

De uitlaat

Zo begon 't in 1891
onder deze vlag . . .

De uitlaat

PERSONEELSORGAAN VAN DE

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-
MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN
PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART
MAATSCHAPPIJ N.V.

Redacteur (waarnemend),
J. L. Aarsen

Redactiecommissie:
C. H. Poulus (Voorzitter),
R. V. Brouwer, Mr. C. G. Burgersdijk,
P. A. J. M. Maas en R. J. de Vries.

19e jaargang
No. 12
December 1966

Jubilea:



Gezagvoerder J. Maan
25 jaar
29 november 1966

Hartelijk gelukgewenst

Huwelijken:

De heer G. Rieder (Amsterdamkantoor) en Mej.
V. M. P. van Dongen, ddo. 4-10-66 te
Amsterdam.

4e Stuurman F. van Akkeren en Mej. T. T.
Kim, ddo. 3-10-66 te Djakarta.

3e Werktuigkundige J. Siebert en Mej. B.
Meester, ddo. 31-10-66 te De Steeg.

Proficiat en 'behouden vaart'.

Nieuwe K.P.M.-mertjes

Alkmaar, 12-10-66: Angelique, dochter van 4e
Werktuigkundige R. Kruger en Mevrouw Th. A.
Kruger-van der Zee.

Delfzijl, 18-10-66: Geert Emo, zoon van de
4e Werktuigkundige L. H. Meijer en Mevrouw
A. J. H. Meijer-Brouwer.

Durban, 28-10-66: Liselore, dochter van 1e
Stuurman J. W. F. van Hummel en Mevrouw
A. van Hummel-den Hengst.

Welkom in de 'familie.'

In Memoriam

Gepensioneerd Beambte The Sam Djin overleed
ddo. 14-9-66 te Djakarta, in de leeftijd van
69 jaar.

Gepensioneerd Employé W. L. Sinning
overleed ddo. 16-10-66 te Den Haag, in de
leeftijd van 77 jaar.

Gepensioneerd 2e werktuigkundige J. H.
v. d. Weteringe Buys overleed ddo. 26-10-66
te Schiedam, in de leeftijd van 64 jaar.

Gepensioneerd Maandgelder L. M. Emond
overleed ddo. 26-10-66 te Den Haag in de
leeftijd van 69 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige
W. F. O. Korinth overleed ddo. 2-11-66 te
Den Haag in de leeftijd van 65 jaar.

Zij rusten in vrede.

Van de redactie

Zoals reeds in het vorige nummer is aangekondigd, zal, als gevolg van de fusie van onze Maatschappij met de K.J.C.P.L., de uitgifte van ons personeelsblad worden beëindigd. Het laatste nummer ligt thans voor u. Precies 21 jaar geleden — in december 1945 — verscheen de eerste Uitlaat. Het blad was zeer eenvoudig van opzet, gestencild en in de eerste plaats bedoeld om contacten tot stand te brengen met het personeel dat door de oorlog her en der verspreid was. In latere jaren werd het een echt huisorgaan, waarin alle gebeurtenissen in en rondom de K.P.M. en haar dochter-rederijen aandacht kregen. Oud-Gezagvoerder Corsten wijdt daaraan elders in dit blad een afzonderlijk afscheidswoord. Het was een moeilijke opgave om zo kort na de publikatie van de jubileum-uitgave van de Uitlaat in december 1965, een editie samen te stellen waarmee de uitgifte van ons blad zou worden beëindigd. In het jubileumnummer, ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de K.P.M., werd haar historie in woord beschreven; in dit afscheidnummer is dat met foto's gedaan. Het is aangevuld met korte verhalen, die in de loop der jaren door vele gepensioneerden zijn opgetekend en gepubliceerd in de jaarboekjes van de Vereniging van Oud-Employés der K.P.M. Het geheel geeft wel geen volledig overzicht in beeld en geschrift van ruim 75 jaren

Archipel- en Oceaan-vaart, maar het motto 'Keep Pleasant Memories' is hier richtlijn geweest. Het 'uit de vaart nemen' van de Uitlaat betekent niet dat de band met de oud-K.P.M.'ers wordt verbroken. Het contact zal worden voortgezet, want met ingang van januari 1967 zullen zij het personeelsblad van de K.J.C.P.L., de RIL Post, ontvangen en daarin zullen zij regelmatig bekende namen en bekende schepen tegenkomen.

Ten afscheid

Na 76, vaak veel bewogen jaren, waarin de activiteiten van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij zich dikwijls uitstrekten tot ver buiten haar oorspronkelijke vaargebied, staat zij thans op het punt op te gaan in de Koninklijke Java-China-Paketvaart Lijnen. Aan haar oorspronkelijk vaargebied, de voormalige Nederl.-Indische Archipel, heeft de K.P.M. haar geboorte te danken gehad; daar deze Archipelvaart voor haar verloren is gegaan, is aan haar roemrijke taak een einde gekomen. Het aanvankelijke doel van de K.P.M. is geweest het organiseren van goede verbindingen in dit uitgestrekte eilandenrijk, doch daar heeft zij het niet bij gelaten. Wij prijzen ons gelukkig dat in het verleden door haar bestuur en personeel zodanige activiteiten zijn ontwikkeld, dat een net van scheepsverbindingen met landen buiten Indonesië is ontstaan, de 'buitenlandse lijnen der K.P.M.', welke na de tweede wereldoorlog een basis zijn geweest voor een nieuwe rederij, die zich, mede daardoor, heeft kunnen ontplooiën tot een scheepvaartmaatschappij van grote allure. Bij de K.J.C.P.L. is men zich hiervan zeer wel bewust en men heeft daar grote waardering voor hetgeen het voorgeslacht in dit opzicht heeft gedaan. Dit is de nalatenschap van de K.P.M., maar tevens haar bijdrage aan de Nederlandse scheepvaart, waardoor haar geest en daadkracht zullen blijven voortleven in de K.J.C.P.L. Een woord van dank aan allen

die hiertoe hebben bijgedragen is hier zeker op zijn plaats. Ook heeft het Bestuur grote waardering voor allen, die, met terzijdestelling hunner eigen belangen, aan de verwezenlijking van deze fusie hebben medegewerkt. Dit einde is daarom een nieuw begin. Gezamenlijk kunnen en zullen wij meer doen. De telegraaf staat volle kracht vooruit, in het vertrouwen dat met haar bekwame mensen aan boord en aan de wal, de nieuwe rederij een goede en behouden vaart zal wachten.

Wij allen volgen nu een nieuwe bestemming. Velen gaan over in dienst van de K.J.C.P.L.; zij blijven weliswaar aan het bedrijf verbonden, maar komen toch in een nieuwe omgeving en onder andere leiding te werken. Anderen hebben een werkkring elders moeten vinden, waarheen sommigen reeds zijn vertrokken. Ik dank u hartelijk voor alle aandacht en werkkracht door u aan de K.P.M. gegeven en voor het enthousiasme en het doorzettingsvermogen daarbij betoond. Daardoor hebben u en uw voorgangers het de achtereenvolgende Directies mogelijk gemaakt hun taak goed te vervullen. Moge u in uw nieuwe bestemming voldoening vinden en daarbij dezelfde positieve instelling tonen, die ik zo goed van u heb gekend.

Jhr. Mr. E. W. Röell
Voorzitter van de Raad van
Bestuur der K.P.M.

Jhr. S. G. van Weede
Directeur der K.P.M.

De Uitlaat, ons personeelsblad, zal na 1 januari 1967 niet meer verschijnen. De reorganisatie van ons bedrijf, dat geheel fusioneert met de Koninklijke Java-China-Paketaart Lijnen, zal een einde toeroepen aan 76 jaar Paketaarttraditie. De nieuwe koers zal daarna vorm en inhoud gaan geven aan een K.P.M. in het kled van de K.J.C.P.L. Ruim twintig jaar heeft de Uitlaat als klankbord gediend om het wel en wee van de Paketaart te helpen uitdragen. De betrekkelijkheid van alles wordt ook bij het beëindigen van de activiteiten van ons orgaan weer eens duidelijk belicht. In het voormalige Nederlands-Indië werd de Uitlaat ten doop gehouden. In de verhoudingen die wij in Indië kenden, waren er bepaalde maatregelen te nemen om de juiste richting aan te geven voor het te creëren bedrijfsblad, teneinde e.e.a. aan het gestelde doel te doen beantwoorden. Wal en vloot in de taakuitoefening verspreid over een Indische Archipel van enorme afmetingen, konden moeilijker dan in ons vaderlandse bedrijfsleven het geval is, in het huisorgaan van onze maatschappij een directe onderlinge binding terugvinden. K.P.M.- en eigen belangen waren in de goede zin van het woord dikwijls zo door elkaar geweven en de gevarieerdheid van de tewerkstelling op de schepen en op de agentschappen, die gevonden werden tot in de verste uithoeken van het grote eilandenrijk, bracht in ons midden een merkwaardige samenleving, die met de uitgifte van een personeelsblad niet onmiddellijk werd geïnteresseerd. De dynamiek die om ons heen aanwezig was,

gaf vaak weinig tijd om in gezapige rust de maandelijkse terugkeer van de Uitlaat te gevoelen als een vriend die met regelmaat op bezoek komt. Na de Tweede Wereldoorlog bleek de moderne beleidsvoering bij de K.P.M. behoefte te hebben aan een eigen personeelsorgaan. Ongetwijfeld was dit een winstpunt in onze Paketvaartwereld. Wij oudere indisch-gasten moesten nog even aan deze nieuwe aanpak wennen. Vanaf het begin van onze K.P.M.-carrière sloeg de klok het motto 'geen woorden maar daden', zodat wij al dat geschrijf en de daarbij behorende publikaties, naast het lied van de arbeid, maar weinig praktische waarde toekenden.

Het is dan ook een grote verdienste te noemen dat langzaam maar zeker de redactie kans heeft gezien om de Uitlaat als personeelsorgaan een plaats in de K.P.M.-gemeenschap te doen innemen, die op den duur niet meer was weg te denken. De lay-out van het blad, de indeling van de inhoud, de grote verscheidenheid van de artikelen, getuigden van vakkennis en deskundigheid van de verantwoordelijke redacteur en zijn medewerkers. Ook buiten deze Paketvaartkring vond ons maandblad waardering. Wij konden dan ook met onze Uitlaat in alle opzichten voor de dag komen. Kritische geluiden die uiteraard wel eens naar boven kwamen vormden tevens de basis tot zelfcorrecties en het verbeteren van de inhoud. Wij hebben het genoeg gehad enige jaren als directe medewerker aan de Uitlaat verbonden te zijn. De toenmalige redacteur, de heer O. Niederer, deed zijn

redactiewerk met geestdrift. Geen moeite was hem te groot om de Uitlaat, naast het geven van zakelijke informatie, tevens voorlichtingsorgaan te doen zijn in de ruimste zin van het woord, het geheel in de omlijsting van een gezellig K.P.M.-familieblad. Het was dit enthousiasme dat ons meesleepte en waardoor wij op verzoek van de heer Niederer enige jaren bijkans iedere maand een bijdrage leverden in de vorm van een hoofd- c.q. opinie-artikel.

De meest prettige herinneringen hebben wij aan dit contact en deze samenwerking. En zelfs met vakantie in Nederland was een kort bericht van de heer Niederer voldoende over de toentertijd grote Rotterdamse manifestatie E 55 een uitgebreide reportage voor de Uitlaat samen te stellen. Het menselijk leven in al haar ups and downs kwam in ons maandblad in de verschillende facetten eveneens naar voren. Aankondigingen van huwelijken — geboorten — buitenlandse verloven, maar ook tragische gebeurtenissen, zoals overlijden, dikwijls ver van huis en haard, konden ons in de betreffende publikaties ontroeren en tot nadenken stemmen.

De fotoreportages die dit leven van alle dag illustreerden, gaven een goed beeld van de lach en de traan, zoals wij die in de tropen tezamen en ieder voor zich vaak doorleefden. Het was zeker geen eenvoudige opgave verdrietige omstandigheden in een personeelsblad met het juiste gevoel van medeleven te brengen. Dat men daarin in het algemeen is geslaagd is een vermelding alleszins waard.

Eind 1957 bracht door allerlei gebeurtenissen voor de K.P.M. de noodzaak van een ingrijpende reorganisatie van het gehele bedrijf. In december van dat jaar lag het kerstnummer van de Uitlaat in opmaak gereed; het zou nimmer van de pers komen. Slechts één exemplaar is voor archiefdoeleinden bewaard gebleven. Het geheel typeerde het afscheid van de K.P.M. uit een vertrouwde omgeving en werksfeer. Een niet onbelangrijk deel van K.P.M.-medewerkers nam node afscheid van de Paketvaart en ook de heer Niederer, die zich zo voortreffelijk van zijn redactiewerk voor de Uitlaat had gekweten ging over naar een functie in het Nederlandse bedrijfsleven.

Op ons hoofdkantoor te Amsterdam werden maatregelen genomen de Uitlaat wederom te laten verschijnen. De inhoud werd van meer bescheiden aard. In den beginne was het dan ook moeilijk ons zo vertrouwde personeelsorgaan in de nieuwe opzet terug te vinden. Het waren vooral de ouderen, die in kritische zin hun teleurstelling terzake lieten horen. De jongeren, die na bedoelde gebeurtenissen in de K.P.M. hun werkkring vonden, wisten niet beter, waardoor zij sneller op de realiteit konden inschakelen. Het was zeker voor de aangewezen redactie in Nederland niet eenvoudig de draad weer op te nemen om met meer beperkte middelen de Uitlaat als personeelsblad wederom een eigen gezicht te geven. Uiteraard is haar de nodige kritiek daarbij niet gespaard gebleven, maar wel kan worden geconstateerd, dat zij voor zover dit in haar

vermogen lag er het beste van heeft gemaakt. De herdenking van 75 jaar K.P.M. vond plaats op 1 januari 1966. Het was voor ons een genoegen aan de samenstelling van het jubileumnummer tezamen met de journalist Borstlap te mogen meewerken. Wij leerden toen de laatste redacteur van de Uitlaat de heer De Jong nader kennen. De wijze waarop de heer De Jong met oorspronkelijke en vindingrijke ideeën en met kennis van zaken het K.P.M.-jubileumnummer samenstelde, had onze grote waardering. Het ontwerp voor de omslag voor deze feestuitgave was van zijn hand, terwijl het uitzoeken van de bij de artikelen behorende foto's voor een groot gedeelte door hem geschiedde. Het was een tijd van actief overleg, dat uitstekend door de heer De Jong werd samengebundeld. Tezamen beleefden wij toen de K.P.M.-geschiedenis van drie generaties, zonder te beseffen dat dit jubileumnummer een sluitstuk zou gaan vormen op de eigen zelfstandigheid van de Paketvaart als scheepvaartmaatschappij. Partir c'est mourir un peu geldt voor alles in dit leven, wanneer gewild of ongewild het eindpunt wordt bereikt. De Uitlaat beleefde in woord en beeld tijdens een periode van twee decennia een zeker niet onbelangrijk deel van de K.P.M.-activiteiten. Nu blijft hieraan slechts de herinnering. Een woord van appreciatie en erkentelijkheid is aan het adres van de redacteurs die in de loop der jaren de Uitlaat hebben verzorgd alleszins op zijn plaats, omdat zij onder alle omstandigheden, ook wanneer gesproken kon worden van tegentij, geen kamp gaven

doch alles bleven doen om zo goed mogelijk met ons personeelsorgaan voor de dag te komen. De Uitlaat gaat nu sluiten; moge het K.P.M.-geluid in de nieuwe combinatie nog lange jaren nagalmen als eerbetoon aan alle medewerkers en medewerksters, die de Paketvaart in al haar geledingen in de afgelopen 75 jaar tot een groot en krachtig bedrijf hebben gemaakt.

H. A. Corsten

Aankomst Priok

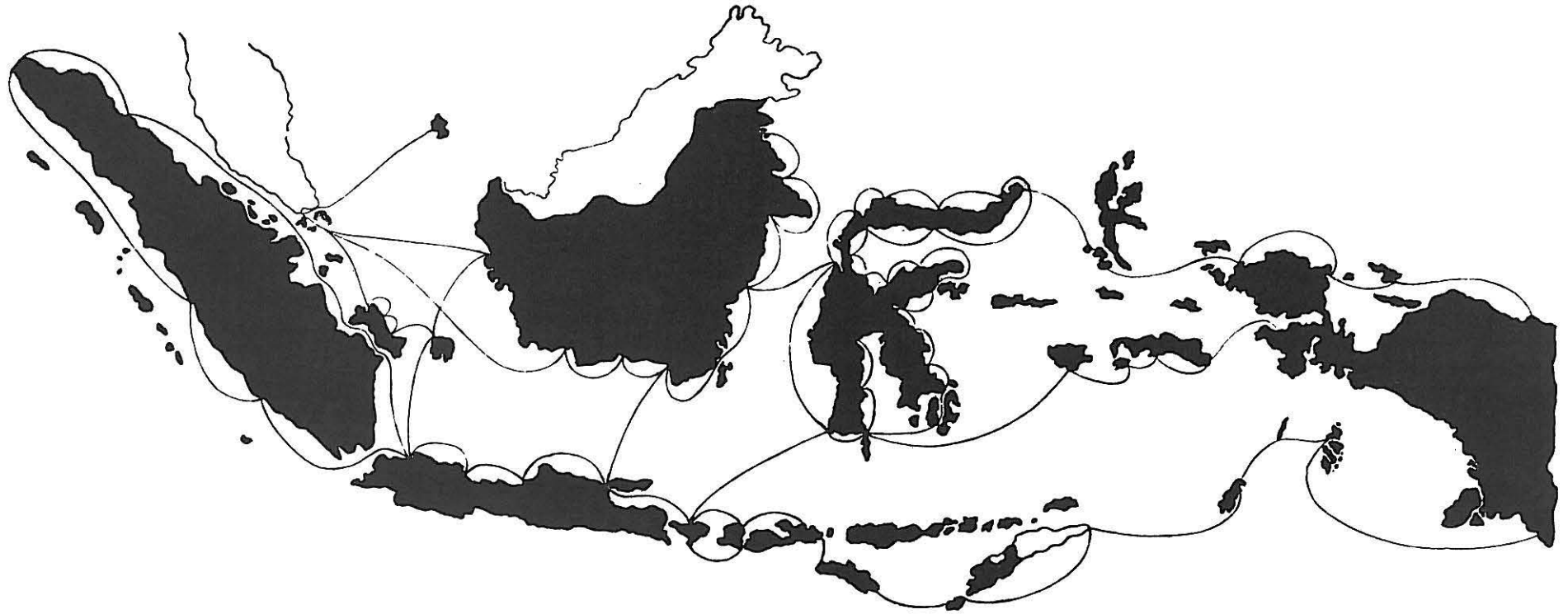
Voor het eerst als stuurman of machinist, al is het dan maar als laagste in rang, te Priok van boord van de mailboot. Je voelt je, met je mooie pakkie, waar of niet? Je gaat je melden op het kantoor te Weltevreden. Had je toen niet, bij het betreden van dat grote gebouw, iets in je keel, dat je maar niet kon wegslikken? Je voelde je toen als een der velen, opgenomen in de grote machine van de grote maatschappij.

