

## De congestie in Priok's haven

Maatregelen op korte termijn. Uitbreiding noodzakelijk

De opnieuw geconstateerde ophoping van goederen in de haven van Tandjong Priok maakt het nemen van maatregelen om weer tot een sneller aan- en afvoer van goederen te komen, noodzakelijk.

Alle betrokkenen hebben er belang bij om zo spoedig mogelijk tot een oplossing van de moeilijkheden te komen. Gezamenlijk overleg werpt dikwijls goede resultaten af en daarom werd op initiatief van de directeur van Handel en Industrie, dr. Saroso, een bijeenkomst van betrokkenen gehouden, aldus het „Economische Weekblad”, officieel orgaan van het ministerie van Handel en Industrie.

Op deze vergadering waren zowel de im- en exporteurs, scheepvaartmaatschappijen en veembedrijven, alsook de ambtelijke instanties, die bij deze materie betrokken zijn (als leger, politie, douane, havenwezen, ministerie van verkeer en het ministerie van Handel en Industrie, vertegenwoordigd.

Bij een beschouwing van het probleem der congestie in de haven van Tandjong Priok werden de vele aspecten, die dit probleem biedt, door verschillende sprekers aan een uitvoerige beschouwing onderworpen.

### Uitbreiding

Een definitieve oplossing kan slechts worden gevonden door uitbreiding van de haven. Dit zal echter tijd vergen en er moeten reeds nu maatregelen worden genomen om de goederen sneller te doen doorkomen. Er werden verschillende suggesties gedaan als bijdrage om direct reeds tot een verlichting van het probleem te komen. Deze voorstellen zullen door een commissie nader worden geanalyseerd.

Het vraagstuk van de ophoping van goederen in Tandjong Priok is een structureel probleem. De economische en ook de veiligheidsomstandigheden hebben er in de laatste jaren toe geleid, dat het grootste — en een steeds groter wordend — deel van de in- en uitvoer via deze haven plaats heeft. Hierdoor zouden — volgens deskundigen — langs de diepzeekaden, die in Tandjong Priok een lengte van 4 kilometer hebben, ongeveer evenveel goederen worden verwerkt als vóór de oorlog, toen dit jaarlijks 5 á 600 ton per strekkende meter was.

### Maanden in loods

Zodra de goederen zijn gelost worden zij opgeslagen in de loodsen op het haventerrein. Was het vóór de oorlog de gewoonte om deze loodsen slechts voor „overslag” te gebruiken, thans blijven de goederen soms maanden in de loodsen liggen.

De goederen worden na aankomst dus niet — zoals normaal — direct naar de diverse bestemmingen, zowel op als buiten Java vervoerd. Hierop zijn de gudangs echter niet berekend en er wordt op deze wijze aan het normale goederenverkeer een deel van de gudangruimte onttrokken. Bij het behandelen van de in- en uitgaande goederen heeft de douane te kampen met gebrek aan personeel. De veiligheid in het havengebied is nog steeds onvoldoende, ondanks alle maatregelen, die de betrokken autoriteiten hebben genomen.

De afvoermogelijkheden zowel te land als te water zijn voor het te verwerken quantum goederen te gering en men heeft nog steeds te kampen met te lage arbeidsprestaties. Ondanks al deze omstandigheden is juist in de laatste maanden de in- en uitvoer in Tandjong Priok sterk toegenomen, terwijl de handel bovendien het verkeer door nog ongunstiger omstandigheden in andere havens zoveel mogelijk via Tandjong Priok leidt.

Het ministerie van Handel en Industrie zal maatregelen nemen om de procedure van de import te versnellen. De betrokken overheidsinstanties — als douane, havencommando en andere diensten — verlenen al hun medewerking om de ophoping van goederen in

Vervolg: zie pag. 2.

## Eenmaal per maand!

Maar: 16 pagina's

Dit is het laatste nummer van „de Uitlaat”, dat in een formaat van 8 pagina's zal verschijnen, alsook — voorlopig althans — het laatste van de jarenlange reeks van twee nummers per maand. Met ingang van 1 Mei — nummer 9 derhalve — zal „de Uitlaat” weer eenmaal per maand gaan verschijnen. Dit is zuiver een redactioneel-technische regeling, aangezien het formaat van het orgaan hetzelfde zal blijven, n.l. 16 pagina's. De dreigende halvering van het pagina-aantal is afgewimpeld door intrekking van het desbetreffende besluit van de minister van Voorlichting.

\*

Deze nieuwe wijziging is o.m. ingegeven door de gedachte, dat een verschijning van eenmaal per maand de redacteur meer speling zal geven om materiaal te verzamelen, nu er in feite tweemaal twee pagina's fotomateriaal zijn vervallen door het vertrek van de bedrijfsfotograaf. Bovendien zijn de drukkerijen — ook de drukkerij Visser — zwaar overbelast met werk. Een grotere periode tussen twee nummers zal de gelegenheid bieden tot beter werk en over het algemeen een beter blad, waarin nog zoveel mogelijk foto's zullen worden opgenomen. In dit verband heeft de redactie reeds contact opgenomen met onderscheidene fotobureaux h.t.l.

In principe zal aan het beschikbare pagina-aantal van 16 per maand worden vastgehouden, hoewel de vraag, of „de Uitlaat” regelmatig in dat formaat zal kunnen verschijnen o.m. zal afhangen van de mate van medewerking, die van „binnenuit” wordt verleend.

Het volgende nummer van „de Uitlaat” zal derhalve — naar wij hopen — 16 pagina's bevatten en op 1 Mei verschijnen. Daarna komt het orgaan eerst weer uit op 1 Juni.

## Slot: De congestie in Priok

de haven zoveel mogelijk tegen te gaan en deze diensten zijn ook bereid om bij het nemen van nieuwe maatregelen hun volle steun te verlenen. De eerdergenoemde commissie zal de voorstellen tot verbetering van de toestand in de haven bestuderen en op korte termijn aanbevelingen doen.

In de verantwoordelijke kringen is men er zich volkomen van bewust, dat het congestie-probleem in Tandjong Priok niet afzonderlijk is op te lossen, omdat er een grote samenhang bestaat tussen deze opeenhoping van goederen in Tandjong Priok en de moeilijkheden in andere havens van Indonesië. Bovendien realiseert men zich, dat alleen goede samenwerking tussen de betreffende diensten en de particuliere organisaties (import- en export-handel, veem- en scheepvaartmaatschappijen) het probleem zal kunnen opheffen.

In het verleden heeft men zich beperkt tot incidentele oplossingen van het congestie-probleem. Ook thans zullen maatregelen met een tijdelijk karakter worden getroffen, doch gelijktijdig zal worden gestreefd naar het vinden van een oplossing van het structurele probleem.

