

\* PERSONEELS- EN VOORLICHTINGSORGAAN VAN DE N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

## K.P.M.-VLOOT WORDT UITGEBREID

Noors schip overgenomen. Twee nieuwe schepen besteld

Het is betrekkelijk lange tijd geleden, dat wij in de kolommen van dit personeelsorgaan melding hebben kunnen maken van een uitbreiding van onze vloot. Natuurlijk dient hierbij in het oog te worden gehouden, dat nieuwe schepen — vooral bij de huidige sterk gestegen bouwpijzen, die op alle werven ter wereld worden genoteerd — bepaald geen dingen zijn, die men aan de lopende band bestelt. Met dat al is het zo langzamerhand anderhalf jaar geleden, sedert voor het laatst sprake was van een aanvullend nieuwbouwprogramma.

### Twee nieuwe schepen

Het stemt tot niet geringe verheugenis, dat wij in de gelegenheid zijn om melding te maken van een nieuwe opdracht voor twee schepen, welke de K.P.M. bij Nederlandse werven heeft geplaatst.

De twee thans bestelde schepen zijn 5.200 tons motor-vrachtschepen van het z.g. „Cimavi”-type. De Rotterdamse Droogdok-Maatschappij te Rotterdam en de Werf Van der Giessen te Krimpen aan de IJssel, die beide al vele schepen voor onze maatschappij hebben gebouwd, zullen deze twee nieuwe schepen bouwen, die straks onder de namen *Van Linschoten* en *Van Spilbergen* in de vaart zullen komen.

De voornaamste afmetingen van deze schepen zijn:

lengte-over-alles 112,7 meter,  
diepgang, beladen tot T-merk: 21'3",  
draagvermogen bij T-merk: 5.280 Ned. tonnen.

De schepen zullen een snelheid krijgen van 12½ tot 13 mijlen per uur.

### Oplevering

De oplevering van het eerste schip kan tegen einde 1952 worden verwacht, terwijl mag worden gehoopt, dat het tweede schip tegen einde Februari 1953 gereed zal komen. Op het ogenblik, dat wij dit schrijven, was nog geen voorreproductie geschikte afbeelding van de schepen voorhanden, doch wij hopen zo spoedig mogelijk een plaatje te kunnen afdrukken. Het aanzicht van de

beide nieuwe schepen wijkt in verschillende opzichten van de meer bekende typen K.P.M.-schepen af.

Wij mogen er aan herinneren, dat de K.P.M.-vloot in vroeger dagen al eens schepen heeft gehad, die de namen *Van Linschoten* en *Van Spilbergen* hebben gedragen.

### De „Norvest”

Het verheugt ons voorts er bij deze gelegenheid melding van te kunnen maken, dat onze K.P.M.-vloot op 9 Mei j.l. een verdere uitbreiding mocht ondergaan door de overdracht aan onze maatschappij van het onder Noorse vlag varende, in Finland gebouwde m.s. *Norvest*.

Dit schip heeft, naar bekend mag worden geacht, reeds enkele maanden in charter voor onze maatschappij gevaren, voor het door de K.P.M. werd aangekocht.

Het schip is intussen omgedoopt tot *Le Maire*. De K.P.M.-vlag is op de dag van overdracht met enig ceremonieel aan boord gehesen.

Een meer volledig verslag hiervan, alsmede de interessante geschiedenis van een schip van diezelfde naam, dat vroeger tot de K.P.M.-vloot heeft behoord, vindt men op de pagina's 10 en 11 van dit nummer, waar men tevens een foto van de overdrachts-plechtigheid zal aantreffen.

Ofschoon bladen en nieuwsberichten enkele bijzonderheden over het m.s. *Norvest* reeds hebben gemeld, willen wij volledigheidshalve hier nog aan toevoegen, dat dit schip in 1944 in Finland werd gebouwd en in 1949 door

de „Bergens Kulkompani A.S.” werd omgebouwd. Sedert September van het vorige jaar voer het in charter voor onze maatschappij. De voornaamste afmetingen zijn:

lengte-over-alles 96.55 m.,  
diepgang op T-merk: 5.66 m.,  
draagvermogen bij T-merk: 3.753 Eng. tonnen,  
Snelheid: 11 mijl per uur.

Uit bovenvermelde aanvulling en uitbreiding van onze K.P.M.-vloot moge blijken, dat de bedrijfsleiding de toekomst van de K.P.M. met vertrouwen tegenmoet ziet.

## Schoolgelden in Nederland.

Op basis ⅓ rupiah-inkomen.

In verband met de in Maart 1950 in Indonesië genomen deviezenmaatregelen, heeft de Nederlandse minister van financiën bepaald, dat — voor zover het Rijksscholen in Nederland betreft — de schoolgelden voor leerlingen, wier kostwinners bij de aanvang van de schoolgeldplichtigheid voor de cursus-jaren 1949/1950 en 1950/1951 in Indonesië verblijf hielden, zullen worden berekend op basis van een derde van het inkomen in rupiahs.

De nieuwe regeling geldt voorlopig voor de cursus-jaren 1949/1950 en 1950/1951.

Ten aanzien van herberekening van de ná 13 Maart 1950 over te maken schoolgelden over de cursus-jaren 1948/1949 en vroeger, kan worden medegedeeld, dat ontheffing zal worden verleend ter grootte van 2/3 van dit schoolgeld. Deze ontheffing zal echter uitsluitend worden verleend, indien de betrokken kostwinners redelijkerwijze niet in staat moeten worden geacht om de gelden uit andere dan Indonesische middelen te voldoen. Van schoolgelden over deze perioden, welke reeds zijn voldaan, kan gedeeltelijke restitutie worden verleend, indien betaling ná 13 Maart 1950 (de datum van de in werking treding van de Indonesische deviezenmaatregelen) heeft plaatsgehad.

# INDIA'S SCHEEPVAART.

## Vestiging koopvaardij ondervindt moeilijkheden.

Het is ondenkbaar, dat de massa der Indiase bevolking de eerstkomende jaren een grote belangstelling zal gaan koesteren voor de scheepvaart, want het grootste deel der bevolking concentreert haar aandacht op de landbouw. De grotere zakenlieden echter, alsmede de bevolking van de kuststreken (en India heeft een lange kustlijn, naar men weet. Red. Uitlaat) vertonen een toenemende belangstelling voor de scheepvaart, die een gevolg is van een zorgvuldige propaganda gecombineerd met een campagne tegen buitenlandse scheepvaartondernemingen. Wat de toekomst voor de Indiase scheepvaart zal brengen, laat zich niet voorspellen. Men is in India reeds tot de conclusie gekomen — „big business”, zowel als de regering — dat het financieren van plannen om te komen tot een eigen nationale scheepvaart op grote moeilijkheden zal stuiten.

In de propaganda tot opvoering van het enthousiasme voor de scheepvaart, wordt uiteraard een ruim gebruik gemaakt van de nautische geschiedenis van het land. Een datum of jaar van begin van de Indiase zeevaart is niet bekend, ofschoon de Indiërs tot de oudste handelaren ter wereld behoren. Men neemt echter aan, dat zij, gelijk de Egyptenaren en de Joden (die ook met de gehele wereld handel dreven), het vervoer van hun goederen grotendeels aan andere zeevaartnaties hebben overgelaten.

In de dagen van Alexander de Grote

was, er in W. India niet veel meer dan een weinig georganiseerde riviervaart. In het Oosten van het land was de kustvaart beter georganiseerd en meer verspreid. Bij het begin van de Christelijke jaartelling stonden Indiërs bekend als goede scheepsbouwers. De Portugezen, die aan het einde van de 15e eeuw in India arriveerden, vonden daar niet alleen een krachtig piratendom, maar ook een stevige handel met schepen, merendeels bemand met mensen van Arabische afkomst. De Britse „East India Company” (de Engelse tegenhanger van de V.O.C.) maakte voor zijn handel een ruim gebruik van de Indiase kustvaart.

De Parsees (Perziërs) waren enkele eeuwen voor de Portugezen in W. India aangekomen en hadden zich genesteld in de Indiase scheepvaart en scheepsbouw, een positie, waaruit zij tot op de huidige dagen (waarin de Parsees een van de gevestigde Indiase rassen zijn Red. Uitlaat) niet zijn verdrongen. Zij bouwden, na de komst van de Britse „East India Company”, schepen naar Engels model en gebruikten Engelse- en ook Nederlandse officieren op hun schepen.

### Scheepsbouw

In de 18e eeuw nam de Indiase scheepvaart flink toe. De schepen waren dikwijls even groot als de Indiëvaarders der Europese landen. Aan het einde van die eeuw bouwden Indiase werven behoorlijke schepen en alleen de „Acte van Navigatie” (waarom Nederland nog eens een keertje met Engeland ten oorlog trok. Red. Uitlaat) verhinderde, dat Engelse reders bestellingen op Indiase werven plaatsten. Later bouwden de Indiase werven (waarvan de Parsees eigenaars waren) zelfs schepen voor de Britse vloot. Daarvan bestaat zelfs het fregat „Foudroyant” nu nog. Dit werd in 1817 in India gebouwd.

Bij de ontbinding van de „East India Company” kwamen rijke Indiërs in het bezit van een deel der schepen van de maatschappij. Zo ontstonden redersfamilies als de Wadia, de Lascaris en de Patels en niet te vergeten de beroemde Sir Jamjetsee Jeejeebhoy. Vele Indiërs gingen gemeenschappelijke rederijen beginnen met Engelsen, b.v. Hadji Hussein, die in 1860 de „Bombay Navigation Co.” stichtte, tezamen met de Engelse kapitein Shepherd. Indiase reders kochten oude passagiersschepen van de P.&O. voor het vervoer van pelgrims. De grootste moeilijkheden lagen op het terrein der personeelsvoorziening. Het was moeilijk om officieren te vinden.

### Opleiding personeel

Pas in 1927 begon men in India met de opleiding van nautisch- en technisch personeel. De opleiding was goed, maar de nieuwbakken officieren verdwenen of naar de Britse marine of gingen in de handel. Slechts een klein deel ging over naar de Indiase koopvaardij, die intussen was blijven groeien.

Op het ogenblik van India's onafhankelijkheid maakte de Indiase koopvaardij nog goede vorderingen. Zij kocht een groot aantal verouderde Europese schepen tegen hoge oorsprongen. Spoedig diende zich derhalve het probleem der ouderwetse vloot aan. Minstens 40% van de Indiase koopvaardijvloot bestaat uit meer dan 25 jaar oude schepen. Mensen zonder praktische ervaring gingen in het redersvak. Zij boften, want met alles, wat maar dreef, kon geld worden verdiend. De Indiase regering kwam tussenbeide en stelde voor de vorming van drie grote rederijen, waarin zij zelf 51% van de aandelen zou bezitten. De ervaren Indiase reders zouden dit bedrijf „runnen”. Het was een prachtig plan, doch tot dusverre is nog maar een van die drie rederijen gesticht. Zij heeft nog slechts 2 schepen gekocht.

Ook de Indiase regering is verlangend een koopvaardij te vestigen. Zij doet het echter kalmpjes aan en laat zich niet van stuk brengen door de Indiërs, die aandringen op een koopvaardijvloot van 2 miljoen ton. De gemaakte vorderingen zijn tot dusverre bevreemdend, maar de materieel- en personeelsmoeilijkheden zijn groot. Het opbouwen van een nationale Indiase koopvaardij zal op nog vele moeilijkheden stuiten.

Frank Bowen  
in „Nautical Magazine”.

Dit is no. 10 - vijfde jaargang van  
**de Uitlaat**

Personeels- en voorlichtingsorgaan  
van de N.V. Koninklijke Paket-  
vaart Maatschappij.

◇

Dit nummer bestaat uit 16 pags.

◇

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

◇

Alle stukken, „de Uitlaat” be-  
treffende, te adresseren:

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

◇

Vlootuitbreiding.

◇

Bombay-ontploffing (II)

◇

’n Huis kopen? Wees voorzichtig!



## BOMBAY-ONTPLOFFING (II)

### Rampzalige gevolgen van stuwage-fout

Wij vervolgen (en besluiten) hiermede het relaas van de oud-K.P.M.-gezagvoerder Ben Poeder over de ontploffing in het „Victoria Dock” te Bombay op 14 April 1944. Het eerste deel werd gepubliceerd in het 9e nummer van deze jaargang van „de Uitlaat”. Wij verlieten oud-gezagvoerder Poeder toen op de „Van Goens”, vlak na de tweede ontploffing op het Engelse schip „Fort Stikine”.

### Verschrikkelijke toestand

„De toestand in het dok was verschrikkelijk. Er waren honderden doden en gewonden. Ongeveer twintig schepen lagen te branden, waarvan er zeventien totaal verloren gingen. Hieronder bevonden zich het m.s. *Tinombo*, en de stoomschepen *Generaal Van der Heyden* en *Generaal Van Swieten* van de K.P.M. De hoofdemployé W. van Wijngaarden de 2e wtk. J. G. v. d. Woldt, de 3e wtk. E. Ripassa en de 4e stm. F. W. Korman, benevens een twintigtal Indonesische opvarenden lieten daarbij het leven.