Maar toch was je ook toen al geen nummer sadja. Je bazen hielden je wel in de gaten, al merkte je daar zelf niets van in de beginne.

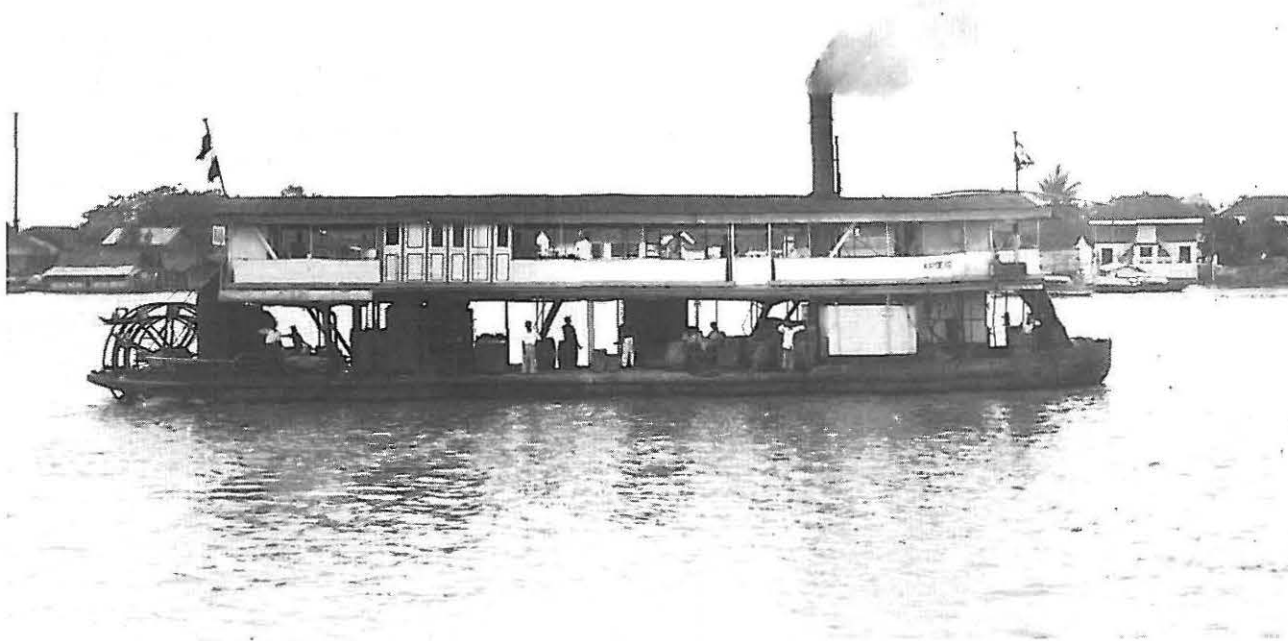
Je eerste schip

Dan al heel gauw, soms al dezelfde dag, krijg je je plaatsing op een der schepen. Je eerste schip, waar je als echt stuurman of machinist op zal gaan varen. Het gaat nu werkelijk beginnen en je wordt opgenomen in een scheepsfamilie, waarmee je voortaan zal moeten omgaan, je vermaken, herrie zult hebben op z'n tijd, maar vooral mee moet werken. Ja, werken, zoals je het je nooit had gedacht. Dag en nacht klaar staan, weer of geen weer, een zware job of karweitje, maar steeds goed te bikken en altijd op tijd je natje.

Nu ja, ook wel eens een natje, dat meer op een plas lijkt, maar zo nauw moet je dat niet nemen. Het is ook dikwijls zo warm en dan heb je wel wat extra spoeling nodig.



Weet u't nog....



Hôtel des Indes, Batavia.

150 ruime en luchtige appartementen.

LOGIES VANAF f 5 PER DAG, OF f 100 PER MAAND.

Het hôtel is bekend wegens zijn uitstekende tafel en goede wijnen. Met familiën worden bijzondere arrangementen getroffen. Officiëren en ambtenaren op wachtgeld belangrijke reductie.

CERTIFICATEN.

BATAVIA, den 13 December 1899.

*À la Direction des Hotel des Indes
Batavia.*

Hierdurch theile ich Ihnen ergebenst mit, dass sich die Mitglieder der Carl Stangen'schen Reise um die Erde in Ihren Hotel äusserst wohl gefühlt haben und mit allem geboten in jeder Beziehung zufrieden waren.

Hochachtungsvoll.

p. p. Carl Stangens Reise bureau.
GERLACH.

De ondergeteekende betuigt zijn zeerste tevredenheid over het Hotel des Indes, over de voorkomendheid van den directeur, den administrateur, en de verdere employés, bediening, enz. enz. tijdens zijn verblijf over de maanden November en December in genoemd Hotel doorgebracht.

J. H. VAN TIENEN JANSSE.

Gestützt auf meine Erfahrungen während eines längeren Aufenthalts im Hotel des Indes, Batavia, gebe ich hiermit gern meiner Überzeugung Ausdruck, dass sich dieses Hotel in Bezug auf Zuverlässigkeit und Dienstwilligkeit der Direction, sowie in Bezug auf Küche und Wohnbequemlichkeiten gegenüber die grosse Mehrzahl der Hotels in Niederländisch Indien in besonderer Weise auszeichnet.

ERNST VON HESSE-WARTEGG und Frau.
BATAVIA, den 17. März 1900. geb. MINNIE HAUKE.

Stoomvaart Mij. Nederland. Rotterdamsche Lloyd. Koninklijke Paketvaart Mij.

WEKELIJSCH Maildienst op Nederlandsch Oost-Indië van Amsterdam/Rotterdam via Genua/Marseille en omgekeerd, met 1^e klasse snelvarende en speciaal voor passagiers ingerichte mailstoomers. Buitendien worden nog ongeveer elke 14 dagen vrachtbooten geëxpedieerd.

Door de aansluiting, die de booten der beide eersgenoemde Maatschappijen in Indië vinden op de stoomers der Koninklijke Paketvaart Maatschappij worden alle havens in den Nederl.-Indischen Archipel bediend.

Directe passagebiljetten en doorconnossementen naar en van al die havens zijn verkrijgbaar:

Voor de **STOOMVAART Mij. NEDERLAND**: te haren kantore, Prins Hendrikkade 159-160 te Amsterdam en aan haar „Vrachtbureau” aldaar, Handelskade; voorts bij hare agenten: te Rotterdam: KUYPER, VAN DAM & SMEER, en HUDIG & BLOKHUIZEN; te Southampton en Londen: KELLER, WALLIS & Co.; te Genua: AGENZIA MARITTIMA OLANDESE; te Padang, Singapore, Batavia, Samarang, Soerabaya en Makassar: de Scheepsagentuur voorheen J. DAENDELS & Co.

Voor de **ROTTERDAMSCH LLOYD**: bij de Heeren Ruijs & Co. te Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen en Marseille, en bij de agenten: te Batavia, Samarang en Soerabaya: de Internat. Crediet- en Handelsvereniging „ROTTERDAM”; te Padang: de Scheepsagentuur voorheen J. DAENDELS & Co.

Voor de **KON. PAKETVAART MIJ.**: bij hare agenten in Indië – te Batavia, den hoofdagent.

Alle verdere inlichtingen zijn aan die adressen te verkrijgen; voor de Kon. Paketvaart Mij. ook aan het Hoofdkantoor Prins Hendrikkade 159 te Amsterdam.



Kantoor Sluisbrug - 1891

Hekwieler Kapoeas - 1905

s.s. Loudon - 1913

Prauwhaven Makassar



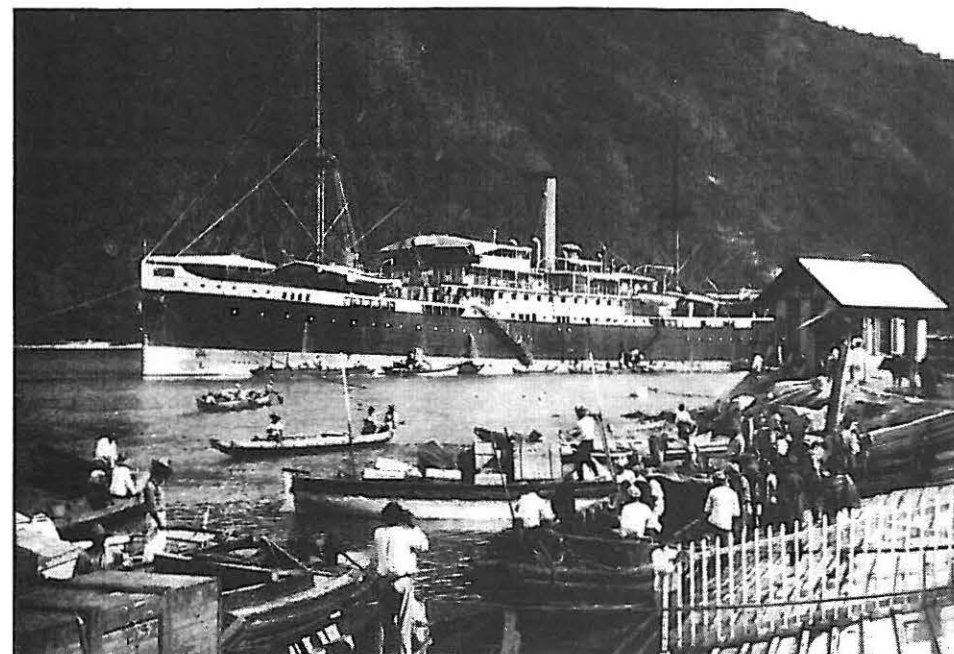
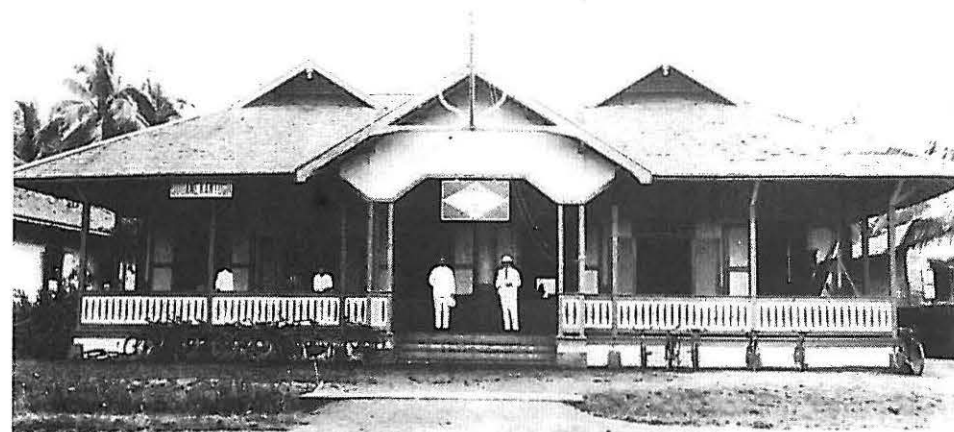
In 1910 werden met 68 schepen (98.000 b.r.t.)
ruim 511.000 zeemijlen afgelegd.



s.s. Ombilin - 1916

Agentschap Bandjermasin

s.s. Bontekoe - 1923



BANDOENG
Preanger Regentschappen
JAVA—Ned. Indië.

SPOORHOTEL PHOENIX
schuins tegenover het Station.

OPGERICHT
1 November 1900.
Telefoon No. 92.

Het eenig geschikte Hôtel voor reizigers, uitstekende ligging, comfortabel logies, goede tafel en bediening voor weinig, eigenlijk half geld. Families met kinderen hebben (vóór en binnen) recht op twee en meer kamers en suite en wordt er bij eenigszins gerekt verblijf eenige reductie toegestaan.

LOGIES per dag.

Voorkamer . . f 3.50 p. pers. f 6.— p. 2 pers.
Binnenkamer . „ 3.— „ „ 5.— „
Achterkamer . „ 2.50 „ „ 4.— „

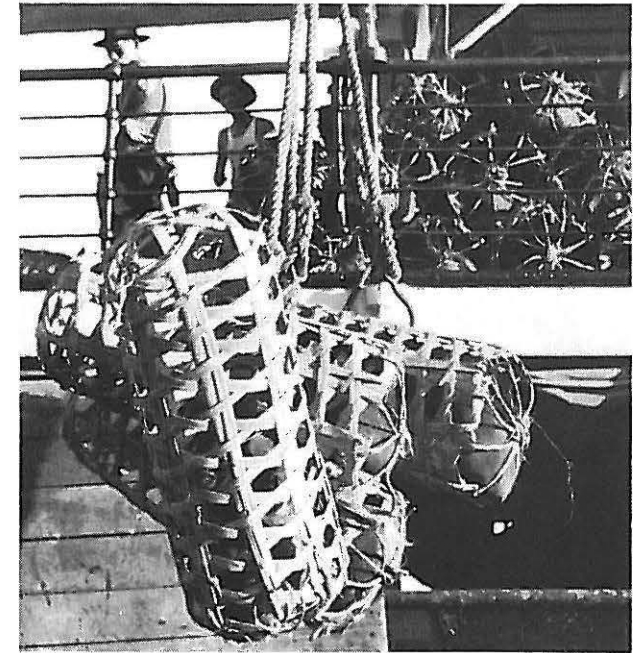
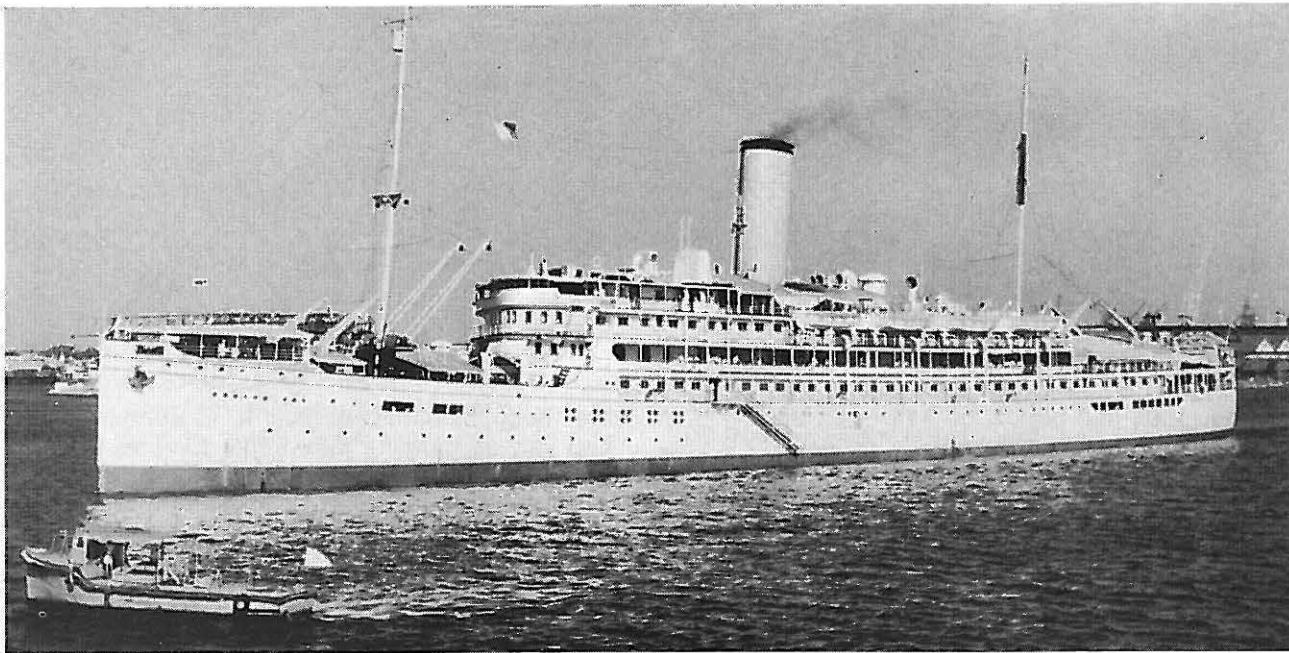
PENSION per maand.

f 75.— p. pers. f 125.— p. 2 pers.
„ 65.— „ „ 110.— „
„ 50.— „ „ 90.— „

Minzaamst aanbevolen.

