

NIEUWJAARS BOODSCHAP

Bij de intrede van het jaar 1952 is het mij een behoefte om het gehele personeel der K.P.M. en der met haar geaffilieerde ondernemingen, een in alle opzichten voorspoedig en gelukkig jaar toe te wensen.

Het jaar 1951 heeft ons —naast veel goeds— talrijke moeilijkheden gebracht, maar ook thans mag weer met grote dankbaarheid worden geconstateerd, dat dank zij de gezamenlijke inspanning van allen, werkzaam in ons bedrijf, deze moeilijkheden met succes het hoofd konden worden geboden. Het beroep, dat ik bij de aanvang van dit jaar op U allen deed, werd in grote mate vervuld en ik stel er prijs op U op deze plaats mijn dank daarvoor te betuigen.

De directie is er zich volkomen van bewust, dat er nog vele zaken zijn, welke geenzins zijn geregeld, zoals zij dit gaarne zou wensen. Ik hoop echter, dat gij allen er van overtuigd zult zijn, dat wordt gedaan wat redelijkerwijs mogelijk is, doch dat tevens niet uit het oog moet worden verloren, dat het dikwerf de uitwendige factoren zijn —verband houdende met de huidige toestand —waardoor het doel, dat de directie zich voor ogen heeft gesteld, nog niet kon worden bereikt. Van de kant van de directie kan ik U de verzekering geven van haar onverflauwde inspanning en zorg voor het personeel.

Ik ben mij er van bewust, dat gij in de afgelopen jaren onder zeer moeilijke omstandigheden hebt gedaan, wat maar redelijkerwijze van U kon worden gevergd en dat er óók voor U omstandigheden waren, welke U noodzaakten feiten te accepteren, welke in strijd waren met het eigen wezen van de zeeman en van hen, die aan de wal in het scheepvaartbedrijf werkzaam zijn.

Wanneer ik hier een en ander nader specificieer, dan is dit slechts één van de vele voorbeelden. Dat ik juist dit voorbeeld noem, is om het uitzonderlijke belang daarvan voor onze Maatschappij. Ik doel hier op de zorg voor de aan de K.P.M. toevertrouwde lading. De directie zal alles doen, wat maar technisch mogelijk is, om een goede overkomst der lading te garanderen en van U allen, die direct met de lading te maken hebt —of dit nu aan boord of aan de wal is— vraag ik voor deze zaak volledige medewerking en de meest stipte plichtsbetrachting, ondanks de nog steeds zeer moeilijke (hoewel langzaam aan verbeterende) omstandigheden, welke in de diverse havens gelden. Ik kan er niet genoeg de nadruk op leggen, dat aan ons streven van de laatste jaren om de K.P.M. weer op te bouwen —hetgeen tot nu toe zo succesvol is geweest en waardoor wij de toekomst met het meeste vertrouwen kunnen tegemoetzien— een fatale afbreuk zou worden gedaan, indien wij in dit opzicht zouden falen.

Het zal de laatste maal zijn, dat ik mij als president-directeur bij de jaarwisseling tot U wend, aangezien ook voor mij in het begin van het nieuwe jaar de tijd zal zijn aangebroken om deze functie neer te leggen. Niets zal mij meer voldoening geven dan wanneer aan het eind van 1952 zou kunnen worden geconstateerd, dat het beroep, dat ik hierbij op U heb gedaan, niet tevergeefs is geweest.

U allen en degenen, die U dierbaar zijn, nogmaals Gods rijkste zegen in 1952 toewensend, eindig ik.



7e Jaargang



Onze tekenaar, empl. F.W. Godin te Pangkalpinang, heeft met bovenstaande tekening de geest benaderd, waarin wij de 7e jaargang van „de Uitlaat” met dit nummer ingaan: „de Uitlaat” in handen van iedere K.P.M.-er en oud-K.P.M.-er. Als de redactie in de loop der jaargangen ook wellicht nergens anders in is geslaagd, het doel, omschreven in de aanvangs-paragraaf, is toch bijna benaderd. Wat zijn gecombineerde in Nederland- en in Indonesië verschijnende oplagen betreft, behoort „de Uitlaat”, blijkens gegevens hierover ingewonnen, tot de grootste door Nederlandse bedrijven uitgegeven personeels- en voorlichtingsorganen.

