

De Wiltaat



18e JAARGANG No. 12 DECEMBER 1965

75
JAAR
PAKET-
VAART

De uitlaat

PERSENEELSORGAAN VAN DE

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ
N.V. NEDERLANDSE TANK- EN
PAKETVAART MAATSCHAPPIJ
HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.

Redacteur:
H. A. de Jong

Redactiecommissie:
G. J. Boom AS/PV - R. Romswinkel AS/P & A - J. M. van
Suylenkom V.Z. - R. J. de Vries B.T.D.

Alle stukken „De Uitlaat” betreffende te adresseren:
De Redactie van „De Uitlaat” p/a N. V. Koninklijke Paket-
vaart-Maatschappij.
„Het Scheepvaarthuis” - Postbus 714 - AMSTERDAM

INHOUD VAN DIT NUMMER:

	pagina
Ten geleide	3
Jaarwisseling	3
De eerste vijftig jaar	4
De KPM-vrouwen in 75 jaar „Paketaart”	8
De oorlog	13
Opdat wij niet vergeten	15
Wederopbouw	17
De nieuwe koers	20
Menselijke verhoudingen en traditie in de paketaart- organisatie	22
Oud en jong K.P.M.	24
Een zeemanshuwelijk (gedicht)	25
Kind Pretty Memories van een K.P.M.-stertje	26
Vijfzeventig paketaartjaren (gedicht)	27
Wereldamroep	28
Het schip van de week	29
Een reis om nooit te vergeten	30
Herinneringen uit de dertiger jaren	31
Mijmeringen (gedicht)	32
van tot	33
K.P.M.-kompas	34
Bedrijfsnieuws	35
Scheepsposities	35
Personalia	36/37
Bedrijfsfoto's	38

Dit jubileumnummer is tot stand gekomen met medewerking van de Heer Kees Borstlap, journalist, en de Heer H. A. Corsten, oud-commodore K.P.M. Het fotomateriaal is grotendeels afkomstig uit het K.P.M.-archief, aangevuld met een aantal opnamen van (oud) personeelsleden.
De omslag en achterzijde werden uitgevoerd naar een ontwerp van de Heer H. A. de Jong.

TEN GELEIDE

Op 4 september 1888 werd de acte van oprichting der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij gepasseerd; het recht het praedicaat Koninklijke te voeren was haar verleend bij Koninklijk Besluit van 15 juli 1888.

Op Nieuwjaarsmorgen 1891 te negen uur vertrokken de „Camphuys” en de „de Carpentier” van Tg. Priok, waarmee de organisatie van de K.P.M. begon te „draaien”. Op 1 januari 1966 zal dat 75 jaren geleden zijn.

Er is nauwelijks een rederij te bedenken voor wie de betekenis van eb en vloed, in tweërlei zin, zo groot is geweest als voor de Paketvaart. Hierbij denk ik enerzijds aan de vele getij-havens in Indonesië en aan het kalivaren met inlopend, resp. uitlopend water, doch evenzeer aan het politieke en economische getij.

Gedachtig aan de politieke eb van 1957 en de verstrekkende gevolgen daarvan, heeft de Raad van Bestuur gemeend het 75-jarig bestaan niet uitbundig te moeten vieren.

Door het doen verschijnen van deze Jubileumuitgave van „de Uitlaat”, wordt in de kring van onze rederij, met inbegrip van haar gepensioneerden, voldoende reliëf gegeven aan de betekenis van deze gedenkdag.

Het is goed ons op deze dag te realiseren, dat een blik op ons verleden ons nog slechts laat zien, hoe het is geweest. Deze geschiedenis is er een, die ons terecht, met trots vervult. Doch zij behoort tot een voorbij tijdperk en zij komt, in die vorm, nimmer terug.

Om voort te kunnen gaan en ons onze geschiedenis waardig te tonen, moeten wij vooruit kijken. Wij zullen de nodige initiatieven dienen te ontplooien en met beleid en durf een nieuwe koers moeten voorliggen en daarbij, zoals vroeger, voorbereid zijn op wisselend getij.

De vierde kwart-eeuw ligt vóór ons en ik hoop, dat zij, die het eeuwfeest zullen beschrijven, zullen getuigen, dat door ons de juiste koers werd uitgezet.

Jhr. Mr. E. W. Röell
Voorzitter van de Raad van Bestuur

JAARWISSELING

Opnieuw spoedt een jaar ten einde en het moment is weer aangebroken om achterom te zien en de balans op te maken.

Er was, vergeleken bij 1964, eigenlijk niet zoveel veranderd. Het K.P.M.-vaargebied werd in het Afrika-rayon wat ingekrompen, doch daartegenover staat, dat een aantal, uit de Combinatie terugontvangen schepen, emplooi heeft gevonden in de vaart op Indonesië.

De N.T.P.M.-schepen hebben gelukkig gevaren en de H.V.M. heeft ten volle kunnen profiteren van de wat betere vrachtenmarkt.

Over hetgeen, in gezamenlijke krachtsinspanning, in 1965 is bereikt, mogen wij zeker niet ontevreden zijn.

Wat hierbij echter het meest hartverwarmend naar voren treedt, is de plichtsopvatting en toewijding van onze mensen. Wij danken daarom allen, behorend tot ons Concern, varende en aan de wal, overzee en in Nederland, voor hun uitstekende taakvervulling.

Ook dit jaar zal het voor velen niet mogelijk zijn het Kerstfeest en Oud en Nieuw met hun gezinnen te vieren en daarom zullen bij de jaarovergang onze gedachten in het bijzonder naar hen uitgaan.

Onze beste wensen vergezellen u allen en wij wensen u en uw gezinnen en onze gepensioneerden een gezegend Kerstfeest en een voorspoedig en gelukkig 1966.

Jhr. S. G. van Weede
Directeur

75 JAAR PAKETVAART

Met zevenmijls(zee)laarzen door een roemruchte geschiedenis

DE EERSTE VIJFTIG JAAR

Voorgangers

Uit noodzaak geboren zou men de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij kunnen noemen. Uit noodzaak omdat een goed georganiseerd interinsulair vervoer een eerste vereiste was om het besturen van meer dan drieduizend zee-omspoelde stukken tropisch land, soms vele malen groter dan het moederland Nederland en dikwijls kleiner dan de Waddeneilanden, tezamen de gordel van smaragd vormend, mogelijk te maken en uit te breiden en de defensie te kunnen organiseren.

Besturen van dit uitgebreide rijk overzee is van den beginne af een moeilijke zaak geweest. Voor de onderlinge communicatie aangewezen op het zeilschip met zijn grote afhankelijkheid van weer en wind, of dat nu het Europese fregat was of de inheemse prauw, was gezagshandhaving en -uitbreiding geen sinecure, om van goede handelsverbindingen nog maar niet te spreken. De intrede van de stoommachine als voortstuwer van het schip opende echter perspectieven en het was dan ook reeds in 1825 dat het toenmalige gouvernement van Nederlandsch Indië te Soerabaya een stoomscheepje liet bouwen dat de regering in staat stelde zijn bestuur efficiënter uit te oefenen dan voorheen het geval was geweest.

De „Van der Capellen” heeft tussen de eilanden lang en veel gevaren. Er kwamen meer gouvernementsstoomschepen en bij het invoeren van de stoomvoortstuwing op oorlogsschepen kon het interinsulaire vervoer wederom toenemen. Want de schepen-van-oorlog hadden er geen bezwaar tegen post en bestuursambtenaren te vervoeren en bij tijd en wijle ook particulieren als passagiers mee te nemen. Toch heeft de communicatie in die eerste helft van de 19e eeuw veel te wensen overgelaten. Particuliere scheepvaart trof men in zeer geringe mate aan. De Nederlandsch Indische Stoomboot Maatschappij (N.I.S.M.) voer met twee kleine stoomschepen langs de noordkust van Java en onderhield eens in de maand een verbinding met Makassar.

Het was gouverneur-generaal Rochussen die in 1847 de aandacht van de regering vestigde op de onvoldoende communicatie tussen de eilanden en Java. Een gewezen marine-officier, W. Cores de Vries, kreeg opdracht een onderzoek in te stellen naar de levensvatbaarheid van een goed functionerende stoompaketdienst. Zijn advies luidde gunstig. Hij vond steun bij de Rotterdamse reder Willem Ruys J. Dzn. en de scheepsbouwer Fob Smit. In 1850 werd een overeenkomst met de regering gesloten

welke resulteerde in de oprichting van een commanditaire vennootschap voor het uitoefenen van de stoompaketvaart in Nederlandsch Indië. Het jaar daarna zag vier ijzeren schroefstoomschepen naar Indië komen, die twee diensten vanuit Batavia gingen varen: een naar verschillende havens op Sumatra en een langs Java's noordkust naar Makassar en de Molukken. De onderneming genoot hiervoor een regeringssubsidie van f 9,69 per beveren mijl of f 160.000 's jaars. De bestaande N.I.S.M. verzorgde een dienst op Singapore voor de mail.

Het begin was er en uitbreidingen werden opgezet en meer schepen aangetrokken. In 1859 achtte de regering het noodzakelijk de pakketvaartdienst uit te besteden. Enige gegadigde was Cores de Vries die echter zo hoge eisen stelde dat ernstig werd overwogen de dienst in eigen beheer te nemen. Zo ver kwam het echter niet. De concessie van Cores de Vries werd met vijf jaar verlengd en de subsidie werd verhoogd tot f 18,21 per beveren mijl of f 500.000.

Klachten over de dienstverlening ontbraken echter niet. Er waren tegen de rederij heel wat bezwaren in verband met slechte bediening en hoge vrachten. Dit bracht de regering ertoe reeds in 1862 een nieuwe uitbesteding uit te schrijven. Er waren twee gegadigden nl. de Brit H. O. Robinson en de Amsterdamse industriëlen Paul van Vlissingen jr. en Dudok van Heel. Robinson vroeg een subsidie van f 6,97 per beveren mijl; de beide Amsterdammers vroegen één cent meer. Die ene cent meer subsidie welke de regering te betalen had, betekende het luttel bedrag van f 421.56. Dat bij het verlenen van de concessie aan Van Vlissingen en Dudok van Heel de revenuën in Nederlandse beurzen zouden komen om nog maar niet te spreken van de voordelen welke de Nederlandse scheepsbouwindustrie zou hebben bij het bouwen van schepen voor een Nederlandse pakketvloot, bleek bij de regering geen indruk te maken. Wat de geschiedenis in zou gaan als „de cent van Paul van Vlissingen” had, na heel wat geharrewar, tot gevolg dat aan de Brit de concessie werd verleend tot 1875. De interinsulaire vaart was daarmee in buitenlandse handen.

Robinson droeg de concessie direct over aan de N.I.S.M. Maar ook de vloot van Cores de Vries bleef varen. Toen hij in 1865 stierf, omvatte deze dertien schepen met een totaal tonnage van 2900. In 1868 werden deze schepen overgenomen door de N.I.S.M.

Het moet gezegd worden dat het de nieuwe concessionaris goed ging. Er werd gunstig gevaren maar weinig buiten het contract. Klachten over willekeur waren niet van

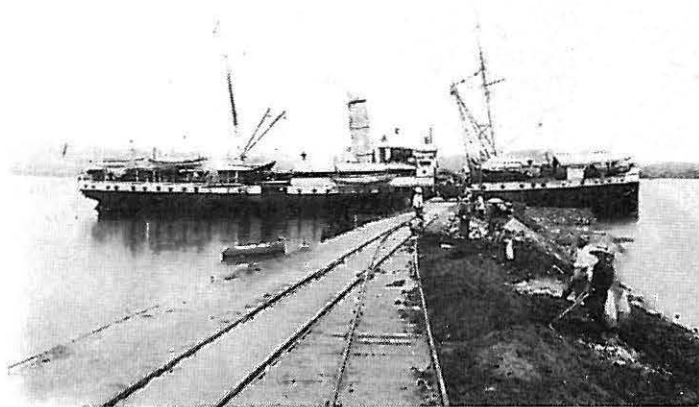
de lucht. Wat lastige verschepers werden gewoon uitgesloten. De N.I.S.M. vervoerde hun goederen niet meer. In de jaren tussen 1869 en 1883 bewogen de dividenduitkeringen zich tussen 5 en 18 procent. De schepen mochten dan onder Nederlandse vlag varen en een Nederlandse gezagvoerder hebben, de winsten kwamen voor het overgrote deel in Engelse handen. In 1875 werd het contract voor 15 jaar verlengd. De N.I.S.M. zat voorlopig weer goed in het zadel.

In Nederland zat men echter niet stil om aan deze zeer onbevredigende en ongezonde toestand een eind te maken. Boissevain, Ruys en Tegelberg die zich met de pakketvaartdienst wilden belasten zodra de tijd daar was, gingen zich roeren. Regering, Raad van Indië en Kamer van Koophandel te Batavia, voor of tegen, schonken het vraagstuk hun bemoeienis, dit alles resulterend in de wet van 19 maart 1888 welke de regering machtigde tot „het sluiten van een overeenkomst voor bediening van de pakketvaart in de Nederlandsch Indische archipel”. Het driemanschap sloot op 5 juli het contract met gouverneur-generaal Van Rees. Op 4 september werd de acte van oprichting gepasseerd van de rederij, die Koninklijke Paketvaart-Maatschappij zou heten. Eindelijk ging Nederland weer deelnemen aan de interinsulaire vaart. Deelnemen. Want de N.I.S.M. dacht niet aan wijken.

De KPM gaat varen

Met het uitzicht op de concessie hadden de drie initiatiefnemers reeds eerder een onderzoek naar de heersende toestanden bij de interinsulaire vaart van de N.I.S.M. laten instellen. De inspecteur van de Stoomvaart Mij. „Nederland”, jhr. L. P. D. Op ten Noort had de archipel bereisd en zijn bevindingen wezen er op, dat bij het organiseren van een pakketvaartdienst, heel wat ongewenste toestanden moesten worden weggewerkt. Te hoge vrachten en passagierstarieven, willekeur en gebrek aan goede dienstverlening trof hij bijna overal aan. Een man die deze ervaringen had opgedaan, was zonder twijfel de aangevozen persoon om de organisatie van de K.P.M. ter hand te nemen. In Amsterdam zetelde de Raad van Bestuur, bestaande uit representanten van handel, zeevaart en bankwezen. Voorzitter was mr. J. P. R. Tak van Poortvliet, bijgestaan door de leden J. T. Cremer, jhr. P. Hartsen en mr. Marten Mees. De drie voorlopige concessionarissen Boissevain, Ruys en Tegelberg vormden met Tak van Poortvliet als voorzitter het College van Gedelegeerden. Men kon beginnen en vroeg prijsopgave voor in Nederland te bouwen schepen: vier van 1200 ton, vijf van 900 ton en drie van 500 ton. De prijs viel tegen. Na langdurige onderhandelingen gelukte het de zestien schepen van de N.I.S.M. over te nemen, wat tevens betekende dat men van de zorgen, die deze ernstige concurrent voor de „Paket” zou zijn, was bevrijd. Met 30 schepen werd op 1 januari 1891 het bevaren van de lijnen begonnen. Op die Nieuwjaarsmorgen vertrokken als baanbrekers de „Camphuys” en de „de Carpentier” van Tg. Priok.

De eerste jaren waren verre van gemakkelijk, ook al omdat jhr. Op ten Noort, die met de titel hoofdagent de rederij zo stevig op de benen had gezet, nog voor het beëindigen van zijn contract ziek naar Nederland moest terugkeren. Hij werd benoemd tot directeur van de Stoomvaart Mij. „Nederland”, wat van den beginne af



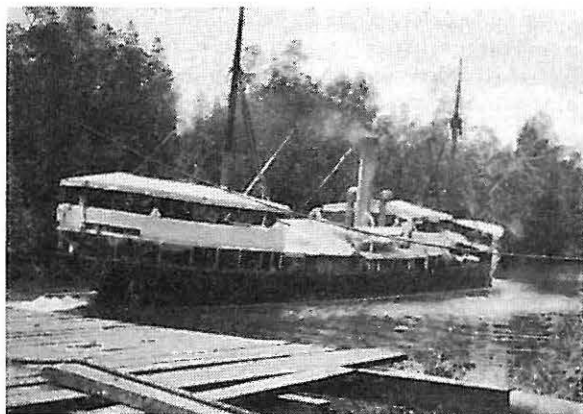
s.s. „de Carpentier” 1205 BRT. - 1891-1924

in het voornemen had gelegen, maar bleef door zijn lidmaatschap van de Raad van Bestuur van de K.P.M. aan de jonge onderneming, waaraan hij zijn grote werkkraft had gegeven, verbonden. Tot zijn opvolger werd de heer E. G. Taylor benoemd met wiens leiders kwaliteiten men reeds had kunnen kennismaken toen hij werkzaam was voor Daendels.

Gestadig breidde zich het particuliere passagiers- en vrachtvervoer uit en daarmee hield de vloottuitbreiding en -vernieuwing gelijke tred.

Gemakkelijk was, vooral in die eerste tijd, de interinsulaire vaart niet. De Indische wateren waren niet of heel summier in kaart gebracht. Op onbekende riffen verloor de Paket in die eerste jaren verscheidene schepen. Maar ook later toen de wateren van de archipel hun geheimen aan de hydrografen hadden moeten prijsgeven, werd van de Paket-officier op de brug al zijn kennis en inzicht op navigatoir gebied geëist. Kustwateren bezaaid met riffen, moeilijk bevaarbare rivieren die toegang gaven tot factorijen in het binnenland stelden de navigator voor een zware taak, die door vele van zijn collega's die hun „grote vaart” op de wijde oceaan konden uitoefenen, niet altijd volledig werd begrepen en gewaardeerd. De K.P.M.-stuurman moest van goeden huize komen, wilde hij geschikt zijn voor deze micro-navigatie. Ook wat betreft het laden en lossen werd van de stuurman grote praktische kennis en improvisatievermogen gevergd. Want de havens waar men kon rekenen op voor die tijd

s.s. „Benoa” aan de kleine steiger te Pangkalan Soesoe





Laadboot copra te Tobelo (Halmaheira) 1932

moderne laad- en losinstallaties waren op de vingers van één hand te tellen. Onder de meest primitieve omstandigheden moest, meestal liggend in een baai of op een min of meer beschermde rede, lading worden gelost of ingeladen in/uit prauwen of eigen ladingsloepen (laadboten) die de verbinding tussen wal en schip onderhielden en voor aan- of afvoer zorgden. Er is, vooral in die eerste jaren, ontzaglijk hard gewerkt, zowel aan de wal als op de schepen.

In 1898 had de K.P.M. reeds een zo gunstige ontwikkeling doorgemaakt, dat de regering — hoewel het contract eerst in 1905 afliep — verzocht de nog resterende jaren met een verminderde subsidie genoegen te willen nemen. De K.P.M. had daar geen bezwaar tegen. Het aantal schepen was toen tot 34 gestegen.

In 1906 trad de heer Taylor als hoofdagente af. Hij gaf een bloeiend bedrijf en een vloot van 44 schepen over aan zijn opvolger, de heer L. J. Lambach, die reeds met jhr. Op ten Noort de eerste verkenningsreis had gemaakt. Hij zou zich als hoofdagente, later als president-directeur, grote waardering verwerven niet alleen door zijn grote werkkraft en brede visie maar ook door de zorgen waarmee hij de belangen van het personeel behartigde.

Ten tijde van de heer Lambach trad de K.P.M. een geheel nieuwe bedrijfsperiode binnen toen door het openleggen van de buitengewesten de maatschappij zijn aandeel kreeg in de grote opleving van de handel. In die tijd werd een wekelijkse sneldienst ingesteld van Java-havens naar Belawan Deli en werd de Java - Australië Lijn geopend, een maandelijkse verbinding die door de stoomschepen „Lemaire” en „Van Spilbergen” werd onderhouden, twee schepen die in 1913 door de speciaal voor deze dienst gebouwde „Houtman” en „Tasman”, schepen van 5000 ton, werden vervangen. Zij waren ingericht voor het vervoer van meel, bevroren vlees, zuivelprodukten en verse vruchten.

In 1911 maakte de snelle groei van de rederij het noodzakelijk de leiding in handen van een meerhoofdige directie te leggen. De heer Lambach werd president-directeur en de administrateur van de rederij te Amsterdam werd

directeur. Toen in 1914 de eerste wereldoorlog uitbrak, telde de vloot reeds 95 schepen. Van deze werden wel dra bijzondere diensten gevraagd die de vlag van de K.P.M. tot ver buiten het eigen vaargebied brachten. Zo werden diensten geopend op Hong Kong en de Chinese havens Swatow en Amoy en werden charterreizen uitgevoerd naar Mauritius, Suez, Bombay en zelfs San Francisco. Na de oorlog volgde even een korte opleving welke echter direct werd gevold door een inzinking van het gehele bedrijfsleven. Verstrekkende bezuinigingen moesten in alle bedrijfstakken worden ingevoerd.

De ommekeer kwam in 1925. De prijzen van de produkten verbeterden; voor Deli begon de gouden tijd in de rubbercultuur. Groter werd het ladingaanbod en de K.P.M. profiteerde daar als eerste van mee. In dat jaar werd ook het regeringscontract wederom verlengd. Met grote voortvarendheid werd de vernieuwing van de vloot ter hand genomen. Vele oude schepen werden vervangen door nieuwe. Tussen 1926 en 1930 werden niet minder dan 62 nieuwe schepen aan de vloot toegevoegd, o.a. de motorschepen „Cremer” en „Van Heutz” voor de dienst op China en voor de Australië Lijn de „Nieuw Holland” en de „Nieuw Zeeland”.

