

Teraardebestelling M.P. Koning

Treffende plechtigheid op Kerkhof Tanah Abang

Onder grote belangstelling is Dinsdagmiddag 3 Juli j.l. het stof-felijke overschot van adjunct-chef M.P. Koning, in leven secretaris van de directie van onze maatschappij, op de Begraafplaats Tanah Abang ter ruste gelegd. De heer M. P. Koning werd op Zondagavond 1 Juli het slachtoffer van een lafhartige moordaanslag.

Tot degenen, die naar het kerkhof waren gekomen, behoorde o.a. de Hoge Commissaris van het Koninkrijk der Nederlanden in Indonesië, de heer A. J. Th. Lamping.

Vele bloemen

Voorts waren op het kerkhof aanwezige vertegenwoordigers van de verschillende andere rederijen en belangstellenden uit alle lagen der Nederlandse samenleving in Indonesië. Uit ons bedrijf waren aanwezig de beide directeuren, de heren D. Iken en H. Harinck, vertegenwoordigers van de vloot en een groot aantal leden van het personeel.

De lijkstoet was om 3 uur des middags van het K.P.M.-Ziekenhuis Petamburan vertrokken en arriveerde te ongeveer half vier op de begraafplaats Tanah Abang, waar bij de ingang de belangstellenden stonden opgesteld. Nadat de kist uit de lijkauto was getild en de tientallen bloemstukken — waarvan er zoveel waren, dat zij met een speciale vrachtauto moesten worden vervoerd — op de daarvoor bestemde draagbaren waren gelegd, begon Koning's laatste gang.

Rede dir. Iken

Aan de groeve werd het eerst het woord gevoerd door directeur D. Iken, die namens de gehele maatschappij getuigde van het grote verlies, dat de K.P.M. met het plotselinge verscheiden van zijn secretaris heeft geleden. Hij wees er op, dat wijlen adjunct-chef Koning in en buiten het bedrijf een bijzonder gezeene figuur was, voor wie — gelijk directeur Iken reeds in zijn „In Memoriam” schreef — de K.P.M. niet slechts een werkkring was,

maar ook een ideaal, dat hij bleef dienen, ook nadat in deze archipel de algemene omstandigheden steeds slechter werden.

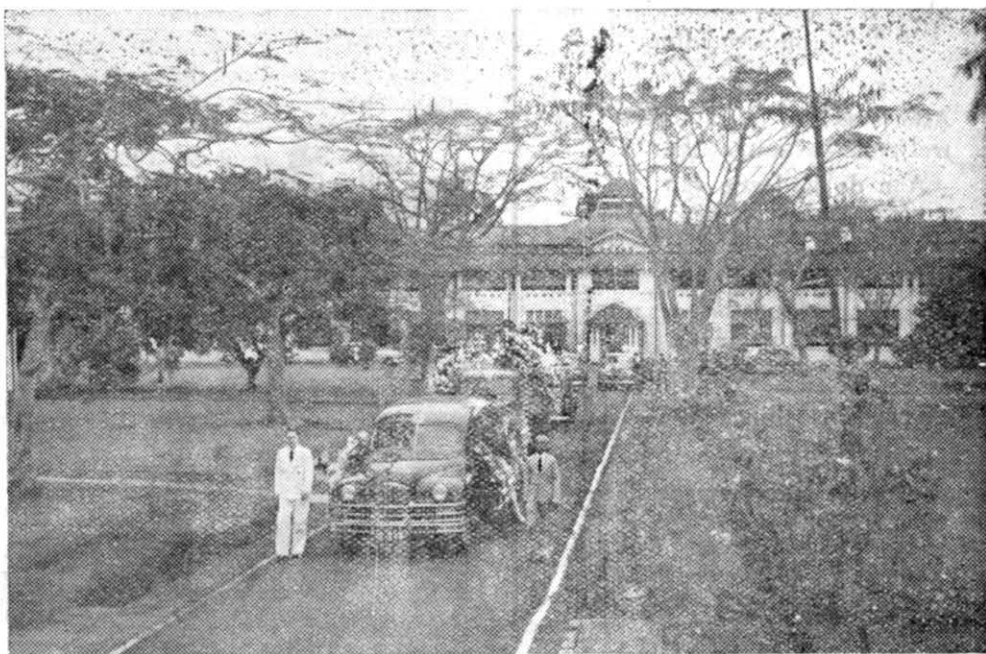
Zich tot de diep-getroffen weduwe richtend, verzekerde directeur Iken haar, dat ook de naam van wijlen M. P. Koning — een naam, die in de Koninklijke Paketvaart Maatschappij welhaast een traditie is geworden — bij het gehele personeel in dankbare en hoog-geëerde herinnering zal blijven voortleven. Hij wenste mev. Koning alle kracht, die zij zou behoeven, om het zware en zeer tragische verlies te dragen.

Daarna sprak ds. Geissler een gebed uit en dankte op treffende wijze een

vriend van wijlen Koning, de heer Bliëk, de aanwezigen namens de diep-bedroefde weduwe en de ouders en verdere familie in Nederland, voor de door hen betoonde belangstelling.

Verskillende leden van het personeel maakten, nadat de kist in de groeve was neergelaten en de bloemstukken hoog waren opgetast, van de gelegenheid gebruik om langs het graf te defileren, enkele woorden van afscheid te spreken, of bloemen te strooien, terwijl anderen knielden voor een gebed.

Gesteund door directeur Iken stelde mev. Koning zich aan de ingang van het Kerkhof op, waar degenen, die daartoe behoefte gevoelden, de gelegenheid kregen, haar de hand te drukken en van hun deelneming te getuigen. Het was tevens voor velen een onverwacht afscheid van mev. Koning, die kort nadat zij het stoffelijk overschot aan de aarde had toevertrouwd, naar Nederland zou vertrekken.



De uitvaart van het Ziekenhuis Petamburan.

KOOPVAARDIJ IS EEN GOEDE DEVIEZENBRON

Nederlands tonnage 8% groter dan in '39

In het verslag van de Nederlandse Redersvereniging over 1950 wordt er op gewezen, dat de Nederlandse koopvaardijvloot in toeneemende mate tot het nationale deviezeninkomen bijdraagt. Blijkens een onderzoek bij tien der grootste Nederlandse rederijen, vertegenwoordigende ruim 1.8 miljoen br. reg. ton, d.w.z. ruim 59% van de totale koopvaardijvloot, verkregen deze een nettodeviezenopbrengst van f 335 (v. j. f 299) miljoen.

3,082.287 brt

Per 1 Januari 1951 bedroeg de totale omvang van de Nederlandse koopvaardijvloot 1170 schepen ad 3.082.287 br. t., hetgeen een toeneming betekent van 57 schepen met 136.108 br. t. De brutoton-

nage was 8% groter dan op 1 September 1939.

Voor Nederlandse rekening waren op 1 Januari in totaal 95 schepen, incl. coasters, in aanbouw, metende 187.480 br. t.: hiervan stonden 90 schepen metende 156.480 br. t. op Nederlandse werven op stapel.

Voor de trampvaart lag het gemiddelde vrachtenpeil slechts weinig hoger dan in 1949, terwijl anderzijds de kosten aanmerkelijk toenamen. De in 1949 begonnen algemene daling van het vrachtenpeil zette in 1950 aanvankelijk door, doch kwam door Korea tot stilstand. Een der merkwaardige verschijnselen van het afgelopen jaar was de voortdurende grote vraag naar trampschepen voor reizen op timecharterbasis in dienst van lijnbedrijven. Zelfs in tijden van schaarste aan trampladingen waren de lijnvaartrederijen steeds in de markt. Hoewel de trampreders met lede ogen aanzien, dat allerlei lading thans per lijnschip wordt vervoerd, kan niet worden ontkend, dat menige trampreder nog heel wat minder zou hebben verdiend als de voortdurende vraag van de lijnen niet had bestaan.

Een algemene stijging van de timechartermarkt kon niet uitblijven. De opgaande lijn zette zich ook in begin 1951 voort.

Voor de tankvrachtmarkt eindigde het jaar op hoog niveau.

In het zeesleepvaartbedrijf werd in toeneemende mate concurrentie van Duitse zijde ondervonden.

ALLES KAN MEN CLAIMEN...

De heer J. F. H. W. Israel schreef ons uit Singkawang het volgende:

De jongste Lebaran was, gelijk bekend, blijkens een mededeling uit Java vastgesteld op de 6e Juli.

Tot niet geringe verbazing van de gehele Indonesische gemeenschap alhier verkondigde de radio reeds in de morgen van de 4e Juli, dat de maan was gezien in de nacht van de 4e Juli. De (plaatselijke) godsdienstige leiders verklaarden derhalve, in tegenstelling tot de orders van Java, de 5e Juli tot Lebaran-dag.

Een en ander gaf uiteraard de nodige opschudding. De plaatselijke autoriteiten hadden geen officiële bevestiging van Java omtrent de voortijdige verschijning van de maan en wensten in ieder geval daarop te wachten, alvorens de Lebaran af te kondigen.

Het werd tegen half negen (des ochtends) en nog steeds was er niets naders bekend. Het personeel, dat op het kantoor was binnengekomen, besprak onderling de onverwachts gerezen situatie, die voor velen eigenaardige moeilijkheden met zich bracht. Eindelijk bracht te circa 9 uur de bedug het verlossende geluid. Een zucht van verlichting steeg op. Maar ook zei iemand:

„Sajang, perintah datang terlambat, sekarang dirumah belum beres” (*Jammer, dat het bericht te laat is gekomen. Nu is thuis alles nog niet in gereedheid*).

Waarop de jongste bediende nuchter antwoordde:

...„Bikin claim sadja” (*Dien maar 'n claim in*).

Waaruit moge blijken, dat ook in Singkawang de goede claimgeest heerst.