Er is ook in het afgelopen jaar heel wat critiek geweest. Belangrijker echter dan die critiek waren de vele malen, dat er ook iets goeds van „de Uitlaat” werd gezegd. En nog belangrijker voor de redactie was het feit, dat er in de grote K.P.M.-gemeenschap blijkbaar niemand was, die van de 6e jaargang ook maar één exemplaar wilde missen. De bijzondere belangstelling van lezers en lezeressen is vaak af te leiden uit de regelmaat, waarmee uit de redactiekamer speciaal voor bundeling verzamelde exemplaren plegen te verdwijnen. Dit geeft de redactie-burger enerzijds moeilijkheden, doch anderzijds moed.

Vervolg: zie pag. 2

OMWENTELING IN MIJN LEVEN

Méér waardering voor kankerpitten, s.v.p.!

„Kankeraars zijn gewoonlijk de beste werkers!” Dat is de merkwaardige conclusie, waartoe het Universitaire Instituut voor Sociaal Onderzoek te Michigan is gekomen na een studie van vier jaar. Volgens het door dit Instituut gepubliceerde rapport is er alle reden aan te nemen, dat de arbeider, die veel critiek heeft op de gang van zaken in het bedrijf, meer produceert en beter werk levert dan de arbeider, wie het niets kan schelen, wat er wel of niet gebeurt.

Het onderzoek, dat tot dit opmerkelijke resultaat heeft geleid, werd ingesteld bij de „Prudential Insurance Company” te Newark in New Jersey, terwijl soortgelijke onderzoeken thans aan de gang zijn op de kantoren van een grote Amerikaanse spoorwegmaatschappij en in de Studebakerfabrieken. Een van de directeurs van de „Prudential Insurance” heeft al gezegd, dat het rapport in kwestie een hele omwenteling zal teweegbrengen in zijn personeelsbeleid: „Als een arbeider of employé zijn baas dreigt een blauw oog te zullen slaan, moeten wij hem er voortaan niet meer uitgooien, maar hem opslag geven!”

Verrukkelijk vond ik het dit te lezen (in „Wereld” van Juli 1951). Want, staan wij Hollanders niet als grote kankeraars bekend? Wordt er niet altijd gezegd: „Als een Hollander kankert, is

hij pas gezond”? Dank zij het bovenstaande weet ik nu, dat we niet alleen gezond zijn, maar ook tot de beste werkrachten behoren. Heerlijk, dat ze dat in Amerika hebben uitgeplozen! Heerlijk voor ons klein Hollandje, dat onze grote broer een van onze meest kenmerkende eigenschappen niet alleen ook zelf bezit, maar ze waardeert. Wat een veilig gevoel is dat. Je kunt er gewoon tegen aan leunen.

Van het moment op, dat ik het las, bezag ik mijn medemensen met een heel ander oog. Overal, aan boord en aan de wal. Ik weet niet waar ik het meest genoot, want ik zou niet kunnen zeggen, waar het meest wordt gekankerd. Ik kreeg niet alleen een andere (betere) kijk op alles en iedereen, maar het bracht een volkomen omwenteling in mijn leven teweeg.

Tot het moment, waarop mij de ogen werden geopend, probeerde ik altijd de klagers tegen te spreken. Vooral als ze begonnen met: „Vroeger was alles zoveel beter, wat heb je nu nog aan je leven, wat heb je aan je geld, wat heb je aan je vrije tijd”, enz. enz. Ik probeerde hen dan altijd te vertellen (vooral aan de jongelui, want ouderen kun je toch niet meer veranderen), dat ze niet moesten zeuren over „vroeger”, want dat ze van dat „vroeger” zelf niets af wisten dan alleen uit de verhalen van hun vader. En dat hun vader in zijn jonge tijd precies hetzelfde zei (al wist hij dat nu niet meer) omdat hij het weer van de zijne had gehoord. En dat je zo door kunt gaan tot Adam en Eva. Dat het leven van die twee mensen ook niet over rozeblaadjes was gegaan. Wat een groot probleem was b.v. destijds „Hoe bevestigt ik mijn vijfgebladje?” voor hen. Heus niet minder dan het woningprobleem voor ons heden ten dage is.