In die periode, vlak voor de grote wereldcrisis, nam niet alleen het vrachtvervoer in omvang toe. Ook het toerisme kwam in de Oost tot ontwikkeling. De K.P.M. vestigde kantoren in New York en San Francisco die de grote Amerikaanse reisbureaus inlichtten over de reismogelijkheden in de Indische archipel. Bali was al door het buitenlandse toerisme ontdekt. Op dit eiland vestigde de K.P.M. een eigen nederzetting en in Den Pasar ging zij zelf het Bali Hotel exploiteren. Ook Sumatra werd in dit toerisme betrokken en voor de inwoners van Ned. Indië zelf ging de K.P.M., buiten de bestaande lijnen om, toeristenreizen organiseren naar de Molukken, de Philipijnen, Indo China en Japan.

Bij het uitbreken van de grote crisis in 1930 werden deze extra reizen de eerste kinderen van de rekening. Intact bleef de nieuwste in 1928 ingestelde lijn, de zgn. Saigon-Java-Noumea Lijn die later nog werd uitgebreid door Nieuw-Zeeland er in op te nemen. Zuid Pacific Lijn zou deze verbinding van toen af heten.

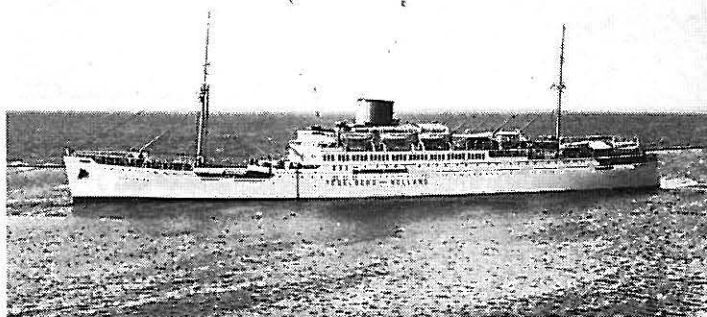
Bali-hotel



Ondanks de inzettende slechte tijden, overtroffen de uitkomsten van deze nieuwe verbinding ver de verwachtingen. In 1931 breidde de K.P.M. zijn werkingssfeer wederom uit door de instelling van een verbinding van Ned. Indië met Zuid- en Oost-Afrika. In deze nieuwe lijn werden ook China en de Philippijnen opgenomen. Niet minder dan 139 schepen telde de vloot toen. De ontwikkeling van het ladingvervoer nam op deze verbinding een zo grote vlucht dat telkens grotere schepen moesten worden ingelegd om aan de vraag naar scheepsruimte te kunnen voldoen. Hoewel de conjunctuur verre van gunstig was in die jaren werd besloten drie motorschepen van 15.000 brt. in bestelling te geven, die in 1937 gingen varen in de Oriënt-Java-Afrika Lijn. Het waren de „Boissevain“, „Ruys“ en „Tegelberg“.

In 1936 begon zich aarzeland een economische opleving af te tekenen. Dit jaar werden twee motorvrachtschepen besteld van 6500 brt. die een weliswaar beperkte maar uiterst moderne passagiersaccommodatie kregen. Zij werden in 1939 op de Oriënt-Java-Afrika Lijn ingezet.

De op 3 september 1939 ontbrandende tweede wereldoorlog verlamde o.a. het doorvoerkeverkeer tussen Zuid-Amerika en Zuid-Afrika. De K.P.M. was hier direct diligent. Reeds in december vertrok het eerste vrachtschip van Durban naar Zuidamerikaanse havens en terug naar

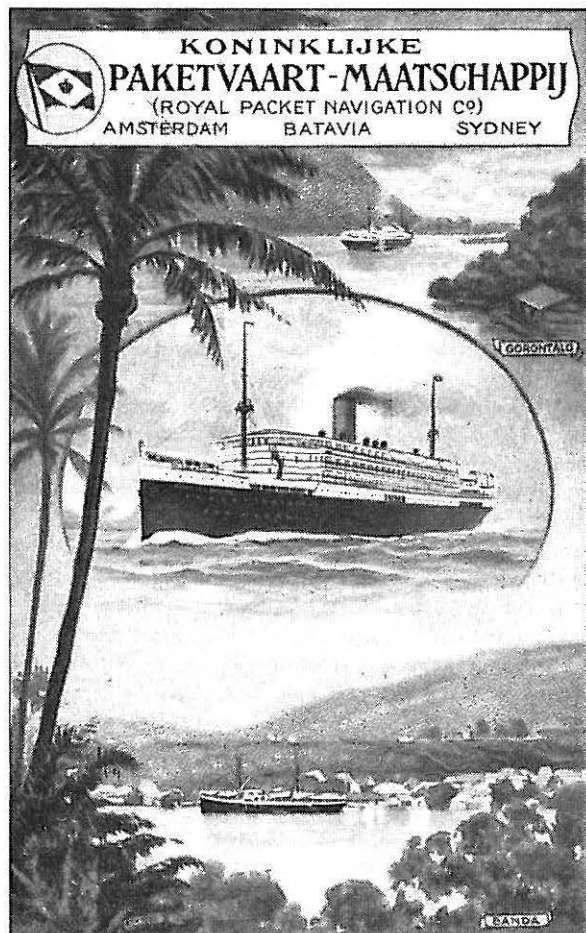


M.s. „Tegelberg“

Durban via Kaapstad. De South Atlantic Line had zijn intrede gedaan. Tot de „dag van Pearl Harbour“ Ned. Indië direct met de oorlog confronteerde. De meest dramatische jaren in het bestaan van de 50 jaar oude rederij namen een aanvang.

Kees Borstlap

Een reclamedrukwerk anno 1913 (voor- en achterzijde).



KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

Geregelde Mail-, Passagiers- en Vrachtgoederen-dienst, onder contract met het Gouvernement van Ned. Indië, tusschen de havens van den *Nederl. Indischen Archipel*, in verbinding met *Singapore, Penang* en *Australië*. Uitstekende passagiers-inrichtingen, voorzien van alle moderne comfort.

Wekelijksche sneldienst tusschen *Java, Singapore* en *Delft* met de van draadloze telegrafie voorziene dubbelschroefstoomschepen „*Melchior Treub*“ en „*Rumphius*“ met aansluiting te *Singapore* aan de voornaamste Mailstoomers van en naar Europa.

Maandelijksche dienst van *Java* naar *Brisbane, Sydney* en *Melbourne* vice-versa, via *Thursday Island* en *Port Moresby*, met de nieuwe 5000-tons schepen „*Tasman*“ en „*Houtman*“, voorzien van alle moderne inrichtingen, als: draadloze telegraphie, vries- en koelkamers, enz. Dokter en hofmeesteres aan boord.

In 1912 werden vervoerd: 679.850 passagiers, 1.700.630 tonnen lading, terwijl door de schepen werden afgelegd 2.424.544 zeemijlen, zijnde 112 maal den omtrek der aarde.

Met een vloot van 82 schepen worden, door middel van 50 verschillende diensten, 270 over den geheelen Nederlandsch Indischen Archipel verspreide havens, door geregelde aansluitingen aan Maïls naar Europa, Azië, Australië, Amerika en Afrika, in verbinding met de geheele wereld gebracht.

Tarieven, dienstregelingen, enz. zijn op aanvraag verkrijgbaar bij de Hoofdkantoren der Maatschappij te Amsterdam en te Batavia, bij den vertegenwoordiger te Sydney en bij de verschillende Agenten.

DE KPM-VROUWEN IN 75 JAAR „PAKETVAART”

In de maalstroom van het leven is voor de mens 75 jaar een lange periode, waarin drie generaties hun bestemming kunnen vinden. Een terugblik op een tijdperk dat voorbij is, is echter als een flits. Op bepaalde ogenblikken worden belevenissen die in onze herinnering voortbestaan, in onze gedachten teruggebracht.

Deze mogelijkheid doorbreekt het patroon van de dagelijkse sleur en doet ons even stilstaan bij het verleden waarop voor een groot gedeelte ons heden en toekomst zijn gegrondvest. Dit is dan ook de diepere waarde van „jubileum-vieringen”, omdat terugschakelen op achter ons liggende jaren ons als het ware ter lering en vermaak een spiegel voorhoudt omtrent de betrekkelijkheid der dingen die slechts zijdelings inhoud en betekenis geven aan ons aards leven.

Wanneer een bedrijf terugkijkt op 3 x 25 jaar bestaan kan in bepaald opzicht een vergelijking worden gemaakt met een man of vrouw die ruimschoots de leeftijd van de sterken heeft bereikt. Jongeren verwachten van de ouderen leiding en wijsheid. Ernstig is de terugslag als deze eigenschappen niet aanwezig blijken te zijn. In ieder geval ontkomt geen enkele jubilaris in de eigen kring en daarbuiten aan deze waardebepaling, want opgedane ervaring moet in een of andere vorm naar voren komen.

Zo blikken wij terug op vijf en zeventig jaar wel en wee van de K.P.M.. De oudere en jeugdige medewerkers hebben bij de momentopname, die deze herdenking is, een gezamenlijke binding gevonden.

Het middelpunt van alle belevenissen blijft echter het gezin, waarin de vrouw als centrale figuur in feite de touwtjes in handen houdt.

Een terugblik van een onderneming of bedrijf kan pas geheel objectief zijn wanneer ook het aspect wordt belicht van de wijze waarop de werkers van hoog tot laag thuis de basis legden om ieder op eigen wijze van de vruchten van de arbeid te profiteren.

De taak van de vrouw in dit verband is bijzonder belangrijk en in het verleden is deze waardemeting dezelfde geweest als thans nog steeds het geval is.

Onze trotse maritieme historie vond haar oorsprong in de verrichtingen van de Compagnie van Verre. De Oostindische Compagnie kwam in de Indische wateren in de 17e eeuw tot haar machtsontwikkeling. Een scheepvaartmaatschappij



als de Paketvaart vormt opnieuw een schakel in deze gang der geschiedenis.

De prestaties werden ter zee en in de gevestigde fabrieken door de mannen verricht, maar op de achtergrond stond weer de vrouw die slechts in gelatenheid maar toch ook door het brengen van grote offers de dagelijkse taak en de opvoeding van de kinderen moest verzorgen.

Als een symbool van deze daadkracht staat in Amsterdam aan de wateren van het Y de „Schreierstoren”, aan wiens voet de aanvang lag van een weg van zorg en verdriet als onze koopvaarders, nagewuifd door dikwijls min of meer ontredderde vrouwen, de lange reis naar de Indië ondernamen, waarvan niet meer dan 40 à 50% de thuishaven zou terugzien.

Deze zeemannenvrouwen werkten, hoewel in feite onbewust, mede aan een traditie, die generaties lang de pioniersgeest zou wakker houden, en zij lieten aan duizenden jonge vrouwen als een erfenis de juiste geestelijke instelling na om waar ook ter wereld zich onder alle omstandigheden te handhaven.

De gordel van smaragd, dit machtige aan alle zijden door de zee omsloten rijk van zo vele eilanden neemt in onze geschiedenis van de laatste driehonderd jaren een zeer belangrijke plaats in. Voor de Nederlandse maatschappijen die hier hun arbeidsterrein vonden, was het „to be or not to be” daarmee direct verbonden. In de kleurrijke en interessante historie van de Indische Archipel hebben vanaf het begin van ons contact met de volken van zo'n grote verscheidenheid in deze gebieden, de vrouwen van het eigen land en zij die uit Nederland kwamen, een bepaalde betekenis gehad.

Van de V.O.C.-tijd tot in de tweede helft van de negentiende eeuw, waren de Nederlandse vrouwen in Indië hoofdzakelijk echtgenoten van de hogere uitgezonden ambtenaren, aangesproken met „nonja besar” (de hoge mevrouw)

en was de voorname en stijlvolle meneer de uitgesproken „toean besar” in huis en daarbuiten. Zonder directe opzet vormde zich in de kern van de bestuursvestiging „Jacatra” de Nederlands-Indische élite met weinig toegankelijkheid voor de dames die een goede honderd jaren later hun plaats zouden innemen als de vrouwen van handel-, cultuurs- en scheepvaartemployés.

Tegen deze achtergrond moest de Paketvaartvrouw en voor een groot gedeelte ook de vrouw die in handel en cultuurs haar plaats innam, in een meestal volslagen vreemde omgeving, de gezinskoers bepalen om dan nog bovendien trachten de steun en toeverlaat te zijn voor de echtgenoot. Het overwinnen van vooroordeel is in het menselijk bestaan een van de moeilijkste zaken. Brengen we hiertoe de kracht op dan werkt dit als een golfslag in ons gemoed, waardoor vaak sterke karaktereigenschappen naar voren kunnen komen.

In het uitgestrekte pakketvaartbedrijf waren ook de echtgenoten van het wal- en varende personeel een eenheid in verscheidenheid. Voor velen had de wieg niet in Nederland maar in een van de vele plaatsen van Insulinde gestaan. Dit gaf in bepaald opzicht voordelen. Bij de start van het huwelijk bracht de omgeving waarin moest worden geleefd geen verrassingen met zich mee en diende de K.P.M.-werknemer in een dergelijk geval slechts zorg te dragen dat zijn vrouw zich in de Paketvaart-omgeving ging thuis voelen.

Deze Paketsfeer had iets geheel eigens, vooral door het tempo waarin het doen en laten zich afspeelde. Hoewel gewerkt werd in een volkomen tropisch klimaat, was de Indische commercie op efficiëntie en hard werken ingesteld. De K.P.M. stond in dit opzicht zeker in de voorhoede.

Alles was beweging wat de klok sloeg en van hoog tot laag heeft de K.P.M.-vrouw in de loop van 75 jaar dit terdege ondervonden. Om een voorstelling te maken van het werkterrein in het interinsulair verkeer van de K.P.M. beseffen men dat van Sabang tot Merauke de afstand ongeveer 4749 km (Amsterdam-New York = 5000 km) bedraagt, met een tijdsverschil van precies twee uren. De hoofdeilanden Java, Sumatra, Celebes, Borneo en Nieuw Guinea behoren tot de grootste eilanden ter wereld. Er worden een groot aantal talen en dialecten gesproken. De samenstelling van de verschillende rassen en bevolkingsgroepen is bijzonder interessant. Van de grote wereldgodsdiensten die beleden worden, is de Islam er de voornaamste, terwijl op het eiland Bali, als een flonkerende diamant, nog een vorm van de oude Hindoe-cultuur bewaard is gebleven.

Het christendom wordt in bepaalde streken van Java, Borneo, Sumatra, Celebes, op de Kleine Soenda-eilanden en de Molukken beleden. Het Chinese volksdeel belijdt voor een groot gedeelte de leer van Confucius of het Taoïsme. Door de omstandigheid dat in het Paketvaartbedrijf een regelde doorstroming van het personeel voor een goed functioneren van het geheel noodzakelijk was, diende het gezinsleven zich ook hieraan aan te passen. Wederom waren het de Paketvaartvrouwen die steeds in staat moesten zijn te improviseren en daarnaast blij moesten geven van een meer dan normaal aanpassingsvermogen. In de verre uithoeken van de archipel moest een leefbaar en gezellig „home” opgezet kunnen worden en zorggedragen, dat de eigen vitaliteit en die van man en kinderen op peil werd gehouden.

De ene keer woonde men in een comfortabele omgeving

van een stad of stadje, de andere maal aan de rand van de „bush-bush”, mijlen ver de kali op of aan een of ander stille baai, met uiteraard alle ongemakken van dien. In dergelijke gevallen trokken eenzaamheid en gebrek aan afleiding een zware wissel op het moreel van de vrouw des huizes.

Toch heeft het merendeel van de Paketvaartvrouwen de weg weten te vinden om trots alle omstandigheden, mede ten voordele van een goede gang van zaken in het bedrijf, hun levensblijheid te behouden. Twee factoren waren hun daarbij behulpzaam. De eerste was de hulp en trouw van de Indonesische bedienden. Uiteraard verschilden zij van de westerling en diens levensritme, doch hoezeer hebben zij ons in vele opzichten het leven prettig gemaakt en hoe oprecht veel hielden zij van de kinderen. De onderlinge band die hierdoor ontstond kwam duidelijk tot uiting bij een overplaatsing wanneer de bedienden niet mee konden gaan en verdriet en tranen bij het afscheid de genegenheid over en weer toonden.

De tweede omstandigheid die zorg droeg voor een prettige afwisseling was het contact met de varende K.P.M.-mers, die met hun schepen de verschillende standplaatsen volgens een perfect opgestelde dienstregeling, geregeld aanliepen. In het bijzonder waren het de afgelegen plaatsen die opleefden wanneer de kapal (schip)-K.P.M. binnenstoomde. Dergelijke gehuchten ondergingen als het ware hierdoor een metamorfose. Van een rustige en min of meer betijde gemeenschap kwam een ontwaken met een ongebreidelde energie om de lictijd van het schip op een of andere manier te benutten. De zakelijke besprekingen tussen kapitein en agent vonden enige kleur en fleur door de bezoeken aan boord van de echtgenote van laatstgenoemde, vaak in gezelschap van een of meer aanwezige K.P.M.-dames, of door de „acte de présence” van de gezagvoerder in gezelschap van zijn hoofdwerktuigkundige aan de wal.

Op deze wijze werden dikwijls hechte vriendschapsbanden gesloten en benaderden „schip en wal” elkaar op een voor de Nederlandse scheepvaart unieke wijze. In het Paketvaartverband ontstond op deze basis een onderlinge waardering, die er ongetwijfeld toe heeft bijgedragen de befaamde K.P.M.-teamgeest tot stand te brengen, die onder alle omstandigheden van het bedrijf in staat bleek een bindend element te zijn en te blijven.

De vrouwen van het varende personeel hadden in het algemeen hun thuis meer in de grotere steden van de archipel, maar daarnaast bracht het periodieke gemis van de man bepaald zorgen en grote verantwoordelijkheden met zich mee.

In driekwart eeuw heeft de K.P.M. aan een groot aantal activiteiten inhoud en vorm gegeven, die in veel opzichten van het personeel een bijzondere aanpassing en omschakeling hebben vereist. De spreiding van de belangenfeer, het creëren van de zgn. buitenlijnen, die zelfs in de dertiger jaren van deze eeuw, naast de reeds bestaande Australiëlijnen en Chinalijnen, zich gingen uitstrekken tot de kusten van Zuid- en Oost-Afrika, bood de vrouw de mogelijkheid zich in nieuwe woonoorden buiten het vertrouwde Indië te vestigen. De ervaringen, in de kern van het K.P.M.-bedrijf in de Indische wateren opgedaan, met als ondergrond het vleugje van romantiek en avontuur dat de zo typische K.P.M.-scheepvaartonderneming nu eenmaal kenmerkte, stelden de Paketvaart-vrouwen in staat praktisch elke hindernis te nemen.

Het was hier niet de „call of the sea” maar de „K.P.M.-call” waaraan in feite, ook wanneer men het daar persoonlijk wel eens niet mee eens was, geen weerstand kon worden geboden.

Het K.P.M.-leven in de Oost toonde vanzelfsprekend prettige en minder aangename facetten. Doch ook in dit opzicht is de evolutie mede in het vlak van de menselijke verhouding niet stil blijven staan.

Hetgeen in de eerste 25 jaar in de onderlinge gezagsverhouding en omgang normaal werd genoemd, was op een later tijdstip een ouderwetse gang van zaken, en wie de vooruitgang in deze, vooral na de 2e Wereldoorlog, beziet, zal zeer grote veranderingen constateren. In dit verband zijn ook de inzichten van de vrouw doorslaggevend geweest. De dagelijkse omgang met mensen uit een zeer verschillend milieu en levensopvatting, zoals die voorkomen in de Indische samenleving, verdiepte en verrijkte de eigen gedachtenwereld.

Natuurlijk moet e.e.a. ook worden gezien tegen de achtergrond van de vormen en normen van de tijd waarin deze belevenissen werden doorgemaakt. Toch kan algemeen worden geconcludeerd dat de K.P.M.-vrouwen de kunst hebben verstaan om op elke standplaats mee te werken aan de onderlinge goede verstandhouding met de verschillende nationaliteiten in de naaste omgeving. Het maakte daarbij niet uit of het de echtgenoten waren van Nederlandse of Indonesische ambtenaren of de vrouwen van de vertegenwoordigers van Nederlandse of buitenlandse handelshuizen. Velen hebben daarnaast in het sociaal verkeer hun bijdrage gegeven aan het activeren van het culturele leven en het verlenen van directe bijstand bij de vorming van naaien borduur- en muzieklessen en het samenstellen van toneelgroepen. De innerlijke waarde van deze initiatieven moet niet worden onderschat. Ook niet het feit, dat onder de verschillende bevolkingsgroepen ten aanzien van de K.P.M.-vestiging ter plaatse, goodwill werd gekweekt en meestal ook daadwerkelijk werd verkregen.

Zo veroorzaakten deze activiteiten naar buiten, in een goed samenspel tussen man en vrouw, een goede weerslag voor de K.P.M. als geheel.

Hoe dikwijls hebben ook de missie en zending niet steun gehad van de in de buurt van de statie woonachtige K.P.M.-gezinnen, waarin het gezinshoofd en zijn echtgenote, zonder acht te slaan op de eigen kerkelijke belijdenis, steeds klaar stonden met raad en daad.

