

Het m.s. „Paloh” op stap :

K.P.M.-schip zeilde naar huis

Uitstekend zeemanschap der bemanning.

Zelden heeft de afdeling N.D. zich in zo grote belangstelling voor haar werk mogen verheugen als dit in de week van 3 tot 8 September j.l. het geval is geweest. Het was er een „va-et-vient” van mensen —in- en outsiders— die allen benieuwd waren naar het wel en wee van de vermiste *Paloh*. Iedereen hing geïnteresseerd gebogen over zeekaarten, waarop talrijke aantekeningen de mogelijke positie van het schip en de reeds afgezochte watergebieden aangaven.

Tientallen malen werden dezelfde vragen met hetzelfde (en welbekende) N.D. élan beantwoord en werd er beleefd geluisterd naar de gissingen, ideeën en voorstellen van die even bekende — en nog altijd beste— stuurlijaan-de-wal.

Dat er op N.D. beslist iets bijzonders gaande was, lag er voor ieder H.K.-insider dik op, toen bleek, dat men er zelfs na kantoortijd nog met de handen in het haar zat.

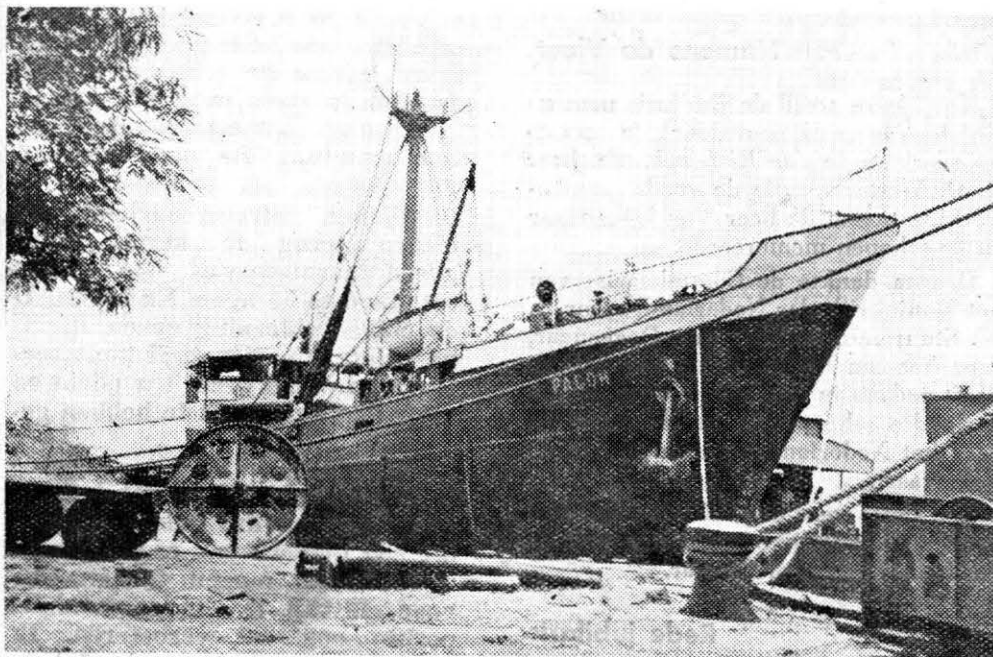
Het was dan ook waarlijk geen sinecure om in een kamer van $10 \times 7\frac{1}{2}$ meter op de eerste verdieping van Medan Merdeka Timur No. 5 in Djakarta te moeten zoeken naar een schip van

$52\frac{1}{2} \times 9\frac{1}{2}$ meter, dat ergens op zee tussen Priok en Surabaia was verdwenen.

Gevonden.

En zolang dit ons duidelijk voor ogen staat, kunnen we niet anders dan respect hebben voor de wijze, waarop de nasporingen werden geleid en georganiseerd, met als resultaat het terugvinden van het m.s. *Paloh* in de namiddag van 7 September door het s.s. *Swartenhond* op circa 24 mijl Oost van Priok, bijna dus met het bakboord-anker op die zwaarbeleunde kaartentafel van onze nog ijverig rond de Boompjes Eilanden zoekende Nautische Dienst.

Slot: zie pag. 12.



De „Paloh” in de Kali-Mati

Foto: Studio Tong & Tim

PRESIDENT SOEKARNO REISDE MET DE K.P.M.

De president van de Republiek Indonesië, ir. Soekarno, heeft in het begin van de maand September een reis gemaakt naar Bangka en daarbij gebruik gemaakt van ons m.s. *Ophir* voor de heen- en het m.s. *Merak* voor de thuisreis. Tot het gevolg van de president behoorde o.a. de minister van Openbare Werken, ir. Ukar Bratakusuma (die de heenreis per vliegtuig maakte), de directeur van het kabinet van de president mr. A. K. Pringgodigdo, de adjudant maj. Sugandi en de lijfarts dr. Kasmir.

Op de dag van inscheeping werd de president door de president-directeur van onze maatschappij, mr. W. M. Hens, van het Paleis aan de Medan Merdeka Utara afgehaald en naar de K.P.M.-haven op Priok begeleid, die geheel was gepavoiseerd. Aan boord werd ir. Soekarno welkom geheten door onze directeurs de heren Iken en Harinck en de gezagvoerder van de *Ophir*, de heer Bosman. Bij het vertrek uit de haven, stond de president op de brug. Alle in de haven liggende schepen salueerden de *Ophir*, die de presidentieel standaard voer. Op 8 September werden de president en zijn gezelschap te Muntok welkom geheten door agent Rab.

Na een verblijf van twee dagen vertrok president Soekarno op 10 September met het m.s. *Merak* weer uit Muntok. De *Merak* stond onder commando van kapt. Koster. Te Priok werd de president door mr. Hens afgehaald en naar het Paleis begeleid.

President vol lof.

President Soekarno toonde zich vol lof over de door onze maatschappij voor deze reis getroffen voorbereidingen.

VAN DOGGENAAR JUBILEERDE

Veelbewogen K.P.M.-loopbaan

Het was op 23 Augustus j.l. 25 jaar geleden, dat de heer J. van Doggenaar —thans agent te Medan— bij de K.P.M. in dienst trad.

Aangezien de feestelijke opening van ons nieuwe Belawan-kantoor (zie pag. 9 van dit nummer) was vastgesteld op 24 Augustus, heeft de huldiging van de jubilaris op die datum in het nieuwe kantoor plaatsgevonden.

In het met seinvlaggen versierde K.P.M.-kantoor te Belawan was praktisch het gehele personeel van onze Medan- en Belawan-kantoren verzameld.

Rede Van 't Pad.

De sub-agent, de heer Van 't Pad sprak de jubilaris toe. Aan zijn lange redevoering ontleen wij het volgende:

„De directie heeft mij verzocht om je mede, namens de Raad van Bestuur, haar gelukwensen over te brengen.

Toen je 25 jaar geleden bij de K.P.M. kwam, werd je geplaatst bij de afd. Boekhouding. Na je eerste verlof werd je geplaatst op ons agentschap in Makassar, waar je —net als alle jongeren— een tijdje bij de Buitendienst dienst deed. Je zult toen wel vreemd tegenover dit gedeelte van ons bedrijf hebben gestaan. Schepen welke uit de Boni-golf kwamen met een deklast rotan, waar de „Ouwe” net maar nog overheen kon kijken. Schepen uit de Molukken met een deklast copra, idem dito. Schepen, welke uit de omgeving van Kokas en Fak-Fak luciferhoutjes aanbrachten van 18 meter lengte en meer, welke „stokjes” meestal dwars over de luikhoofden waren geladen en aan beide

kanten van het schip nog een eind uitslagen.

Na Makassar kreeg je tot standplaats Surabaya, waar je de afd. Vrachtzaken onder je kreeg. Na een korte waarneming van het agentschap Bandjermasin, kwam je weer terug te Surabaya en werd daar belast met de waarneming van het subagentschap.

In 1938 ging je naar het hoofdkantoor en kreeg daar de leiding over een V.Z.-bureau tot 1939, in welk jaar je voor de tweede maal met Europees verlof ging. Na deze rustperiode werd je belast met de waarneming van het agentschap Menado. In die tijd ging promotie niet zo vlug. Na 14 maanden waarnemend-agent te Menado te zijn geweest, kwam eindelijk je benoeming tot agent 2e klasse af. Kort daarop kwam de bezetting.

Menado was je laatste standplaats vóór de Jappen-overheersing geweest. Wie kon dus beter Menado opzetten dan jij. In welke chaos je daar terecht kwam, weten maar weinig insiders. Enige tijd later moest je naar Australië vertrekken om op te knappen.

Ook dit verlof was kort, want je was nodig voor de afd. Buitenlandse Lijnen in liquidatie. Kort daarna kwam je benoeming tot Chef van Dienst af (1-1-48) en werd je belast met de leiding over het agentschap Surabaya. In 1949 ging je eindelijk, voor het eerst na de bevrijding met een welverdiend Europees verlof.

Na dit verlof werd je belast met de leiding over dit agentschap (Medan). Ook hier was je aanwezigheid dringend nodig.”

Tenslotte overhandigde de heer Van 't Pad de jubilaris het gouden horloge, de bekende enveloppe en een aandenken van het personeel van de Medan- en Belawan-kantoren.

Namens de Vloot.

Vervolgens werd de jubilaris namens de vloot toegesproken door de gezagvoerder van de *Van Riebeeck*, de heer R. D. Wasterval, die de goede samenwerking tussen de heer Van Doggenaar en de schepen memoreerde.

Daarna dankte de Commissaris van het Koninkrijk der Nederlanden, mr. J. W. Stuurman, de heer Van Doggenaar, voor hetgeen hij in dienst der K.P.M. heeft gedaan in het belang voor de Nederlandse scheepvaart in Indonesië en voor het Nederlandse personeel van de Paketvaart.

Ten slotte werd de jubilaris gehuldigd door de plaatselijke voorzitter van de S.B.K.P.M., de heer Siregar.