Een vóór de *Fort Stikine* liggend Brits-Indisch schip van 6.000 ton werd uit het water gelicht, sloeg finaal over een goedang en een brede autoweg heen en kwam aan de overzijde gedeeltelijk op een pakhuis en gedeeltelijk in het water terecht. Een tonnen-zwaar anker met 10 vadem ketting van het munitieschip, de *Fort Stikine*, werd over het gehele „Prince's Dock” heen geslagen en bleef haken aan de top van de mast van een prijsgemaakt Duits schip, dat in het „Merryweather Dock” in reparatie lag. De top van de mast knapte af, maar het anker en de ketting bleven in de zaling hangen en het was niet eenvoudig ze er uit te halen. Een laadreep

van de *Fort Stikine* met haak en ijzeren bal werd teruggevonden in de tuin van het St. George's Hospital, een paar mijl van de plaats van de ontploffing verwijderd.

De hoofdmachinist van het munitieschip, die bij de dynamiet-ontploffing naast het schip op de kade stond, zag alles over zich heengaan, doch bleef ongedeerd, maar midden in de stad Bombay werden autobussen omgeblazen en talloze mensen gedood door rondvliegende huidplaten en stukken ijzer.

Een Parsee, die rustig op z'n voorgalerij thee zat te drinken, werd verblijd met een staaf goud, die door z'n dak neerdaalde. In de mailkamer van de *Fort Stikine* waren 125 staven goud opgeborgen, waarvan er negentig verloren gingen. De overige 35 werden later op de vreemdsoortigste plaatsen terug gevonden, zoals op de markt in Madras (waar het goud vermoedelijk niet door de ontploffing heen werd geblazen. *Red. Uitlaat*) en in de pofbroek van een soldaat.

Toen wij ons aan boord van de *Van Goens* er van hadden overtuigd, dat er niets meer brandde, vertrok eerst onze eigen motorboot onder leiding van stm. Stok om naar overlevenden te zoeken.

De boot verdween bijna onmiddellijk na vertrek in een zwarte rook. Uit de richting van het „Victoria Dock” klonken nog voortdurend explosies. De stuurman keerde niet voor acht uur des avonds terug, toen de *Van Goens* inmiddels naar een veiliger oord was verstoemd.

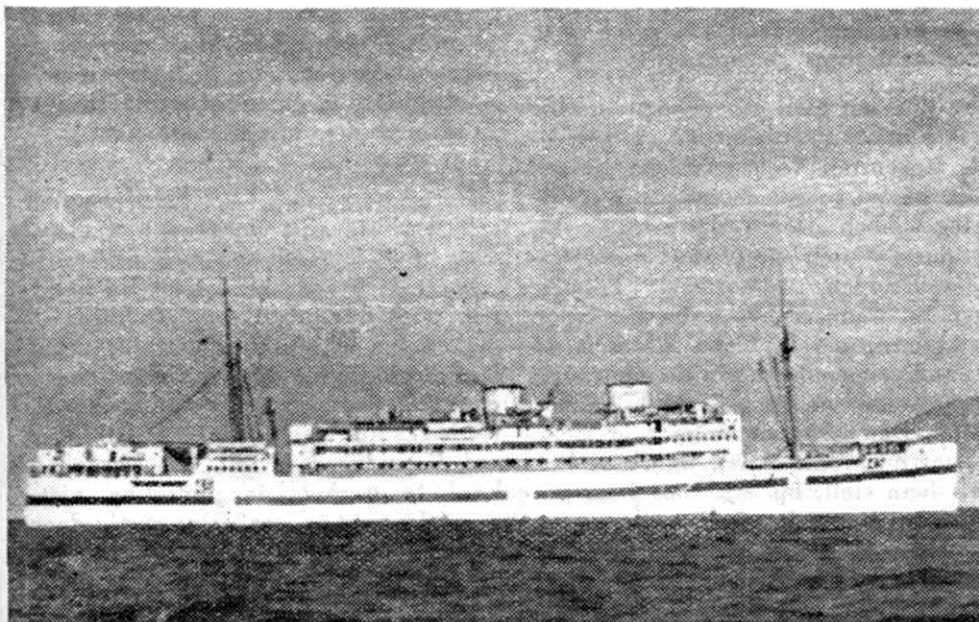
Ook de beschadigde motorboot van het s.s. *Generaal Van Swieten* ging op onderzoek uit. Zij viste de bemanningen van de brandende zeilvaartuigen en verscheidene andere personen — onder wie gewonden — uit het water op en bracht hen naar de *Van Goens*. Hfd-wtk. Kuiter en de hofmeester verleenden daar de eerste hulp.

Toen we het water bijna aan de kook hadden, werd ons sleepboothulp aangeboden, die ik — om bergloos-moeilikheden te voorkomen — niet aanvaardde.

Stm. Stok had inmiddels verscheidene gewonden, onder wie loodscommissaris Wilson, de gezagvoerder, werktuigkundigen, le stm. en andere overlevenden van het m.s. *Tinombo* opgepikt en rechtstreeks naar het op de buitenrede verankerde Nieuw-Zeelandse hospitaalschip *Wanganella* gebracht. Zodra stm. Stok aan boord van de *Van Goens* terug was, gaf ik hem de leiding over, liet de zwaarst-gewonden in de motorboot brengen en begaf mij naar de *Wanganella*, waar ik mij op de hoogte stelde van de toestand van onze K.P.M.-mensen. De gezagvoerder van de *Wanganella* verzocht mij, mede namens de dokter, om zoveel mogelijk gewonden bij hem aan boord te brengen. Van dit sympathieke aanbod hebben wij de volgende dag dankbaar gebruik gemaakt. Van de *Wanganella* ging ik naar de wal om aan de directie verslag uit te brengen en om verdere instructies te vragen.

In het voorbijgaan bezocht ik even m'n huis, waar ik m'n vrouw in de grootste ongerustheid aantrof. Den agent verzocht ik om mevr. Stok op de hoogte te stellen. Met de chefs van de nautische- en de technische diensten kwam ik om tien uur des avonds weer aan boord.

De rook in de haven was inmiddels wat opgetrokken. Het hele „Victoria Dock” en een gedeelte van het „Prince's Dock” waren één vuurzee. Ook in de stad woedden verscheidene branden. Nog steeds hadden er explosies plaats. Zodra het begon te dagen, bracht ik de *Van Goens* naar zijn oorspronkelijke ankerplaats en gingen wij op onderzoek uit. Aan wal heerste een verschrikkelijke toestand. Tussen nog brandende en smeulende goedang-resten en balen katoen lagen overal zwaar-verminkte, verkoolde lijken en ook enkele stervenden. Er



Het hospitaalschip „Wanganella”

Slot: zie pag. 16

## OVERWERKT? KAN NIET!

Iedereen maakt het dagelijks mee: de na-oorlogse tijd stelt bijzondere eisen aan de mensen. De uiterste prestaties worden gevergd om zichzelf en zijn gezin staande te kunnen houden. Het kost alle inspanning de levensstandaard enigszins op peil te doen blijven. De zakenman ervaart het: méér jagen, meer drukte. De zegeningen der techniek in de vorm van het luchtverkeer doen hem zich verbijsterend snel verplaatsen. Gevolg: hogere eisen aan de aanpassing, hogere eisen aan het lichaam. Wij zien hem op kantoor; drukte, telefoons, conferenties, verantwoordelijkheid. Wij zien hem thuis, niet in staat zijn spanning los te laten. Hij voelt zich geprikkeld, hij is onredelijk tegen de huisgenoten, stuift op bij het minste geruis. Hij kan niet meer, hij is overwerkt.

### Iedereen ontvankelijk

Allerwege grijnst ons het spook van de overwerktheid tegemoet. Hiervoor behoeft men waarlijk niet alléén bij de grote zakenman te zijn. Hetzelfde geldt voor de kleine kantoorman, voor de steno-typiste, voor de jongste bedienden, die onverdiende uitvallen van de chef moeten opvangen en dagelijks strijd moeten voeren tegen toenemende gevoelens van minderwaardigheid. Ook zij kunnen er niet meer tegen op, ook zij raken „overwerkt”. En dan de winkelier, die de gehele dag dóór zijn klanten moet tevreden stellen en de klachten over het dure leven van vandaag-de-dag moet weten op te vangen; de arbeider, ja, wie al niet.....

Laat ons dit bij uitstek actuele probleem verder onder de loupe nemen. In de eerste plaats moeten wij ons bezinnen op de betekenis van het begrip „overwerkt-zijn”. Menig student, die voor zijn examen hard heeft zitten blokken en wiens moeite desondanks niet met de toekenning van het diploma bekroond is geworden, beschouwt zich ook als „overwerkt”. En de mensen, wier zenuwgestel geschokt is en een tijdje in een sanatorium moeten doorbrengen, worden evenzeer —vergoelijkend— „overwerkt” genoemd.

### De psycholoog

En wat heeft de psycholoog op dit alles te zeggen? Nu, laat hem maar meteen met de deur in huis vallen: overwerkt-zijn als zodanig bestaat niet! Een geestesgezond mens raakt niet overwerkt in de zin van „over-spannen”.

Jaren geleden deed in de geneeskundige wetenschap het begrip „surmenage intellectuel” opgeld. „Intellectuele overbelasting”. Maar dat deze „surmenage” inderdaad tot zenuwstoornissen zou leiden, daar wil men tegenwoordig niet meer aan. Dit tot troost voor een ieder, die het erg druk heeft!

Zeker: een mens, die heel hard werkt, zich geen rust gunt en onvoldoende slaapt, kan tijdelijk in een toestand van overprikkeldheid geraken, van doffe moeheid, van sufhed met het gevoel, of er een knellende ijzeren band om het hoofd zit. Tijdelijk kan men dan moeilijk iets in zich opnemen, ternauwernood zijn aandacht ergens bij bepalen en het gevolg is: kwade bui, ontstemdheid, onredelijkheid en wat dies meer zij. Maar een werkelijke geestesstoornis, als gevolg van het harde werken, dit komt nóóit voor. Nog nimmer is iemand ooit van hard werken ziek geworden. Dit houdt iedere luiaard zich voor gezegd!

### De mens in nood

Een volgende vraag is: wáár komt de geprikkelde stemming dan vandaan? Men zou de tijdelijk optredende verschijnselen van moeheid en matheid, het gevoel van er niet-meer-te-gen-op-te-kunnen-roeien en er zo aanstonds het loodje bij te zullen leggen het beste kunnen betitelen met een „voorbijgaande lichte neurasthenische reactie”. Tot het krijgen van een dergelijke reactie is in wezen ieder normaal mens gedisponeerd.

De tijd, dat men een scherp verschil maakte tussen geestesgezond en geestesziek is voorbij. Waarnemingen tijdens de eerste- en vooral de tweede Wereldoorlog hebben geleerd, dat mensen, die tot dusver zich niet van normalen onderscheidten, abnormaal kunnen reageren, wanneer het leven hen voor een „grenssituatie” plaatst. Aldus is de toestand genoemd, waarin de mens zich aan de grens van zijn geestelijk-kunnen gevoelt. Dan is het individu niet meer in staat de problematiek waarvoor het leven hem stelt, op een voor hem geschikte en passende wijze op te lossen. Het gevolg is: de mens in nood gaat abnormaal reageren. Hij reageert „neurotisch”. En zo ook kan de mens, aan wie het leven op een bepaald moment te hoge eisen stelt —althans hogere dan

waaraan hij kan voldoen— zich op „neurotische” wijze gedragen. Hij doet als een kat, die in het nauw zit. Hij maakt dolle sprongen. Die dolle sprongen van een poes, die als een rat in de val zit, zijn ook de moeite waard om nader onder de loupe te nemen.

Ogenschijnlijk zijn die sprongen ondoelmatig, maar in werkelijkheid hebben zij een bepaald doel: het dier wil zich aldus uit de impasse bevrijden. In zijn panische angsttoestand reageert het dier zeer primitief. Het maakt gebruik van een primitieve intelligentie: zijn instinct, dat wellicht via deze ongerichte sprongen „toevallig” het dier uit de val zal doen geraken. Met andere woorden: een ogenschijnlijk ondoelmattige reactie, die —diepgaander beschouwd— tòch iets doelmatigs heeft.

### Stop!

En zo nu is het in zekere zin ook met de reactie van de oververmoeide mens: lichaam en geest hebben dan rust nodig. Verstandig overleg zou het individu er toe moeten brengen met het moeizame werken te stoppen. Maar dit blijkt in de praktijk van de hedendaagse maalstroom, die het leven voor velen is, ten enenmale onuitvoerbaar. De heksenketel voert de mens immers in steeds snellere draaikolken mee. Hij vermag geen weerstand te bieden aan de eisen, die het bestaan hem stelt. En nu rebelleert er, diep in de mens, iets. Hij komt innerlijk in verzet. Zijn instinct brengt hem tot een ongewone reactie. Hij reageert tijdelijk neurasthenisch. Een waarschuwing: er dreigt gevaar: Stop!