Het zou een apart hoofdstuk vormen in de herdenking van 75 jaar K.P.M. de hiervoren genoemde aspecten van leven en werken bij de Paketvaart volledig te omschrijven. In de geschreven bladzijden over dit onderwerp zou de Paketvaartvrouw een geheel eigen en eervolle plaats innemen. De opvoeding van de kinderen, die in het alleszins prettige klimaat van de Indische archipel opgroeien, was niet altijd een eenvoudige zaak. Op de buitenposten was e.e.a. door het dikwijls afwezig zijn van Nederlandse lagere scholen een probleem, dat in z'n volle zwaarte op de echtgenote neerkwam. Behalve moeder en huisvrouw moest zij bovendien als onderwijzeres fungeren en zo nu en dan ook als gastvrouw, want voor de goede gang van zaken diende het gezinshoofd zijn representatieve verplichtingen na te komen. Handel drijven en de belangen van de firma behartigen was in menig opzicht gevoel en flair opbrengen om met de relaties om te gaan of nieuwe relaties aan te kno-

pen. Hoe belangrijk het hierbij is geweest te kunnen rekenen op een begrijpende, charmante, vlotte levenspartner, kan iedere K.P.M.-er, in welke periode hij ook in Indië heeft gewerkt, ten volle onderschrijven.

Deze combinatie van verplichtingen was voor de Paketvaartvrouw een zeer nuttige leerschool, haar zelfstandigheid werd er door ontwikkeld, omdat vaak door allerlei omstandigheden rechtstreeks en zonder ruggespraak met de man beslissingen moesten worden genomen. De briefwisseling met familie en studerende kinderen in het moederland werd ook in hoofdzaak door vrouwlief verzorgd zonder directe bemoeienis van vader, die het al druk genoeg had om de K.P.M.-belangen op rolletjes te doen lopen. Begrijpelijk dat met dit alles in het K.P.M.-gezin de boog niet steeds gespannen kon zijn en de jaarlijkse vakanties die vooral na de 1e wereldoorlog beter geregeld werden en meer betekenis kregen in het Indische arbeidsproces, steeds weer een vreugdevolle gebeurtenis met zich mee brachten. Het blij en onbezorgd samen zijn in de heerlijke



Vacantieverblijven te Tjipajoeng (boven)
en te Trêtes (onder)



vakantie-oorden op Java, Sumatra, Bali en overige hoogvlakten van het Indische eilandrijk, liet steeds een onvergetelijke herinnering na aan de Indische bergenweelde en de majestieus-pracht van het landschap. De gehechtheid aan Indië ontstond voor een groot deel in de periode van ons „reizen en trekken” tijdens de binnenlandse verloven. Het was dan of men opgenomen werd in de fascinerende sfeer van de tropen die een levenspatroon mogelijk maakte waar men nooit meer van kon los komen, en later in het moederland steeds weer naar terug verlangde.

Dit mysterieuze van Indië heeft iedere vrouw of man die in dit land heeft geleefd bewust en onbewust over zich heen moeten laten komen. Het bracht het voordeel dat ondanks de ongemakken die de warmere streken nu eenmaal ook met zich brengen, Indië door het merendeel beschouwd werd als het tweede vaderland. Deze instelling kwam de Indische bedrijven, waaronder de Paketvaart, zeer ten goede. Het bracht onder het personeel en hun gezinnen een basis tot tevredenheid, die grote voordelen meebracht voor een efficiënte bedrijfsvoering en het tevens beter doen incasseren van de nadelen die e.e.a. in het persoonlijk vlak met zich mee kon brengen. De mens die bij de gratie van het hem omringende klimaat leeft, ondervindt steeds de „ups and downs” die weer en wind doen ontstaan. Indonesië het land van de moessons, ondergaat periodiek dit grote natuurverschijnsel van oosten- en westenwinden met respectievelijk droog en zonnig weer en bewolkte luchten met zware regens. Het gehele K.P.M.-werkschema was aan deze klimatologische omstandigheden aangepast onder het motto: „Het weer kunnen wij niet veranderen noch beïnvloeden maar wel te lijf gaan met al ons kunnen en energie om onvervaard de werkzaamheden onder alle omstandigheden voortgang te doen vinden”.

De K.P.M.-werkers op de vloot en aan de wal wisten vooral in de west-moesson tot grote prestaties te komen. Deze intensieve inspanning moest zo af en toe worden afgereageerd. Voor de gehuwden kon dit thuis bij moeder de vrouw. Maar ook de ongehuwde officieren en de jeugdige, nog ongehuwde employés kregen vaak gelegenheid om stoom af te blazen, wanneer hun gehuwde collega's hen uitnodigden een avond in de huiselijke kring door te brengen. Wie herinnert zich niet de gastvrijheid van de vrouw des huizes die haar gasten en vrienden ontving op het onvolprezen „Indische platje”, waar onder gezellige kout onder het genot van een aangeklede borrel nieuwe krachten werden opgedaan om de volgende dag de arbeidslust weer in te stellen op „volle kracht vooruit”.

Het was in veel opzichten wel een merkwaardige gemeenschap, gegrondvest op de bonte schakering van de Indische samenleving. Hard werken naast het met volle teugen genieten van het vele goede en plezierige dat in ons sociaal verkeer te beleven was, ging als het ware hand in hand. De vrouw als moeder en echtgenote moest er daarbij wel op toezien dat in dit verband de gulden middenweg werd bewandeld. Want als de man van slag raakte was dit niet alleen ten nadele van het gezin, maar ook van de maatschappij waar hij het dagelijks brood verdiende.

In de verschillende episoden van de K.P.M.-organisatie is niemand van het personeel, in welke functie hij ook diende, ontkomen aan de lach en de traan in zijn carrière, omdat nu eenmaal deze uitersten de afbakening zijn voor onze



Een „Indisch platje” anno 1917.

koers op de levenszee. Teleurstelling over uitblijven van positieverbetering of promotie, onderlinge spanning met chef of collega's die zich in bepaalde gevallen voordeed, zijn zo echt menselijke aangelegenheden die steeds in elke werkgemeenschap voorkomen. Waar mensen werken worden fouten gemaakt met alle consequenties en narigheid van dien. Economische moeilijkheden, die het hele bedrijf troffen zoals in de jaren 1930-1935, waren in de totaliteit beter samen te dragen.

De maatregelen die naar aanleiding hiervan genomen dienden te worden, waren algemeen en derhalve niet persoonlijk. Het was in die tijd toch wel moeilijk de wil op te brengen om hard en loyaal door te werken. Dat trots alles de werklust en de Paketvaartgeest toentertijd is blijven bestaan is ongetwijfeld mede te danken geweest aan de K.P.M.-vrouwen, die met minder financiële middelen toch de touwtjes aan elkaar wisten te knopen, waardoor het gezinsscheepje veilig door de obstakels van de „depressie” kon worden geloodst.

De K.P.M. heeft in verband met het zich in de loop van de tijd uitbreiden van het gezinsleven vele en omvangrijke voorzieningen moeten treffen, terzake van huisvesting, verlofregeling, gezinsverzorging, poliklinieken, terwijl zelfs een eigen ziekenhuis werd gebouwd. Met voortvarendheid is e.e.a. tot stand gebracht. Bovendien zorgde de afdeling Civiele Dienst voor distributie van levensmiddelen en dranken naar plaatsen in de archipel, waarvoor dit door hun ligging noodzakelijk was. De komst van de gehuwde vrouw bracht derhalve voor het Paketvaartbedrijf veel veranderingen mee, die ten goede zijn gekomen aan de sfeer en levensstijl van het gehele personeel.

In een tijdsverloop van 75 jaar heeft het K.P.M.-bedrijf twee wereldoorlogen meegemaakt, die van 1914-1918 en die van 1940-1945. De eerste bracht noch in Nederland noch over het voormalig Nederlands-Indië direct oorlogsgeweld. Eerst in 1940 zouden wij er direct bij worden betrokken. „Bloed, zweet en tranen” zouden vijf lange jaren een vreselijke stempel drukken op de K.P.M. en op het personeel in al zijn geledingen. Honderden doden en een ontstellend verlies aan schepen, emplacementen en verdere bedrijfseigendommen. Het merendeel der mannen moest de echtgenoten en de kinderen achterlaten in handen van de vijand om elders

voor de oorlogvoering te worden ingezet; of zij werden gescheiden van het gezin en in kampen in en ver buiten Java geïnterneerd. De leegte rondom de geheel alleen staande vrouwen, die niet wisten of zij ooit hun mannen zouden terugzien, is niet te beschrijven.

Na de eerste vertwijfeling en het min of meer totale wanhoopsgevoel ging ook de Paketvrouw wederom zichzelf vinden om zo enige blijheid te brengen in het leven van de kinderen. Na het beëindigen in 1945 van de verschrikkelijke volkerenkrijg ter zee, te land en in de lucht kon de K.P.M. de balans opmaken van de geleden schrikbarende verliezen. Als een posthume hulde aan de gevallen gaf de Raad van Bestuur opdracht de geschiedenis te schrijven over „De Paketvaart in Oorlogstijd”, een boekwerk dat een eresaluut inhoudt voor de door alle K.P.M.-ers, Nederlanders, maar niet minder Indonesiërs en overige Aziaten, betoonde moed, beleid en trouw. Bij de herdenking van 75 jaar K.P.M. is het vooral voor de jongeren nuttig en leerrijk aandacht te besteden aan dit epos van dikwijls bovenmenselijke inspanningen en opofferingen gebracht voor het behoud van recht en vrijheid.

Op de achtergrond en derhalve minder spectaculair hebben de Paketvaart-vrouwen gedurende die periode naam en faam van Nederland en van de K.P.M. hooggehouden. De Japanse bezetter kon hen dwingen als vorm van vernedering het hoofd als groet te buigen, hun wilskracht werd nooit gebroken en de vastbeslotenheid zich te handhaven heeft een monument gebouwd van onverzettelijkheid dat niet hoog genoeg kan worden aangeslagen en gerespecteerd.

Het groot aantal weduwen en wezen, dat een geheel nieuw bestaan moest beginnen, bracht, naast de opbouw van het K.P.M.-bedrijf, nieuwe en acute problemen met zich mee. De eenzaamheid en het persoonlijk leed konden echter door welke goed bedoelde tegemoetkomingen ook, niet worden weggenomen. De achtergeblevenen moesten zelf de kracht opbrengen om voort te gaan en zich wederom in te schakelen in het bestaan van alle dag en voorts moesten zij inhoud blijven geven aan leven en opvoeding van de kinderen. Nu, ruim twintig jaar later, kan van deze indertijd zo zwaar getroffen K.P.M.-vrouwen worden gezegd, dat zij ten volle de hoogste waarden van plichtsbesef en trouw hebben weten op te brengen. De fase die voor het K.P.M.-bedrijf tijdens het herstel en de wederopbouw aanbrak demonstreerde een bepaald grootse aanpak. De toestanden en omstandigheden in Indië in 1945 brachten echter tegelijkertijd ook voor het gezinsleven ingrijpende wijzigingen mee. Weer waren het de echtgenoten van het varende en walpersoneel die zich daar aan dienden aan te passen, terwijl een niet onbelangrijk deel van de K.P.M.-ers geconfronteerd werd met vrij langdurige gezinsscheiding.

In 1957 werd de K.P.M.-leiding genoodzaakt door gebeurtenissen waaraan zij geen deel had, de meest pijnlijke en ingrijpende bedrijfsoperatie uit de historie van de maatschappij uit te voeren, waardoor ondermeer de basis werd gelegd voor het creëren van de Paketvaart-nieuwe-stijl. Voor een groot aantal K.P.M.-medewerkers heeft dit teleurstelling en ontgoocheling in hun gevestigde bestaan betekend. Het valt niet te ontkennen, dat degenen die door deze reorganisatie direct werden getroffen, moeilijke tijden hebben doorgemaakt.

Op de vrouwen, die als echtgenoten, vastberadenheid moesten opbrengen om zich te bezinnen op een toestand die een grondige omschakeling noodzakelijk maakte, werd wederom een grote wissel getrokken. Zij ondergingen, in het besef dat de Maatschappij alles in het werk stelde om de gevolgen zoveel mogelijk voor het betrokken personeel te overbruggen, op bewonderenswaardige en loyale wijze de in hun leven gekomen ernstige veranderingen.

Het jubileum dat op 1 januari 1966 wordt gevierd is een mijlpaal in het bestaan van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij. In de laatste drie decennia heeft het bedrijf op vele fronten strijd moeten leveren; de lidtekens zijn niet alle verdwenen, maar de doelstelling bij het in leven roepen van de K.P.M. als scheepvaartmaatschappij, bleef ongeschonden en kon de basis blijven van waaruit in de loop der tijden telkens opnieuw grote daden tot stand werden gebracht. Het waren de mannen uit het bedrijf die de bouwstenen aanvoerden voor het scheppen van het K.P.M.-bouw-
werk, doch daarnaast hebben generaties van Paketvaart-vrouwen voor de „specie” zorg gedragen. Zij hebben daarmee vooral binnen het bedrijf een hecht onderling samengaan mogelijk gemaakt.

Wanneer de huidige K.P.M.-vrouwen, evenals dat voorheen het geval is geweest, het juiste gevoel en inzicht weten op te brengen bij het in goede onderlinge verhouding dienen van de gezins- en maatschappijbelangen, dan zullen zij mede de koers helpen bepalen voor een gelukkige vaart voor de Paketvaart in de nieuwe periode van 25 jaar die nu is ingetreden. Met de jubilaris die thans zo eervol de 75 jaar van trouwe dienstverlening heeft bereikt zal het dan ongetwijfeld ook in de toekomst bij voor- en tegenspoed „waarachtig wel gaan”.

H. A. Corsten

DE OORLOG

aan allen die ons zijn ontvallen
in ongelijke strijd,
of omgekomen door ontbering
in 't wrede kamp der internering
ter nagedachtenis gewijd.

1940-1945

Toen op 10 mei 1940 het Duitse leger Nederland binnenviel en het binnen vier dagen volkomen overspoelde, betekende dit voor de K.P.M. een verbroken contact met het moederland en de noodzakelijkheid maatregelen te treffen voor continuïteit van de hogere leiding. Door statutenwijziging werden de bevoegdheden van de in Nederland zetelende Raad van Bestuur overgedragen aan de Indische Directie. Batavia werd nu de zetel van de K.P.M.. De gebeurtenissen, zo ver van de Indische archipel, hadden echter een directe invloed op het varen van de K.P.M.-vloot. De schepen moesten rekening houden met vijandelijke acties, want het was bekend, dat Duitse raiders ver van hun basis opereerden en een ontmoeting in of rond het zo uitgebreide vaargebied van de K.P.M. behoorde tot de mogelijkheden. Daarbij kwam, dat het varen in de archipel er niet gemakkelijker op werd. Vele vuurtorens en lichten werden gedoofd. De algemene mobilisatie sloeg een bres in de personeelsbezetting aan de wal en op de vloot. Het werk moest echter voortgang vinden en liefst op de wijze als voorheen. Er werd een zware wissel getrokken op de werkracht en het uithoudingsvermogen van hen, die vrij bleven van de dienstplicht. Daar kwam nog bij, dat de Britse re-

gering te kennen gaf enkele grote schepen voor troepen-transport nodig te hebben. De „Nieuw Holland” en de „Nieuw Zeeland” werden aan het normale emplooi onttrokken en gingen troepen vervoeren naar het Midden Oosten. Ook in de Middellandse Zee zou de „Nieuw Zeeland” later nog van zich doen spreken.

Steeds meer kwamen de lijnen echter in de gevarenzone te liggen. Eerste slachtoffer was de „Rantaupandjang”, die op reis van Durban naar Sabang door het vestzakslagschip „Admiral Scheer” werd aangehouden en in de grond geboord. De opvarenden werden aan boord genomen en kwamen na heel wat omzwervingen terecht in een gevangenkamp bij Bremen.

Er moesten diensten worden gewijzigd. De regering deed een beroep op de K.P.M. voor velerlei vervoer ten bate van voorraadsvorming. En intussen werd de taal die Japan ging spreken steeds dreigender. Er werd een begin gemaakt met het bewapenen van K.P.M.-schepen, maar op de dag dat Japan Pearl Harbour aanviel, 8 december 1941, en de gouverneur-generaal verklaarde „de Nederlandse regering aanvaardt deze uitdaging en neemt tegen het Japanse keizerrijk de wapenen op”, was men hiermee niet noemenswaard gevorderd.

Enkele dagen lag de vaart volkomen stil, want naar de meegegeven instructies liepen de schepen de dichtstbijzijnde geallieerde of neutrale haven binnen om nadere orders af te wachten. De meeste verbindingen kwamen echter spoedig weer op gang, behalve die naar de Molukken. Het werd voor varende en walpersoneel dag en nacht zwoegen om het ladingaanbod de baas te blijven. Er werden plannen ontworpen om de „oorlogs”-lijnen buiten de grote Soenda-eilanden om te voeren. Maar met de dag stegen de kwade kansen, die de meestal onbeschermd en onbewapend varende K.P.M.-schepen liepen bij hun vaart in een steeds beperkter wordend zeegebied als gevolg van de snelle opmars van de Japanse strijdkrachten. Verliezen konden niet uitblijven en zij zouden onnoemelijk zwaar worden, naarmate de oorlog vorderde. Zonder overdrijving kan worden gezegd, dat de oorlogsgeschiedenis van de K.P.M. met tranen en bloed is geschreven.

Schepen voeren uit en keerden nooit terug. Achter hun naam kwam dan de aantekening: vermoedelijk door een onderzeeboot tot zinken gebracht.

Het waren meestal de kleine schepen, die het slachtoffer van de zee-oorlog werden. De grote schepen zoals de „Tegelberg”, „Ruys” en „Boissevain”, werden elders ingezet waar zij van groter nut ten bate van de algehele oorlogvoering konden zijn. De „Nieuw Zeeland” en de „Nieuw Holland” waren reeds aan het Britse gouvernement ter beschikking gesteld voor troepenvervoer. Deze grote schepen zouden in de komende zware jaren op vrijwel alle zeeën worden gezien, troepen, materiaal en krijgsgevangenen vervoerend. De „Nieuw Zeeland” werd in december 1942 in de Middellandse Zee getorpedeerd.

De 6000 tonner „Op ten Noort”, door de Kon. Marine gevorderd en tot hospitaalschip ingericht, werd later door de Japanners in beslag genomen en is op 10 september 1944, varende onder Japanse vlag, op een mijn gelopen en gezonken.

Vele dramatische gebeurtenissen werden bekend, doordat er overlevenden waren. Wat degenen hebben meegemaakt, wier schip achter de horizon verdween, waarna er nooit

meer iets van werd vernomen, zal altijd wel verborgen blijven.

Dramatische gebeurtenissen... de gezagvoerder van de „Makassar“ die, aangehouden door een Japanse onderzeeër, zijn bemanning van boord liet gaan, de buitenboordkranen opzette, het schip in brand stak en er mee onderging... De „Sloet van de Beele“, die met 400 van Billiton terugtrekkende militairen aan boord, door bommen tot zinken werd gebracht, 200 doden... de 4e wtk van de „Van Cloon“, die de torpedering overleefde, kort daarna de ondergang door geschutvuur van de „Parigi“ meemaakte, ernstig gewond enkele dagen op een vlot ronddreef, door het Australische oorlogsschip „Yarra“ werd opgepikt, enkele uren later weer schipbreukeling werd toen de „Yarra“ onderging door een torpedoschot, dagen uitgeput op een vlot dreef en toen gered werd door de Nederlandse onderzeeër K XI en te Colombo aan land werd gezet. Daarna weer gevaren op vele schepen tot het eind van de oorlog. Of die vierde stuurman van de „Makassar“ aan wiens doorzettingsvermogen het te danken is, dat hij met vele anderen in een sloep onder de ogen van de Japanners wist te ontkomen en Java's kust wist te bereiken om na twee weken „torpederingsverlof“ weer uit te varen.

Vrijwel zonder uitzondering hebben de K.P.M.-ers hun plicht gedaan en dikwijls meer dan hun plicht, zowel het Nederlandse als het Aziatische personeel. Hierbij gaven velen niet alleen blijk van een hoge opvatting van hun taak in deze oorlog, maar meermalen ook van een grote zelfbeheersing in kritieke omstandigheden. De verschillende landaarden deden voor elkaar niet onder.

Naarmate de Japanners verder zuidwaarts oprukten, richting Java en Sumatra, werd het vaargebied van de K.P.M. verder ingekrompen, tot de val van Java een eind aan alle interinsulair verkeer maakte. In het eilandenrijk had de rederij geen taak meer. De schepen namen deel aan het evacueren van zoveel mogelijk mensen, kwamen er op gelukkige wijze door of werden door de vijand onderschept. Tijlilatjap, laatste bolwerk voor K.P.M.-activiteiten, waarheen al eerder o.m. een deel van de technische werkplaatsen was overgebracht, moest worden verlaten. Koers werd gezet op Australië of Colombo, over een zee die door de vijand werd beheerst. Als ze veilig overkwamen, konden ze op andere fronten worden ingezet in de geallieerde oorlogvoering. En het varende en walpersoneel, dat tenslotte gelaten de komst van de vijand moest afwachten, zou met vrouwen en kinderen de hardheid van het kampeven moeten ervaren. De schepen, aanvankelijk niet of niet voldoende bewapend, hadden weinig kans tegen een oppermachtige vijand. Voor wat de te verwachten onderzeebootaanvallen betreft was de order gegeven „weglopen of rammen“. Toch hebben schepen, ten dele als gevolg van een doortastend, maar niettemin door geluk begunstigd optreden van de opvarenden, de vijand direct afbreuk kunnen doen. Wat dat laatste betreft komt de kleine „Kampar“ aan de top te staan. Varende van Benkoelen naar Singapore bij buig weer, werd op een morgen midden in een bui, op 200 meter, een aan de oppervlakte stilliggende onderzeeër ontdekt.