Dit is no. 12 - zesde jaargang van

de Uitlaat

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

Dit nummer bestaat uit 12 pags.

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.

DJAKARTA.

Dit nummer bestaat uit 12 paginas.

Teraardebestelling M. P. Koning

Geschiedenis der zeekabels

Het leven wordt langer!

Nieuw Guinea (II)

Voetballers promoveren.



De plechtige teraardebestelling van adjunct-chef Koning op het Kerkhof „Tanah Abang”.

ROEMRUCHTE BLADZIJDEN

uit de geschiedenis der eerste zeekabels

De eerste pogingen om kabelverbindingen tussen de verschillende continenten tot stand te brengen — welke pogingen van ongeveer een eeuw geleden dateren — vormen in de geschiedenis der telecommunicatie wel een zeer bijzonder en boeiend hoofdstuk. Het is het verhaal over ondernemingsgeest en durf, maar ook over veel aanvankelijk scepticisme en wantrouwen.

Vóór de problemen practisch konden worden opgelost, moest men ze eerst technisch onder de knie hebben en een van de grootste moeilijkheden was de isolatie van de kabels. In 1838 had men al geprobeerd om telegraafkabels, geïsoleerd met geteerd touw, bij Chatham door de Theems te leggen, maar dit werd geen succes. Evenmin slaagde men in 1842 te New York met kabels, die een rubber omhulsel hadden. Dit alles veranderde, toen een zekere dr. Montgomerie in Singapore de bijzondere geschiktheid voor isolatie ontdekte van gutta-percha.

Op 10 Januari 1849 vertrok een klein schip, de *Princess Clementine*, van Engeland en aan boord bevond zich een technicus van de South Eastern Railway, een zekere Walker, die uit een groot vat een met gutta-percha geïsoleerde telegraafkabel in de zee liet glijden. Eigenlijk was de *Princess Clementine* dus het eerste kabelschip. Een paar mijlen uit de kust seinde Walker telegrafische berichten naar Londen en dat opende het visioen van een mogelijke telegrafische verbinding tussen Engeland en Frankrijk.

Het begin

Het daarop volgende jaar werd dit inderdaad realiteit. De primeur werd voorbehouden aan de gebroeders Watkins Brett, die met de stoomsleepboot „Goliath” in alle stilte uit Dover vertrokken, met 27 mijl kabel aan boord. Niemand wijdde enige aandacht aan een gebeurtenis, die van revolutionaire betekenis zou blijken te zijn voor het verkeer tussen de volkeren.

's Avonds kwam de *Goliath* bij Kaap Gris Nez aan en het was John Watkins, die van Dover uit als eerste een telegram over het Kanaal zond, een boodschap, gericht aan Koning Louis Napoleon.

De volgende dag was de verbinding al weer verbroken. Een visser bij Kaap Gris Nez had de kabel bij ongeluk opgehaald en kapot gemaakt.

Velen bleven nog steeds wantrouwend staan tegenover de mogelijkheid van een permanente verbinding en op de duur leidde dit ongeloof er zelfs toe, dat de gebroeders Brett hun experimenten moesten opgeven. Pas in 1851 werd de verbinding definitief en twee jaar later volgde die tussen Engeland en Nederland.

De oceaan

Het ligt voor de hand, dat na deze geslaagde sprong onmiddellijk

een aantal vermetelen er zich toe zette om ook de volgende grote hindernis te nemen: de Atlantische Oceaan. Tezamen vormden deze initiatiefnemers de „Atlantic Telegraph Company” en zij begonnen pogingen te doen de benodigde 350.000 pond sterling bijeen te brengen. Merkwaardig genoeg was deze lening aan Engelse zijde het eerst voltekend, terwijl het anders zo voortvarende Amerika de risico's niet aandurfde.

Niemand zal echter hebben vermoed, welk een serie dramatische gebeurtenissen nog zou volgen, al eer de onderneming met succes zou worden bekroond.

Na een eindeloze serie banketten en redevoeringen vertrok in 1857 het z.g. Kabel-Eskader, dat o.a. bestond uit H.M.S. *Agamemnon* en het U.S. fregat *Niagara*. Westwaarts van Bally-Carberry, Ierland, werd begonnen met kabelleggen, met als einddoel Newfoundland. Alles werd in het werk gesteld om bij het vieren over de achterstevan van de *Niagara* een breuk te voorkomen, aangezien dit onherroepelijk het verlies van de kabel zou betekenen. Van opdreggen en herstellen was toen nog geen sprake. De vele genomen voorzorgen mochten echter niet baten. Tegen een plotseling, hevig stampen van het schip was de kabel niet bestand. Hij knapte af en een der einden verdween onmiddellijk en voor goed in de diepte.

Bij de huidige stand der techniek zou een dergelijk incident slechts een vervelend oponthoud hebben betekend. Toentertijd was het weinig minder dan een catastrofe. Terneergeslagen keerde de expeditie naar Londen terug, ontmoedigd door de mislukking en het verlies van 100.000 pond.

Nieuwe poging

De defaitistische stemming duurde echter niet lang. Nieuw

geld werd bijeengebracht en in 1858 volgde al een tweede poging, nu overeenkomstig het plan van Sir Charles Bright, die had voorgesteld de kabel in het midden van de Oceaan te splitsen en daarna door twee schepen te laten uitleggen naar de kusten van Ierland en Newfoundland.

Welgeteld vijf keer hebben de schepen elkaar echter in het midden van de Oceaan getroffen, daar braaf hun splits gemaakt en zijn toen ieder huns weegs gegaan, de ene keer wat verder dan de andere, maar steeds nooit verder dan wanneer het de kabel liefde weer af te knappen. De laatste keer was die breuk wel erg pijnlijk, want er lag toen al 112 mijl tussen de beide schepen. Hierover was de kapitein van de *Niagara* zo verdróten, dat hij zijn scheepsorders verkeerd las, waardoor het rendez-vous dit keer ook nog mislukte en de schepen, ieder voor zich, mistroostig de haven weer moesten opzoeken. En

(Slot zie pag. 7)

Veiligheidsmaatregelen

In verband met enige recente gevallen van roof en diefstal aan boord onzer schepen (o.a. tijdens het geld tellen bij de overgave van de kas) heeft de maatschappij zich genoodzaakt gezien om de volgende instructies te geven:

1. Behalve aan boord van te Singapore of Surabaia in reparatie liggende schepen — waar zulks niet te vermijden is — moet uitbetaling der gages voortaan niet meer „binnenliggend” geschieden. (Voor te Tg. Priok *reparende* schepen is reeds een bijzondere regeling getroffen).
2. In gevallen (bij overplaatsing b.v.), dat de kas moet worden overgegeven en dus de aanwezige kasmiddelen moeten worden geteld, dient dit met gesloten deur en patrijspoorten te geschieden.
3. De scheepsgelden mogen niet in z.g. geldkistjes worden bewaard, doch moeten in de brandkast zijn opgeborgen.
4. Bij het halen van c.g. storten bij een agentschap van een bedrag van meer dan Rp. 5.000,— moet via de agent der maatschappij politiegeleide tijdens het transport van dit geld worden aangevraagd.

HET LEVEN WORDT LANGER

Sterftetafels spelen een belangrijke rol!

Ook de K.P.M.-er heeft uit de aard der zaak belangstelling voor de duur van zijn leven. Daarom ontlent hij aan „Samen”, het personeelsblad van de Hoogovens, het volgende artikel.

Krijgt U, als U die ondertitel leest, een „gronderig” gevoel in Uw maag? Zet dat idee dan van U af en laten we eens nagaan, wat er met die uitdrukking wordt bedoeld.

In de eerste plaats komen we dan tot de conclusie, dat dit geen „tafels” zijn, zoals die in de woonkamer staan, maar dat het hier een lijst betreft met reeksen getallen. Verschrikkelijk nauwkeurige getallen, want er zijn er bij met maar liefst vier cijfers achter de komma. De opschriften boven de kolommen zijn voor een deel zeer somber („sterftes”, „overledenen”), voor een ander deel echter meer optimistisch („levenden”, „gemiddelde levensduur”).

Wat is nu het nut van een dergelijke lijst? Kan je daaruit te weten komen, hoeveel jaren je nog te leven hebt? Dat zou wel makkelijk zijn, want dan zou je daarmede rekening kunnen houden bij het opsouperen van je spaarremises en bij het bestellen van een nieuw costuum. Wanneer de lijst op een gegeven moment zou vertellen, dat U nog maar twee jaren voor de boeg hebt, zoudt U kunnen besluiten ditmaal maar geen zwart laken costuum te kopen, doch te volstaan met een goedkoop visgraatje.

Maar zover heeft de wetenschap het nog niet gebracht. Wel kan je in zo'n sterftetafel lezen, hoeveel jaren een groep mensen van een bepaalde leeftijd nog voor de boeg heeft. Dat wil zeggen: het totale aantal jaren per groep. Wij kunnen b.v. zien, dat een groep van 1000 mannen van 65 jaar met z'n allen nog 13.900 jaren te leven hebben. Dat wil echter helemaal niet zeggen, dat U op Uw 65ste verjaardag kunt zeggen: nu heb ik nog $13.900 : 1000 = 13,9$ jaren te leven, dus 13 jaar en 10 maanden en $28\frac{1}{2}$ dag! Neen, zo zit de vork niet aan de steel.

Uzelf zult b.v. nog 35 jaar leven en met foto en al in de krant komen als de krasse 100-jarige, die nog zonder bril de kriebellettertjes van de kleine advertenties kan lezen. Uw buurman daarentegen zal zijn 65e verjaardag misschien maar één week overleven. Jammer voor de man, maar wat kan je er aan doen?

