

de UITLAAT

No. 23 — Derde Jaargang

1 December 1948

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij

NOG VEERTIEN!

NA-OORLOGSE BOUWPROGRAMMA NADERT VOLTOOIING

Over een maand gaan we het jaar 1949 in. Voor onze maatschappij zal dat jaar o.m. de voltooiing brengen van haar eerste grote na-oorlogse aanbouw-programma. In het jaar 1949 zullen de 14 nieuwe schepen, die we nog wachtende zijn, gereed en voor het grootste deel vermoedelijk ook in Indonesië aankomen. Als alles even vlot blijft gaan als tot dusverre, tenminste.

De Reyniersz-schepen

Nu de *Van Riemsdijk* als enige van de drie Reyniersz-schepen uit de vooroorlogse bestelling werd gered en in de vaart gebracht, moeten de vier na-bestelde Reyniersz-en dus nog komen. Dat zijn de Reyniersz-sendiri, de *Camphuys* de *Baud* (de nieuwe, wel te verstaan) en de *Van Riebeeck*. De Reyniersz is al zover klaar, dat de oplevering en het vertrek naar Indonesië nog deze maand kunnen worden verwacht. In de vorige „Uitlaat” meldden wij reeds, dat de *Camphuys* op 17 September bij Wilton-Feyenoord in het water gleed. De oplevering kan in Januari van het volgende jaar worden verwacht. Diezelfde maand zal de *Camphuys* dan nog naar Batavia vertrekken. Van de *Baud* verwacht men de oplevering in Februari en misschien zal het schip dan in Maart d.a.v. naar Indonesië kunnen vertrekken. De *Van Riebeeck* is de hekkensluiter. Er is kans, dat dit schip nog deze maand van stapel zal lopen bij Wilton-Feyenoord en —onvoorziene omstandigheden voorbehouden— wellicht in Februari a.s. zich bij de vloot in Indonesië zal kunnen voegen.

De Wai-boten

Van de vier *Wai*-schepen (de *Waikelo*, de *Waibalong*, de *Waingapoe* en de *Waiwerang*) liggen er al drie in het water. De stapelloop van de *Waiwerang* is nog onbekend. De *Waikelo* zal vermoedelijk in deze maand worden opgeleverd en naar Indonesië vertrekken, terwijl mag worden verwacht, dat de andere drie *Wai*-ers alle in de maand Maart 1949 klaar zullen komen.

De Sapiroks

Dan staan er bij Van der Giessen te Krimpen a.d. IJssel nog 5 *Sapiroks*-schepen op stapel. Het zesde schip van die klasse, de *Sinabang*, liep —naar wij reeds meldden— al van stapel en zal vermoedelijk in Januari a.s. naar Indonesië vertrekken.

De andere vijf heten *Siaoe*, *Siberoet*, *Sigli*, *Silindoeng* en *Sibigo*.

De oorspronkelijke levertijden van geen dezer schepen kon worden gehandhaafd, in verband met de vertraagde aflevering van het staal. Gemiddeld komen zij negen maanden later gereed dan was verwacht. De oplevering van de *Siaoe* en de *Siberoet* is geraamd op Juli van het volgende jaar, die van de *Sigli* op Augustus 1949, van de *Silindoeng* op December 1949 en de *Sibigo* —de laatste van ons hele eerste na-oorlogse bouw-programma— op Januari 1950.

*

Ruim 50 jaar geleden

In verband met al deze tewaterlatingen, die nog in 1949 te verwachten zijn, is het wel aardig om een verslag over te nemen, dat het „Algemeen Handelsblad” te Amsterdam op 24 Januari 1896 schreef over de tewaterlating van de *Van Outhoorn*, onze oude getrouwe, die nog steeds deel uitmaakt van de vloot onzer maatschappij. „De Werfbode”, het orgaan van de N.D.S.M. te Amsterdam, diepte het uit zijn archief op en wij laten het hier gedeeltelijk volgen:

„Hedenmiddag werd van de werf der Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij met goed gevolg te water gelaten het stalen schroefstoomschip *Van Outhoorn*, groot ± 1.700 ton.

Het wordt gebouwd voor rekening van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, ten behoeve van haren dienst in Ned.-Indië en zal het grootste zijn van hare hier te lande gebouwde schepen.

De *Van Outhoorn*, waarvan de kiel werd gelegd op 8 Juni 1895, is het eerste schip, bestemd voor de buitenvaart, dat

op de werf van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij —opgericht in Augustus 1894— werd gebouwd.

De tewaterlating zou plaats hebben om drie uur en reeds een uur van te voren waren alle trams van de lijn Prins Hendrikkade-Czaar Peterstraat stampvol. En hoe meer men de werf naderde, hoe meer men een stroom van mensen die met uitnodigingskaarten voorzien, het imposante schouwspel gingen bijwonen.

Op de werf was het een gezellige drukte van kijkende, onderzoekende en verwonderde mensen. De met vlaggen versierde tribune aan de waterzijde was meer dan dicht bezet. Alles wat boven den begane grond uitstak, diende tot staanplaats. Ongenodigden hadden plaatsen gezocht op schuilen en op de brug over de Dijkgracht. En tussen al die nieuwsgierigen lag de *Van Outhoorn* mooi als een paaschkoe, (!!) met vlaggen, de nationale, de oranje en de maatschappij-vlag getooid, tusschen zijn staken te wachten op zijn tijd. Daar ging de schel, mejuffrouw A. Cremer, dochter van een der commissarissen der Scheepsbouwmaatschappij, rukte het koord door, doopte op de gebruikelijke wijze het vaartuig en voort schoot de romp het water in, onder groot gejuich van de jongens op het dek.

Het schip liep uitstekend af. Door de grote golven, welke door de opstuwning van het water ontstonden, viel een jongen van het balkvlot, dat tegen de spoordijk lag. Hij werd door zijn kornuiten met een nat pak op het droge gesleept.

Onmiddellijk na de afloop werd de kiel gelegd voor een stoomschip voor den dienst in Suriname, voor rekening van het Departement van Koloniën.”

*

„Veel veranderd”

Er is veel veranderd in de wereld —zo schreef „de Werfbode”— maar deze beschrijving van een tewaterlating ruim een halve eeuw geleden, geeft hetzelfde beeld van een dergelijke gebeurtenis als vandaag. Alleen het jongetje, dat in het water viel, ontbrak nog wel eens, maar dat is wel te verhelpen!

*

Nieuwjaarswensen per radio

Prijzenswaardig initiatief van Radio Indonesië

De „Stichting Radio Omroep in Overgangstijd”, meer, algemeen bekend als „Radio Indonesië”, heeft medegedeeld, dat er op de komende Oudejaarsavond gelegenheid zal bestaan voor de naaste familieleden van opvarenden van Nederlandse- en Indonesische schepen om groeten te zenden aan hen op zee, die de jaarwisseling niet in de huiselijke- of familiekring kunnen meevieren.

Dit groeten kan geschieden door een persoonlijk woord of door een geschreven groet, die door een der omroepers van „Radio Indonesië” zal worden uitgesproken. De studios te Batavia en Soerabaia zijn daarvoor door „Radio Indonesië” ter beschikking gesteld. De uitzending der groeten zal plaatshebben te 23.00 uur Java-tijd over de zenders, die op 25,49, 28,9, 61,66 en 115,3 meter golflengte uitzenden. Voorts op 1 Januari 1949 te 00.30 uur. Er is slechts deze beperking, dat de groet —hetzij persoonlijk uit te spreken, hetzij voor te lezen door de omroepers— niet meer dan honderd woorden lang mag zijn. Gelukkig kan men in honderd woorden heel wat zeggen, vooral wanneer men even de moeite neemt om de uit te spreken of voor te lezen groet rustig te overdenken en duidelijk op papier te zetten.

Dit is no. 23 - derde jaargang van

DE UITLAAT

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

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

Alle stukken, „De Uitlaat” betreffende, te adresseren:

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

In dit nummer:

Nog veertien!

Rookscherm verdreven

Bakens

Op de brug

Nieuwjaarsgroeten

Toboali weer in vaart.

Onder „naaste familieleden”, die voor deze faciliteit in aanmerking komen, worden verstaan: echtgenoten, kinderen, ouders, grootouders, broers, zusters en ook verloofden.

De aanvragen voor het (doen) uitspreken van deze Oude- en Nieuwjaarsgroeten moeten uiterlijk vóór 26 December a.s. worden ingediend bij „Radio Indonesië”, Studio Batavia (Koningsplein West) of Studio Soerabaia, al naar gelang van de plaats, waar men de groet wil (laten) uitspreken.

De brieven waarin de aanvraag wordt gesteld, moeten bevatten:

- volledige naam en adres van de aanvrager (-ster),
- naam en beroep (c.q. rang of titel) van het ter zee vertoevende familielid,
- aard van de (toekomstige) bloed- of aanverwantschap dus: vader, echtgenoot, verloofde etc.),
- naam van de maatschappij van het schip,
- volledige tekst der uit te spreken groet,
- mededeling, of men de groet persoonlijk —en zo ja in de Studio Batavia dan wel in die te Soerabaia— of bij monde van een der omroepers wenst over te brengen.

Zij, die de groet persoonlijk willen uitspreken, moeten een half uur voor het tijdstip van de uitzending in de studio te Batavia of Soerabaia aanwezig zijn.

Voor de liefhebbers!

Uit Buenos Aires ontving de redactie dezer dagen retour 3 volledige 1e jaargangen van „de Uitlaat”.

Een daarvan houdt zij zelf voor archief-doeleinden aan.

De twee andere stelt zij echter gaarne ter beschikking van eventuele liefhebbers en amateurs. Gegadigden gelieven zich tot de redactie te wenden. Er zal niet worden gehandeld volgens het principe: „Wie het eerst komt, die het eerst maalt.” Bij meerdere verzoeken beslist, na 1 Januari, een loting.

Kerstgroeten- uitzending P.C.J.

Ook dit jaar heeft de Wereldomroep van „Radio Nederland P.C.J.” het initiatief genomen voor een speciale Kerstuitzending van groeten door gezinsleden in Nederland aan de bemanningen van Nederlandse schepen op zee. Voor onze maatschappij is de 27e December a.s. vastgesteld, gelijk met de K.J.C.P.L. P.C.J. heeft gewenst zoveel mogelijk schepen en ook een aantal walmensen te bereiken.