Ik probeerde altijd het verheerlijken van de oude tijd tegen te gaan door te wijzen op de vele oorlogen, die er zijn geweest vóór deze; op de beschavingen, die opkwamen en werden vernietigd. En dat het voor de mensen, die in zo’n vernietigingstijd hebben geleefd, beslist ook zo leuk niet moet zijn geweest. Ik probeerde dan positieve dingen te zeggen, zoals: „Jij leeft nu en je moet er nu wat van maken. Vergal je leven niet met die zwartkijkerij. Je krijgt er maar

een ontevreden gezicht van met dode ogen en afgezakke mondhoeken. En dat staat zo lelijk”. Ik wees er op, dat juist de kleine dingen het leven zo prettig kunnen maken en dat je door van kleine dingen te genieten, de grote narigheden, die er zijn, zoveel beter kunt verduren. Dat die kleine dingen binnen ieders bereik liggen, zoals het lezen van een goed boek, het aanleggen van een verzameling, het genieten van een zons- ondergang of een mooi landschap, het je met enthousiasme werpen op een of andere liefhebberij, want dat je van een liefhebberij zelfs na je pensioentijd nog kunt genieten, dat het dan vaak zelfs hoofdzak kan worden en dat er zoveel goeds uit kan voortkomen. Ik oreerde, dat een mens moet streven naar „vrede des harten”, naar „peace of mind”, dat iedereen „senang hati” kan zijn als hij dat maar werkelijk wil en het maar bij zich zelf zoekt en niet bij anderen.

Kortom, ik bezigde al die gemeenplaatsen, die iedereen al lang kent, maar waar niemand aan wil. En ik dacht, dat ik het bij het rechte eind had en ik voelde me eenzaam tussen de velen. Kennissen had ik bijna niet, want ik weerde degenen, die altijd maar zaten te klagen, zoveel mogelijk uit mijn omgeving. Letterlijk en figuurlijk eenzaam was ik als vrouw van een „zeevarende, die weinig thuis is”.

Maar nu is mijn leven, zoals ik al zei, volkomen veranderd. Elke avond heb ik een grote kumpulan om me heen. We klagen over alles. Over dat we geen ver- voer hebben en dat de melk zo duur is. En we herhalen keer op keer, dat we een rotleven hebben. We staan er zelf verbaasd over, hoeveel onderwerpen van gesprek we hebben. Het is avond aan

Slot: zie pag. 12

Dit is no. 1 - zevende jaargang van

de Uitlaat

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

Dit nummer bestaat uit 12 pags.

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

Alle stukken, „de Uitlaat” be-
treffende, te adresseren:

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

Nieuwjaarsheidschap

Omwenteling

Terugblik

Zelflossende lichters

De Blauwe Wimpel

Vervolg: 7e Jaargang.

Wat de 7e jaargang betreft, moge worden opgemerkt, dat de gestegen druk-, papier-, clichérings- en fotokosten de waarschijnlijkheid van een terugkeer naar twee nummers per maand aanzienlijk hebben verkleind. Toch gelooft de redactie, dat bij toenemende medewerking van schrijvende K.P.M.-ers in binnen- en buitenland een verdubbeling van de verschijning door de directie met de grootste welwillendheid zou worden overwogen, alsook door de autoriteiten, die de scepter zwaaien over Indonesië's gelukkig ietwat verruimde papiervoorraden. Met dankbaarheid kon een vrij belangrijke stijging in de „Uitlaat”-bijdragen uit K.P.M.-kring in deze afgelopen jaargang worden geconstateerd. Deze nieuwe medewerkers met pen en penseel dankend voor hetgeen zij voor de 6e jaargang presteerden, spreekt de redactie de hoop uit, dat zij ook in deze 7e jaargang op hun bijdragen zal mogen blijven rekenen. De redactie hoopt de medewerkers te kunnen belonen met gebonden jaargangen van „de Uitlaat”.

DIE GOEIE OUWE TIJD...

Ja, ja, de goede oude tijd. Dat blijven de kinderen de ouders steeds weer nazeggen, geloof ik. Maar sinds wanneer eigenlijk? Want men kan bezwaarlijk veronderstellen, dat, laten we zeggen in 1600 —slag bij Nieuwpoort (een van de weinige jaartallen, die U en ik nog kennen; wees eerlijk)— Napoleon zijn garde met knotsen uitgerust had willen zien..... pardon, Prins Maurits het prettig zou hebben gevonden zijn schutterij aan te voeren volgens de krijgskunde der Batavieren. Anderzijds is het in onze tijd toch weer te prefereren boven een atoombom, niet waar? Wie werpt die knuppel eens in het hoenderhok der Verenigde Naties? Trouwens, de gummistok van de politie is stellig niets anders dan een gemoderniseerd Kaninefatenwapen.