Wanneer we echter alle nog te leven jaren van deze 1000 mannen van 65 jaar bij elkaar optellen, dan komen we zo vast als een huis tot 13.900 jaren.

Wat hebt U aan deze wetenschap? Om de waarheid te zeggen: niets! U hebt

belangstelling voor Uw eigen geval en Uw buurman en de overige 998 mannen van 65 moeten maar doen, waar zij plezier in hebben.

Voor U behoeven deze tafels dus niet te worden samengesteld! Voor wie dan wel? Voor de levensverzekeringmaatschappijen, want die kunnen deze tafels niet missen bij het opmaken van hun tarieven, zoals b.v. de tarieven, die voor een pensioenfondas gelden.

Het ligt helemaal niet in onze bedoeling U nu eens precies voor te rekenen hoe zo'n levensverzekeringmaatschappij zijn tarieven berekent, maar toch willen wij U er iets van vertellen.

Wij komen daarbij nog eens terug op onze 1000 mannen van 65 jaar. Stelt U zich eens voor, dat deze 1000 man naar de „Eerste en Laatste Beverwijkse Levensverzekeringmaatschappij” gaan en vragen: „Wat moeten wij per man vandaag betalen, wanneer U de verplichting op zich neemt ons tot onze dood per man iedere week f 40,— uit te betalen”.

De directeur van de E.L.B.L. zal dan allereerst naar de sterftetafel grijpen en als volgt redeneren: Zoals jullie daar staan, hebben jullie nog 13.900 jaren voor de boeg en in die 13.900 jaren zal ik moeten uitkeren $13.900 (\text{jaren}) \times 52 (\text{weken}) \times f 40,— = f 28.912.000,—$. Dat wordt dus per man f 28.912. En hij doet het volgende voorstel: Als jullie mij stuk voor stuk f 28.912,— betalen, zal ik per man tot aan de dood f 40,— per week uitkeren. Waarna U, Uw buurman en de andere 998 mannen van 65 naar hun achterzak zullen tasten, hun portemonnaie zullen raadplegen en tot de ontdekking zullen komen, dat zij dat bedrag die dag toevallig niet bij zich hebben gestoken. En dus gaat de koop niet door.

Het is dan ook een hele som, die f 28.912,—. Maar die brave directeur van de E.L.B.L. kan het werkelijk niet goedkoper doen. Uw buurman —wij zagen het hierboven— zal na één week het hoofd neerleggen. De E.L.B.L. heeft f 28.912,— in het laatje gestreken, heeft één keer f 40,— betaald en de kous is af! f 28.872,— winst. Pot voor mijnheer!

Maar Uzelf? U was toch van plan 100 jaar te worden en dan in de krant te komen, nietwaar? Dan moet de E.L.B.L. U in die tussentijd betalen $35 (\text{jaren}) \times 52 (\text{weken}) \times f 40,— = f 72.800,—$, terwijl U zelf maar f 28.912,— betaald

hebt. Een strop voor de E.L.B.L. van maar liefst f 43.888,—. Uit de pot van mijnheer.

De E.L.B.L. heeft op deze manier vele voordeeltjes en vele stroppen, maar over de gehele linie klopt de zaak als een bus. Op onze 1000 man zal zij evenveel uitkeren als zij indertijd heeft ontvangen. Zij komt dus geen cent te kort en houdt geen cent over. Dat wil zeggen, er blijft natuurlijk wel wat over, want die directeur zit er ook niet alleen voor zijn gezondheid. Die heeft de ontvangen bedragen niet in een oude nylon opgeborgen, maar deze aan anderen uitgeleend tegen rentevergoeding, b.v. in de vorm van een hypotheek.

Er komt bij deze affaire natuurlijk veel meer kijken, maar we hadden afgesproken, dat we de zaak niet nodeloos ingewikkeld zouden maken.

Wat ik maar zeggen wil: die sterftetafels hebben dus wel degelijk nut!

Trouwens, het is altijd aardig om eens in die dingen te neuzen, ook al heb je er in je werk niets mee nodig. U is nu 65 jaar, is het niet? Zullen we eens nagaan, hoeveel kans U heeft om de 100 te halen? Van de 73.675 mannen van 65 jaar bereiken er 115 de 100-jarige leeftijd, dus dat is er maar 1 van de 640. Uw kans om in de krant te komen als 100-jarige is dus maar 1 op de 640. Desondanks niet gewanhoopt! Waarom U niet en een ander wel?

En als U eenmaal zover bent, dan gaat U natuurlijk nog even verder. De kans dat U als 65-jarige de 101 haalt, is 1 op de 1170, dus dat wordt wat smalletjes. De 102 halen is nog moeilijker: Uw kans is 1 op de 2300. De kans is klein, maar het zit er toch in! De 103 halen is een nog grotere kunst; 1 op de 5260. En de 104? Houdt U zich vast! Eén op de 18.420! Die ene bent U natuurlijk. En de 105? Neen, er komt eenmaal een eind aan. De sterftetafel zegt, dat het —wanneer U eenmaal de 104 te pakken hebt— met U is gedaan. Indien U zich niet aan deze afspraak zou willen houden, komen de vervaardigers der sterftetafel één dag voor Uw 105e verjaardag even hardhandig met U praten (want die lui laten niet met zich spotten).

Bij de berekeningen, die wij hierboven weergaven, spraken wij steeds uitdrukkelijk van mannen, want voor de vrouwen gelden andere getallen. Vrouwen zijn iets taaier in de kook. Die kunnen zelfs de 106 halen!

Weet U, wat U in die sterftetafels ook mooi kunt zien? Het aantal levensjaren dat een pasgeboren baby vroeger voor de boeg had en hoe zijn (haar) kansen vandaag staan. Wanneer U deze cijfers bekijkt, ziet U welke resultaten de groei der medische wetenschap, de verbeteringen op het terrein der hygiëne en vooral

(Slot zie hiernaast)

BEVREDIGENDE RESULTATEN BIJ K. J. C. P. L. IN 1950.

BOUW VAN TWEE SCHEPEN UIT EIGEN MIDDELEN

De exploitatiewinst van de Koninklijke Java-China-Pakket-Lijnen N.V. te Amsterdam, kon in het afgelopen jaar een aanzienlijke stijging ondergaan. Zij bedroeg n.l. f 13.705.364 tegen f 10.733.499 in '49. Na afschrijvingen tot f 5.168.357 (f 4.139.013) en na een dotatie van wederom f 5 miljoen aan de extra-reserve voor de vlootvernieuwing, een van f 1.200.000 aan reserve voor de bouw van etablissementen, kantoren en huizen en een van f 400.000 aan de reserve voor diverse belangen, resteert een winst ter verdeling van f 2.520.718 (f 1.434.946), waaruit op de gewone aandelen een dividend van 9 (6) % kan worden uitgekeerd en aan de reserve nog f 140.000 (f 35.000) kan worden gedoteerd.

In de eerste helft van het verslagjaar bleef het ladingaanbod ten achter bij de beschikbare tonnage. Het uitbreken van de oorlog op Korea bracht hierin een

de veranderde inzichten op het gebied der zuigelingenverzorging hebben afgeworpen. Oordeelt U zelf:

Gemiddeld aantal te verwachten levensjaren voor een pasgeboren baby:

geboortear:	jongens:	meisjes:
1870—1879	38 jaren	41 jaren
1890—1899	46 "	49 "
1910—1920	55 "	57 "
1921—1930	62 "	64 "
1931—1940	66 "	67 "
1947—1949	69 "	72 "

U ziet, dat de laatste tientallen jaren de stijging iets minder sterk wordt, en dat is logisch ook, want er zal toch eenmaal wel eens een einde aan die stijging komen? Alhoewel je natuurlijk niet weet, wat de medicijnmeesters nog eens met die apenklieren zullen presteren.

Laten we maar aannemen, dat het bereiken van de 100-jarige leeftijd altijd een gebeurtenis van belang blijft. Als het met U zover is, dan kom ik op het feest om U de van ouderdom en emotie bevende hand te drukken.

Engelsman.

kentering, zodat de maatschappij aan het einde van het jaar met een gebrek aan tonnage kreeg te kampen. Charteren van schepen was voor de rederij tenslotte niet economisch.

Indonesië

De situatie in Indonesië vond ook haar weerslag in de havengebieden, waar de arbeidsprestatie aanzienlijk leed door stakingen. Overmatig lange ligtijden van de schepen waren hiervan het gevolg. Daarenboven vormde de congestie in de havenetablissementen vooral sinds het einde van het verslagjaar, door langzame in ontvangstneming van lading, een ernstig probleem.

Behalve naar Japan, gaf het vervoer de maatschappij van Indonesië naar andere bestemmingen een niet-onbelangrijke vooruitgang te zien.

Vooruitzichten

Wat de vooruitzichten betreft, constateert de directie, dat de resultaten over het eerste halfjaar van 1951 belangrijk beter zijn geweest dan over dezelfde periode in 1950 en tot tevredenheid stemmen. Gezien de politieke situatie meent de directie zich niet te mogen wagen aan een voorspelling omtrent de verdere vooruitzichten.

Ten einde de regelmatige vernieuwing van de vloot en de aanvulling met moderne tonnage te verzekeren, is zowel bij de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. als bij C. van der Giesen & Zonen's Scheepswerven een enkelschroefmotorvrachtschip besteld met een drvg. van 10.500 à 11.000 ton, voor aflevering in het najaar van 1953 en einde 1954. De maatschappij verwacht de bouw uit eigen middelen te kunnen financieren.

Te Tandjong Priok moesten enige moeilijkheden worden overwonnen, alvorens de bouwcontracten van de nieuwe etablissementen konden worden aangegaan. Gehoopt wordt, dat in December a.s. de eerste gudang gereed zal zijn en voor het einde van 1952 het gehele complex. Aan de hierdoor te verkrijgen opslagcapaciteit bestaat een dringende behoefte.