Nette Equipages voor stad en omstreken.

De Directrice,
Mej. H. VAN SPREW.



s.s. Plancius - the grand old lady - 1924

Varkens lossen

Containervervoer - reeds vóór de oorlog



In 1920 werden met 99 schepen (168.000 b.r.t.)
ruim 3 miljoen zeemijlen afgelegd, waarvan
ruim 176.000 mijlen op diensten buiten
de Archipel.

HYGEIA | Water.
Limonades.



Keep pleasant memories

'n Gezagvoerder (1905)

Tegen de pensioensleeftijd, sukkelend met een lamme kwaal, lastig ter been komt met moeite en daarom sporadisch, de steile smalle trap naar de kippenloopbrug op. Kankert doorlopend op de roergangers, die zijns inziens de stuurmachine, vlak boven zijn hut geplaatst, teveel laten draaien. Verzuimt, als het maar enigszins kan, de passagierstafel op het achterdek met zijn aanwezigheid te verrijken. En toch een brave kerel, een echte zeeman van de oude stempel, die het niet gemakkelijk had in zijn leven. Genoot maar een paar jaren van zijn pensioentje.

Kolenboot (1923)

Urenlang een kali op, in de nacht. Met daglicht voor anker. Agent aan boord, 4 laadplaatsen, toe maar, het kan weer niet op. Koelies aan boord genomen, anker op, vooruit maar weer, naar de eerste laadplaats. Loa zo-en-zo. Onmogelijk steigertje, telkens verhalen. Eén luik tegelijk laden, soms twee. 's Avonds naar laadplaats No. 2, een andere Loa. Smerige natte kolen. Stuurman, denk om je bemerkingen op het reçu! 's Nachts regen, echte tropische regen. Alles even nat en klam tot je beddegoed toe in je benauwde dekhut. En een muskieten, meneer! Volgende dag nog twee zulke stations en dan gelukkig afgeladen en weg, naar beneden. Vlug schoonschipmaken. Nog eenmaal

ankeren voor de afscheephaven om koelies af te zetten, papieren te laten klaarmaken en dan de loods aan boord, de kali af en een paar fijne frisse zeedagen voor de boeg.

Holland—België (1929)

Zondagavond in een haven. De ouwe heeft een radio, zo'n zwart Philips kastje, schuin van boven, waarmee hij aardig wat kan opvangen, zelfs Holland nu en dan. En vandaag Holland—België in Antwerpen, dus allemaal present op de brug, zelfs agent met familie.

Na hevig gekras ineens het Wilhelmus, wel een beetje flauw maar geleidelijk, na wat gemorrel aan de knoppen, beter doorkomend. Han Hollander! Voorzet van links, kopbal van Andriessen, ai, over de lat. Dan een tijdje niks als gekraak, tot opeens een kabaal van je welste, blijkbaar goal. Ja, dames en heren, uit een mooie pass van Van Heel, scoorde Bakhuis op eminente manier. 1—0 voor Holland.

Hoera, door ons allemaal tegelijk. Daar bestellen we tegelijk een bittertje op. We staan nog te dansen van blijdschap of het is al 1—1 en een ogenblik later al 2—1 voor België. Pech, stemming zakt aanmerkelijk.

Maar in de rust pakken we er nog maar eentje bij en ziet, het helpt. Eindstand 4—2 voor Holland. Hoera!

Gorontalo (1906)

Met daglicht binnenstomen te Gorontalo. Een van de mooiste natuurlijke havens, die ik me kan bedenken. Hoge bergen tot in zee, waartegenaan wat huisjes en loodsen geplakt. En koud, heerlijk; zo'n opfrissertje na een warme bootreis. De eerste keer in Gorontalo vergeten we nooit.

Ziek in 1906

Het ging niet langer, dus maar achterblijven. Kleine Molukken afdelingshoofdplaats. Ziekenhuisje vol, dus maar in het hotelletje, in afwachting van de boot naar Java. Zo lag ik daar 8 dagen in een kamer te genieten van rust, melk en nassi-tim. Zag die tijd niemand anders als een bediende en een keer een dokter. Was trouwens te beroerd om ergens anders aan te denken. Eindelijk met de kustboot naar Makassar en vandaar met de Javaboot naar Batavia. Werd opgenomen in Tjikini-ziekenhuis. Reuze verpleging met die zusters. Na een week of wat zat het erop en weer aan het varen, want voor een nader verblijf ter opkikking te Soekaboemi kwam ik niet meer in aanmerking.

Ziek in 1930

Wat een verschil! Eigen ziekenhuis Petamboeran, reuze-inrichting, met operatiezaal,

röntgenafdeling, eigen apotheek, zalen 1ste, 2de en 3de klasse, luxe kamers, schitterende tuinen, conversatiezaal etc. etc. Je werd eigenlijk voor je plezier ziek, maar dat viel nooit mee, want er was strenge controle en het ziekenhuisreglement was niet voor de poes, maar nodig! Ik heb er (gelukkig) nooit ziek gelegen, maar wel veel makkers opgezocht. Een echt ziekenhuis-idee kreeg ik er echter nooit, meer een herstellingsoorloggevoel.

Gedecoreerd (1923)

Laatste week van een vierjarige plaatsing als agent in een Engelse kolonie. Overal afscheid nemen, waaraan fuifjes verbonden. Grote Chinese kongsi wil mij persé op een vergadering hebben. Na veel moeite eindelijk een uur vastgesteld. Word ontvangen door Chinees comité. Plechtige intocht in een versierde zaal. Speeches in het Chinees, Engels en Maleis, alles door elkaar. Eindelijk de clou! Krijg een dikke gouden ster van minstens een decimeter doorsnee met inscriptie en met lange veelkleurige linten eraan op mijn jasje gespeld. Mag dit officieel eigenlijk niet aannemen, maar wat doe je ertegen? Ze zouden eeuwig beledigd zijn geweest bij een weigering. Toen champagne, nog eens en nog eens. En dat 's middags om 3 uur in de tropen. Eindelijk afgelopen en in een knal-auto naar huis gebracht (met de ster nog op), juist in de tijd, dat de Engelse chefs van kantoor gingen! Dachten minstens een of andere radjah tegen te komen.

Badjos

Zijn wij het er allen over eens, dat onze badjos de beste koelies waren? Wat een prachtkerels had je daaronder! Met 6 badjos in je ruim ging het doorgaans gesmeerder dan met 12 Javanen of andere landslieden. Je ziet ze nog voor je, als ze aan het sjouwen waren in de coprah of rottan. Hoeveel pikol was het ook weer, waarmee ze op hun nek wegdraafden? Lastig in de omgang? Ach, dat hing voornamelijk van de mandoer af of anders lag het aan jezelf, want je moest ze op een speciale manier behandelen, niet waar?

Als ik hier zo eens een ploeg arbeiders bezig zie, maak ik wel eens een vergelijking met vroeger. Maar geef mij maar badjos!!!

Pension te Weltevreden (begin 20ste eeuw)

Wat hadden wij het er toch goed, in het pension van moeder R. te Weltevreden. Een groot, specifiek Indisch huis, ruime voorgalerij, veel kamers, flink beschaduwd erf en een mooie laan langs een bruine kali. Wat een zorg had ze voor ons K.P.M.-ers. Heel wat van ons sliepen toentertijd in de gebatikte slaapbroeken, die zij voor ons liet maken. Je voelde je daar echt thuis en het was er niet duur. Velen van ons hebben daar wat keren op erg warme avonden aan de straat op het muurtje gezeten, kijkend (?) naar de nontonnende Bataviase schonen, waarvan er dan ook op sommige dagen verwonderlijk

veel langs flaneerden of reden. Heel wat cursisten hebben daar voor hun examens geleerd en bij moeder R. een best kosthuis gehad in die maanden.

Het oude Priokstation

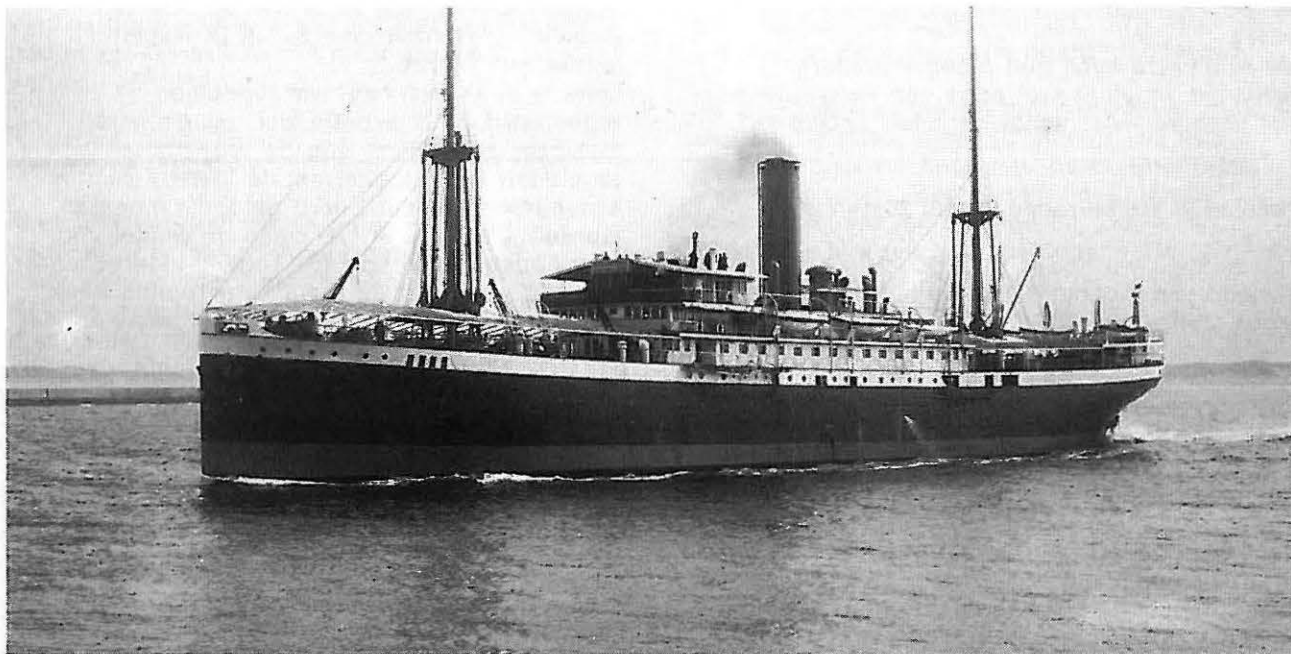
Hoeveel voetstappen zouden we daar wel niet hebben liggen, op dat oude, knusse Priokstation en in de wachtkamer, waar je 's avonds al als stuurmansleerling op een grote boot je glaasje stroop met ijspoeter kwam drinken en later als stuurman je trein naar Batavia of Weltevreden zat af te wachten achter een biertje.

Daar hebben zich heel wat toneeltjes afgespeeld zo 's avonds laat, als de heren matrozen en stokers van de vrachtboten afgeladen van Batavia met de laatste trein arriveerden en naar boord geloodst moesten worden. Dan was er werk aan de winkel voor mas-oppas en de schout. Zonder kleerscheuren liep het vaak niet af, maar onze politie keek toen zo nauw niet en nam het doorgaans nogal gemoedelijk op.

Ja, dat oude stationnetje, tegenover de poort te Priok.



Hoofdkantoor te Djakarta
Agentschap Makassar
s.s. Swartenhondt - 1924

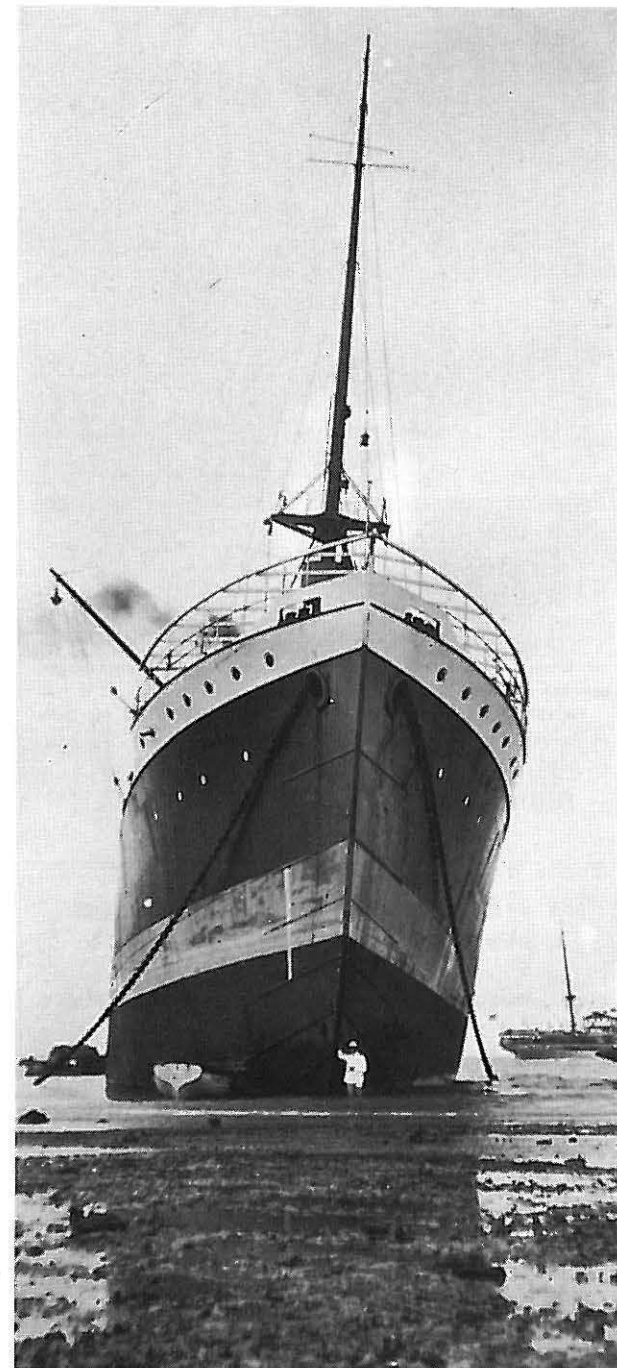




m.s. Van Heutsz - 1926

Stranding s.s. Tasman op N.O. kust van
Australië - 1927. Met assistentie van de
Australische Marine werd het schip vlot-
gebracht.

Hebt u als Gezagvoerder ook nog die geklede
jas gedragen?



ORANJE-HOTEL,

Het grootste Hotel van Sumatra.

Hoofdplaats, PADANG. Telefoon No 1.

Emmahaven (Directe telefoon-verbinding, voorzijde Station Staatsspoorwegen)

Dit Hôtel, vroegere woning van de Gouverneurs van Sumatra's Westkust, dat zich met een frontbreedte van 155 M. langs het rijk met plantsoenen versierde Michielsplein uitstrekt, is aangenaam en riant gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de Gouvernements- en Consulaire kantoren, de Stad en de lommerrijke wandelwegen aan het Zeestrand.

DOOR AANBOUW EN HET VERNIEUWEN van nette Paviljoens met pannen gedekt, zijn thans steeds disponibel ruime en luchtige kamers met afzonderlijken opgang en Corridor.

Ruime Eetzaal! Uitmuntende Tafel!

Gelegenheid tot het geven van afzonderlijke diners.

Goede Verlichting! — Helder frisch Badwater!

Eten buitens-huis, ook bij abonnement verkrijgbaar.

Levering van verschillende TAARTEN en GEBAKKEN,
SAUCIJS-BROODJES enz.

Bij vooruitbestellingen om Logies, vrij wagens aan- en bij vertrek steeds naar het station.

RIJTUIGVERHUURDERIJ.

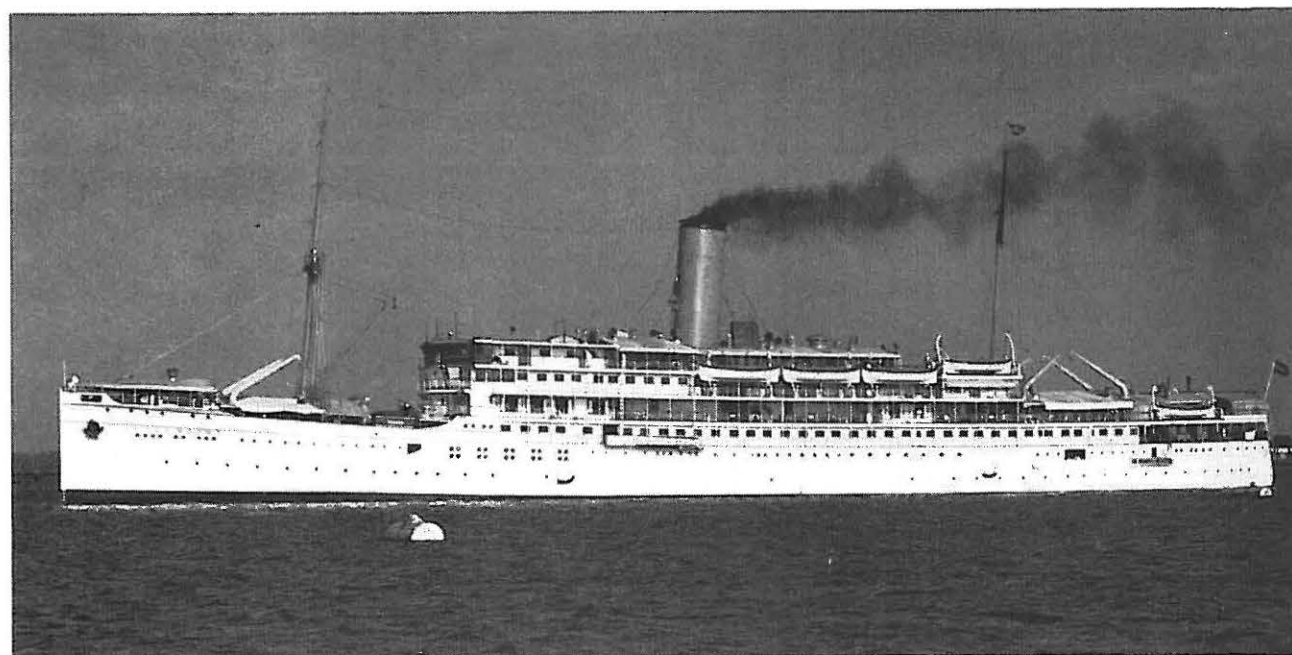
Steeds disponibel: Elegante Trouwcoupé's, Landauer-Berline, Landauers, Tent- en Commissierijtuigen, Victoria's en Carballons,

bespannen met Sydney- dan wel met Inlandsche paarden.