In het licht van deze beschouwing blijkt dus ook deze ondoelmattige reactie achteraf doelgericht te zijn. De zich overwerkt voelende mens moet in zijn enerzijds zo ongewenste verschijnselen een heilzame reactie zien. Het is de allerhoogste tijd: ik moet er mee uitscheiden.

### „Roofbouw”

Ten slotte rijst de vraag: wat nu? Hoe moet iemand, die zich overwerkt gevoelt, zich gedragen? Laat hij beginnen met de juiste gevolgtrekking te maken en te beseffen, dat hij „roofbouw” pleegt ten opzichte van lichaam en geest door zo verder te gaan. En verder: kalm aan! maar..... still going on! Voor het individu, dat gewend is hard te werken, is plotseling nietsdoen de grootste straf. Dus rustig doorwerken en alles vermijden, wat op krampachtigheid en over-inspanning lijkt.

Slot: zie onderaan 1e kolom pag. hiernaast.



## K.P.M.-ers hoorden koopvaardij-programma

Op 6 April j.l. heeft „Radio Nederland” een koopvaardij-programma uitgezonden, dat was bestemd voor de schepen Bontekoe, Kasimbar en Seroei van onze maatschappij. Hoofdwerktuigkundige Den Blanken van de Bontekoe schreef hierover aan „Radio Nederland” —zo lezen wij in het P.C.J.-Nieuws— het volgende:

\*

„Namens alle betrokken werktuigkundigen van het s.s. Bontekoe hartelijk dank voor de uitzending van de familiegroeten, welke goed zijn doorgekomen. Het s.s. Bontekoe lag in de haven van Tandjong Priok”.

\*

Van de ouders van 4e stuurman H. de Vries van de Bontekoe ontving „Radio Nederland” het volgende schrijven:

\*

„Zojuist ontvingen wij van onze zoon bericht, dat hij de uitzending van de z.g. familiedag prima heeft kunnen ontvangen. Zijn eigen woorden waren: 'De ontvangst was goed. Ik heb jullie heel goed verstaan. Ik vond het inderdaad een reuze ervaring zomaar de stemmen van vader en moeder te horen. Ik kon de stemmen direct herkennen en moeder heeft een goede microfoonstem. Ik vond het reuze fijn jullie zo te horen praten'.

Is het een wonder, dat wij behoefte hebben de K.P.M. en U dank te zeggen voor de ons geboden gelegenheid om een groet aan onze jongen te kunnen zenden?”.

Op Vrijdag 17 Mei j.l. kwamen inmiddels aan de beurt het s.s. Van der Hagen en m.s. Van Riebeeck.

### De wijsgeer

Een verstandige leefwijze is dan geboden. Het oude voorschrift, dat de grote wijsgeer Kant in een minder bekend geschrift heeft gelanceerd, doet nog steeds opgeld: acht uur werken, acht uur ontspanning, acht uur slapen. Dus op tijd naar bed, 's avonds met moeder de vrouw eens naar een café of bioscoop of schouwburg. En bovenal, vakantie nemen als de tijd daar is. Ziedaar dus enige psychohygiënische wenken, waarvan de uitvoering weliswaar moeilijk, doch dringend noodzakelijk is om het „mens sana in corpore sano” (een gezonde geest in een gezond lichaam) te verwerkelijken.

Uit: „De Telegraaf”.

## STEEDS MEER SCHEPEN

„Lloyd's”-cijfers voor 1e kwartaal '51.

Nederland thans op 6e plaats.

Blijkens het verslag van „Lloyd's Register” over het kwartaal, dat op 31 Maart j.l. is geëindigd, neemt het aantal koopvaardij-schepen, dat op de werven in de gehele wereld in aanbouw is, nog steeds toe. Op de werven in Groot-Brittannië en Noord-Ierland stonden op genoemde datum 337 schepen tot een gezamenlijke tonnage van 2.072.723 b.r.t. op stapel. Dit was 28.035 b.r.t. meer dan aan het einde van December 1950. Op de werven in de rest van de wereld stonden niet minder dan 880 schepen op stapel tot een gezamenlijke tonnage van 3.024.361 b.r.t., of wel 250.296 ton meer dan op 31 December 1950. (Deze cijfers zijn exclusief China, Polen en Rusland, waaromtrent geen scheepsbouw-activiteit bekend is).

Over de gehele wereld waren op 31 Maart j.l. derhalve 1.217 schepen in aanbouw tot een gezamenlijke tonnage van 5.097.084 ton, een toename van 278.331 ton vergeleken bij 31 December 1950. Hiervan waren er 101 van tussen de 6.000 en 8.000 ton, 66 van tussen de 8.000 en 10.000 ton, 139 van tussen de 10.000 en 15.000 ton, 41 van tussen de 15.000 en 20.000 ton, 13 van tussen de 20.000 en 30.000 ton en één van meer dan 30.000 ton. Van dit totaal aantal schepen waren 181 tankschepen.

Engeland nam op 31 Maart j.l. nog steeds de eerste plaats in onder de scheepsbouwende naties ter wereld en ging met zijn 2.072.723 ton onbedreigd aan de kop. Ver daarachter kwam Frankrijk met 485.888 tons (ruim 28.000 ton meer dan aan het einde van 1950).

### Japan 3e

Japan heeft zich thans krachtig op de 3e plaats genesteld en stak op 31 Maart j.l. met zijn 479.610 tons Frankrijk naar de kroon. Het zal niemand verbazen in het volgende „Lloyd's”-verslag Japan op de 2e plaats onder de scheepsbouwende naties te vinden.

Italië kwam met 322.358 tons op de 4e plaats, op de voet gevolgd door het tankschepen-bouwende Zweden met 302.035 tons.

### Nederland afgezakt

Nederland was op 31 Maart j.l. afgezakt naar de 6e plaats met 295.790 tons (ruim 11.000 tons minder dan op 31 December 1950). Inmiddels zijn, naar men weet, in Nederland enkele grote scheepsbouw-orders geplaatst en de hoop mag dus levendig worden gehouden, dat ons land straks weer enkele trapjes zal stijgen op de ladder.

Op de volgende plaatsen stonden Amerika (met 270.284 tons), Duitsland (met 261.285 tons en fel „in the running”), Noorwegen (met 142.800 tons), Denemarken (met 122.262 tons) en Spanje (met 102.982 tons).

De landen, die per 31 Maart j.l. scheepsruimte „importeerden” —d.w.z. schepen elders dan in het eigen land deden bouwen— waren Noorwegen (535.810 tons), Argentinië (127.892 tons) en Frankrijk (115.856). De landen, die hun eigen vloten het hardst met nieuwe schepen aanvulden waren Engeland en Noord-Ierland (1.332.657 tons), Noorwegen (678.610 tons) en Frankrijk (597.024 tons).

## IR. STRUYK JUBILEERDE

Op 1 Mei j.l. herdacht ir. E. Struyk het feit, dat hij 25 jaar geleden in dienst van de K.P.M. was getreden. Nadat door onze directeur in Nederland, Jhr. Backer, in de directiekamer de loopbaan van de heer Struyk, die van zijn echtgenote was vergezeld, werd gememoreerd, werd hem namens de Raad van Bestuur het gouden polshorloge met de gebruikelijke gratificatie overhandigd.

Hierna werd de heer Struyk in de vergaderzaal, alwaar het gehele personeel van het Amsterdam-kantoor zich intussen verzameld had, door de souschef T.D., L.J. van der Klis, toesproken.

Aan de jubilaris werd door het personeel van het Amsterdam-kantoor als aandenken een boekenkast aangeboden.

Ook van de zijde van de K.J.C.P.L. ondervond de heer Struyk vele blijken van belangstelling voor zijn jubileum.

# Repatriërenden kochten huis op een afstand!

Voor fl. 30.500,— abominabel bouwswel.

Ernstige waarschuwing.

## WAARSCHUWING.

Repatriërenden en andere woningzoekenden! Zie artikel architect A. INGWERSEN, Elsevier's Weekblad 14 April, pag. 3.

Adressen en inlichtingen van beëdigde makelaars. Vakgroep Tussenpersonen in Onroerende Goederen, De Ruyterstraat 65, Den Haag, Tel. K 1700 — 18.07.93.

Deze advertentie verscheen niet zo lang geleden in het veel-gelezen Nederlandse weekblad „Elsevier”. Zij werd ons opgezonden door de gepensioneerde C.D.-er A. Schulze (en later nog door verschillende andere oud-K.P.M.-ers. Red. Uitlaat) tezamen met het knipsel van een artikel in „Elsevier” van de hand van A. Ingwersen, een —als wij ons niet vergissen— bekende architect die jarenlang in Indonesië werkzaam is geweest. De heer Schulze meende niet ten onrechte, dat het zijn nut zou kunnen hebben dit artikel —gedeeltelijk— in „de Uitlaat” over te nemen als waarschuwing aan die adspirant-gepensioneerden in ons bedrijf, die misschien het voornemen hebben om van hun zuurverdiende en met pijn naar Nederland getransfereerde guldens een huis te laten bouwen in het Moederland. De inzender knoopt hieraan de waarschuwing vast om toch vooral niet van Indonesië uit een bouwopdracht te geven, waarvan de uitvoering op zo'n afstand niet valt te controleren.

„Ga liever voorlopig en pension”, zo schreef hij. „Het is wel niet goedkoop. En als men besluit in Nederland te gaan bouwen, zet dan beloften en voorspiegelingen van bouwers opzij, zoek naar een te goeder naam en faam bekend staande adviseur-deskundige en betaal iets meer voor vakkundig toezicht. Het regent in Nederland klachten van K.P.M.-gerepatriëerden”.

## Onderzoek

„Op dringend verzoek van een twintigtal gerepatriëerde gezinshoofden heb ik een onderzoek ingesteld naar een complex woningen aan de Kraayenlaan in Den Haag” aldus schreef de heer Ingwersen in zijn artikel. „De huizen werden gekocht door mensen uit Indonesië, die zodoende in Nederland een woning hoopten te krijgen. Dit artikel moet men beschouwen als een waarschuwing aan allen, die nog een huis willen kopen of reeds bezig zijn om dit te doen.

Deze huizen in Den Haag waren gekocht —zoals dit heet— „op tekening”, waarbij een beschrijving was gevoegd, hoe alles zou worden uitgevoerd.

Er zijn in Nederland vele betrouwbare bouwers, maar die kent men daar in Indonesië niet. Daarom is het altijd plicht om een goede raadsman te kiezen, die kan adviseren.

## De fout der leken

De kopers waren allen leken en dus niet in staat om te beoordelen, of hetgeen men hun aanbod ook hecht, sterk en wel doortimmerd zou zijn. Nu moeten zij helaas aan den lijve ondervinden,

hoe groot hun fout is geweest. Want hun ellende en narigheid zijn groot. Ik zag heel veel dat niet in orde was, noch in overeenstemming met hetgeen er in de beschrijving van het werk stond. Dat ik alles hier beschrijf, is om de ogen te openen van gerepatriëerden en anderen, opdat ook zij zich niet in zulk een hachelijk avontuur storten, als deze mensen hebben gedaan.

## Hoe het moest en hoe het was

In de beschrijving stond: „De voordeur zal worden gemaakt van teakhout, dik 4½ cm, voorzien van spiegelglas”. Gemaakt is: een deur van eikenhout, dik 3.9 cm met gewoon glas er in. „Voordeurkozijn zou zwaar worden, 10 bij 12 cm”. Is geworden: 9 bij 6 cm. „Vensterbanktegels zouden worden geleverd dik 6 cm”. Ze werden dik 2½ cm. Daarbij zijn alle nog verschillend van dikte en slordig aangebracht. „Er zouden aanrechtbladen komen dik 5 cm”. Die er liggen zijn maar 2½ cm. „Stofdorpels moesten 3 cm dik zijn”, ze hebben slechts een dikte van 2½ cm. „Er zouden trapleuningen aangebracht worden van goede kwaliteit hout, dik 5 cm”. Het werden leuningen van slecht hout, dik 4 cm.

Als ge de (electrische) lichtpunten ziet, staat ge voor een raadsel, want hoe was het mogelijk om die zo „uit het midden” te krijgen? Het meest ergelijke is nog, dat de schakelaars van het licht op de slaapkamers in de gangen zijn aangebracht. Wil een bewoner dus op zijn slaapkamer het licht aan- of uitdraaien dan moet hij naar de gang lopen om dat te kunnen doen. Is er in de bovenlichten, zoals toch beschreven staat, figuurglas aangebracht? Neen, het is heel gewoon dubbeldik glas. Wel staat beschreven dat in alle voorkamers gasaansluiting zal worden gemaakt, maar die ontbreekt. In de separaties zouden schuifdeuren komen; men heeft er enkele aangebracht maar is er toen mee opgehouden en het werden draaideuren.