Zo zullen die dag worden opgeroepen: gezagv. J. Belger (*Reynst*), door zijn echtgenote te Utrecht; 1e stm. P. v. Zalinge (*Paloh*) door zijn ouders te Heiloo; 1e stm. P. Visser (*Tahoelandang*) door zijn echtgenote op Marken; 3e stm. J. Elshout (*Tahoelandang*) door zijn ouders te Blaaswijk; 3e stm. P. A. de Vries (die op het ogenblik, dat naar Hilversum werd geseind nog in het ziekenhuis te Medan lag) door zijn echtgenote te Delft; hfdwtk. J. W. A. Veer (*Stagen*) door zijn echtgenote te Haarlem; hfdwtk. P. C. v. Driem (*Batavia*) door zijn echtgenote te Den Haag; dd. hfdwtk. J. v. Lil (*Paloh*) door zijn echtgenote te Utrecht; 3e wtk. D. de Puit (*Karsik*) door zijn echtgenote te Geldrop en 3e wtk. J. A. Versteegh (*Karaton*), door zijn echtgenote te Bussum. Van het walpersoneel worden opgeroepen empl. L. G. Willinck te Pemangkat door zijn echtgenote te Naarden; hfdempl. W. H. E. Zegwaard te Soerabaia door zijn echtgenote te Bilthoven; empl. R. P. Disse te Priok door zijn echtgenote te Den Haag en empl. J. W. Caviët te Tarakan door zijn ouders te Bussum.

„Reserves” (ingeval zij, die werden aangezocht de Kerstgroet om de een of andere reden niet zouden kunnen uitspreken) zijn 1e stm. N. de Groot (*Noemfoor*), 2e stm. M. v. d. Noort (*Noemfoor*), 3e stm. H. P. Valk (*Paloh*), stml. J. W. F. v. Hummel (*Reynst*), 3e wtk. O. W. Brauer (*Palopo*), 5e wtk. H. J. Jansen (*Ophir*), lltwk. J. A. Oostveen (*Bontekoe*) en hfdempl. E. H. B. Houtkoop (VZ/HK). Laatstgenoemden moeten zich dus wel gereed houden.

Wij wensen allen een goede ontvangst toe en hopen dat men daarvan ook P.C.J. even een bericht zal sturen.

„Leeuw” en „Vrede”

Naar de redactie verneemt, hebben beide vroegere D.S.C.L.-schepen, het m.s. *Cremer* en m.s. *Van Heutsz* ieder een Chinese bijnaam, zoiets van *Ca-ma* en *Ban Chua*.

Deze namen —de juiste vragen wij aan de lezer— hebben een betekenis, ongeveer van „Leeuw” en „Vrede”.

Wie kan de redactie hierover inlichten? Plaatsing in „de Uitlaat” is verzekerd.

Bataviase transport-perikelen

De vrouw van een employé ener Batavia's handelshuis belde op een morgen de chef van haar man op: „Hij komt vandaag niet op kantoor. Hij is net thuis van gisteren.”

„Rook“-scherm verdreven

„Geef mij maar Highway“

U hebt natuurlijk ook veel kwaads te zeggen van de „Highway“-sigaretten. Misschien noemt U ze „Spoorstaven“ (omdat luitenant-generaal S. H. Spoor eens heeft verklaard, dat hij ze ook rookt) of „Hoogstraatjes“, (omdat de staatssecretaris voor Economische Zaken, mr. Van Hoogstraten, bepaalt hoeveel deviezen er beschikbaar kunnen worden gesteld voor de import van Virginiatobak en buitenlandse sigaretten). Misschien hebt U de „Highway“-sigaret wel eens omgedraaid en de initialen „H.W.“ dan zien veranderen in „M.H.“, de gebruikelijke afkorting van „Militair Hospitaal“..... En misschien hebt U de „Highways“ kort en krachtig wel eens horen aanduiden met „de Blauwe Moordenaars“.

Bij de K.P.M. zijn we zo gelukkig, dat we, dank zij de C.D., soms ook nog wel eens andere sigaretten verstrekt krijgen, zoals „Nona Poetih“ (Miss Blanche), „Belboji“ (Bell Boy), „Bondstreet“, „Graven A“ en „Triumph“, zodat we niet helemaal met de „Highway“ zijn getrouwd.

Inderdaad zijn „Lucky Strike“, „Camel“, „Old Gold“, „Chesterfield“ en „Philip Morris“-sigaretten wel lekkerder dan de „Highways“. Maar hebt U zich wel eens gerealiseerd, dat U voornamelijk knappe „slogans“ van slimme „publicity-managers“ rookt? U weet wel: „It's toasted“ (Lucky Strike), „Something new has been added“ (Old Gold), „The cream of the crop“ (Lucky Strike), „I'll walk a mile for a Camel“ (Camel) en dergelijke. En weet U, dat de Amerikaanse sigaretten-fabrieken het soms zo bont hebben gemaakt met hun slagzinnen, dat de Amerikaanse regering hun beweringen heeft doen onderzoeken en deze voor het merendeel ongegrond heeft verklaard?

Hierover heeft een zekere Blake Clark onlangs eens een artikel geschreven, waarin hij o.m. zeide, dat de Federal Trade Commission, op wier schouders de taak rust om het publiek te beschermen tegen valse voorstellingen in advertenties (*dat mag men in Indononesië ook wel eens invoeren! Red. Uitlaat*), klachten heeft gelanceerd tegen practisch alle Amerikaanse sigaretten-fabrikanten.

„Lucky Strike“

Tegen de „American Tobacco Company“, producenten van „Lucky Strike“ werden niet minder dan 12 klachten opgesteld, o.m. tegen de bewering, dat „getuigen-verklaringen onder ede hebben bevestigd, dat mensen, die het meeste van tabak afweten, twee tegen een „Luckies“ kiezen. De F.T.C. stelde hier tegenover, dat de meeste tabaksplanters, tabakspoevers en veilingmeesters („de mensen, die het meeste van tabak afweten“), die verkopen aan iedereen, natuurlijk bereid zijn om ieder merk aan te prijzen om de goodwill van sigaretten- en sigaren-fabrikanten te winnen. Sommigen hunner lachten, terwijl zij hun jassen openden en hun vestzakjes lieten zien. In ieder zakje zat een ander merk sigaretten.....

Wat de „getuigen-verklaringen onder ede“ betrof, zo zeide de F.T.C.: dat waren slechts verklaringen van „Lucky-Strike“-vertegenwoordigers, die naar eer en geweten konden verklaren: „Vandaag heb ik met die-en-die gesproken en hij vond „Luckies“ de beste sigaret“. Op basis van dit schamele bewijsmate-

riaal wordt het publiek in de waan gebracht, dat deskundigen de een of andere speciale verdienste in „Luckies“ hebben gevonden.....

De „American Tobacco Company“ heeft ook dikwijls verklaard, dat zij op de tabaks-veilingen de hoogste prijzen voor tabak betaalt. De F.T.C. heeft ook hiervoor geen bewijzen kunnen vinden. Integendeel: onafhankelijke tabaks-verkopers, die de bulk van de slechtere soorten tabak opkopen, weder-verkopen die aan de „American Tobacco Company“. Veel van deze slechtere kwaliteiten worden in de „Luckies“ verwerkt. Derhalve is de F.T.C. ook nogal sceptisch jegens de bewering, dat „Luckies“ — „The Cream of the Crop“ — duurdere tabaks-soorten bevatten dan andere merken. En het is verder wel zeker, dat de tabak in de „Luckies“ niet „toasted“ is. De tabak voor de „Luckies“ wordt net als die voor andere sigaretten „heat-treated“ en niet gebrand of knappend gemaakt.

„Camel“

De R.J. Reynolds Tobacco Company, makers van „Camel“, heeft er van de F.T.C. ook van langs gekregen. Deze fabrikant heeft ook vele „getuigenissen“, doch de F.T.C. ontdekte, dat het merendeel daarvan door de fabriek zelf waren geschreven. Al deze getuigenissen waren gekocht..... Interviews met atletiek-kampioenen en an-

dere lieden, die de bekende geïllustreerde „getuigenissen“ aflegden, brachten aan het licht, dat ze er soms wel 1000 dollar voor kregen om te zeggen, dat ze „Camel“ zo'n fijne sigaret vonden, hoewel ze haar helemaal niet rookten en soms voor de eerste maal een „Camel“ proefden, toen ze er mee werden gefotografeerd..... De atleten zeggen, dat „Camel“ je de adem niet beneemt“. F.T.C. zegt, dat dit niet waar is. Een jonge dame kreeg 1000 dollar om het juiste antwoord te geven op de vraag: „Waarvoor zoudt U een mijl lopen?“. Maar ze rookte een „Benson-Hedges“, toen ze werd geïnterviewd door de „Camel“-propagandisten.....

Beweringen, dat „Camel“ de spijsvertering bevorderen, zijn eveneens ongegrond, zegt de F.T.C.

„Old Gold“

In de afgelopen jaren is „Old Gold“ erg naar voren gekomen. De „Old Gold“ bevatte een haast onmerkbaar snuffje minder nicotine dan andere sigaretten. Gewapend met deze kolossale knuppel, gingen de „Old-Gold“-propagandisten achter hun schrijfmachines zitten en de verkoop van deze sigaret ging met sprongen omhoog. De F.T.C. heeft er op gewezen, dat dit volkomen nonsens is. Proeven hebben uitgewezen, dat het verschil in nicotine-gehalte tussen „Old Gold“ en andere merken wel verwaarloosd kan worden. Het is n.l. een 17.000e deel van één ons. Door „Old Gold“ te gaan roken, zal een sigaretten-liefhebber, die 20 sigaretten per dag rookt, zijn lichaam in een heel jaar blootstellen aan een 24e van één ons nicotine minder..... Maar de P. Lorillard Company heeft er desondanks een hoop centen aan verdiend. Het „something new“, dat verondersteld werd te zijn toegevoegd aan de „Old Gold“-sigaret heeft de F.T.C. niet kunnen ontdekken. Lorillard maakt ook „Sensation“-sigaretten, (10 dollar-cent per pakje) waarvan de firma beweert, dat men nergens, voor-hoeveel-geld-ook, groter rook-plezier kan kopen. En dat komt van de makers van de 15 (dollar) cent „Old Gold“-sigaretten.....

„Philip Morris“

Prikkeling van de keel is het grootste bezwaar van roken. „Philip Morris“ trachtte in 1934 te bewijzen, dat het middel daartegen was gevonden. Ze stopte diethylene glycol in haar sigaretten en probeerde ze uit op konijnen, die er minder ziek van werden dan van obat-loze andere merken. Deze bewering is nooit overtuigend bewezen, zegt de F.T.C. De „Philip-Morris“-fabrieken waren wel zo verstandig om er verder maar niet veel reclame voor te maken. Gelukkig maar, want

Slot: zie pag. 12

Zweedse boer gaf bakens aan scheepvaart

Tegenwoordig is er radar om scheepskapiteins te helpen hun weg te vinden door gevaarlijke zeestraten. Bijna een halve eeuw hebben zij het uitsluitend met vuurtorens en ander bakens moeten doen. De zeeman heeft veel te danken gehad aan de Zweedse boer Gustaf Dalén, van wie hij misschien nog nooit heeft gehoord.