Rede jubilaris

De heer Van Doggenaar dankte allen voor de waarderende woorden en de cadeaux. Hij memoreerde de jaren van



Agent J. v. Doggenaar.

zijn dienstdienst bij de K.P.M. en zeide o.m.:

„U zult misschien verwachten, dat ik U wat uit mijn loopbaan zal vertellen, doch dan moet ik U teleurstellen. Veel van wat eens belangrijk scheen, heeft zijn betekenis verloren.

In mijn 25 dienstjaren heb ik diverse ups en downs meegemaakt. Daarbij is gebleken, dat wanneer het het land en volk goed gaat, het ook de K.P.M. goed gaat.

De K.P.M. is bij uitstek een organisatie, waarvan service wordt verlangd. Wanneer iedere werknemer zijn best doet, werkt hij niet alleen voor zijn maatschappij, doch ook voor het land en daarbij dient hij ook zijn eigen belangen.

Na de jaren van strijd en onrust zijn wij thans in de periode van opbouw. Wij moeten echter niet alleen bouwen in steen en hout —zoals aan een nieuw kantoor— doch ook aan onszelf. De oude beproefde deugden als arbeidsvreugde, toewijding, betrouwbaarheid enz. dienen terug te keren, want alleen daarmee valt iets groots tot stand te brengen. En het zal U de enige voldoening geven, die U na volbrachte dienstdienst kunt verlangen, t.w. het besef Uw plicht en méér dan Uw plicht te hebben gedaan.

Ik wil dan besluiten met de hoop uit te spreken, dat Indonesië spoedig een tijdperk van rust, orde en welvaart zal mogen ingaan, die voor elk van U Uw persoonlijke positie ook zal verbeteren. Ik spreek voorts de hoop uit, dat de K.P.M. tot in lengte van jaren Indonesië zal kunnen dienen.”

Dit is no. 14 - zesde jaargang van
de Uitlaat

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

○
Oit nummer bestaat uit 12 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.

○
K.P.M.-er zeilde thuis

○
Pres. Soekarno reisde
per K.P.M.

○
Van Doggenaar jubileerde

○
Nieuw kantoor in
Belawan - Deli

Reorganisatie van de sociale verzekering toont verward beeld.

De reorganisatie der sociale verzekering in Nederland blijft een zeer onrustig beeld vertonen. De groepen, welke hiervoor aansprakelijk zijn, laden daardoor een zware verantwoordelijkheid op zich, daar behalve haar eigen belangen ook die van het hele volk op het spel staan. Ons moet van het hart, dat er in de Nederlandse wetgeving weinig terreinen zijn, waarop na de oorlog door gebrek aan begrip en samenwerking zo is gemodderd als dat van de reorganisatie der sociale verzekeringsuitvoering. Let wel: we geven niemand de schuld. Noch de minister, (die tegenover een hopeloos kluwen van verdeelde meningen stond), noch de bestaande uitvoeringsorganen, (welke alle streden voor behoud of uitbreiding), noch de deskundigen, (die, voorzover ze hun stem lieten horen, hun eerlijke mening ten beste gaven).

Loven en bieden.

Het resultaat van dit alles is echter geweest, dat vrijwel geen enkele groep in het eigen standpunt heeft volhard en dat de hele ontwikkeling een deprimerende kwestie van loven en bieden is geworden.

Het geheel heeft hierdoor iets van een cakewalk, het vermaakinstituut op kermissen, waarin men op allerlei trappen, loopbruggen en tonnen door elkaar geschud kan worden en waar men draaierig uit komt. De schokken ten opzichte van de reorganisatieplannen zijn niet van de lucht. Met ophef wordt steeds opnieuw weer de op handen zijnde invoering der Werkloosheidswet aangekondigd. Als de bedrijfsverenigingen hierdoor in paniek trachten op tijd klaar te zijn en daarvoor grote kosten maken, blijkt ineens weer, dat de invoering is uitgesteld. De termijn, waarbinnen de uitvoering van de ziekteverzeke-

ring door de bedrijfsverenigingen moet zijn overgenomen, verandert ook doorlopend. Niemand weet daardoor waaraan hij toe is en menig goed administratief plan blijft daar door onuitgevoerd. De datum van 1 Januari 1952 is volkomen uit de lucht gegrepen en behoort volgens elke insider tot de onmogelijkheden.

Dit is ernstig en kan gevaarlijke consequenties hebben. Niet omdat wij niet vertrouwen op het redelijke inzicht van partijen, dat administratieve aaneensluiting is gewenst, doch omdat wij geen vertrouwen hebben in haar kracht om de goede wil tot uitvoering te brengen.

Naar onze mening was ministeriële leiding nodig geweest en had hij de buit niet zo maar aan de partijen mogen toewerpen. Een tragisch en leerzaam voorbeeld van gebrek aan opofferende samenwerking is de reorganisatie van de uitvoering der land- en tuinbouwongevallenverzekering geweest. Er bestonden voor deze tak een achttal bedrijfsverenigingen, welke alle overal hun cliënten hadden. Om aan deze versplinterde uitvoering een einde te maken, werd tot fusie besloten en werden twee nieuwe organen geformeerd. Geen der bestaande bedrijfsverenigingen wenste echter iets van haar administratieve organisatie op te offeren, zodat men ten slotte in arren moede de pot maar weer heeft verdeeld en de aangesloten werkgevers verplicht heeft ingedeeld bij een bepaalde bedrijfsvereniging. Friesland bestaat hiertoe uit vier volslagen willekeurige segmenten, waarin telkens één bedrijfsvereniging de enige uitvoerster is. Zo is het voor dezelfde bedrijfsverenigingen in elke provincie!

Deze „oplossing” is een aanfluiting van de reorganisatie, een belediging voor het „zelfdoen” en een verkrachting van de „bedrijfswijze” uitvoering. Laat zij dus voor de minister een waarschuwing zijn. Zijn verantwoordelijkheid is zwaar en strekt zich namelijk ook uit tot de ruim 70% der Nederlandse werkgevers, die straks ineens verplicht zullen worden een ander uitvoeringsorgaan te kiezen.

Uit: „Alg. Handelsblad”.

EXTRA - UITZENDING VOOR K.P.M.

Op Dinsdag 4 September j.l. vond een extra koopvaardij-programma van „Radio Nederland” plaats, dat bestemd was voor het s.s. „Swartenhondt” en het m.s. „Tosari” van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

Als vertegenwoordigers van de rederij waren aanwezig de heer J. Roering en mevr. M. Ch. W. Masselink, sociaal werkster.

Kapitein B. B. J. Eyken, gezagvoerder van het s.s. Swartenhondt schreef over de ontvangst van deze uitzending:

„Hierbij doe ik U, mede namens alle officieren van de „Swartenhondt”, mijn hartelijke dank toekomen voor de zeer geslaagde uitzending. Zij kwam uitstekend door en werd door alle opgeroepen zeer gewaardeerd. Het was een gelukkige omstandigheid, dat het schip zich op het tijdstip van de uitzending te Tg. Priok bevond, althans in het westelijke gedeelte van de Archipel.”

Op Vrijdag 24 en Zondag 26 Augustus had een uitzending plaats,

bestemd voor het m.s. „Le Maire” en m.s. „Minjak” van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Als vertegenwoordigster van de K.P.M. was weer mevrouw M. Ch. W. Masselink aanwezig.

Uit de reacties op de uitzending van 10 en 12 Augustus j.l., resp. voor m.s. Kasimbar en m.s. Siaoe noemen wij nog:

„Met een luid hoera kunnen wij U mededelen, dat a.b.v. de „Siaoe” de familiegroeten fantastisch goed zijn ontvangen. Regelmatig wordt door ons de Wereldomroep met afwisselend succes beluisterd, maar zo keihard, duidelijk en storingvrij als dit keer was wel iets apart. Reeds de vorige avond hebben wij het scheepstoestel met een antenne van ongeveer 7 meter in de salon geplaatst en de verschillende golflengten beproefd. De 13 meter was zeer goed te verstaan en hierop hebben we dan ook zowel de eerste als tweede uitzending beluisterd met bovenstaand resultaat.”

w.g. Etat-major m.s. „Siaoe”.



„Wij worden in de zeildienst Surabaia — Priok opgenomen”.

DE MENS IN HET BEDRIJF

Het bedrijf heeft een sociaal-economische taak: goederen produceren of diensten bewijzen voor de samenleving op een sociaal verantwoorde wijze. Het is de taak van de leiding van het bedrijf aan beide kanten de volle aandacht te schenken en niet aan één van beide, ten koste van de andere. Iedereen moet in een bedrijf zodanig kunnen werken, dat hij zijn gaven en krachten ten volle kan ontplooiën en in zijn volle menselijke waarde en waardigheid wordt erkend en gerespecteerd. Dit betekent echter ook, dat een ieder op een zodanige wijze werkt, zich gedraagt tegenover collega's, superieuren en ondergeschikten, omgaat met machines, werktuigen, gereedschappen, grondstoffen en producten, kortom een bedrijfs-genoot is, die eerbied en respect afdwingt.

Waarom werken wij eigenlijk?

„Een volslagen onnozele en onnodige vraag”, zult U misschien zeggen. Het is toch volkomen vanzelfsprekend, dat mensen enkel en alleen werken uit bittere noodzakelijkheid omdat de harde werkelijkheid van het leven in deze wereld nu eenmaal als grondwet stelt: wie niet werkt, zal ook niet eten! Inderdaad, zo is het. Wij werken, omdat wij moeten werken. Wij moeten zelf bestaan en zijn verantwoordelijk voor het bestaan van anderen: ouders, broertjes en zusjes, vrouw en kinderen. Wij dienen in ons levensonderhoud te voorzien en ons de middelen te verwerven, welke ons in staat stellen om ons voedsel, kleding, dekking, onderdak en zoveel meer, wat tot „ons dagelijks brood” behoort, te verschaffen. Wij kunnen ons het leven zonder arbeid niet indenken. Ook zij, die in materieel opzicht in omstandigheden verkeren, waardoor zij niet zijn genoodzaakt voor „het dagelijks brood” te werken, zoeken toch in een of andere richting bezigheid omdat zij „wat te doen moeten hebben”.