In Nederland:

Pensions 10 procent duurder

De Nederlandse minister van Economische Zaken heeft bepaald, dat de bestaande pensioenprijzen in Nederland met 10 procent mogen worden verhoogd, in verband met de kostenstijgingen.

Van de zijde der pensionhouders was oorspronkelijk een verhoging van 12½ procent voorgesteld, doch de afdeling prijsvorming van het Directoraat-Generaal voor Handel en Nijverheid heeft slechts een verhoging van gemiddeld 10% toegestaan.

De beschikking is niet van toepassing op pensioenverlening aan personen, die in het betrokken pensioen niet hun hoofdverblijf hebben.

Voorts is een regeling vastgesteld, betreffende de berekening van brandstoffen aan pensioengasten. Voor verwarming mag thans het werkelijk betaalde bedrag, voor zover wettelijk geoorloofd, in rekening worden gebracht.

Indien de verwarming geschiedt door middel van centrale verwarming moeten de kosten van de gebruikte brandstoffen naar redelijkheid worden verdeeld.

AKERSLOOT

Dit is de naam van een plaatsje (3000 inwoners) gelegen aan het bekende Alkmaarder Meer, plus minus 8 km. ten Zuiden van Alkmaar, met goede autobusverbindingen naar Alkmaar en Uitgeest (4 km.). Van Uitgeest uit kan men in ongeveer 19 minuten per trein in Amsterdam zijn.

Het is mij bekend, dat in Akersloot nog bouwgrond te koop is, tegen een schappelijke prijs, terwijl het Gemeentebestuur prijs stelt op bewoners uit Indonesië. Na aankoop van de grond moet er binnen 2 jaar een woning op zijn gebouwd.

De bouwgrond, welke nog beschikbaar is, ligt vlak bij een zeer moderne jachthaven en ik ga daar t.z.t. ook wonen, speciaal met het oog op de zell- en watersport.

Mochten er onder ons personeel nog liefhebbers zijn voor een huisje „aan de waterkant” in Holland, dan zal het mij een genoegen zijn hun alle mogelijke inlichtingen hierover te verschaffen.

P. BEENHAKKER
chef Ink. & Mag Dienst
Td. Priok.

ZEDEN EN GEWOONTEN

Westerse instituten falen dikwijls

In ons eerste aan het „Marineblad” ontleende, artikel gaven wij U enkele bijzonderheden over de talen van de Papoeas en hun ietwat onaangename gewoonte van het koppensnellen. Laten wij, door de ogen van Res. M. Klaassen, op wiens causerie het artikel in het „Marineblad” is gebaseerd, de zeden en gewoonten van het volk van Nieuw-Guinea nog eens wat nader bekijken.

De Papoea beoordeelt de dingen anders dan wij. Wij kijken met respect naar een volle boekenkast en leiden daaruit de graad van intellectualiteit van de eigenaar nogal eens af. (hoevel vaak ten onrechte. Red.). De Papoea redeneert anders. Als die blanke zoveel boeken nodig heeft om alles na te slaan, wat hij is vergeten — zo zegt de Papoea — dan moet hij wel bijzonder dom zijn! En in deze redenering zit natuurlijk ook iets.....

Wanneer men in een nog niet volkomen gepacificeerde streek per prauw naar de wal roeit, moet men er voor zorgen, dat men met de rug naar het strand zit, evenals de roeiers. Dit betekent naar Papoease etiquette, dat men geen boze bedoelingen koestert jegens de lieden aan de wal en is tevens een uitnodiging aan de Papoeas, die men wil bezoeken, om eveneens vriendschappelijk te reageren op de komst der gasten.

Als men pas op Nieuw-Guinea komt, vindt men de Papoea onbeleefd, als hij op de vloer blijft hurken, wanneer men zijn woning binnentreedt. Naar het oordeel van de Papoe is juist de blanke onbeleefd, want het hurken van de Papoeas is een gebaar van hoffelijkheid zijnerzijds en een teken, dat hij niets kwaad in het schild voert. Men moet dus direct ook maar gaan hurken.

Als man en vrouw op stap zijn draagt de Papoea-vrouw enorme lasten op haar rug — plus kind — terwijl de man slechts een lichte hoog en een paar pijlen „sjuwt”. Dit is een werkverdeling, die naar Papoease gedachten, volkomen in orde is en voor verandering waarvan de Papoea-vrouwen zeker niet in staking zullen gaan. De man moet op tournee de handen vrij hebben, want hij is vóór alles krijgsman.

Neemt de onveiligheid in een bepaalde streek af, dan ziet men geleidelijk een verschuiving in de arbeidsverdeling komen. De man gaat deelnemen aan het zwaardere werk der vrouw.

Ondankbaarheid

Als nieuweling op Nieuw-Guinea treft meestal sterk de ondankbaarheid der Papoeas. De zegeningen, die het Westen

brenkt, vinden zij iets doodgewoons. Toch kennen zij wel dankbaarheid, zij het in een ietwat andere vorm. Alles, wat buiten de stam woont en leeft, behoort tot de natuurlijke vijanden. De strijd om het bestaan kan in vele gevallen slechts worden gewonnen ten koste van naburige stammen. De primitieve Papoea wordt met de pap(oea)-lepel ingegoten, dat alle vreemdelingen en rasgenoten, die niet tot de eigen groep behoren, gevaarlijk zijn en dat die „vreemdelingen” op hun beurt een zelfde instelling hebben. In deze gedachtesfeer past dus geen dankbaarheid jegens vreemden. Men staat wantrouwig tegenover hem en zoekt overal een bijbedoeling achter.

Meester betaalt schoolgeld

We zien op Nieuw-Guinea het eigenaardige, dat er wel schoolgeld wordt betaald. Maar niet door de ouders van de leerlingen. . . Het is hier alweer de omgekeerde wereld. De Papoea redeneert, dat die tuan er blijkbaar belang bij heeft, als de Papoea-zoon onderricht ontvangt. De Papoea meent hiervan te moeten profiteren en vraagt dus schoolgeld. Zo gaat het ook in de poliklinieken van zendelingen of missionarissen. De Papoea wil zich wel laten behandelen, maar vraagt eerst een stuk zout of een pluk tabak, voor de gunst zijn wonden te laten behandelen.

Bloedwraak

De bloedwraak, die nog door vele stammen in ere wordt gehouden, is oorzaak van vele veten, die jaren blijven voortbestaan. De Papoea is n.l. een slecht organisator waar het wraakneming betreft. Bij een gewapende actie om een schuld te vereffenen, maakt hij gewoonlijk veel meer slachtoffers dan strikt noodzakelijk zou zijn. De tegenpartij is daardoor genoodzaakt op om haar beurt weer bloedwraak te nemen en een aantal slachtoffers te maken.

Het Westen faalt

De attributen van de Westers-geörienteerde Vrouwe Justitia blijken helaas in Nieuw-Guinea nogal eens onbruikbaar

te zijn, zoals een politie, een rechtbank, een gevangenis e.d. Dergelijke instituten gedijen lang niet altijd, ondanks ons Westerse vertrouwen er in en ons doorzettingsvermogen. Papoeas, die wegens ernstige vergrijpen een straf uitzitten, moeten vroegtijdig weer worden losgelaten, omdat zij in de gevangenis eenvoudig wegwijnen, ook al werken zij de hele dag buiten. Het heimwee naar bossen en bergen is te sterk en onze betere voeding, ligging en andere attracties van Westerse posten kunnen hem niet redden. Hier faalt dus de rechtspraak met al haar middelen.

Traagheid

In elke functie op Nieuw-Guinea stuit men op de traagheid van de Papoease maatschappij. Alle maatregelen, hoe goed ook bedoeld en hoezeer in het belang van de Papoea's, zijn tot mislukking gedoemd, als men zich van te voren niet realiseert, dat te grote overgangen funest zijn.

(Slot: zie hiernaast)

Noordzee

Amsterdam is al sinds vele eeuwen een der grootste zeehavens van West-Europa, van waaruit de schepen alle wereldzeeën bevaren. In vroeger tijden waren het nog kleine schepen, die via de Zuiderzee en het Marsdiep, tussen Noord-Holland en het eiland Texel, de Noordzee bereikten. Geleidelijk aan verzandde de Zuiderzee echter en werd ondieper, terwijl juist in die jaren de schepen voortdurend groter werden. Het gevolg was dat het steeds moeilijker bleek om een intensief verkeer met de zee te onderhouden.

Jan Dou

Een vooruitstrevend man, zekere Jan Dou, deed daarom reeds in de zeventiende eeuw het voorstel om van Amsterdam uit een 25 kilometer lang kanaal naar het Westen te graven en de duinenrij bij Beverwijk door te steken, zodat een rechtstreekse verbinding met de Noordzee tot stand zou komen. Niemand durfde dit stoutmoedige plan echter aan.

Men bleef nog honderden jaren naar een oplossing zoeken. Toen Koning Willem I in 1815 wederom met kracht aandrang op een betere verbinding kwamen er spoedig allerlei projecten ter tafel. De Koning was voor verwezenlijking van Jan Dou's idee: een direct kanaal van Amsterdam naar het Westen. De ingenieurs durfden dit echter nog

Een Papoea gelooft in een leven in een Hiernamaals. Uit zijn sagen en legenden blijkt, hoe hij zich dit leven na de dood voorstelt: een wereld, die in weinig opzicht van de onze afwijkt. Hem zonder meer als Heiden te kwalificeren zou onjuist zijn. De meeste Papoeas geloven van een bepaald wezen of ding af te stammen, van een rots, een potvis, een kangoeroe, een rivier of een slang.