Een boer

Gustaf Dalén was een Zweedse boer, die van knutselen hield en daarmee de rangen bereikte van de winnaars van de Nobel-Prijs. Hij was een groot uitvinder en al zijn uitvindingen dienden om mensenlevens te redden. Toen de beroemde Thomas Alva Edison hoorde van Dalén's „zonnepomp” —die automatisch de lichten van vuurtorens ontstak, zodra de zon onderging en ze doofde wanneer het weer daglicht werd— haalde hij zijn schouders op en zeide, dat dat ding nooit kon deugen. En zelfs het Duitse Patenten-kantoor, dat altijd op zoek was naar de laatste snufjes op het gebied van uitvindingen, wilde er niets mee te maken hebben.

Blind

Maar het ding deugde wel en Dalén's automatische bakens verlichten kusten, havens en vliegvelden over de hele wereld.

Dalén heeft zelf zijn lichten nimmer kunnen zien. Juist toen de wereld zijn grote verdiensten begon te erkennen en hij rijk begon te worden, verloor hij zijn gezichtsvermogen tengevolge van een ontploffing bij een experiment. De laatste 25 jaren van zijn leven is hij blind geweest, maar hij heeft zijn onderzoekingen voortgezet.

Dorsmachine, wekker en melk

Zijn eerste uitvinding —als knecht op een boerderij— was een dorsmachine, aangedreven door een oud spinnewiel. Zijn tweede was een wekker. Zijn derde een instrument om proeven met melk te nemen. Hij bleef boer tot zijn 23e jaar tot een meisje hem vertelde, dat zij nooit met een boer zou willen trouwen. Toen ging hij er van door en liet zich inschrijven op een technisch instituut. Later studeerde hij in Zwitserland. (Hij is later met het meisje, dat hem tot zijn studie had gedreven, getrouwd).

Baken

Jarenlang had Zweden veel geld uitgegeven voor de vele vuurtorens, waarmee zijn gevaarlijke kust is omzoomd. Het was vooral een kwestie van bemanning dier torens. Tegen het einde van de vorige eeuw had de Zweedse regering een baken ontwikkeld, waarnaar maar eenmaal in de tien dagen omgekeken behoefde te worden. Maar Dalén vond dat nog onbevredigend en

bleef het vraagstuk bestuderen. In 1905 had hij iets bedacht. Zijn bedenkens sloot hij aan op de gas-leiding, hield er een lucifer bij en wachte gespannen. Met een knalletje kwam het eerste vlammetje er uit, met geregelde tussenpozen door andere gevolgd. Hij had het automatische baken uitgevonden. Het eerste model was dermate goed ontworpen, dat er nadien alleen maar onbelangrijke veranderingen in aangebracht zijn.

Men had niet langer vuurtorenwachters nodig. Omdat de bakens niet aan één stuk door brandden, was het gasverbruik ook 90% lager en konden de houders tienmaal zo lang worden gebruikt. Een boot kon het oog houden op talloze lichten en de houders eens in de zoveel maanden opvullen.

„Zonnepomp”

Het baken was onmiddellijk een succes. Dalén vond echter, dat het nog teveel gas gebruikte, omdat het ook de hele dag knipperde. Hij ontdekte de „zonne-lamp”. Hij maakte gebruik van de natuurwet, die de mensen in de tropen witte kleding doet dragen: het principe, dat zonnewarmte wordt weerkaatst door een witte of felgepoetste en geabsorbeerd door een donkere, doffe oppervlakte. Zijn lamp bevatte drie helder gepoetste staven en een zwarte staaf. Overdag absorbeert de zwarte staf meer warmte dan de blanke. De ongelijke uitzetting zette een handle in beweging, die het gat sloot, waardoor het gas ontsnapte naar het baken en zodoende het licht doofde. In het donker krompen alle staven en openden de uitlaat.

Nu konden de bakens functionneren, terwijl men er maar eens per jaar naar behoefde om te kijken. Maar nog was Dalén niet tevreden, want acetylene-gas is zeer ontplofbaar en had al vele dodelijke ongelukken veroorzaakt. Hij en zijn assistenten vonden tenslotte een poreuze massa, waarvan de voornaamste substantie asbest was. Het gas verzadigde deze spons en werd gelijkmatig over de cylinder verdeeld in kleine deeltjes, die niet konden ontploffen. Daarmee werd tegelijk het gebruik van acetyleen-gas voor lassen veilig.

Nobel-prijs

In 1912 hadden Dalén's uitvindingen overal erkenning gevonden. Hij verlichtte het Panama-Kanaal. Hij kreeg

de Nobel-Prijs voor natuurkunde. Hij werd later — ondanks zijn ongeluk— president van de wereldbekende A.G.A.-Acetyleen Maatschappij te Stockholm.

Ook werd hij een van Zweden's voor-
aanstaande staatslieden en de regering
riep zijn advies in over vele vraagstuk-
ken. Toen het vliegtuig in zwang kwam,
werden Dalén's bakens gebruikt voor
vliegveld-verlichting. De A.G.A. heeft
dochterfabrieken in vele landen. In
1936 deelde de 67 jaar oude president
van de A.G.A. op een vergadering van
de Raad van Bestuur mede, dat hij
kanker had en ongeneeslijk was. Daarna
ging hij over tot het volgende punt van
de agenda. Hij stierf op 19 December
1937 in zijn villa te Stockholm, die
uitkeek op de haven. De schepen, die
op die dag de haven binnenliepen,
minderden vaart en lieten hun vlag
neer voor de man, dank zij wie zo-
vele schepen veilig hadden kunnen
varen.

Komt Precies in het Midden

Ons elftal in de 2e klasse

In de eindstand van de (halve) vóór-competitie van de Bataviase Kantoor Voetbal Bond, waar het heropgerichte elftal van de K.P.M. aan deelnam, prijkt de ploeg precies in het midden. De ranglijst van de afdeling B. ziet er als volgt uit:

Factorij	7	5	2	—	12	8-3
Unilever	7	5	1	1	11	18-10
Ec. Zaken	7	5	—	2	10	18-9
K.P.M.	7	3	2	2	8	15-12
Kolff	7	1	2	4	4	12-16
S.M.N.	7	1	2	4	4	9-24
Geo Wehry	7	—	—	7	—	3-28

Aangezien werd afgesproken, dat de drie hoogstgeplaatste ploegen van elke afdeling zouden overgaan naar de te vormen eerste klasse, heeft ons K.P.M.-elftal het net niet gehaald en komt in de tweede klasse terecht, waar het ongetwijfeld een goed figuur zal slaan.

Wij hopen, dat het elftal zich met enthousiasme in de hele en echte competitie zal werpen en reeds na afloop daarvan zal promoveren naar de begeerde eerste klasse, waar het —daarover zijn we het eens— alleen al vanwege de standing van onze maatschappij thuishoort. Op onze voetballers rust dus een zeer belangrijke en eervolle taak. Het zal „de Uitlaat” een eer zijn de goegemeente van de verrichtingen van het elftal op de hoogte te houden.

De competitie begint in Januari a.s.

Toboali weer in de vaart

Is nu vreemde eend in K.P.M.-bijt.....

De K.P.M. heeft vele Phoenixen, die weliswaar niet gelijk de fabuleuse Egyptische vogel uit de as, maar in dit geval uit het water, of althans de modder zijn verzezen. **K a m p a r, V a n R i e m s d i j k, R e n g a t.** Het zijn allemaal namen, die luister hebben bijgezet aan de roem van onze T.D., die nu een nieuwe lauwertak heeft geoogst met het m.s. **T o b o a l i**, dat op 20 November a.s. bij daglicht uit Singapore te Tandjong Priok wordt verwacht, waarna het zich weer bij de vloot zal voegen.

Nog 3 To's

Het m.s. **Toboali** behoort tot een klasse van negen van deze schepen, waartoe ook de nog overgebleven **Toba** en **Tosari** behoren. De **Toboali** werd in 1930 op de Werf „Gusto” te Schiedam gebouwd. Het had een lengte van ruim 64 m. over alles en mat toen circa 985 B.R.T.

Niet kapot te krijgen!

Gedurende de afgelopen oorlog viel het schip in handen van de Japanner. Het stond in brand en het werd tot zinken gebracht en nog was het er niet geweest. Het werd weer gelicht en einde 1945 in ernstig verwaarloosde toestand te Singapore aangetroffen. De gehele bovenbouw tot op het hoofddek bleek te zijn verdwenen. Op een verhoogde brug waren enige hutten op provisorische wijze aangebracht. Deze opbouw was typisch Japans: zij was te laag voor de gemiddelde Europeaan. Bovendien was zij vervaardigd van een absoluut inferieure houtsoort, zodat —toen eenmaal tot restauratie was besloten— dit gehele complex moest worden vernieuwd.

De machines

De machine-installatie verkeerde in een meer dan deplorabele toestand. De hoofdmotor was incompleet en de hulpwerktuigen merendeels verdwenen. De romp verkeerde nog in redelijke staat, ofschoon het in het dok bleek, dat er ook nog ongeveer de helft van alle huidplaten vernieuwd of verdubbeld moesten worden. Ook alle platen van het hele hoofddek moesten er af worden genomen, om de golvingen (sporen van de brand, die aan boord had gewoed) er uit te halen. De oorspronkelijke dek-werktuigen waren verdwenen, maar in Tjilatjap werd nog enige reserve aangetroffen voor de To-schepen, zodat hierin kon worden voorzien. Het schip had dubbelmasten

gekregen, waarvan het vermoeden bestaat, dat zij waren vervaardigd uit de oorspronkelijke masten, n.l. door die in tweeën te zagen, de onderste helften bij luik II en de bovenste bij luik I te zetten.

Nadat geruime tijd was overwogen, of het repareren de moeite en kosten nog wel waard zou zijn, is hiertoe ten slotte toch besloten. Op 20 April van dit jaar ving te Singapore de reparatie aan, nadat het daar dus sinds het einde van 1945 werkloos binnen het „breakwater” had gelegen.

Vreemde eend

Het schip heeft nu uiteraard een geheel ander aanzien gekregen. Het is vrijwel een glad-dek-schip geworden, met slechts achter luik II een kleine opbouw, waar de brug op staat. Door de dubbelmasten lijkt de **T o b o a l i** helemaal niet meer op een K.P.M.-er.....

De inhoud is ook kleiner geworden. Hoeveel precies, weten we nog niet, want het schip moet nog opnieuw worden gemeten. Het hoofddek is met hout

bekleed, zodat het schip ongeveer 240 dekpassagiers zal kunnen vervoeren.