Sommigen denken, dat werken een „straf” is. Zij menen, dat voor deze opvatting in het oude bijbelse paradijsverhaal een grond wordt gevonden. Daar wordt immers gezegd, dat de mensen na de zondeval, „in het zweet huns aanschijns brood zullen eten”? Hieruit meent men nu te moeten opmaken, dat werken een straf is voor de zonde. Dit is echter volkomen onjuist, want uit dit Paradijsverhaal blijkt, dat de eerste mensen reeds voor de zondeval de opdracht kregen tot arbeid, want zij kregen tot taak de hof te bebouwen en te bewaren.

Wanneer wij nu hebben vastgesteld, dat de eerste en direct voor de hand liggende reden, waarom een mens werkt de zorg voor het dagelijks brood is, dan is dit toch nog niet de enige beweegreden, als is deze ook wel zeer belangrijk. Immers: wij behoeven ons oor maar te luisteren te leggen om van alle kanten te vernemen, hoe moeilijk het tegenwoordig is om met de middelen, die wij door inspanning en arbeid verwerven, rond te komen. Door de huidige internationale toestand is de economische

wereldsituatie van die aard, dat de verhouding tussen lonen en prijzen totaal is verstoord en het is b.v. voor de Nederlandse arbeider een schrale troost in zijn moeilijkheden, dat deze verhouding in België, Engeland en Frankrijk nog beroerder is dan in het eigen land. Men kan zich hoogstens het allernoodzakelijkste levensonderhoud verschaffen; grote uitgaven voor kleding, schoeisel, dekking enz. kan men zich niet of nauwelijks veroorloven.

Andere motieven

Wanneer echter het enige motief, dat een mens tot werken brengt, de zorg voor het dagelijks brood is, dan is het leven wel uitermate arm en van samenwerking zal wel niet veel kunnen komen. Immers: dan is ieder er op uit, om zoveel mogelijk naar zich toe te halen, al gaat dat ook ten koste van de ander. De oude Romeinen zeiden al, dat in dat geval de ene mens den ander een wolf wordt.

Er zijn nog meer zinvolle redenen te noemen, die een mens tot werken brengen. Wij willen er nog een paar vermelden. Onder de lezers zullen er misschien zijn, die wel eens werkloos geweest zijn.

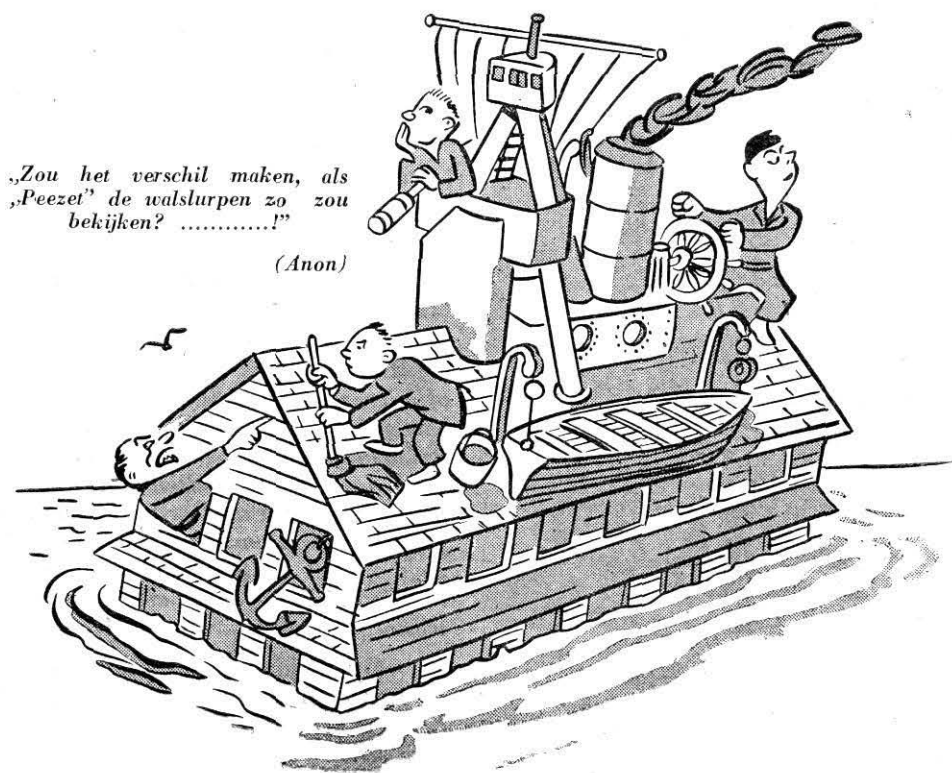
Zij zullen zich nog wel herinneren, dat zij zich gedurende deze werkloosheid lichamelijk niet zo heel erg prettig voelden: hier een pijntje, daar krampen en ergens anders een zwaar-drukkend gevoel. Ook geestelijk waren zij als werklozen alles behalve gezond. Men was te beroerd om voor zichzelf aan de kant te gaan, te lamelendig om een poot uit te steken; alles was te veel. Werkloosheid heeft, zowel lichamelijk als geestelijk en moreel, ernstige gevolgen gehad. Een mens heeft de arbeid nodig om lichamelijk en geestelijk gezond en fit te zijn. Ons lichaam behoeft inspanning en normale vermoeidheid; onze geest moet bezig zijn met de dingen, die aandacht, zorg en toewijding vragen. Alleen door flink, inspannend werken, kan een mens ervorens, dat hij een plaats in de samenleving inneemt; door arbeid krijgt men zelfrespect, gevoel van eigenwaarde en ziet men ook de waarde van de ander. Een samenleving van mensen, die niet zouden werken, gaat geestelijk naar de kelder, demoraliseert, terwijl zij zich lichamelijk alles behalve gezond en prettig zouden voelen.

De gemeenschap

Wij willen tenslotte nog een belangrijk motief tot werken noemen, n.l. het werken tot instandhouding van de gemeenschap. Het is voor ieder mens een dure plicht tegenover de samenleving om te werken, flink en energiek aan te pakken.

Deze plicht is duidelijk. Men is verplicht zich in te spannen en alle energie die men meekreeg, in dienst te stellen van de gemeenschap en deze te helpen in stand te houden.

Bewerkt naar gelijknamig artikel in het huisorgaan van de „Calvé”-fabrieken te Delft.



IK MIJMER IN M'N TUINTJE (4)

De dag is weer begonnen en ik heb mijn begonia's en andere plantjes reeds water gegeven. Daarvoor kom ik vroeg uit mijn kooi, want dit moet geschieden alsvorens de zon te ver boven de kim staat, want anders verdorren de blaadjes. Dat heb ik door mijn tuinieren al door schade en schande geleerd, zoals men dat noemt. Dat watergeven is niet zo eenvoudig, als men wel zou denken. In mijn bloembakken staan ook nog andere plantjes en die hebben de eigenaardigheid, dat zij minder water nodig hebben dan de begonia's. De begonia's en die andere plantjes, waarvan ik de namen helaas niet weet, staan n.l. om de andere in de bakken en bovendien vrij dicht bij elkaar. Nu heb ik een gieter gekocht en zoals U weet, zitten de gaatjes in zo'n instrument dicht bij elkaar en dat was voor mij een moeilijk probleem. Uit ondervinding had ik al geleerd, dat de begonia's drie straaltjes water moeten hebben en de andere plantjes maar één. Enfin: moeilijkheden en problemen zijn er tenslotte om te worden opgelost en dat is mij ook gelukt en wel als volgt.

In de gieter zitten 61 gaatjes. Nu heb ik daarvan 21 gaatjes dichtgeplakt met likdoornpleisters. Misschien kent U ze wel, (tot Uw verdriet): die pleistertjes met ronde bolletjes in het midden. De toestand is zodoende geworden: 3 gaatjes open, 1 dicht, 1 open, 1 dicht, 3 open, enz.

Daar er in iedere bloemenbak tien plantjes staan en er veertig gaatjes open zijn krijgt dus nu ieder het zijne. Hieruit blijkt, dat met enige moeite en berekening ik ieder plantje kan geven, wat het toekomt. Jammer, dat zulks in het leven met de mensen meestal niet het geval is. Bekijk b.v. maar eens „de Uitlaat No. 12, het geval van „Voetgangster”, die een coastertje of liever nog een tank zou willen hebben om zich in het verkeer van Djakarta te durven wagen en zo'n vervoermiddel niet kan krijgen. Verstandig, dat U van het coastertje reeds hebt afgezien, want daarvoor moet men zeebenen hebben en die staan meestal een beetje krom en dat zal toch wel niet Uw wens zijn. Het spijt mij oprecht dat ik U niet aan een tank kan helpen, maar misschien is het een kleine troost voor U, dat ik met U meevoel. Zoveel zelfs dat, indien ik 20 jaar jonger was, U op mijn armen door het verkeer zou willen dragen. Bedenk, lieve Voetgangster, dat zovelen met U in moeilijkheden leven.

Ik denk b.v. aan die kennis van mij, die f 30,000 had gespaard voor zijn oude dag. Dit bedrag werd door „het knippen” verminderd tot de helft. Toen hij

dit restant naar Holland wilde overmaken kreeg hij een brief, dat zulks kon geschieden tegen de koers van 1 op 3. Toen bleven er dus maar 5000 pegelanten over, hetgeen niet voldoende was om er een huis met een tuintje voor te kopen. Zoiets is ook droevig.