Dit is no. 8 - zesde 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.**

De congestie in Priok.

Sumatra en de zeevaart op de  
**Indische Oceaan (s)**

De aanval op Sabang.

„Pikheet”



*'t Schijnt, dat ze ons in de dienstregeling hebben opgenomen.*

**Vrachten index**  
**Januari '51:**  
**151.9**

In Januari j.l. heeft de internationale scheepvaart-vrachtenmarkt ver- geleken met December 1950 opnieuw een enorme sprong omhoog gemaakt n.l. van 115,7 tot 151,9. Dit is o.m. een gevolg geweest van de grote vraag naar scheepsruimte van onderscheidene regeringen in de gehele wereld. Het Januari index-cijfer van 151,9 is een record sedert het uitbreken van de Koreaanse oorlog in Juni van het vorige jaar.

„Financial Times”  
Londen

## DE HAVEN VAN SOERABAIA

**Baggerwerkzaamheden begonnen.**

Er is een begin gemaakt met het verrichten van opmetingen in het Westervaarwater — een der toegangspoorten tot de haven van Surabaya — die dient te worden uitgebaggerd. Ultimo April zal de slibzuiger „Celebes” een begin maken met de baggerwerkzaamheden. De baggermolen „Ternate” is bezig een andere toegangspoort tot de haven, de Kali Mas, uit te baggeren. Deze kali was geheel verzand.

Gevraagd naar de plannen voor Surabaya's haven voor 1951, zeide de haven-directeur, dat de directie grote plannen heeft, doch dat hij zich hierover liever niet uitliet, omdat niet te zeggen valt in hoeverre de plannen geconcretiseerd kunnen worden.

Aan de Holland Pier en aan de nieuwe Kali Mas-weg is men thans bezig met het bouwen van nieuwe pakhuizen. Op de vraag, of er momenteel gudangruimte genoeg is om de af- en aanvoer in Surabaya's haven te kunnen verwerken, was het antwoord, dat tot dusver geen moeilijkheden ondervonden zijn en dat men wat dit betreft ook voor de naaste toekomst nog optimistisch kan zijn.

De haven van Djakarta is wat opslagruimte betreft volkomen dicht, terwijl ook in andere havenplaatsen, o.a. Makassar, de gudangs overvol zijn. De gevolgen zijn in Surabaya zeer goed te constateren, maar baren nog geen zorgen. Al te lang moet deze situatie echter ook niet voortduren.

## Nederland op z'n smalst

„Op verzoek van de chef van de 1e afdeling breng ik ter kennis, dat alleen de chefs der afdelingen, de sous-chefs, kamerchefs en plaatsvervangende kamerchefs — inbegrepen die van kleine kamers — bevoegd zijn om het directiegebouw door de hoofdingang binnen te treden, of te verlaten. Op stipte naleving zal voortaan streng worden toegezien”.

Dienstorder van de  
Rijkspostspaarbank.

## Abonnementen periodieken

Door bemiddeling van de Nederlandse Postdienst kunnen thans in Nederland abonnementen worden verkregen op dag- en weekbladen, die worden uitgegeven in:

Belgie,  
Denemarken,  
Engeland,  
Finland,  
Italië,  
Luxemburg,  
Frankrijk,  
Frans-Marokko,  
Noorwegen,  
Portugal,  
Vaticaanstad,  
West-Duitsland,  
Zweden en  
Zwitserland.

De abonnementsgelden voor bedoelde bladen en periodieken kunnen aan de postkantoren in Nederland worden voldaan in Nederlandse valuta.

# Sumatra en de zeevaart op de Indische Oceaan (II)

## Dé rol van Sumatra en Samudera

In ons vorige —aan „Indonesië” ontleende— artikel gingen wij de historische achtergrond na van de betrekkingen tussen Indonesië en de verschillende andere Aziatische landen, inclusief het eiland Madagascar. De schrijver van het artikel, dr. C. Nooteboom, kwam aan de hand van vergelijkende hypothesen tot de conclusie, dat Sumatra (of de naaste omgeving daarvan) het uitgangspunt moet zijn geweest van zeevaart op de Indische Oceaan, verband houdend met een „trek” der bevolking, die zich tot op de Oostkust van Afrika moet hebben uitgestrekt. In dit slotartikel zullen wij de Sumatraanse zee- en kustvaart nader belichten.

Een tweetal schrijvers uit de grijze oudheid heeft enkele mededelingen te boek gesteld over een land Taprobane genaamd. Een Franse onderzoeker heeft aan de hand van de moderne wetenschap deze mededelingen later opnieuw geanalyseerd en is op grond van de beschrijvingen van schepen tot de conclusie gekomen, dat een gedeelte der mededelingen betrekking moet hebben gehad op Sumatra en niet —zoals gewoonlijk werd aangenomen— op Ceylon.

Het bleek, dat de nogal duistere mededelingen over de schepen, begrijpelijker werden, wanneer men zich boten met dubbele vlerken en dubbele zijroeren voor ogen stelde, die in de oudheid stellig op Sumatra moeten hebben bestaan.

Andere mededelingen wijzen er op, dat een zekere Onesecritus, die in de tijd van Alexander de Grote in (Brits) India is geweest, daar schepen van Sumatra heeft aangetroffen, die het land regelmatig bezochten. Dit wijst op het bestaan van een zeker verkeer tussen die gebieden (over de Golf van Bengalen).

Verder is dan de gezant Rachias, die tegen het midden van de eerste eeuw na Christus aan het hof van Keizer Claudius (Civilis) zijn opwachting kwam maken, een Sumatraan geweest.

Het mag worden aangenomen, dat er zowel in de derde eeuw voor, als in de eerste eeuw na Christus sprake is geweest van verkeer van Sumatraanse vlerkprauwen op India.

### Tallose aanwijzingen

Nog een andere Franse onderzoeker bestudeerde de literaire bronnen van Arabië, India, Indonesië en China en gegevens uit Portugese reisverhalen. Ook hij kwam tot de gevolgtrekking, dat Madagascar in de loop der eeuwen van West-Indonesië uit moet zijn gekoloniseerd. Als hoogtepunt hiervan zag hij een Indonesische immigratie-golf van de 2e eeuw en een andere in de 10e eeuw, de laatste in het bijzonder uit Atjeh komende onder de vorstenkinderen Raminia en Raminia, afkomstig uit het land Mangatsini.

Als in 672 de Chinese pelgrim I-Tsing na een verblijf te Palembang zijn tocht naar India voortzet, reist hij met

schepen van een Sumatraanse vorst, schepen dus thuishorende op Sumatra, wat ook al weer betekent Sumatraans scheepvaartverkeer op de Indische Oceaan.