Gelegenheid tot het aangaan van abonnement.

Beleefd aanbevelen:

De Eigenaresse MEVROUW WIELICK—Jacobi.





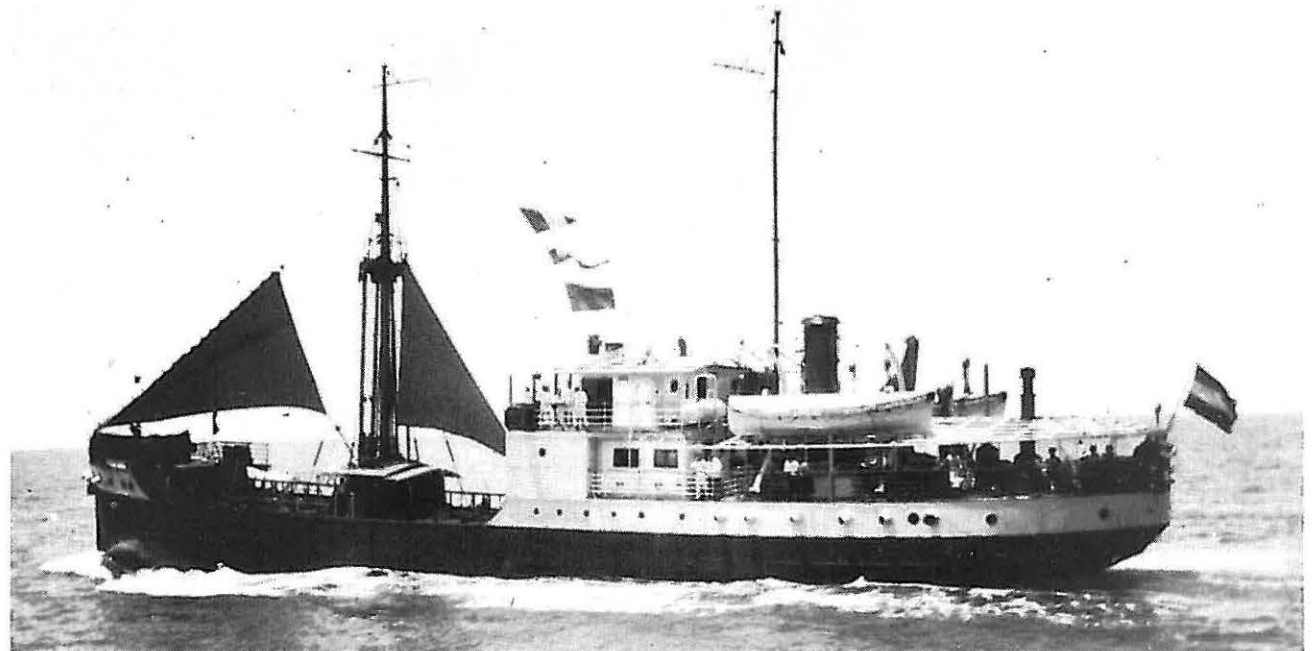
s.s. Patras - 1927

s.s. Generaal Verspijck - 1928

De Prins Hendrikkade richting Het
Scheepvaarthuis in de jaren twintig

s.s. op ten Noort - 1927

m.s. Mandar - op uitreis 1928



Keep pleasant memories

Uitblazen in de achterkuil

Druk varen en hard werken was het bij de K.P.M., maar allen aan boord werkten samen, in goede harmonie en in een geest van goede kameraadschap.

Wat kon het daar op het tempatje in de achterkuil, of in het tuintje op de kleine scheepjes gezellig zijn.

Gij allen, mijn oude makkers, herinnert u die gezellige sfeer.

Daar werd gegrapt en gelachen, en natuurlijk ook wel gekankerd. Maar altijd wist er een weer het goede woord te vinden en dan was de geest der opgewektheid gauw weer gevonden. Wat kon het daar op dat broeiende Bandjermasin razend druk zijn. Daar werden de aangebrachte stukgoederen gelost, en zo gauw er maar weer wat ruimte aan boord was werd er al weer geladen ook.

Kisten vruchten werden van boord gedragen en intussen sjouwde men kisten gezouten eieren weer aan boord. Grote boomstammen werden vanuit de kali aan boord gehesen, tabaksmatten werden uit prauwen geladen, dun rond-hout (galams) werden door de patrijspoorten naar binnen gestoken, terwijl intussen van alle kanten de pakken kadjangmatten om je oren vlogen, de ruimen in.

Dit alles begeleid door een koor van stemmen, dat het monotone tallyliedje uitzong: 'Satoe djadi sahatoe, doea ja doea, ja tiga, enz.' Even uitblazen in de achterkuil.

Wereldtaal

Het eerste schip, waarop ik werd geplaatst, werd gecommandeerd door een Groningse Kapitein, een reus van een kerel.

'Ken je maleis?' vroeg hij me, nadat ik me had gepresenteerd.

'Neen, Kapitein. Wèl Gronings!'

'Kan je d'r hier ook mee komen', zei de Kapitein.

Hotel Wisse

Circa 52 jaar geleden kwam ik als 4e stuurman bij de Paketvaart. Indië lag toen nog ver weg en wij voelden ons, als nieuw aangekomenen, heel ver van huis, al lieten wij daar niets van merken. Voor onderdak behoeften wij niet te zorgen, dat deed de maatschappij. We werden ondergebracht in het, toen uitsluitend als logeergebouw dienstdoende hotel Wisse. Dat stond om de hoek van Noordwijk en Molenvliet. Toen de gong het etensuur aankondigde, kwam ik voor het eerst in de prettig aandoende eetzaal en daar zag ik met grote sierlijke letters op de muur staan:

— Wie laadt en lost en veilig vaart,

— Die is zijn kost en drank wel waard.

Tweeënvijftig jaar geleden. De woorden, zoals ze daar op die muur geschilderd stonden, zijn mij altijd bijgebleven. Ze gaven antwoord op een vraag, welke nog niet in woorden was geformuleerd, doch toen duidelijk naar voren kwam: 'Zal de maatschappij

tevreden zijn over mij en over mijn werk?' Op die vraag gaven ze een positief antwoord. Ik denk er dankbaar aan terug.

Europeaan

Tegenwoordig hebben de mensen het nog wel eens over rassen-tegenstellingen. Nou, daar was bij onze Maatschappij nooit sprake van, en daar voeren toch heel wat rassen broederlijk samen.

Daar had je Rotterdammers, Mokummers, Jutters (dat zijn van die lui, die van Nieuwediep komen), Limburgers, Friezen en Groningers.

Ja, de Groningers hadden het wel eens gedaan, maar ze wisten best hun mannetje te staan en deden in geen geval voor de anderen onder, integendeel, ze waren uitstekende scheepsmakkers.

We hadden op onze vloot nog een groep harde werkers, die bij de ontwikkeling en de bloei der K.P.M. een belangrijke rol hebben gespeeld, een groep van harde en plichtsgetrouwe werkers.

Dat waren de Menadonese en Ambonese ladingklerken.

Flinke sympathieke jongens!

Eens komt er zo'n jongen naar me toe en zegt:

'M'neer, ik zou u graag iets willen vragen; ik wil zo graag gelijkgesteld'.

'Nou, beste kerel, dat zal wel gaan; goed Hollands ken je, dat hoor ik al, en dan is het voor de rest een kleinigheidje. Ik zal een requestje aan de G.G. voor je opstellen, en dat

stuur je dan maar op en de zaak komt in orde'.

Diezelfde dag ging het verzoekschrift in zee en daarmee was, naar ik meende, de zaak voor mij afgedaan.

Een tijd daarna, ik was 't geval al weer vergeten, komt de bewuste ladingkierk naar me toe en zegt:

'Reeds, M'neer'.

'Wat reeds?'

'Al gelijkgesteld, M'neer'.

'Dus nu ben je European'.

'Ja, M'neer'.

'M'n gelukwensen, kerel, veel succes verder!'

Ik drukte hem de hand en hij wilde zich verwijderen, maar met een kort gebaar hield ik hem terug.

'Mag ik je nu een raad geven?'

'Nou graag, M'neer, als u wilt'.

'Als ze je nu straks vragen waar je geboren bent, zeg dan niet direct Amsterdam, dat loopt zo in de gaten, weet je. Zeg bijvoorbeeld, nou laat ik eens kijken, dat je een Groninger bent'.

'Nee toch, M'neer, dan had ik beter Ambonees kunnen blijven'.

Bijbelvast

Het is bekend dat aan de letters K.P.M. heel vaak de betekenis is toegekend van Komt Pas Morgen. In de beginjaren niet ten onrechte want de dienstregeling was krap opgezet wegens een tekort aan personeel en schepen. Daar kwam bovendien bij dat het in de Westmoesson

vaak gebeurde dat men door slecht weer en veel regenval onmogelijk kon laden en lossen, waardoor schepen soms niet één dag maar verscheidene dagen op hun dienstregeling ten achter kwamen.

Zo gebeurde het, dat de heer Zeilinga, Directeur van een grote bank te Batavia, op reis moest naar Padang op Sumatra. De Hoofdagent en niet minder de agenten en andere employés hadden veel te verduren over het te laat komen der schepen. Maar welwillend en bereid, zoals de gehele K.P.M. altijd was, werd de heer Zeilinga speciaal verzekerd, door niemand minder dan de Hoofdagent, de heer Lambach, dat de boot van Padang op tijd zou vertrekken. En met deze rustige gedachte ging de heer Zeilinga op reis, hij had de verzekering van de hoogste vertegenwoordiger van de K.P.M., dat men op tijd in Batavia terug zou zijn. Het noodlot wilde echter, dat de Westkustboot een dag te laat van het Noorden te Padang aankwam en diensgevolge een dag te laat van Padang vertrok. De heer Zeilinga, hoewel natuurlijk enigszins ontstemd, wist toch zijn goede humeur te bewaren. Nu was niet alleen hijzelf zeer bijbelvast, maar ook de heer Lambach en daarom seinde hij, om kort en toch duidelijk te laten blijken, dat men zich niet aan de afspraak had gehouden, aan de Hoofdagent in Batavia:

'Mattheus 21 vers 30 Zeilinga'.

De heer Lambach, ook wel bijbelvast, maar toch niet zo als de heer Zeilinga, had de bijbel nodig om te zien, wat er bedoeld werd. Geen bijbel op het hoofdkantoor — iedereen had er natuurlijk wel een thuis! Er werd er een

gehaald en daar las men op de aangeduide plaats: 'en hij zeide: Ik ga en hij ging niet'.

Hete bliksem

Het was in Ambon. Een snikhete dag. Een paar kennissen en goede relaties uit de handel waren aan boord gekomen om even een frisse koele drank te genieten.

Zij waren, zoals dat wel eens meer voorkwam, dan eens voor een keer gast van het schip. 's Morgens was de vrouw van de Kierk aan boord geweest en had hem medegedeeld, dat er in de kampong een varken was geslacht en bood het schip heerlijke carbonaden aan. Dat mocht niet geweigerd worden.

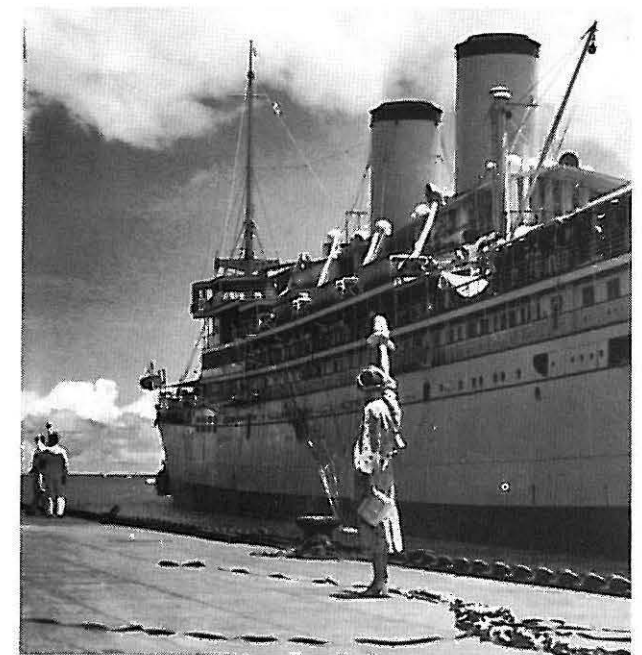
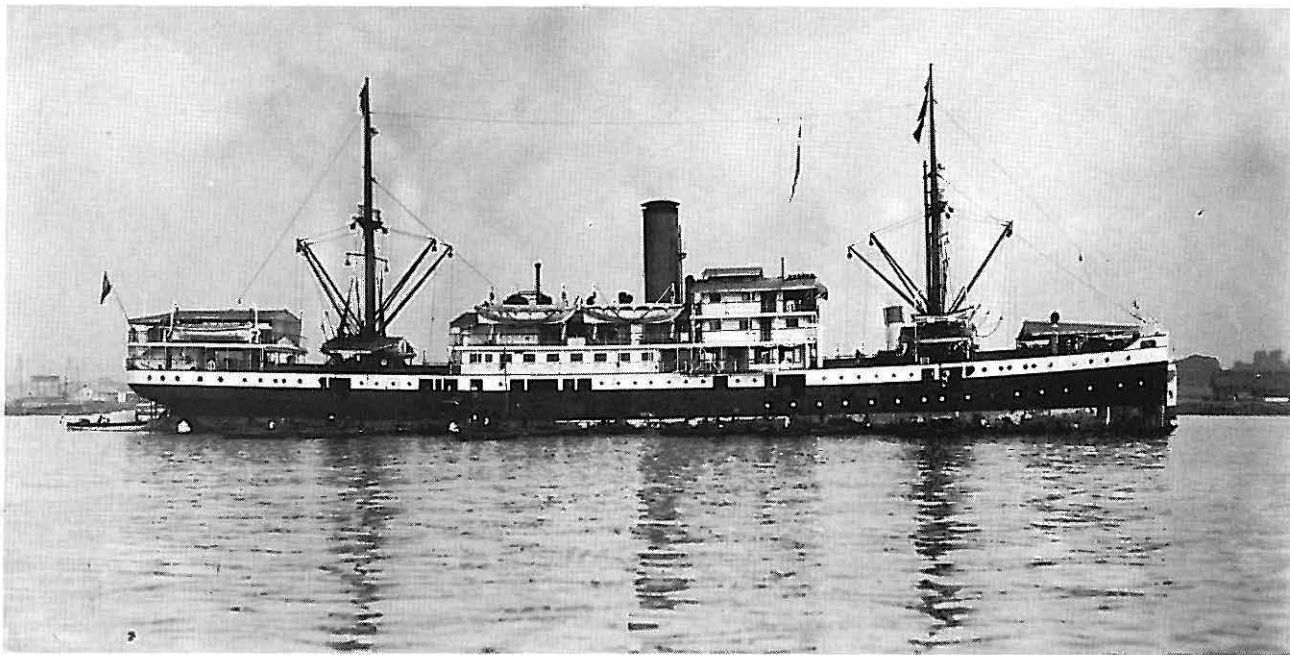
En een uur later kwam de Nonja Sloppie met een heel pak vlees aan boord. De klerk liet zijn veranderd menu zien, waar nu met mooie letters op stond: Hete bliksem met Carbonade. Goed, dat ging wel, en Latu-maar-meten was in zijn schik voor al het goede, dat nu geboden werd.

Na de koele drank kwam het bittertje langs de film en lopende band en het werd vrij laat voordat men aan tafel ging. Tot mijn grote verbazing zag ik op het menu staan:

'Warme bliksem'.

Roep de klerk.