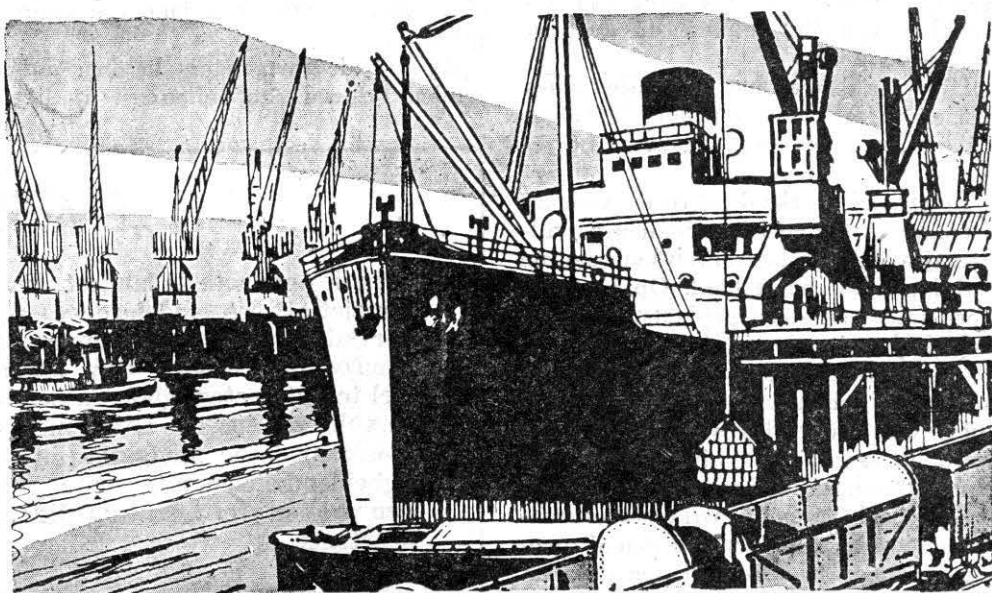
Dertig tropenjaren en daarna je levensdoel niet in vervulling te zien gaan, vind ik heel erg.

Deze bewuste brief, ondertekend door „HET DANKBARE VADERLAND”, hangt nu in een lijstje in zijn hut. Daarnaast hangt ook nog een kaartje overgebleven uit de oorlogsjaren waarop staat „Wij varen voort”, hetgeen mijn kennis dan ook doet.

Manusputty.

KOOPVAARDIJ-PENSIOEN

De ministerraad te Den Haag heeft besloten, dat de Nederlandse minister van Sociale Zaken met de zeelieden-organisaties in overleg zal treden over de plannen voor een pensioenregeling van zeelieden. Dit deelde minister Wemmers in de Eerste Kamer mee, bij de behandeling van het wetsontwerp tot tijdelijke verhoging van de buitengewone pensioenen van zeelieden-oorlogsslachtoffers.



BOOTDAG

Geen dag der alledaagsheid kan vervangen de dag, waarop men leeft aan verre stranden, als 't K.P.M.-schip weer de banden aaneen hecht, naar 't verlangen.

Geen Zon- of welke feestdag der kalender, ooit beter kleur dan deze dag der dagen, dat zij daar post, koud bier en barang zagen—een stadsmens is verwender.

En een persoonlijk woord te laten horen der eenzaamheid erkentelijk beleven: gastvrijheid in 't journaal ook staat geschreven; tot..... d'akelige fluit komt storen.

Doch er zijn —zakelijk— nog andre kanten; niet enkel wat de boten zoal losten, maar de producten van die afgelegene posten verscheept aan 's lands deviezenklanten!

J. W. T.

DE HEILIGE GRAVEN VAN KUSU

Legende van een populair bedevaartsoord.

Reeds voor aankomst Singapore vielen ons de vele versierde motorbootjes en sampans op, die —beschenen door de prille morgenzon— de rede een feestelijk aanzien gaven en die alle naar een bepaald punt koersten. Kusu, of Schildpadeiland, 6 mijl van Singapore en 200 m. van de vuurtoren van St. John verwijderd.

De Chinese voorman en de tallyklerk van Kepple Harbour, die ik er naar vroeg, vertelden mij ongeveer het volgende verhaal:

— „In de tijd, toen Sir Stamford Raffles op Singapore landde, zeilde vanaf Groot Karimon een boot, bemand met vijf Chinese vissers.

Plotseling werd de oudste van hen onwel en geraakte in een diepe trance, waaruit hij werd gewekt door het geweklaag van zijn makkers, die dachten dat hij dood was.

Hij wees daarop het eilandje Kusu aan en verzocht hen om hem — mocht hij komen te sterven— daar te begraven.

Inderdaad overleed hij reeds, vóór zij Kusu bereikten en zijn vrienden vervulden zijn wens en begroeven hem aan de Zuidkant van het eiland. Op het graf werd later een steen geplaatst te zijner nagedachtenis.

Omdat hij tijdens zijn leven altijd een voorbeeldig mens was geweest en omdat hij de eerste sterveling was, die op Kusu werd begraven, werd hij de Tua Peck Kong (Beschermeilige) van het eiland.

Zijn macht en goede wil om zeevarenden en vissers te helpen, werden al spoedig algemeen in deze regionen door de Chinese bevolking erkend.

Wie er eigenlijk in het Maleise graf ligt aan de Noordkant van het eiland is mij niet recht duidelijk geworden. Volgens de Maleise overlevering, rust hier de enige en onvervalste beschermheilige van Kusu.

In Holland zou men in een dergelijk geval door een woningcommissie laten uitmaken, wie „hoofdbewoner” was en in Engeland zouden eens op een spookachtige herfstnacht de beide Beschermeiligen uit hun graven komen en, al dan niet vergezeld van respectievelijke aanhangers, het geval behoorlijk uitknokken. Hier ging het echter anders en dit is de reden, dat ik verder vertel.

In een mooie tropennacht droomden Maleise en Chinese vissers van hun kameraden, die daarginds begraven lagen. Zij droomden allen precies dezelfde droom en wel, dat de Maleier en de Chinees gezworen hadden samen te zullen werken tot heil van de zwalkers op deze Zuidelijke Zeeën. Verder verzochten zij

hun verwanten en vrienden hun graven gezamenlijk eens per jaar en wel in het begin der negende maan te bezoeken.

Aan dit verzoek werd trouw voldaan. Reeds voor de oorlog schatte men het aantal bedevaartgangers op 30.000 per jaar, die voor meer dan een ton aan wierook, kaarsen, eetwaren, confettie en wat al niet meer offerden.

Het eerbetoon bij de beide graven is verschillend. Bij de Kramat worden witte kaarsen, gele rijst en wierook geofferd, terwijl de Chinezen het meer zoeken in geroosterde speenvarkens, geiten en koppen, papieren lovertjes, hemelgeld, rode kaarsen, maar bovenal in vuurwerk.

Het merendeel der gelovigen gaat naar Kusu om geloften te volbrengen, of te danken voor een jaar van voorspoed.

Rijke bedevaartgangers hebben duizenden besteed aan gebouwen op het

eilandje, die bij regen of felle zonneschijn de pelgrims schuilplaats bieden. Velen zeggen verfraaiing van Kramat — Tempel — toe, indien het komende jaar voorspoedig voor hen zal zijn.

Vrouwen nemen op het eiland geplukte bloemen en amuletten in de vorm van stukjes geel lint, of papier, waarop wijze spreuken zijn geschreven, mee naar huis.

Het water, waarin de bloemen's nachts hebben gestaan sprenkelt men de volgende morgen over het lichaam en door het huis, om boze geesten te verdrijven en onheil, in welke vorm ook, te voorkomen.

Niet alle bezoekers zijn overtuigde gelovigen. Voor velen speelt ook de aardige boottocht en de feestelijke stemming een rol. Het aantal bedevaartgangers neemt weer gestadig toe, waaraan hoge rubberprijzen, verbeterde economische omstandigheden en nieuwe oorlogsdreiging wel het hunne zullen bijdragen.

Ben Poeder

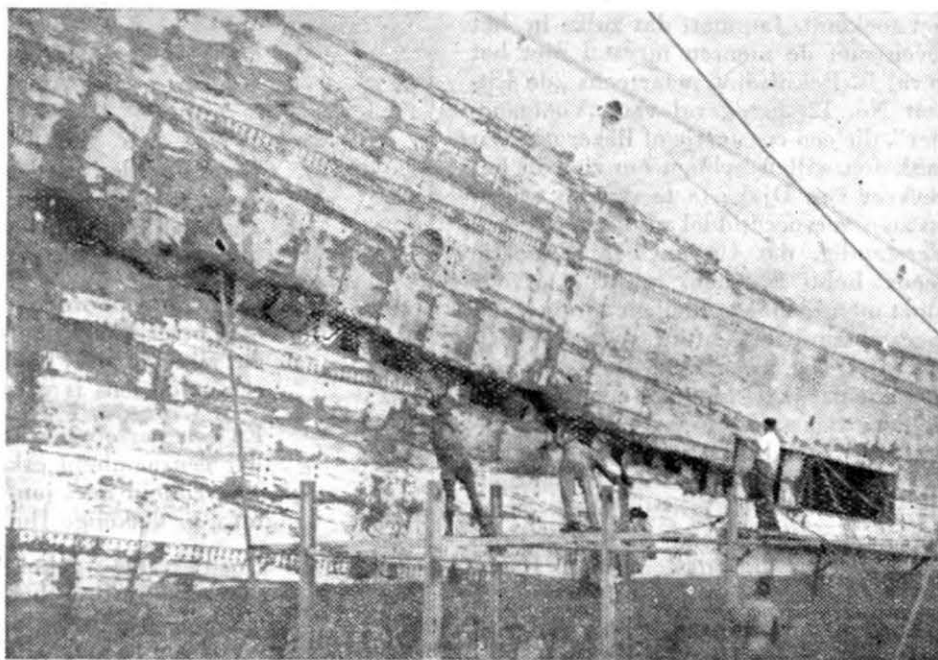
a/b ss. „Rotti” Augustus 1951.

„EMPIRE JAMAICA” VOE

In de ogen van de landrot, die de zee ziet als een eindeloze wateroppervlakte, waarop men dagen kan rondzwalken zonder één levende ziel te ontmoeten, lijkt een botsing in volle zee tussen twee met de meest moderne navigatie- en veiligheidsmiddelen uitgeruste schepen wel een zeer merkwaardige gebeurtenis.