De restauratie te Singapore geschiedde onder leiding van onze Technische Dienst aldaar, aangevoerd door de heer Bandsma, die van dit „wrak” (want meer was het toch eigenlijk niet) in een maand of 5 een zeer presentabele kapal heeft gemaakt, die nog jaren dienst zal kunnen doen als vrachtvaarder. Op 8 November zou de **Toboali** van Singapore naar Palembang varen om daar een volle lading kolen in te nemen, die zij vervolgens naar Priok zal brengen. Het schip zal op de route Priok—Pontianak worden ingezet.

Nu onze gelden in Nederland „bevroren” zijn en onze salarissen over 1946 werden „ingesmolten” en er een goede kans is, dat onze backpay wordt „ingedroogd” vragen velen zich af, of het pensioenfonds nu maar niet moet worden „ingemaakt” en het spaarfonds „ingezouten”. Men zou dit alles dan kunnen laten „verzuren”. Dan kunnen we —vanwege de lucht— wel verder van de wind leven.

UNICUM

Hoofdwerktuigkundige J. Sipkes zond ons, in dichttrant, het verslag van een voorval, dat we net zo goed in de rubriek „K.P.M.-geschiedenis in anecdoten” hadden kunnen opnemen, maar dat we een speciaal plaatsje willen geven. Aldus, dan, speelde zich de geschiedenis van de „sapi” af:

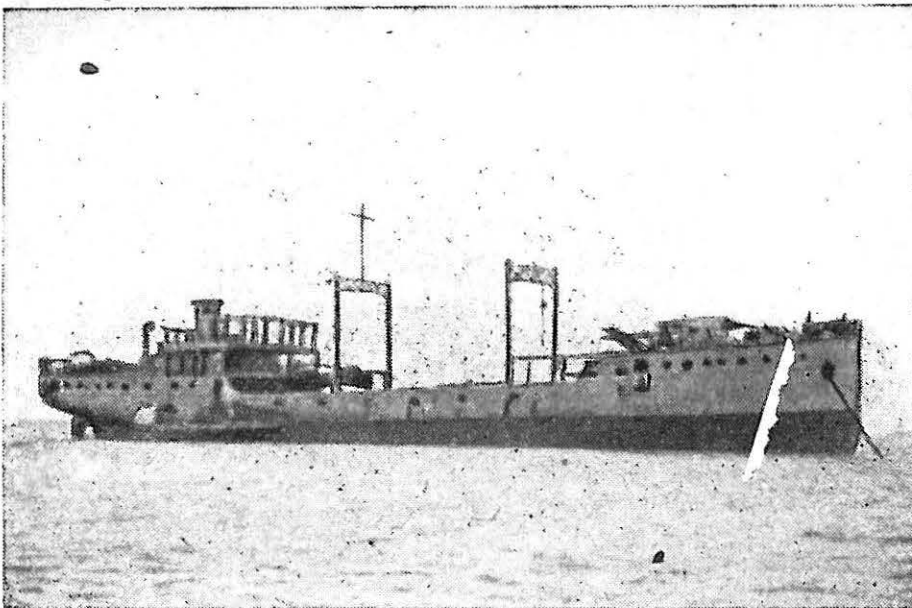
Kortgeleden in het heden kwam een schip op Boeleleng. Uit de geuren en de kleuren bleek het van de K.P.M.
’t Werd met vlees daar volgeladen, (dat was toen nog ongebraden!)
Plots een run, geen gil, een bibber. Schrok de sapi: „Oh, ik glibber van de tunnel naar de plaat, hoeeoeoh! dat we me haast te laat!”
Op de plaat hield ’t beest zich in, ’t leek hem daar wél naar de zin. Maar de baas, de 2e, de stuurman en de kapitein zagen in ’t geval geen gijn, met vereende krachten en een derde hand kwam de sapi in de gang te land. Hoe was —potverdrie— dat beest door die tunnel heengesjeesd? Het was toch van het dek gekomen, of liep iedereen te dromen?

Ook deze K.P.M.-er had, als iedere boot, een vluchtkoker „voor de nood”, om van tunnel naar het dek te kruipen. Maar die sapi kreeg de stuipen en dook naar beneden toe. Misschien was-ie levensmoe..... Dit is gewis een waar verhaal, al lijkt het ook een sterke staal”.

Dit is misschien niet voor iedereen begrijpelijk. De hoofdredacteur van „de Uitlaat” zat tenminste een beetje raar te kijken. Tot en met de naar beneden duikende sapi is het nog wel te volgen, maar daarna moet U weten, dat een „derde hand” een touwtakel is en dat met „de plaat” de stookplaats wordt aangeduid. De sapi rende dus van de tunnel uit door de machinekamer de stookplaats op. Het verhaal wordt nog meer aardiger als U weet, dat de 2e werktuigkundige net even in de tunnel was en het heest op zich af zag komen.....

De vluchtkoker —en dat moet U ook wel even weten— is achter in de tunnel aangebracht en komt in het z.g. kuildek uit, zodat bij het sluiten van de waterdichte deur der tunnel (waar de tunnelas doorheen loopt) de persoon, die zich daar mocht bevinden, alsnog aan dek kan komen.

Het is allemaal goed afgelopen. De sapi kwam totaal ongeschonden aan dek. Toen hij naar boven werd gehesen, hield hij zich wonderlijk kalm. Mogelijk voelde het dier, dat de mensen het goede met hem voor hadden.

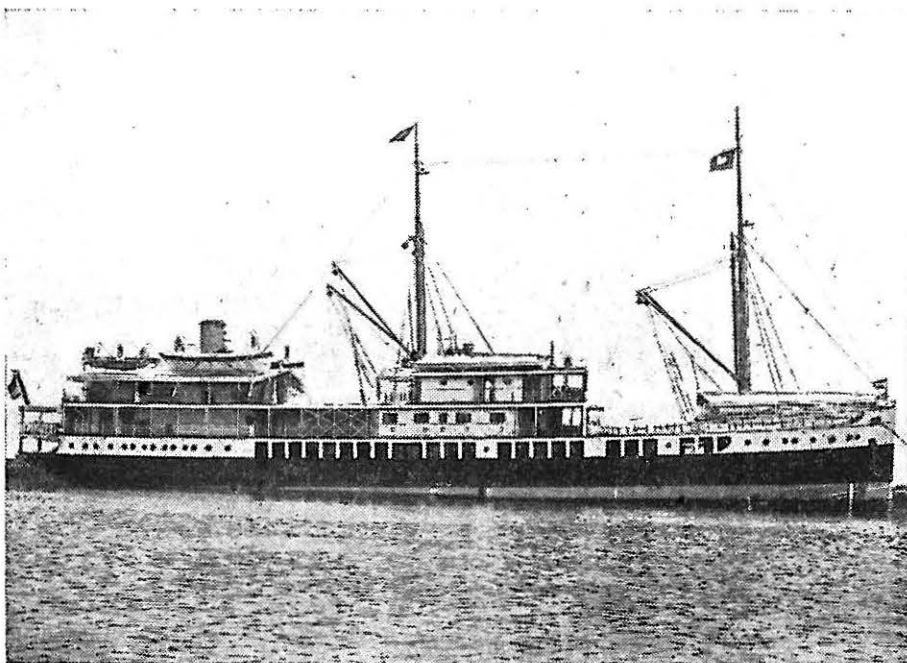


1

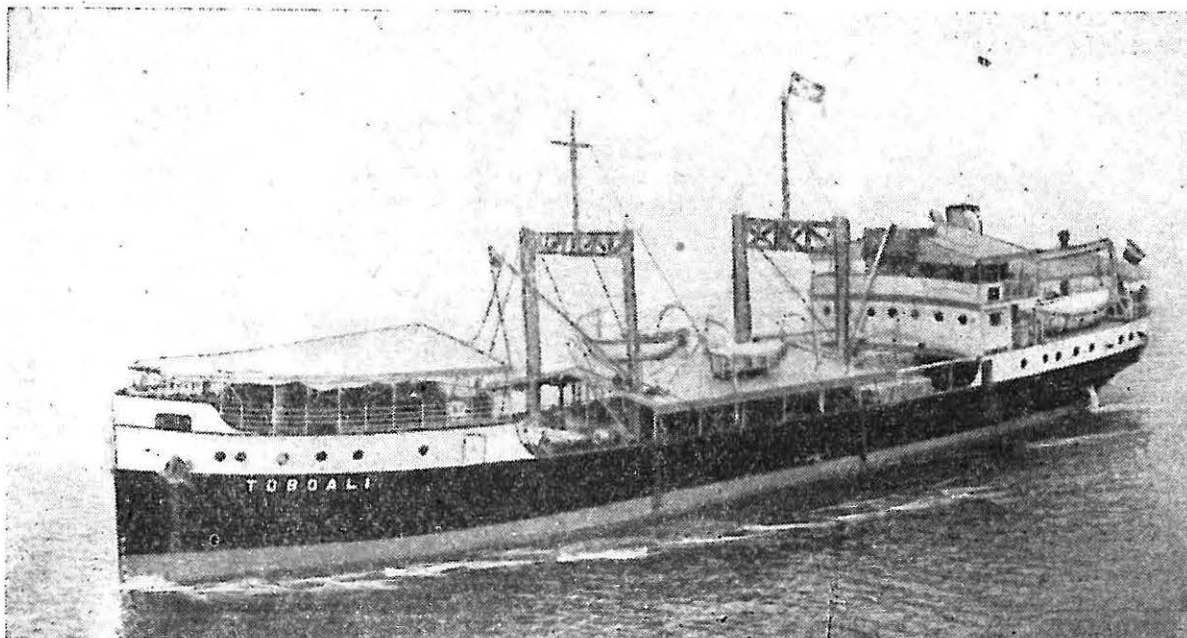
OVER IN I

Bij de foto's:

- 1) Hetzelfde schip in drie verschillende vormen. De *Toboali* zoals zij in de haven van Singapore lag, vóór het werd opgeknapt door onze T.D. in Singapore.
- 2) Als men de voor-oorlogse foto van de *Toboali* bekijkt zal men snel de enorme veranderingen ontdekken, die dit schip heeft ondergaan door de diverse verbouwingen uitgevoerd door de Japanners en onze T.D.
- 3) Het eindresultaat. Een geheel nieuw *Toboali* vaart uit op haar eerste reis naar Pontianak, op 24 November j.l.
- 4) De *Batoebahra* aan de steiger te Soembawa.
- 5) Op de nieuwe *Van Riemsdijk* werd op Zaterdag 6 November j.l. een rondgang voor vertegenwoordigers van de pers georganiseerd. Na af