'Wat is dat, klerk...' 'Ja, kapitein, het werd wat laat en ik dacht: zo heet kan toch niet eten'.



s.s. Reynst - 1929

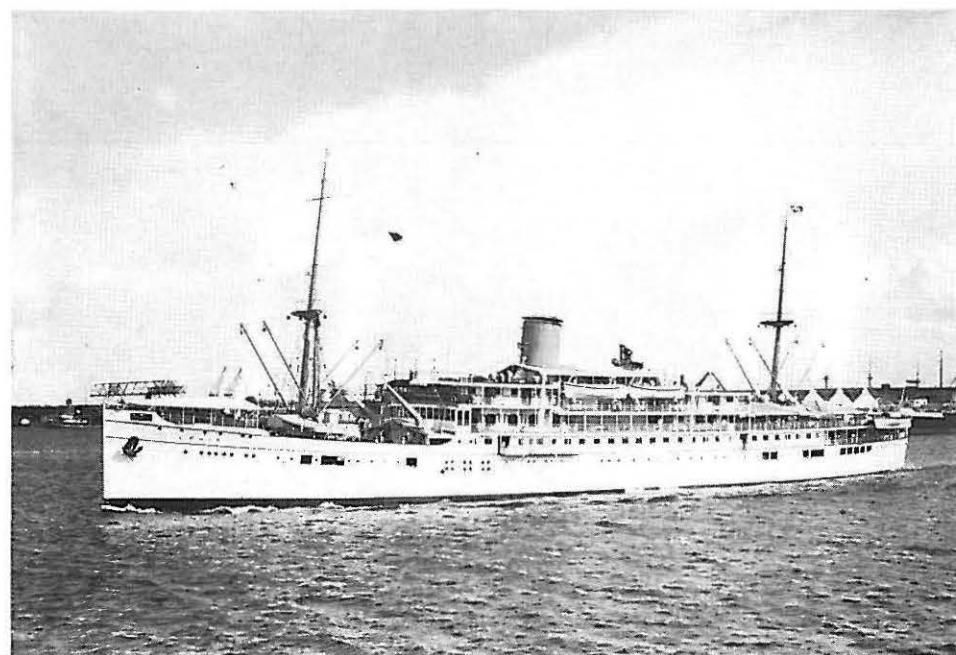
In 1928 werden de turbineschepen
Nieuw-Holland en Nieuw-Zeeland op de
Australiëdienst geplaatst

Ossenwagen - Soerabaja

Studeren voor de hogere rang op de
Zeevaarttechnische School te Batavia

Agentschap Semarang

m.s. Ophir - 1929





W. NAESSENS & C^o.
BATAVIA, **SOERABAIA,**
 Rijswijkstraat. Toendjoengan.

Hoofdagente van de pianofabrieken van:

„Schiedmayer Pianofortefabrik”

Richard LIPP & Sohn.

MASSIEF djatihouten piano's voor de tropen,
 van af 450 Gld.

Grootste magazijn van muziekinstrumenten in Ned.-Indië.

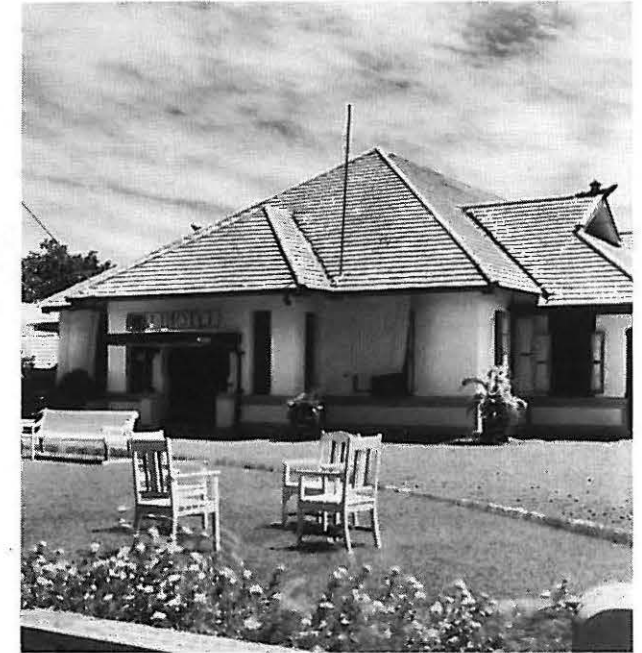
Atelier met stoomvermogen.

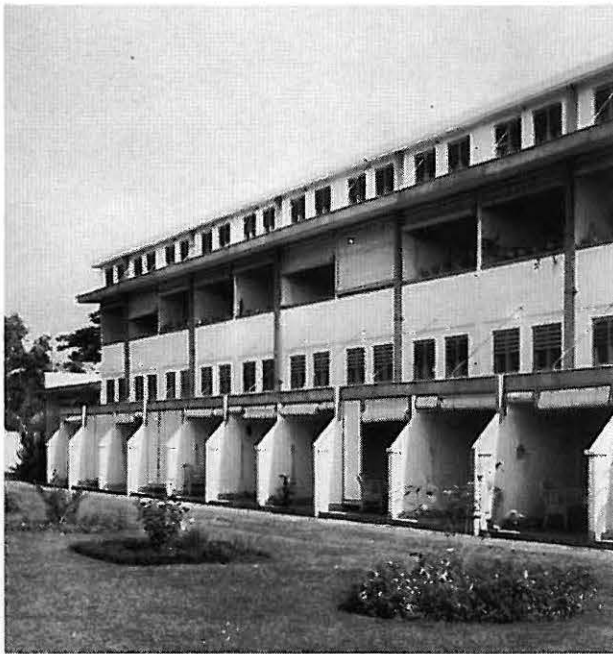


Ziekenhuis Petamboeran

Agentschap Menado

Bali Hotel

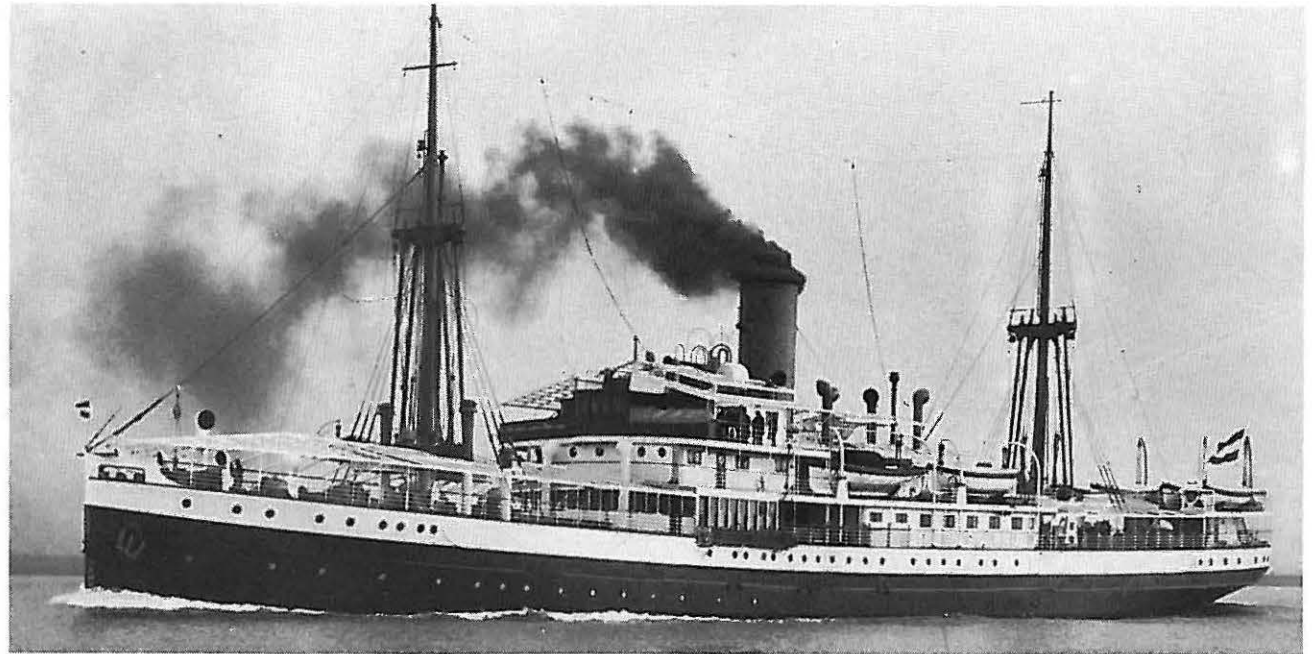




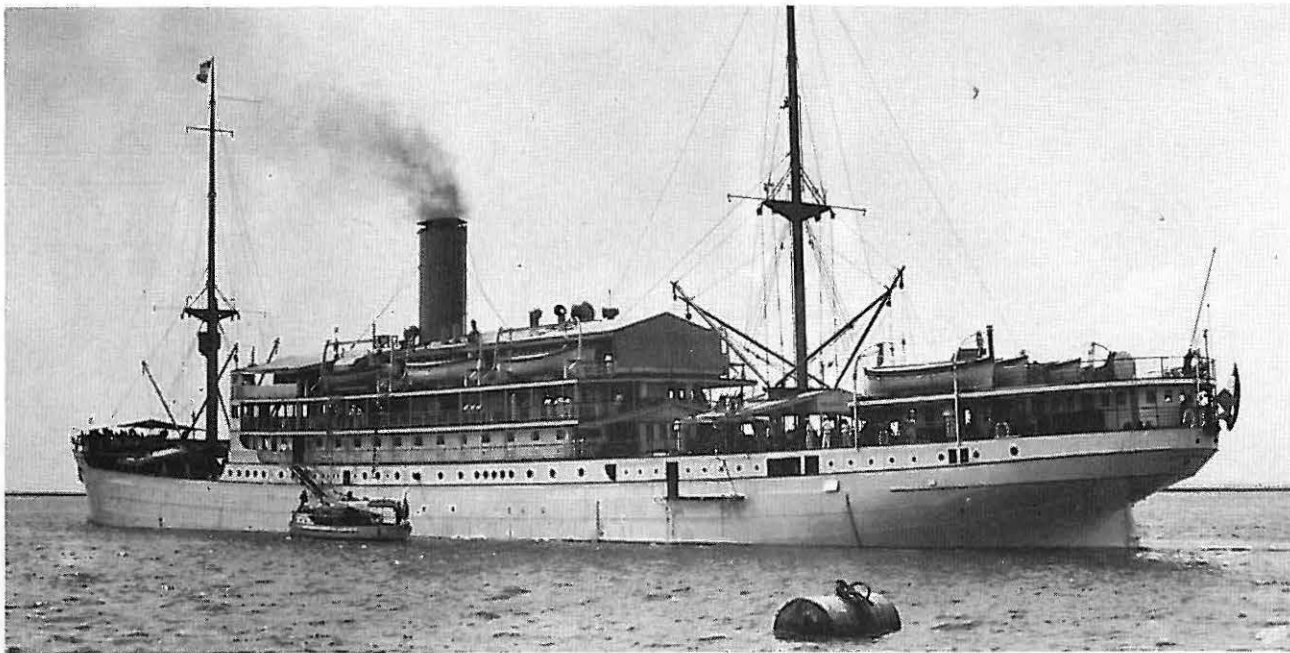
Logeergebouw

s.s. Van Swoll - 1930

Hotel De Boer - Medan



In 1930 werden met 140 schepen (290.000 b.r.t.) ruim 5 miljoen zeemijlen afgelegd, waarvan ruim 615.000 mijlen op diensten buiten de Archipel.

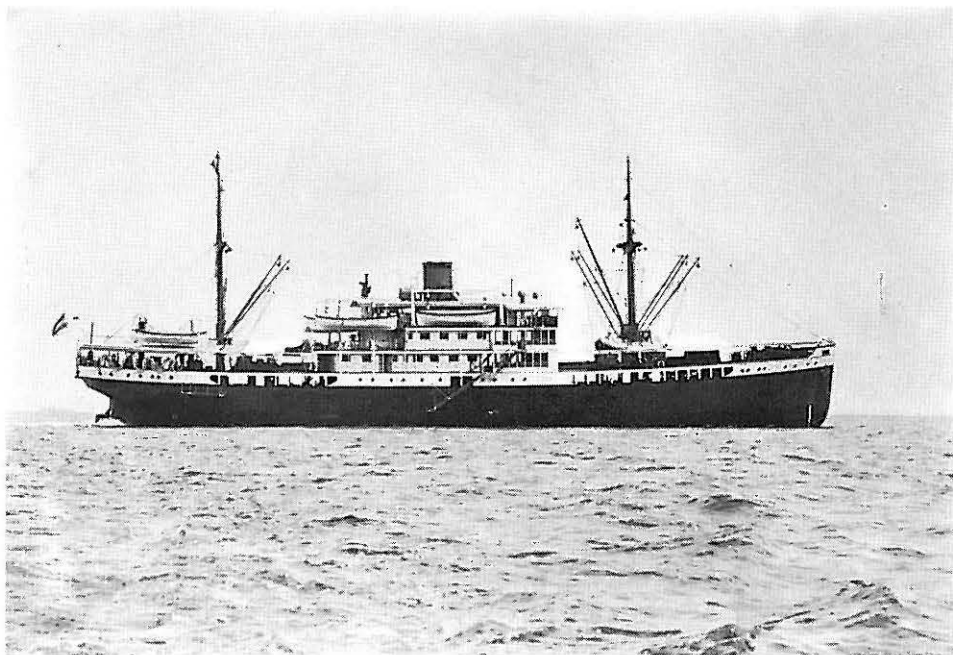


Niettegenstaande de crisis in de jaren dertig werd met het s.s. Houtman (zie boven) en s.s. Tasman een dienst op Oost- en Zuid-Afrika geopend.

Molenvliet - Djakarta

Sados - Bandoeng





m.s. Janssens - 1935

Toba Meer

Haven Tg. Priok

Keep pleasant memories

Diagnose

Wie op Singapore heeft gevaren of daar heeft gewerkt, heeft natuurlijk wel eens contact gehad met onze maatschappij-dokter aldaar, die een zekere bekendheid verkreeg alleen al, omdat hij nimmer verzuimde op de medicijnfles de woorden 'Shake the bottle before use' te laten zetten. Dat was echter niet de voornaamste eigenaardigheid van de pil, die zijn patiënten altijd vertrouwen trachtte in te boezemen door ter bevestiging van zijn diagnose te zeggen 'I had it myself'. En wanneer het een zeer bijzonder geval betrof, placht des dokters diagnose te worden besloten met de woorden: 'I just cured one of my best friends. He had the same'.

De K.P.M.-Meiers

Wij hadden in de goede oude tijd bij de K.P.M. vele Meiers, nl. blikjes Meier, baard Meier, Haagse Meier, conversatie Meier, spoorweg Meier, vooral niet te vergeten onze onvolprezen Directeur Straatemeier en waarover dit verhaal gaat, mijnheer Oor Meier (burgerlijke stand Meier sadja).

Deze naam was indertijd zo populair dat wij jongeren niet beter wisten of Oormeier was de werkelijke naam van deze heer. Toen wij voor het eerst met een clubje jongelui uit Holland kwamen werden wij direct op verschillende reparatieschepen geplaatst en namen wij onze intrek in hotel 'Meertens', waar ook de heer Oormeier gelogeed was.

Wij hoorden hem niet anders dan met Oormeier aanspreken, en dachten dat het zo hoorde. Een van ons werd bij de heer Oormeier geplaatst en antwoordde zijn chef steeds beleefd: 'jawel mijnheer Oormeier', 'zeker mijnheer Oormeier', enz.

Dit ging de brave man op een zeker moment vervelen en hij barstte los: 'Zeg, jonge man, mijn oren en jouw hersens zouden samen een prachtige ezelskop vormen.'

Kapitein 'Kaartenkamer' (1912)

De 'Benoa' werd als concurrentieschip op het traject Belawan-Penang als niet meer mee kunnende beschouwd en vervangen door de pas uit Holland aangekomen 'Indragiri', een reuze verbetering. De Agent te Penang nodigde de pers ter plaatse uit dit schip te komen bezichtigen. De pers was in haar oordeel vol lof over de nieuwe aanwinst. Vooral vonden zij Captain Kaartenkamer een royale Hollandse zeeman.

De hut van de Gezagvoerder was tevens kaartenkamer en men had boven deze hut geschilderd 'Kapitein-Kaartenkamer'.

Kopi G.G.

De koffie, die dagelijks op het hoofdkantoor werd geserveerd, kon niet altijd even goed zijn. Meestal was zij zeer goed, dat moet er eerlijk bij worden gezegd. Op zekere dag was de koffie dan minder goed. U weet hoe dat gaat.

En een van de employés, die die morgen misschien toevallig met zijn verkeerde kaki van de baleh-baleh was gestapt, wond zich daarover nogal op.

De oppas wachtte met een stoïcyns gezicht tot de koffiestorm was gaan liggen en vroeg toen: 'Wat wil 'neer?' 'Kopi direksi', stoof de employé — wéér onnodig — op.

Rustig ging de oppas naar de koffiekamer terug en kwam na enkele minuten kombali met een andere kop koffie, die hij voor de employé neerzette met de lakonieke woorden: 'Ini kopi G.G., tuan'.

De eed

Een ander maal voer ik eens op het s.s. 'Maha-Vajarunis'. We waren ergens op het eiland Nias gestrand en op eigen kracht weer vlot gekomen. Voor zover kon worden nagegaan had het schip geen schade opgelopen. Bij aankomst te Padang moest echter scheepsverklaring worden afgelegd. De Havenmeester van Padang, een oud-Gezaghebber der Gouvernements-marine, zag er zeer welvarend uit en was een vaste gast van de gezagvoerder. Om 8 uur v.m. kwam ZEd. aan boord en na eerst journaal en kaart geraadpleegd te hebben werd de equipage op het achterdek bij elkaar geroepen. Toen allen present waren werd het extractjournaal voorgelezen. Toen de plechtige voorlezing was afgelopen stond de havenmeester langzaam op en stak twee vingers in de hoogte. Op dit moment vloog Assip (bediende

Gezagvoerder) ongemerkt weg. De havenmeester ging rustig door met zijn werk en zeide: 'Is hetgeen ik hier heb voorgelezen geheel overeenkomstig de waarheid? Zo ja, wil dat dan bekrachtigen door een eed en zeg mij na: Zo waarlijk helpe . . .'

Op dit moment verscheen Assip met een presenteerblaadje, waarop twee cognacjes (hij had nl. het manuaal van de havenmeester verkeerd begrepen) en baande zich een weg door de menigte.