Op zulke gedachten kom ik vanwege een kluivengevecht, een wat recentere geschiedenis: het hondendiner (neen, wij aten ze niet, hoor!). Dat feest geviel, toen hier in de Molukken nog enkele typen uit de oude doos zaten. De bekendste was Willem D., gesjeesd student uit het Delft van zijn jeugd en door de ouwelui op de boot gezet. Zij het, dat hij zijn weg uitstekend vond. Eens per jaar werden alle honden van de sobats uitgenodigd. In de pendopo stond dan de tafel gedekt met borden vol kluiven. Het allegaartje van gladakkers werd vervolgens op de stoelen gepoot en gesierd met een servet om de hals. Het spul kon beginnen.

En begon dan ook, te weten, na „los” van het startschot met een klappistooltje, weldra één grote vechtpartij dwars de disch over, terwijl de bazen der gasten met „Hier! Koest! Kees! Molly!” etc. nog trachtten iets van het decorum te redden. Nog hoor ik het brommend concert begeleid door het piepen van de uitwaaiende poenka, die wat koelte onder de verlitte gemoederen aanwoei. Apropos, men zou zo zeggen: smeer dat ding eens. Echter scheen het de manier om de katjong aan het trektouw te houden als niemand in de buurt was, opdat het privé-windje in huis bleef. De altijd studentikoos gebleven gastheer-dierenvriend —bijna van de sokken gelopen— genoot ten volle. Gevaarlijk waren de rondvliegende beenderprojectielen after all niet. En nadat de beesten rustig ergens waren gaan liggen nakluiven, werden de menselijke oneenigheidjes, „die nare binatang van jou” en zo, afgedronken. Met ons diner na.

Een gekkenhuis, zegt U? Mogelijk, doch niettemin de goeie ouwe tijd.

Of wat denkt U van het volgende kluivenverhaal? Ter gewestelijke hoofdplaats ontbrak de kegelbaan niet en als wij —buitenlui— overkwamen, waren er, indien het niet op de vastgestelde dag viel, altijd liefhebbers voor een extra-avond. Mannen onder elkaar —U kent dat— en de dames —dat is maar onzin— vonden het hare ook wel. Dan ging daartoe een leetje uit de soos rond langs afwezige leden. Ach ja, met zo'n borreltafel daar nog, gat in het midden waar de pait zetelde en (vaker dan goed was voor sommigen) het „isi lampoe” klonk, want lege glazen hoorden er niet bij. En doet U nu niet alsof.....

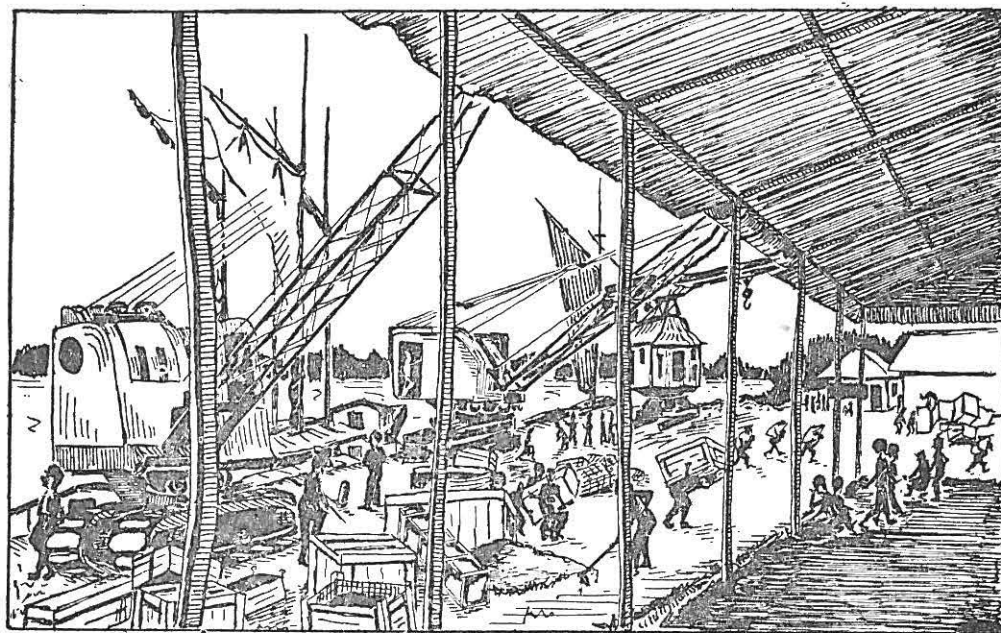
Eens was het weer zover en aangezien het prettig was er ook iets bij te eten —of beter gezegd de ballen op de baan behoorden te blijven en tjap-koentji wel wat stevigheid kon gebruiken— werd besloten, dat het brood met ham zou zijn. In een der toko's waren dikwijls van die deviezenloze Australiërs, (gerookt) en ik herinner mij de merkwaardigen naam Pineapple. Meteen naar de voorraad geïnformeerd (brood kwam gemakkelijker van en voor de bakker) en jawel, daar kwam-ie. Nou was een hele wat veel, doch Oome Pet, agent van zekere maatschappij, bleek genegen de helft over te nemen voor de huishouding. Goed zo; mes en zaag,