Omstreeks 860 stichtte een vorst uit Sumatra een tehuis nabij het toen wereldberoemde klooster en centrum van wetenschapsbeoefening, Nalanda (in India). Deze stichting was bestemd voor de talrijke onderdanen van deze vorst, die als pelgrim naar Nalanda gingen om wijsheid en kennis te vergaren. Deze stroom van vrome reizigers van Sumatra naar India impliceert opnieuw het bestaan van regelmatige scheepvaart-verbindingen tussen die landen. Hebben deze pelgrims op vreemde schepen gereisd? Waarschijnlijk is dat, volgens dr. Nooteboom, niet. Er moet, integendeel, worden aangenomen, dat zij met eigen landslieden Westwaarts voeren. Anders is het bestaan van een zo grote stroom, dat een speciaal tehuis moest worden gesticht, onbegrijpelijk.

De relaties tussen Sumatra (c.q. West-Indonesië) en het Westen bleven hierna voortbestaan. Volgens het grote charter van Leiden schonk in het begin van de 11e eeuw een Sumatraanse vorst het dorp Anaimangalam aan het klooster Negapatnam. Dit is wederom een activiteit van Sumatra uit, die wijst op eigen Sumatraans verkeer met het eiland Ceylon.

Temeer is dit waarschijnlijk, als wij denken, dat Masudi, de Arabier, in 943 Serandib (dat is Ceylon) noemt als onderhorigheid van Zabag (dat is Sumatra).

Wederom uit ongeveer 1225 komt een dergelijk geluid tot ons. Tehao Jon Koua, een Chinese auteur, noemt Si-lan (Ceylon) als onderhorigheid van San-fo-tsi (Sumatra).

Nog weer later zijn de mededelingen uit de Mahawamsa, waaruit blijkt, dat tussen 1250 en 1260 Ceylon tot tweemaal toe in ernstig gevaar verkeerde door aanvallen van Tjandra-bhanu, koning van Javaka. Het kan ons in dit verband onverschillig laten, of dit Javaka op Sumatra of op Malakka heeft gelegen. Beiden

zijn Westelijk-Indonesië en het is duidelijk, dat een oorlog zo ver over zee bezwaarlijk kon worden gevoerd zonder een eigen, krachtige en betrouwbare vloot.

De berichten over de Sumatraanse zeevaart rusten nu enkele eeuwen. Opnieuw komt dit eiland ter sprake in de gegevens die B. J. O. Schrieke verwerkte in zijn „Prolegomena”, tot een sociologische studie van Sumatra. Schrieke schetste hoe de Javaanse handelsvaart zich in hoofdzaak beperkte tot de archipel zelf, met inbegrip van de Philippijnen en Achter-India. We weten ook, dat in voorafgaande eeuwen Javaanse en Sumatraanse vaart op China geen uitzondering was.

### Atjeh's macht

Maar in 1511 veroverden de Portugezen het knooppunt Malakka. De godsdienstige onverdraagzaamheid der nieuwe heren deed de Mohammedaanse kooplieden voortaan hun oude steunpunt vermijden. Zij richtten zich op Atjeh, dat snel een machtig rijk werd en een korte, maar hevige bloei beleefde. In de volgende decennia was de naam van deze nieuwe macht bekend op alle kusten van de Indische Oceaan. Alle zeevaarders uit het Westen, tot de Turken toe, kwamen er om handel te drijven en de Atjehers zelf voeren Westelijk, tot naar het uiterste Noordwesten van de Indische Oceaan, zelfs met inbegrip van de Rode Zee.

Er zijn dus nogal wat gegevens, die wijzen op het bestaan van Indonesische zeevaart op de Indische Oceaan. Van een in het duister der tijden liggend begin tot aan het verval van Atjeh's glorie in het begin van de 17e eeuw brengen de bronnen allerlei aanwijzingen, die het bestaan van zulk een scheepvaart bevestigen. En steeds zijn het aanwijzingen voor scheepvaart uitgaande van Sumatra of de naaste omgeving daarvan.

Alleen een Portugeese onderzoeker liet een ander geluid horen. Hij noemde de Javanen „stoutmoedige zeelui”, die vroeger zelfs tot aan Kaap de Goede Hoop voeren en betrekkingen onderhielden met de Oostkust van Afrika. Het is niet aan ons om te twijfelen aan de stoutmoedigheid of de bekwaamheid der Javaanse zeelieden van die dagen. Toch kunnen deze Portugeese aantekeningen in het licht der historische feiten niet ernstig worden genomen. De Portugeese onderzoeker is n.l. zelf nooit in Indonesië geweest en putte zijn wijsheid alleen uit hetgeen hij op de Oostkust van Afrika vernam van de zeelui, die in die dagen de handel beheersten: de Arabieren. Wat die te vertellen hadden, had betrekking op zeelui uit „Zabaga”, of „Djawaga”, dat Sumatra zowel als Java kon betekenen. Heten nog tegenwoordig niet alle uit Indonesië afkomstige pelgrims in Arabië „djawa”?

Slot: zie pag. 5.



„Tromp“ onderscheiden :

## De aanval op Sabang

Onontplofte granaat in schoorsteen . . . .

„Een nachtelijke aanval op een Japanse invasievloot, die zich daarna terugtrok, een stoutmoedig duel in een nauwe baai met Japanse kustbatterijen, beschieting van een Japanse basis om deze bezig te houden tijdens de grote Britse aanval op Rangoon en deelneming aan de herovering van de oliehaven Balikpapan: dit zijn de voornaamste wapenfeiten van de lichte kruiser „Tromp“ in de oorlog geweest. Zij staan in de mutaties van de onderscheiding van „Koninklijke Vermelding bij Dagorder“, die nu aan het schip is toegekend. Zo begon de schout-bij-nacht Stam, die twee oorlogsjaren op het schip als commandant heeft gevaren.

*Op 19 Febr. heeft, zoals reeds in het kort gemeld, Z.K.H. Prins Bernhard in Amsterdam aan boord van Hr. Ms. lichte kruiser „Tromp“ de gedenkplaat onthuld, waarop staat, dat het schip is onderscheiden met een „Eervolle Vermelding bij Dagorder“, wegens de acties, waaraan het in de oorlog heeft deelgenomen. Het dagblad „Trouw“ heeft de schout-bij-nacht F. Stam, die in oorlogstijd een van de commandanten van dit oorlogsschip is geweest, bereid gevonden in een interview te vertellen over de wapenfeiten, waaraan de „Tromp“ deze Koninklijke Onderscheiding dankt.*

„Die nachtelijke aanval op de Japanse invasievloot voor de kust van het eiland Bali gebeurde, toen het met de krijgskansen heel anders ging dan wij hadden gehoopt“, zo vervolgde schout-bij-nacht Stam. „Wij hadden gevoelige verliezen geleden en het moreel van de Nederlandse gemeenschap in Indonesië (de strijdkrachten inclus) had sterk behoefte aan gunstiger nieuws.