## Grove fouten

Bij het plaatsen der ijzeren ramen zijn zulke ontstellende fouten gemaakt, dat ik er perplex van stond, toen ik ze zag. Die ramen zijn te smal en de naden, die hierdoor tussen raam en metselwerk ontstonden, heeft men maar gewoonweg met cement dichtgesmeerd; iets dat niet alleen smerig staat, maar tevens zo gevaarlijk is dat in de toekomst ernstige lekkage niet kan worden voorkomen.

Het zink der goten zou no. 16 zijn, maar het is veel lichter. En moesten de afvoerpijpen 10 cm wijd zijn, ze zijn maar 8 cm. De pandekking is te wijd terwijl de pannen veel bakscheuren vertonen. Men zou aan de achtergevel balkonhekken krijgen, men kreeg een dichtgemetseld muurtje, terwijl de smeedijzeren raampjes aan de zijgevels geheel ontbreken. Balkonvloeren liggen niet, zoals het hoort, op afwatering naar buiten maar naar binnen. In no. 71a heeft men het balkon aan de voorgevel verkeerd gelegd, zodat de vloer van de kamer nu ook scheef ligt. De muren onder no. 63 zouden met het oog op de aan te brengen kelder 33 cm dik worden, ze zijn maar 22 cm.

## Slordig en scheef

De totale afwerking is in één woord abominabel. Slordig aangebrachte dekstukken op de schoorsteenmantels, de beton-emaille in de vestibules, verschillend van kleur en niet overal even hoog. Vele houten vloeren niet waterpas, maar scheef. Binnenwanden staan niet haaks of niet te lood. Sommige raampjes staan geheel scheef. Wat het schilderwerk betreft, is op vele plaatsen in het hout de machineslag nog te zien.

Slot: zie onderaan 1e kolom hiernaast.



## NIEUWS VOOR ONZE GEPENSIONNEERDEN

Voor de vroegere leden van ons personeel, die Indonesië definitief hebben verlaten, volgt hieronder een resumé van enkele bekendmakingen van het L. A. A. P. L. N. (het vroegere D.I.V.I.).

Zoals U bekend zal zijn, dient Uw tegoed in Indonesië —wil dit voor transfer naar het buitenland in aanmerking komen— bij één der in Indonesië gevestigde banken op een z.g. „Rurni-rekening” (Rupiah-Rekening Niet-Ingezeten) te worden gestort.

Deze rurni-rekening is met ingang van 1 Januari 1951 gesplitst in:

Kapitaalsrekening (M-rekening)

Inkomstenrekening (P-rekening)

Deze rekeningen mogen slechts bij één bank worden gehouden.

Op de M-rekening mogen —na verkregen toestemming van het D.I.V.I.— de opbrengsten van gelijkwideerde vermogensbestanddelen (opbrengst dus van verkochte huizen, geïnde vorderingen e.d.) worden gestort. Op de P-rekening dienen de inkomsten der vermogensbestanddelen (huur, rente e.d.) te worden gestort.

De hierboven bedoelde inkomsten uit vermogen mogen van 1 Augustus 1946

Heel kleine vierkante openingen naast de voordeuren zijn de brievenbussen. Dat wil zeggen, dat aan de binnenkant zo'n bus uitkomt in de WC. Drukt de post een krant of tijdschrift wat hard naar binnen, omdat de opening zo klein is, dan storten krant en tijdschrift in het closet.....

Ziehier een beeld van de toestand, waarin deze huizen zich bevinden. Maar meen niet, dat het volledig is.

Nu mijn vraag: hoe kwamen deze repatriërenden aan zo'n bouw? Wie regelde de financiën voor hen en waarschuwde niet? Is er wel ooit toezicht geweest, of heeft men dit complex, omdat het nogal uit het centrum ligt, radicaal vergeten te controleren? Hoe dorst men de repatriërenden voor elk van deze bouwsels dertig duizend vijfhonderd gulden te laten betalen? En dat zonder de grond (erfpacht)!

Deze kopers zitten in de ellende en het zal de taak van een bekwaam jurist moeten worden om hen er enigszins uit te helpen. Daarom dwingt medelijden om anderen te waarschuwen. Val niet in dezelfde fout, als waarin zij gevallen zijn, om zonder goede raadsman zomaar op een tekening en beschrijving huizen te kopen en te betalen. Er zijn in ons land genoeg goede architecten, bouwers en makelaars. Zoiets behoeft U niet te overkomen. Laat dit geval een baken in zee zijn. Weest gewaarschuwd!”

af worden getransfereerd, doch daar het ondoenlijk is om dit alles uit te zoeken, mogen de banken, zonder nader onderzoek, maximaal Rp 5000,— van de M-rekening op de P-rekening overboeken, welk bedrag —onder aftrek der kosten voor de deviezencertificaten— naar het buitenland mag worden overgemaakt. (Bij remise naar Nederland komt dit dus neer op f 1666,67).

Alle na 1 Januari 1951 op de P-rekening gestorte inkomsten mogen naar het buitenland worden overgemaakt, echter

tot een maximum van Rp 5000 per jaar exclusief de certificaatkosten. (Naar Nederland mag dus maximaal f 5000,— per jaar ten laste van de P-rekening worden overgemaakt).

Heeft in een jaar een kapitaalsremise ten laste van de M-rekening plaatsgehad— waarvoor steeds de toestemming van het D.I.V.I. is vereist— dan mag in datzelfde jaar geen inkomstenremise ten laste der P-rekening worden overgemaakt.

Voor verdere bijzonderheden kunt U zich in verbinding stellen met Uw bank in Nederland.



*Een beeld van de haven van Djambi*



*Opslag buiten de gudangs is blijkbaar ook in Djambi niet ongewoon.....*

Foto's: Kapt. Schakel

# PENSIONS EN PENSIONPRIJZEN

## Regeling in Nederland.

Op verzoek van een aantal leden van ons personeel, dat in de nabije toekomst met verlof naar Nederland zal gaan (dan wel met pensioen of ontslag voorgoed zal repatriëren) hebben wij enkele naspeuringen verricht op het stuk van pensions in Nederland en de prijzen, die men daar moet betalen, indien men door gebrek aan accommodatie gedwongen is er (voorlopig) zijn intrek in te nemen. Wij zijn hierin bijzonder geholpen door een recent nummer van het N.I.B.E.G.-Orgaan, waarin eigenlijk alles stond, wat we op dit gebied voor onze lezers te weten wilden komen. Het onderwerp is te acuter, aangezien nog niet zolang geleden de pension-prijzen in Nederland aan de stijgende kosten van het levensonderhoud werden aangepast en het prijsbesluit dienovereenkomstig werd gewijzigd, zodat hogere maximumprijzen door de Nederlandse overheid werden toegelaten. Wij laten terzake van het onderwerp „Pensions en pensionprijzen” thans het N.I.B.E.G.-Orgaan aan het woord.

### Wat is pensionverlening ?

Art. 1 van de prijzenbeschikking geeft de volgende omschrijving: „het verstrekken van voedsel en inwoning, waarbij tenminste één overeenkomstig de bestemming deugdelijk gemeubelde en gestoffeerde privé-kamer ter beschikking wordt gesteld, alsmede van de dienstverlening, welke kan worden geacht bij deze verstrekkingen te behoren, een en ander beoordeeld naar de op 9 Mei 1940 gebruikelijke maatstaven”.

### Wat is een pension ?

Het antwoord op deze vraag, ook in art. 1 te vinden, ligt voor de hand. „Elke inrichting, indien en voorzover daarin pensionverlening plaats vindt”.

### Soorten van pensions

Voor de toepassing van de prijzenbeschikking worden verschillende soorten van pensions onderscheiden, als in art. 2 nader omschreven.

Een pension of een gedeelte daarvan wordt geacht te zijn:

1. *volkskosthuis*: indien en voorzover een zodanige pensionverlening plaats vindt, waarvoor op 9 Mei 1940, bij ter beschikbaarstelling aan een persoon van een privé-kamer met een oppervlakte van 15 M<sup>2</sup> of meer, doch minder dan 25 M<sup>2</sup>, een prijs van minder dan f 40,— per persoon per maand ter plaatse gebruikelijk was.

2. *burgerpension*: indien en voorzover een zodanige pensionverlening plaats vindt, waarvoor op 9 Mei 1940, bij ter beschikbaarstelling aan een persoon van een privé-kamer met een oppervlakte van 15 M<sup>2</sup> of meer, doch

minder dan 25 M<sup>2</sup>, een prijs van f 40,— of meer, doch minder dan f 60,— per persoon per maand ter plaatse gebruikelijk was.

3. *middenstandspension*: indien en voorzover enz. enz. (als boven) aan een persoon van een privé-kamer met een oppervlakte van 15 M<sup>2</sup> of meer, doch minder dan 25 M<sup>2</sup> een prijs van f 60,— of meer, doch minder dan f 70,— per

a. indien beschikbaar wordt gesteld :

	f	f	f	f	f
een zolderkamer beneden 10 m <sup>2</sup> oppervlakte	10,—	12,50	15,75	15,75	21,—
een zolderkamer van 10 m <sup>2</sup> of meer, doch beneden 15 m <sup>2</sup> oppervlakte	12,50	15,—	18,25	21,—	26,—
een zolderkamer van 15 m <sup>2</sup> of meer, doch beneden 25 m <sup>2</sup> oppervlakte	15,—	17,50	21,—	26,25	36,75
een zolderkamer van 25 m <sup>2</sup> of meer oppervlakte	17,50	20,—	28,75	31,50	47,—
een kamer beneden 10 m <sup>2</sup> oppervlakte	22,50	25,—	28,75	31,50	47,—
een kamer van 10 m <sup>2</sup> of meer, doch beneden 15 m <sup>2</sup> oppervlakte	27,50	30,—	36,75	47,25	68,—
een kamer van 15 m <sup>2</sup> oppervlakte, doch beneden 25 m <sup>2</sup> oppervlakte	32,50	35,—	47,25	57,50	88,—
een kamer van 25 m <sup>2</sup> of meer oppervlakte	37,50	40,—	57,50	68,25	113,—

vermeerderd met:

per persoon, die de beschikking krijgt over de betrokken privé-kamer(s) in een

persoon per maand ter plaatse gebruikelijk was.

4. *eerste klasse-pension*: indien en voorzover enz. enz. aan een persoon van een privé-kamer met een oppervlakte van 15 M<sup>2</sup> of meer, doch minder dan 25 M<sup>2</sup> een prijs van f 70,— of meer, doch minder dan f 100,— per persoon per maand ter plaatse gebruikelijk was.

5. *luxepension*: indien en voorzover enz. enz. aan een persoon van een privé-kamer met een oppervlakte van 15 M<sup>2</sup> of meer, doch minder dan 25 M<sup>2</sup> een prijs van R 100,— of meer per persoon per maand ter plaatse gebruikelijk was.

### De tarieven

Artikel 3 (1) regelt de prijs, welke ten hoogste voor pensionverlening mag worden bedongen of aanvaard, per maand. Hiervoor is de volgende tarief-tabel opgesteld.

(2) In deze prijzen is *geen* vergoeding voor de verstrekking van brandstoffen voor verwarmingsdoeleinden begrepen.

volks- burger- midden eerste luxe  
kosthuis pension stands- klasse pension  
pension pension

volks- burger- midden eerste luxe  
kosthuis pension stands- klasse pension  
pension pension

	f	f	f	f	f
indien deze persoon 9 jaar of ouder is	47,50	53,—	61,—	76,50	85,—
indien deze persoon nog geen 9 jaar is	33,25	38,75	44,75	56,25	62,—



## Brandstoffen voor verwarming

Hiervoor mag het werkelijk betaalde bedrag, voor zover wettelijk geoorloofd, in rekening worden gebracht, mits niet hoger dan f 72,— per afzonderlijk verwarmde kamer per stookseizoen, indien de verwarming geschiedt door middel van centrale verwarming en f 51,— per afzonderlijk verwarmde kamer per stookseizoen in alle overige gevallen.

Art. 4 bepaalt dan nog, dat in afwijking van het voorgaande in die gevallen, waarin het aantal personen van 9 jaar of ouder één minder is dan het aantal aan hen ter beschikking gestelde privé-kamers, de uit art. 3 voortvloeiende prijs vermeerderd mag worden met ten hoogste f 5,— per maand per persoon van 9 jaar of ouder.