Na het bovenstaande —in dit artikel en het vorige— zal het overigens wel duidelijk zijn, dat —behoudens uitzondering— het algemene karakter van deze maatschappij toch wel dit is: een samenleving, waarin angst alles overheerst en vrees voor boze geesten en demonen een onmiskenbaar cachet op de gemeenschap drukt en een domper zet op al te uitbundige levensvreugde.

Een slot-artikel zullen wij in het volgende nummer van „de Uitlaat” publiceren.

Kanaal 75 jaar

niet aan, want de technische moeilijkheden zouden enorm zijn en zij vreesden, dat bij hevige stormen het water van de Noordzee half Noord-Holland zou overstromen.

Kanaal naar Den Helder

Na enkele jaren keurde men een andere oplossing goed: van Amsterdam uit werd het Groot Noord-Hollands kanaal gegraven, dat langs Zaandam en Alkmaar een tachtig kilometer lange verbinding schonk met Den Helder.

Na zes jaar was dit kanaal klaar, maar veertig jaar later bleek het niet meer aan de eisen des tijds te voldoen. De zeeschepen waren nog groter geworden en de stoomvaart had haar intrede gedaan en voerde de snelheid der vaartuigen op.

Wederom kwam toen het oude plan van de zeventiende eeuw naar voren en ditmaal durfde men het aan. Op 8 Maart 1865 ging de eerste spade in de grond en elf jaar later was het Noordzeekanaal van Amsterdam naar IJmuiden klaar.

Op 1 November 1876 stelde Koning Willem III het vaarwater in gebruik en dit jaar herdenkt Amsterdam dus het 75 jarig bestaan. Er is in die driekwart eeuw veel aan het kanaal en aan de IJmuidersluizen veranderd. De eisen werden steeds groter, zodat het kanaal breder en dieper en de sluis bij IJmuiden omvangrijker werd, thans is het de

Slot: Geschiedenis der zeekabels.

toen lukte het ineens! De kapitaalverschaffers waren nog eenmaal gezwich, de expeditie met nieuwe hoop uitgevaren en de verbinding werd een feit.

Na al die teleurstellingen was nu het enthousiasme enorm. Koningin Victoria en de toenmalige president der Verenigde Staten, James Buchanan, wisselden felicitatie-telegrammen, die natuurlijk vol stonden over „verbroedering” en „bijdrage tot de wereldvrede”. Daarna maakte zich de handel van de verbinding meester en deze natuurlijk geheel in haar eigen taal.

Onkunde

De misère was hiermee echter nog niet ten einde. Er brak slechts een nieuw hoofdstuk aan. De technici dier dagen verkeerden in de mening, dat men alleen bij een hoog voltage zou kunnen seinen en deze consequent volgehouden gedachte betekende de dood voor de kabel. Hoe zwakker de berichten doorkwamen, des te hoger voerde men de spanning op en des te sneller ging het afstervingsproces.

Vandaag weet men heel goed, dat een spanning van 2 Volt voldoende is voor het overbrengen van de berichten en de kabel zou nu nog even goed hebben kunnen werken als honderd jaar geleden. Destijds echter werd de met zo ontzettend veel moeite gewrochte verbinding langzaam gesloopt door technische onkunde.

De *Great Eastern* bracht echter uitkomst. Dit legendarische schip was bij zijn tewaterlating als een wonder van scheepsbouwkunde beschouwd. Eenmaal in de vaart werd het schip door niets dan rampspoeden achtervolgd en pas als kabellegger zou het tenminste iets van zijn beloften inlossen.

Op 23 Juli 1865 verliet het schip de Theems met een totaal gewicht van 21.000 ton kabel aan boord. Alles ging goed gedurende 1186 mijl, maar toen was er iets mis met de kabelmachine. Voor het schip stil kon houden stond er een enorme spanning op de kabel, met het bekende fatale gevolg. Tweederde van de overtocht was toen achter de rug en de gedachte op te moeten geven was haast ondragelijk. Na twee vergeefse pogingen om het einde op te dreggen, moest de *Great Eastern* onverrichterzake naar Engeland terugkeren.

Wel had het schip bewezen zeer geschikt te zijn voor kabelleggen en op 30 Juni 1866 vertrok het opnieuw en dit keer door niets dan geluk begunstigd. De gehele kabel tussen Ierland en Newfoundland werd voltooid en zodra de beide einden verbonden waren met de bestaande lijnen, waren Londen en New-York weer telegrafisch verbonden. De nieuwe verbinding kwam de oude on-

dersteunen en later vervangen, toen deze geheel tot zwijgen was gebracht.

De *Great Eastern* legde later nog kabels van Engeland naar Frankrijk en Scandinavië en in 1870 de beroemde Suez-Aden-Bombay kabel.

Speciale schepen

Het eerste schip, dat permanent voor kabelleggen werd uitgerust was de *Monarch*, die tevens de eer had het eerste schip te zijn, dat naar een verloren kabel dregde en reparaties uitvoerde. Het was een houten raderboot van 500 ton, al 23 jaar oud toen zij in 1853 voor de kabeldienst werd bestemd. Het grootste kabelschip ter wereld was echter de *Dominia*, dat in 1926 te Newcastle-on-Tyne werd voltooid; een dubbelschroef-olie-stoker van 9300 ton, 170 meter lang en 20 meter breed. Het kon een snelheid ontwikkelen van 13 à 14 knopen.

De eerste taak van de *Dominia* was het leggen van de langste onderzee telegraafkabel ter wereld: 3625 zeemijlen dwars door de Stille Oceaan.

Het deed dat met een recordsnelheid van 9 mijl per uur, op een diepte van 3400 vaders, tweemaal zo diep als de Alpen hoog zijn! Millioenen ponden sterling waren met het werk gemoeid. De *Dominia* had de kostbaarste lading kabels aan boord, ooit door een schip vervoerd: 8500 ton, zorgvuldig opgerold in vier ruimen. Een kabel leggen op de bodem van de Atlantische Oceaan was voor dit schip maar kinderspel en het opvissen van kabels van de grootste diepte een kleinigheid.

Aan zijn roemruchte carrière kwam echter een einde door de intrede van de radio. Het aantal aanwezige kabels was toen ten naastebij voldoende. De *Dominia* had te weinig werk aan reparatie alleen en moest telkens worden opgelegd. Het was een zo groot schip, met zijn 140 koppen bemanning, dat de exploitatie op die voet niet meer lonend was.

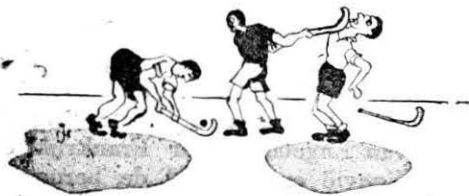
Op de Nederlandse werf van Verschure & Co. werd het trotse schip verbouwd tot een vrachtboot met passagiersaccommodatie en verkocht aan Rusland.

Heel wat schepen hebben hun naam gegeven aan het tot stand komen van de eerste trans-continente kabelverbindingen. Heel wat mijlen kabel zijn ook tevergeefs over de bodem van de Oceaan gelegd in het pogen om de afstanden te overbruggen.

In onze „draadloze” tijd is het zeker de moeite waard ons die periode van moeizaam worstelen nog eens te herinneren.

Ontleend aan:
„P.T.T. - Bedrijfsbanden” (Met dank aan den Hr. A. V. Dierx te Rotterdam)

Slot: zie pag. 9



Zoals de meeste K.P.M.-ers ongetwijfeld bekend is, is de K.P.M. ook op hockey-gebied in Djakarta geen onbekende en nam zij actief deel aan de competitie.

Nu deze competitie in Djakarta een einde heeft genomen, vonden wij de redactie van „de Uitlaat” bereid om ons enige plaatsruimte ter beschikking te stellen om eens terug te blikken op de behaalde resultaten en al hetgeen hiermee samenhangt.

In November van het vorige jaar werd het hockey-seizoen geopend met het gebruikelijke tournooi en moest de K.P.M. in het krijt treden tegen de Sportclub-Veteranen. Edoch, spelen wilden wij wel —gaarne zelfs— maar wat doet men, indien men niet over voldoende spelers beschikt? Goede raad was duur. Namen werden genoemd en de personen in kwestie op hockey-technisch gebied gewogen door het enige nog „aan”-zijnde bestuurslid der vorige competitie, de heer Takken, na ontvangen adviezen en meningen van enige zijner getrouwen. Een drietal kandidaten werd hierna volgens de regelen der kunst „gestrikt” en het resultaat was, dat de K.P.M. toch met elf man de strijd kon aanbinden. Deze eerste wedstrijd eindigde in een 3 — 0 nederlaag voor onze Oranjehemden.

16 verloren wedstrijden

Dit bracht echter geen ontmoediging. Wij hadden in de vorige competitie vaker met dit bijltje der nederlaag gehakt en beseften zeer goed, wat ons voorland was en dat nog vele tegenslagen zouden volgen.

Dat de K.P.M. van de 11 aan de competitie deelnemende elftallen als voorlaatste eindigde en van de 20 gespeelde wedstrijden er 2 werden gewonnen. 2 gelijkgespeeld en 16 werden verloren, met een doelgemiddelde van 19 — 102 bewijst wel, dat dit reëel was gezien.

De reden van dit minder goede resultaat? In de eerste plaats bevatte het „arsenaal”, waaruit wij moesten putten, niet altijd spelers „van klasse”, maar wel sportieve jongelui met een gezonde mentale opvatting, die graag zonder enige bedenking hun beste krachten gaven aan ons elftal. Bij deze spelers ging het niet om de „knikkers” maar om het „spel”, en na een geleden neder-

K.P.M.-hockeysers deden, wat zij konden

Moed wordt echter niet opgegeven

laag — en er waren erbij van 10 — 0 — werd er niet gemord en werd het volgende weekend weer met even veel of wellicht nog meer enthousiasme gestart. Bravo mensen, dit is sportmanship en hierbij een woord van welgemeende dank voor jullie support, dat zo broodnodig was! In dit verband doet het goed, nog eens te herinneren aan de sportverslagen in de dagbladen van Djakarta, waarin herhaaldelijk werd gesproken van „Een fanatiek spelende K.P.M.-ploeg”, „De enthousiaste scheepvaartmensen”, etc.