Laten wij U verklappen, dat ze de tot in het diepst van hun matten verpekelde zee-bonken van de „dreun” gewaagden als van een unicum, toen zij, gelijk tjlper mussen rond een vijg, te Priok en om de „corpora quaestio” dwarrelden.

Het door onze maatschappij geachte s.s. *Empire Jamaica* was met



De „Garut” als 'n sardineblikje opengereten.....

Werkloosheid in Nederland minder dan normaal.

Gunstige ontwikkeling moet worden gezocht in sterke stijging der productie

In haar memorie van antwoord aan de Tweede Kamer op het voorlopige verslag over de nota inzake de werkgelegenheid heeft de Nederlandse regering verklaard, dat dank zij een krachtige verhoging boven de normale bij de industriële productie te verwachten stijging sedert begin 1950 veel werkgelegenheid is geschapen, waardoor de werkloosheid in Nederland nog altijd beneden het normale percentage ligt.

Niettemin is de regering van mening, dat het onjuist zou zijn te veronderstellen, dat daarmee voorshands elke reden tot bezorgdheid overbodig is geworden.

Behalve de mogelijkheid van een nieuwe wending in de internationale toestand, moeten nl. tenminste drie factoren worden gesignaleerd, die in de nabije toekomst het niveau der werkgelegenheid zouden kunnen bedreigen, t.w.: het ontstaan van moeilijkheden bij de export, het gevaar van een toenemende schaarste aan grondstoffen en de gevolgen van het ernstige tekort op de betalingsbalans.

Voor al de laatste factor zal niet na-

laten invloed te oefenen op het peil der werkgelegenheid in verband met de fiscale maatregelen, die de regering genoodzaakt was te nemen ter versterking van het betalingsbalanstekort. O.m. wordt een bijzondere druk geïoefend op de bedrijfsuitkomsten. Indien tengevolge daarvan wordt besloten tot het achterwege laten van bepaalde nieuwe investeringen zal de werkgelegenheid daarmee niet worden verruimd.

"GAROET" AAN

volle lading cement op weg van Tg. Priok naar Semarang, vanwaar het m.s. *Garoe* van de Kon. Rotterdamse Lloyd juist goed en wel was vertrokken.

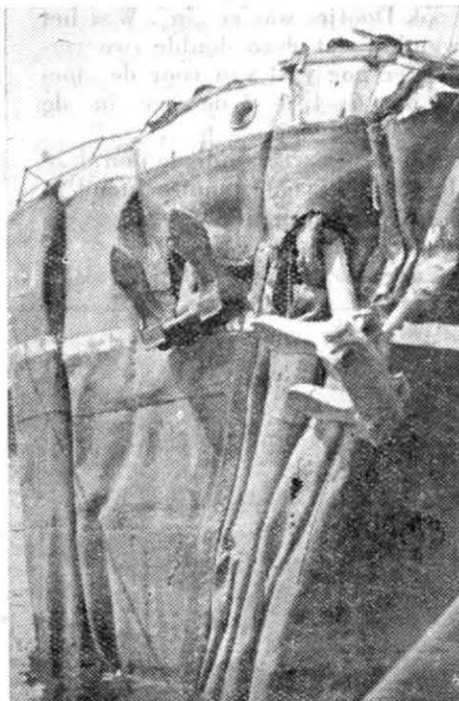
Ter hoogte van Pamanoean Klip verkenden beide schepen elkaar om....., in plaats van „rood op rood” te passeren, met onverminderde vaart bijna loodrecht op elkaar in te lopen.

Met welk een formidabele klap men in de nacht van 31 Augustus op 1 September j.l. om circa half twee aan boord van deze beide schepen uit de slaap is gewekt, laat zich —ook zonder enige fantasie— wel gemakkelijk raden.

Van de voorpiek van de *Empire Jamaica* is niets meer overgebleven. De voorsteven bevindt zich in het ankerspil, waardoor het front-aanzicht dat van een oud schippersklavier nabij komt.

De gapende schade aan het m.s. *Garoe* dat over 28 spantlengten als een sardineblikje werd opengereten, is veroorzaakt door de vloeiën van *Empire Jamaica's* S.B.anker.

Volgens onze nautische Newton moeten de krachten, die op dit anker zijn uitgeoefend, enorm zijn geweest, want beide schepen „pikten” elkaar onder een hoek van ± 30 graden, terwijl de snelheid van de *Garoe* ongeveer 16 en die van de *Empire Jamaica* circa 10 tot 12 mijl moet hebben bedragen. Dat dit anker volkomen intact is gebleven, moet op zichzelf reeds als iets onbegrijpelijks



Wie zijn neus schendt.....

worden aangemerkt.

Het m.s. *Garoe* ondergaat te Priok en te Surabaia een dokbeurt, terwijl het s.s. *Empire Jamaica* ter reparatie naar Hongkong vertrok.

De vraag, wat de oorzaak was, dat zij „tegen” elkaar gingen, zullen wij uitstellen tot zij „versus” elkaar zijn gegaan.

K. J. C. P. L. BOUWDE

Het nieuwbouwprogramma van de K.J.C.P.L. is vrijwel voltooid. Kortgeleden is het motorschip „*Straat Makassar*”, gebouwd door P. Smit Jr. te Rotterdam, aan de rederij overgedragen.

De *Straat Makassar* is een vrachtschip met accommodatie voor 40 passagiers en een bruto inhoud van bijna 9.000 ton. Binnen afzienbare tijd zullen de *Tjiluwah*, in aanbouw bij Van der Giessen, en de *Tjibantjet*, die in Engeland wordt gebouwd, worden opgeleverd en dan zal het bouwprogramma zijn afgewerkt.

Indonesie

Het is onjuist, dat de werkgelegenheid hier te lande in sterke mate de terugslag zou hebben ondervonden van de afscheiding van Indonesië, niettegenstaande deze afscheiding een ongunstige invloed heeft gehad op de economische positie van ons land.

Emigratie

Met betrekking tot de emigratie is de regering van mening, dat daarvan geen schepping van werkgelegenheid kan worden verwacht in die zin, dat in totaal meer arbeidsplaatsen ter beschikking komen. Anderzijds moet hier evenwel op den duur een middel worden gezien ter voorkoming van werkloosheid. Uiteraard bestaat nimmer zekerheid omtrent de omvang, waarin de emigratie zal kunnen blijven voortgaan, doch de vooruitzichten dienaangaande laten zich voorshands gunstig aanzien.

Met betrekking tot de bestrijding ener in de toekomst onverhoopt optredende werkloosheid merkt de regering op dat zij, voor wat betreft de bestrijding van conjunctuurwerkloosheid, zich reeds heeft uitgesproken voor compenserende overheidspolitiek.

Er zal zoveel mogelijk naar moeten worden gestreefd, de seizoenwerklozen, die een of enkele tot ten hoogste drie maanden per jaar arbeid hebben, aan vaster werk te helpen. De oplossing van dit probleem zal gevonden moeten worden in het bevorderen van mechanisatie van de landbouw, industrialisatie, binnenlandse migratie (eventueel gepaard met ómscholing) en emigratie.

Verder verdient het aanbeveling in sommige streken industrieën met een zgn. „anti-seizoenpiek” te stichten. In voorkomende gevallen wordt zulks dan ook bevorderd, doch het aantal mogelijkheden dienaangaande is slechts beperkt.

De vraag, of de wederinschakeling in het arbeidsproces van werkloze oudere arbeidskrachten moet worden bevorderd door wettelijke maatregelen, vormt een punt van studie.

K.P.M. — Kolff 3-1 „B“-spelers in vorm!

Op Zondagmorgen 16 Augustus j.l. kwam, na enige maanden rust, de B-ploeg van de K.P.M. weer eens „on the court“ voor een vriendschappelijk partijtje tegen de mensen van de boekdrukkunst en aanverwante artikelen. De K.P.M. zond —hetgeen misschien niet erg beleefd was— haar gasten met een 3-1 nederlaag naar huis.

De partijen.

In de eerste single speelde onze oude „rot“ op tennisgebied Gerungan (Exp. H.K.) ondanks een beenblessure weer zo'n safe partijtje, dat zijn „Kolff“-tegenstander er bijna niet aan te pas kwam. Gingen in de eerste set de games tot 3-3 nog enigszins gelijk op, daarna volgden 3 games in successie en werd het 6-3. De tweede set, die een getrouwe copie van de eerste was eindigde in 6-4. Een aardige partij om te zien, waarin Gerungan's beruchte vuurpijl „lobs“ zo nu en dan voor de nodige verrassingen zorgden.

Tweede single.

In deze partij, waarin de onlangs uitgekomen employé Hiskes (I.M.D.) voor de K.P.M. debuteerde, verliep niet zo gunstig. Mogelijk speelde hier „plankenkoorts“ een rol, doch duidelijk was, dat gebrek aan wedstrijdroutine Hiskes —die overigens over een prima „forehand drive“ en „service“ beschikt— parten speelde. „Double faults“ en voor een wedstrijd te gewaagde „smashes“ waren er het gevolg van. Met 3-6, 0-6 bedankte hij zijn tegenstander aan het einde voor de les.

Eerste double.

Voor deze partij traden voor de K.P.M. in het veld Prella (Claims), compleet met knie- en enkelkousen en Van Santen (C.M. l.). Deze schijnbaar zeer gelukkig gekozen Claims en C (M)-combinatie liet na een weifelend begin geen twijfel over aan haar bedoelingen. Keurig beheerste „cross-drives“, getimede „lobs“ en kapballetjes van Prella legden de grondslag voor deze overwinning en Van Santen behoefde aan het net slechts zo nu en dan één balletje „af te maken“. Overigens gaf Prella in deze partij, buiten goed tennis, nog een zeer fraaie reactie-duik ten beste, die ook van de zijde van het publiek ten zeerste scheen te worden gewaardeerd. Uitslag: 6-4 en 6-2.

Tweede double.