## Vermindering van prijs

Indien een ter beschikking gestelde privé-kamer *niet of niet geheel overeenkomstig de bestemming deugdelijk is gemeubileerd of gestoffeerd*, mag ten hoogste een prijs worden bedongen of aanvaard, welke voor pensionverlening voortvloeit uit de vooraangaande artikelen, *verminderd* met ten minste het desbetreffende hierna onder II vermelde bedrag:

indien voor de privé-kamer in artikel 3 lid 1, onder a is

	I	II
vermeld:	f 27,50	f 8,75
I	II	„ 28,75 „ 9,—
		„ 30,— „ 9,25
		„ 31,50 „ 9,50
f 10,—	f 5,—	„ 32,— „ 9,75
„ 12,50	„ 5,50	„ 35,— „ 10,—
„ 15,—	„ 6,—	„ 36,75 „ 10,25
„ 15,75	„ 6,25	„ 37,50 „ 10,50
„ 17,50	„ 6,50	„ 40,— „ 12,—
„ 18,25	„ 6,75	„ 47,— „ 13,50
„ 20,—	„ 7,—	„ 47,25 „ 14,—
„ 21,—	„ 7,25	„ 57,50 „ 16,—
„ 22,50	„ 7,50	„ 68,— „ 19,50
„ 25,—	„ 8,—	„ 68,25 „ 20,—
„ 26,—	„ 8,25	„ 88,— „ 22,50
„ 26,25	„ 8,50	„ 113,— „ 25,—

## Gebruik van eigen meubilair

Indien de pensiongast zijn eigen meubilair wenst te gebruiken ter gehele of gedeeltelijke vervanging van het door de pensionhouder ter beschikking gestelde, behoeft de krachtens deze beschikking geoorloofde pensionprijs niet te worden verlaagd.

## Voedselverstrekking en dienstverlening

Art. 7 bepaalt hieromtrent:

1. Indien *minder* voedsel wordt verstrekt dan waarop de aan de pensionhouder ingeleverde distributiebonnen recht geven en/of aan distributievrij voedsel minder wordt verstrekt dan zulks naar de op 9 Mei 1940 voor betrokken pensionverlening gebruikelijke maatstaven behoort te geschieden, dan wel een geringere dan de in art. 1 vermelde dienstverlening wordt geleverd: mag ten hoogste een prijs worden bedongen of aanvaard, welke ten opzichte van de uit de artt. 3, 4, 5 en 6 voortvloeiende prijs in evenredigheid is verlaagd.

2. De uit de artt. 3, 4, 5 en 6 voortvloeiende prijs dient per persoon te worden *verlaagd* met 1/40 van het desbetreffende in art. 3, lid 1 onder b. vermelde bedrag voor elke dag, dat deze persoon geen voedsel wordt verstrekt. Indien slechts gedeeltelijk voedsel wordt verstrekt, moet een korting worden toegepast, die tot het genoemde 1/40 gedeelte in evenredige verhouding staat.

Het bepaalde in dit lid is slechts van toepassing, indien en voorzover het geheel of ten dele niet verstrekken van voedsel het gevolg is van een te dezer zake door de pensiongast *bijtijds* geuite wens.

## Seizoenbedrijven

In art. 8 is nadrukkelijk bepaald, dat deze beschikking *niet* van toepassing is op pensionverlening verstrekt aan een persoon, die in het betrokken pension zijn hoofdverblijf niet heeft.



„Je moet naar de cursus. We krijgen een radar-baken”.

## Onze Philatelisten

De Postzegel Verdeel Commissie (P.V.C.) heeft op 7 Mei j.l. de opbrengst van de laatste postzegel-distributie — in totaal Rp. 222.50— aan het Hoofdbestuur van de Stichting Centrale Vereniging tot Bestrijding der Tuberculose in Indonesië afgedragen.

Namens de S. C. V. T. betuigen wij onze postzegelverzamelaars hartelijk dank voor hun spontane bijdrage en willen wij hier gaarne dat gedeelte van de door ons ontvangen brief aanhalen, dat Uw aller belangstelling zeker zal hebben.

„Zoals U weet, hebben wij sinds „enige tijd een screen-picture-afdeling geopend. Deze voorziet in „een grote behoefte, doch moet als „nog uitgebreid worden met een „consultatie-bureau, waarvoor een „aanzienlijk bedrag nodig is. Hier „voor zullen wij Uw gift gebruiken. „U nogmaals dankend voor Uw steun „verblijven wij, ” etc.

(w.g. S.C.V.T.)

Tot onze spijt hebben wij deze keer niet alle postzegelliefhebbers aan een couvert kunnen helpen, omdat de vraag groter was dan het aanbod. Er zijn echter weer nieuwe enveloppen in de maak en straks is er voor U dus weer een nieuwe kans.

Een postwissel ad Rp. 7.50 aan de P.V.C., p/a Afd. Archief-H.K. brengt U op de lijst, waarna U t.g.t. een couvert aangetekend krijgt toegezonden.

Het bedrag van Rp. 7.50 is de minimum-prijs van een enveloppe, doch wij behoeven U uiteraard niet te vertellen, dat gezien het doel waarvoor de opbrengst bestemd is, de „sky the limit” is.

## GENEESKUNDIGE BEHANDELING DOOR SPECIALISTEN.

Onze maatschappij is deelnemer geworden in de „Stichting voor Medische Voorzieningen” te Djakarta.

Deze stichting stelt zich ten doel aan personeel van bij haar aangesloten bedrijven, verenigingen en instanties specialistische geneeskundige hulp te verstrekken te Djakarta tegen een sterk verlaagd tarief.

Behandeling van ons personeel door bij bovengenoemde Stichting aangesloten specialisten geschiedt uitsluitend op advies van een K.P.M.-geneesheer, die de betrokkene een geleidebriefje zal medegeven.

# De overname van de „Norvest”

## De geschiedenis van de oude „Le Maire”

Gelijk wij op de voorpagina van deze „Uitlaat” reeds schreven, is op 9 Mei j.l. in de haven van Tandjong Priok met enig ceremonieel de K.P.M.-vlag gehesen aan boord van het m.s. *Le Maire*. Tot dat ogenblik heette dit schip *Norvest*. Het is door onze maatschappij aangekocht, nadat het sedert 16 October van het vorige jaar in charter van de K.P.M. had gevaren.

De overdracht van het Noorse schip had plaats in aanwezigheid van de voltallige in Indonesië aanwezige directie, te weten president-directeur mr. Hens en de directeuren Iken en Harinck, die zich tegen de middag aan boord van de *Norvest* begaven en aldaar door de Noorse gezagvoerder werden ontvangen. Ook vertegenwoordigers van verschillende afdelingen van de Djakarta- en Priok-kantoren van de maatschappij waren bij de plechtigheid aanwezig.

### Overgenomen door mr. Hens

Nadat de vlag van de maatschappij, tot welks vloot de *Norvest* (hetgeen „Noorse vlag” betekent) was gestreken, droeg de gezagvoerder

zijn schip met een passend woord aan de K.P.M. over, namens welke onze president-directeur, mr. Hens, het in ontvangst nam. Mr. Hens dankte de gezagvoerder voor zijn goede zorgen voor het schip en de door hem bij de overdracht gesproken woorden ten aanzien van de gelukkige vaart met deze nieuwe K.P.M.-aanwinst. Daarna had het verwisselen van de natie-vlag plaats, waarbij de aftredende- en optredende gezagvoerders (voor de K.P.M. kapt. Scheffer) de honneurs waarnamen.

Hierna verzamelden alle aanwezigen zich bij luik — III en werd de K.P.M.-vlag onder een driewerf hoera op de nieuwe *Le Maire* uitgebracht, gehesen.

Onder het genot van de bij dergelijke gelegenheden traditionele drank — champagne — bleef men nog enige tijd in de salon van het schip, waar mr. Hens de Noorse gezagvoerder voorts nog bedankte voor de prettige samenwerking tussen hem, zijn bemanning — die inmiddels per vliegtuig naar haar moederland is teruggekeerd — en de

K.P.M. gedurende de periode, waarin het schip in charter voor onze maatschappij heeft gevaren.

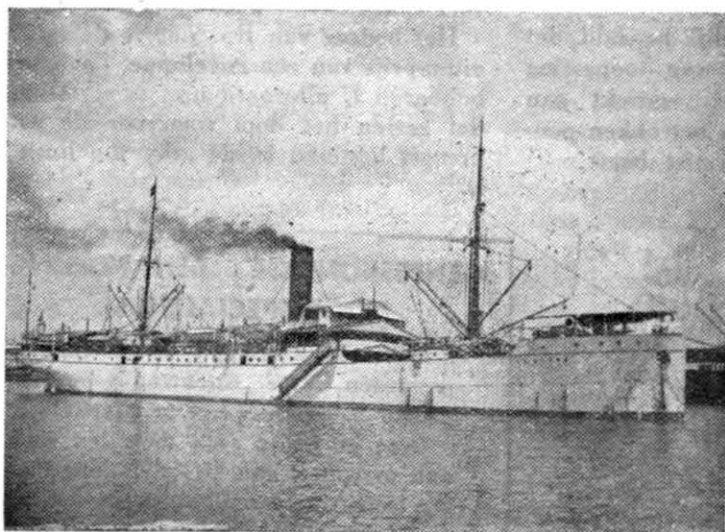
### Veranderingen

De *Le Maire* is een typisch schip voor Europese wateren en zal in enkele opzichten moeten worden omgebouwd, terwijl het schip een uitbreiding zal krijgen voor de accommodatie van het Indonesische varende personeel. Daartoe ligt de *Le Maire* thans in de Kali Mati.

De *Le Maire* is, naar scheepvaartbegrippen, een nieuw schip, want het werd eerst in 1944 gebouwd. De deadweight is 3.630 ton. Zijn snelheid is 11 knopen. Het schip heeft vier luiken en 8 laadbomen (6 van 5 ton, 1 van 10 ton en 1 van 15 ton). De *Le Maire* is na bijna 7 maanden chartervaart voor de K.P.M. in de Indonesische wateren uiteraard geen onbekende meer. Toch zal het de K.P.M.-ers in de gehele archipel goed doen dit mooie schip thans onder K.P.M.-vlag en met een uit de K.P.M.-geschiedenis bekende naam te zien varen.

De maatschappij heeft vroeger al een *Le Maire* gekend. Het is interessant daarvan — naast de foto, welke wij onderaan deze pagina afdrucken — even de geschiedenis op te halen.

Vervolg: zie hiernaast.



Boven: De oude „Le Maire”.  
Rechts: Tijdens de overname van de „Norvest”.  
Van links naar rechts de aftredende Noorse gezagvoerder, directeur D. Iken, president-directeur mr. W. M. Hens en directeur H. Harinck.



De eerste *Le Maire* werd in 1908 op de werf van Feyenoord te Rotterdam voor de K.P.M. gebouwd. Het schip werd genoemd naar Jacques Le Maire, die in de geschiedenis van deze eilanden een bekende klank had. Le Maire werd in 1585 te Amsterdam geboren, als zoon van een welgestelde koopman, die zich ontpopte als een fel tegenstander van de V.O.C., wegens deszelfs monopolistische karakter. Hij bond met de „Compagnie” de strijd aan, welke hem op een roemloos einde, het verlies van zijn gehele vermogen en de dood (op 30-jarige leeftijd) van zijn zoon kwam te staan, n.l. door de oprichting van een concurrerende compagnie, de „Austral-Compagnie”. In 1615 ging Jacques Le Maire met een expeditie op stap om een doorgang ten Zuiden van Zuid-Amerika te vinden, een niet tot het monopolie van de V.O.C. behorend pad naar „Indië”. Le Maire bereikte inderdaad de Oost en werd de pionier in de Australische wateren. Straat Lemaire heet naar hem. Ook „Staten Eiland” en „Kaap Hoorn” zijn namen, die aan zijn expeditie zijn verbonden.

### „Molukkerschip”

In de geschiedenis van de K.P.M. is de naam *Le Maire* verbonden met Australië. Deze gescheidenis vangt aan op het tijdstip, dat, gedurende het interregnum van de grote K.P.M.-reorganisator —Lambach— de overtuiging ingang vond, dat vooral voor het toenemende Molukken-vervoer niet zozeer luxe passagiersschepen als wel grote en goedkope laadbakken nodig waren. Men verlangde —naar het voorbeeld van het aanvankelijk zo miskende s.s. *Van der Lijn*, dat zich juist in deze „trade” had doen kennen als een dividend-maker van de eerste orde— naar hoog opgebouwde schepen met doorlopende tussendeckken om dekpasagiers en eventueel vee (men vergeve ons de toevallige combinatie) plaats te kunnen bieden, terwijl een kleine 2e klasse accommodatie op een verhoogd dek rondom de machinekamer voor het hut-passagiersvervoer meer dan voldoende werd geacht. Zeer geïmponeerd door het dividend-succes van het s.s. *Van der Lijn* gaf de Raad van Bestuur in Nederland zonder meer haar toestemming aan de nieuwbouw-suggestie en opdracht tot bouw van 4 serie-schepen in deze trant, welke in de vaart kwamen als de s.s. *Le Maire*, *Van Spilbergen*, *'s Jacob* en *Van Neck*. In 1908 werden de *Le Maire* en de *Van Spilbergen* opgeleverd en vertrokken dat-

zelfde jaar naar het voormalige Nederlands-Indië. Bij hun aankomst liep de hele Paketvaart-familie uit om deze „vrachten-vreters” met hun inhoud van ruim 3.200 b.r.t., een gemiddelde vaart van 9.22 zeemijlen en accommodatie voor 1245 dek- en 15 hutpassagiers te kunnen aanschouwen. Enthousiaste ijl-berichten werden naar Amsterdam gezonden en in allerijl werden voorbereidselen getroffen voor hun emplot, dat helaas anders uitviel dan men had gedacht.