Met de order „weglopen of rammen“ in de gedachte, liet de gezagvoerder direct volle kracht lopen, recht op deze vijandelijke onderzeeër aan. Deze merkte de „Kampar“ op, doorzag de manoeuvre en maakte een crash-duik. Maar het

was te laat. Met een harde klap ramde het schip de onderzeeër die reeds onder de oppervlakte was verdwenen. Wat bovenkwam wees er meer dan voldoende op dat het rammen was gelukt.

Kort daarna, toen de invasievloot zich reeds op de Sumatraanse oostkust concentreerde, wist de „Kampar“ „onder de ogen van de vijand“ nog een goed heenkomen te zoeken. Met levensmiddelen naar Palembang onderweg, werd het schip reeds op de Moesi beschoten. Boven Pladjoe wapperden al Japanse vlaggen. Het schip werd direct teruggestuurd naar Batavia. „Zorg dat je wegkomt, anders gaat het niet meer“.

Langs in de grond geschoten schepen werd volle zee bereikt. Een machtige, door torpedobootjagers en mijnenvegers beschermde Japanse invasievloot voer voor de monding van de Moesi op en neer, klaarblijkelijk met de bedoeling de volgende morgen de troepen aan land te zetten. Beschermd door een dichte duisternis, sloop de „Kampar“ naar buiten. Door het uitvallen van alle verlichting van de vaargeulen moesten kapitein en stuurman in den blinde navigeren: zoveel minuten in die koers, dan veranderen en zoveel minuten in die koers. Ze waren soms niet meer dan een mijl van de buitenste bescherming van het konvooi verwijderd, voeren er eens enkele mijlen mee op zonder ontdekt te worden. Opluchting kwam er eerst toen het konvooi op tegenkoers ging. Voor daglicht rond Sumatra's Derde Punt zijn... dan waren ze door het ergste heen. Het lukte. De „Kampar“ kwam veilig in Priok aan, kwam ook de hele oorlog door. Beloning: koninklijke vermelding bij dagorder.

Tot in 1945 het eind kwam aan de bloedige strijd en het grote appèl kon worden gehouden. Vier honderd zeven en zeventig doden vroeg deze oorlog van het zeevarende en walpersoneel. De lijst was lang en somber. Zij vielen toen zij aangevallen werden in volle zee of bij bombardementen van walinstallaties. Zij stierven als gevolg van het torpederen van de schepen waarmee zij als gevangenen werden weggevoerd naar oorden buiten de archipel, waar uitputtende slavenarbeid wachtte. Zij stierven in kampen aan hongeroedeem en tropische ziekten of werden door de wrede bezetter geëxecuteerd... gefusilleerd of onthoofd. Het staat zo somber achter hun namen, maar elk sterven was een menselijk drama.

Men kent hun graf niet. Aantal doden 477, onder wie vele Indonesische en andere Aziatische leden van het personeel, die niet minder dan hun Nederlandse collega's hun plicht hadden gedaan. Aan 110 leden van het K.P.M.-personeel, zowel zeevarend als aan de wal, werd na de oorlog een onderscheiding toegekend.

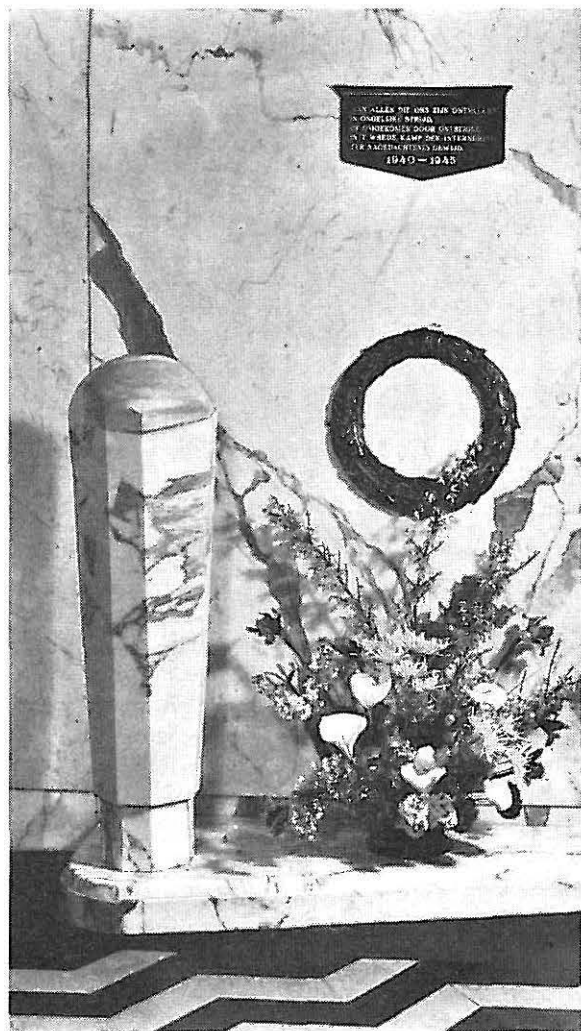
Met 133 schepen ging de K.P.M. in 1941 de oorlog in. In vier jaren van strijd gingen 98 schepen onder of moesten door eigen bemanning tot zinken worden gebracht als geen uitweg meer mogelijk was.

Een zware tijd was doorworsteld, een tijd waarin ook de K.P.M.-ers die door de Kon. Marine in werkelijke dienst waren opgeroepen, op uitstekende wijze op dit front hun bijdrage hebben geleverd tot de oorlogsinspanning, een bijdrage, die zij dikwijls met het leven moesten betalen.

Een uiterst moeilijke periode stond echter voor de deur. Een sterk gedecimeerde vloot moest zo snel mogelijk in oude glorie worden hersteld. En bemand.

Kees Borstlap

Het monument ter nagedachtenis aan de in de oorlog gevallen personeelsleden in de hall van het Hoofdkantoor te Amsterdam.



OPDAT WIJ NIET VERGETEN

Als Paketvaart-familie herdenken wij op de eerste dag van 1966 een bijzondere gebeurtenis waaraan wij allen op een of andere manier een steentje hebben bijgedragen.

Vijfenzeventig lange jaren werd stap voor stap door K.P.M.-mers levend en werkend in verschillende tijdvakken, een krachtig bedrijf opgebouwd, waar wij allen trots op kunnen zijn.

Het pionierswerk van de eerste 20 à 30 jaar gaf langzaam maar zeker een bundeling van krachten te zien, die resulteerde in het tot stand brengen van een rederij met vele interessante facetten, die bekendheid verwierf in de maritieme landen en daarbuiten.

Deze gedachten brengen ons er toe met grote erkentelijkheid terug te denken aan degenen, die in het verleden aan dit omvangrijke werk „de beste jaren van hun leven” hebben gegeven.

Het getuigt van pieteitsgevoel om op bepaalde momenten even stil te staan bij hen, die in velerlei opzicht het pad effenden, waarop wij thans nog kunnen voortgaan en die daardoor tevens de basis legden voor onze hedendaagse bestaanszekerheid.

Bij de aanvang in 1891 van het K.P.M.-bedrijf waren het mensen zoals wij, met hun vreugden en noden, die de spits hebben afgebeten. Zij getroostten zich de inspanningen van het eerste uur.

Hoe zouden zij over ons oordelen als hun stem nu weer kon worden gehoord?

In het land van de levenden kan men zich in de strijd van het bestaan met zulke overwegingen maar nauwelijks bezighouden; het leven moet verder bruïsen en het „memento mori” laat zich hier niet eenvoudig inpassen. Toch zal men bij ieder feestelijk herdenken de gedachte aan wat leven en dood verbindt niet zonder meer kunnen verdringen. Hierin schuilt geen enkele valse sentimentaliteit, want als wij er uiterlijk niet van zouden willen doen blijken, dan nog gaan wij er innerlijk niet vrij van. Men kan nu eenmaal de realiteit van dit leven niet omzeilen.

De blijheid van het leven en in het werk, dat wij verrichten wordt in geen enkel opzicht gedrukt of geremd als wij het juiste ogenblik weten te kiezen om in een korte terugblik even stil te staan bij de mannen en vrouwen uit onze directe omgeving, die niet meer tussen ons vertoeven.

In alle religies wordt aan de „niet-levenden” op een be-

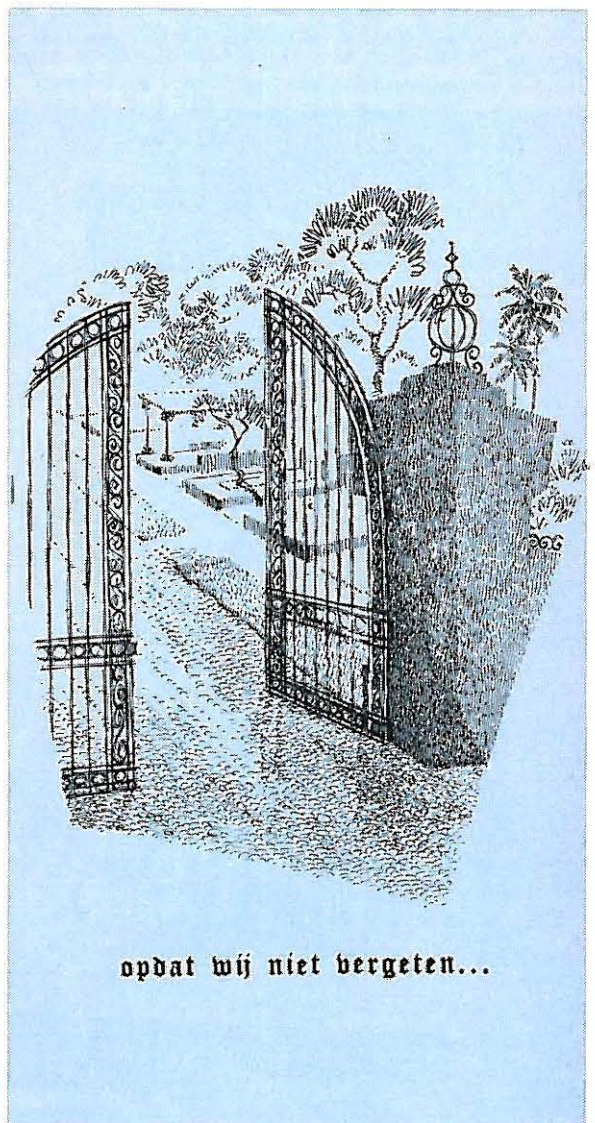
paalde wijze, in een of andere vorm van eredienst, aandacht besteed, omdat de kern van elk geloof met zich mee brengt de gedachte, dat het einde van het aards bestaan een glorieus begin zal inluiden. De geschiedenis van de mensheid heeft deze richtsnoer gevolgd om inhoud en betekenis te geven aan het gaan en komen van geslachten. De herinnering aan het verleden is namelijk mede bepalend voor de prestaties in het heden en in de toekomst. Het vorenstaande geldt in wezen ook voor het land, het gezin of de werkgroep waartoe wij behoren. Hoe kleiner wij de kring in deze sluiten hoe duidelijker wij de onderlinge, hechte band kunnen aanvoelen. Onze Maatschappij, die terug kan zien op een gezonde economische ontwikkeling, heeft voor deze groei en bloei ook grote persoonlijke offers zien brengen. De herinneringen hieraan zijn voor het nageslacht bewaard gebleven op de kerkhoven tot in de verste uithoeken van de Indische archipel.

Wij mochten als jeugdig stuurman op één onzer K.P.M.-schepen, bijkans veertig jaar geleden, door een gezagvoerder met bijzondere interesse voor onze maritieme historie gewezen worden op het beleven van een stuk levensgeschiedenis, dat sprak uit de graven uit een ver verleden. In zijn gezelschap wandelend op de vele door de natuur zo rijk gezegende eilanden in de Grote Oost en de Molukken, bezochten wij in de omgeving van oude voormalig Nederlandse forten de laatste rustplaatsen van vaderlanders uit de VOC-tijd, die eens een schakel zijn geweest in onze handel en scheepvaart in de bewogen jaren van de 17e eeuw. De opschriften, voor zover nog te ontcijferen, spraken van menselijke verwachtingen, die ter plaatse dikwijls abrupt werden afgebroken en het menselijk leed waarmee nabestaanden toen geconfronteerd zijn geworden. De namen spreken na eeuwen van stilte in geen enkel opzicht meer aan; het ruisen van de klapperbomen is gebleven en het onkruid heeft de grafstenen vrijwel geheel overwoekerd. Tijdens onze naspeuringen bezochten wij ook de kerkhoven die nog niet waren verlaten en stonden dan verschillende malen aan een graf met de aanduiding „in leven in dienst der K.P.M.“. Het was steeds een ontroerend ogenblik, dat nog meer indruk maakte door de familiebanden van de overledenen, naar voren komend in het „rust zacht lieve

man en vader” of „hier rust onze onvergetelijke zoon en broer”.

Wij hebben bij deze bezoeken steeds beseft hoe snel het leven voorbijgaat en dat de vergetelheid in de loop der jaren een werkelijkheid is, waaraan geen mensenkind ná het passeren van de eindstreep kan ontkomen.

Op een later tijdstip in onze K.P.M.-loopbaan maakten ook wij verschillende bedrijfsongevallen met ernstige afloop mee. Het werk bij laden en lossen onder alle weersomstandigheden bracht vooral op de plaatsen zonder beschutte rede en aanlegsteigers uiteraard risico's met zich mee. De scheeps- en walorganisatie, dan samenwerkend in hecht teamverband, lieten niet gauw „afweten” en toonden durf en doorzettingsvermogen die in een zeker opzicht verbazingwekkend kunnen worden genoemd. Laadbotenwerk door het scheepspersoneel bij zware branding en het uitbrengen van prauwen bij flinke deining en harde wind door de agent, hulpagent of helper ter plaatse werden sportief opgevat en de consequenties werden zonder meer aan-



opdat wij niet vergeten...

vaard. Deze omstandigheden hebben hun tol geëist. Op de dodenakkers van kleine haventjes in de Molukken en op andere plaatsjes liggen dan ook K.P.M.-ers begraven, die tijdens de uiterste plichtsbetrachting het leven hebben gelaten.

Wij herinneren ons in dit verband het vreselijke ongeluk op de rede van Tjampalagian aan de Mandarkust (Oost-Celebes) toen tijdens de pogingen om trots het slechte weer met de los- en laadwerkzaamheden aan te vangen, een plotseling invallende west-moesson-bui één van de laadboten deed omslaan, waarbij de 2e stuurman, ladingklerk en een makassarische badjo in de golven verdwenen en later op het strand aanspoelden. Zij werden als symboliek van onze Paketvaart-eenheid, naast elkaar ter aarde besteld. Zij gaven een opvatting van plicht te zien die op ieder, van hoog tot laag, toen diepe indruk heeft gemaakt.

Enige tijd later verongelukte op de rede van Sanana een 4e stuurman, die slechts enige maanden in dienst was van onze maatschappij. In zijn jeugdig enthousiasme om zijn ruim voor de werkzaamheden gereed te maken werd hij fataal getroffen door een losschietend laadbord. Zijn graf op het kleine kerkhof van dit rustige en vredige eiland hebben wij op onze reizen tweemaal bezocht. Tijdens ons laatste bezoek legden wij namens de familie bloemen op het graf van hun dierbare overledene.

Hoewel steeds door de leiding is getracht door veiligheids- en voorzorgsmaatregelen dergelijke bedrijfsongevallen zoveel mogelijk te beperken, konden in een dynamisch bedrijf als dat van de Paketvaart, zulke ongevallen helaas niet altijd worden voorkomen, ook niet in die gevallen waarbij het betrokken personeel zeker niet roekeloos optrad.

De Tweede Wereldoorlog bracht echter het grootste aantal slachtoffers in het bestaan van onze Maatschappij. Honderden Nederlandse, maar ook Indonesische en andere Aziatische leden van wal- en varende personeel en ook tientallen van onze vrouwen en kinderen in de kampen kwamen om het leven. Een groot gedeelte van deze K.P.M.-ers vond een gezamenlijk graf in de diepte van de oceanen.

Bij al dit leed, dat in de K.P.M.-gemeenschap mede de dagelijkse gang van zaken afbakende, stonden wij schouder aan schouder wanneer het ging om daadwerkelijke hulp te bieden en meegevoel op te brengen.

Wij waren in zulke ogenblikken sterk onderling gebonden als een groot K.P.M.-gezin, dat tezamen de tegenslagen moest verwerken met behoud van onze arbeidslust en geestkracht.

De herdenking van ons 75-jarig jubileum geeft ons de gelegenheid in gedachten even te verwijlen bij het grote zeemanskerkhof op de zeven zeeën, de begraafplaatsen in het vaderland, in Indonesië en op de kusten van andere landen waar K.P.M.-ers hun laatste rustplaats hebben gevonden.

Als een stille hulde aan de Paketvaartmannen en -vrouwen uit het verleden, die uit ons midden zijn heengegaan, getuigen deze gevoelens van erkentelijkheid en dank, „opdat wij niet vergeten“.

H. A. Corsten

WEDEROPBOUW

Toen na de oorlog de balans was opgemaakt bleek, dat 98 van de 137 schepen verloren waren gegaan. Van de 324.118 brt aan scheepsruimte lag 171.064 ton op de bodem van de zee. In de eerstvolgende maanden kwamen nog 14 schepen voor den dag, maar de aderlating was wel zo ernstig geweest, dat het weer op gang brengen van zowel het interinsulair verkeer als de buitenlijnen geen eenvoudige zaak was en een goede planning vereiste. Daarbij kwam, dat niet alleen het verlies aan scheepsruimte een snel herstel van het scheepvaartbedrijf bemoeilijkte. Er was aanvankelijk ook weinig personeel beschikbaar om de vloot te bemannen en de walorganisatie weer op de been te helpen. Ziekte of revalidatie van hen, die het oorlogsgeweld hadden overleefd alsmede verloven, die na deze verschrikkelijke jaren moesten worden verleend, maakten, dat de personeelsbezetting veel zorgen baarde. Daarbij moest worden rekening gehouden met de algemene politieke ontwikkelingen in Zuidoost Azië en meer speciaal met die in Indonesië, waar immers het verkrijgen van de soevereiniteit, zoals vastgelegd in de overeenkomst van Linggadjati, voorop stond. Een moeilijk overzienbare toekomst was voor de K.P.M. aanleiding zich te gaan richten op een hechte belangengemeenschap met de Java-China-Japan Lijn, voornamelijk voor wat betreft het buitenlands vervoer. Reeds een jaar later, in 1947, kwam de Java-China-Paketvaart Lijnen N.V. tot stand, die kort daarna het praedicaat „Koninklijke“ ontving. De K.J.C.P.L. was een combinatie van de Java-China-Japan Lijn en de buitenlandse lijnen van de K.P.M. In hetzelfde jaar richtten het Gouvernement en de K.P.M. de Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit op, die ten doel had de opbouw van de Indonesische kustvaart te bevorderen. Men zag in 1947 kans de K.P.M.-vloot met vier schepen uit te breiden. Ten aanzien van de toekomstige positie in de archipel van de K.P.M. was de stemming optimistisch. De K.P.M. vervulde immers een moeilijk door anderen te vervangen taak.

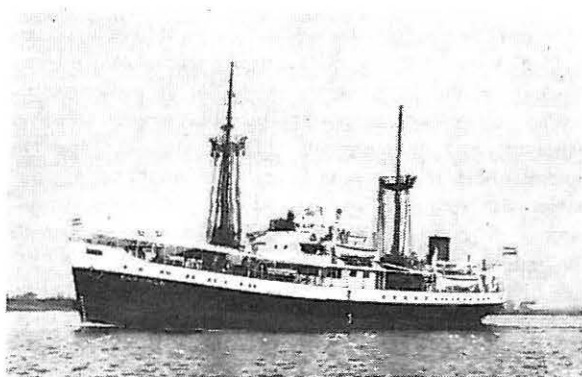
De optimisten leken gelijk te krijgen. Het jaar 1948 liet gunstige resultaten zien. De K.P.M. was wederom de grote schakel in het interinsulair verkeer geworden. Niet minder dan 15 schepen konden aan de vloot worden toegevoegd. Er werd gevaren op 33 geregelde lijnen (125.509 mijl) tegen 22 lijnen (75.506 mijl) in het jaar daarvoor. Men ging uit van de overweging, dat een efficiënte vloot, geschikt voor de

archipelvaart en met een brede ervaring van meer dan een halve eeuw, de K.P.M. zeker in staat zou stellen haar plaats in te nemen in het bestel van de te verwachten soevereine Verenigde Staten van Indonesië.

