vele plaatsen de mijnbouwkundige werken ernstig te hebben geleden. Naast het produceren van de benodigde kolen moest dus veel personeel worden ingezet om

de nodige reparaties aan de ondergrondse werken te verrichten, waarvan in de eerstkomende jaren gebruik moest worden gemaakt.

## Tot 60 m.

Wij willen hier vermelden, dat de mijn slechts tot ruim 60 m. diepte werd leeggepompt en dus staan thans de werken in de hieronder liggende 30 m. nog steeds onder water.

Of dit nog ooit geheel leeggepompt zal worden.....? Wij vermogen niet in de toekomst te zien, maar de kansen zijn niet erg gunstig... Tot op de huidige diepte van circa 60 m. beschikt men evenwel over voldoende kolen om de komende jaren de benodigde productie te handhaven.

Naast het mijnbouwkundige gedeelte was er ook veel werk aan de winkel op technisch gebied. Enige voorbeelden mogen dit verduidelijken. Men begon in 1947, precies zoals men 20 jaar geleden werkte, met een pikhouweel de kolen los te werken. Dit moest evenwel weer zo snel mogelijk met pneumatische hamers gebeuren. Van de 5 luchtcompressoren, die gezamenlijk een capaciteit hadden van circa 200 m<sup>3</sup> aangezogen lucht per minuut, had de Japanner er slechts één, met een capaciteit van ongeveer 20 m<sup>3</sup> aangezogen lucht per minuut, onvoldoende beschadigd gelaten. Het was mogelijk deze weer op gang te brengen.

## Materiaalgebrek

Tot Februari 1949 is het bedrijf hiervan afhankelijk geweest en wij willen niet nalaten mede te delen, dat het technische personeel deze machine verzorgde op een wijze, zoals een moeder dit met haar eerste baby doet. Viel de compressor uit, dan stond ook de productie nagenoeg stil. Deze compressor heeft het evenwel uitgehouden, doch het was een hele verademing, toen in Februari 1949 de nieuwe compressor, die een capaciteit heeft van ongeveer 45 m<sup>3</sup> aangezogen lucht per minuut, in bedrijf kon worden gesteld.

Het probleem om het waterpeil op het juiste niveau te houden was er eveneens één, waaraan bijzondere zorg moest worden besteed. Aangezien er geen elektrische pompen aanwezig waren, moest de eerste tijd worden gewerkt met de stoompompen, die ook een voorname rol hebben gespeeld bij het leegpompen van de mijn. Opgesteld in de



hoofdschacht —die een diameter heeft van circa 4 m.— op ongeveer 60 m. diepte was het voor het technische personeel geen geringe taak deze stoompompen dag en nacht op gang te houden. Zonder overdrijving werd deze pompkamer dan ook „de hel van Rantau Pandjang” genoemd. Eerst toen de elektrische pompen, opgesteld in de aanwezige hellende schachten, in bedrijf konden worden gesteld, was het drooghouden van de mijn weer redelijk veilig gesteld.

Thans beschikt men weer over een pompcapaciteit van circa 200 m<sup>3</sup> per uur en zegt men met een enigszins gerust hart: „Laat de regen maar komen”.

Naast vele andere problemen, die te veel zijn om in het bestek van dit artikel op te nemen, was het beladen van de schepen wel één van de meest urgente opgaven, die moesten worden opgelost. Doch ook dit kwam in orde. Uit de restanten van een oude conveyor werd een nieuwe gebouwd en nadat later in een verzakt frame van de andere oude conveyor een transportband werd geïnstalleerd, was dit probleem niet alleen opgelost, doch beschikt men thans over een laadinrichting, die een zeer grote capaciteit heeft en circa 450 ton per uur kan verwerken.

### Productie cijfers

Wij willen thans nog de volgende cijfers opnemen betreffende de náoorlogse productie:

|      |                           |                    |
|------|---------------------------|--------------------|
| 1947 | 40.989 ton -              |                    |
|      | gem. p/maand 1e halfj.    | 1950 ton           |
|      |                           | 2e halfj. 4890 ton |
| 1948 | 67.976 ton -              |                    |
|      | gem. p/maand              | 5665 ton           |
| 1949 | 70.878 ton -              |                    |
|      | gem. p/maand              | 5906 ton           |
| 1950 | 55.506 ton - (Jan.-Sept.) |                    |
|      | gem. p/maand              | 6167 ton           |

Tot besluit moeten wij nog een vraag beantwoorden, die ons meermalen is gesteld n.l.: „Hoeveel kolen zijn in het district Beraoe nu nog aanwezig, nadat de K.P.M. daar 35 jaar heeft gewerkt?”