### Op Australiëliijn

Het jaar 1908 kenmerkte zich voor ons bedrijf n.l. ook nog door het verzoek van de toenmalige Overheid om de vaart op Australië te beginnen en hiervoor werden de nieuwe aanwinsten *Le Maire* en *Van Spilbergen* aangewezen. Na eerst nog van een koelinrichting te zijn voorzien, was de witte *Le Maire* onder gezagvoerder H.G. Potjewijd het eerste K.P.M.-schip, dat in de Australische wateren verscheen en aldaar enorme furore maakte.

Twee jaren later, in 1910, namen de *Van Linschoten* en de *Van Waerwijck*, die men voor dit emplot had ontwikkeld, deze lijndienst echter over en werden de *Le Maire* en *Van Spilbergen* ten laatste ingezet in de interinsulaire vaart, waarvoor zij waren geschapen.

### Verdwenen

Op 1 Maart 1942 werd de *Le Maire* van Tjilatjap uit weer naar Australië gezonden. Na deze datum is nimmer meer van het schip iets vernomen. Het leeft nog in de herinnering van vele K.P.M.-ers voort.

„Le Maire est mort, vive Le Maire”.

In 1944 werd in Finland een nieuw schip gebouwd. In 1949 kwam dat onder Noorse vlag en uiteindelijk in charter van de K.P.M., als *Norvest*, in de Indonesische wateren. Nu in 1951 hebben wij weer een *Le Maire*, waarin de *Norvest* na aankoop door onze maatschappij werd omgedoopt. Moge dit schip de K.P.M. en deze archipel even fier en trouw dienen als zijn naamgenoot dit heeft gedaan en de vlag, die het voert, even trots dragen als de man en het schip, die daarvoor beide in het verleden het hoogste offer hebben gebracht.

## Bewapening koopvaardij half gereed in '51.

In internationaal overleg is een schaal van bewapening voor koopvaardij-schepen opgesteld.

Op basis daarvan zullen einde 1951 wapens aanwezig zijn voor bewapening van onderstaande percentages der Nederlandse koopvaardijvloot. Schepen van meer dan 3000 brt 30%, schepen van 1200— 3000 brt 24%, schepen van 300— 1200 brt 17%, beneden 300 brt 20%.

De verwachting is, dat einde 1952 voor alle klassen het percentage van 50% zal zijn bereikt.

De opleiding van het koopvaardijpersoneel voor zijn oorlogstaak heeft geleidelijk plaats en is voor de toekomst erop gericht dat zij lichtingsgewijs geschiedt.

## Zeevaartpropaganda in België

In België is een nationaal comité voor Zeevaart Propaganda opgericht, waarvan onder andere deelnemen de Belgische Redersvereniging, het Verbond der Belgische Nijverheid, Het Vlaams-Economisch Verbond en de Belgische Zeevaart Bond.

Men wil door propaganda, publiciteit en documentatie belangstelling wekken voor de zeevaart en daardoor de ontwikkeling van de Belgische koopvaardijvloot en zeehavens bevorderen.

Naar de mening van „Radio Nederland”, die dit bericht omriep, zou ook Nederland aan dit onderwerp wel wat meer aandacht kunnen schenken door de propaganda verder uit te strekken dan de kringen van handel en industrie, die rechtstreeks bij de koopvaardij zijn betrokken. Want het is in Nederland —dat toch het vijfde koopvaardijland ter wereld is— nog altijd zo, dat het volk in zijn geheel niet zeebewust is. Te weinig beseft men, dat onze koopvaardij een van de belangrijkste deviezenbronnen van ons land is.

Ook in Zweden blijkt men terdege het belang van een goede voorlichting op het gebied van de scheepvaart in te zien. De Zweedse Redersvereniging heeft n.l. tienduizend kronen beschikbaar gesteld in de vorm van studiebeurzen voor zeereizen door Zweedse journalisten, die zich specialiseren in de scheepvaart.

# K. P. M. - JOURNAAL

◇ Vele der moeilijkheden, welke de Indonesische post-terijen ondervinden, houden verband met onjuiste en onvolledige adressering van poststukken. Ook voor onze maatschappij bestemde post ondervindt hierdoor onnodige en ongewenste vertraging. Het kan zijn nut hebben ook in deze kolommen er op te wijzen, dat poststukken voor ons hoofdkantoor als volgt dienen te worden geadresseerd: N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij (K.P.M.), Teromolpos 15/Dkt., Djakarta. Men wordt verzocht alle verdere aanduidingen achterwege te laten.

◇ Twee nieuwe stuurlieden en een nieuwe werktuigkundige zijn uit Nederland in Indonesie aangekomen met het m.s. „Mataram”, dat op 21 April j.l. te Tandjong Priok arriveerde. Zij waren de 4e stl. J. Leser (die te Belawan debarkeerde) en J. W. Geersen en de 5e wtk. M. Mac. Kee. Laatstgenoemde twee heren zijn van de K.P.M.-opleiding afkomstig. Wij roepen hun een hartelijk welkom in de maatschappij toe.

◇ Aan boord van het m.s. Oranje, dat op 3 Mei a.s. uit Nederland te Priok arriveerde, bevonden zich hfdempl. D. Kal en echtgenote met 2 kinderen (terug van E.V.); empl. L. F. von Stein; de nieuwe employé's N. J. Akkerman en J. F. Roelink; de nieuwe 4e stm. P. Hoogland (afkomstig van de opleiding), de nieuwe leerlingwtkn Th. B. F. Leydekkers en W. H. v. d. Poel. Ook deze nieuwelingen voor de vloot en de wal heten wij van harte welkom in Indonesië en bij het bedrijf. Wij spreken de hoop uit, dat zij prettig zullen werken.

Voorts bevonden zich aan boord mevr. J. v. Doggenaar-Engels (de echtgenote van onze agent te Medan), mevr. G. J. C. v. Eck-Mey (echtgenote van empl. v. Eck, wier eindbestemming Pontianak was), mevr. L. Ferrol-Guljé

met twee kinderen (het gezin van hoofdopzichter Ferrol) en mevr. A. D. Schellart-Veenendaal (echtgenote van le stm. Schellart).

*Bovenstaande Journaal-kopij is door een misverstand uit no. 9 van „de Uitlaat” weggelaten.*

◇ Na een voorspoedige maiden-reis is het m.s. *Minjak*, dat op 17 Maart j.l. uit Amsterdam was vertrokken, op 3 Mei j.l. te Tandjong Priok aan de kade gekomen. De reis van Nederland naar Indonesië had derhalve bijna twee maanden geduurd. Het schip stond onder commando van gezagvoerder S.N. Schelltema, die hiermede, na zijn gezinsscheidingsverlof in Nederland te hebben doorgebracht, zijn dienst bij de maatschappij hervatte.

De état-major van de *Minjak* bestond uit de le stuurlieden F.J. Damen en B.A. Wilbrink, die respectievelijk van gezinsscheidingsverlof en E.V. naar Indonesië terugkeerden. De tijdelijk 3e stuurman N. Dijns en de 4e stuurlieden A. de Pauly en J. Raatgever zijn nieuwelingen bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, die zojuist in dienst zijn getreden en die wij bij deze hartelijk in het bedrijf welkom heten. Hoofdwerktuigkundige was E.W. de Haas, die van E.V. naar Indonesië terugkeerde. Ook de 2e en 3e werktuigkundigen J. Ph. Muller en H. Weevers waren terugkerende verlofgangers, terwijl de 5e werktuigkundigen S.L. Schot en M.J. Pijl, alsmede de leerling-werktuigkundige F.L.M. Spit nieuwelingen in het bedrijf zijn, die allen van de opleiding afkomstig zijn. Ook hen heten wij van harte in de K.P.M. welkom en wij spreken de hoop uit, dat zij een prettige werkkring in Indonesië zullen vinden.

Bemanning en schip wenssen wij geluk met de behouden aankomst in Indonesië.

◇ De heer J.W.A. Boerma is met ingang van 12 Mei j.l. te Indrapura als agent aangesteld, ter vervanging van de hulpagent Masarudin.

◇ 3e stuurman G.J.v. Gelderen is op 26 April j.l. ontevold uit de dienst der K.P.M. ontslagen.

◇ Met ingang van 21 April j.l. is de haven van Samarinda door het gouvernement van Singapore besmet verklaard wegens pokken.

◇ Destijds is aan gezagvoerders van K.P.M.-schepen en aan K.P.M.-agenten per circulaire verzocht om het oude touwwerk te verzamelen en te zenden naar de Mag. Dienst te Tg. Priok. Sindsdien daalden de prijzen voor dit product in Nederland dusdanig, dat het niet meer lonend was om het oude touw te verschepen.

Thans evenwel liggen de prijzen weer dermate hoog, dat het financieel weer verantwoord is tot verzending over te gaan en opnieuw wordt dus verzocht er op te willen toezien, dat al het daarvoor in aanmerking komende touwwerk in droge toestand wordt opgestuurd.

◇ Op 29 April j.l. is le stuurman J.B.v.d. Blink aan boord van de K.L.M.-„Constellation” gestapt om in Nederland zijn gezinsscheidingsverlof te gaan doorbrengen.

◇ Met het vliegtuig, dat op 30 April uit Nederland op het vliegveld Kemajoran arriveerde, arriveerden drie nieuwe 4e stuurlieden in Indonesië, die in dienst van onze maatschappij zijn getreden. Het zijn de heren J. Kuiper, E. van Luyk en E. M. van Eekhout.

◇ Mevr. K.C. Haack-Jumelet zond de redactie door bemiddeling van de heer W.L. Zinsmeester van de Surveydienst de volgende brief met verzoek om plaatsing in „de Uitlaat”:

„Bij mijn zo plotselinge en droevige vertrek uit Indonesië gevoel ik mij gedrongen om langs deze weg U allen een woord van afscheid en dank te zenden. Dank aan de directie en aan allen, die hun uiterste best hebben gedaan om alles zo goed voor me te regelen, dat ik reeds spoedig met de kinderen naar Nederland kon vertrekken, daar mijn taak in Indonesië nu is beëindigd. Tevens mijn dank aan allen, die met mijn man hebben samengewerkt, zowel wal— als vlootpersoneel, voor alles, wat zij voor mijn man zijn geweest. In de jaren, dat mijn man in Indonesië werkzaam is geweest, heeft hij vele goede vrienden onder U gevonden. Daardoor was het land ons lief en ons leven daar zo mooi. Ik wens U allen een goed verblijf”.

Het adres van mevr. Haack in Nederland is Noordwijk 45, Bruinisse (Zeeland).

◇ Op 21 April j.l. is wederom een drietal nieuwe 4e stuurlieden in dienst van onze maatschappij getreden, te weten de heren A. Bikker, H.C. Meyer en J.H. Barkey. Zij waren van de opleiding afkomstig. Wij heten hen van harte bij de K.P.M. welkom en spreken de hoop uit, dat zij prettig in Indonesië zullen werken.

Via het Amsterdam-kantoor hebben wij bericht ontvangen, dat op 15 April j.l. na een langdurige ziekte te Amsterdam is overleden de heer

S. P. MULDER,  
oud leraar Z. T. S.



◇ Met ingang van 9 Mei j.l. zijn het Logeergebouw aan de Dj. Gadjah Mada (Molenvliet) en de bungalow op Tjipajung geplaatst onder de supervisie van de afd. Civiele Dienst.

Alle aangelegenheden betreffende beheer, onderhoud, herstellingen, inventaris en technische voorzieningen dienen te worden geleid via de chef C.D.

De afd. P.Z. blijft op de gebruikelijke wijze de indeling der maandkamers, regelen en bepalen, wie toegang hebben tot de inrichtingen. Zij stelt voorts de tarieven vast.

Controle op de kasstukken berust bij de afd. C.M.

### 30 JAAR !



Draaier Lie Tjoen Wai (boven) en bankwerker Wai Tjoei Tek (beneden), die op 15 Mei j.l. 30 jaren in dienst van onze maatschappij waren.

◇ Op de Algemene Begraafplaats te Vlissingen is het stoffelijk overschot van de heer H. Schaap, in leven leraar aan de praktijkafdeling van de De Ruyterschool, teraardebesteld. Bij de Zeevaartschool schaarden zich vele leerlingen achter de lijkkoets.

Nadat de zeevaartscholieren op de begraafplaats een erewacht hadden gevormd, werd aan de groeve het woord gevoerd door de heer P. Vijn, directeur van de De Ruyterschool. Hij prees de overledene als een kundig docent en een geacht collega. Namens de directie van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij en de K.J.C.P.L. sprak de heer E. T. Cornelis woorden van troost tot de echtgenote en zoon van de overledene. Hij wees er op, dat de naam van de heer Schaap zeker in de harten van de zeevaartscholieren zou voortleven.