Dit bracht onze nachtelijke aanval op de Japanners in Straat Mandung, de zee- enge tussen het eiland Bali en het eiland Penida, dat vlak voor de Oostkust van Bali ligt. Er was daar een Japanse invasievloot aangekomen, bestaande uit transportschepen en een dekkingseskader van wat kruisers en torpedobootjagers. De geallieerde scheepsmacht trok er onder bevel van schout-bij-nacht Doorman (wiens vlag van de „De Ruyter“ woe) des nachts op los. Het gebeurde in de nacht van 19 op 20 Febr. (1942). De vijand werd wel verrast, maar maakte goed gebruik van zijn zoeklichten en stelde zich krachtig te weer. Waarbij

men moet bedenken, dat de geallieerde schepen door een zeestraat voeren, waar zij van twee kanten onder vuur werden genomen.

De „Tromp“, die toen onder bevel stond van de kapitein-luitenant ter zee J.B. de Meester (thans schout-bij-nacht b.d.), voer als laatste van de vloot de zeestraat binnen. De kruiser volbracht zijn opdracht en voer al schietende door de zeestraat, maar werd van alle kanten door zoeklichten beschenen. Het schip kreeg elf voltreffers, die heel wat schade en verliezen veroorzaakten, hoe moedig het ook van zich afsloeg.

Alles bij elkaar genomen bleek later, dat de verliezen van de vijand geringer waren dan die van de geallieerden. Toch wordt deze actie als een geallieerde overwinning beschouwd, omdat de dag daarna het Japanse eskader met de bevoorradings- en transportschepen was verdwenen. Het had de Japanse troepen, die op Bali aan wal waren gezet, in de steek gelaten en was weggevoerd, het terrein aan ons overlatende. Als wij zelf in die tijd over voldoende troepen en luchtmacht hadden beschikt, dan hadden we Bali kunnen heroveren“.

### Sabang

Schout-bij-nacht Stam liet ons op de kaart de situatie zien.

„Goed anderhalf jaar later heb ik in Australië het commando over de „Tromp“ overgenomen“, zo vervolgde hij. „Het schip was daar gerepareerd van de schade, die het in Straat Badoeng had gekregen. Het werd gevoegd bij de vloot van de Engelse admiraal Sir James Somerville, met basis op het eiland Ceylon in de Indische Oceaan. En in die tijd heb ik de aanval op Sabang meegemaakt.

Sabang, een prachtige natuurlijke haven aan een diepe baai, die door hoge heuvels is omsloten, was door de Japanners ingericht als hulpbasis. Onze eerste aanval vond plaats op 19 April 1944 en werd grotendeels uitgevoerd door vliegtuigen van de vliegkampschepen. Dit eerste bezoek was om vuur uit te lokken

van de kustbatterijen en het luchtdoelgeschut, zodat de luchtfotografen gelegenheid kregen hun werk te doen. Zo kwamen we de opstellingen van de kanonnen aan de weet, die overigens prachtig waren gecamoufleerd. Deze wetenschap was ons van dienst bij de grote aanval, die drie maanden later volgde. Nu was de bedoeling zoveel mogelijk schade aan te richten aan de haveninrichting en de batterijen.

### Aanval

De grote oorlogsschepen van Sir James namen buitengaats de stellingen onder vuur, drie Britse torpedobootjagers en de „Tromp“ kregen opdracht de baai binnen te varen om van dichtbij het vernielingswerk ter hand te nemen. De hele vloot was in de nacht genaderd en de Japanners werden bij het aanbreken van de dag gewekt door de projectielen, die rondom insloegen. De Britse jagers en de „Tromp“ bleven tot verbazing van allen aan de wal doornaderen tot het mogelijk was de haveninrichting een goede beurt te geven. Op korte afstand, soms van nog geen 1200 meter, joeg ons geschut zijn granaten in opslagplaatsen, militaire magazijnen en olietanks. De brandende olie verspreidde zich en stak andere gebouwen in brand. De havenkranen tuimelden in elkaar, munitievoorraden vlogen in de lucht, een klein munitie- transportschip werd vernield, vermoedelijk door treffers van de „Tromp“.

Deze visite aan de Sabangbaai duurde 35 minuten. De terugtocht deden we met een nevelgordijn en volle kracht voeren we de open zee tegemoet. Het moet worden erkend, dat de Japanners lang niet tot zwijgen waren gebracht, hun artillerie raakte goed ingeschoten. De Britse jagers hadden twaalf gewonnen en twee doden. De „Tromp“ had vijf treffers geïncasseerd en een er van heeft ons zeer hachelijke momenten bezorgd. Er viel een 12 cm-granaat in de schoorsteen en het ding bleef liggen zonder te ontploffen. Maar het kon elk ogenblik tot ontploffing komen en moest dus verwijderd worden. De toenmalige majoor-machinist Steenaard bood zich vrijwillig voor dit karwei aan. Er ging een zucht van verlichting op, toen hij het projectiel in zee liet vallen.

Het succes van de aanval op de haven was groot, de hoge rookkolom, die we achter ons aan de horizon zagen opstijgen, toen de vloot terugstoomde in de richting van Ceylon, bewees dat. De Engelse admiraal was er zeer tevreden over.

De twee andere wapenfeiten van de „Tromp“ waren minder spectaculair, maar toch eveneens belangrijk. Door dit alles is de lichte kruiser „Tromp“ een oorlogsschip geworden, waarvan de naam onverbrekkelijk is verbonden aan Nederland's maritieme geschiedenis.

„Trouw“

# Gezagvoerder Van Alebeek jubileerde

## Herdenking op de „Patras“

Op de 9e April werd te Samarinda aan boord van het s.s. *Patras* het 25 jarige dienstjubileum van gezagvoerder W. A. van Alebeek op uitbundige wijze gevierd. Het werd een feest, dat ongetwijfeld geruime tijd in de herinnering van de Samarindanezen zal blijven voortleven.

Des ochtends te omstreeks half tien begonnen de eerste notabelen van Samarinda aan boord te stromen, waar ze door de jubilaris zelf werden ontvangen en op een koele dronk onthaald.