De lichter

Het moet op de Baritorivier zijn gebeurd. Daar doen zich nogal grote verschillen in waterstand voor.

Een schip had van een lichter een partij lading over te nemen, die ingelopen moest worden, maar de lichter lag een stuk lager dan het schip. De buitendienst-employé meende de oplossing te hebben gevonden en vroeg aan de stuurman of het niet beter was om nog even te wachten tot hoog water. Dan zou de lichter wel op gelijk niveau met het tussendek van het schip komen . . .

Het handgeknoopte tapijt

Toen de stuurman werd overgeplaatst raakte de ouwe een meeligger kwijt, waarmede hij onder het genot van een borrel en een goeie sigaar vele maatschappelijke misstanden had rechtgezet. Zeker, de nieuwe

stuurman was ook een aardige vent en alleszins capabel voor zijn werk, maar toch was-ie anders. Inplaats van, zoals de vorige stuurman, met de ouwe de wereld te gaan zitten hervormen, trok deze zich na de dienst terug en je zag hem de gehele avond niet meer. Geen wonder, dat de ouwe zich enigszins eenzaam ging voelen en — hoewel eigenlijk tegen zijn principes indruisend — besloot hij de regel van Mohammed en de berg in toepassing te brengen en de stuurman maar eens op eigen terrein te gaan opzoeken.

Tot zijn grote verbazing trof hij de stuurman aan achter een grote berg wollen draden, die hij met veel ijver door een of andere lap zat te prikken. Na een opmerking van de ouwe, dat hij dacht op een schip te zitten en niet bij een vereniging van huisvrouwen, antwoordde de stuurman, dat hij aan huisvlijt deed en een tapijt aan het knopen was.

De ouwe, toch niets te doen hebbende, bestelde wat te drinken en liet zich intussen door de stuurman de gehele knooptechniek gewillig uitleggen.

Misschien onder invloed van het genuttigde, misschien ook door de overtuigingskracht des stuurmans betoog en gefascineerd door diens vaardige handen, geraakte de ouwe er langzamerhand heilig van overtuigd, dat tapijtknopen datgene was waar het de zeeman door de eeuwen heen in zijn vrije tijd aan had ontbroken.

Aldus besloot de ouwe zelf ook te gaan knopen en bestelde nog diezelfde avond bij vrouwlief in Holland de benodigde materialen, nadat de stuurman hem had verzekerd, hem,

zodra de boel zou arriveren, te zullen inwijden in de geheimen van de edele knoopkunst.

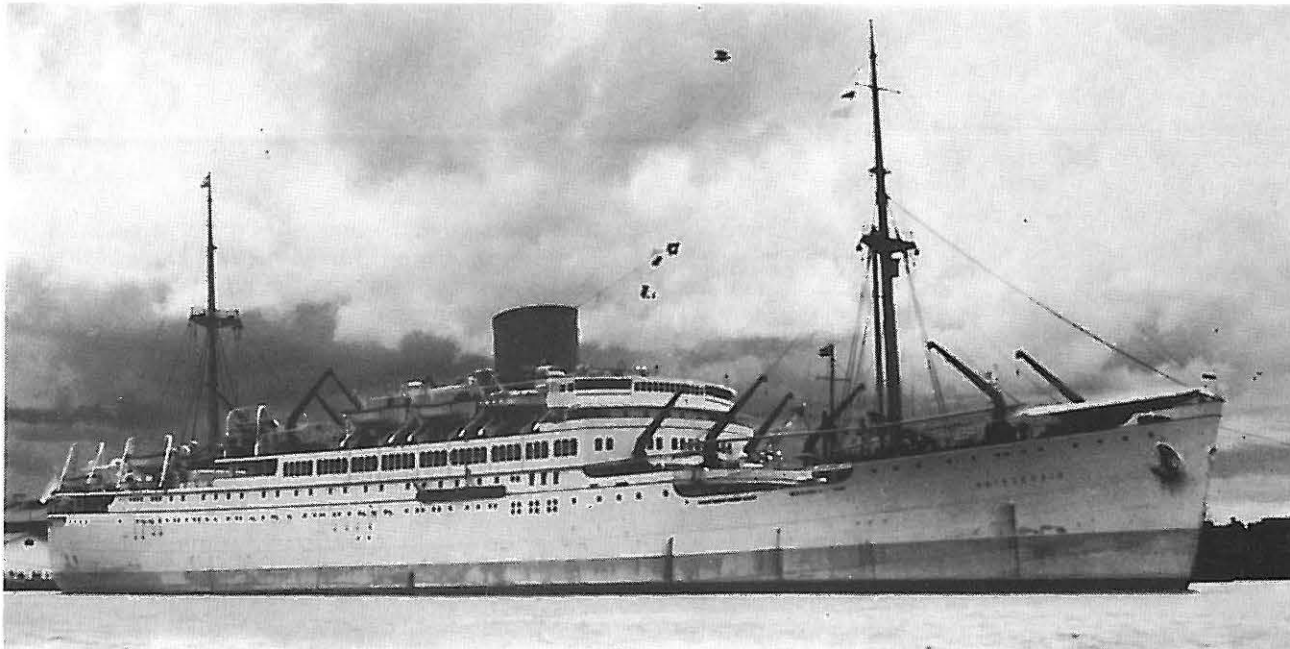
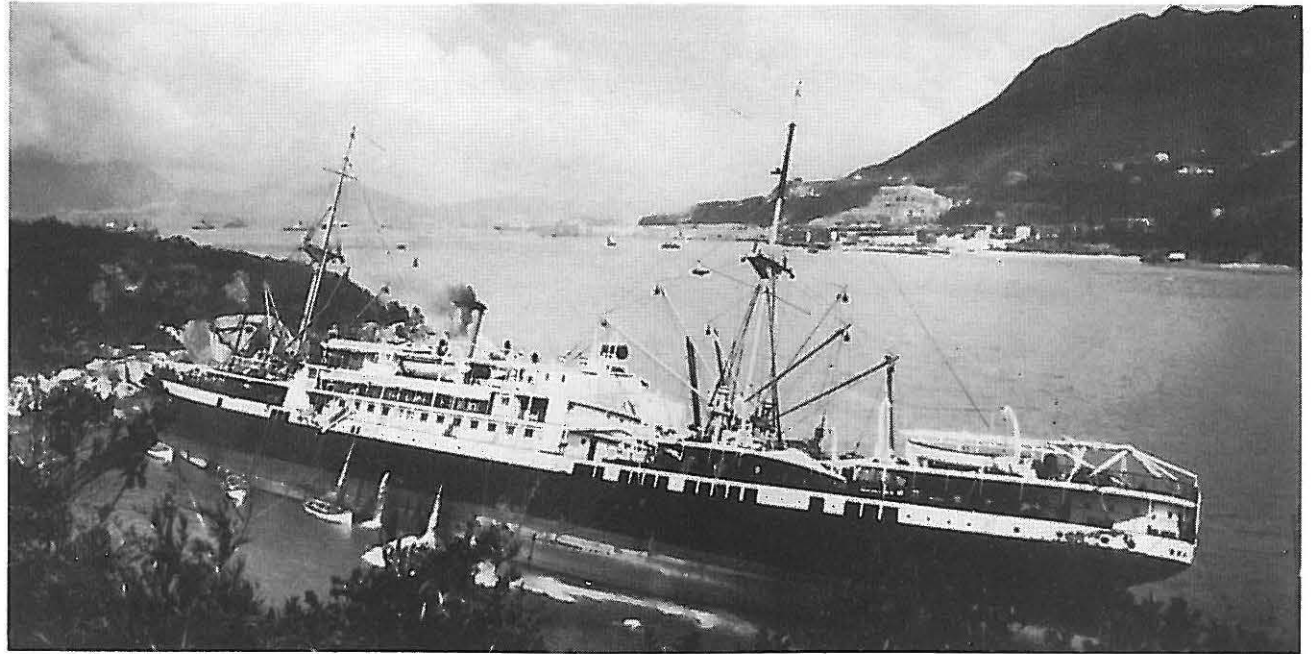
Echter, het noodlot maakt rare kronkels en zo gebeurde het, dat op de dag, dat des kapiteins knoopboel arriveerde, de knopende stuurman werd overgeplaatst en de kapitein met een berg wol alsmede knoopapparaten bleef zitten, zonder nog van de knooptechniek op de hoogte te zijn.

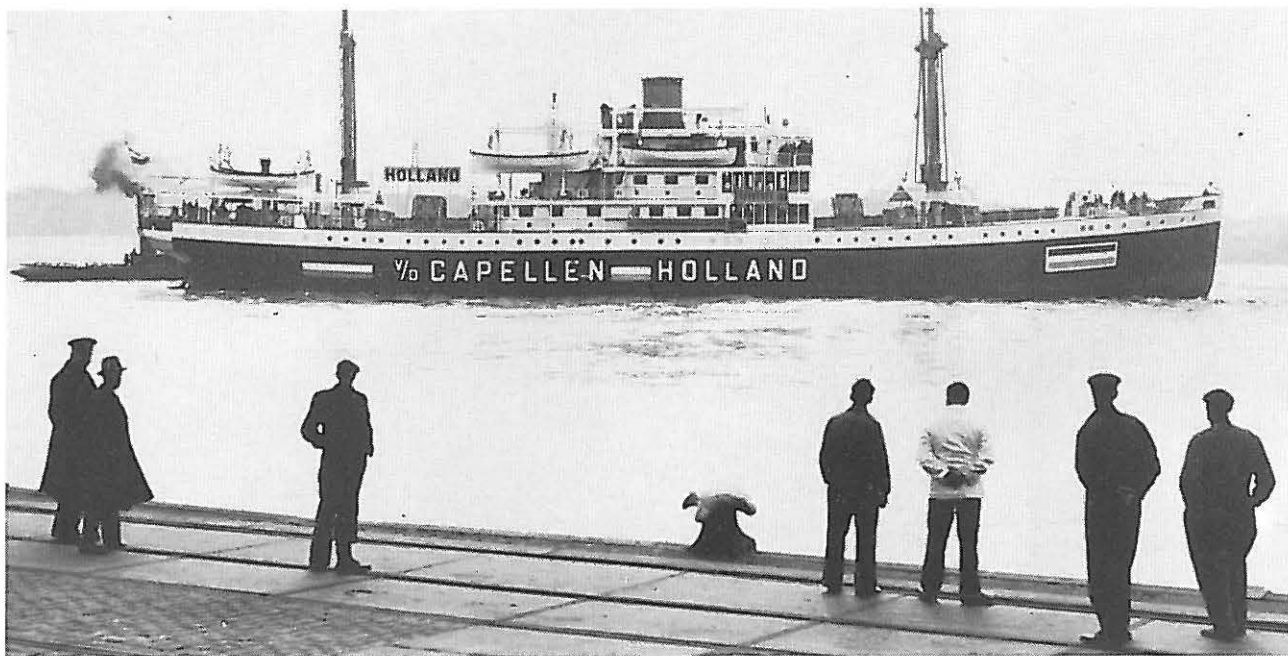
Na vele avonden van vergeefs moeizaam pogen, zwiepte de ouwe, wat te verwachten was, in een vlaag van woede de gehele boel overboord, bestelde een borrel en ging naar de nieuwe stuurman om eens te kijken wat deze van zijn hervormingsplannen dacht . . .

Tijdens een tyfoon strandde het m.s. Van Heutsz nabij Hong Kong - 1937. Het gelukte het schip vlot te brengen.

In 1937/1938 werden de motorschepen Boissevain, Ruys en Tegelberg op de Afrikadienst geplaatst.

Vertrek Australiëboot



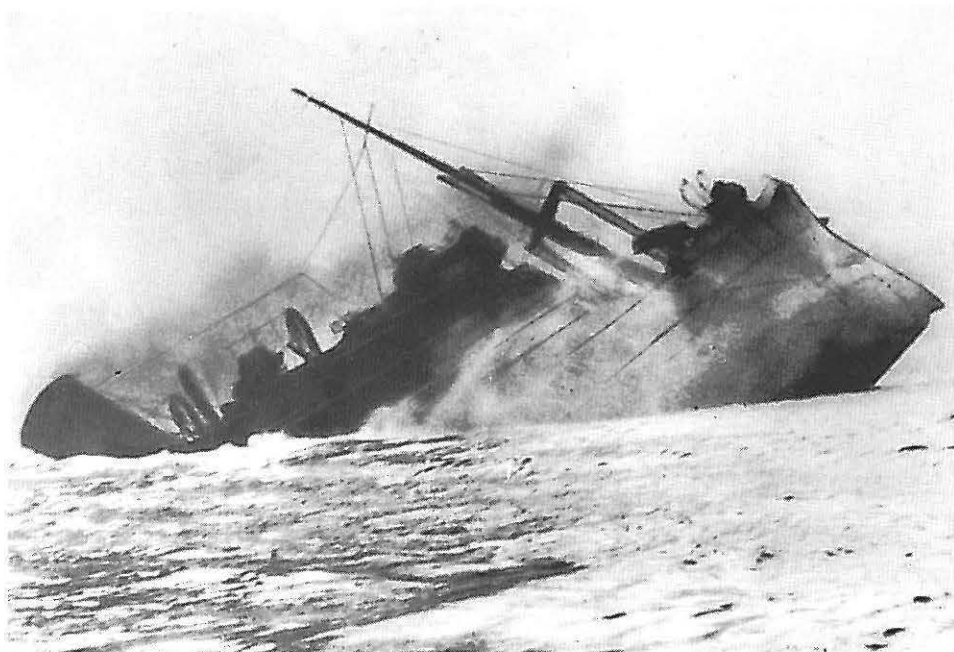


Limonadeverkoper
Markt Bataklanden

m.s. Van der Capellen was het laatste schip
dat vóór de oorlog naar Indië vertrok -
april 1940

In het laatste jaar voor de oorlog werden
met 138 schepen (323.000 b.r.t.) ruim
5 miljoen zeemijlen afgelegd, waarvan ruim
1 miljoen op diensten buiten de Archipel.
Na 1940 zou zich in de wereld veel wijzigen -
ook voor onze Paketvaart.

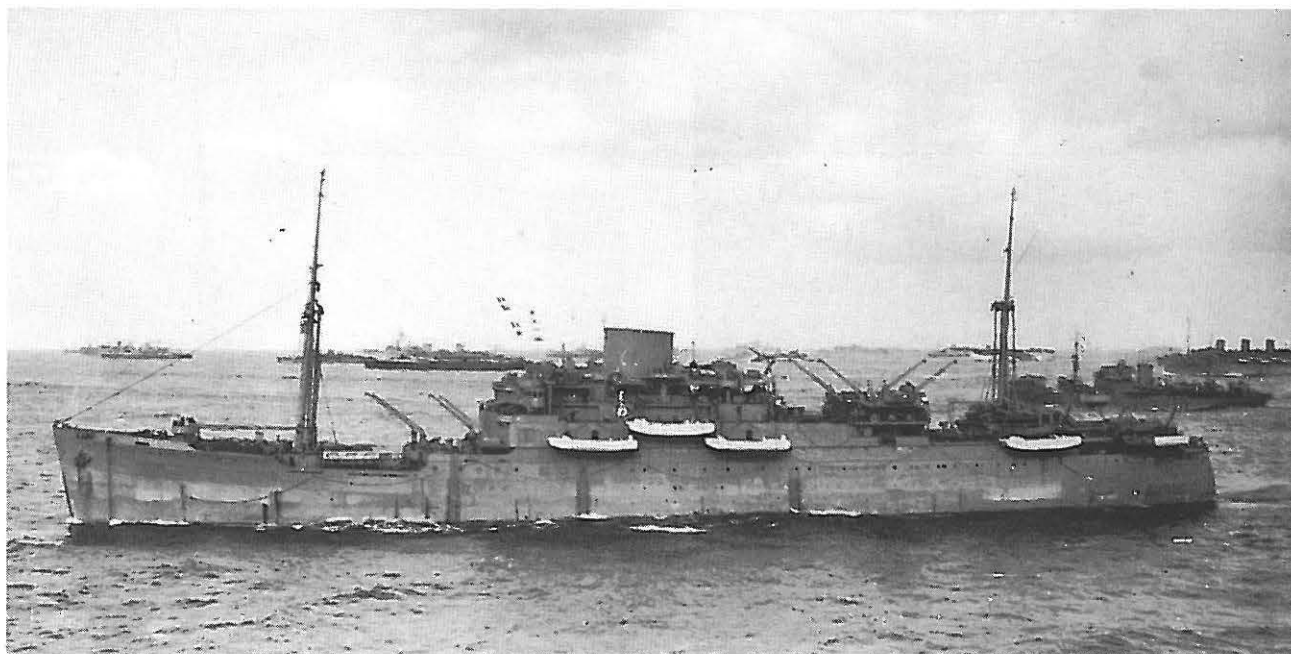


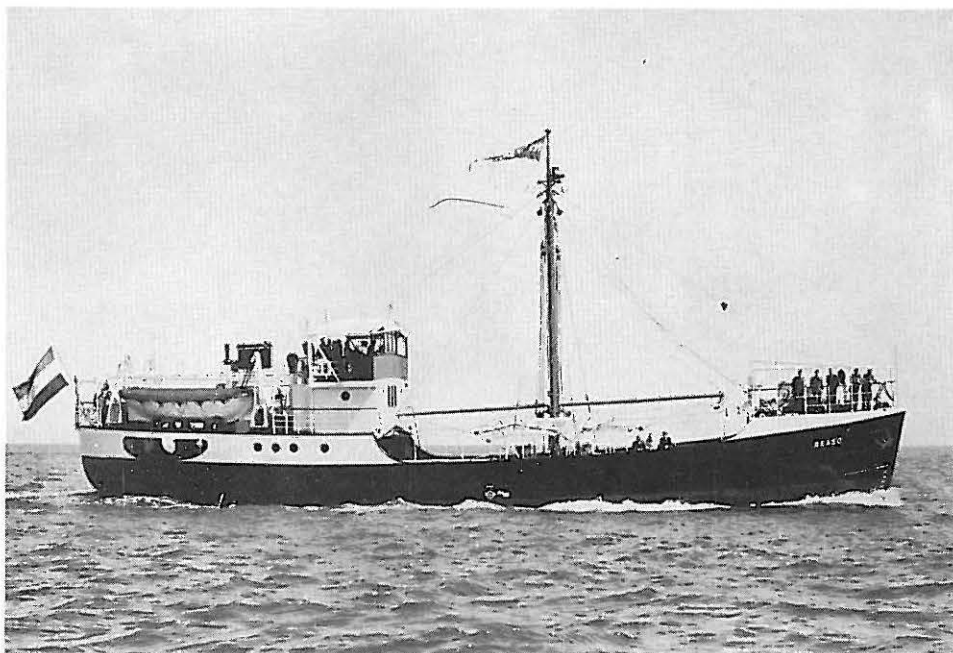


Torpedering van s.s. Nieuw-Zeeland in de Middellandse Zee - november 1942

Sloep met opvarenden van s.s. Ombilin langsij de Italiaanse duikboot Tazzoli die het schip torpedeerde - december 1942

m.s. Tegelberg in convoi varend - Invasie Noord-Afrika november 1943





Het bedrijf dat in de oorlog meer dan de helft van zijn schepen had verloren moest na 1945 geheel worden opgebouwd. Met een serie van 10 schepen van het type Beaso en Tarempa (zie boven) werd daarmee in 1947 een begin gemaakt.