2



3



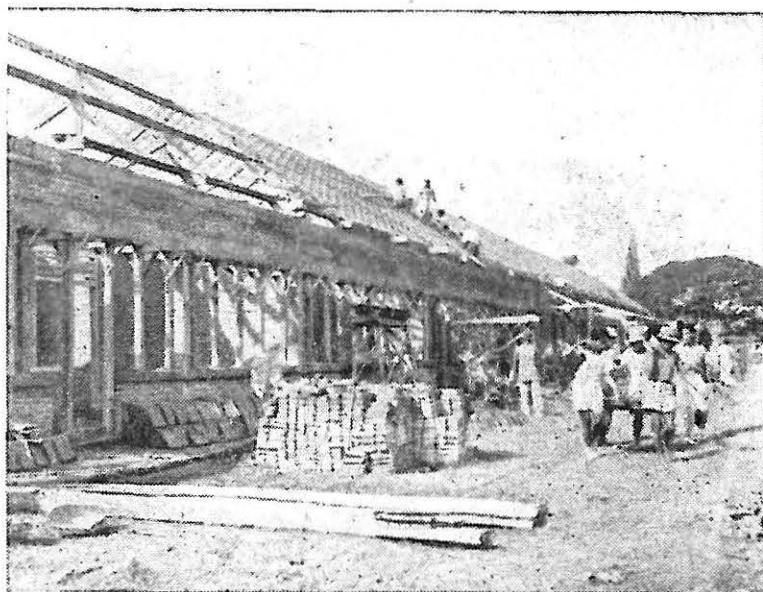
RZICHT BEELD

loop van de rondgang deed men zich een koel glaasje bier smaken. V.l.n.r. de heren Bückmann van de afd. Secretarie, de heer Joëll hoofdredacteur van „Het Dagblad” te Batavia, hoofdwk. J. Alt, gezagvoerder C. N. Prass, de heer Zuur eveneens van de afd. Secretarie en de heer Diah, hoofdredacteur van „Merdeka” te Batavia.

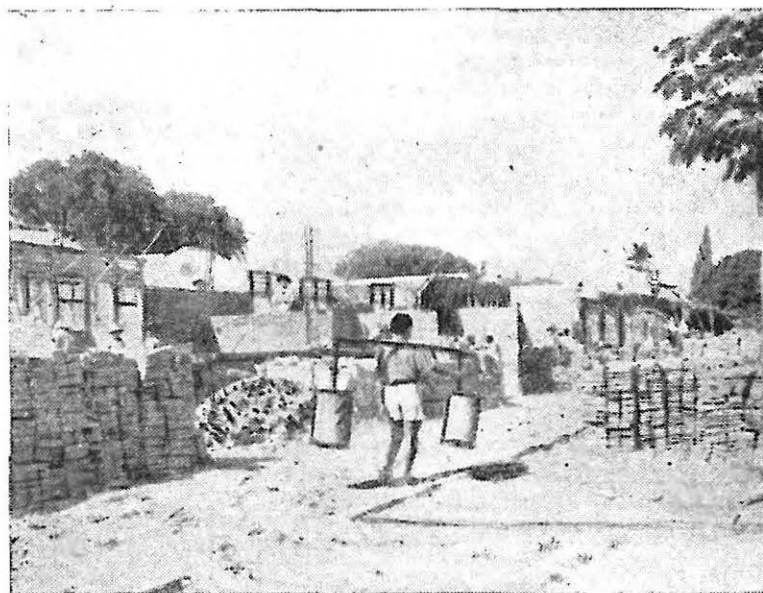
- 6) Het Logeergebouw te Batavia groeit zienderogen! De aanbouw van de vleugel met tien appartementen maakt snelle vordering. Deze foto werd begin October j.l. genomen. Voor de vergelijking lette men op de cypres rechts op het beeld.
- 7) Van precies hetzelfde punt bekeken, maar veertig dagen later! De appartementen hoopt men tegen het einde van Januari a.s. in gebruik te kunnen nemen.

Clichés: Clichéfabriek Karang Anjar.

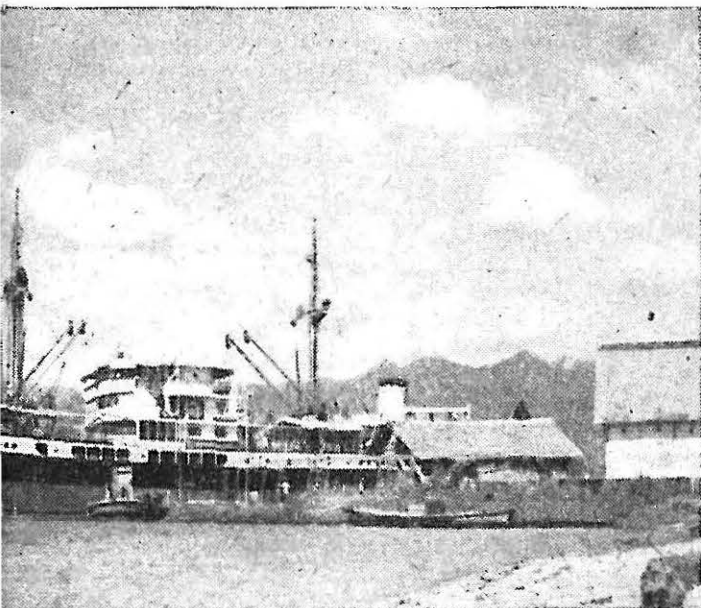
7



6



4



5



Diepvries doet zijn intrede

In de maand October j.l. is met zeer beperkte hulpmiddelen de indertijd door de Japanners gebouwde „diepvries“-installatie te Benoa (Bali) in gebruik genomen.

De afd. C.D. van onze maatschappij was er natuurlijk als de kippen bij om dit —voor Indonesië nieuw— snuffje te proberen.

Geslaagd experiment

Aangezien de heer J. J. Edelman —als tijdelijk waarnemend beheerder van het „Bali-Hotel“— toevallig toch op Bali vertoefde, nam hij de leiding op zich van de eerste transporten en gaf hij adviezen bij het invriezen van de goederen en de verdere behandeling.

Nu regelmatig zendingen „diepvries“-vlees uit Bali binnenkomen, mag er gerust worden gezegd, dat het experiment is geslaagd. Wel is de verpakking nog niet geheel feilloos en kleven er nog fouten aan het uitbenen etc.: dit zijn echter kinderziekten van het nieuwe bedrijf, die kunnen worden overwonnen.

Wat is „diepvries“?

Op de vloot levert men gunstige commentaren op deze nouveauté, ofschoon men zich wel eens afvraagt, wat „diepvries“ eigenlijk is.

Het antwoord daarop is niet zo diep geheimzinnig als menigeen wel eens denkt. Het „diepvries“-procédé kan men het beste als volgt omschrijven: een verbeterde methode van bevriezen van voedingsmiddelen onder zeer lage temperaturen.

Veel voordelen

De voordelen van dit systeem voor de handel zijn van groot belang. Door het snel invriezen voorkomt men de z.g. „vriesbrand“, die aan producten, welke onder een „normale“ vries-temperatuur worden ingevroren, het frisse aanzien ontnemt. Het invriezingspercentage wordt voorts veel geringer. Men moet zich voorstellen, dat bij de verouderde methode na een jaar dit percentage 12 tot 16 is op b.v. 1.000 ton van een bepaald voedselproduct. Met de „diepvries“-methode is het 4 tot 8%.

Belangrijk is voorts de verbetering van de kwaliteit door „diepvries“. Als we b.v. vlees nemen. Dit moet eerst besterven. Daarna wordt het een etmaal op 0° gehouden en wordt daarna zo snel mogelijk ingevroren. Bij het bevriezen van het vlees (op

de normale manier) vormen zich ijs-kristallen tussen het weefsel en persen dit kapot. Men heeft kunnen constateren, dat hoe sneller het vlees wordt bevroren, des te kleiner de ijskristallen zijn. Na het ontdooien is er derhalve minder bloed- en vochtverlies (gewichtsverlies) met als gevolg daarvan een veel geringere achteruitgang in kwaliteit.

Het gewichts-verschil tussen „diepvries“-vlees en slecht (dus langzaam) ingevroren vlees is na ontdooiing frappant. Dit is een van de redenen, waarom men op het ogenblik de zeer dure „diepvries“-installatie preferereert boven de onderwetse.

Na het invriezen kan het product gerust in een temperatuur van —4 tot —8° worden gebracht en daarin bewaard blijven. Alleen, wanneer men het voor langere tijd (b.v. 6 tot 8 maanden) gaat opslaan, zal het invriezingspercentage weer hoog worden. Voor de handel is dit weer bezwaarlijk.

De vrieskamer aan brood

Ook op de K.P.M.-vloot vroor men reeds sinds jaar en dag de afgekookte groenten in en ging de „chef“, met de bijl. gewapend, spinazie snijden, die in de vrieskamer „groeide“. Het is jammer, dat deze methode niet meer op schepen wordt toegepast. Het rendement van de aan boord gebrachte groenten is veel groter en de smaak is stukken beter dan van oude, verlepte bladgroenten. Korte tijd geleden bracht de C.D. deze methode nog eens onder de aandacht van de gezagvoerders. De resultaten op de schepen, die in het bezit zijn van een goede vrieskamer, is zeer bevredigend.

Reeds anderhalf jaar lang zijn er op de Nieuw-Holland en laatstelijk ook in het Vrieshuis op Tandjong Priok proeven genomen, die hebben bewezen, dat met een normale (ouderwetse), doch nog goede vrieskamer veel te bereiken is op „diepvries“-gebied. Ook echte tropische producten worden onder de loupe genomen en het is aardig om b.v. een verse rode lombok, die 4 maanden bevroren is geweest, eens te bekijken. Het is gewoon een lust om te zien. Nog net zo vers, alsof zij pas ware geplukt! Deze proeven worden genomen met het oog op de toekomst en ten einde op alle verdere evoluties op dit gebied te zijn voorbereid.

M.

PEST TE SOERABAJA!

Dwingende maatregelen

Bij besluit van de Secr. v. Staat, hoofd van het depart. v. Gezondheid, is Soerabaja m.i.v. 19 November j.l. pestbesmet verklaard.

Te Tandjong Priok zijn in verband daarmee thans de volgende voorschriften uitgevaardigd:

a. schepen, die van Soerabaja komen, worden als verdacht beschouwd en moeten de gele vlag voeren. Alvorens met laden en lossen, debarkatie en embarkatie kan worden begonnen, zullen deze schepen aan een onderzoek door de havenarts worden onderworpen. De schepen behoeven dit onderzoek echter niet op de rede af te wachten.

b. binnenliggende schepen moeten gebruik maken van rattenschilden voor alle waltrossen.

c. geëigende maatregelen moeten worden getroffen, opdat ratten evenmin langs de scheepstoegangen aan de wal kunnen komen.