Overplaatsingen

De tweede factor, die mede aanleiding was tot onze minder goede resultaten, bestond hierin, dat ons bedrijf overplaatsingen kent en dat hieronder ook wel eens een hockey-speler valt. Hierdoor raakten wij o.m. een viertal werkelijk goede spelers kwijt, waardoor het technische element in onze ploeg kwalitatief daalde. Met vreugde begroeten wij derhalve de heer Dootjes, die nu door een overplaatsing van Belawan naar Djakarta een zeer welkome aanvulling voor ons verzwakte elftal betekende.

Veel was er reeds gesproken over een gelegenheid tot trainen, welke echter eerst in de tweede helft van de competitie werd verkregen, dank zij de bemoeienis van de heer Ter Braake, die —misschien wist U dat niet— zelf in ons elftal medespeelt. Op deze plaats moeten wij dan ook noemen Dr. de Maar, die ook niet meer tot de jongsten kan worden gerekend. En toch was hij een der meest enthousiaste en toegewijde spelers en bovendien „de” rechtsbuiten, die meerdere malen open doekjes van het publiek en medespelers kreeg. Wij betreuren het, dat Dr. de Maar, die op 22 Juni per „Willem Ruys” voor E.V. naar Nederland vertrok en na ommekomst te Surabaia zal worden geplaatst, voor ons elftal verloren gaat. Namens alle spelers wensen wij hem en zijn echtgenote (ons zo welbekend van „langs de lijn”) nogmaals een prettig verlof toe.

Ook onze aanvoerder, de heer Takken, en onze scheidsrechter, de heer De Roy van Zuydewijn, brengen wij hier een woord van dank voor het vele en lang niet altijd gemakkelijke werk, dat door beiden werd verricht. De wijze, waarop hij in de hitte van de strijd de soms felle kritiek op zijn „fluiten” met een kwinkslag wist op te vangen, was onnavolgbaar. Als chauffeur was Roy bepaald onmisbaar en wij hopen van harte weer in de volgende competitie op

hem te kunnen rekenen. Takken zal in December van dit jaar eveneens met E.V. naar Nederland vertrekken en zodoende niet meer of slechts korte tijd aan de nieuwe competitie van dit jaar kunnen deelnemen. Wie ooit wel eens de K.P.M. ploeg heeft zien spelen, weet, dat dit een grote „aderlating” voor ons betekent.

Vol goede moed

En nu moeten wij ons dan weer klaar maken voor de nieuwe competitie, die in November zal beginnen. Deze competitie zal ongetwijfeld weer harde strijd brengen en wij zullen met een gehavend elftal opnieuw moeten starten. Tenzij er collega's zijn — en ze zijn er — die in vroeger jaren met goed gevolg de stick hebben gehanteerd. Ook diegenen, die — K.P.M.-er zijnde — hun krachten geven of zullen geven aan andere hier ter stede spelende clubs, zullen wij gaarne in onze gelederen opnemen. Tevens noteren wij gaarne nieuwe leden, die de mooie hockeysport willen gaan beoefenen en wij zullen hen hartelijk welkom heten op de trainingsmiddagen, wanneer deze weer zullen worden hervat.

U weet het adres, Takken (T.D./H.K.), die voorlopig nog de gecombineerde functie van voorzitter-aanvoerder vervult.

Heren, de lijst ligt klaar !!! Wie is no. 1 ???

C. C.

MAATSCHAPPIJ SPRINGT BIJ.

Uit de op 21 Mei 1951 in werking getreden Nederlandse wet, houdende voorzieningen ten aanzien van zeelieden, die tijdens de 2e Wereldoorlog in Azië in gevangenschap zijn geraakt, blijkt, dat de in deze wet vastgestelde regeling niet van toepassing is op vrijwel het gehele varende personeel van de K.P.M.

Slechts diegenen, wier gezin op 7 December 1941 vertoefde buiten het nadien door de vijand bezette gebied in Azië, zullen op deze voorzieningen aanspraak kunnen maken.

In verband hiermede zullen thans de van maatschappijwege reeds getroffen regelingen, inzake de rehabilitatie-uitkering tevens voor vrijwel het geheel varende personeel gaan gelden.

Verondersteld mag worden, dat deze regelingen algemeen bekend zijn.

Op enige uitzonderingen na werden aan betrokkenen reeds voorschotten verstrekt, gelijk aan de hun toekomende uitkering krachtens de K.P.M.-compensatieregeling.

Deze uitkeringen zullen thans voor rekening van de maatschappij worden genomen, waarmede deze aangelegenheid door hen volledig is afgedaan.

Voorzover betrokkenen laatstgenoemde uitkering nog niet hebben ontvangen of voorschotten hierop hebben genoten, welke minder dan wel meer hebben bedragen, dan hetgeen hun uit hoofde van de K.P.M. compensatieregeling toekomt, zullen zij hierover nog nader bericht ontvangen.

IK MIJMER WEER IN M'N TUINTJE

„Weet-je-nog-wel-van-toen”

Sedert enige weken heb ik nu ook een achtertuintje. Dat is prettig, want nu ben ik niet meer uitsluitend aangewezen op mijn voortuintje. In mijn voortuintje sneeuwt het n.l. wel eens en dan kan ik daar niet blijven zitten. In Holland is het dikwijls guur en koud en sneeuwt het wit. In mijn voortuintje is het altijd warm en als de wind „van achterin” is, sneeuwt het daar zwart. Van die grote vette vlokken, die uit de schoorsteen van de kombuizen komen. In dat geval verhuis ik naar mijn achtertuintje, dat op het achterste gedeelte van het sloependek is gelegen.

Daar staat ook een zitje, doch dat is ook aan de onderkant nieuw en de stoelen daarvan hebben stevige poten. Aan de stuurboord railing hangt een grote bloemenbak en ook een aan bakboord. Deze bakken zijn rood geschilderd en dat vloekt met de groene tent, maar daarvoor zit je nu eenmaal aan boord van een schip. Vroeger zag je meestal aan boord niet vloeken, maar hoorde je het meer. Thans is ook daarin veel veranderd. Deze twee bloemenbakken — nu — heb ik cadeau gekregen van een commissie-agent voor onze maatschappij, omdat hij het in mijn voortuintje zo aardig vond staan.

Voor de leken zal ik even uitleggen wat een commissie-agent is. Dat is heel eenvoudig. Een agent is iemand, die de maatschappij vertegenwoordigt op een plaats buiten Djakarta en dit doet op een wijze, waarbij hij meestal zijn eigen belangen vergeet. Een commissie-agent werkt óók hard voor de maatschappij, doch verschilt met een „echte” agent meestal hierin, dat hij minder vergeetachtig is ten aanzien van zijn eigen belangen.

Enfin, ik zit nu dus vanwege de meteorologische toestanden in mijn achtertuintje en kijk naar de bloemenbakken.

TER OVERNAME

Aangeboden worden een prisma-kijker 7 X 50; een trommel-sextant en

een blauwe uniform (voor persoon van klein postuur).

Gegadigden gelieven zich te wenden tot de heer W. Koning, Duinweg 16, Soest.

Daarin groeien nu ook begonia's, die het goed doen. Verder had ik daarvoor verscheidene pakjes bloemenzaad gekocht en in de bakken uitgestrooid. Deze zaadjes doen het niet. Zij komen wel even op, doch zodra zij een dag of twee boven de aarde zijn geweest en in de wijde wereld van mijn achtertuintje hebben rondgekeken, verdwijnen zij weer. Ik ben de namen van die zaadjes vergeten en kan U dus tot mijn spijt niet waarschuwen ze niet te kopen. Voor mijzelf heb ik ze de naam gegeven van „intelligentie-zaadjes.”

Ik zit weer te mijmeren. Vandaag heb ik dat bekende „Zeg-weet-je-nog-wel”-complex en praat ik in mijzelf met oude bekenden.

Zeg weet je nog wel, Jaap, dat je altijd zoveel moeite had met vreemde woorden? Zeg, weet je nog wel, dat toen de valreep weer eens scheef hing, je ons uitkankerde, omdat de „accommodatie” met de wal weer niet goed was?

Zeg weet je nog wel, Nikkie, onze eerste dinnerjackets voor het verpleegstertje van het General-Hospital? Dat meisje, dat in de tegenwoordige tijd een „moordgriet” zou worden genoemd en dat ons toch ook niet blijvend gelukkig kon maken?

Zeg, weet je nog wel, Paketje, dat julie 's avonds laat nog naar boven wilden en — omdat er geen taxi's meer waren — op het stationnetje van Priok, dat locomotiefje opstookten en daarmee naar Noordwijk reden?

Zeg, weet je nog wel, Pieter, hoe jullie op het voormalige Koningsplein-Noord die sado-tjes uitspanden en „te-kuda” het Decapark binnenreden?

Zeg, weet je nog wel, Jantje, dat meisje van om de Noord, waarmee je je zou verloven en dat een huisje zou kopen en daarvoor fl. 2000,— van je leende? Dat meisje, dat daarna spoorloos verdween en je achterliet met je verdriet en blanco-giroboekje?

Zeg, weten jullie nog wel, Willem, Tinus, Emile?..... Neen, jullie kunnen het niet meer weten. Jullie vielen voortijdig bij de uitoefening van jullie plicht..... Herinneringen. Ik schrik op. „Tuan, makanan sudah klar,” zegt mijn boy.