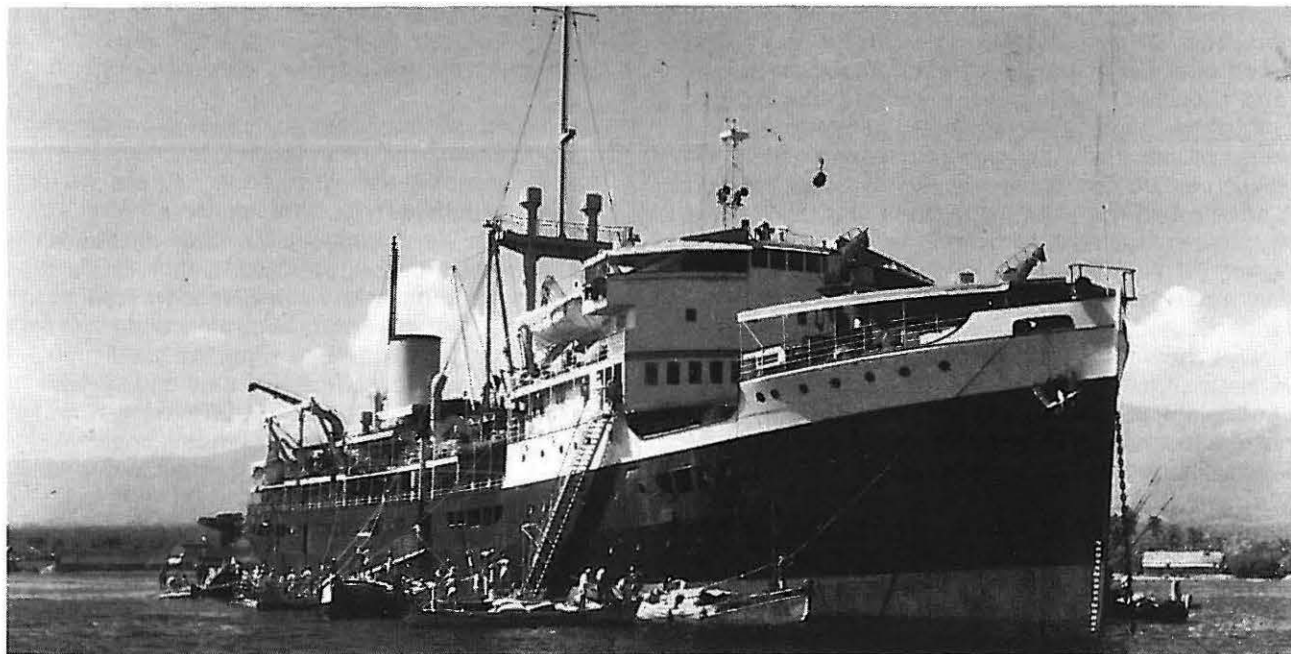
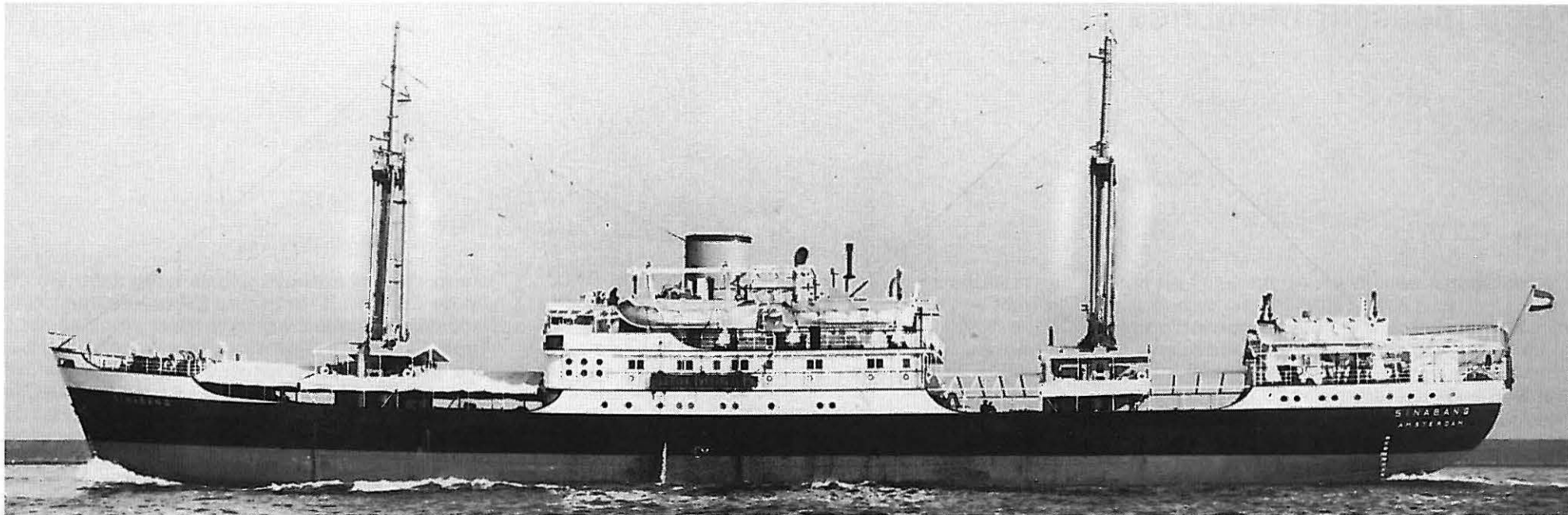
In datzelfde jaar werden de buitenlandse lijnen van de K.P.M. samengevoegd met het bedrijf der Java-China-Japan Lijn, die dat lijnenstelsel sindsdien exploiteert onder de naam van Koninklijke Java-China-Paketaart Lijnen.



m.s. Van Riemsdijk - 1948



m.s. Kaloekoe - 1948



m.s. Sinabang - 1948

m.s. Waikelo - 1948

Keep pleasant memories

Zuster Cognossement

Wie herinnert zich nog 'Zuster cognossement', ik ben vergeten of dit was op Larantoeka dan wel Maoemerie. Dat dappere en pientere oude zuster van de R.K. missie. Nauwelijks was het schip ten anker of ze kwam in haar vlerkprauwtje langszij, gedajoengd door enige Christenjongens gekleed in heldere witte baadjes met een strohoed op. Iedereen aan boord kende haar. De kapitein ontving haar op het achterdek, ze kreeg daar de brieven voor de Missie en een opgave van de voor de Missie bestemde goederen. Ze regelde de lossing daarvan als een bekwaam cargadoor, werd door iedereen met onderscheiding behandeld, had voor allen een vriendelijk woord in haar Brabants dialect en dronk een glaasje koude limonade. Wanneer je dan aan de wal was als tweede stuurman voor de behandeling der geloste lading en 'zuster cognossement' kwam van boord terug, dan moest je mee naar de Missie, werd door Moeder Overste ontvangen, kreeg een plaatsje in de tuin onder een grote kanarie-boom aan een grote ronde tafel waar dan de andere zusters ook kwamen en werd getrakteerd op een groot glas verse Hollandse melk, want 'ziet u, we hebben hier Hollandse koeien'. Je moest dan vragen beantwoorden over je familie en over Holland, want ondanks alle ijver en devotie dachten deze dappere vrouwen aan hun land ver weg, meest in Brabant, in ons lage landje aan de zee. Velen van hen waren na hun komst op Flores niet

meer terug geweest en was een gesprek met een van ons, die in 't algemeen nog niet zo heel lang geleden 'huistoe' geweest waren, voor hen als het wakker roepen van een blijde herinnering.

De kanaries

Dan onze oude 'stoombarkas', thans vervangen door de motorboot. Wat gaf zo'n stoombarkas niet een hoop zorg. In de eerste plaats voor blokken en takels, want ze waren bijna tweemaal zo zwaar als een moderne motorboot en ongelukken, vooral bij het hijsen met wat zeegang, kwamen niet zelden voor. Dan het stoom opstoken; varende in de Molukken, wanneer met daglicht een plaats moest worden aangelopen, was de stoker van de barkas al om één of twee uur 's nachts bezig met het opstoken van de ketel en o, wee, als je als stuurman van de wacht vergat de machinekamer tijdig te waarschuwen wanneer er stoom op de barkas moest zijn, dan was Leiden in last. En hadden we niet dikwijls bewondering voor de handigheid en zeemanschap van de djeremoedi-barkas, wanneer hij bij slecht weer en hoge zeegang met die vrij slecht bestuurbare en zware barkas manoeuvreerde. Bovendien hadden deze stoombarkassen veel groter diepgang dan de tegenwoordige motorboten en zijn er als gevolg daarvan in de branding verscheidene 'gebleven'. Ik denk aan die ellendige rede van het oude Bwool en de rede van Menado. Ja, we hadden prachtkerels onder die 'kangs',

die met hun 'kanarievogel' als telegraaf op de achterdoft de barkas bestuurden en moeilijke manoeuvres uitvoerden. Toch sprekende over de 'kanarievogel' van ons dekvolk, wat hadden we daarbij niet een hoop virtuozen. De prachtigste variaties haalden ze uit zo'n fluitje, maar op elk schip was toch de 'melodie' voor 'overal' en die voor 'vast werken' precies hetzelfde, al wist de ene serang het wat zuiverder te fluiten dan de andere. Deze fluitjes gaven aan een Paketvaartschip een bepaald karakter, want wanneer je als Paketvaartman met verlof bent geweest en men komt na deze afwezigheid weer in de Oost, hoort de 'kanaries' en men is meteen weer 'thuis'.

Terecht

De kleine stomer (type Koemai) was los van de kade en stoomde even later de haven van Macassar uit, om de Zuid. De koers was gesteld en in tevreden stemming beende de jonge, slanke kapitein op de kleine brug heen en weer. Opeens hield hij zijn pas in, streek geagiteerd met de handen langs zijn fris wit pak en keerde toen met een ruk z'n gezicht naar het achterschip, naar de stad, die verder en verder achterbleef. Eindelijk zuchtte hij: 'Nou, Soedah!' Het was alweer uit z'n gedachten, toen hij, een half uur later, aan bakboord een tegenligger, met gele schoorsteen, bemerkte. 'De Boni-boot; nou die is vroeg vandaag, hoor', mompelde hij. Maar toen plotseling harder

'En die gaat naar Macassar. Die kon wel eens . . . ja, ik zal het proberen!'

Door de spreekbuis ging een bericht voor de Hoofdmachinist. Een kwartier later ging de machinetelegraaf en liep de boot nog maar met geringe vaart. De koers werd veranderd, teneinde meer in de buurt van de grote broer te komen.

Op de brug van de Boni-boot kwam een lichte spanning, die geleidelijk groeide. 'Wat zou die onderzeeër willen? Kijk, daar gaat hij waarachtig nog dichter insturen!'

Het antwoord op die vragen kwam. Door de megafoon een groet en vervolgens: 'Ik heb mijn portemonnaie laten'

'Wat zeggen ze nou?', riep de Boni-kapitein, 'wat?'

'Portemonnaie laten', antwoordde de derde aan de telegraaf en ook van het passagiersdek klonken, als een echo, dezelfde woorden uit de mond van een lange, broodmagere passagier, die aan de reling stond.

Voor de gedachten behoorlijk geordend waren, kwam weer de zware stem over het water en doordrong iedereen van het feit, dat de portemonnaie was blijven liggen op de toonbank van toko Wasiamull in de Passarstraat en of de gezagvoerder Anderhalf uur nadien was de portemonnaie in veilige handen.

Het harde scheepsbrood

Ergens langs de Kleine Eilanden, op een der vele Laboeans, zetelde een gezellige

'bolle' agent. Het was daar zeer hard werken geblazen, het schip lag nog al ver uit de wal en de zeewind 's middags deed het zijne er aan toe, alleen gaf het een beetje verfrissing in de zo ontzettende warme middaguren.

De motorboot had het druk met slepen der diverse grote prauwen en de agent was immer druk in de weer, en werd dan nog van boord geplaagd met het eeuwige 'fire Up'.

De gloeiende hitte aan het strand deed zich dan extra voelen, een koud glas bier was soms maar een druppel op de gloeiend hete maagplaat en verloren vochtigheid op de vloeipapieren tong.

Zodat de laatste dronk nog wel eens een begin vormde. Vooral als hij dan vertelde bij zo'n dorstlessend overwippertje, dat er nog dertig last bij gekomen was.

Zo'n werkdag viel zwaar en het werd wel eens heel laat, voordat de altijd ijverige man naar huis kon, dat nog niet eens dicht bij de laboean lag.

Als troost voor vrouwlief, die dan zolang alleen had moeten blijven, werd dan wel eens een extra vers gebakken broodje meegegeven, dat was nog eens iets anders dan dat kauwgom hokuspokus-brood van de Chinese bakker ter plaatse, dat naar alles smaakte, maar niet naar brood. Daar zat zoveel biergist in, zei de agent, dat als je daar de hele dag aan het strand op moest leven, je 's avonds hem soms er van om had.

En op zo'n bijzondere versnapering van het schip, nu daar rekende hij al zo'n beetje op. De ene reis zinspeelde hij er al op, het

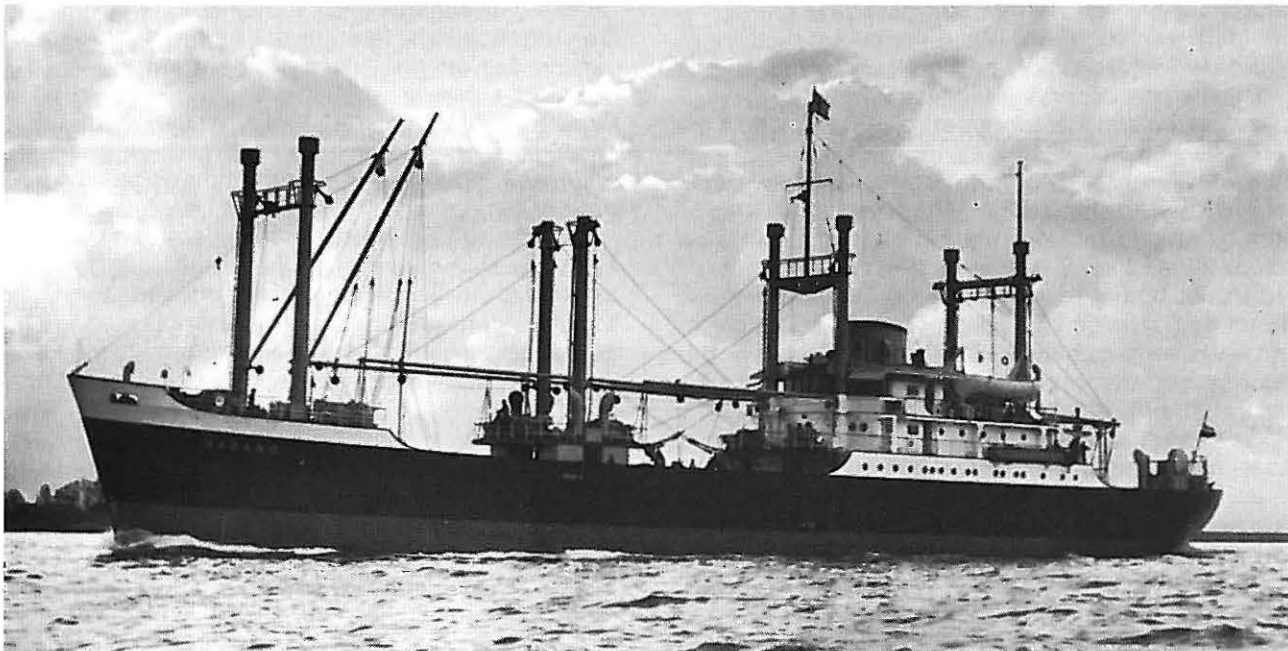
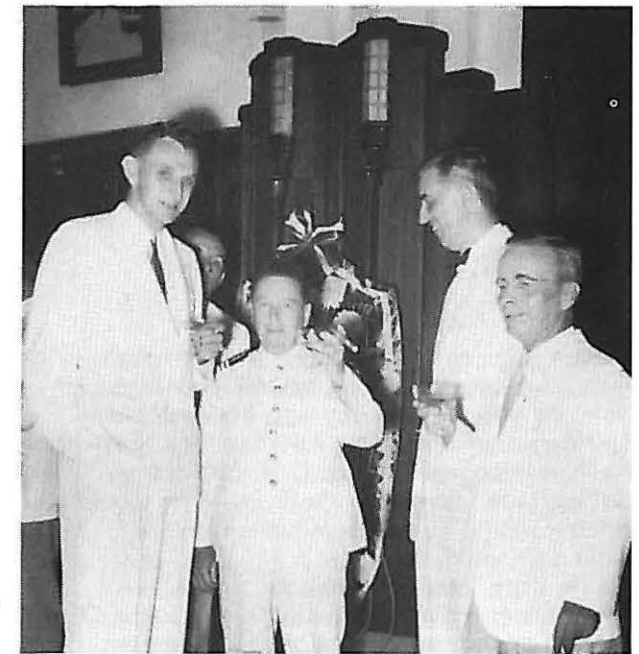
gaarne de volgende reis weer te mogen hebben. En als dan zo'n drukke dag toch nog meegevallen was, dan werden hem soms twee beloofd.