Voor de schepen, die van Soerabaja komen, is het wenselijk om ook in andere havens deze maatregelen te nemen.

„Schrijfkunst“ (3)

Het mensdom wordt tegenwoordig niet alleen bezocht door rampen en tegenspelden, doch in de dikwijls chaotische en ongeregelde toestanden van thans blijven ook de aanvallen op onze beste gevoelens en eigenschappen niet uit en moet men vaak zeer sterk in zijn schoenen staan om aan verzoeken en verzoeken in allerlei vorm en gedaante het hoofd te bieden.

Zo lees ik in het „Mededelingenblad No. 3“ van de V.W.S. op pag. 1 onderaan: „de leden worden dringend verzocht ingeval van verhuizing.....hiervan tijdig kennis te geven.“

Zou de schrijver nu heus de leden dringend —en zo openlijk!— in verzoeking willen brengen? Of bedoelt hij hun iets te verzoeken? Dan moet hij echter schrijven: „de(n) leden wordt verzocht“.....enz.

Veel mooier, of moet ik zeggen: veel navrant, wordt ons dezelfde fout aangeboden in de circulaire voor de H.H. Afdelingschefs van 25 Oct. j.l., waarin behalve enige malen het woord „fauteuill“ met dubbele „l“ (een tikfout misschien, waar we wel overheen lezen) het volgende schone zinnetje voorkomt:

„Zij (lees: „aan hen“ of „hun“), die één der voorstellingen willen bijwonen (nu hoort er een komma te komen, maar die staat er niet) worden (lees: „wordt“) verzocht hun naam in te vullen“.....enz.

Het is en blijft moeilijk met die verzoeken en verzoeken, totdat U op zekere dag het verschil aanvoelt tussen: „ik word verzocht door het kwade“ en „mij wordt verzocht het goede te doen“.

Tot slot —en dat is ook niet onaardig— creëert de eerder genoemde circulaire een nieuwe heerlijkheid.

U kent ze wel: de heerlijkheden Doorwerth, Zuilen, Vianen e.a., doch van een Heerlijkheid Riemsdijk had U vermoedelijk evenmin als ondergetekende ooit gehoord.

Mogen we echter het slot van de circulaire geloven, dan valt het personeel van het hoofdkantoor momenteel de eer te beurt een „Heer van Riemsdijk“ in zijn midden te hebben.....

Brokkie Brak neemt aan, dat de ons allen bekende heer Van R. werd bedoeld.

Brokkie Brak.

K. P. M. - Journaal

—Uit Amsterdam hebben wij bericht ontvangen, dat de oud-agent C.S.M. Abersson op 30 October j.l. in de ouderdom van 85 jaar is overleden.

—Hoofdwerktuigkundige J. R. Wint-raaken is op 27 October j.l. met het m.s. *Straat Soenda* van de K.J.C.P.L. uit Australië van verlof in Indonesië teruggekeerd.

—Hoofdwerktuigkundige G.W. Smit is op 4 November j.l. met gezinsschei-dingsverlof per K.L.M. naar Nederland vertrokken.

—De hoofdwerktuigkundigen A. J. Komen en L. de Roos, als ook de 4e werktuigkundige H. Prent zijn op 5 November met de *Willem Ruys* voor het doorbrengen van hun E.V. naar Nederland vertrokken.

—3e werktuigkundige J. Adels is op 19 October j.l. met Europees verlof vertrokken, dat hij echter in Indonesië zal doorbrengen.

—4e werktuigkundige P. Pannekoek is op 4 November j.l. dienstdoend met het s.s. *Nieuw Holland* naar Australië vertrokken. Na aankomst te Melbourne werd hem op eigen verzoek eervol ontslag uit de dienst onzer maatschappij verleend.

—4e werktuigkundige H.J. Borkent is met de *Willem Ruys* van 5 November j.l. naar Nederland vertrokken. Hij verliet op eigen verzoek met ontslag de maatschappij.

—Aan hoofdwerktuigkundige H. L. Schwab zal, na ommekomst van het hem verleende privé-verlof, dat hij in Nederland doorbrengt, per 23 Augustus van het volgende jaar op eigen verzoek eervol ontslag uit de dienst onzer maatschappij worden verleend.

—De 3e werktuigkundigen W. F. Donk en E. Engelberts behaalden in Nederland op 21 en 23 October j.l. het diploma B.-practisch. 4e werktuigkun-dige T. van den Dool slaagde op 22 October voor het diploma B.I. (oud) en 4e werktuigkundige J. Petersen op 26 October voor het diploma B.II (nieuw). Allen geslaagden hierbij onze hartelijke gelukwensen!

—Wij vernamen, dat aan gezagvoer-der P. W. Jans vergunning is verleend tot het voeren van de reserve-vlag als natievlag, een onderscheiding, waar-mede wij hem van harte gelukwensen.

—Door de bediening van Pemangkat en Sambas (monenteel eenmaal per 10 dagen) terug te brengen tot eenmaal per 13 dagen (hetgeen met het vervoer naar en van deze plaatsen uitvoerbaar was), is het mogelijk geworden om de frequentie op de lijn B.B. (Singapore-Pontianak) te vergroten. Een gewijzigde dienstregeling is ingevoerd, waaruit tevens blijkt, dat de bediening van Tam-belan van eenmaal per 20 dagen werd opgevoerd tot eenmaal per 13 dagen. In de maand December wordt zodoende niet minder dan 7 maal afvaart van Singapore gegeven.

—Na veel „blood, sweat and tears” is de donkere kamer van de bedrijfs-fotograaf onder de trap van het Hoofd-kantoor deze maand gereedgekomen. Dit zal de service, die wij tot dusverre aan amateur-fotografen in het bedrijf heb-ben kunnen bieden (en waarvan de enige conditie was, dat wij aardige foto's voor „de Uitlaat” zouden mogen gebruiken) aanzienlijk kunnen verbe-teren. Wij heseffen, dat zij in het ver-leden aanleiding tot ernstige klachten heeft gegeven, doch hopen dank zij de verbeterde uitrusting aan verschillende moeilijkheden een einde te kunnen maken. Wij blijven er echter de aan-dacht op vestigen, dat het materiaal (vooral papier en chemicaliën) zeer schaars blijft.

—Wij ontvingen van de samensteller (de heer De Lathouder van onze afd. Claims) een keurige, gestencilde en ingenaaide handleiding over behande-ling van scheepsdocumenten aan boord van archipel-schepen, ten gebruike van gezagvoerders, stuurlieden en lading-klerken. Het boekje lijkt ons vooral zeer nuttig voor het personeel van de nieuw-uitgekomen schepen en de coasters, die dikwijls niet (of niet meer voldoende) op de hoogte zijn van de werkwijze aangaande de scheepsdocu-menten. Het is echter ongetwijfeld ook nuttig voor nieuwelingen in ons be-drijf, die aan de wal werken en er zal van directie-wége —naar wij aanne-men— wel geen bezwaar tegen bestaan om deze handleiding in een aanvullende oplage te laten stencillen, indien er belangstelling voor zou blijken te zijn.

Slot: zie pag. 11

Zegeltjes plakken.....

Het hoofd der belasting-inspectie te Batavia heeft door middel van adver-tenties in de kranten medegedeeld, dat er bij de postkantoren nog voortdurend stukken ter na-zegeling worden aan-geboden, die na 1 Juli ten onrechte ongezegeld zijn opgemaakt. Waar dit na-zegelen zeer tijdrovend is, verzocht hij het publiek om stukken voor de ondertekening van het nodige plakzegel te voorzien. De zegels zijn bij alle post-kantoren te verkrijgen.

Na 1 Januari a.s. is het na-zegelen van dit soort stukken zonder voldoening van boete niet meer mogelijk.

Kronings - Album Bijlage van „de Uitlaat”

Tijdens het verblijf van president-directeur Vas Dias in Nederland en na overleg met hem, werd door de directie in Nederland besloten om aan de personeelsleden-„Uitlaat”-lezers ter herinnering aan de inhuldiging van Hare Majesteit Koningin Juliana een exemplaar van het z.g. „Kro-ningsalbum” aan te bieden.

Na telegrafisch overleg met de redactie te Batavia werden per m.s. *T a r a k a n* op 30 October j.l. van Amsterdam enige duizenden exempla-ren van dit „Kroningsalbum”, in vijf kisten verpakt, naar Batavia gezon-den, waar zij dezer dagen zullen arri-veren. De „Uitlaat”-lezers in Nederland —verlofgangers en gepensionneer-den— hebben vermoedelijk bij no. 22 van „de Uitlaat” reeds zo'n „Kronings-album” ontvangen. De redactie kreeg tenminste een aantal bedankbriefjes, die niet aan haar, doch aan de direc-tie in Nederland of in Batavia gericht hadden moeten zijn. In Nederland is deze bijlage kennelijk een groot succes geworden en wij zullen het „Kroningsalbum” bij het vol-gende nummer insluiten, in de stellige overtuiging, dat het ook onder ons personeel alhier met in-stemming en waardering zal worden begroet. De „Uitlaat”-lezers buiten het bedrijf kunnen wij —zeer tot onze spijt— niet aan een bijlage hel-pen. Ook voor archief-doeleinden zal geen enkel exemplaar er van kun-nen worden aangehouden. De toege-zonden voorraad is precies „afge-mikt” en men zij dus zuinig op het exemplaar, dat men zal ontvangen.

Namens de lezers van „de Uitlaat” hier en in Nederland, betuigt de redactie de directie hierbij reeds dank voor deze bijzondere attentie.

De *T a r a k a n* wordt omstreeks 1 Dec. te Priok verwacht.

K. P. M. - geschiedenis in anecdoten (3)

Uit Nederland zijn ook nu weer enige bijdragen voor deze serie ontvangen, waarmee wij ditmaal aanvangen.

Anders roegi.

Het was aan boord van een van onze schepen.

„Klerk, wat doet die Chinees daar aan de eerste-klasse tafel?”

„Dat zit zo, stuurman. Hij zegt, dat zijn moeder eerste klasse reist. Zij eet wat rijst in haar hut. Hij komt nu voor zijn moeder in de eerste klasse eten. Zelf reist hij aan dek”.

*

Slopende Chinees

Het was aan boord van een onzer andere schepen.

„Bediende, waarom ligt die Chinees daar in de gang, van de eerste klasse nog wel?”

De hut van de Chinees wordt open-gemaakt. Zij blijkt zo vol koopmans-goederen te zijn, (waaronder twee grote flessen zwavelzuur.....) dat de Chinees er zelf niet meer bij kon.

*

Al 50 jaar

En dit was op de babi-express.