## Arke Noachs gevonden!

In een extra-bijlage van „de Telegraaf“, waaraan een amusant tintje was gegeven en dat werd uitgegeven ter gelegenheid van de terugkeer in Nederland van het ook velen onzer uit vroeger dagen nog wel bekende sigaretten-merk „North State“ troffen wij het volgende verhaaltje aan:

„Naar wij uit gewoonlijk wel ingelichte kringen vernemen, zou de Ark van Noach eindelijk zijn gevonden. Men zal zich herinneren, dat het vorige jaar reeds twee expedities tevergeefs het hoogland van Teheran hadden afgezocht. Eerst de derde expeditie, onder leiding van prof. P. Noltjes, boekte vorige week een fraai succes. Men vond de Ark in het gebergte tussen Isplia en Cantander, op 600 meter boven de zeespiegel. Het vaartuig zat geklemd in een rotsspleet en bevond zich in vrij goede staat. Zelfs het opschrift op de boeg: „Arke Noachs K.Z. 57“ was nog duidelijk leesbaar.

## Vliegenkastje gehavend

In het roefje trof men verscheidene voorwerpen, die aan Noach moeten hebben toebehoord, waaronder een pijp een vissnoer en een zakdoek, gemerkt „N“.

In het ruim stonden nog de schotten, die de meegevoerde dieren van elkaar gescheiden hadden, doch het vliegenkastje, dat ter bewaring der insecten gediend had, bevond zich in vervallen toestand. Prof. P. Noltjes, met wie wij een interview mochten hebben, deelde ons het volgende mee: „Wij zijn natuurlijk erg blij, dat we de Ark gevonden hebben, dat begrijpt u. Ik heb altijd gezegd: Hij moet er zijn, en kijk, nu is hij er. 't Is een hele voldoening voor onze jongens“. „Welke bestemming wilt u de Ark geven?“ „Och“ antwoordde prof. Noltjes, „voor de practische visvaart is de boot te oud, naar mijn mening. Voor een museum is hij te groot. En om hem hier te laten liggen, dat vind ik zonde van alle moeite, die we gehad hebben.“ „Maar wat moet er dan mee gebeuren, professor?“ „Juist“ besloot de geleerde, „dat is de vraag. Maar we hebben 'm en dat is de hoofdzaak. Ik groet u.“

Te tien uur verzamelden zich de opvarenden, het personeel van het agentschap en andere belangstellenden in de salon van de *Patras*, waar als eerste de K.P.M.-agent, de heer Van der Zaag, het woord nam om gezagvoerder Van Alebeek te feliciteren met het bereiken van deze mijlpaal in zijn K.P.M.-loopbaan. Eerst sprak hij namens de directie, die de jubilaris een prachtige mand met orchideeen aanbood en later namens het agentschap, dat ook met bloemen van zijn sympathie had getuigd.

Als tweede stak de 1e stuurman namens de bemanning een pakkende speech af, waarin hij de jubilaris schetste als een zeer humaan mens en een populaire superieur: iemand met wie het een plezier is, samen te werken. Ongetwijfeld was iedereen aan boord dat met spreker eens.

Tot slot van deze kleine plechtigheid werd namens de etat-major een rookstel met inscriptie en een vergrote uitgave van de „Kleine W.P.“ aangeboden.

Na afloop van dit officiële gedeelte der herdenking verzamelden allen zich weer op het dek en bleven om de borreltafel gezeten tot de lunchbel weerklonk.

Om 1 uur ging iedereen kantoorwaarts, aangezien het werk voortgang moest vinden.

In de avonduren kwam men nogmaals in meer besloten K.P.M.-kring bijeen, en hiermee werd deze voor Gezagvoerder Van Alebeek zo belangrijke dag beëindigd.

W. v. d. Graaf.  
2e stm. *Patras*.

## Steeds meer vrije tijd

In het jaar 1850 sliepen de mensen 3.000 uren, zij werkten 5.000 uren en hadden 100 uren vrije tijd. In procenten uitgedrukt: slapen 33%, werken 55% en vrije tijd 12%.

De mens van 1950 slaapt 3.000 uren, werkt 2.500 uren en heeft 3.000 uren vrije tijd. In procenten: 33%, werken 28% en ontspanning 39%.

Als de evolutie zich in dit tempo zou blijven vertrekken zullen onze nazaten in het jaar 2.000 dan 3.000 uren slapen, 1.000 werken en 5.000 uren vrije tijd hebben. In procenten: slapen 33%, arbeiden 12% en vermaak 55%.

V.V.V.-Amsterdam.

Slot: K.P.M.-Journaal

Venendaal (dir. Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit) en echtgenote (met E.V.), adjunctchef E. F. Ceuleers (met pensioen), de gezagvoerders J. D. J. Postma (gezinsscheidingsverlof), W. Verbeek (embarkeerde te Singapore voor vervroegd pensioen), A. J. Bakker (vervroegd pensioen), mevr. H. Bollman-Schooldermann (echtgenote van gezagv. Bollman), hfdempl. G.W.H. Lugten met echtgenote en 6 kinderen (E.V.), empl. B. E. R. Bastiaans (met ontslag), 1e stm. H. Meyer met gezin (E.V.), 1e stm. A.v.d. Meulen (met gezin embarkeerde te Singapore voor E.V.), 2e stm. A.W.P. Roosen met gezin (E.V.), 2e stm. W.N. Koelman met gezin (E.V.) en 2e stm J.P. van Haften (embarkeerde te Singapore voor E.V.).

Slot:

## Sumatra en de zeevaart op de Indische Oceaan Java

Telkenmale als de bronnen melding maken van Indonesische scheepvaart op de Indische Oceaan, blijkt deze in het uiterste Westen van Indonesië, op of nabij Sumatra, haar oorsprong te vinden. Toch woonden er toen op de kusten van Java ook wel zeelieden, die meer deden dan simpele kustvaart. Op Java was eeuwenlang het centrum van grote rijken, die hun macht over een groot deel van de archipel uitstrekten. Het laatste —het Rijk Madjapahit— leeft nog altijd in de herinnering der Indonesiers voort als de vroege voorganger van het nieuwe, onafhankelijke Indonesië.

De zeewegen waren toen de slagaders van het rijk, de zeevaart de bloedstroom, die de leden met het hart op Java verbond.

De Javaanse handelsvaart beheerste de interinsulaire handel, bracht rijst naar het Oosten en kostbare producten naar het Westen. Javaanse zeelui voeren zowel op de Molukken als op Sumatra en Achter-India. Vele malen in ongeveer 1500 gingen Javaanse gezantschappen naar het Keizerlijke Hof in China. De Javaanse zeelui wisten hun weg over de verre zeeën wel te vinden. Wonderlijk genoeg echter strekten hun reizen zich nooit uit naar de Westelijke Oceaan. Misschien ligt de oorzaak daarvan in de geografische ligging van Java, die maakte, dat een Javaans schip in Sumatra al te ver van zijn thuishaven was om de grote sprong in het onbekende nog te maken. Dit antwoord lijkt simplistisch. Wellicht waren er ook in die tijden, toen Java de oermacht ter zee had nabij Straat Malakka toch altijd vijandelijke machten, die een Javaanse verkenning van het Westen hebben tegen gehouden.