Hiervoor traden aan onze inmiddels reeds enigszins „historisch“ (in de gunstige zin dan) geworden Fels (Mag. v. Gedr.) —voor deze gelegenheid niet met de beroemde „jungle“-pet maar met een maagdelijk-wit-gesteven - tennis - zonneklep— en partner Dootjes (Claims). Of hier een zekere naijver t.o.v. zijn grotere vakbroers een rol speelde, weten wij niet maar Fels („Kolff“ van de K.P.M.) speelde met een élan en souplesse, die vriend en vijand verstomden.

Afgemeten dribbels naar het net, instinctief-nauwkeurig opstellen bij vijandelijk offensief, zo nu en dan voltigerend voetenwerk a la Pavlova en daar tussen door een glashelder oplossen van „backhand“ moeilijkheden gaf Fels tijdens deze wedstrijd „iets“ van een Perry of Fines in hun beste jaren. Het was overigens een geluk, dat zijn racket, dat in het begin niet zo best mee wilde (we zagen hem in het begin tenminste met een angstig gevoel in ons hart diverse malen als Anton Karas aan de snaren rukken) er naderhand ook zin kreeg. Overigens: de gehele double was best want ook Dootjes was er „in“. Was het een wonder, dat deze double (we verwachten er nog veel van voor de toekomst) met 6-4, 6-3 de zege in de wacht sleepte?!

En met deze partij eindigde dan deze gezellige en geslaagde tennisochtend in een 3-1 overwinning.

Het was jammer, dat onze crack Dam, die t.g.v. gezinsuitbreiding, Zondagswacht aan de wieg had en verstek moest laten gaan.

v. G.

BUICK EN STUDEBAKER

Om van deze in onze dagen zeer Amerikaans klinkende namen maar plompverloren over te kunnen stappen naar het hartje van oud-Amsterdam is zeker niet alle-daags en daarom wel vermeldenswaard.

Aan de Oude Zijds Voorburgwal 40 bevindt zich het museum „Amstelkring“, dat in de volksmond de merkwaardige naam „Ons Lieve Heer op Zolder“ draagt.

In de annalen van dit museum komt men omstreeks 1570 herhaaldelijk de naam tegen van de bekende Amsterdamse regentenfamilie „Buyck“. Nazaten van deze familie „Buyck“ trokken naar Amerika en stichtten er in het einde van de vorige eeuw een fabriek, waaruit geleidelijk —via de General Motors— de „Buik“-autofabrieken ontstonden.

Clement en Anna Catherine Studebaker, die in 1736 aan boord van de „Harle“ Nederland verlieten, om zich in Philadelphia te vestigen, zijn de voorouders van de latere auto-industrieel Studebaker.

Misschien helpt deze wetenschap U over de eerste schrik heen bij een „narrow escape“ in de straten van Djakarta.



Ons nieuwe kantoor in Belawan.
(artikel zie hiernaast)

NIEUW AGENTSCHAPSKANTOOR TE BELAWAN - DELI

**Medan ontplooit grote activiteit
Opening op 24 Augustus l.l.**

Reeds vóór de Japanse invasie werd de noodzaak onderkend om het oude K.P.M.-kantoor te Belawan-Deli —dat sinds jaren was ondergebracht in de oude van hout opgetrokken „Uitkijk”— te vervangen door een behoorlijk, ruim opgezet en fris stenen kantoorgebouw. In 1940 werd besloten dit houten „geval” te slopen en daarvoor in de plaats een modern kantoorgebouw te zetten. De bouw daarvan moest evenwel halverwege worden gestaakt door de inval der Japanners op de Oostkust van Sumatra in Februari 1942.

Na de bezetting werd van afbouw van dit kantoor afgezien.

Het schepenbezoek te Belawan-Deli betekende gedurende de eerste na-oorlogse jaren nog niet veel. De bouw van een nieuw kantoor werd om die reden dan ook naar een latere datum verschoven. Het personeel werd voorlopig ondergebracht in de passagiers-entree van het poortgebouw tussen de havenloodsen. Bij een drukker schepenbezoek kon deze toestand uiteraard niet gehandhaafd blijven en moest op een gegeven moment wel tot de bouw van een nieuw kantoor worden overgegaan.

Een nieuw project werd uitgevoerd, dat einde Juli j.l. in gebruik kon worden genomen. Weliswaar is dit nieuwe kantoor niet zo ruim opgezet als het vooroorlogse project, doch dit nieuwe kantoor voldoet alleszins aan moderne eisen.

Officiële opening

In verband met de afwerking van het kantoorgebouw en de bijbouw van de werkloods voor de T. D. achter het kantoor, werd de opening van het gehele complex uitgesteld tot 24 Augustus j.l. (Wij maakten hiervan reeds in het kort melding. Red.)

Voor de opening van het nieuwe kantoor bestond grote belangstelling.

Na de traditionele ommegang van de karbouwenkop, werd het kantoor met een rede in de „bahasa” van agent J. van Doggenaar geopend. Aan de Nederlandse vertaling van deze redevoering ontleen wij, in aansluiting op hetgeen wij reeds meldden, nog het volgende:

„In de eerste plaats moet het ons streven zijn om zoveel mogelijk lading aan te voeren. Diverse factoren beletten een ongelimiteerde aanvoer van goederen, zoals de onvoldoende haven-outillage, de mindere arbeidsproductiviteit, onvoldoende landtransport, enz. Vóór de oorlog kon de export en import plaatsvinden, door een zeer grote arbeidscapaciteit en door overwerk op ruime schaal,

waardoor de ligtijden der schepen kort konden blijven. Thans liggen de schepen langer in de haven en moeten vele schepen zelfs buiten op ligplaats liggen wachten. Gebrek aan landtransport en beperkte werkcapaciteiten remmen de afvoer der goederen uit de goedangs.

Onze eerste taak was te trachten de belemmerende factoren zo goed mogelijk op andere wijze te compenseren. Wij zijn begonnen met uitbreiding van ons mechanische materiaal, zoals lifters, forklifts, kranen e.d. Voorts werd onze prauwvloot uitgebreid en kregen wij een sterke sleepboot om de prauwen sneller te kunnen verplaatsen. Gedurende 1948 werden 158 K.P.M.-schepen te Belawan bediend, gedurende 1949 271 schepen, in 1950 340 schepen en van Januari t/m Juni reeds 257 schepen.

Verdere reorganisatie

Om snellere afvoer van lading uit de goedangs te bevorderen hebben wij voor diverse goedangdeuren verharde spoorwegovergangen laten maken en aan het einde van de spoorbaan een platform, zodat tegelijkertijd 3 sporen en 5 trucks kunnen worden beladen. De gehele elektrische installatie van onze etablissementen werd vernieuwd om avondwerken te verbeteren. Uitbreiding van de goedangruimte zullen wij bereiken door de open gang tussen de goedangs 26 en 27 dicht te maken. De T.D. heeft een nieuwe werkplaats achter het nieuwe kantoor gekregen, welke wij thans ook inwijden. In goedang 25 zal een ruimte worden afgescheiden voor de laad- en losmaterialen, terwijl daar eveneens een ruimte wordt gebouwd voor claimgoederen. Zijn deze werkzaamheden gereed gekomen, dan wordt loods 25 —thans voor Ink. en Uitg. lading— uitsluitend bestemd voor rechtengoederen en de nieuwe goedang tussen 26 en 27 bestemd voor Uitgaande lading, waarmede wordt voldaan aan een wens van de douane. Nu wij dit nieuwe kantoor in gebruik hebben genomen is een einde gekomen

aan de hoogst onbevredigende toestand, dat het personeel moest werken in de hoofdpoot. Nu ruimte vrij is gekomen in de hoofdpoot, gaan wij die geheel reorganiseren, zodat wij onze passagiers een goede service kunnen bieden. Er zullen banken, toiletten enz. worden gebouwd, terwijl de douane in staat zal worden gesteld om de passagiers snel te behandelen. Ook de entree zal worden verfraaid en het gehele railbaancomplex is reeds verhard. Vóór de hoofdpoot is een nieuwe betonvloer gelegd.

„De K.P.M. moet wel eens ervaren dat men van haar vooroorlogse service verwacht, zonder rekening te houden met de vele en grote moeilijkheden, die wij niet in de hand hebben. Toch zou de economische ontwikkeling van Indonesië en het daarmee gepaard gaande toenemende ladingvervoer, niet mogelijk zijn geweest, indien de directie het kloeke en vooruitziende opbouwprogramma niet zou hebben aangedurfd. En hieruit valt een zeer voornamelijk conclusie te trekken, namelijk het grote vertrouwen, dat hieruit blijkt in de toekomst van dit land. Indien sentimenten achterwege blijven en de woorden van de Indonesische leiders ter harte worden genomen, dan is met goede samenwerking in aller belang iets groots tot stand te brengen. Ik wil niet onvermeld laten, dat onze haven, dank zij de activiteit der betrokken autoriteiten t.o.v. andere havens wel een zeer gunstig beeld geeft, waarvoor een woord van waardering wel op zijn plaats is”, aldus de heer Van Doggenaar.

Atjeh vooruit

Na de agent sprak de secretaris van het hoofdbestuur van de „Gasida” te Kota Radja de heer H. Zainuddin, die de vooruitgang in het Atjehse memoreerde, welke, nadat de K.P.M. het initiatief had genomen om diverse Atjeh-plaatsen in haar lijnenstelsel op te nemen, zeer goed merkbaar is. Door deze geregelde verbinding zijn de prijzen van de eerste levensbehoeften in Atjeh thans praktisch gelijk aan die op de Oostkust van Sumatra, terwijl deze prijzen vóórdien zeker 3 × zo hoog lagen.

Tenslotte sprak nog de vertegenwoordiger van de „Vereniging van Chinese Importeurs en Exporteurs” te Medan. Hij prees de leiding van de K.P.M. te Medan, welke geen kans onbenut liet om de uitslag van lading uit de havenloodsen te versnellen.

De opening van het nieuwe kantoor en de selamatan had een zeer geslaagd verloop en zal in de herinnering van velen lang blijven voortleven.