◇ Voor de machinisten-examens die in Maart en April j.l. te Djakarta zijn gehouden, zijn van ons personeel 20 mensen geslaagd, n.l. voor het *Voorlopige Diploma* de leerling-wtkn. H.F. Middleton, E.M.C. Anthonijsz, G.H.K. Wertenbroek, H.R. Bout, H.F. Kalangie, J.H. Kimmel en J.H. Smith.

Voor het *Diploma A* slaagden de 4e wtkn. R.A. de Putter, J.A. Meulenkamp, A.C. Koning, J.H. Jentink, L.J. Warbroek, J. Moorman, J. v. d. Klok, C. Stam, L. J. Pool en J.H. Beumer.

Voor het *Diploma B-II* (oud) slaagden de 2e wtkn. A.C. Boelaars en C. Slijkhuys.

Voor het *Diploma C-I* (oud) slaagde 2e werkt. R.J. de Vries.

Wij wensen al deze examnandi van harte geluk met de door hen behaalde resultaten. De 11. wtkn. die het Voorlopige diploma behaalden zijn inmiddels aangesteld tot 5e werktuigkundigen, terwijl degenen, die voor het Dipl. A slaagden

alsnog van 4e tot 3e werktuigkundigen zijn bevorderd. Ook hiermede wensen wij hen geluk.

◇ Mevr. E. E. Maan-Grubb, echtgenote van 2e stuurman Maan, is op 16 Mei j.l. met het m.s. *Maetsuycker* vergezeld van haar zoon naar Australië vertrokken.

◇ Hoofdwtk. J. A. Walrave, die met vervroegd pensioen is gegaan, is op 24 Mei j.l. te Singapore geembarkeerd op het m.s. *Raki* van de S. M. N., op weg naar Nederland.

◇ 1e stuurman J. W. G. van Haaren, vergezeld van zijn echtgenote en zoon, zijn op 19 Mei j.l. met het m.s. *Tabinta* van de S. M. N. met verlof naar Nederland vertrokken. Wij wensen het gezin Van Haaren een plezierig verblijf in Nederland toe.

◇ 2e wtk. G. Hoogendoorn is op 15 April j.l. van Singapore uit per vliegtuig naar Nederland vertrokken voor het doorbrengen van zijn gezinsscheidingsverlof. Op 18 April d.a.v. vertrok 3e wtk. W.J. van Dijk van Djakarta per vliegtuig naar Nederland met gezinsscheidingsverlof, terwijl op 26 April de 2e wtk. W. Lorijnen van zijn in Nederland doorgebracht gezinsscheidingsverlof in Indonesië terugkeerde en het werk heeft hervat.

◇ In de competitie van de kantoor voetbalbond speelde het K.P.M.-elftal tweemaal gelijk, n.l. tegen de ploeg van de Javasche Bank en tegen die van de Nat. Handelsbank. In beide gevallen was de uitslag 3—3.

◇ Met het m.s. *Oranje* zijn op 10 April de hoofdwerktuigkundigen F. A. Meertens, en J. H. Woldringh, de 2e wtk. K. S. Eckardt en de 3e wtk. S. Dam, allen vergezeld van hun gezinnen, naar Nederland vertrokken om er hun welverdiend Europees verlof te gaan doorbrengen. Met

hetzelf de schip vertrok hfdwtk. J. Hage met gezinsscheidingsverlof. Wij wensen ook deze verlofgangers een plezierige tijd in Nederland toe.

◇ Hoofdwtk. A.F.J. Jansen is op 9 Mei j.l. per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland gegaan.

◇ 1e stuurman G. W. de Bruyn is op 8 Mei j.l. per vliegtuig naar Nederland vertrokken om aldaar zijn welverdiende gezinsscheidingsverlof te gaan doorbrengen.

◇ Op 10 Mei j.l. is gezagvoerder A. Dijkhuizen met het mailschip *Oranje* van Tandjong Priok naar Nederland vertrokken om er zijn Europees verlof te gaan doorbrengen. Wij wensen hem alsnog een plezierige tijd toe. Van het nautische varende personeel bevonden zich op die *Oranje* ook nog 1e stuurman H. C. Versepoot, 2e stuurman M. Hage en 2e stuurman K. A. Czech, die beiden eveneens hun E. V. in Nederland gingen doorbrengen en wie onze goede wensen eveneens vergezellen.

Op 5 Mei j.l. is in het Ziekenhuis Petamburan overleden de heer

#### U. LOMBACH

in leven beambte van onze maatschappij op het Agentschap te Bandjarasin. Wijlen beambte Lombach bereikte de leeftijd van bijna 50 jaar. Hij was 29 jaar in dienst van de K.P.M.

Hij laat vrouw en 4 kinderen achter.

Namens het personeel van de maatschappij betuigen wij onze innige deelneming met dit verscheiden.

Slot: pg. 15.

## Opgaven verzocht door Nederlandse ministeries van Oorlog en Overzeese Rijksdelen

Door de ministers van Marine, van Oorlog en voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen is bepaald, dat een oorkonde zal worden verstrekt aan de nagelaten naaste betrekkingen van bepaalde categorieën van personen, die tussen 10 Mei 1940 en 26 December 1949 onder bepaalde omstandigheden het leven hebben verloren.

Aangezien bij de ministeries van Oorlog en voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen niet van al deze personen de nagelaten naaste betrekkingen bekend zijn, zijn deze betrekkingen uitgenodigd zich met een verzoek om verstrekking van zulk een oorkonde te richten tot

- het ministerie van Oorlog, afd. Militair Personeel, Plein 4 te 's-Gravenhage;
- het ministerie voor Uniezaken en Overzeese Rijksdelen, hoofd afd. Militaire Zaken, Plein 1 te 's-Gravenhage;

voor zover het betreft de nagelaten naaste betrekkingen van personen, die geressorteed hebben onder de ministeries van Oorlog en (de vroegere) koloniën.

Bij een dergelijk verzoek behoort opgegeven te worden gedaan van de naam en voornaam (voornamen) en functie en —zo mogelijk— geboortedatum en plaats van de overleden persoon en en —zo mogelijk— geboortedatum en het tijdstip waarop en de omstandigheden waaronder de betrokken persoon is overleden, alsmede de naam en voornaam (voornamen) van de verzoeker (verzoekster) en de aard van de familierelatie, waarin hij (zij) tot de overleden persoon stond.

De categorieën van personen als bedoeld zijn:

Alle militairen der Koninklijke Marine, der Koninklijke Landmacht en van het (voormalige) Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger, die het leven hebben verloren als gevolg van een actie van of tegen de vijand, welke plaatsvond in het tijdvak van 10 Mei 1940 tot en met 2 September 1945 (capitulatie van Japan), terwijl zij tijdens die actie in werkelijke dienst waren, zich niet in krijgsgevangenschap bevonden, noch geïnterneerd waren in neutraal gebied;

alle militairen der Koninklijke Marine, der Koninklijke Landmacht en van het (voormalige) Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger en alle

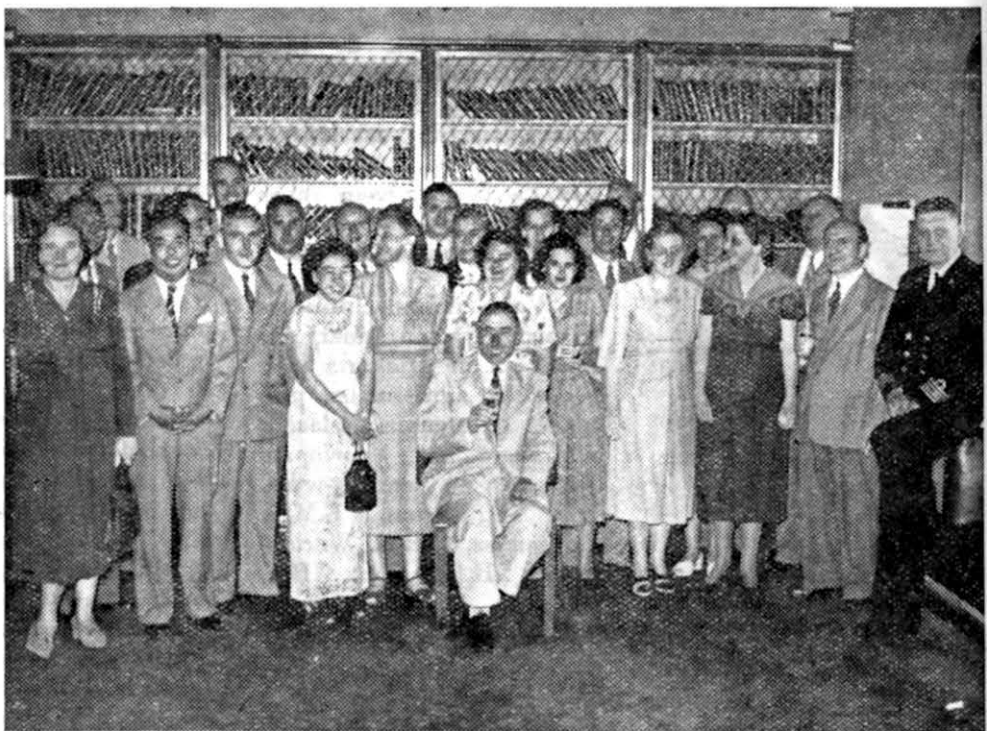
niet-militairen na 4 September 1944 behorende tot de s.s. „Binnenlandse Strijdkrachten”, die het leven hebben verloren als gevolg van actieve deelneming aan het verzet tegen de vijand;

alle militairen der Koninklijke Marine, der Koninklijke Landmacht en van het (voormalige) Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger en alle niet-militairen vóór 5 September 1944 tot een ondergrondse verzetsorganisatie of verzetsgroep behorende, die het leven hebben verloren als gevolg van actieve deelneming aan het verzet tegen de vijand;

alle militairen der Koninklijke Ma-

van het (voormalige) Koninklijk Nederlandsch-Indische (Indonesisch) Leger, die het leven hebben verloren als gevolg van een militaire actie in Indonesië in het tijdvak 3 September 1945 tot en met 26 December 1949, terwijl zij tijdens die actie in werkelijke dienst waren.

Het ministerie van Uniezaken en Overzeese Rijksdelen heeft ons verzocht aan het bovenstaande een zo ruim mogelijke publicatie te geven. Wij meenden er het beste aan te doen het in „de Uitlaat” op te nemen. De in Nederland en het buitenland (behalve Indonesië) vertoevende nabestaanden van het overleden K.P.M.-personeel is door ons Amsterdam-kantoor inmiddels van deze circulaire op de hoogte gesteld.



Terwijl het m.s. **Willem Ruys** van de Kon. Rott. Lloyd onderweg was van Indonesië naar Nederland, werd op 27 April j.l. aan boord van dat schip met grote opgewektheid het 25-jarige dienstjubileum van gezagvoerder A.J. Bakker gevierd.

Er waren heel wat repatrierende- en met verlof gaande K.P.M.-ers aan boord, die zich —volgens het verslagje, dat wij hierover van gezagvoerder W. Verbeek ontvingen— om elf uur des morgens in de 1e-klasse bibliotheek verzamelden. Daar werd de jubilerende gezagvoerder toegesproken door directeur mr. De Koe (zelf met zijn gezin voor verlof onderweg naar Europa). Mr. de Koe schetste de verdiensten van gezagvoerder Bakker als collega-K.P.M.-er en als kapitein. Het was van de directie ongetwijfeld een aardige gedachte geweest om het voor kapt. Bakker bestemde gouden horloge aan mr. De Koe mede te geven, opdat deze het hem op zijn jubileumsdag kon overhandigen. Dit was voor kapt. Bakker wel een bijzonder grote verrassing.

Aan ceremonieel werd niet veel gedaan. Het feest werd in intieme K.P.M.-kring geruime tijd voortgezet. Ook de gezagvoerder van de „Willem Ruys”, de heer Visser, gaf blijk van zijn belangstelling en overhandigde kapt. Bakker een fraaie briefopener. Hij zei, dat hij niet zo dikwijls de gelegenheid had om een jubileum van een collega mee te maken.



# Goed begin van zeilseizoen '51

Op 1 April j.l. opende de Koninklijke Zeilvereniging Tandjong Priok het zeilseizoen 1951 met de eerste van de acht periodieke wedstrijden. Evenals het vorige jaar was ook ditmaal de K.P.M.-zeilvereniging weer present met haar drie boten *Deining*, *Wind* en *Zee*.

Eerlijk gezegd, ging de vereniging de eerste wedstrijd met pessimistische gevoelens tegemoet, aangezien zij haar „cracks” in het wedstrijdzeilen misten. Wij mogen dan in de eerste plaats noemen Radius, die zich in Palembang zit af te vragen, of wij nog iets van zijn instructies hebben onthouden. Verder nog Monné, die intussen naar Holland is teruggekeerd en niet te vergeten Van Trikt, de geroutineerde wedstrijdzeiler, die met zijn oude *Ophir* nog menige prijs in de wacht wist te slepen.

Dit jaar is gestart met een nieuwe bemanning, die afwisselend als stuurman en als fokkenist fungeerde.