waarna de andere helft in veiligheid werd gesteld voor 's avonds. Wat waarlijk nodig was. Het idee n.l., dat voor-geproefd diende te worden, temeer bij bij een borrel, kon niet uitblijven. Het einde kwam, om een uur of vier, toen de eigenaar naar huis werd gereden, in het bezit van het keurig afgekloven been en een briefje voor moeder de vrouw met „brenger dezès is in net gezelschap geweest”.

Waarom is de grap er tegenwoordig af? Wordt er misschien harder gewerkt? Enfin, wij gaan nog even door, daar inmiddels een paar oempa's geëngageerd waren om het kegelen verder op te luisteren. Nadat de mandibak geholpen had de zaak wat op te frissen, was zelfs Pet present, d.w.z. hij kwam een uurtje later en werd met „lang zal hij leven” natuurlijk binnen gehoompaad. Laat-ie-fijn-zijn, zeggen ze bij ons in Den Haag. Alle negen waren er, meen ik, niet meer bij, maar wie Uwer gooit die onder andere omstandigheden? In het holst van de nacht, de muziek voorop het stadje door, ten bedde —enkel in de logeerkamer. Dan draaide de brave burgerij zich in de slaap om en zei: „O, de kegelclub komt thuis”. Goede oude tijd, of niet soms?

Die D. Laat ik U nog wat van hem vertellen. Vitaler mens valt ongetwijfeld zelden te ontmoeten en een type, zoals hij, is zeldzaam geworden. De K.P.M. officieren van de vroegere lijnen 30 en 31 uit de jaren van voor 1935 zullen zich de ouden gentleman —want dat was hij en grand seigneur— herinneren.

Slot: zie pag. 12



Godin's impressie van de haven van Pangkal Pinang.

RADAR de ogen van de loodsdienst

IJmuiden heeft Europa's modernste installatie

Sedert enkele weken is te IJmuiden de radar-installatie in werking gesteld: de ogen van de Amsterdamse haven, die dag en nacht de scheepvaartbeweging voor IJmuiden binnen een straal van 10 km. zullen registreren.

De loodsdienst staat geen gemakkelijke taak te wachten: IJmuidens radar immers is de eerste installatie op Europa's vasteland en er zijn nog maar heel weinig ervaren „operators”, die met dit hoogst moderne tweeschermige toestel hebben leren werken. De radar-dienst zal van meet af aan moeten worden opgebouwd. De directeur van het loodswezen, kapitein-ter-zee H. Tichelman, is van oordeel, dat er in de toekomst vier man, uitsluitend ter bediening van de radar, in dienst van het Loodswezen zullen moeten zijn. Zij zullen dan afwisselend twee aan twee dienst doen. Immers: de radar zal constant moeten zijn bezet. Eén man zal zijn belast met „plotten”, het aantekenen op een kaart van de scheepvaartbewegingen voor IJmuiden, de tweede man zal de radar aflezen en de communicatie met de schepen onderhouden.

„Walkie-talkie.”

Deze communicatie zal de loodsdienst tot stand brengen met een „walkie-talkie”. De loods, die aan boord van het binnen te loodsen schip gaat, zal een „walkie-talkie” bij zich hebben. Een klein, gemakkelijk te transporteren toestelletje, dat hij op de brug van het naar binnen varende schip opstelt, stelt hem in staat voortdurend contact te houden per radar. Daar kan de radarbezetting op de schermen zelfs bij de zwaarste mist iedere beweging van het schip volgen. Bovendien kan men op de schermen zowel de koers als de afstand tot de havenmond aflezen, zodat men regel-dien's positie kan opgeven.