(Foto zie hiernaast)

◇ Naar aanleiding van de in dienst stelling van het s.s. *Van Goens* op de lijn Djakarta-Oosthaven werd op 12 September j.l. te Oosthaven een receptie aan boord van dit schip gehouden voor autoriteiten en de handel. Van Indonesische —zowel als Chinese— en Europee zijde werd veel belangstelling getoond voor het schip en werd een druk gebruik gemaakt van de gelegenheid om het te bezichtigen.

Door diverse K.P.M.-relaties waren bloemstukken, gezonden, welke naast de vlaggendecoratie bijdroegen tot een feestelijk aanzien van het schip.

Slechte weersomstandigheden maakten het een uur vóór de receptie de gasten moeilijk zich naar de afgelegen haven te begeven. Dank zij gezagvoerder Van der Schilden zijn medewerkers was de organisatie van de ontvangst uitstekend geregeld, zodat alle bezoekers desondanks enige genoevelijke uren aan boord konden verblijven.

Uit het antwoord op de toespraak van de agent door diverse Indonesische autoriteiten bleek de waardering van het bestuur voor de verbetering der lijn-verbinding, een opinie die door velen uit handels- en planterskringen werd onderstreept.

◇ Het hoofdkantoor was op Woensdag 12 September j.l. in verband met Idul-Adha (Islamietische Offerfeest) de gehele dag gesloten.

◇ Met ingang van 23 Augustus j.l. is een radiotelefonie-installatie geplaatst aan boord van het s.s. *Sidajoe*. De roepletters van het schip zijn PHMH. De installatie wordt bediend door een derstuurden.

◇ In verband met de komende regentijd, is een partij damesregenmantels in de maten 38, 39, 40, 41, 42 en 46 tegen de prijs Rp. 32.50 per stuk verkrijgbaar in de P.Z.-Toko in het Hoofdkantoor.

◇ 2e stuurman J. Schaap is op 13 Sept. j.l. met het m.s. *Oranje* van zijn gezins-

k. p. m. - Journaal

scheidingsverlof uit Nederland in Indonesië teruggekeerd. Aan boord van dit mailschip bevond zich ook de nieuwe 4e stuurman H. E. v. d. Brink, die wij een hartelijk welkom in onze maatschappij toeroepen en een behouden vaart in de Indonesische wateren toewensen.

◇ 3e stuurman B. Land is op 11 Sept. j.l. van zijn studie- tevens gezinscheidingsverlof in Indonesië teruggekeerd. Stm. Land reisde per vliegtuig.

S. P. A. Koenen (allen nieuwelingen bij de maatschappij, regelrecht van de opleiding afkomstig), ll. wtkn. J. G. W. Klandermans, hoofdempl. S. W. Oost Lieveense (die met zijn gezin te Singapore debarkeerde) en de nieuwe empl. A. Stuurman (die wij van harte welkom heten). In het kader van de gezinshereniging reisden met deze *Oranje* mevr. D. C. M. Grin-Verstappen (echtgenote van empl. Grin, die te Singapore debarkeerde op doorreis naar Singka-

(gezin van empl. Doornbos).

◇ 1e stuurman B. Tijmstra is op 7 Sept. j.l. per vliegtuig van Djakarta naar Nederland vertrokken om daar zijn gezinscheidingsverlof door te brengen.

◇ 2e stm. J. M. Westerkamp, wiens dienstverband met de K.P.M. is beëindigd vertrok naar Nederland.

◇ De (kortverband) 2e stld R. Gravemaker en A. de Jong zijn eind Augustus uit Nederland per vliegtuig in Indonesië angekommen, als ook de nieuwe 4e stldn R. A. Schuitemaker, J. Jonkman, P. Koning en C. v. d. Does. Wij heten hen allen welkom bij de maatschappij en wensen hun een behouden vaart toe.

◇ De 2e stl. J. G. Pameyer en D. van Hekken keerden, einde Augustus j.l. per m.s. *Japara* van hun E.V. in Indonesië terug.

◇ Aan boord van het m.s. *Oranje* dat op 20 September j.l. van Tandjong Priok naar Nederland is vertrokken, reisden de volgende K.P.M.-ers: gezagv. W. Dijkstra (beëindiging contract), gezagv. G. J. Dyxhoorn met echtgenote en zoon (beëindiging contract), gezagv. C. O. H. Hindriks met echtgenote en zoon (E.V.), gezagv. A. Millenaar en zijn echtgenote (E.V. gevolgd door pensioen), gezagv. M. F. S. van Zeyl (gezinsscheidingsverlof), hoofdwtk. A. M. Hilgartner (pensioen), L. J. H. Andriessen en echtgenote (dir. Uniekampong te Belawan), hoofdempl. A. C. H. Steyl (E.V. gevolgd door pensioen), de 2e wtkn A. Bakker met echtgenote en 2 kinderen (E.V.), C. Bakker (gezinsscheidingsverlof), R. Keizer (E.V.), en M. F. Hamar de La Brethoniere met echtgenote en 6 kinderen (E.V.), empl. W. Bol (gezinsscheidingsverlof), mevr. W. A. Nooy-Buner en zoon (gezin van hoofdempl. D. J. Nooy), mevr. C. Njio-Njio met haar dochter (gezin van hoofdempl. H. E. Njio) en mevr. M. Sanger-Benton met 3 kinderen (gezin van hofmeester F. C. Sanger).

JUBILARISSEN IN OCTOBER 1951

1—10—1951:

Marsid vetr. tikker CM. I

2—10—1951:

Paloi goedangkoelie Makasser
Doellah mandoer Makasser
Masingga tremmer Makasser

4—10—1951:

Nadjang djurumudi Makasser

5—10—1951:

Borra kadekoelie Makasser

16—10—1951:

Mohd. Noer 1e klerk Palembang

26—10—1951:

Sariwongso matroos Surabaia

◇ 2e stuurman A. Kade heeft een kort verband met onze maatschappij aangegaan en arriveerde op 13 Sept. j.l. per vliegtuig uit Nederland. Wij heten hem van harte bij de maatschappij welkom.

◇ Aan boord van het m.s. *Oranje* arriveerden op 13 Sept. j.l. uit Nederland te Tandjong Priok hoofdwtk. J. Hage (terug van gezinscheidingsverlof en een restant E.V.), 3e wtk. G. Homburg (terug van E.V.), 5e wtkn. G. Buijze, H. J. Persyn, A. J. L. de Klerk en

wang), mevr. L. C. Maas-Tesser (echtgenote van empl. Maas, die te Medan van boord ging), mevr. C. M. de Groot-v. d. Brink (echtgenote van empl. De Groot, die doorreisde naar Tjirebon), mevr. H. Mulder-Hensing (echtgenote van empl. Mulder, die te Singapore debarkeerde), mevr. C. M. Reyneker-Versleyen met twee kinderen (gezin van hfdempl. Reyneker), mevr. A. van Stein-McCall met twee kinderen (gezin van empl. Van Stein) en mevr. E. Doornbos-Scholtens met drie kinderen

◇ De Djawatan Pelajaran maakte bekend, dat het eerstvolgende examen ter verkrijging van onderscheidene diplomas als scheepswerktuigkundige zal worden afgenomen op Woensdag 7 November a.s. en volgende dagen in het examenlokaal Gunung Sahari 87, te Djakarta.

Het schriftelijke gedeelte heeft plaats van 08.00 tot 12.00 uur, het daarop volgende mondelinge examen van 08.00 tot 10.00 en van 17.00 tot 19.00 uur.

Zij, die bedoeld examen wensen af te leggen, zullen uiterlijk op 15 October a.s. schriftelijk of mondeling van hun voornemen aan de secretaris van de Examen-Commissie, Gunung Sahari 87, Djakarta, kennis moeten geven met duidelijke opgave van naam, adres en voor welk diploma het examen zal worden afgelegd.



Merkwaardige foto van de vuurtoren te Semarang, die door de kraan uit de grond schijnt te worden getrokken.

Foto: J. M. Hartog

◇ De besmetverklaring van Sibolga wegens pokken en van Bassein wegens cholera is thans opgeheven.

◇ Op 27 September j.l. (Geboortedag van Confucius) had het Chinese personeel der maatschappij vrijaf.

◇ De 1e stuurlieden E. W. Esser en B. H. Niessen zijn op 19 September van hun in Nederland doorgebracht gezinsscheidingsverlof in Indonesie teruggekeerd.

◇ 3e stuurman C. W. v. d. Poel is op 15 September j.l. per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken.

◇ De nieuw-aangenomen 2e stuurman (kortverband) M. D. Schermer arriveerde op 17 September j.l. in Djakarta. Wij heten stm. Schermer bij de maatschappij welkom en wensen hem een behouden vaart in de Indonesische wateren toe. Ditzelfde geldt voor 2e stuurman (kortverband) P. Omes, die op 20 September in Djakarta arriveerde.

Voetbalcompetitie begonnen:

K.P.M. — BORSUMY 3 — 3

Spel van onze ploeg viel tegen

Het was niet het voetbal, dat we uit de laatste wedstrijden van de K.P.M. gewend waren, dat op 26 September j.l. tijdens het debuut in de 1e Klasse tegen haar oude rivaal de „Borsumij“ ten toon werd gespreid. Een fantasie- en hersenloos schieten in de ruimte, gepaard aan volkomen nutteloos individueel „gepingel“ was alles wat ons werd voorgezet en het gelijke spel, dat de K.P.M. in de laatste minuten nog in de wacht wist te slepen was beslist meer dan de ploeg verdiende.