In de *Deining* zagen wij Wakka en Van Eijk, voorts in de *Wind* De Lathouder en Dootjes en in de *Zee* het enthousiaste duo Ostreig/Stil.

De eerste wedstrijd werd gestart met een zeer sterke wind, welke in de middag tot windkracht 6 (de Beaufort) aanwakkerde.

De *Wind* moest helaas de wedstrijd reeds voor de aanvang opgeven, wegens een gebroken roer. De *Zee* en de *Deining* maakten een vlotte start en Wakka zag kans om de *Deining* door handig manoeuvreren al gauw van de hoofdgroep los te maken en zelfs de leiding te nemen.

## „Deining” wint

Als eerste rondde de *Deining* boei-4 en ging met een enorme vaart voor de wind op de finish af, welke met een voorsprong van circa 150 meter werd gepasseerd.

De *Zee* met Ostreig aan het roer had het ongeluk door een overslaande golf het hoosblik te verliezen. Het was voor fokkenist Stil een hele opgave om met een slof de boot boven water te houden.

## „Zee” tweede

Niettemin zag Ostreig kans om de *Zee* tweede te plaatsen, waarmee deze eerste wedstrijd welke van de bemanning van de boten het uiterste vergde, voor de K.P.M.-zeilvereniging een groot succes is geworden.

De tweede wedstrijd had plaats met weinig en in de aanvang zeer wisselende wind. De *Zee* en de *Wind* hadden beide een goede start, de *Deining*, deze keer met Van Eijk als stuurman, kwam eerst als No. 12 de startlijn overdrijven, maar zag toch kans om zich reeds voor boei 6 tot de achtste plaats op te werken en lag halverwege boei 4 als no. 4.

## „Zee” voor

De *Zee*, nu met Stil aan het roer, wist, dank zij het uitstekend benutten van elk zuchtje wind, reeds voor boei 4 een grote voorsprong te nemen en liep daarna zo regelmatig op de kopgroep uit, dat zij met straatlengten won.

## „Wind” vierde

De *Wind*, met de Lathouder aan het roer en de *Deining* vochten gedurende het gehele tweede gedeelte van de wedstrijd om de 4e plaats, welk gevecht vlak voor de finish resulteerde in een spannende loefmatch, die uiteindelijk door De Lathouder met de *Wind* werd gewonnen.

Verder werd op 20 Mei de eerste lange afstandswedstrijd gehouden, evenwel onder zeer ongunstige omstandigheden. De wind, die bij de start reeds flauw was, nam helaas in de middag niet in kracht toe, zodat het traject naar de gasboei bij Edam een eindeloze drijfpartij werd, waarbij de stroom eveneens een ongunstig woordje mee sprak.

Niettemin zagen bij de N.N.-ers twee jachten kans, dank zij het handig gebruikmaken van de telkens wisselende windrichting, zich van het grote veld los te maken, waarbij de *Zee* met Stuurman Ostreig als eerste de gasboei passeerde. Op het voor-de-windse traject verloor hij deze voorsprong en eindigde als nummer 2 om  $\pm$  18.15.

De andere jachten kwamen daarna met grote tijdsverschillen binnen dobberen.

◇ Met het m.s. *Sinabang* werd reeds geruime tijd de z.g. „Atjehdienst” onderhouden, van Singapore en Penang uit op havens aan de Noord- en Westkust van Atjeh en voorts op Sibolga, Sinabang, de Nias-havens en Pulu Tello. Hierbij werd gestreefd naar een zo regelmatig mogelijke bediening van deze havens, ter voorbereiding van een lijndienst. Het ladingvervoer is thans zodanig, dat de ruimte in het m.s. *Sinabang* ontoereikend is en meerdere scheepsruimte in dat gebied moet worden gesteld. Hierbij gevoegd de wenselijkheid om een ruimere afscheepgelegenheid te creëren van Java naar de Atjehhavens, is het gehele lijnencomplex ter Sumatra's Westkust in beschouwing genomen. Meulaboh en Penang zullen voortaan als dienstregelinghavens worden aangelopen.

Voor Atjeh is hiermede bereikt een 2-wekelijks rechtstreekse afscheepgelegenheid naar Penang en Singapore en een rechtstreekse aanvoer vanuit Java en Malakka.

◇ 1e stuurman J.M.A. Plante Febure de Villeneuve is op 22 Mei j.l. per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken.

◇ 3e stuurman W.P. Heye is op 24 Mei oneervol uit de dienst der maatschappij ontslagen.

◇ De 4e stuurlieden H. Vegter, J.A. Harmsen, A.L.C. Vis en de 5e wtk. P. van Os zijn op 27 Mei j.l. met het m.s. *Radja* uit Amsterdam aangekomen en in dienst getreden van onze maatschappij waar wij hen van harte welkom heten.

◇ 2e stuurman W. Esselman is op 15 Mei j.l. met het m.s. *Van Heutsz* in Djakarta teruggekeerd van zijn gezinsscheidingsverlof, dat hij in Australië had doorgebracht. Hij werd vergezeld van zijn echtgenote.

◇ 2e stuurman H.A. van der Reijden is op 15 Mei j.l. uit Djakarta naar Australië vertrokken. Hem is eervol ontslag verleend uit de dienst der maatschappij.

◇ In het begin van de afgelopen maand is door de directie bekend gemaakt, dat in verband met de gestegen kosten voor levensonderhoud in Indonesië, een extra-duurtetoeslag is ingesteld voor het walpersoneel.

Het ligt eveneens in de bedoeling van de Directie om een inkomstenverbetering in te voeren voor het varende personeel. Hierover zijn nog besprekingen Slot: zie pag. 16.

tussen door ontplofte steeds weer gloeiende munitie.

Op de *Generaal Van Swieten* troffen wij op het achterschip nog twee overlevenden aan. Timin, de oude kok, had volkomen ongedeerd op het brandende schip de gehele nacht wacht gehouden bij de zwaargewonde breeuwer Soengkario. Ook kwamen ons kwispelend de scheepshonden „Teddy” en „Kantjil” tegemoet. De ene motorboot ging met de gewonden naar de *Wanganella*, de andere bracht Timin, de honden en het lijk van de heer Van Wijngaarden — dat wij, uitwendig ongeschonden, naast het wrak van de *Generaal Van der Heyden* hadden gevonden — naar de *Van Goens*.

De oude Timin kwam aan boord van de *Van Goens*, stak daar kalm een hem aangeboden sigaret op, vertelde dat alleen z'n ogen een beetje pijn deden van de rook — hij was trouwens ook aan de bril toe — en begaf zich naar de keuken. Twee jaren later is hij met de *Van Goens* naar Java teruggekeerd. Soengkario stierf op de *Wanganella*.

Volgens de officiële rapporten verloren 756 mensen bij deze ramp het leven. In werkelijkheid waren het er zeker meer. De brandweer had zoveel mensen en materieel verloren, dat aan blussen niet te denken viel. Het duurde nog tien dagen, eer de bran-

den in de dokken waren uitgewoed. Het „Victoria Dock” werd afgedamd en leeggepompt. De gezonken wrakken werden gedicht, zodat men ze — toen men het dok weer liet oplopen — kon verslepen. De K.P.M.-wrakken werden bij Suri op het strand gezet, waar ik ze bij m'n laatste bezoek aan Bombay in Mei 1949 nog zag liggen.

Enige maanden na de ramp, toen de *Van Goens* repareerde, hield ik toezicht op het sleepklaar maken van de K.P.M.-schepen. Het gehele omvangrijke werk stond onder leiding van een Schotse waterbouwkundige, de reserve-luit. kolonel Tydeman. Ik merkte eens op, dat de naam „Tydeman” ook in Nederland voorkwam en dat de gouvernementsmarine zelfs een schip van die naam had. Hij bleek dit te weten en vertelde, dat in 1643 zijn stamvader uit Nederland naar Schotland was gekomen om daar een haven aan te leggen. Sindsdien was de familie „verschotst”, doch steeds in het bedrijf gebleven.

Dit is dan de geschiedenis van de „Bombay Dock Explosion”. Wie er meer van wil weten, raadplege het boek „Varen in Oorlogstijd” door S. J. Graaf van Limburg Stierum. Ook in ons eigen K.P.M.-oorlogsgedenkboek van ir. Bakker staat een verhaal van deze ramp.

*Ben Poeder.*

gaande tussen de directie en de C.K.O., alsmede de S.P.S.I. Ook aan de inkomstenverbetering voor het varende personeel zal terugwerkende kracht worden verleend, zodat zij op dezelfde datum als de inkomstenverbetering van het walpersoneel zal ingaan.

◇ Gezagvoerder J.A. van den Broek Humphrey is op 16 Mei j.l. per K.L.M.-vliegtuig uit Djakarta naar Nederland vertrokken om daar zijn gezinsscheidingsverlof te gaan doorbrengen. De volgende dag vertrok op dezelfde wijze en om dezelfde redenen de stuurman A.A. Dekker naar het moederland.

◇ Op 26 Mei j.l. vertrok het m.s. *Johan van Oldenbarnevelt* van Tandjong Priok naar Nederland. Van onze maatschappij bevonden zich aan boord de volgende leden van het personeel: gezagvoerder W. Bakker (die met vervroegd pensioen is gegaan), de stuurman G. Muller (wiens Europees verlof zal worden gevolgd door vervroegd pensioen), 2e stuurman J.H. Slok-Soede (die met eervol ontslag is gegaan), 2e werktuigkundige A.C. Boelaars met zijn vrouw en vier kinderen (die net tegen de zomer in Nederland aankomen en daar hun verlof gaan doorbrengen), employé H.J. Smeets en zijn echtgenote (empl. Smeets heeft de dienst van de K.P.M. verlaten) en tenslotte mevr. F.C. van der Meulen-Van der Heyden met drie kinderen, het gezin van 2e wtk. Van der Meulen, dat in Surabaya aan boord van het mailschip kwam.

## Nederland

### WERKLOOSHEID WEER MET 10% GEDAALD

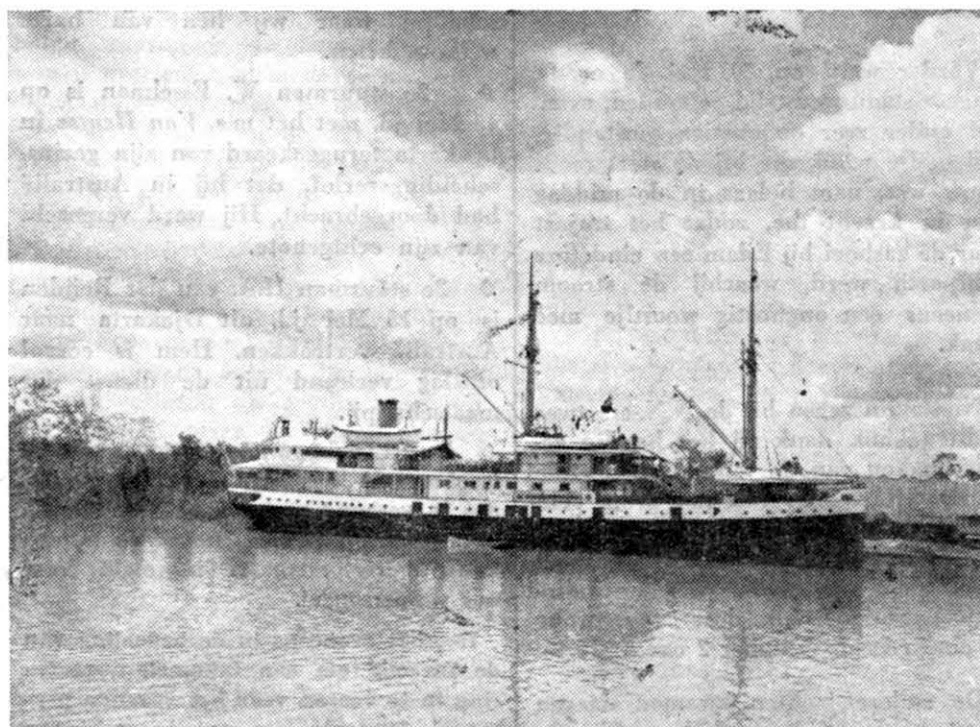
Gedurende de maand April j.l. daalde het aantal mannelijke werklozen van 86.209 tot 77.255.

Eind April van het vorige jaar waren er 86.143 mannen werkloos, zodat het aantal thans 8888 minder bedraagt.

De daling van de werkloosheid kwam algemeen tot uiting, maar wel het sterkst in de bouwrijverheid en de landbouw.

Het aantal bij de arbeidsbureaux ingeschreven gedemobiliseerden daalde van 1628 tot 1420.

De relatieve werkloosheid was het hoogst in Drente met 60, Groningen met 51 en Friesland met 36, het laagst in Overijssel met 10 en in Limburg met 14 werklozen per 1000 mannelijke beoefenaren. Het aantal werkloze vrouwen daalde van 4762 tot 4368. De vraag naar vrouwelijk personeel steeg van 17.882 tot 18.070.



*Het m.s. „Tinombo” te Selat Pandjang.*