◇ Aan boord van het m.s. **Willem Ruys**, dat op 5 April j.l. uit Rotterdam te Tandjong Priok arriveerde, bevonden zich gezagvoerder G. L. v. Dierendonck (die in Singapore debarkeerde), empl. G. Pietersz en 1e stuurman C. de Jong met zijn echtgenote en 3 kinderen (wier bestemming Surabaia was, waarheen zij per Van der Lijn zijn doorgereisd).

In het kader van de gezinshereniging bevonden zich aan boord mevr. J. H. v. d. Wetering-Schipper met twee kinderen (gezin van empl. C. v. d. Wetering), mevr. Th. F. Pesch-Siahaja met drie kinderen (gezin van empl. F. H. Pesch), mevr. J. H. v. Raemdonck-Van Zuylen met kind (gezin van 2e wtk. A. L. v. Raemdonck) en mevr. B. Harst-Velt met kind (gezin van hulpagent B. N. Harst, die doorreisden naar Sampit met het s. s. **K h o e n H o a**).

◇ Met het m.s. **Boissevain** (K. J. C. P. L.) arriveerde op 9 April uit Singapore de 2e wtk. H. Lyklema op weg naar E.V.

◇ Met het m.s. **Surriento** vertrokken op 4 April naar Nederland (van E.V.) de 3e wtkn. J. E. G. Bakker en G. Homburg.

◇ 1e stm. S.H. Gerritsen is op 24 Maart j.l. per vliegtuig van gezinsscheidingsverlof (in Nederland doorgebracht) te Djakarta teruggekeerd. Diezelfde dag vertrok 2e stuurman E. W. Esser per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland.

◇ Het passagierscertificaat van onze oude **Van den Bosch** is vervallen en niet meer vernieuwd. Het schip zal thans nog uitsluitend als vrachtschip varen en geen passagiers meer vervoeren.

◇ Het was Zaterdagavond 17 Maart vol in de met vlaggen en bloemen versierde salon van de **Bakongan**, waar de bin-

nenliggende „vloot”, de wal-employé's met hun echtgenoten en andere belangstellenden bijeen waren om gezagvoerder H. A. Voogel's 25-jarige dienstjubileum te herdenken.

Nadat de heer Van Dogenaar de gelukwensen van Raad van Bestuur, de directie en het agentschap had overgebracht en de heer

gezagvoerder Voogel dank aan allen en wèkte de jonge generatie aan de wal en op de vloot op om samenwerking indachtig te zijn en te blijven.

Een terugblik bij een jubileum is goed en dikwijls nuttig, in het bijzonder bij dit jubileum, waarbij werd gememoreerd, dat de heer Voogel van jongste bedien-

## Oude glorie bij de sloper

De **Passat** heeft haar laatste reis volbracht. De **Pamir** en de **Passat**, twee 300-tons zeilschepen van de Finse rederij Erikson, die nog het langst in de vaart waren gebleven voor het vervoer van ladingen graan uit Australië, zijn naar België verkocht om daar te worden gesloopt.

Het laatste jaar hadden de schepen dienst gedaan als graanpakhuizen in de haven van Penarth en de **Passat** genoot de eer haar laatste reis van Engeland naar België te maken, gesleept door Nederlands grootste sleepboot, de **Zwarte Zee**.

De zeilen waren reeds lang vergaan en de raas waren aan de masten vastgeroest. Maar de weergodinnen konden zich kennelijk maar moeilijk neerleggen bij het besluit van de **Passat** om tijdens haar laatste reis geen gebruik te maken van de windkracht.

In het Engelse Kanaal blies de Oostenwind met zoveel kracht tegen de masten en de raas van de **Passat**, dat de reis slechts langzaam vorderde. Eindelijk is dan de **Passat** in de Antwerpse dokken afgeleverd en daarmee was het roemrijke leven van een fraai schip afgesloten. De **Pamir** wordt door de **Ganges** naar Antwerpen gebracht.

Thiebout uit zijn vooroorlogse buitendienst-herinneringen stuurman Voogel had geschilderd als een man, met wie het goed samenwerken was, completeerde hoofdwerktuigkundige v. Beest dit beeld met enige bijzonderheden uit het „grijze” verleden van 25 jaren her.

Na de aanbieding van een fraai boekwerk als blijvend aandenken, bracht

de op een assurantie-kantoor tot gezagvoerder op één der schepen van de K.P.M. is opgeklommen.

Ziet, wat couragie vermag!

◇ 4e stuurman J. Lezer is op 3 April j.l. met het m.s. **Mataram** uit Nederland te Balawan-Deli gearriveerd. Stm. Lezer is kortgeleden in dienst van onze maatschappij getreden.

◇ De 11. wtkn P.H. Bastiaans en M.F. Muller zijn respectievelijk op 11 Nov. '50 en 28 Sept. '50 in dienst van onze maatschappij als 5e wtkn.

◇ Hfdwtk. G. Remijn is op 2 Maart j.l. in Nederland eervol ontslagen, onder toekenning van vervroegd pensioen.

◇ De 11. wtkn W. J. D. Kluppel en J. H. Waldt zijn respectievelijk per 12 en 27 Maart j.l. als 11-wtk. op de vloot geplaatst.

◇ De 3e wtkn. J. B. G. Bakker en G. Hemburg zijn met de „**Surriento**” op 14 Maart j.l. met E. V. naar Nederland vertrokken.

◇ Hfdwtk. A. Marcus en 3e wtk. J. A. Gieltjes zijn op 7 April j.l. per vliegtuig naar Nederland vertrokken, respectievelijk met ziekte- en gezinsscheidingsverlof.

◇ 2e wtk. J. B. Jens is op 8 April met gezinsscheidingsverlof per vliegtuig naar Nederland vertrokken.

◇ Hfdwtk. Tuynman en de 2e wtkn H. J. Riko en B. B. Liem zijn met de „**Willem Ruys**” van 12 April j.l. met hun gezinnen voor E.V. naar Nederland vertrokken.

Tot de passagiers van het m.s. **Willem Ruys**, dat op 12 April j.l. uit Tandjong Priok naar Nederland vertrok, behoorden directeur mr. D. F. de Koe met echtgenote en twee kinderen (E.V.), J. L.

Slot: zie pag. 5.