Toen Lips de bal aan het rollen bracht, bleek al dadelijk, dat er iets aan haperde, want de „Borsumy“ nam met een straffe wind in de opgezette, aanvallen sneed zij keer op keer rug het heft in handen. Met forse, in de breedte door de K.P.M.-achterhoede, die in deze periode volkomen de kluts kwijt was. Aanvankelijk kon deze achterhoede met veel kunst en vliegwerk nog stand houden, doch toen de K.P.M.-scheidsrechter — volkomen ten onrechte — de „Borsumij“ even buiten het K.P.M.-strafschopgebied een vrije schop wegens vermeend

„hands“ toekende, benutte de „Borsumij“ dit buitenkansje, want de nog enigszins verbouwereerde achterhoede van de K.P.M. werd zeer tactisch omspeeld en ook keeper Van Santen kwam aan de bal niet te pas (0—1). We kunnen gerust zeggen dat deze 1e helft zich praktisch geheel op de K.P.M.-helft afspeelde want de sporadische K.P.M.-uitvallen, die meestal eindigden in een vuurpijl, die tengevolge van de straffe tegenwind eerder een gevaar voor eigen doel dan voor de tegenpartij betekende, waren zo simpel opgezet of slecht afgewerkt, dat zelfs de grootste K.P.M.-optimist hier geen heil in kon zien. Toen dan, nadat Van Santen, die overigens ook beslist zijn dag niet had, opspringend een van de deklart terugketsende bal in eigen doel had geslagen (0—2) en naderhand bij een algemene aanval voor de derde maal thans onhoudbaar in de rechterbenedenhoek, was gepasseerd (0—3), de rust aanbrak, was iedere K.P.M.-er eigenlijk nog blij, dat het nog slechts bij drie doelpunten was gebleven, want het hadden er net zo goed zeven kunnen zijn.

De tweede helft. Na de thee speelde de K.P.M. met de, inmiddels ietwat geluwde, wind

in de rug en wist zowaar een zeker overwicht te behalen. Een door Walet keurig van de vleugel af ingeschoten bal (eerste lichtpunt) belandde via de paal en een heuveltje achter de doellijn weer in het veld, doch de scheidsrechter die niet had geconstateerd, dat de bal de doellijn had gepasseerd, gaf geen doelpunt en liet doorspelen. Toch was het uitstel van executie want Esra, die was ingevallen voor de in de 1e helft geblesseerd geraakte Zomers, passeerde even later met een juweel van een boogballetje (tweede lichtpunt) vanaf de linkervleugel de gehele „Borsumij“-achterhoede, keper inclus (1—3). Even later gaf Walet van rechts een getrouwe copie van het 1e doelpunt te zien (laatste lichtpunt) en bracht de stand op 2—3 en weer was hoop in de inmiddels reeds wanhopige K.P.M.-harten. En zowaar: het ongelofelijke gebeurde, want een paar minuten voor het einde wisten onze debutant linksbinnen en middenvoor Lips, die uitgesproken slecht was in deze wedstrijd, uit een scrimage voor het „Borsumij“-doel met vereende krachten de bal over de doellijn te werken (3—3).

De vreugde in het K.P.M.-kamp was niet te beschrijven. Met deze stand floot de scheidsrechter even later het einde.

Wil de K.P.M.-ploeg echter in de competitie van de 1e klasse een goed figuur slaan dan zal zij uit een ander vaatje moeten tappen dan deze middag tegen „Borsumij“, want dit is nog maar een van de zwakkere zusters.

HET ZEIL NOG NIET UIT DE TIJD!

K.P.M. verwerkt 60.000 m. per jaar.

In het voorwoord van „De Zeilsport” schreef wijlen de heer H. C. A. van Kampen: „Het heeft moeite gekost. Oef. . . het is klaar, het zeilboek” De amateur-zeilers waren moeilijk aan het werk te krijgen om gezamenlijk een boek samen te stellen. Dus ging de heer Van Kampen het alleen proberen.

Zo is het ook voor een vakman-zeilmaker moeilijk om een artikel-tje over het zeilmaken zó in te kleden, dat het de lezer kan boeien. Toch zullen velen wel iets willen weten, omtrent hetgeen er al zo voor de K.P.M. wordt gemaakt in de zeilmakerij. Nietwaar: de zeiltijd is voorbij en nu zijn er niet anders dan stoom-, motor- of turbineschepen.

Zo kan men ook zeggen, dat de „vakman-zeilmaker” aan het uitsterven is. Maar dan moet men ook alleen denken aan barken, fregatten of schoenerbarken, die zonder overdrijving van de zeeën zijn verdwenen. Tussen 1815 en 1828 werden in Nederland 83 schepen gebouwd voor de vaart op (het toenmalige) Indië, van gemiddeld 200 last (2000 ko), volgen de bepalingen van Ned. Handel Mij., welke maatschappij geen schepen van meer dan 400 last wenste te bevrachten.

In 1888 — oprichting der K.P.M. — werden schepen nodig geacht van 500-1200 ton. In de archipel voeren in 1898 79 stoomschepen boven de 150 kub. M. inhoud. Hiervan behoorden er 31 aan de K.P.M. In 1901 waren dat er 46; in 1923 107; in 1927 146 (zie bijl. 4 in „Een halve eeuw Paketvaart”: 81 passagiersschepen en 63 vrachtschepen met 2 riviervaartuigen).

De grootste schepen van 14000 (en meer) ton zijn motorschepen. In 50 jaar tijd van 1200 naar 14000 ton, betekende een snelle groei van de z.g. stoomschepen... en dus geen zeilen meer. In „Europa Ahoy” (door A.C. Metzelaar) leest men: „Het volgetuigde 3-mast schip voer aan de wind 26 zeilen, met een opp. van 2.037 M². Men had meestal 3 stel zeilen, dus een 6000 M² doek nodig. Hoe is het bv. mogelijk, dat er gemiddeld 4000 à 5000 m. doek voor een K.P.M.-stoomschip wordt gebruikt?

60.000 m. per jaar.

Voor de 140 K.P.M.-schepen zijn ± 60.000 m. doek nodig, waarvan per jaar 20% nodig is voor reparatie en vernieuwing. De zeilmakerij, evenals de andere werkplaatsen

aan de Kali-Mati, is een reparatiewerkplaats en geen fabriek.

In een fabriek gebruikt men tien talen machines van één soort, in de zeilmakerij zijn echter maar 6 machines in bedrijf. Met een 35-tal tukangs en helpers worden er zonnetenten gemaakt, ten behoeve van passagiers en bemanning, regententen en pressennings voor behoud en bescherming van lading, dekkleden voor lading aan dek of aan de wal, bootskleden voor reddingsboten om het uittrogen te voorkomen en emmerzeilen voor die boten, als „de nood aan de man komt” (wat gelukkig niet veel voorkomt). Verder worden er nog gemaakt autokappen, huiskappen, diverse slaap- of kooikledjes, vuilninnen-

zakken, meel-, tinerts- en cementslengen en „veebroekings”. Met de hand wordt in deze slengen doek genaaid. Langs de zonnetenten wordt met de hand touw (z.g. lijken) genaaid, wat natuurlijk veel tijd kost.

In 1949 werden 1500 strengen handgaren, 2500 klossen mach.garen en 58.000 m doek verbruikt. Het zijn slechts simpele cijfers, die een samenvatting geven van datgene wat menigeen niet zou vermoeden, omdat we in de tijd van de machine leven. Wegens gebrek aan goede tukangs, te korte werktijden en het tekort aan de verzorging der materialen, is het elke dag in de Kali-Mati zeilmaken Luctor et Emergo.

A. Prins
Baas zeilmakerij
Tg. Priok

Het m.s. „Paloh” op stap :

K.P.M.-SCHIP ZEILDE NAAR HUIS

Dit feit doet het —achteraf bezien— niet zo vreemd meer klinken, te vernemen, dat van de heren van de N.D. uren heeft doorgebracht op het Hoofdpstokantoor te Djakarta naar het vreemde schip te zoeken.

Maar wie had er dan ook —hoewel men later deze mogelijkheid wel in de berekeningen ging verdisconteren— op gerekend, dat die gloednieuwe „Ouwe” zo maar letterlijk en figuurlijk alle zeilen bij zou zetten om als een Paketvaart-Pasha van zijn eerste tochtje door de Java-Zee te genieten?

Alle „zeilen” bij . . .

De „briefing” van de „search-parties” had betrekking op een zoekgeraakt motorschip en niet op een Boeginese- of Makassarse zeilprauw, waarop onze *Paloh* —gezien van een 600 tot 1000 voet hoogte af— sprekend moet hebben geleken. Of was zij soms niet, nog afgezien van de normale waslijntjes, behangen met alle pressennings, regententen en sloepzeilen, waarover men aan boord beschikte?

Daarom: slechts met lof gewagen wij van de mannen van de A.U.R.I. en de „Garuda”, die urenlang over die zonweerspiegelende zee hebben gestuurd. Het was „bad luck” voor alle partijen, dat ze juist niet boven het schip waren, toen een wat erg harde windvlaag de voor een dergelijk doel wel wat al te broze lood-lijntjes verbrak en de weg-wapperende zeilen het schip zijn normale silhouet hergaven.

Inderdaad: het aanhalen van z'n voorvalletje doet ons beseffen, dat de 27 opvarenden van de *Paloh* aan het tochtje beslist geen „makkie” gehad hebben, hoewel het rapport van gezagvoerder E. B. A. Warger sober is en slechts gewaagt van de route, welke ter beveiliging van opvarenden, schip en lading nodig waren.

Zeemanschap.

Ons respect voor schipper en bemanning groeit naarmate we ons de moeilijkheden en vindingrijke improvisatie van deze tocht realiseren en met trots wijden wij de frontpagina van deze „Uitlaat” aan dit voorbeeld van vastberaden zeemans- en waarlijke Paketvaartgeest.

Het m.s. *Paloh* ligt weer binnen.

Oprechte dank aan allen, die bij de pogingen om het schip te vinden hun steun en medewerking hebben verleend, waarbij wij zeker vooral noemen de A.U.R.I. (Angkatan Udara Republik Indonesia) en „Garuda”, Radio Republiek Indonesia, alle bestuursambtenaren op de Noordkust van Java, —die de vissersbevolking naar de *Paloh* lieten uitzien, de bemanning van prauw no. 1.1-2893 (die een brief van de *Paloh* heeft medegenomen en verzonden) Radio Djakarta, de telefoon- en de Postdienst van de P.T.T., en „last but not least” al onze eigen diensten en schepen, die alle het hunne hebben bijgedragen om ons zeilend motorschip weer in veilige haven te kunnen binnenloodsen.