Ons antwoord hierop is: „Wij weten het niet precies, maar wat wij wel weten is, dat in elk geval nog vele malen de 35-jarige productie gewonnen kan worden, alvorens dit gebied leeg is”.

Waar evenwel kolen als brandstof steeds meer worden verdrongen door olie, zal deze geweldige kolen-reserve wel met rust worden gelaten tot de olievoorraden nagenoeg zullen zijn uitgeput.

## Dienstregeling '51 verschenen

### Lijnennet aan vervoer aangepast; nieuwe verbindingen ingesteld

De dienstregeling voor het gehele jaar 1951 is op 25 November j.l. te Djakarta uitgegeven. Zij is —voor de eerste maal— voor wat betreft de verschillende toelichtingen ook van een Indonesische tekst voorzien. De dienstregeling is ditmaal zonder kaart van het lijnennet van de K.P.M. verschenen, aangezien de maatschappij in 1951 hoopt over te gaan tot samenstelling van een geheel nieuwe kaart.

In onderscheidene diensten zijn grotere- en kleinere wijzigingen en uitbreidingen gebracht, meestal verband houdende met de in het bijna afgelopen jaar opgedane ervaringen, waarbij de theorie van de dienstregeling-1950 soms niet in overeenstemming was met de praktijk, die men op de verschillende lijnen heeft opgedaan.

### Enkele notities

Het is niet doenlijk om de nieuwe dienstregeling tot in finesses te bespreken.

Van de meest belangrijke wijzigingen, die bij een bestudering van het lijnennet opvallen, noemen wij in de eerste plaats het schrappen van Belawan-Deli uit lijn 5 (S'pore-S'baia-Bali-S'pore) waardoor deze lijn in een veertiendaagse dienst kon worden omgezet. In samenhang hiermede is ook lijn 54 (S'baia-kl. Sundaeil.-Java-P'bang-S'baia) gewijzigd. In deze lijn werd Palembang als eindhaven opgenomen. De lijnen 5 en 54 worden niet meer gecombineerd bevaren.

De lijnen 7 en 8 zijn geheel omgewerkt. Hierdoor werd o.m. een grotere frequentie verkregen op het traject Java-Makassar-Menado. Voorts werden op verzoek van de Indonesische regering de Sangir-eilanden in lijn 8 opgenomen.

Lijn 9 (Priok-Westkust Sumatra-Belawan-S'pore-Priok) werd aangepast aan de vervoersbehoeften, waardoor o.a. een rechtstreekse verbinding werd geschapen van Padang en Sibolga via Si-

nabang, Olehle, Sabang en Belawan-Deli naar Singapore.

De tot dusverre „wild” bevaren diensten tussen Singapore en havens aan de Indragiri-rivier en van Tandjong Priok naar Djambi zijn respectievelijk als de nieuwe lijnen 33 (S'pore-Rengat) en 58 (Priok-Djambi-Muntok-Priok) in de dienstregeling voor het komende jaar opgenomen.

De behoefte aan een regelmatige dienst van Soerabaia via de Javahavens naar de Westkust van Kalimantan (Borneo), leidde voorts tot het instellen van de nieuwe lijn 44 (Java-Westkust Borneo-Java-Bali-Java) waarin bovendien de havens Kalianget, Banjoewangi, Bena en Padangbaai werden opgenomen.

Ook lijn 56 is een nieuwe dienst, waarmede o.m. zal worden tegemoetgekomen aan de gebleken wenselijkheid om de havens in Zuid-Sumatra (zoals Kroë, Bintuhan, Enggano en Benkulen) in lijnverband op te nemen.