„Manusputty”

K.P.M. - koopvaardij programma

Op Vrijdag 15 Juni j.l. werd door „Radio Nederland” een koopvaardijprogramma „Het Schip van de Week” uitgezonden, bestemd voor het s.s. „Milne Baai”, s.s. „Reael” en m.s. „Kalianget” van onze maatschappij.

Deze schepen bevonden zich tijdens de uitzending in de Indonesische wateren.

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

Kapitein Rodenboog meldde via Scheveningenradio:

„..... Eerste uitzending bestemd voor „Reael” onneembaar. Herhaling zelfde dag matig. Herhaling Zondag hoewel door iedereen gezocht niemand iets gehoord — jammer.”

Kapitein Egeter, gezagvoerder van het s.s. Milne Baai had een betere ontvangst. Hij seinde:

„..... Ontvangst familiegroeten aan boord „Milne Baai” uitstekend en duidelijk. Hartelijk dank namens alle opvarenden.”

En kapitein Van Zeyl, gezagvoerder van het m.s. Kalianget zond het volgende telegram over de ontvangst van deze uitzending:

„..... Familiegroeten aan boord „Kalianget” uitstekend ontvangen. Alle medewerkers hartelijk dank.”

De ouders van 3e wtk. S. Wijbenga van het s.s. Milne Baai schreven over de uitzending van 15 Juni j.l.:

„..... Tot groot genoegen kunnen wij mededelen, dat wij bericht ontvingen van onze zoon, dat de uitgesproken groeten van 15 Juni prima door hem zijn ontvangen. Ook de andere lui waren vol lof over de ontvangst”.

Over de ontvangst van de uitzending a.b.v. het s.s. Reael van dezelfde datum schreven de ouders van 3e wtk. J.B. Visser:

„..... Betreffende de ontvangst van de groetenuitzending van 15 Juni j.l. deel ik U mede, dat mijn zoon het programma goed heeft kunnen beluisteren. En bij ons in Leeuwarden hebben we het ook vrij goed kunnen horen”.

De ouders van 3e stuurman L. Ruygrok schreven:

„..... Aan Radio Nederland Wereldomroep even mijn dankbaarheid uiten namens mijn zoon voor de schitterende ontvangst van de gesproken woorden, waarvoor van beide zijden onze hartelijke en welgemeende dank, hopende dat zulke uitzendingen maar meer herhaald zullen worden. Ook namens ons hier in Monster voor de hartelijke en gulle ontvangst in de studio”.

k.p.m. – Journaal

◇ In verband met het zeer grote passagiersvervoer op het traject van Tandjong Priok naar Oosthaven (Zuid-Sumatra) v.v., heeft onze maatschappij besloten om met ingang van 1 September a.s. (te beginnen met de afvaart van Priok) het schema op lijn-49 zodanig te veranderen, dat het aantal afvaarten van 2 tot 3 per 2 weken zal kunnen worden opgevoerd.

◇ De haven van Makassar is sedert 15 Juni j.l. door het ministerie van gezondheid te Djakarta wegens pokken besmet verklaard.

◇ Het bericht is al wat oud, maar wij willen het desondanks nog vermelden, zoals wij het lazen in „Schip en Werf” en omdat ons Amsterdam-kantoor juist wat betreft dit soort berichten nogal eens in gebreke blijft, hoewel er veel meer te doen valt:

De heer L. J. v. d. Klis, souschef van onze Technische Dienst in Amsterdam, heeft op 2 April j.l. zijn 25-jarig dienstjubileum in intieme K.P.M.-kring herdacht.

◇ Tot ons leedwezen moeten wij melden, dat de oud-hoofdwerktuigkundige van onze maatschappij, de heer J. Posthumus, op 15 Juni j.l. in Nederland is overleden.

◇ In verband met het vertrek met E.V. van dienstchef J. J. Mulder is met ingang van 25 Juni j.l. de heer H. H. Th. van Lennep, adjunct-chef, tijdelijk belast met de leiding van de afdeling „Civiele Dienst”.

◇ Met het m.s. *Modjokerto* arriveerde in het begin van Juli de 4e stuurman M. L. de Braaf in Indonesië. Stm.

de Braaf, die van de opleiding afkomstig is, is een nieuweling bij ons bedrijf en wij heten hem hierbij van harte welkom.

◇ Met het m.s. *Napoli* zijn in het begin van de maand Juli de hoofdemployé L. Boonstra en de employé C. M. van Wiggen met verlof

Indrapoera uit Nederland in Indonesië aangekomen om zijn dienstverband bij onze maatschappij aan te vangen.

◇ 1e stuurman J. van Mackelenberg is met zijn gezin op 27 Juni j.l. met het s.s. *Nieuw Holland* naar New Zealand vertrokken, waar hij zijn Europees Verlof gaat doorbrengen.

26 Juli hoofdemployé C. R. J. Hart vergezeld van zijn echtgenote met verlof, dat zal worden gevolgd door pensioen, naar Nederland vertrokken.

◇ Aan boord van het m.s. *Indrapoera* reisden medio Juli mevr. E. M. Heiner-Haas (echtgenote van dienstchef Heiner) en mevr. H. v. d. Meer-Van Bers met haar zoon (gezin van hoofdemployé Van der Meer) naar Nederland.

◇ De 4e stuurlieden J. A. M. Fransen, P. J. Bruls en R. F. Haarsma zijn nieuwelingen in de K.P.M. Zij arriveerden eind Juli per vliegtuig in Djakarta om hun dienstverband bij de maatschappij aan te vangen. Wij roepen hen een welkom toe.

◇ 1e stuurman W. A. Giel is begin Juli van gezinsscheidingsverlof uit Nederland in Indonesië teruggekeerd. Aldus ook 1e stuurman P. J. Balder en gezagvoerder W. Vader M.Z.

◇ De gezagvoerders S. van Leeuwen en J. G. Dibbets zijn met het m.s. *Oranje* op 20 Juli j.l. voor vervroegd pensioen naar Nederland vertrokken. Te Singapore embarkeerde de hoofdwtk. G. van Vuren, die eveneens met vervroegd pensioen is gegaan en naar het moederland terugkeerde, vergezeld van zijn echtgenote.

Voorts reisden met dit mailschip hoofdemployé G. J. Grendel met zijn gezin, hoofdemployé H. A. Aartsen met zijn gezin (beiden met Europees Verlof), employé A. M. M. Sprenkels, 1e stuurman J. Plugge met zijn gezin (Europees Verlof), 2e stuurman M. W. de Smit, 2e werktuigkundige J. J. Teut-

JUBILARISSE IN AUGUSTUS

5-8-1951:

M. Limbat hoofdklerk II CM3/Vr. K. Pass.

8-8-1951:

Roghim oppasser I C.M. II

10-8-1951:

Lam Tang Piauwmandoer Werkpl.
Tg. Priok

20-8-1951:

Moh. Sani pakhuismees-
ter III Ag. Tdg. Priok

21-8-1951:

C. A. de Roy van Zuydewijn
hoofdemployé T.D.

23-8-1951:

J. van Doggenaardienstchef Medan

26-8-1951:

Tjoe Moen timmerman Werkpl. Priok

28-8-1951:

L. v. de Zee hoofdemployé Survey Dienst/
Priok

31-8-1951:

.H. Ch. de FrankLadingmeester
Loc. Empl. Ag. Tg. Priok

naar Nederland vertrokken. Met het m.s. *Sibajak* vertrok begin Juli mevr. H. J. M. van Haften-Hofstede met haar dochtertje (het gezin van 2e stuurman van Haften) naar Nederland.

◇ 4e stuurman P. Oudt is op 21 Juni j.l. met het m.s.

◇ 2e stuurman J. G. Jansen heeft op 24 Juni j.l. eervol ontslag gekregen uit de dienst van onze maatschappij en is op 28 Juni d.a.v. met zijn gezin met het m.s. *Maetsuycker* uit Indonesië vertrokken naar Australië, waar hij zich gaat vestigen.

◇ Met het m.s. *Bantam* is



K.P.M.-promoveert !

Naar de 1e klasse der B.K.V.B.

Door een flinke 7—1 overwinning op het elftal van de „Factorij”, waarbij de voorhoede weer de doelpunten „aan de lopende band” afleverde, is het K.P.M.-voetbal-elftal deze competitie op de eervolle tweede plaats van de 2e klasse geëindigd onder de Politie. Overigens is dit een positie, waarop de K.P.M. een abonnement schijnt te hebben, want de beide voorgaande competities in 1949 en 1950, bezette ons elftal ook steeds de tweede plaats respectievelijk onder de „Borsumij” en de „Landsdrukkerij”.

Plaquette

Ditmaal heeft deze tweede plaats ons echter geen windeieren gelegd. Werd tot

dusserre uitsluitend aan de nummers één van elke afdeling een fraaie beker uitgereikt als beloning voor de geleverde prestaties, dit jaar vond het B.K.V.B.-bestuur, dat ook de nummers twee een prijs moest worden toegekend en dies heeft het K.P.M.-elftal een plaquette in de wacht gesleept.

Wordt het nu geen tijd, dat er in de hall van ons Hoofdkantoor een „prijzenkast” komt, waarin de verworven (en nog te verwerven) trofeeën een plaats kunnen krijgen, als stimulans voor de verrichtingen van de andere K.P.M.-sportliefhebbers.

Promotie

En hiermede zijn wij nog niet aan het einde van de vreugde. De B.K.V.B. heeft n.l., uit voetbal-technische overwegingen besloten om behalve de Politie ook de K.P.M. naar het voetbal-walhallia de Eerste Klasse te laten promoveren. De komende competitie zullen wij dan onze krachten gaan meten met geduchte tegenstanders als de B.P.M., de Unilever en de Stanvac.