In 1949 leidde de Ronde Tafel Conferentie in Den Haag tot de erkenning van de soevereiniteit van de Verenigde Staten van Indonesië. Het K.P.M.-werk ging zonder meer voort. Er kwamen 12 nieuwe schepen uit en van het Gouvernement werden 20 „Sitsen“-coasters overgenomen, zodat de vloot per 1 januari 1950 weer uit 107 schepen bestond met een bruto tonnage van 175.180 ton. Alles functioneerde weer uitstekend. De vloot was opnieuw voldoende bemand. In 1950 had de K.P.M. 116 schepen in de vaart. Het aantal geregelde lijnen was van 33 tot 40 toegenomen, maar de eerste donkere wolken begonnen zich reeds aan de horizon af te tekenen. De Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit werd ontbonden. Haar taak ging over op een Indonesisch lichaam, de Pepuska.

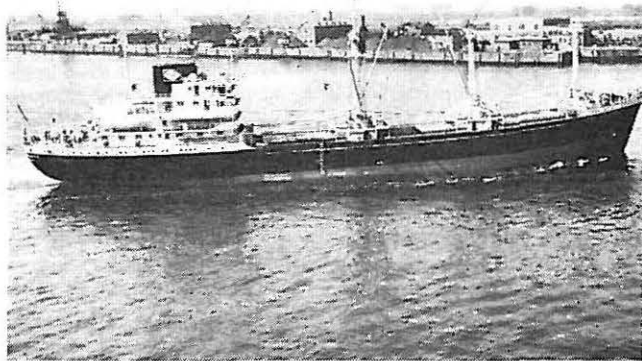
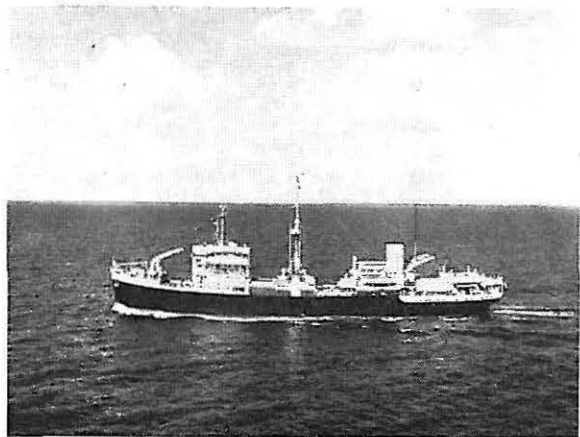
De politieke ontwikkeling leidde ook tot de Indonesische wens een groter aandeel te verkrijgen in het interinsulair verkeer en daarvoor een eigen rederij te stichten. Het door de K.P.M. voor de toekomst te voeren beleid werd daardoor natuurlijk in sterke mate beïnvloed.

In het jaar 1951 begonnen de moeilijkheden in velerlei opzicht, waaronder de meest op de voorgrond tredende de arbeidsmoeilijkheden waren, welke ook voor de volgende jaren zo kenmerkend zijn geweest en die remmend hebben gewerkt op een goede gang van zaken.

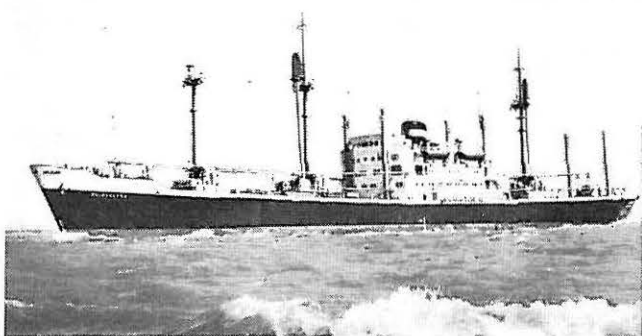


1

2



3



4

Het jaar 1952 liet weer een uitbreiding van de vaart buiten Indonesië zien. De verhouding tot de K.J.C.P.L. ontwikkelde zich tot een nauwe samenwerking en de vlootuitbreiding werd, ondanks minder goede vooruitzichten, voortgezet. In 1953 werden de motorschepen „Schouten“, „Roggeveen“, „van Waerwijck“ en „Houtman“ op stapel gezet. Vooruitlopend op een Combinatie-overeenkomst met de K.J.C.P.L. werden twee K.P.M.-schepen voor een nieuwe lijn tussen Japan en Oost Afrika beschikbaar gesteld. Steeds meer werd de leiding van de K.P.M. geconfronteerd met de noodzaak de bakens verder te verzetten. Een van de eerste „verder verzette bakens“ was de oprichting in 1953 van de N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij, waarin, naast een aantal door de V.N.S. te exploiteren schepen, twee tankers werden ingebracht.

Voldoening had men van de samenwerking met de K.J.C.P.L. waarin gemiddeld 12 K.P.M.-schepen in Combinatieverband voeren. Daartegenover werden nevenbedrijven als de N.V. Steenkolenmaatschappij Parapattan, Bali Hotel en verschillende veembedrijven aan Indonesische belanghebbenden afgestoten.

Als gevolg van politiek-economische ontwikkelingen in Indonesië werd in de laatste maand van het jaar 1957 een einde gemaakt aan de zelfstandige functie van het Paket-

vaartbedrijf in de Archipel. Dat betekende in feite, dat de door de K.P.M. onderhouden verbindingen in de Indonesische wateren niet meer door haar mochten worden voortgezet. Van de 96 schepen lagen er vanaf begin december 1957 40 op non-actief in Indonesische havens. Op dat moment bestond het personeel uit 11.589 man van wie 1172 Nederlanders en 8550 Indonesiërs.

Die veertig in Indonesische havens liggende non-actieve schepen zijn einde maart 1958 naar Singapore vertrokken, bemand met een klein aantal officieren en met wal-employés als roerganger en kok. Alleen de „Both”, die te Padang was gezonken, bleef achter evenals de „Sungei Deli” te Rengat, welk laatste schip door de Indonesische regering werd overgenomen.

Aan de K.P.M. was het grootste deel van haar vaargebied ontvallen en het laat zich zo goed begrijpen, dat het Quo Vadis in alle K.P.M.-harten leefde.

Kees Borstlap

1. m.s. „Barumun”

2. m.s. „Waikelo”

3. m.s. „Van Spilbergen” (N.T.P.M.), later omgedoopt in „Senegalkust”

4. m.s. „Zuiderkerk” (N.T.P.M.)

5. m.s. „Sungei Deli”

6. m.s. „Landak” (Sitsen-coaster)

7. m.s. „Kasimbar”

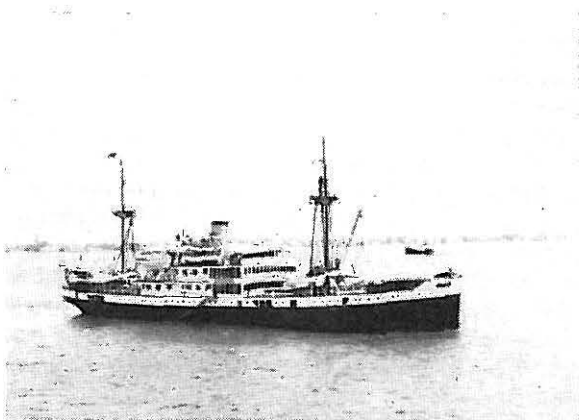
8. m.s. „Van Neck”

5



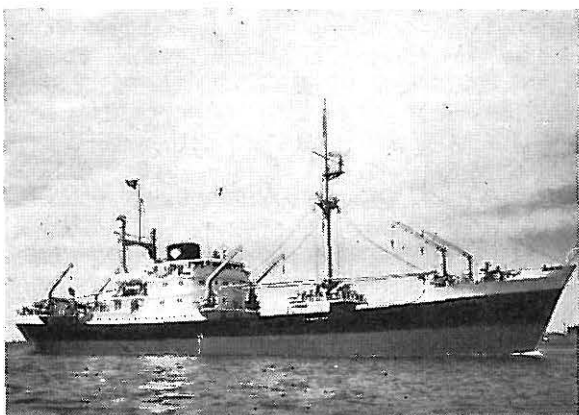
6

Voor foto's van de andere tijdens de wederopbouw nieuw ontworpen scheepstypen (de zgn. Si's, Sa's, Reiniersz- en Houtman-type en de kleine schepen voor benzinevervoer) wordt verwezen naar de Artikelenserie onder de naam „What's in a name” in de September, Oktober en November uitgaven van „de Uitlaat” van dit jaar.



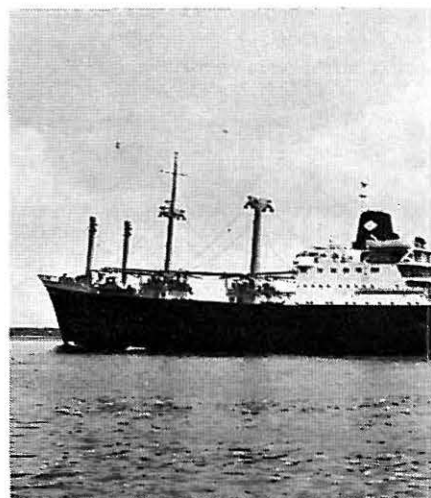
7

8





s.s. „Munttoren“ (N.T.P.M.)



m.s. „Straat Frazer“ (K.P.M.)

DE NIEUW

De gebeurtenissen aan het eind van het jaar 1957 en in begin 1958 hadden tot gevolg, dat de K.P.M. met een vloot, geschikt om de geregelde interinsulaire vaart in de gehele Indonesische archipel te onderhouden, nog slechts de diensten van Singapore op het toenmalige West- Nieuw Guinea en op Timor Dilly als „eigen“ vaargebied overhield. Het was dus zaak een nieuw werkterrein op te bouwen met die schepen, die ook voor de vaart buiten Indonesië geschikt waren. Hiertoe werden diensten geopend van Singapore op India, Pakistan, Burma, Thailand, Cambodja en Hong Kong. Voorts werd een dienst begonnen in het gebied van de Perzische Golf, waaruit de huidige dienst van Zuid-Afrika via Oostafrikaanse- en Perzische Golfhavens naar Irak en Iran is voortgekomen.

Een aantal schepen, die minder geschikt waren voor exploitatie buiten de Indonesische wateren, moest van de vloot worden afgevoerd. In de jaren 1958 en 1959 werden niet minder dan 54 schepen, metende 95.223 B.R.T., verkocht.

In deze moeilijke jaren werd veel steun ondervonden van Directie en personeel van de Koninklijke Java-China-Paketaart Lijnen, hetgeen de juistheid deed beseffen van het gezegde: „a friend in need is a friend indeed“.

De reeds hechte banden met deze Maatschappij werden in 1958 nog verstevigd door toevoeging aan de Combinatie van de nieuwe motorschepen „van der Hagen“, „van Heemskerck“, „Van Linschoten“ en „Van Spilbergen“, tezamen metende 23.690 B.R.T., terwijl in 1963 de nieuwe 12.000-tons vrachtschepen „Straat Franklin“ en „Straat

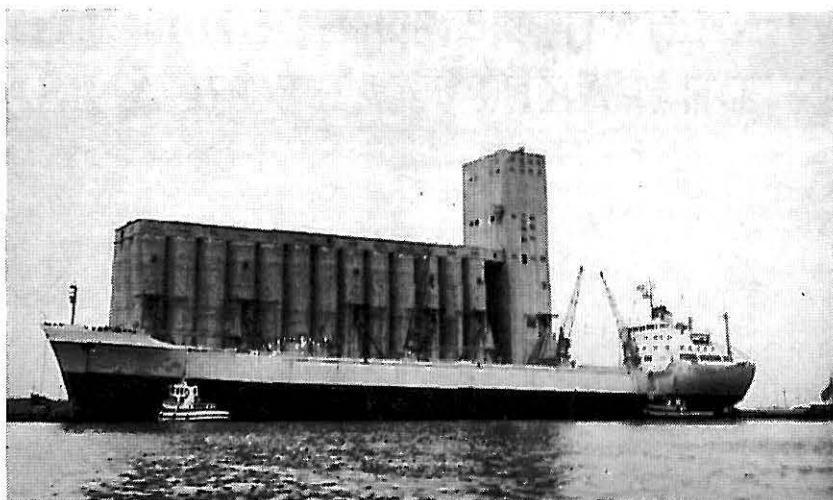
Frazer“ door de K.P.M. aan de Combinatie werden toegevoegd.

Ook vanuit Nederland werd alles in het werk gesteld om de K.P.M. een stevige, brede basis voor de toekomst te geven. Tezamen met de Holland-Amerika Lijn werd een belang verkregen in de Oranje Lijn (Maatschappij Zee-transport) N.V. en daardoor een aandeel in de vaart op een voor de K.P.M. geheel nieuw vaargebied, dat zich uitstrekt van Europa tot de Oostkust van Canada en de havens aan de Grote Meren.

De vloot van de in 1953 opgerichte Nederlandse Tank- en Paketaart Maatschappij, die reeds bestond uit drie vrachtschepen en twee tankers, werd in 1961 uitgebreid met een 12.000-tons vrachtschip, het m.s. „Sloterkerk“, waarmee het totale dwt-tonnage van de N.T.P.M.-vloot op 70.356 gebracht werd.

In 1961 begaf de K.P.M. zich wederom op een voor haar geheel nieuw terrein, de trampvaart. Hiertoe werd opgericht de Hollandse Vrachtaart Maatschappij, welke rederij thans de 14.000-tons vrachtschepen „Hollands Diep“, „Hollands Duin“ en „Hollands Dreef“ exploiteert, alsmede de in 1965 in de vaart gekomen bulkcarrier „Hollands Burcht“, metende 24.530 ton dwt.

Ondanks het feit, dat zeer veel inspanning en energie werden besteed aan het scheppen van een nieuwe basis voor het Paketaart-bedrijf, heeft de mogelijkheid de vaart op Indonesië te hervatten steeds de volle aandacht behouden. De K.P.M. beschikte immers nog altijd over een aantal specifiek voor de archipelvaart geschikte sche-



m.s. „Hollands Burcht“ (H.V.M.)

VE KOERS

pen, die juist in die vaart zowel voor de afschepers als voor de K.P.M. het best tot hun recht zouden kunnen komen.

Toen de betrekkingen tussen Nederland en Indonesië in 1963 na het oplossen van de kwestie Nieuw-Guinea verbeterden, werd onmiddellijk contact gezocht met Indonesische scheepvaart-relaties. Aan het einde van dat jaar werd de vaart op Indonesië hervat en thans onderhoudt weer een aantal K.P.M.-schepen een beperkt aantal regelde diensten vanuit Bangkok, Hong Kong en China, op havens op de Oostkust van Sumatra, Zuid- en Oost Borneo en Java.

Uit dit alles blijkt, dat de K.P.M. ondanks het wegvallen in december 1957 van een belangrijk deel van haar arbeidsterrein, zich vol energie heeft toegelegd op het scheppen van een toekomst op een hechte basis in een ruim gespreid vaargebied.

Ook de ontwikkeling van de samenstelling van de vloot weerspiegelt dit streven: bestond de vloot van K.P.M. en N.T.P.M. aan het einde van 1957 uit 101 schepen met een deadweight tonnage van 263.503, per 1 januari 1966 bedraagt het aantal aan de K.P.M. en haar volle dochters toebehorende schepen 43 bij een deadweight-tonnage van 271.534. Hieruit blijkt wel zeer duidelijk, dat het vlootbestand zich ontwikkelt in de richting van steeds grotere eenheden. Deze ontwikkeling staat niet stil en op korte termijn is dan ook de aanbesteding te verwach-

ten van twee zeer moderne 12.000 tons vrachtschepen, bestemd voor de Combinatie met de K.J.C.P.L.

De Koninklijke Paketvaart-Maatschappij behoort nog altijd tot de grote Nederlandse rederijen. Driekwart eeuw geleden aangevangen in een min of meer beperkt zeegebied, wordt thans de K.P.M.-vlag, mede in de Combinatie met de Koninklijke Java-China-Paketvaart Lijnen, evenals de vlag van de dochtermaatschappijen, getoond op alle wereldzeeën.

Wat de K.P.M. in 75 jaar heeft gepresteerd mag zonder overdrijving groot en boeiend worden genoemd. De beste Nederlandse maritieme tradities werden in deze ontwikkeling gehandhaafd en voortgezet. In alle opzichten heeft de K.P.M. zich het praedicaat „Koninklijke“ waardig getoond.

Gezien de verrichtingen in het verleden, mag met groot vertrouwen het eeuwfeest tegemoet worden gezien.

De rederij heeft dikwijls bijna onoverkoombare hindernissen moeten nemen om haar positie economisch veilig te stellen. Nooit werd echter versaagd. Steeds weer kon een „nieuwe koers“ worden bepaald om het voortbestaan te verzekeren.

Driekwart eeuw Paketvaart is nu historie geworden. Ter zee moge echter tot in een verre toekomst deze geest der K.P.M., ook in het belang van zeevarend Nederland, blijven bestaan.

Kees Borstlap

MENSELIJKE VERHOUDINGEN EN TRADITIE IN DE PAKETVAARTORGANISATIE

De kern van een onderneming wordt gevormd door de samenwerking op zo breed mogelijke basis tussen werkgevers en werknemers.

In de moderne bedrijfsvoering heeft dan ook de menselijke verhouding zéér bijzondere aandacht verkregen, terwijl daarnaast de planning voor de uitbouw en het efficiënt verdelen van de verschillende arbeidstaken op wetenschappelijke en praktische basis dient te geschieden.

De Koninklijke Paketvaart-Maatschappij heeft in haar 75-jarig bestaan, slechts gedeeltelijk van het vorenstaande gebruik kunnen maken. Het oplossen van deze problemen heeft op grond hiervan voor het merendeel op eigen wijze plaats gevonden. In de westerse wereld is de evolutie in dit verband geleidelijk gegaan, met versnellingsperiodes direct na de 1e en 2e wereldoorlog. In de Paketvaartorganisatie lag deze ontwikkeling geheel anders, omdat de basis van deze westerse onderneming grotendeels geënt moest worden op de oosterse maatschappij en samenleving. Insteede van „West is West and East is East” moest de K.P.M. trachten in de werkmethoden „Oost en West” op de raakpunten samen te bundelen en aan elkaar aan te passen om als vervoersmaatschappij het hoogste rendement te verkrijgen. Het zou ongetwijfeld een lijvig boekdeel vormen over dit belangrijke facet van het Paketvaartbedrijf uitvoerige publikaties samen te stellen. Wellicht dat de viering van 100 jaar K.P.M. hiertoe een aanleiding zal zijn, omdat dan, over vier generaties, een hoogst interessant beeld kan worden gegeven over dit aspect van de menselijke verhoudingen en tradities in het bedrijf. Van de categorie K.P.M.'ers die thans het 75-jarige jubileum van de Paketvaart mogen beleven, zijn het vooral de ouderen, die in de personeelsverhoudingen en de personeelssamenstelling veel hebben zien wijziging. Voor de jongeren is het interessant omtrent de personeelstaalkaart van zo'n 30 à 40 jaar terug, kennis te nemen, en daarbij voorts indrukken op te doen over de organisatie van het geheel.

Bij menselijke verhoudingen werken verschillende factoren er toe mede om tot een goed onderling begrip te komen, waardoor een betere wederzijdse waardering kan ontstaan. Het milieu, de landaard, karakter en opvoeding, de genoten opleiding en levensbeschouwing maken namelijk, dat ieder mens een levenskoers bepaalt naar eigen inzicht. Een overschakeling naar andere levensopvattingen is dan ook

niet steeds eenvoudig en het kost in het algemeen zelfbeheersing om de nodige verdraagzaamheid op te brengen. De Paketvaart als scheepvaartmaatschappij met een vaargebied, dat primair in het Verre Oosten is gelegen, heeft, zoals vele andere grote Indische bedrijven, een personeelsbeleid moeten voeren, dat een levendige afspiegeling diende te zijn van de grote verscheidenheid van werknemers, waarvoor de verantwoordelijkheid werd gedragen.

De vloot die steeds de speerpunt is geweest, waarop de K.P.M. haar krachtinspanningen baseerde, heeft in de menselijke verhouding en onderlinge omgang „normen en vormen” te zien gegeven, die voor de Paketvaart-belangen sfeer zeer waardevol zijn geweest. In de geschiedenis van het varensbedrijf heeft het schip nog steeds de status behouden van een apart wereldje. Reeds de oude Phoeniciërs onderkenden dit. Zij verdeelden de mensheid in drie groepen, te weten: de levende mens, het rijk der doden, en de zeevarenden.

Het K.P.M.-schip voldeed en voldoet nog steeds in een zeker opzicht aan deze algemene regel, maar daarnaast is welhaast geen rederij te vinden, die in haar bestaan schepen in de vaart heeft gebracht met een zo typische samenstelling van de bemanningsleden als bij de Paketvaart; terwijl dan toch nog een teamgeest naar voren kon komen waarmee uitzonderlijke prestaties werden geleverd.

Een dergelijke personeelsformatie komt natuurlijk niet alleen tot stand door starre richtlijnen, doch de Paketvaart-leiding heeft een deel hiervan overgelaten aan de directe aanpak en juiste improvisatie van het ogenblik. Het opvallendste resultaat van deze gang van zaken is wel het feit dat, menselijke onvolkomenheden ten spijt, de onderlinge verhoudingen in de K.P.M.-werksfeer bepaald gunstig hebben gelegen.