Dame hangt over de railing en kijkt naar het inladen van de babi's. En zegt tot de stuurman: „Ik vind het toch maar wreed, hoor, die varkens in die mandjes, vier-hoog.

„Och mevrouw”, zegt de stuurman. „Dat doet de Paketvaart nu al meer dan 50 jaar. Daar zijn die beesten al lang aan gewend”.

*

De „lel”

En dit ook:

Een dame van de eerste-klasse —met hondje— komt in de dienstgang langs het kombuis en ziet daar de kok druk bezig met het snijden van vlees.

„Zeg, kok, geef mijn hond eens een lel (vlees)”.

De kok komt naar buiten, geeft het hondje een schop, dat het beestje bijna dood is.

*

En nu nog een paar van hier.

De „Wanfoekse”

Het was vóór de oorlog, dat zich een Chinees bij de agent onzer maatschap-pij te Tandjong Pinang (Riouw) ver-voegde met een verzoek, om passage naar Amoy met de „kapal Wanfoekse”.

Onze agent kende geen schip van deze naam, doch de passagier hield voet bij stuk.

Diverse mensen moesten er bij worden gehaald tot eindelijk bleek, dat de man de *Van Heutsz* bedoelde.....

*

Het babi-misverstand

Niemand wil graag met „babi” aan-gesproken worden. Toch is dat op het K.P.M.-kantoor te Semarang, afd. In-komende Lading wel gebeurd. Een goe-de klant en geregelde afscheper van varkens kwam gejaagd het K.P.M.-kan-toor binnen in het vooruitzicht, dat de boot aankwam, die zijn varkens aan boord had en dat hij alle varkens in levende toestand in ontvangst zou kun-nen nemen.

De klerk, belast met de „inklaring” van de knor en, had het erg druk. Bij het zien van de bekende varkens-ver-scheper, vroeg hij inderhaast: „Engko babi”. Dat betekent: „Bent U een varken?”, hoewel de klerk er vermoe-delijk mee wilde zeggen: „U komt zeker voor de varkens?” of „Oh, U bent de varkenshandelaar”. U kunt er alles van maken.

De aangesprokene begreep er het laatste uit en antwoordde triomfante-lijk: „Ja, ja koh!” („Ik ben de han-delaar inderdaad”).

Gelukkig maar. Zo had het geen an-dere gevolgen dan dat de D/O werd opgemaakt en de klerk nog een sigaret kreeg voor de coulante bediening, waar-voor hij hartelijk kon bedanken met de woorden: „Kamsia, koh” (Dank U, baas).

*

Luik I

Het gebeurde vóór onze tijd (in Ma-kassar, zegt men).

De kade-employé was een jurist (zegt men).

De kapitein stond op de brug van een juist binnengelopen K.P.M.-er, die ging meren.

De kapitein gedurende de manoeuvre tot de jurisdieke kade-employé: „Liggen we goed zo, Pieterse?”

Pieterse: „Jawel, kapitein. Luik I ligt mooi voor de goedang, maar het achter-schip moet nog een beetje vooruit”.

*

De lichter

Iets dergelijks moet op de Barito-rivier zijn gebeurd. Daar doen zich nogal grote verschillen in waterstand voor.

Een schip had een partijtje lading van een lichter over te nemen, dat in-gelopen moest worden, maar de lichter lag een stuk lager dan het schip. De buitendienst-employé meende de oplos-

sing 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.....

*

Gezagvoerder J. H. J. van Ravesteijn van de *Makian* zond ons de volgende twee verhalen:

De huichelaar

Mijn vrouw reisde eens per sneldienst van Belawan naar Batavia en kwam —als zeemansvrouw— aan de tafel van de gezagvoerder te zitten. Een maand tevoren hadden wij samen die reis in omgekeerde richting gemaakt. Vrouw-lief had zich bij die gelegenheid danig geërgerd over de meer-dan-minzame omgang van de gezagvoerder met een der vrouwelijke passagiers. Ik moest —op haar desbetreffende vraag— wel toegeven, dat die omgang inderdaad zéér vriendelijk was.

Gedurende deze reis nu, kreeg zij een kansje om de gezagvoerder hier-over eens een steek-onder-water te geven. Hij beriep er zich echter op, dat het zijn plicht als zeeman was om aardig met de passagiers om te gaan. Vrouw-lief antwoordde daarop, dat háár man had gezegd, dat zó bijzonder aardig je nu toch ook weer niet be-hoefde te zijn. Waarop de gezagvoerder haar meewarig aankeek en zeide:

„Mevrouw, ik ken Uw man niet, maar dit kan ik U wel zeggen: hij is de grootste huichelaar, die er bij deze maatschappij rondloopt”.

*

De dame

Gedurende de lunch op een van de Paketvaart-schepen, vroeg de vrouw van een boormeester de gezagvoerder, of hij haar geld en sieraden gedurende de reis wilde bewaren. De gezagvoerder verwees haar naar de eerste stuurman. Een oppervlakkig onderzoek aangaande de persoonlijkheid van deze officier scheen niet erg gunstig uit te vallen, want zij vroeg tenminste of „zoiets wel vertrouwd was”. Na het bevestigende antwoord was zij echter gerustgesteld en zo kreeg de eerste stuurman het geld en de sieraden in bewaring.

Aan het einde van de reis werden geld en sieraden nogal omslachtig en onhandig nageteld en af-gechecked, maar toen alles dan in orde bleek te zijn, was mevrouw uiterst tevreden en gaf hiervan dan ook het bewijs door de stuurman voor zijn moeite met één kwartje te honoreren. Op zijn beleefd protest werd niet ingegaan. „Och man”, zei de mevrouw, „doe niet zo rijk. Koop er een potje bier voor”.

Oorzaken van diefstal en smokkelhandel

„De na-oorlogse mentaliteit van het Indonesische scheepsvolk, is —evenals die van de meeste jongeren in Europa— grondig bedorven. Hier in Indonesië is dit bederf wellicht nog sterker geweest, omdat vele Indonesische schepelingen gedurende de bezetting bij en voor de Japanners hebben gewerkt (moeten werken). Uit vrees voor de Oosterse wijze, waarop de overheersers plachten te straffen, en ook door de honger daartoe gedreven, hebben zij de kunst van het liegen (die in deze landen veelal als een deugd wordt beschouwd) vervolmaakt en —noodgedwongen— leren stelen, wat zij konden. Een meer geschikte voedingsbodem voor het ontstaan van de thans overal op Java en Sumatra opererende lepe roversbenden kon men zich moeilijk denken. Men moet daarbij bovendien nog in aanmerking nemen, dat de opvoeding der Indonesische jonge man heel anders is dan in het Westen. Hem wordt reeds op jonge leeftijd toegestaan om datgene te doen, waarin hij zin heeft. Hij leert nagenoeg geen zelfdwang, is thuis oppermachtig etc. etc.

Vele deze jongelieden bemanden na de oorlog onze vloot, voornamelijk de coasters, want het beste volk gaat naar de K.P.M.-schepen. Zij zien om zich heen de Chinezen slechts rijker worden. Zij hebben nauw contact met deze handeldrijvende bevolkingsgroep en leren zijn methoden. Zij begrijpen van deviezen- en andere bepalingen geen steek. Integendeel: zij zijn geneigd om die te beschouwen als middelen om geld te verdienen. Er zijn vele bepalingen en ordonnances tegenwoordig en het gouvernement heeft veelal niet de middelen om op een krachtige naleving er van streng toe te zien, laat staan deze af te dwingen.

Er zijn grote „lekken” in de (goederen) leiding. De diefstallen, waartoe de verleiding dus groot is, bepalen zich niet tot sigaretten en textiel, al is vooral diefstal van „goedjes” voordelig vanwege de gebrekkige distributie van de koelie-klasse en de krankzinnige prijzen, die de handel (die een grote stock heeft) er voor vraagt.

Deze mensen komen op een schip, dat op Singapore vaart. De Straits-dollar kost op de zwarte markt vijf gulden. Singapore is een stad, waar alles te koop is, waar iedere sampan-voerder te vinden is voor de smokkelhandel, waar vele gelegenheden zijn voor de Indonesische schepeling om „plezier” te maken. Dat alles kost echter geld. Er moet veel „extra” worden gemaakt. Is het dan een wonder, dat de scheepsleiding voortdurend op haar qui-vive moet zijn, dat haar moeilijkheden zich in alle mogelijke vormen hebben opgestapeld. Om diefstallen enigszins tegen te gaan, zou men de „aanbrenger” een behoorlijke premie moeten bieden, de gages zouden omhoog moeten (voor het Indonesische varende personeel) en koelie's en schepelingen zouden voor een betere kleding-verstrekking in aanmerking moeten komen.

Voor de oorlog had men van dit alles geen last. Normale tijden, goed volk, goed geld, alles in behoorlijke banen en voor de meeste mensen begrijpelijk. Behalve dat de navigatie moeilijker is en laden en lossen voortdurend de zorgen meebrengen, moet met onbetrouwbaar volk worden gevaren. Geen wonder, dat men wel eens zuur kijkt. De maatschappij heeft veel te danken aan de eerlijkheid van zijn état-majors, vooral in deze tijd. Wordt dit wel voldoende gerealiseerd en gewaardeerd?

A. Schakel.

Vervolg: K.P.M.-Journaal

—Op Maandag 1 Nov. j.l. had op Tandjong Perak (Soerabaia) de huldiging plaats van de pakhuismeester-2e-klasse de heer R. Soekirman, die op die datum 25 jaar geleden in dienst trad van de K.P.M.

De wnd.-sub.-agent, de heer A. H. Knoppen, sprak de jubilaris toe en overhandigde hem de bekende enveloppe. Nadat de jubilerende pakhuismeester de aanwezigen een woord van dank had gebracht, was er gelegenheid tot gelukwensen.

—De afd. Inkoop & Magazijndienst is er in geslaagd om t.b.v. het varende personeel 200 prisma-kijkers 7×50 aan te kopen, die volgens Zeiss-specificaties, onder Amerikaanse auspiciën in Japan vervaardigd.

De kijkers zijn gekeurd door het Nautisch Instituut en goed bevonden. Zij worden eind December hier verwacht.

De prijs zal ca. f 200.— per stuk bedragen, inclusief lederen tas met draagriem. Aanvragen vóór 1 Jan. 1949 te

richten tot de afd. P.Z./H.K., waarna zo snel mogelijk aflevering zal volgen.

Indien méér aanvragen mochten binnenkomen dan er kijkers beschikbaar zijn, zal de toewijzing door loting worden beslist.