Met het K.P.M.-elftal in zijn huidige vorm, kunnen wij de toekomst met vertrouwen tegemoet zien.

Slot: Noordzee-kanaal 75 jaar.

grootste zeesluis ter wereld: 400 meter lang, 50 meter breed en met een slagdrempeldiepte van 15 meter. Het kanaal is thans 160 meter breed op de waterspiegel en 75 meter op de bodem met een diepte van 13 meter.

In 1880 voeren er 2958 schepen door het Noordzeekanaal met een tonnage van 1.212.000 netto r.t., in 1950 bedroeg dit aantal 8962 schepen met 9.407.000 ton.

IJmuiden, waar de schepen het kanaal binnenvaren, is pas in 1876 ontstaan. Thans is het echter een der grootste industrie centra van Nederland waar onder meer hoogovens, papierfabrieken en een industrie van stalen platen en naadloze buizen gevestigd zijn, terwijl het voorts een der grootste vishavens ter wereld is geworden.

Radar

Het jubilerende kanaal zal in November uitgerust zijn met het modernste hulpmiddel, dat de scheepvaart kent: een radarinstallatie.

Op 1 November hoopt men de radar met enige feestelijkheid in gebruik te stellen.

Vervolg K.P.M.-Journaal

scher met zijn gezin en 2e werktuigkundige W. Mathiessen met zijn gezin (beiden met Europees Verlof).

Verder nog mevr. J. C. van Bentum-Oudejans (echtgenote van 2e stuurman Van Bentum), mevr. L. H. Dekker-Cohen met haar dochter (het gezin van wijlen 2e wtk. Dekker) en J. Goossens (zoon van 2e werktuigkundige Goossens).

◇ 2e stuurman J. Schaap, is op 12 Juli j.l. per vliegtuig met vervroegd gezinsscheidingsverlof van Djakarta naar Engeland vertrokken.

◇ Coaster-gezagvoerder Tj. Schaap, is op 13 Juli j.l. per vliegtuig uit Nederland gearriveerd.

◇ 4e stuurman P. H. Kloosterman, is op 13 Juli j.l. per ms. *Oranje* uit Nederland gearriveerd. Hij is een nieu-

NAGEKOMEN BEVORDERINGEN PER 1 JULI 1951

Tot STUURMAN-LOCAALVAART *de wrnd. stuurlieden-locaalvaart:*

A. Apituly; S.M. Siahaya; C. Tatali; F. Dias; J. Kawangoen; S. Isckar; Z. Latuharhary; B.W. Tarorch; R.D. Timisola en N. Janis.

Tot LADINGKLERK *de leerling-ladingklerken:*

J.W. Joseph; L.H. Voerman; F.W. Frans; D. Maitimu; W.J. Soumokil; A.F. Tahapary; M.R. Christiaan; A.J. Doorakkers; A. Lompelijuw; J. Kipuw; C.D. Sekewaël; L.J.S. Pallo; S.I. Manubulu; L.D. Rompas; Thamrin; A.F. Talimbekas; J.J. Sumual; Rd. Z.A. Prawirakusumah; Rd. J. Sukaisah en J. Sihasale.

weling in ons bedrijf, als ook 4e stuurman N. Scheer, die eveneens per *Oranje* arriveerde.

◇ 2e stuurman G. H. Groenhof, is op 16 Juli per vliegtuig met gezinsschei-

dingsverlof van Djakarta naar Nederland vertrokken.

◇ Gezagvoerder W. F. Kraan, is op 20 Juli per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof van Singapore naar Nederland gereisd.

Vlak voor het ter perse gaan van dit nummer gewerd ons het droevige bericht, dat de voorman van de Buitendienst op Tandjong Priok, de heer

JAN JOHANNES THEPEN

op Donderdag, 27 Juli j.l. tengevolge van een noodlottig ongeval om het leven is gekomen.

De heer Thepen was reeds van 1928 tot 1941 in dienst van onze maatschappij en werd toen afgekeurd. In 1946 stelde hij echter wederom zijn krachten ter beschikking van de maatschappij.

De heer Thepen werd op 1 October 1897 te Amsterdam geboren.

Op Vrijdag, 28 Juli werd zijn stoffelijk overschot op het Kerkhof „Laanhof” ter aarde besteld.

TANK GEVRAAGD

Een nogal vreemdsoortig verzoek kwam van een onzer lezeressen binnen. Alhoewel wij niet geloven, dat het resultaten zal afwerpen, willen wij haar niet teleurstellen, temeer niet waar het hier een K.P.M.-vrouw betreft, die hulp nodig heeft. Wij gunnen haar dus van harte een plaatsje in ons blad.

„Er is”, aldus schrijfster, „in Djakarta geen plaats meer voor ons. Met „ons” bedoel ik voetgangers en fietsers. Wat er aan ruimte is, wordt ingenomen door het snelverkeer en de betjaks en wat het straks moet worden als er meer van die gemotoriseerde dingen komen en nog meer bromfietsen en nog meer scooters ik moet er niet aan denken.

Het is een probleem, waarover ik zit te piekeren. En daar het mijn gewoonte is problemen zoveel mogelijk uit de weg te ruimen (wat —al zeg ik het zelf— een zeer goede gewoonte van me is, die ik iedereen kan aanbevelen) zoek ik een oplossing.

Hoewel ik weet dat de plaatsruimte beperkt is in „de Uitlaat” (gezien de papierschaarste) kan ik toch niet direct met de deur in huis vallen, want ik wil graag de lezers in een prettige stemming brengen en dat kan niet als je direct begint met hen iets te vragen. En vragen is mijn bedoeling.

Ik wil dus even terug grijpen naar Tonny, het vijfjarige zoontje van ex-huisgenoten, waarmee ik altijd in vrede leefde. Tonny dan had niettegenstaande

zijn korte leven wel eens luisterrijke ideeën, die wel niet altijd uitvoerbaar waren, maar dat is een tweede kwestie. Er zat altijd wel iets in, soms veel, soms weinig.

Op een dag had hij b.v. gehoord, dat de eieren in Pontianak zo goedkoop waren, veel goedkoper dan hier. Hij sloot per K.P.M. derwaarts te reizen, eieren te kopen om ze hier met een zoet winstje van de hand te doen. Z'n moeder —een verstandige vrouw— doodde niet zijn initiatief door hem lastig te vallen met reisgeldproblemen en zo, maar kwam met hem overeen, dat hij nog even zou wachten tot hij zichzelf helemaal alleen kon aankleden. Tonny had n.l. onhandige pakjes met knoopsluiting van achteren en daar had hij wel eens moeilijkheden mee. Het ging toch niet aan, zo opperde z'n moeder om als eierenverkoper de kapitein van een K.P.M.-er lastig te vallen met het aankleden van zijn passagiers. Zo'n kapitein heeft wel wat anders te doen, te meer daar er op het traject Pontianak—Djakarta v.v. een flinke zandbank ligt, waarvoor hij al zijn aandacht nodig heeft.

Terwijl Tonny dus wachtte op het moment, waarop het hem gegeven zou zijn bij zijn knopen te kunnen komen, beraamde hij andere plannen. In het buurhuis woonde een soldaat en soldaten —dat wist Tonny zeker— reden vaak in tanks. Als die er nu eens eentje over had! Want een tank leek hem het verrukkelijkste speelgoed, dat hij maar kon bedenken. Toen Tonny moed genoeg had verzameld, wandelde hij naar z'n buurman, die hem op barse toon vertelde, dat hij alle tanks nodig had, zolang er ergens op de wereld nog oorlog zou zijn, maar dat hij na afloop aan hem zou denken.

Tot zover mijn inleiding, die toch niet helemaal alleen is bedoeld om een goede stemming te kweken, maar waarvan het laatste gedeelte met mijn probleem te maken heeft. Door Tonny kwam ik op een idee, dat een eind zou kunnen maken aan mijn moeilijkheden. Namelijk, dat een tank het enige vervoermiddel in Djakarta is, waarin ik me in het verkeer zou durven wagen. Het is het enige vervoermiddel, dat veiligheid garandeert, want daarin ben je altijd de sterkste. Ik heb het op de film gezien. Met zo'n ding rij je overal overheen, zonder zelf een schrammetje op te doen.

Zo'n tank zou ik willen hebben. Het verlangen er naar wordt bijkans een obsessie voor me. Nòg zit ik op de fiets,

nòg bezit ik een zekere behendigheid om verkeerskluwens te ontwijken, een behendigheid in mijn jeugd opgedaan op de kermis. U weet wel, in die kleine autotjes, waarmee je zo gezellig tegen elkaar op kunt botsen, zonder levensgevaar. Maar ik word een dagje ouder, wat nerveuser en trager in mijn bewegingen. Niet lang meer zal het duren, of ik durf niet meer te fietsen of erger nog, helemaal de deur niet meer uit. Want je krijgt bij het ouder worden —wat ik op zichzelf niet erg vind— zo'n akelig open oog voor de gevaren, die je omringen. Een tank zou uitkomst brengen. Die worden ook niet zo gestolen. Is er onder de lezers niet iemand die zo'n tankje kan missen? In ruil voor mijn fiets bijvoorbeeld?

Ikk heb al aan mijn man gevraagd, of de K.P.M. niet een oud scheepje (eventueel een coastertje) voor me heeft, dat tot amphibie kan worden omgebouwd. Maar hij zei van niet. En als ze er een hadden, dan zou ik het nog niet krijgen, want dan zouden alle zeemannsvrouwen er om komen. En zoveel hebben ze er zeker niet. En nu is mijn enige hoop nog een tank. Wie helpt me?

Een voetgangster.

BUICK EN STUDEBAKER

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

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

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

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

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



„Ik vind een gratificatie van twee klappers wel voldoende.”