Lijn 10 is nog niet in de dienstregeling opgenomen, in afwachting van omwerking van het traject, verband houdende met de komst van de vier *Sunggei*-schepen, die bij de bediening van Sumatra's Oostkust zullen worden ingezet. De lijn zal later worden opgezet.



„Ons eiland is niet in de dienstregeling opgenomen”.



## Slot: Houtverwerkende industrieën

Ten aanzien van de plannen voor oprichting van zagerijen kan worden opgemerkt, dat deze beter op de eilanden buiten Java dan op Java zelf kunnen worden gevestigd, ondanks de hieraan verbonden nadelen. Om vele redenen echter verdienen vestigingsplaatsen als Priok en daarna Surabaya en Semarang de voorkeur boven tal van kleine plaatsen op de eilanden rondom Java.

Voor Java is ook —gezien zijn enorme bevolkingsdichtheid— de urgentie om te komen tot een hoger industrialisatiepeil groter en meer gewenst dan voor de omliggende eilanden.

## Slot :

### Karsik vlotgesleept

#### Nylon in actie

Gedurende deze afsleep-operatie werd voor het eerst bij de maatschappij gebruik gemaakt van een der twee nylon-trossen, die onlangs speciaal voor dit doel werden aangeschaft. Deze 8-duims trossen hebben het grote voordeel tweemaal zo sterk te zijn als manilla-trossen van dezelfde dikte en zijn daarnaast gemakkelijker hanteerbaar en soepeler en kunnen tot 40% van hun lengte rekken, zodat de schokken gemakkelijker kunnen worden opgevangen en daardoor het gevaar voor breken aanzienlijk minder is. De breeksterkte van deze tros, waarvan de andere in Makassar ligt, bedraagt 57,8 ton. In tegenstelling tot de manilla-trossen hebben de ratten voor deze moderne tros geen belangstelling. Het nadeel van nylon is echter, dat het wordt aangetast door chemicaliën en gevoelig is voor grote hitte-ontwikkeling.

Gedurende het afslepen werd eveneens veel gemak ondervonden van de telefonie, waarmede drie der vier schepen waren uitgerust. De samenwerking was uitstekend, doch de voornaamste medewerker voor het slagen van deze operatie was wel het bijzonder gunstige weer, waarop met de Westmoesson voor de deur niet mocht worden gerekend.

### Berlage verkocht

Het s.s. *Berlage*, een 7000-tons „Liberty“-schip, in 1943 gebouwd, dat in bareboat-charter voor de K.J.C.P.L. voer, is verkocht aan de rederij „Amsterdam“.



## VOETBAL :

# De bal gaat weer rollen!

De competitie-wedstrijden voor de Djakartaanse Kantoor Voetbal Bond staan op het punt om weer te beginnen. De voetballers van ons hoofdkantoor te Djakarta en de diensten van Tandjung Priok, die zich als elftal gedurende het afgelopen competitie-jaar al een geduchte naam hebben verworven, zullen ook dit jaar van de partij zijn.

De eerste wedstrijd, die het K.P.M.-elftal zal spelen, zal op 9 December a.s. plaatsvinden op de Lapangan Banteng

(Waterlooplein) en wel tegen het team van de Javasche Bank.

Het K.P.M.-elftal is thans in de klasse I-B ingedeeld en telt onder zijn tegenstanders befaamde elftallen, als die van de „Borsumij“, de Factorij en de Politie.

In de afgelopen competitie van de Djakartaanse Kantoor Voetbal Bond wist het K.P.M.-elftal de derde plaats in te nemen in de klasse II-B, achter de Landsdrukkerij en het Deviezen Instituut, die thans zijn ondergebracht in de afdeling I-A.

## K. P. M. - Semarang verpletterd

### Oefenwedstrijd met 5-1 verloren

In de sportrubriek van „de Uitlaat“ verschijnen al geruime tijd verslagen over de verrichtingen der verschillende sportafdelingen van het personeel onzer maatschappij. Enkele maanden geleden konden wij de prestaties vermelden van het voetbal elftal van het agentschap Makassar. Thans komt uit Semarang bericht van verhoogde voetbal-activiteit onder de K.P.M.-ers aldaar.