Uiteraard was het onderling niet altijd koek en ei, maar de vreugde bij het werk, die zo kenmerkend was bij de Paketvaart spreekt in deze wel een duidelijke taal. Oud-K.P.M.'ers kunnen hierover frappante en koesterende verhalen vertellen; zij zullen de minder prettige aangelegenheden zeker niet verdoezelen, doch het vele positieve dat in hun herinnering is blijven voortleven blijft toch de boventoon voeren.

Op de K.P.M.-schepen werd de Nederlandse staf op voortreffelijke wijze bijgestaan door een bemanning, die uit

vele bevolkingsgroepen van de Indische Archipel was samengesteld, terwijl op onze Chinaboten de gehele bemanning uit Chinezen bestond evenals het keuken- en c.d.-personeel op de Australië-lijn en later op de Afrika-lijn.

Voorts kende men op de zgn. muskietenvloot te Singapore een bemanning van in hoofdzaak Maleiers. Oppervlakkig bezien valt er op deze personeelsgrondslag maar weinig eenheid te bespeuren. De K.P.M.-gemeenschap bracht hierin echter verandering. Zonder meer kan dan ook worden gezegd, dat al deze verschillende K.P.M.-groepen loyale en trouwe medewerkers zijn geweest. De innerlijke en uiterlijke discipline, die zij bij de uitvoering van gegeven opdrachten naar voren wisten te brengen waren dikwijls opmerkelijk; dit gaf tevens blijk van een goede verstandhouding met hun directe chefs. Het „right or wrong, my Company” was ook voor hen niet beperkt tot woorden, maar werd indien dit voor het K.P.M.-belang werd vereist, spontaan in daden omgezet.

De wijze waarop de recrutering van de scheepsbemanning bij de Paketvaart plaats vond heeft tot traditievorming geleid. De ouderen kennen allen het grote aanwervingscentrum Gresik in Oost-Java, gelegen aan het westgat van Straat Madura, alwaar bijna 80% van het scheepspersoneel voor dekdiens, machinekamer en civiele dienst werd gerecruteerd. Gresik, een van de grootste vissershavens in de wereld, werd door deze activiteiten tevens een bakermat van de Paketvaart. Iedere visser in dat arbeidzame dorp had wel een familielid dat diende bij of in dienst was geweest van de K.P.M. De aanneming van de betrokkenen geschiedde volgens beproefde regelen, zoveel mogelijk aangepast aan hun landaard en levensgewoonten. Het waren in het algemeen Javanen uit Oost- en Midden-Java en Madoerezen; vooral de laatsten hadden de vaartradities in het bloed. Daarnaast werden ook nog via het agentschap Makassar Timorezen voor de schepen aangeworven, terwijl het te Singapore aan te nemen personeel door de afdeling Equipage aldaar geschiedde.

De praktische opleiding had geheel aan boord plaats. De resultaten waren over het algemeen uitstekend en de vloot kon dan ook worden bemand met vakbekwaam dekdiens-machinekamer- en civiele dienst-personeel. Naast het volbrengen van de eigenlijke taak brachten deze bemanningsleden nog een belangrijk element met zich mee, namelijk hun zeden, gewoonten, klederdrachten en tradities (adat). Het geheel vormde een kleurrijke omlijsting van de routine van alle dag. De makassarse badjo's, de scheepsbootwerkers op de schepen die lijndiensten onderhielden rondom Celebes en in de Molukken, waren scheepsmakkers, die naast een temperamentvol karakter, een ongebreidelde werklust te allen tijde wisten op te brengen. In verband met de aanstekelijke humor en de grote afhankelijkheid aan de scheepsofficieren namen de badjo's aan boord een geheel eigen plaats in. De voormannen van al deze scheepsgroeperingen, zoals de serang (bootman), de eerste mandoer (hoofd van de stokers en olielieden), de eerste bottelier of eerste headboy (hoofd van de bedienden) en de eerste mandoer badjo, waren uiterst betrouwbare schakels tussen het scheepsgezag en de bemanningsleden. Onder het motto „alles kan”, wanneer dit door de scheepsleiding werd gevraagd, werden de opgedragen werkzaamheden enthousiast uitgevoerd.

De administratieve taken aan boord werden vervuld door

de scheepsloadingklerken, terwijl de stuurman-lokaalvaart dikwijls uit hun midden voortkwam. Daarnaast was de proviandklerk ook een functionaris met verantwoordelijkheden, die vertrouwen vereisten. De meesten van de ladingklerken waren afkomstig uit Ambon en Menado. Zij paarden administratieve nauwkeurigheid aan onkreukbaarheid, ijver en zin voor orde. Geen pardon werd in hun kring gegeven wanneer een collega in dit opzicht beneden de maat bleef.

Aan de wal zag men op de verschillende K.P.M.-agentschappen ongeveer hetzelfde beeld als op de schepen, met dien verstande dat het aanvullend middelbaar en het daaropvolgend overige personeel meestal ter plaatse werd aangenomen. Ook op de Paketvaartkantoren werd hard en met veel elan gewerkt; evenals op de schepen wist een ieder op grond van zijn taakvervulling zijn plaats in te nemen in een goed gericht gevoel voor de onderlinge verhoudingen.

Het kantoorpersoneel kende ook tradities bij het bekleeden van bepaalde functies. Zo waren vrijwel alle kassiers van Chinese afkomst, terwijl vaak van vader op zoon het dienen bij de Paketvaart werd gecontinueerd.

Het op allerlei gebied treffen van regelingen en voorzieningen voor het wel en wee van het Paketvaartpersoneel was mede op grond van de grote verscheidenheid van de medewerkers, voor de hogere leiding een bijzonder gecompliceerde en zéér verantwoordelijke taak. Niet altijd konden dan ook de terzake genomen maatregelen een „schot in de roos” zijn, tenslotte diende bij het vaststellen van de beleidskoers met verschillende factoren rekening te worden gehouden, waardoor niet steeds voor alle problemen direct de gewenste oplossing kon worden gevonden. De sociale zorg voor het personeel, waaronder huisvesting, opleiding en ontspanning, had eveneens alle aandacht.

In deze beschouwing mocht het zoeklicht van de publiciteit gericht worden op een aantal groepen verdienstelijke werkers uit de Paketvaartwereld. Een herinnering aan een eenvoudige Indonesische K.P.M. facteur van de dertiger jaren, die bij de K.P.M.'ers bekend stond als „Jan Spoed”, moge hiervan een illustratie zijn.

Als bode/facteur geplaatst op het agentschap Tg. Priok, bracht hij iedere dag onder alle weersomstandigheden, brieven, administratieve documenten, inclusief de „spoedmutaties” naar de aan de Priokkade liggende K.P.M.-schepen. Zijn bijnaam: „Jan Spoed” hield hiermee direct verband. Zijn blijmoedigheid, correctheid, wellevendheid in de omgang en ontwapenende vriendelijkheid stempelden hem tot een Paketvaartman in de beste zin van het woord. Na zijn overlijden werd hij van hogerhand respectvol herdacht door aan een van de K.P.M. communicatieboten zijn naam te geven. „Jan Spoed” was toentertijd een begrip geworden van niet aflatend plichtsbeseft en trouwe dienstvervulling. Het vorenstaande demonstreert wel duidelijk de waarde van de menselijke verhoudingen in de K.P.M., die geen nader commentaar behoeft.

Ter gelegenheid van de op 1 januari 1966 voor de Paketvaart bereikte mijlpaal zal het ongetwijfeld iedere rechtgeaarde K.P.M.-er, die met dergelijke mensen heeft samengewerkt, deugd doen, enige ogenblikken met waardering aan hen terug te denken.

H. A. Corsten

geeft, zal zij zich op de daaraan verbonden consequenties zo goed mogelijk instellen.

Natuurlijk, het afscheid zal straks en daarna telkens weer, niet prettig zijn. Maar daartegenover staat de thuiskomst met verlof, die voor haar al bij voorbaat de vreugde van de voorbereidingen daarop zal geven.

Zo zal elk verlof een feest kunnen worden, in tegenstelling met de mogelijke sleur van een huwelijk met een landrot. De geregelde briefwisseling over en weer speelt uiteraard een zeer belangrijke rol en onderhoudt de noodzakelijke band tussen huis en schip, hoewel de spanning van het wachten op een brief wel eens langer duurt dan verwacht werd en daardoor vaak tevergeefs heel hard naar huis wordt gefietst om te kijken of de post er al is.

Of ze nog eens haar man naar het vaargebied zal volgen? Och dat is nu nog niet te bekijken, maar hoewel ze nog nooit lang van huis is geweest, zal ze, als de mogelijkheden daartoe aanwezig zijn, de huiselijke sfeer waarin ze is opgegroeid loslaten. Dat is nu eenmaal een van de consequenties van elk huwelijk.

Uit dit gesprek met mevrouw Mackay, dat volkomen onvoorbereid heeft plaats gevonden, springt als het ware haar nuchter oordeel en de positieve instelling ten opzichte van een verbintenis met een zeeman, naar voren, en wij wensen haar, na de voorspoedige tewaterlating van haar aan de K.P.M. verbonden huwelijksbootje, met haar echtgenoot een behouden en goede vaart toe.

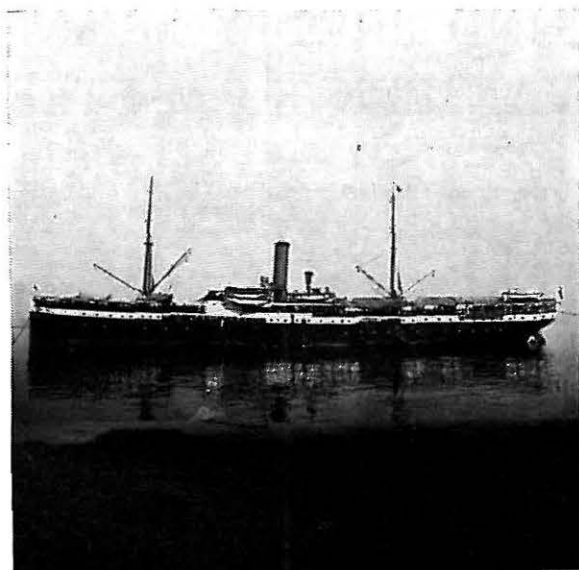
En zo afdalend van oud naar jong, komen we tenslotte bij de jongste.

Een oordeel over de K.P.M., een zeeman, diens vrouw of een schip heeft hij niet. Hoe kan 't ook anders, want hij is op de jubileumdag van de K.P.M., de werkgever van zijn vader, 62 dagen oud.



Maar hij is er, die jongste, U vindt hem hierboven (met zijn moeder). Zijn naam is Roeland Adriaan l'Herminez.

H. A. de Jong



s.s. „Van den Bosch”.
Bijna 50 jaar trouwe dienst.

EEN ZEEMANSHUWELIJK

EEN JAS MET GOUDEN KNOPEN,

EEN PET MET FLONK'REND EEN MARGRIET,

EEN BRUID IN 'T WIT,

EEN VREUGDETRAAN EN — MEN ZIET HET NIET —

EEN STIL VERDRIET...

EEN AFSCHIED STAAT TE WACHTEN, EN EEN SCHIP.

EEN ZEEMANSHUWELIJK VINDT MEN GRUWELIJK
OM DAT AFSCHIED...

EEN AANKOMST, EEN VERTREK, EEN VREUGDE...
EEN VERDRIET.

EEN ZEEMANSHUWELIJK VERSCHILT VAN
IEDER ANDER EIG'LIJK NIET.

E. Milatz

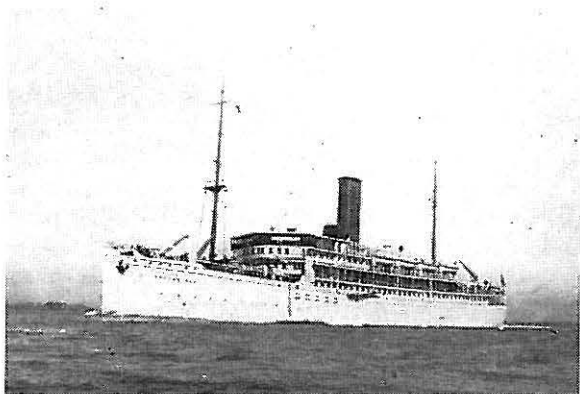
KIND PRETTY MEMORIES VAN EEN K.P.M.-STERTJE



Ik las zojuist de Oproep in de maart-Uitlaat. Bij „Kanker Pas Morgen” grinnikte ik. Het gebrek aan medewerking maakte me een beetje boos — hebben al die honderden zeelieden dan heus niets om te vertellen? Zien ze nog steeds alleen maar zee en lucht en zijn alle havenplaatsen hetzelfde? De laatste regel sprong recht in mijn hart.

Kind Pretty Memories... Ik zonk achterover in mijn stoel en sloot de ogen en daar gleden ze voorbij: de witte „Plancius” met haar hoge schoorsteen, de „Tidore”, de „Van Heutz”. Eens, heel lang geleden, was ik een klein KPM-stertje... Ik weet niet hoe het nu is, maar in Tempo Doeloe was het leven van een KPM-kind boordevol met schepen. Als je je vader een zoen gaf rook je ze op zijn wang. Vader thuis was altijd een feest. Hij vergat soms dat hij niet op zee was en gooide een pisangschil door het raam naar buiten. Als vader weg was droomde je van je volgende vakantie wanneer hij je weer mee zou nemen, of je hoopte dat hij maar weer gauw overgeplaatst mocht worden — dan kon je hem lekker met moeder en alle barang achterna reizen! Varen

s.s. „Plancius”, the grand old Lady.



was je lust en je leven en de zee trok als een reusachtige magneet. Blijft trekken, je hele leven lang...

Van mijn eerste KPM-reisje herinner ik me niets, ik was toen goed een jaar. Maar toen ik drie was hielp ik de „Tasman” uitbrengen. In de Golf van Biscaje spookte het zo verschrikkelijk dat mijn moeder bang was dat we uit bed zouden slingeren, en dus sliepen we op de grond. Ik vond dat maar niets. „Mam, ik wandel veel liever in het Haagse Bos”.

In Palembang dirigeerde ik enkele jaren de hekwielers. We maakten een snoepreisje naar Benkoelen en daar aangekomen konden we haast niet van boord. Op de woelige rede dansten de prauwen als wildemannen om het schip. Na een vakantie in Batavia stonden mijn moeder en ik mismoedig op de gloeiende kade van Priok en tuurden naar een rookpluimpje aan de horizon. „We hebben hem gemist! Hoe moet dat nu? De volgende boot naar Palembang gaat pas over een week!”

Na een wervelwind-verlof in Holland bracht ik in 1926 mijn tweede schip uit: de „Van Heutz”. Man, wat een schip was dat! In de Golf van Biscaje, wederom een heksenketel, probeerden mijn vader en ik in een praktisch uitgestorven eetzaal vergeefs soep te eten. Het golfde over de tafel tussen vrolijk huppelende appels en peertjes. Maar de boerenkool stond als de Rots van Gibraltar op mijn bord. En in mijn maag. Toen we door de storm heen waren werd het leven aan boord interessant. Een jongen kreeg het met een hofmeester aan de stok omdat hij met zijn tol putjes in het mooie nieuwe dek prikte. En een meisje nodigde me uit om in haar hut tandpasta te komen eten. Het schip had wit Hollands zeezand in ballast. In de Indische Oceaan liet, o vreugde, de kapitein een van de luiken open maken. De rest van die reis groef ik.

Tot zover is een en ander een tikje wazig, maar beelden uit de zes volgende Singapore-jaren zijn vlijm-scherp. Jaarlijkse tochten naar Batavia met de „Plans”, vrijdagmiddag weg en zondag ontbijt vóór Priok. Haast heerlijker nog waren de reisjes met mijn vaders „eigen” boot naar Pakan Baroe. De eerste keer was ik acht en verloor mijn hart aan de vierde stuur. De liefde was wederzijds. Piet schreef in

mijn poësie-album: „Ik lag in uw tuintje en sliep”. Wreed gescheiden, schreven we elkaar briefjes en Papa was postilion d’amour.

Gebeurt er dan echt nooit iets op zo’n schip? En what about die aap van de hoofdwerktuigkundige dan, die een topie opat? De eerste stuurman stond erbij te kijken met een grijs, het was toch de hoed van de meester maar — later ontdekte hij dat het de zijne was. Die aap had een fantastisch aanpassingsvermogen, hij was dol op een drupje bols. Ik had het altijd druk aan boord. Allereerst moest ik het eten regelen. „Pap, morgen willen ze nasi-goreng voor het ontbijt. En zullen we dan ’s avonds maar weer croquetjes eten?” Die croquetjes waren buitengewoon lekker. De Chinese kok maakte ze dan ook op een heel speciale manier. „Mm, bijzonder goed, deze croquetten”, zei een passagier eens. „Ja hè?” riep ik verheugd. „Die draait de kok onder...” „Eet!” zei mijn vader met een rood hoofd. De officieren hielden me bezig met berichten overbrengen. „Ga eens aan G. vragen waarom hij een flanelletje draagt”. „Gaat ’m geen klap an. Vraag Jan maar waarom hij een snor draagt op z’n meisjesgezicht”.

De aanloophavens waren beslist niet allemaal hetzelfde. In Bengkalis waren echt oud-Hollandse straatsteentjes en een kerkhof met hoge bomen en graven uit de 18e eeuw. Dat kerkhof roerde me tot tranen en ik moest en zou er iedere reis naartoe. In Siak kwam altijd de Sultan aan boord. Hij zei nooit wat, zat stil op een stoel en dronk een glaasje limonade. Ik begluurde hem met diep ontzag. Hij had een draaiorgel en een glazen ameublement. Van de Koningin gekregen...

Pakan Baroe vormde het hoogtepunt van elke reis. Daar stond de hele blanke bevolking op de steiger ons op te wachten, tien man sterk. We gingen de „stad” in, reden door het oerwoud naar een rubber-onderneming, soms langs de lange stoffige weg naar Bankinan. Aan boord was het dan altijd roezemoezig. Er werd geladen, gegeten en gebridget. Het schip omzwaaien was een précaire geschiedenis. Dat kon alleen bij hoog water. Vanaf de brug keek ik gespannen toe. Wat als we met de achterstevan in de takken kwamen vast te zitten?

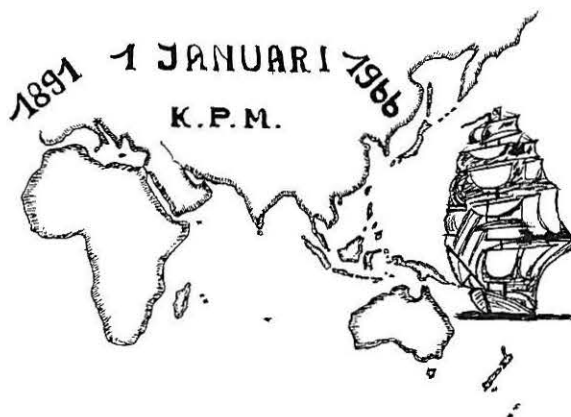
O, die zalige uren op de brug! De rinkelende telegraaf, „Volle kracht vooruit”. Ik had er zo graag ook eens aan willen trekken... Het oerwoud gleed voorbij als een dichte donkere wal en ’s avonds blonken de sterren aan de hemel. Orion, leerde ik, het Zuiderkruis.

Gebogen schimmen op een zwiepend steigertje — sago laden in de nacht.

Een platgedrukte kakkerlak in mijn hemd — „Wat zeg je? Heb je Coba doodgemaakt?”

Herinneringen, herinneringen... Ik word een beetje droef van binnen. Ik was al zeven jaar niet op een schip. Is dat even verschrikkelijk!

(DOLLY DE V.)



VIJF EN ZEVENTIG PAKETVAART JAREN
HEBT GIJ DE SCHEPEN LATEN VAREN
MET IN DE GORDEL VAN SMARAGD
UW GROOTSTE WERK IN STERKE KRACHT
’T BEGIN WAS KLEIN MAAR GROEIDE GROOT
HET WIERP DE VRUCHTEN IN UW SCHOOT
DOOR NOESTE ARBEID DAG EN NACHT
PAKETVAARTGEEST EENDRACHT MAAKT MACHT
TWEDE OORLOGEN WROETEN AAN ’T BESTAAN
MAAR ZONDER BREKEN BENT GIJ VOORT GEGAAN
EN ONDANKS ZWARE CRISIS JAREN
HET LIJNENSTELSEL BLIJVEN VAREN
VAN OOST TOT WEST VAN ZUID TOT NOORD
PLOEGDEN UW SCHEPEN STEEDS WEER VOORT
DE RUIMEN VOL HET VEE AAN DEK
ER WAS GEEN ONBEZETTE PLEK
DE VARKENS MEEST BIJ VIJVEN HOOG
ZIJ LIETEN NOOIT EEN PLEKJE DROOG
EEN RADERWERK DAT LIEP GESMEERD
NOOIT WERD EEN UUR TE LANG GEMEERD
OOK GIJ MOEST BUIGEN VOOR GEWELD
DOCH WERD DE KOERS OPNIEUW GESTELD
DOOR VAST GELOOF IN EIGEN KUNNEN
LIET GIJ DE NIEUWE LIJNEN RUNNEN
MET HANDEN STERK INEEN GESLAGEN
PAKETVAARTGEEST WEER UITGEDRAGEN
OPNIEUW NAAR VERRE VREEMDE KUSTEN
ZONDER RESPIJT ZONDER TE RUSTEN
DOOR SAMEN GAAN VAN WAL EN VLOOT
WEER NIEUWE VRUCHTEN IN UW SCHOOT
EN NIMMER TOCH ZULT GIJ VERSAGEN
U VAN DE ZEE LATEN VERJAGEN
HETGEEN DAT WERD TOT STAND GEBRACHT
ALS ERFENIS VOOR ’T NAGESLACHT
MET „VOL VOORUIT” DOOR OP DE ZEE
BEHOUDEN VAART NAAR IEDERE REE

D. M.

WERELDOMROEP

GROETENPROGRAMMA VOOR ZEEVARENDEN

Dit programma wordt in de wandeling nog steeds „PCJ roept het schip van de week” genoemd. De letters PCJ waren de roepletters van één der korte golfstations te Huizen, het eerste station dat na de bevrijding van ons land weer voor gebruik van uitzendingen van de Wereldomroep gereed kwam. Doch vóór de oorlog waren deze letters al bekend, toen de PHOHI het Nederlandse wereldprogramma verzorgde: zij zijn dus min of meer symbolisch geworden. Gedurende 18 jaar stoomt de Wereldomroep met onze schepen mee op en „Het Schip van de Week” is dan ook, onder de prima leiding van de heer G. A. Kal en omroeper Guus Weitzel, afd. Groetendienst van de Wereldomroep, niet meer weg te denken. Het hoofddoel hiervan was en is nog steeds: een half uur ontspanning en stemmen van thuis geven aan onze mensen op zee.