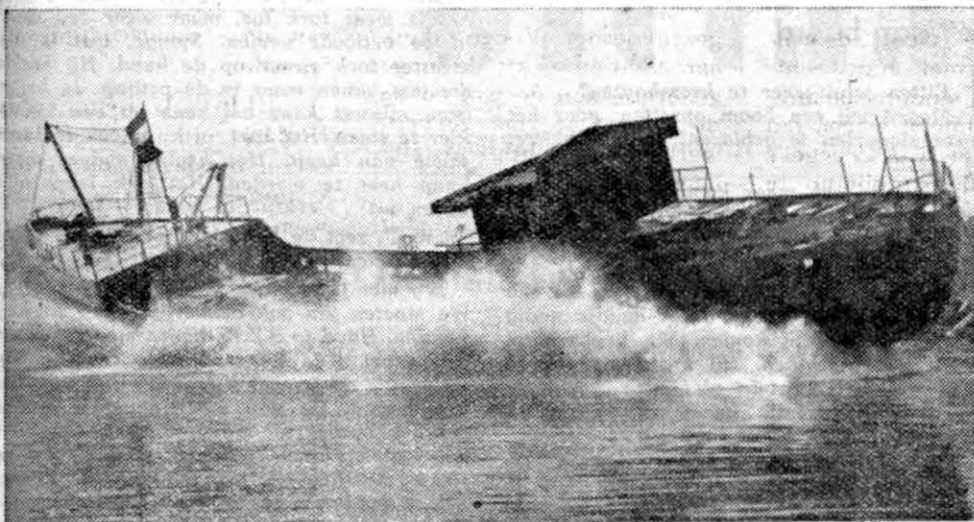
Op 11 April j.l. is plotseling overleden de heer

**L. H. HAECK,**

in leven hoofdemployé bij de afd. Technische Dienst van ons Hoofdkantoor.

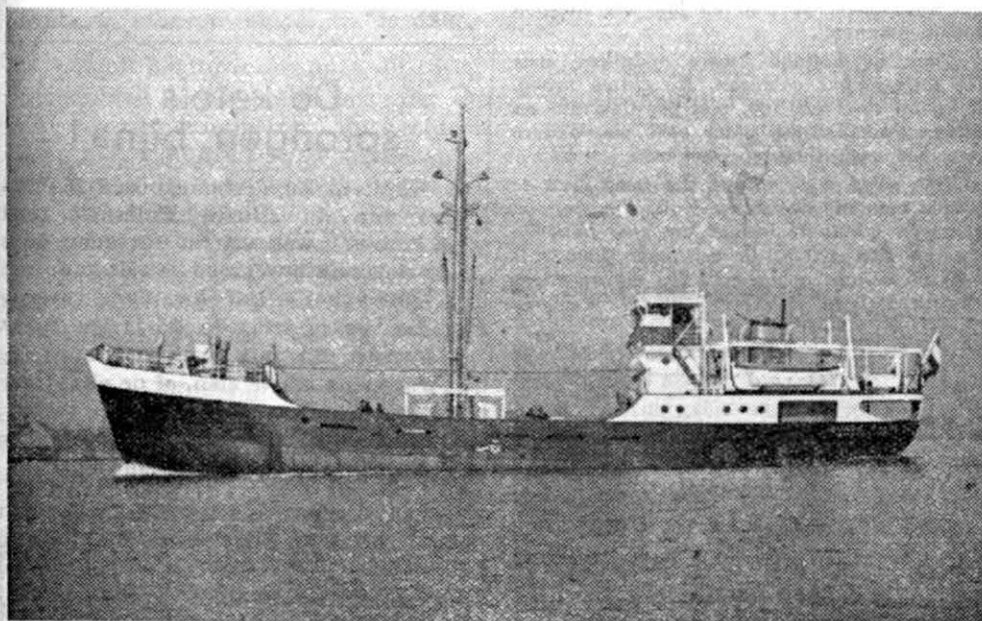
De begrafenis had op 12 April j.l. plaats vanuit het ziekenhuis „Petamburan” op het kerkhof Petamburan (Laanhof). Er was grote belangstelling van vrienden en collega's.

## DE „SUNGEI PANAI“



*Wij ontvingen van de scheepsbouwkundige opzichter P. E. J. Blok te Haarlem de bijgaande foto's van de „Sungei Panai“. De heer Blok hield het toezicht op de bouw der vier schepen.*

*Boven: De „Panai“ loopt van stapel. Beneden: de proefvaart.*



## HOLLANDERS NATUURLIJK!

L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst te Rotterdam heeft van de General Service Administration te Washington opdracht gekregen voor het slepen van de grote hopperzuiger **M a n h a t t a n** van Philadelphia naar Bangkok (Indo-China.)

De motorzeesleepboot **Zwarte Zee**, die op het ogenblik op haar station (Queens-town in Ierland) vertoeft, zou eind

Maart met haar sleep een begin maken met het afleggen van de ongeveer 14.000 mijl lange route. Half Juli hoopt zij de plaats van bestemming te hebben bereikt.

Men zal varen via het Panamakanaal en de Stille Oceaan. De afstand van Panama naar de eerste aanloophaven —Balikpapan— bedraagt ongeveer 10.000 mijl. De hopper zal worden bemand met onderdelen van de Amerikaanse marine.

## Werkloosheid in Nederland dalende.

In de loop van de maand Maart daalde het aantal bij de Nederlandse Arbeidsbureaux als werkloos ingeschreven mannen van 99.045 tot 86.209. Op 31 Maart van het vorige jaar waren 86.981 mannen werkloos, d.w.z. ruim 700 meer dan thans.

Hieruit blijkt, dat de werkgelegenheid in het afgelopen jaar aanzienlijk groter is geworden. De bevolkingsaanwas moest worden opgevangen en de rond 80.000 gedemobiliseerde militairen, die uit Indonesië terugkeerden, moesten ook weer aan de slag.

De daling van de werkloosheid werkte door in alle bedrijfstakken, maar wel het sterkst in de bouwvakken en de landbouw. Het aantal werkloze bouwvakarbeiders daalde van 16.031 tot 12.405, landarbeiders van 19.997 tot 16.942 en losse arbeiders van 14.709 tot 13.009. Het aantal bij de arbeidsbureaux ingeschreven gedemobiliseerden daalde van 2003 tot 1628.

### Gerepatrieerden

Het aantal mannelijke, werkloze gerepatrieerde burgers uit Indonesië, ingeschreven bij de arbeidsbureaux, steeg van 1602 tot 1705. Hierbij bevinden zich vele hogere geschoolde krachten. In Maart werden 95 gerepatrieerden door de arbeidsbureaux aan werk geholpen, terwijl er 66 een cursus begonnen op een der rijkswerkplaatsen voor vakontwikkeling.

De werkloosheid was het hoogst in Drenthe met 75, Groningen met 55 en Friesland met 41 werklozen per 1000 mannelijke beroepsbeoefenaren. Voor het gehele land bedroeg dit cijfer 28.

Het aantal werkloze vrouwen daalde van 5149 tot 4762.