Reeds lang bestond onder het Semarangse K.P.M.-personeel —zo schrijft onze correspondent, F. Gabeler— het plan om een voetbalvereniging op te richten. Wellicht zou met de verwezenlijking van deze plannen nog steeds geen aanvang zijn gemaakt, indien niet onlangs een uitnodiging van een der plaatselijke kantoor-voetbalverenigingen werd ontvangen om elkanders krachten te meten.

Na in allerijl een voorlopige opstelling te hebben gemaakt, costumes, voetbalschoenen en wat dies meer zij te hebben opgeduikeld, geleend en gepast, heeft het personeel van de K.P.M. te Semarang zijn eerste wedstrijd gespeeld..... en verloren. Noch de strijdvaardige geest van de K.P.M.-ploeg, noch de bewerkingen (van derden), dat de tegenstanders —een elftal van „Kian Gwan“— een zeer „povere club“ vormden konden een 5-1 nederlaag voorkomen. K.P.M.-Semarang kwam met het volgende elftal in het veld:

D.H. de Jong

|                  |                |
|------------------|----------------|
| Sia Giok Bie     | Tjeng Sik Liem |
| Werner Berkholtz | Soeparman      |
| Soeradi          | Tan Tek Gian   |
| v. Braam         | Ong Thay Po    |

Reserves waren Rachmad, Tan Swie Ho, Tjan Dijen Tjoe en Soedardjo.

De eerste doelpunten werden al enkele minuten na de aanvang van de match gescoord, zonder dat de K.P.M.-ers daar eigenlijk erg in hadden. Maar toen was iedereen paraat! De tegenpartij bleek al gauw in de meerderheid te zijn, had meer balcontrole, meer uithoudingsvermogen en beter samenspel. Desondanks wisten de K.P.M.-ers door hard werken nog enigszins behoorlijk partij te geven, waarmede de tegenstanders wel enige moeite hadden.

De stand tot aan de rust bleef dan ook ongewijzigd, (2-0).

Na de rust bleek vooral door gebrek aan uithoudingsvermogen het spelpeil van de K.P.M.-ploeg over het algemeen wat te zakken, waardoor de backs Sia en Tjeng en keeper De Jong het hard te verantwoorden kregen.

Het regende letterlijk schoten op het K.P.M.-doel en na tien minuten spelen liet de doelverdediger —die even te voren een serie keiharde schoten had gehouden— blijkbaar van de weeromstuit een zachtkens aanhuppelende bal door: 3-0. De K.P.M.-voorhoede, die wanhopige pogingen ondernam om tot het vijandelijke doel door te dringen, slaagde daar inderdaad verschillende malen in, doch miste op het critieke moment een goede schutter. Bij tijd en wijle ondernam midvoor Bintang een woeste ren naar voren en zo slaagde hij er op een gegeven moment in, vlak bij het doel der tegenpartij te komen. Hij zette zich schrap om met een fel schot de eer van het K.P.M.-agentschap te redden —omstanders en spelers waren vol spanning— doch wie schetst ieders verbazing, toen in plaats van een pracht-bal, een keiharde voetbalschoen de lucht in vloog, terwijl het weerspannige leer slechts luttele meters vooruitrolde. Na deze onthulling van geest en voet namen de mannen van „Kian Gwan“ weer de kansen waar en doel verdediger De Jong moest nog tweemaal de bal nakijken.

Toen brak echter een —wij zouden haast zeggen— onvergetelijk moment aan: de K.P.M.-voorhoede wist het vijandelijke doel na een voorbeeldig samenspel te belagen. Groot alarm bij de tegenpartij, een tijdje niets anders te zien dan wriemelende armen en benen, toen opeens een gejuich: of een K.P.M.-er had het moeten afleggen, of de K.P.M. had zich —zij het op niet afdoende wijze— laten gelden. Het laatste bleek waar te zijn. Met een schot van Soeradi was de stand op 5-1 gebracht. Iedere K.P.M.-er stond, of zat, te glunderen, niet in het minst het dames-personeel, dat deze wedstrijd niet had willen missen en voltallig aanwezig was. De stand bleef echter 5-1, een nederlaag voor onze K.P.M.-ploeg, die echter —volgens hen, die het weten kunnen— te wijten was aan knellende schoenen, te ruime „schuiten“ en onwennigheid.