De heer Kal schrijft ons hierover o.m. nog als volgt: „Bij het 75-jarig bestaan van uw maatschappij hebben wij in de laatste 18 jaar de kans gehad vast te maken met schepen van de vloot en de families gelegenheid gegeven nieuws van thuis aan boord te brengen. Bij het rondenvan de boei-75 willen wij vanaf ons Vlaggenschip een gelukwens zenden aan de K.P.M. en de wens daarbij voegen dat wij opvarenden en schepen een voorspoedige vaart toewensen.

Het eerste groetenprogramma voor de K.P.M. werd uitgezonden op 14 mei 1947 en was bestemd voor het ms. „Se-roei”, varende bij Badjowé, Makassar. De opvarenden waren: kaplt. Tj. Brouwer, 1e strm. R. Beijssens, 2e strm. H. Sint, marconist J. H. v. d. Burg, hfd. wtk. A. G. de Geus, 2e wtk. J. Krythe en 3e wtk. J. Weidner.

Gezagt. Brouwer seinde na afloop: „Ontvangst zeer goed betuigen allen onze hartelijke dank voor deze zeer waardeerde uitzending”.

Deze uitzendingen kwamen toen nog tot stand nadat gezagvoerders zich per telegram meldden om in aanmerking te komen voor een groetenprogramma. Later werd — in overleg met de K.N.R.V. — een schema opgesteld om de rederijen een aantal beurten per jaar toe te wijzen. Elk jaar wordt — in overleg met de rederij — een nieuw schema gemaakt.

Dit programma is nu zo uitgegroeid dat er wekelijks gedurende één etmaal drie of vier groetenprogramma's met viermaal de algemene uitzending voor allen op zee „het Vlaggenschip” zijn eind van dit jaar vindt de 973e uitzending plaats.

Zo zijn in de afgelopen jaren vele uitzendingen voor de KPM-ers op zee verzorgd. Wij maakten met onze staf vele prettige contacten. Rond de koffie in Hotel Gooiland worden de nieuwtjes besproken, samen met de vertegenwoordigster van de maatschappij. Dit heel nuttige en prettige contact was veelal de basis voor een succesvolle uitzending. De families genoten van de altijd zo gezellige dag. Wij probeerden met zijn allen iets voor u op zee te doen en zien het „Schip van de Week” — naast vele brieven of bandjes van thuis — als een welkome afwisseling aan boord op de lange reis. Daarom verflauwt de belangstelling nooit want het is via de aether het visite-kaartje van onze Koopvaardij. Het stelt ons in staat om schip en thuis dichter bij elkaar te brengen en zo de mijltjes van contract tot contract voor velen te bekorten.”

Gastvrouw Teddy Scholten en omroeper Guus Weitzel.

foto A. Davelaar





familieleden ms. „Straat Frazer“



en ms. „Sibigo“, met enkelen van eerstgenoemd schip.

foto J. H. C. Vermeulen

het schip van de week

Na deze woorden van de heer Kal komen wij nog even terug op onze familiegroeten, welke ddo. 14 oktober jl. bestemd waren voor de mss. „Sibigo“ en „Straat Frazer“. De opkomst was bijzonder groot en met medewerking van gastvrouw Teddy Scholten en omroeper Guus Weitzel kwam een gezellig programma tot stand, hetwelk werd afgewisseld met korte muzikale intermezzo's door Tom Erich en zijn orkest met zang van Eddy Christiani.

De uitzending voor de „Straat Frazer“ was prima, want gezagvoerder v. d. Broek Humphrey seinde ons als volgt: „Aller dank voor de prima ontvangen groeten.“

Voor de „Sibigo“ werd de uitzending teleurstellend; gezagvoerder Faber schreef ons o.m.: „Toen uw telegram met aankondiging over het groetenprogramma werd ontvangen ging er bij de betreffende gelukkigen een hoera-tje op, want dit was een heerlijke onderbreking in een bijzonder saaie periode... Uiteraard werd de ochtend van de 15e

oktober geheel benut om de diverse antennen op te poetsen, de lassen en verbindingen te controleren, er werd geduiceerd waar en bij wie er moest worden geluisterd...

De keuze viel natuurlijk op de scheepsradio, als zijnde de beste. Op de aangegeven tijd zat een ieder „stand by“ met een verwachtingsvol gezicht... Groot was dan ook de teleurstelling dat er geen woord is ontvangen...

Na deze trieste mededeling werd vanzelfsprekend het bandje naar opvarenden van het ms. „Sibigo“ toegezonden. Wij varen welgemoed verder en zien met spanning uit naar de 1000ste uitzending in 1966. Misschien zijn wij wel net aan de beurt?

Mochten er onder de verlofgangers stemmen opgaan om eens een opname van „Het schip van de Week“ mede te maken, dan kunnen zij zich daarvoor te allen tijde in verbinding stellen met de afdeling Personeelszaken — Amsterdam.

EEN REIS OM NOOIT TE VERGETEN

Gezagvoerder C. Tjebbes, oud Paketvaart-man en thans varende bij de H.V.M., vertelde ons zijn ervaringen aan boord van het s.s. „Swartenhondt” in 1954, op welk schip hij toen 1e Stuurman was onder commando van Gezagvoerder H. J. G. Sikkes.

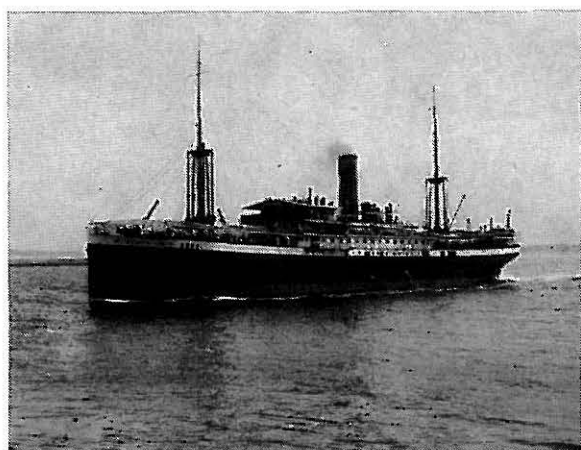
In Menado was met veel bedrijvigheid een 400-tal soldaten geëmbarkeerd en een ongeveer evengroot aantal vrouwen, waarvan de meesten, zoals dat wordt gezegd, in gezegende omstandigheden verkeerden waarbij al wel duidelijk bleek dat bij velen de blijde gebeurtenis beslist niet lang op zich zou laten wachten. Ter opvulling van de hoekjes en gaatjes aan boord waren er dan nog een zelfde aantal kinderen.

Wij vertrokken ondanks angstige voor gevoelens vol goede moed naar Djakarta, maar reeds de dag na vertrek begonnen de moeilijkheden.

Eén der kinderen overleed aan boord en om de gevoelens van de ouders en overige passagiers niet te kwetsen, werd besloten Balikpapan aan te lopen teneinde ouders van het kind een begrafenis op zee te besparen. De begrafenis vond te Balikpapan plaats, waarna de reis naar Djakarta werd vervolgd.

De „Swartenhondt” had Balikpapan amper 24 uur varen achter zich, toen de eerste nieuwe wereldburger zich aanmeldde. Stuurman Tjebbes — verloskundige — „haalde” Swartientje alsof het zijn dagelijks werk was tussen 16.00 en 17.00 uur. Hij begon er net schik in te krijgen, toen wereldburger nr. 2 liet weten dat hij op komst was. Welgemeend toog dokter Tjebbes naar de a.s. moeder om de schrik van zijn leven te ondergaan. Zo vlot als Swartientje, zou het dit keer met Swartana niet gaan. Zelfs voor een dokter is een stuitligging iets waar je bij moet opletten. Voor onze „scheepsdokter” was dit dan ook een geduchte tegenvaller en ten einde raad wendde hij zich telegrafisch tot de Maatschappij-dokter te Djakarta, dr. Adamse. Edoch, het viel mee en vóór het medische advies het schip bereikte, was door Swartana de totale sterkte aan boord met 1 vermeerderd.

Ook Swartana's moeder overleefde de „vakkundige” behandeling en Gezagvoerder Sikkes stond te huilen van vreugde — zoals de heer Tjebbes opmerkte: „alsof hij de



s.s. „Swartenhondt”

vader van Swartientje en Swartana was”.

De improvisatie-arts stond het zweet echter op het hoofd en in de schoenen. Om bij te komen bood Gezagvoerder Sikkes hem en de transportcommandant een diner in zijn hut aan en bracht daarbij een drank uit op de 2 moeders en hun babies, die niet alleen in leven maar naar omstandigheden ook redelijk wel waren.

Toch was de koek van deze reis nog niet op, want bij aankomst Djakarta op een hete zaterdagmorgen, rende een soldatenvrouw de brug op met een bewusteloos kind in haar armen.

Het zal wel door de bevallingen zijn gekomen, dat zij de stuurman Tjebbes voor een tovenaars aanzag en zich daarom met dit warm aangeklede en een ijsmuts op het hoofd dragende kindje in paniek tot hem wendde. Zonder blikken of blozen werd het kind van zijn broeiend hoofddekseel en alle kleren ontdaan, waarna de „tovenaar” het kind in zijn hut met de mond voor een draaiende fan hield. En zie, nog geen minuut later waren de levensgeesten teruggekeerd. Vooral dit wonder deed de soldatenvrouwen de „stuur” tot top-tovenaar promoveren!

Enfin, de reis was als een moeilijke bevalling tot een goed einde gebracht.

Sikkes blij, militairen blij, moeders en babies blij, stuurman opgelucht.

Herinneringen uit de dertiger jaren van oud-Gezagvoerder J.D.A. Janssen

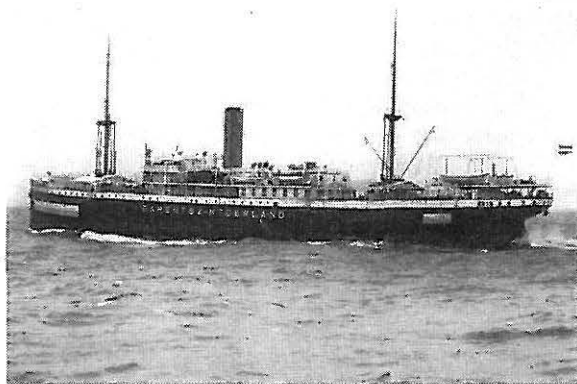
16 October 1936

Gewone tijd overal en „torn to“ — en... vele Chefs en Souschefs kwamen aan boord met goede raadgevingen, daar des namiddags de heer Everts zelve het schip zou komen inspecteren! Waren ten 1.30 uur n.m. met alles gereed en maakten het schip zeeklaar voor 't vertrek. Even voor drieën kwam de commissie van ontvangst aan boord: Hr. Leurs, Chef C.D.; Hr. Deelder, souschef C.D.; Hr. Ruys, souschef N.D. en Hr. de Lyon, agent Priok. Toen de auto van de President-Directeur tot vlak voor het schip voorreed, opende de heer de Lyon de coupé-deur.

Bij de commissie voegden zich nog de dokter van Priok, hr. de Priester, en de scheepsdokter, de 1e officier, de hofmeester en ondergetekende.

De „cavalcade“ nam direct een aanvang.

Behalve de te dure drankenprijzen in verband met de devaluatie van de gulden, de gebroken „deksel“ van de inktpot in de 1e klas salon, de doorgerotte badkamerkruk in de 2e klasse, de beschuitpan met één oor in de 1e klasse kombuis benevens de lege „vogelenkooi“ in een der linnenkasten en de rommelige hut der smid (die net die dag was overgeplaatst), stond ook het water niet op de douches en de wastafels; de „Barentsz“ maakte dus ditmaal geen goede beurt, temeer daar bij het aan



s.s. „Barentsz“

boord komen één van de pas nieuw ontvangen grammofoonplaten werd opgezet, dewelke een Chinese muziek ten gehore gaf!

De schrik sloeg de commissie om het hart, want was dit een door de C.D. gekochte plaat? Deze muziek werd onmiddellijk gestopt!

Ten 4 uur n.m. werd allerhartelijkst afscheid genomen, goede reis en behouden terugkomst gewenst; handen geschud met de diverse chefs en souschefs en 3 x gefloten — waarna het schip statig door 2 sleepboten van de N.I.S.H.M. van de kant werd getrokken.

Onder de tonen van het Wilhelmus stond de gehele commissie stram! Hierna werd nog minzaam met hoeden en handen gezwaaid waarop ik zo beleefd mogelijk terugsalueerde!

De „Barentsz“ stoomde de kom van Priok uit... Gode zij dank!

4.20 n.m. loods van boord en waren ten 4.30 n.m. buiten de pieren.

Andere grepen uit de reisverslagen:

17 November 1936

Hadden deze avond „a good fight“ tussen de 1e kranie en de Proviandklerk. Deze „fight“ klonk als een klok. De vete van 3 maanden werd uitgevochten!

Resultaat: 2 dichte ogen, 2 tanden weg. Gekloofde lip, snee boven het oog en een hoop bloed! Aangezien je er als Europeaan toch niet achter komt wie of wat de oorzaak is, was dit de beste oplossing.

Hierna waren de gemoederen bedaard.

21 November 1936

Hebben een passagier van Durban naar Shanghai. Deze loopt vanaf Durban in één en dezelfde broek. Aan boord wordt hij de „centraleverwarmingsbroek“ genoemd. Ook is er een dame aan boord die aan tafel zowel 's middags als 's avonds, tussen 2 gerechten door aan een groene wollen jumper breit.

Onze Lieve Heer heeft rare kostgangers!

Van 22 tot en met 27 November fraai weder en zeer goede stoomgelegenheid.

29 November 1936

Aankomst te Sabang 5.49 v.m. en per 6.24 gemeerd met BB langs de kolensteiger.

Bunkerden 700 ton kolen.

Ontvingen hier veel „prikkellectuur“ van het Hoofdkantoor wat ik des anderen daags direct beantwoordde.

13 Maart 1937

Verjaardag gevierd van de heer Vogel. Vier kruiken jenever en 6 flessen wijn.

19 Maart 1937

Verjaardag gevierd van Mevrouw Vogel, tevens Captain's dinner. Dit was tot nu toe het aardigste Captain's dinner.

25 April 1937

4.37 tot 5.06 wolkbreuk. Sumatraan, dik van hare slagregen. Bliksem ingeslagen in de voortop. „Zeng“, alles geel, groen en rood voor m'n ogen.

27 April 1937

Kwamen des ochtends ten 7 uur v.m. langs de kade. Er heerste een ongewone drukte: Het O.J.A.L.-Bestuur of de Commissie van toezicht, die oplet dat het goed gaat met de Afrikaliijn, kwam „en grand complet“ aan boord, dus moest er wat bijzonders wezen. En ja hoor, een transport Portugese negersoldaten: 190 man, 5 officieren, 7 onder-

officiëren, daar zat nu de kneep! De ligging, de voeding en het totale aantal, enfin veel beslommeringen waarvan de helft zeker overbodig! Dat kwam in orde!!! Nu had het Portugese gouvernement liever geen „bunks” voor de soldaten, maar veldbedden. Het Hong Kong-reglement schrijft voor bunks, en veldbedden verboden. Wat nu? Dan maar 200 bunks mee en 200 veldbedden. Simple comme bonjour. Maar waar haalt men die zo gauw vandaan? Doch daar bij de Maatschappij alles mogelijk is, kwam ook dit voor elkander!

C'est la guerre

Het gebeurde in een grote havenplaats in Indië, zo niet de grootste, dan toch op één na de grootste.

Donderdag was er een groot schip van een grote scheepvaartmaatschappij uit Australië binnengekomen en lag aan de kade gemeerd. Een douane-ambtenaar kwam aan boord en omdat reglementen nu eenmaal reglementen zijn en het gouvernement nu eenmaal een gouvernement is dat vele ambtenaren heeft die de reglementen stipt navolgen, kon het gebeuren dat de passagiers alle foto- en filmtoe- stellen werden afgenomen.

„Want ziet u, meneer, er mogen uit oogpunt van defensie geen foto's op de kade of aan de wal worden gemaakt — c'est la guerre — dat begrijpt u wel!”

Dies werden „all these things” verzameld en opgeborgen in de douaneloods in een kast van de ambtenaar. Het betrokken schip kreeg een recu waarop n.b. stond „niet verantwoordelijk voor enige schade of wegraken der toestellen”. Sic!! (of dit nu des ambtenaars sindiri of des gouvernements was, laat ik in het midden).

Zaterdagmiddag half 5. Het grote schip lag op vertrek. 5 n.m., 5.15 n.m., 5.30 n.m. — waar was het wachten op? „C'est la guerre” zei de 1e stuurman.

„C'est la guerre” zei ook de administrateur.

Een gevlieg van fietsen langs de goedang — gezeur van „mas” oppas: „wat is er eigenlijk loos?”

Sectie-chef der douane opgebeld — wist van niets, had er niets mee te maken. De beampte van de douane die de wacht had bij de poort, zei: „Oh mneerrrrr!!! ik weet niet, niet mijn werk!”

Kleine bazen, grote bazen, kleine chefs, grote chefs van scheepvaartmaatschappij en douane opgebeld. Natuurlijk, „C'est la guerre”.

De passagiers wilden hun toestellen terug, maar de betrokken ambtenaar was voor het weekend naar „boven” en had de sleutel meegenomen! Tableau!

Weer geren en gedraaf. Administrateur aan de telefoon... aan de andere kant een of andere hoge douane-toean.

„Ja hallo, ja, wat zegt u — Oh! Ja, ja, met scheepstimmerman de kast openbreken? Dus forceren? Ja, ja, dank u, c'est la guerre”... en aldus geschiedde. Het schip kon ten 6.25 n.m. vertrekken!

Vrienden, wegbrengers, kennissen en inwoners van de grote stad stonden op de kade druk foto's te maken, waarop een Australiër opmerkte: „Damn funny, look at that”.

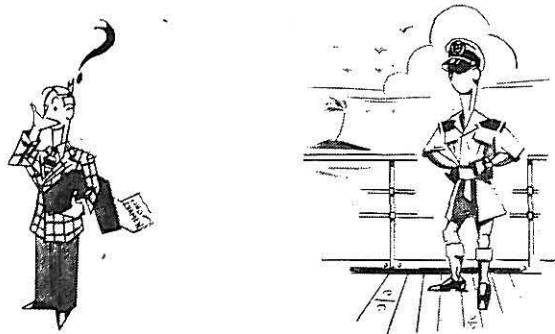
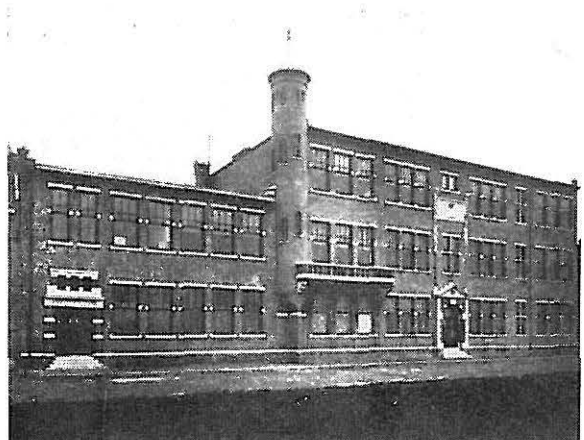
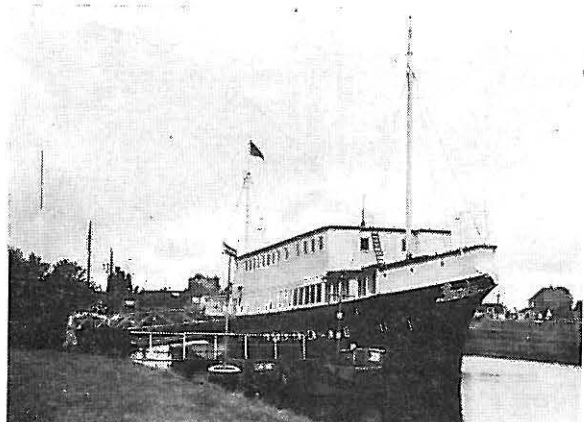
„C'est la guerre” maakte iemand de opmerking.