Daar was deze reis dan eens om gedacht. 's Avonds dan na afloop en bij het afrekenen en het aan boord brengen der paperassen en de allerlaatste op de valreep, werd hem dan een pakket toegestopt met twee broden er in.

Hartelijk dank, ook namens zijn vrouw, en tot ziens, zeilde hij walwaarts, nog even door de motorboot opgesleept als toegift en lift tot het binnenbaken.

De volgende reis, 's morgens bij het aanbreken van de dag ter rede, kwam hij al roeiend naar het schip.

Groette beleefd, en zei: 'Mijn vrouw laat u hartelijk danken voor dat ene brood, en het andere . . .' (hij was Amsterdammer van geboorte) 'dat andere zal je op je graf hebben', fluisterde hij. 'Zij heeft me met de steen, die er in gebakken was, naar het hoofd gegooid, en dacht, dat ik ook nog in dat complot zat. Maar gelachen heb ik toch, een mop was het. Toen ik haar alsmaar zag zagen, dacht ik al, die hebben me tuk gehad'.



Wie kent ze niet? Oud-directeuren Harinck en Pronk van Hooegeveen uitstekend boven de oud-Gezagvoerders Caalen en Van Zeyl.

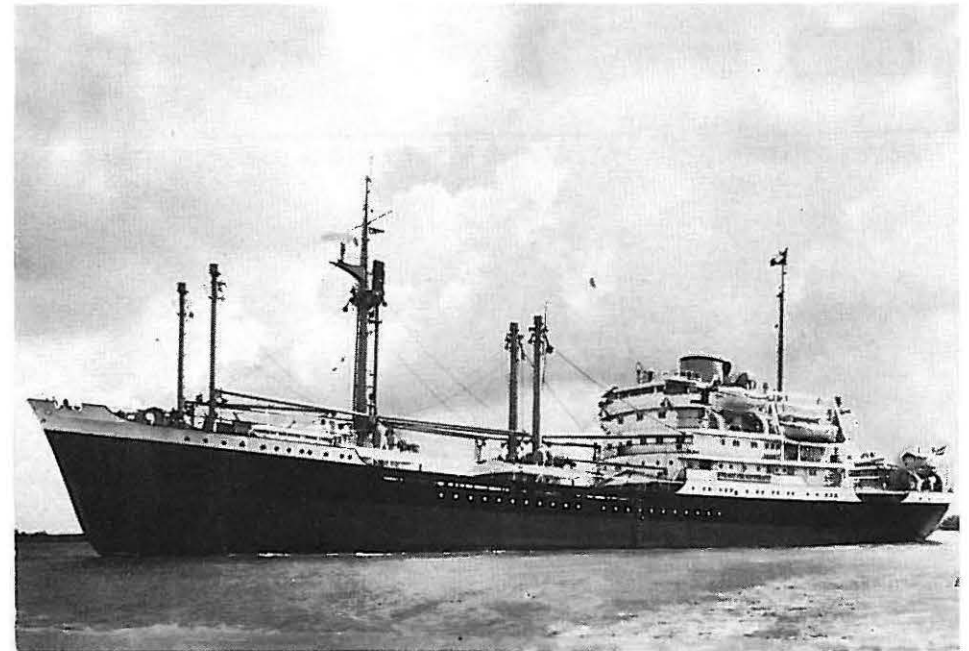
m.s. Van Riebeeck - Overdracht 1949

m.s. Sabang - 1950

Brand s.s. Bontekoe - 1951

Een bijzondere prestatie was het om binnen een etmaal het m.s. Camphuys uit te rusten voor een hadjireis naar Djeddah met 1000 pelgrims - september 1953





Flatgebouw Kebajoran

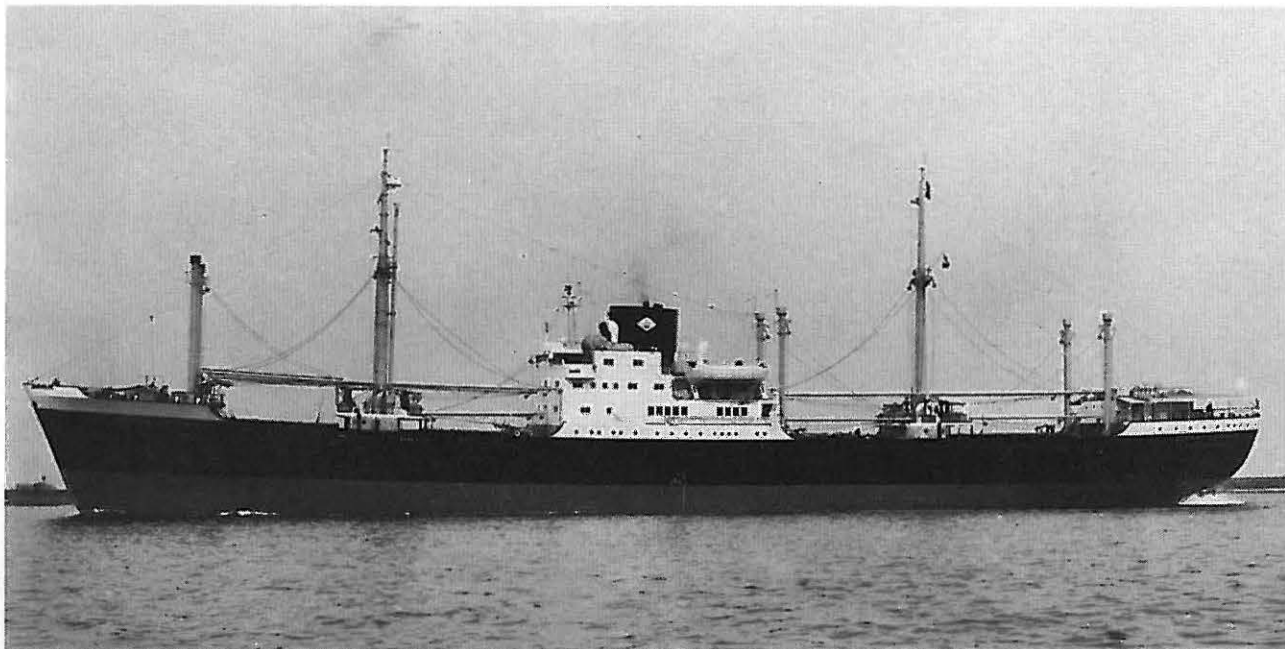
Herkent u 'm - oud-Gezagvoerder De Feyter

m.s. Van Neck - 1955

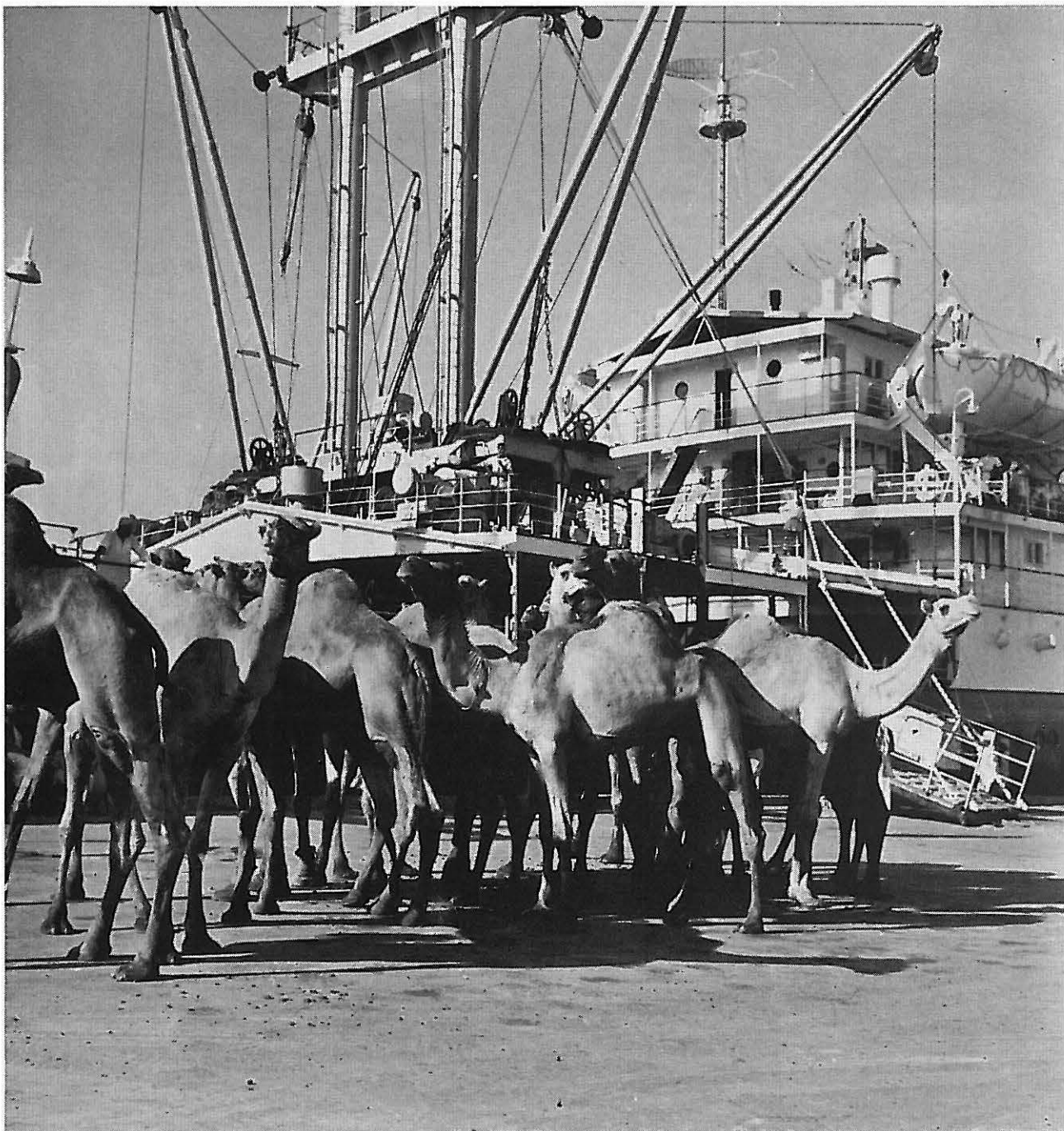
m.s. Houtman - 1954

m.s. Straat Lombok - 1957

In die jaren was het bedrijf praktisch geheel gerehabiliteerd — in de afgelopen 10 jaren waren 60 in Nederland gebouwde schepen aan de vloot toegevoegd.



In december 1957 kwam er een zeer ernstige tegenslag voor de Paketvaart. Van Indonesische zijde werd de overdracht van het bedrijf geëist (zie foto hiernaast) — enkele maanden later gevolgd door een verbod aan de K.P.M. tot verdere uitoefening van de kustvaart in de Archipel.



Na haar heroriëntatie in de Arabische Golf en Zuid- en Oost-Afrika, waarmee het vroegere terrein van werkzaamheid slechts voor een gering deel werd gecompenseerd, vervoerde de Paketvaart veelvuldig kamelen en schapen.



...En zo eindigde 't

ECONOMIE

FINANCIEN

De fusie KPM en KJCPL

- Intrinsieke waarde KPM hoger
- Rentabiliteit KJCPL beter

DE Koninklijke Paketvaart Maatschappij zal volledig opgaan in de Koninklijke Java-China-Paketaart Lijnen. De raden van bestuur van beide ondernemingen menen namelijk, dat slechts via een algehele integratie van de bestaande organisaties een optimaal profijt kan worden verwacht. Dit blijkt uit het vandaag verschenen bericht inzake het onlangs aangekondigde bod van de KJCPL op alle aandelen en winst KPM.

De voordelen van deze fusie zijn een krachtiger communicaat-gebruik.

bewijzen KPM kunnen tot woensdag 26 oktober hun stukken inleveren bij de Algemene Bank Nederland en Mees & Hope. Uiterlijk maandag 1 oktober zal per aandeel een bedrag van f 62,50 worden uitbetaald.

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

Ondergetekende deelt mede, dat exemplaren van een Bericht betreffende haar aanbod tot overname van de aandelen, certificaten van aandelen en bewijzen van winstaandeel in de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij verkrijgbaar zijn ten kantore van

ALGEMENE BANK NEDERLAND N.V. en MEES & HOPE
te Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage.

Aanmelding onder bijvoeging van de stukken dient uiterlijk op woensdag 26 oktober 1966 des namiddags te 4 uur bij één van bovengenoemde kantoren te geschieden.

KONINKLIJKE JAVA-CHINA-PAKETVAART LIJNEN N.V.
Amsterdam, 3 oktober 1966.

Wel de va... dan d... daar s... lelt bij... drijt re... gedurende een reeks van jaren duidelijk beter is dan bij de KPM, aldus het bericht. Bij de overweging om aandelen KPM om te ruilen in aandelen KJCPL is men uitgegaan van het feit, dat het merendeel der KPM-schepen reeds enplooi vindt in het lijnbedrijf der KJCPL, terwijl voorts de naam Royal Interocean Lijnes een belangrijk actief vormt.

Na omwisseling van alle uitstaande aandelen KPM zal het geplaatste kapitaal KJCPL met f 58,85 miljoen stijgen tot f 67,55 mln. Het belang van de KPM in de KJCPL (f 14,65 mln.) zal te zijner tijd ter verkrijging van een fiscale voeging worden ingetrokken, waarna het geplaatste gewone aandelenkapitaal KJCPL f 62,50 mln. zal bedragen.

Hel bestuur van de Nederlandsche

Blaauwhoed komt met 7 1/4 pct. lening

Voor '66 forse winststijging verwacht

SLECHTS luttel dagen na de mededeling dat de voorgestelde samenwerking tussen Blaauwhoed en Thomsen's Verenigde Bedrijven is afgeketst, kondigt Blaauwhoed thans

reinen zijn ruim voldoende projecten voor ontwikkeling verworven. Een voortdurende versterking van de financieringsmiddelen is voor de uitvoering van dat programma noodzakelijk. De ontvangsten zullen in 1966 rond f 9,5 miljoen bedragen tegen f 8,3 mln. in 1965 en slechts f 4,9 mln. in 1964. Dit illustreert de recente vergroting van dit deel van de bedrijfsuitbreiding.

Aanpassing

'n groet aan de pakketvaartvlag

We hebben je gediend,
Met hart en ziel en nieren.

De grote mannen 'Directeuren'
De chefs van dienst
De heren van de wal
De kapiteins en officieren.

De bootsman — de mandoer
Kwartiermeesters en olielui
De koks en de bediendes.

De gouden kroon op 't witte veld
Waaromheen de rode hoeken.
Straks vinden we je nog eens terug
In oude grijze boeken.

Niet in de mast,
Waar ook op zee.
Wel in ons hart,
Daar vaar je mee.
Toch willen we niet om je treuren,
We denken slechts met dankbaarheid
Aan de gewrochte arbeid,
Gegroeid door 't werk — met 't loon,
Rondom de vlag met gouden kroon.

We zagen je in de goeie ouwe tijd,
Fier wapperend in de tropenzon
In een wereld zonder narigheid.

Tot plots die wereld stond
Te schudden en te beven
En 'onze vlag' gelijk zo vele
Dragers om haar heen,
Ook bijna was gebleven.

Maar de liefde voor de vlag
De kroon — de rode hoeken
Met zweet en bloed en tranen
Met zuchten en met vloeken
Al was niet alles
Rozegeur en maneschijn
Onze vlag die bleef
Die mocht 'er zijn'.

Wat door de jaren is geschied
't Vallen van dat groot gebied
De Archipel — ver over zee
Toen kon gij vlag — niet langer mee.

Al kwam 't mogelijk niet van pas
Toch had je reeds een nieuwe jas,
Want de vrucht van 'arbeid'
Rond de vlag
Kwam elders reeds weer voor de dag.

Respect en hulde aan 't beleid
Al zijn we de Paketvaart kwijt
Immers een ding is 't meeste waard
En dat is Neerlands grote vaart
In de arbeid van het verleden
Zit de toekomst van het heden.

De nieuwe vlag
In wezen als voorheen
Geeft hoop — moed en vertrouwen
Om verder op te bouwen
Voor de oude vlag — in nieuw gewaad,
Zijn wij gereed — wij zijn paraat.

K.P.M.'er

Maar . . .



... 't leeft voort
onder deze vlag