### VIERLING

De état-major van het s.s. *Japara* geeft met vreugde kennis van de geboorte van een vierling:

V(d)ader: Soedan (s.s. *Reael*)

Moeder: Turk (s.s. *Japara*)

Liefhebbers voor adoptie gelieven zich te wenden tot de kraamzaal van het s.s. *Japara*. (Het bier is er best en koud).



# PIKHEET . . . .

## Het „koffie-uurtje” aan boord

„Pikheet” — wij wisten dat tot voor kort ook niet— is een zeemansuitdrukking voor het koffie- of theedrinken, zoals men dat aan boord van een schip om 11 uur 's morgens en om 3 uur 's middags pleegt te doen. Als in tropische streken het weer te warm is om deze ceremonie in de messroom te verrichten, wordt het dichtstbijzijnde luikhoofd tot thee- (koffie-) tafel annex fauteuil geproclameerd....

Misschien worden de zeelui kwaad, als we dit „pikheet” gaan vergelijken met het „bakkie leut” aan de wal, zoals men dat meer speciaal in Nederland kent. Hier in Indonesië wordt eigenlijk koffie gedronken van het moment van opstaan af tot aan de lunch toe. In Nederland bestaat nog de oude ceremonie van het „bakkie leut” en van het kijken op de klok, of het al half elf en dus tijd voor koffie is.

Aan de koffie pleegt —in Nederland alweer— heel wat te worden „geleuterd”. Het woord „leut” als synoniem voor „koffie” zegt dat trouwens al. En ook bij „pikheet” wordt „geleuterd” (excusez le mot).

Een voorbeeld van een „pikheet-gesprek” werd ons toegezonden door gezagvoerder P. Kusters (Toboali), die wij dus hier aan het woord laten. De walslurp krabbe zich het hoofd bij deze zeemans-terminologie. De redactie van „de Uitlaat” erkent grif, dat ze er ook maar de helft van heeft gesnapt.

✱

„Zitten jullie weer te kromhouden?”

„Mogen wij een boom opzetten, voor het weer sjappelen is geblazen? Is het pikheet of niet?”

„Het zijn toch maar kombuissmoesjes, die jullie uitdoeken. Zeg, maak jij eens een klappie uit de zij, dan kan ik mezelf ook eens opschieten.”

Wat heeft die Ouwe toch een kop als een brulboei. Hij heeft een derde-handje nodig om op de bok te komen. We hebben het weer best geschoten. Hij vroeg me om de weduwe. Dat moet-ie niet voor gewoonte houden. Ik zal die knaap in de peiling houden”.

De vetdief moest voorgaats komen. De stukken vlogen d'r af. Ik ben maar uit de kinken gebleven, voor ik ook een haal uit de mok zou krijgen”.

„De Ouwe schijnt wel van lekker bikken te houden. Hij zei: „Wat ben jij voor een gast. Zie jij geen kans eens wat beter bikkesement voor elkaar te brassen in die kombos van jou? Ze moesten je kielhalen. Die dooie tenen van vanmiddag horen in de eerste plaats over de muur en jij er bij. Gisteren waren die raasdonders niet te eten. Die bramstaglopers moet je maar in je haar smeren. Scheer je weg en laat die hoflood boven mannen”.

„Toen de hoflood kwam opduiken, was het toffe-jonges geblazen. De Ouwe vroeg, of hij op z'n merk lag, met paardentram en heldenmoed. Dat hij maar eens wat anders voor het ontbijt moest inscheren.

„Het werd tijd, dat ze die vent eens te grazen namen, dacht ik. Nou, die hoflood nam een schuiver. Je had 'em naar beneden moeten zien zeilen. Ik zei tegen hem: „Is het schoot-aan geblazen?” Hij zit nu tegen die vetdief te kankeren, omdat die gast

hem in de oren had gesmoest, dat die Ouwe zo gek was op heldenmoed.

„Slaan ze nu alweer glazen? Wel jonges, het is weer torn toe, maar weer een duik in de vetloods nemen. Sjonge, wat is die meester toch zwaar op de hand. Hij houdt die jam-banen maar in de peiling. Je krijgt geen minuut kans om eens op een koude kier te staan. Het lijkt, of hij alleen er maar sawie van heeft. Het begint anders weer knap heet te worden. Het pek loopt alle naden uit!

„Wel”, zegt de Bootsman, „we kunnen ons niet allemaal aan de Heren-kant opschieten!”

„Jij met je kromme streken op je kompas. We moeten jou ook behoorlijk op 4 streken houden. Houd je B.Z.K.-hoorn maar to-bloks en bemoei jij je nou maar met je ellebogenstoom. Ik zal je wel porren als het schaften is geblazen. Ga nou maar gauw je zachte plakke opzoeken. Moet je niet eens het kabelgat opruimen? Maar val dan niet in slaap. Ze hebben je leelijk door, knaap. Schiet nou maar op. Ze staan in de vetloods op je te wachten. Straks draait die kar weer achteruit. Maar doe die deksel van de katoenkist niet zo hard dicht, anders worden die knapen daar beneden allemaal wakker”.

✱

Indien de „Uitlaat”-redactie over ruime middelen zou beschikken, zou zij een grote prijs uitloven voor een Nederlandse vertaling van dit gesprek bij „pikheet”.....

## De ketels sprongen bijna!

Kapitein Zuyderhoudt (oud K.P.M.-er) van de „Nieuw Holland” (oud K.P.M.-er) was uiterst tevreden toen de ziekenauto wegreed van de kade van Sydney met er in één van zijn vrouwelijke passagiers, de 35-jarige mevrouw Warren. En nog even oogde hij de wagen na om te zien, of de chauffeur geen seconde van de tijd verloor, waarom hij met zijn bemanning en zijn schip zo hard had gevochten.

Mevrouw Warren was in Djakarta aan boord gekomen. Tijdens de reis kreeg zij blindedarmontsteking. Haar toestand werd gevaarlijk en naar de meester ging de opdracht: „Haal uit het schip wat er uit te halen is, want we moeten nog op tijd in Sydney komen.”

Er is gezwoegd op de stookplaat en al sneller en sneller maalden de schroeven het brok Oceaan weg, dat de „Nieuw Holland” van Sydney scheide. Acht tier knopen per uur joegen de machines er door. Het ruim 11.000 ton grote schip schokte in bijna al zijn geledingen, de ketels leken soms te kreunen onder de geweldige druk, die zij te verdragen kregen, maar Sydney werd bijtijds gehaald.

„Twee duizend pond sterling aan extra-brandstof heeft het mij gekost”, vertelde kapitein Zuyderhoudt, toen de ziekenauto om een hoek was verdwenen. En hij leek er trots op te zijn, dat de „Nieuw Holland” van hem had getoond dat bedrag waard te zijn.



Recente foto van het K.P.M.-Ziekenhuis „Petamburan”.