MIJMERINGEN

't Viel heus niet mee
 Zo lang op zee
 Met lege schuit
 De vaart er uit
 Geen plekje droog
 Een zee zo hoog
 Na zware haal
 Veel glas kabaal
 Bight en Oceaan
 Op hun kop gestaan
 Hoge witte kuiven
 In vetloods zure druiven
 Soms op een oor
 Er onder door
 Of met een zucht
 Hoog in de lucht
 Na steile duik
 Plat op haar buik
 En trilling in 't verband
 De kuil tot aan de rand
 Gevuld met 't zilte nat
 Een ieder op zijn gat
 De kont hoog in de air
 Afgebroken sanitair
 Passagiers vervelend
 Vragen morrend kwelend
 Houdt de storm nog langer aan
 Kunnen niet op benen staan
 Bedden zonder plank
 Geen grepen voor de hand
 Soms na flinke zwaai
 Op dek met veel lawaai
 En de grote pech
 Stoelen glijden weg
 Of na grote sprong
 Vallen alle om
 Doch in de lucht
 In trotse vlucht
 Een strijdend ros
 De Albatros
 Hij zweeft zo schoon
 Zonder vertoon
 Een spelend kind
 In deze wind
 Het fascineert
 En ingekeerd
 Komt heel dit leven
 Je als een wonder tegen
 Het element dat woedt
 Maar God die ons behoedt
 De golven jagen aan
 Je weet niet waar vandaan
 Is er een eind of een begin
 Wat geeft dit leven zin
 God laat ons varen
 Op Je wijde woeste zee
 Geef ons stormen en gevaren
 En... een meisjeszegen mee.

D.M.

VAN TOT



Voor ons bedrijf, waarvan de praktische uitvoering groten-deels in handen ligt van de in onze dienst zijnde officie-ren, is van groot belang het onderwijs dat de adspirant stuurman of scheepswerktuigkundige voor deze functie op-leidt.

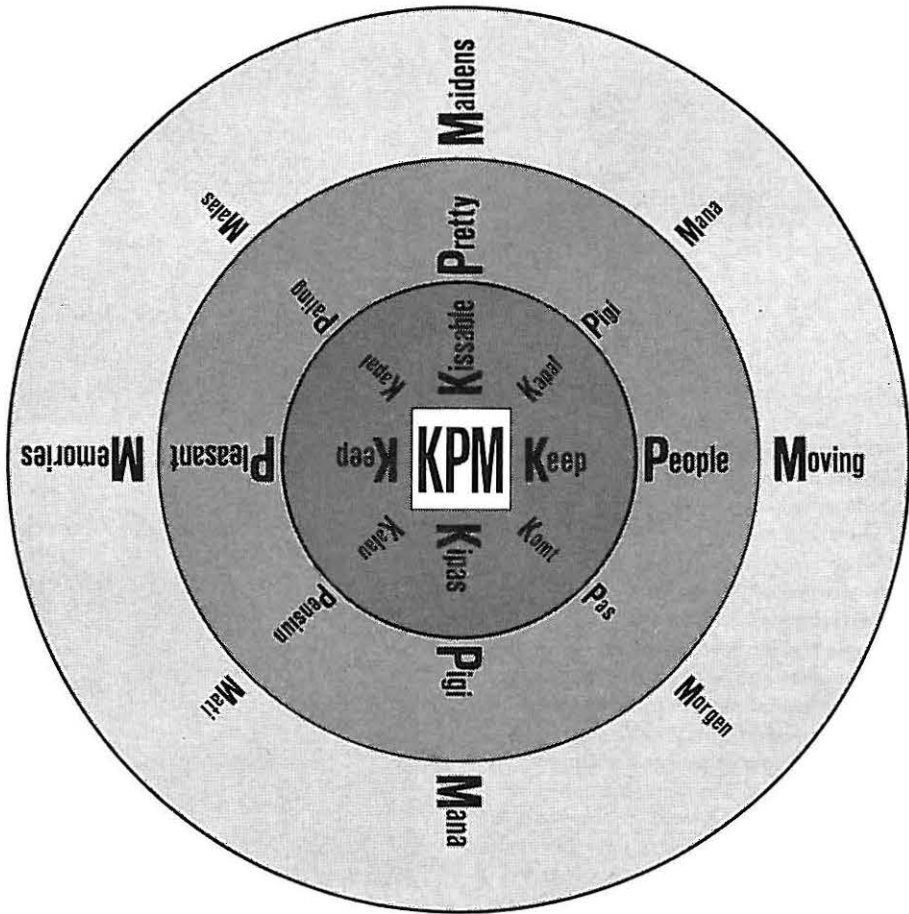
In ons land zijn vele uitstekende scholen die voor dit zee-mansberoep een opleiding geven.

Door de beperkte ruimte die ter beschikking is, is het niet mogelijk een totaal overzicht van alle opleidingsinstituten te geven; wij zullen ons derhalve moeten beperken. Zonder dat in een enkel opzicht enige afbreuk wordt gedaan aan de waarde van alle andere instituten wordt deze pagina verlucht met enige foto's van een 3-tal gerenommeerde op-leidingscholen, t.w. de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam, de Noorderkweekschool voor de Zeevaart „Abel Tasman” te Delfzijl, en de „de Ruyterschool” te Vlis-singen. Speciaal de laatste school heeft een aparte plaats in de Paketvaart-gemeenschap, doordat aldaar een lange reeks van jaren de opleiding van de scheepswerktuigkundi-gen was geconcentreerd.

De bovenste foto toont ons de in 1785 opgerichte Kweek-school voor de Zeevaart te Amsterdam. De huidige school werd op 5 augustus 1880 in dienst genomen.

De foto daaronder toont ons het oude marinevaartuig „Bonaire” dat in 1934 van de Marine werd aangekocht en tot internaat werd verbouwd en uiteraard werd herdoopt in „Abel Tasman”. De Noorderkweekschool werd overigens reeds in 1856 gesticht.

De andere foto's geven een beeld van de „de Ruyterschool” zoals bij velen van vóór de oorlog bekend en tevens een aanzicht van het na het bombardement herrezen nieuwe instituut.



Bedrijfsnieuws

In de Bay of Bengal-South China Sea Service gaf het ms. „Siberoet“ de november-afvaart van Calcutta; het schip laadde voornamelijk voor Bankok en Phnom Penh, in welke laatste haven werd geladen voor Singapore en Malacca. Het ms. „Keerkring“ werd aangewezen voor de december-afvaart van Calcutta in deze dienst. De moeilijkheden tussen de Chinese Volksrepubliek en Indonesië leidden tot een stopzetting van het handelsverkeer tussen beide landen, als gevolg waarvan onze China-Indonesia Service tijdelijk moest worden opgeschort. Het ms. „Keerkring“ verving het ms. „Silindoeng“ in de Bay of Bengal dienst, terwijl het ms. „Schouten“ na lediglossing te Tg. Priok naar Bangkok werd gedirigeerd voor een extra afvaart naar Calcutta (met jute). Op verzoek van de Indonesische regering werd een aantal van onze schepen ingedeeld voor het vervoer van rijst uit Bangkok naar verschillende bestemmingen in Indonesië.

Gedurende de maand november werd 10.700 ton rijst met K.P.M.-schepen vervoerd.

Het ms. „Roggeveen“ zal de 31e december 1965 te 24.00 uur door de K.J.C.P.L. uit de Combinatie aan ons worden teruggeleverd. Direct in aansluiting daarop zal de „Roggeveen“ door de K.J.C.P.L. in een 6-maands timecharter opgenomen worden.

Het 1-jaars timecharter van het ms. „van Waerwijck“ dat de 31ste december a.s. afloopt, is in overeenstemming met de K.J.C.P.L. voor circa 5 maanden verlengd.

S.S. „MUNTTOREN“

In de Caribbeans (Caripito en Puerto la Cruz) nam het schip wederom een volle lading ruwe olie voor Rio Grande do Sul in.

VERENIGING VAN OUD-EMPLOYEE'S DER N.V.

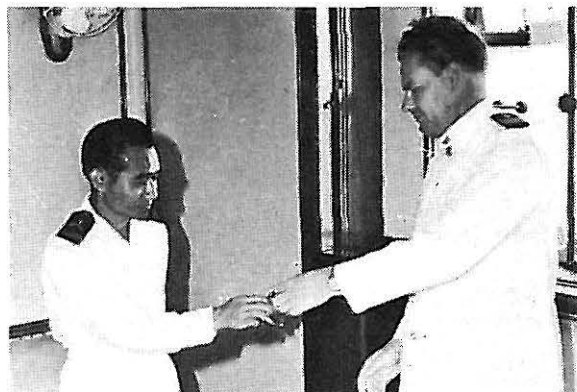
KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ „K.P.M.“

Op 6 november j.l. vond in hotel Krasnapolsky de jaarvergadering plaats.

Op de na afloop gehouden bijeenkomst waren als gasten aanwezig de heren C. H. Poulus, onderdirecteur, A. P. Krul, chef Administratie, Mr. F. H. von Meyenfeldt, chef Personeelszaken met hun echtgenote alsmede de heer A. J. J. de Feyter, chef Nautische Dienst. De redacteur van „de Uitlaat“, de heer H. A. de Jong, kon wegens ziekte niet aanwezig zijn.

Het samenzijn na de vergadering was, zoals steeds, bijzonder geanimeerd.

Hieraan zal in het komende verslag van de jaarvergadering in het Jaarboekje 1966 ongetwijfeld nog de nodige aandacht worden gegeven.



Van de jubileumvieringen van Gezagvoerder W. A. Breebaart (8 oktober 1965) en Electromonteur E. Ch. Abrahamsz (8 Augustus 1965) ontvingen wij een tijdens deze gebeurtenissen gemaakte foto's.

Hoofdwerktuigkundige M. Berrevoets toont voor de K.P.M.-vlag het door hem uitgereikte horloge. Gezagvoerder R. E. J. van Dijk overhandigt op de onderste foto de jubilaris zijn horloge.

Scheepsposities

N.T.P.M.

ms. „Senegalkust“	Amsterdam	7-12-65
ms. „Congokust“	Lobito	± 1-12-65
ms. „Zuiderkerk“	Mombasa	± 22-12-65
ms. „Sloterkerk“	Kaapstad	± 19-12-65
ss. „Westertoren“	Port Bukom	± 1-12-65
ss. „Munttoren“	Rio de Janeiro	± 27-11-65

H.V.M.

ms. „Hollands Diep“	Dakar	± 26-12-65
ms. „Hollands Duin“	U.S. North Pacific	± 20-12-65
ms. „Hollands Dreef“	Kokhin	± 15-12-65
ms. „Hollands Burcht“	Golf van Mexico	± 21-12-65

Personalia

MUTATIES GEZAGVOERERS

K.P.M.	
H. P. Steggerda ex RV/Ned. naar ms. „Van Spilbergen”	2-11-65
D. Minnema ex ms. „van Spilbergen” met RV/Ned.	2-11-65
B. H. Niessen ex RV/Ned. naar ms. „Van Heemskerck”	10-11-65
J. Ch. Beynon ex. ms. „Van Heemskerck” met RV/Ned.	10-11-65
J. A. Haringsma ex RV/Ned. naar ms. „Keerkring”	11-11-65
R. E. J. van Dijk ex ms. „Keerkring” met RV/Ned.	11-11-65
J. A. H. Faber ex Hosp./S'pore naar ms. „Van Neck”	22-11-65
H. L. van Dam ex ms. „Van Neck” met RV/Ned.	22-11-65
N.T.P.M.	
G. Klun ex verlof naar ms. „Congokust”	27-10-65
J. J. v. d. Riet Gezagv. K.P.M. ex ms „Congokust” einde detachering/terug naar K.P.M.	

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.	
J. Schriemer ex RV/Ned. naar ms. „Str. Frazer”	5-11-65
J. R. Holman ex ms. „Str. Frazer” met RV/Ned.	5-11-65
N. Bartels ex RV/Ned. naar ms. „Sibigo”	12-11-65
Th. van der Staay (dd. Hfd. Wtk.) ex ms. „Sibigo” naar ms. „Sambas” (2e Wtk. CMK)	12-11-65
E. A. J. de Vries (2e Wtk. CMK) ex ms. „Sambas” met RV/Ned.	12-11-65

*Alle verlofgangers: een prettig verlof
Alle herplaatsten: goede vaart*

MET VERLOF GEGAAN

24- 9-65 3e Wtk. L. van Polen	uit Singapore	RV/SV
6-10-65 5e Wtk. F. Knoot	uit Hong Kong	RV/SV
6-10-65 4e Wtk. D. J. Meyer	uit Hong Kong	RV/SV
13-10-65 5e Wtk. F. Oosterhoff	uit Durban	RV/SV
24-10-65 4e Wtk. L. H. Meyer	uit Singapore	RV/SV
24-10-65 4e Stm. A. F. Kuiper	uit Kuwait	RV/SV
28-10-65 Gezagv. J. J. van de Riet	ex N.T.P.M.	RV
28-10-65 5e Wtk. C. Th. J. M. Massar	uit Hong Kong	RV
28-10-65 2e Wtk. J. R. Beem	uit Singapore	RV
29-10-65 3e Stm. E. G. v. Tellingen	uit Hong Kong	RV
29-10-65 4e Stm. J. Th. Mors	uit Newcastle	RV
29-10-65 4e Stm. C. J. M. van Vliet	uit Mombasa	RV
1-11-65 1e Stm. F. G. v. Amersfoorth	uit Melbourne	RV
1-11-65 4e Stm. T. J. M. Bolwerk	uit Singapore	RV/SV
3-11-65 3e Stm. M. Vodegel	ex ARO-Den Helder	RV
4-11-65 3e Wtk. H. H. Smulders	uit Hong Kong	RV
6-11-65 4e Wtk. E. P. D. R. de Graaff	uit Bangkok	RV/SV
6-11-65 2e Stm. V. Ch. v. d. Hoff	uit Melbourne	RV/SV

Alle verlofgangers: een prettig verlof

NA VERLOF VERTROKKEN

20-10-65 3e Strm. S. C. Konijn, Kuwait, ms. „Van Riebeeck”	
21-10-65 5e Wtk. G. J. v. Tellingen, Mogadiscio, ms. „Houtman”	
21-10-65 5e Wtk. A. J. Smits, Durban, ms. „Van Linschoten”	
25-10-65 3e Wtk. K. Vos, Singapore, ms. „Sibigo”	
25-10-65 3e Wtk. A. A. v. Onna, Hong Kong, ms. „Keerkring”	
25-10-65 de Heer W. Peschar + gezin, Singapore	
26-10-65 3e Strm. P. Leenheer, Sydney/New Castle, ms. „Straat Madura”	
26-10-65 1e Strm. J. W. Swaving, Melbourne, ms. „Van Noort”	

26-10-65 3e Strm. W. Wijgerse, Hong Kong, ms. „Roggeveen“
 28-10-65 3e Strm. E. Bismeyer, Singapore,
 ms. „Van Waerwijck“
 1-11-65 5e Wtk. D. v. d. Wardt, Mombasa,
 ms. „Van Spilbergen“
 2-11-65 3e Wtk. L. W. Nagel, Singapore, ms. „Str. Lombok“
 3-11-65 4e Wtk. H. R. Boddendijk, Bangkok,
 ms. „Van Cloon“
 8-11-65 De heer J. G. de Harde, Singapore
 8-11-65 De heer H. J. J. Nietzsche + gezin, Singapore
 8-11-65 5e Wtk. J. G. Hoopman, Mauritius,
 ms. „Van Spilbergen“

Goede wacht en behouden vaart

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.

27-10-65 1e Strm. W. Benink ms. „Congokust“
 29-10-65 3e Wtk. F. G. Veenstra ms. „Congokust“

K.P.M.- er's TIJDELIJK BIJ N.T.P.M. GEDETACHEERD

4e Strm. R. J. Edelenbosch ms. „Zuiderkerk“ 18-10-65
 1e Strm. J. P. Goossens ms. „Sloterkerk“ 3-11-65

Goede wacht en behouden vaart

GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

K.P.M.

5e Wtk. V. Th. Los	30- 8-65 VD
5e Wtk. J. Bergsma	31- 8-65 AS
5e Wtk. C. P. Herrebout	3- 9-65 AS
5e Wtk. K. J. A. Bouma	13- 9-65 AS
5e Wtk. A. M. L. van Hooff	24- 9-65 AS
5e Wtk. W. A. Kok	25- 9-65 AS
2e Stm. W. J. Jongenotter	13-10-65 S. I
4e Stm. N. P. Steenberg	15-10-65 verkl. S. III
3e Stm. E. Bismeyer	18-10-65 S. II
4e Stm. L. Ch. J. L. van Oyen	20-10-65 verkl. S. III
3e Wtk. K. Vos	21-10-65 B
4e Stm. A. G. Vroon	21-10-65 verkl. S. III
3e Stm. C. Jolmers	11-11-65 S. II

N.T.P.M.

3e Wtk. A. de Groote 26-10-65 B

Onze gelukwensen met het behaalde succes

Jubilaris



F. J. Patty

Ladingmeester 1e klasse
 25 jaar - 25 december 1965

De redactie biedt U haar hartelijke gelukwensen aan

HUWELIJKEN

K.P.M.

3e Stuurman J. C. van 't Veer en Mej. G. H. C. Hoeke, ddo.
 5-11-65 te Almkerk.

Proficiat en „behouden vaart“

NIEUWE N.T.P.M.-MERTJES

Heemstede, 20-10-65: Madeleine Georgette, dochter van 1e Stuurman G. E. Kaersenhout en Mevrouw M. G. Kaersenhout-de Fuyk.

Vlissingen, 31-10-65: Roeland Adriaan, zoon van 2e Werktuigkundige A. M. l'Herminez en Mevrouw N. M. l'Herminez-Macaré.

Welkom in de „familie“

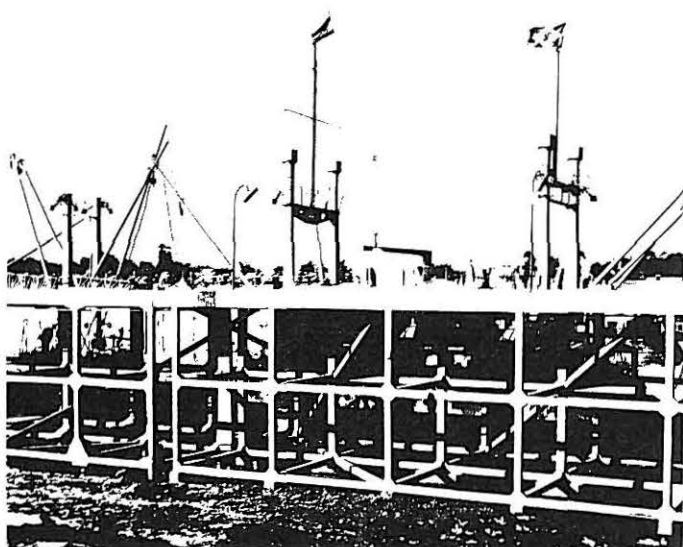
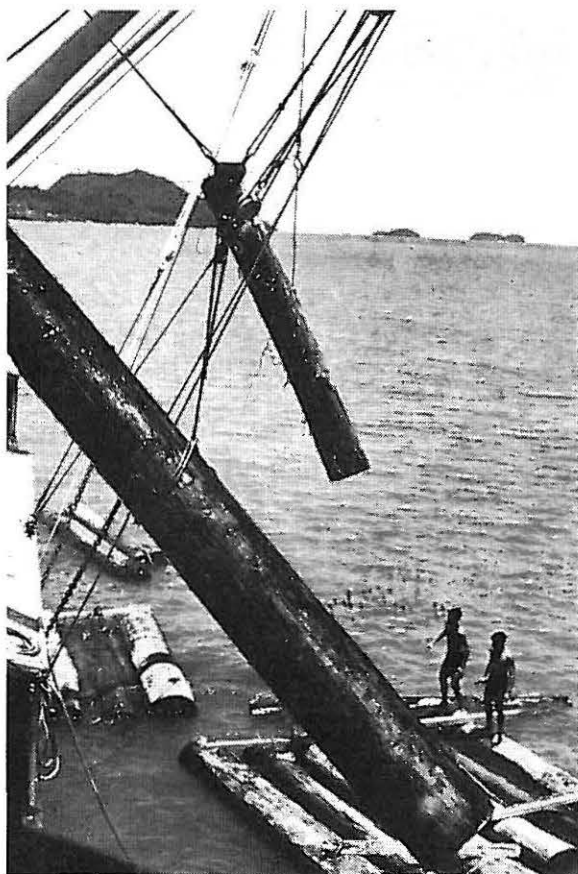
IN MEMORIAM

Gepensioneerd Hoofdklerke I Mej. F. Hop overleed ddo. 22-10-65 te Groenlo, in de leeftijd van 71 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige J. Meyer overleed ddo. 26-10-65 te Den Haag, in de leeftijd van 72 jaar.

Gepensioneerd Employé C. P. Sibbald overleed ddo. 1-11-65 te Amsterdam, in de leeftijd van 52 jaar.

Zij rusten in vrede.



Bij de foto's:

links boven: boomstammen laden

links midden: rijstladen

links onder: rotan laden.

boven: m.s. „Sanana“ liggende naast (onder) steiger te Phnom Penh bij laag water

onder: m.s. „Hollands Diep“, graan lossend