—De afd. Inkoop- & Magazijndienst is er eveneens in geslaagd om een toewijzing te krijgen voor de aankoop van Philips radio-ontvangtoestellen, type BX676X., een tropentoestel voor gebruik op wisselstroom, doch geschikt te maken voor gelijkstroom 110 tot 220 Volt door bijlevering van een door de koper zelf aan te brengen z.g. „triller”.

De prijs dezer wereldontvangst-toestellen, die groter zijn dan de ongeveer een jaar geleden ter beschikking van het walpersoneel gestelde apparaten, zal ca. f 630.— bedragen.

In eerste instantie komen hiervoor in aanmerking, degenen, die nog niet in het bezit zijn van een behoorlijk werkend radio-ontvangtoestel. Aanvragen vóór 1 Jan. 1949 zij de afd. P.Z./H.K. in te dienen.

De Lage Landen en de Zee

In de tweede uitgave van dit jaar van het in de Engelse taal gepubliceerde kwartaals-overzicht van de „Rotterdamse Bank”, getiteld „The Low Countries and the Sea” (De lage landen en de zee), stond een overzichtelijk beeld van de Nederlandse koopvaardijvloot, scheepsbouw en havens gedurende de laatste 50 jaren.

Een diagram op de voorpagina toonde aan, hoe de koopvaardijvloot, die van 2.854.000 ton in September 1939 daalde tot 1.573.000 ton in Mei 1945 (Duitsland's capitulatie), per 1 April van dit jaar alweer een totaal van 2.556.000 ton had bereikt.

Vrachtschepen voor het vervoer van droge lading hebben thans zelfs een totale tonnage van 1.623.000 ton, vergeleken met slechts 1.601.000 ton vóór de oorlog. In het cijfer 1.623.000 ton zijn begrepen 28 „Liberties”. De gemiddelde ouderdom der Nederlandse schepen was 11.7 jaar, vergeleken met 15.4 jaar bij het uitbreken van de oorlog. Er is nog een tekort aan vrachtschepen met een inhoud van minder dan 5.000 ton voor het vervoer van droge lading.

Andere klasse-schepen hebben alle een kleiner totaaltonnage dan voor de oorlog: passagiersschepen 351.000 ton tegen 595.000 ton, tankers 462.000 ton tegen 528.000 ton en schepen van minder dan 500 ton 119.000 tegen 130.000 ton.

Op 1 April van dit jaar waren er slechts 1 passagiersschip en 3 tankers voor Nederlandse rekening in aanbouw, tegen 64 vrachtschepen (waaronder de nodige K.P.M.-ers. Red. Uitlaat).

De verandering in de samenstelling van de Nederlandse koopvaardijvloot zal zich dus nog voortzetten in de naaste toekomst.

Het verslag bespreekt het officiële tonnage-totaal, dat voor de Nederlandse koopvaardijvloot is gesteld. Dit totaal is 3.250.000 ton in 1952. Het komt tot de conclusie, dat dit cijfer redelijk is, vooral gezien de belangrijke taak der koopvaardij bij het „maken” van deviezen.

De verdiensten der Nederlandse koopvaardijvloot (niet medegerekend de schepen van de Royal Dutch-Shell groep) worden voor 1948 geraamd op fl. 185.000.000,—.

Het verslag bevat voorts interessante vergelijkingen met de koopvaardijvlooten van Noorwegen en België en de havenactiviteiten van Antwerpen en Rotterdam. Het gelijkschakelen van havengelden overeenkomstig de Benelux-gedachte werd eveneens in het verslag besproken, alsook het vraagstuk van het Duitse achterland.

Een en ander is voortreffelijk geïllustreerd, zegt het Engelse scheepvaartblad „Fairplay”, waaraan wij het bovenstaande ontleenden.

Op de brug.....

„Het moet me van het hart, dat degene, die na een jarenlang verblijf in de tropen, voor het eerst weer kennis maakt met de Europese scheepvaart, zich op nautisch gebied wel wat achterlijk gevoelt. Er is in de laatste jaren dan ook wel veel veranderd.

Ik reisde met het m.s. *Oranje* met verlof naar Nederland. Dank zij een zeer gewaardeerde uitnodiging van kapitein Bakker kreeg ik ruimschoots gelegenheid om behalve de radar-installatie ook het „decca-apparaat” te bewonderen.

Het decca-systeem van plaatsbepaling op zee is in „De Zee” en andere nautische bladen al beschreven. Voor niet ingewijden wil ik volstaan met de uitleg, dat hierbij door enige radiostations aan de wal op bepaalde wijze radiogolven worden uitgezonden, die aan boord door een speciaal ontvang-apparaat worden opgevangen. Op zeer eenvoudige wijze kan men daardoor onafgebroken de positie van het schip op zee vaststellen en natuurlijk geheel onafhankelijk van de mate van zicht.

Het was werkelijk een sensatie voor me om het Engelse Kanaal met dichte mist kalmpjes binnen te varen, geheel door de decca-meters geleid en nauwkeuriger dan bij de beste peilingen bij normaal zicht. Het is een situatie, waar-

Emballage

Wij hebben in dit blad meerdere malen betoogd, dat de onvoldoende emballage, waarin het handelsgoed in het algemeen met onze maatschappij wordt verscheept, een der oorzaken is van vele diefstallen uit de lading en bij afscheper aangedrongen op verbetering der emballage.

Het stemt tot verheugen te kunnen constateren, dat er gehoor is gegeven aan de *cri-de-coeur* van onze afd. Claims en er hoe langer hoe meer firma's zijn, die er zich op toeleggen om verbetering in de door hen gebezigde emballage te brengen. Zij getroosten zich de moeite om de emballage op onze afd. Claims te bezorgen, ten einde in gemeenschappelijk overleg na te gaan wat er nog aan de emballage moet worden gedaan teneinde daarvoor het praedicaat **VOLDOENDE** te kunnen verkrijgen c.q., **SCHONE** connossementen.

Wij zijn op de goede weg en zullen niet nalaten dit loffelijke streven van afscheper te stimuleren.

Rob.

aan men beslist moet wennen, om zich door middel van de radar temidden van talloze andere schepen te weten —onzichtbaar voor het gewone oog— en toch kalm door te varen. En alles ging prachtig! De gehele nacht door hing er mist, maar we liepen Southampton zonder mankeren aan en zonder het minste tijdverlies.

Hoewel het gebied, dat door het decca-systeem wordt bestreken, zich nog tot Noordwest-Europa beperkt, zal dit in de naaste toekomst wel worden uitgebreid. Voor Azië zal dat in het huidige stadium der (politieke) ontwikkelingen nog wel toekomstmuziek blijven.

Maar zeker is het interessant genoeg om elke verlofganger, die er in is geïnteresseerd, aan te raden om er kennis van te nemen. En daar is in Holland gelegenheid genoeg voor.

Enige zeevaartscholen geven speciale korte cursussen in alle „new looks” op scheepvaartgebied. Zeer te appreciëren valt ook de gelegenheid, welke de Koninklijke Marine aan de koopvaardij biedt, in de vorm van een vijfdaagse cursus op de *H. M. Soemba*, het radar-schip. Twee daarvan worden op zee doorgebracht.

Last, but not least, is er het „Radar Proefstation” te Noordwijk, dat reeds meerderen van onze mensen enige dagen in de gelegenheid stelde om de nodige theoretische- en praktische kennis op te doen (en zich hierbij een zeer royaal gastheer toonde.)

Ik ben nu alleen maar bang, dat onze directie dan wel gauw de nodige verzoeken zal krijgen om haar schepen ook eens met (tenminste) een radar-installatie uit te rusten. Wat zou het varen in de Westmoesson dan gemakkelijk (en veilig!) worden.” *P. A. Reuvekamp.*

Bladvulling

Op één van de reizen maakte Commodore Illingworth van de *Queen Elizabeth* een wandelingetje op het promenade-dek. Een van de in een dekstoel uitgestrekte dames-passagiers zag hem aan voor een steward en riep hem toe haar thee-servies even mee te nemen. Commodore Illingworth besteedde aan het geroep uiteraard geen aandacht, maar toen de dame aanhield, stapte hij op haar tafeltje af, boog, pakte het theeservies op, smet het over de railing, veegde zijn handen af en vervolgde zijn wandeling.....

(De C.D. verzoekt K.P.M.-gezagvoerders in analoog gevallen het komaliwant niet overboord te gooien. De verliezen zijn al hoog genoeg).

Historisch...

Hoofdwtk.: „Hoe lang heb je al in de machinekamer gewerkt?”
Leerling-wtk.: „Sedert ik U het trapje af zag komen”.

U vraagt..... wij antwoorden

Er is ditmaal door lezers weinig gevraagd en er is dus ook maar weinig te beantwoorden. Voor de volgende aflevering van „de Uitlaat” wordt weer een massa vragen verwacht. Laten we het jaar goed afsluiten.

J.L.V. vraagt of er overwegende bezwaren zijn, en zo ja welke, die verhinderen om de maximale storting van f 36,— p.m. in het Spaarfonds, te brengen op f 45,— per maand. Wij hopen hierop spoedig nader te kunnen terugkomen.

D.v.L. Uw brief van 13 October j.l. wij nog niet kunnen bespreken, daar wij bij instanties om gegevens hebben gevraagd over het algemeen belangrijke vraagstuk „Huisvesting” om daarover een resumé te kunnen schrijven. Wel vernamen wij van terzijde, dat de H.O.B. nu ook alle aanvragen voor werknemers uit Nederland streng gaat keuren. Indien voor de werker (ook zonder gezin) geen definitieve huisvesting vooraf beschikbaar is, zal de overkomst worden uitgesteld. Deze regeling zou reeds lang hebben bestaan, doch hieraan werd nog niet zo streng de hand gehouden. Zodra wij over de juiste gegevens beschikken, komen wij hierop nader terug.

Slot: Rookscherm

de F.T.C. zegt, dat „Philip Morris” sigaretten de keel nog erger prikkelen dan andere merken..... Genoeg lekte van de diethylene glycol-proef uit om de jaarlijkse omzet van „Philip Morris” van 642.000.000. tot 12.000.000.000 te doen stijgen.

„Chesterfield”

De enige sigaretten-fabrikant, die tot dusverre uit handen van de F.T.C. wist te blijven, was Liggett & Myers, de maker van „Chesterfield”, wier reclame eenvoudig was: „They satisfy”. (Ze bevredigen U).

Tot zover dit verhaal over die goede Amerikaanse sigaretten. „Highway” is met zulke hoogdravende beweringen nooit aan komen zetten, maar ze bevatten tenminste tabak. En laat niemand de hoofdredacteur van „de Uitlaat” nu een briefje schrijven, dat hij dan maar „Highway” moet roken, want dat doet hij toch al. Alle „Bell Boys”, „Bondstreets”, die hij af en toe van de C.D. kan kopen, rookt zijn vrouw op.....

J. B. B.