Er is nog een groot voordeel aan dit per radar binnenloodsen verbonden.

De „radarbemanning” kan de loods of de kapitein onmiddellijk waarschuwen, wanneer een of ander vaartuig de koers van het schip kruist, of op andere wijze gevaar bestaat. Door een nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat, onder welke het Noordzeekanaal en de sluizen ressorteren, zullen daarbij ook navigatiegegevens over sluizen en kanaal per „walkie-talkie” worden doorgegeven.

De taak.

Dit gehele werk vereist een grote routine en kennis van scheepvaart-zaken. De „radarman” moet zich slechts houden aan het geven van inlichtingen. Het is in geen geval de bedoeling, dat van de wal af het schip wordt bestuurd. De verantwoording voor de navigatie blijft berusten bij de gezagvoerder.

Bij mist was het voor een gezagvoerder dikwijls moeilijk een loods aan boord te krijgen, omdat de loodsboot (de *Bellatrix* of de *Aldebaran*, die een van beide constant voor IJmuiden

kruist) het te beloodsen schip niet altijd direct kon vinden. Ook die moeilijkheid wordt door de radar opgelost. De loodsbboot kan radio-telefonisch naar het te beloodsen schip worden gedirigeerd. De loods zal, wanneer hij eenmaal aan boord is, onmiddellijk de naam van het schip, dat hij naar binnen gaat brengen, opgeven, er zullen op hetzelfde ogenblik wellicht nog andere schepen de havenmond naderen, die bij het radarpersoneel eveneens bij name bekend zijn. Bij de loodsaanwijzingen zal „de wal” steeds de naam van het schip noemen, zodat verwarring niet zal kunnen voorkomen.

Niet meer wachten.

Uit dit alles blijkt wel, dat het loodswezen terecht trots is op deze nieuwe installatie, die door de gemeente Amsterdam is bekostigd en door de loodsdienst zal worden gebruikt om IJmuiden-Amsterdam tot de veiligste haven van Europa's vastland te maken. Het wachten bij mist voor IJmuiden, dat jaarlijks heel wat vertraging geeft en duizenden kost, zal na 1 November historie zijn.

Uit: *Alg. Handelsblad*.

DIENSTREGELING 1952 VERSCHENEN.

Aan praktijk aangepast

De dienstregeling 1952 voor het K.P.M.-lijnnennet in de Indonesische archipel is verschenen. Zij bevat, vergeleken met de dienstregeling van het inmiddels afgelopen jaar, een groot aantal wijzigingen, die vooral zijn afgestemd op de praktijk. Verder is het lijnnennet wederom uitgebreid.

Het zou ons te ver voeren de gehele dienstregeling-1952 onder de loupe te nemen. Enkele lijnen kregen nieuwe nummers, waardoor een verbeterde groepering in verschillende rayons kon worden bereikt.

In de loop van het afgelopen jaar is sterk gebleken, dat in verband met de economische opleving in diverse gebieden van de Indonesische archipel, het K.P.M.-lijnnennet diende te worden uitgebreid en reeds bestaande lijnen aan de praktijk moesten worden aangepast. De vraag naar vervoersruimte op het in 1951 traject Tandjong Priok-Belawan Deli is de reden geweest, dat in 1951 de lijn 1-Bijdienst werd ingesteld, naast de reeds bestaande lijnen 1 en 4. Deze Bijdienst werd in de nieuwe dienstregeling gehandhaafd, doch gecombineerd met de al bestaande lijn 1.

Voorts werd in 1951 de lijn 39 ingesteld, welke in het afgelopen jaar de plaatsen op de Westkust van Sumatra bediende. Ook deze lijn is, zij het onder

een nieuw nummer, in de Dienstregeling 1952 opgenomen.

Het bevaren van deze nieuwe lijnen is mogelijk geworden, aangezien in het afgelopen jaar de K.P.M.-vloot wederom werd uitgebreid met enkele in Nederland gebouwde schepen.

De dienstregeling 1952 is in het algemeen een voortzetting van die van 1951. Een bijzonder saillante verandering (tevens uitbreiding) betreft het openen per 29 December 1951 van een nieuwe buitenlandse verbinding tussen Singapore en Bangkok. Op deze lijn hebben onze schepen in het afgelopen jaar reeds „wild” gevaren.

De uitbreiding en wijziging van het K.P.M.-lijnnennet, zoals dit thans voor 1952 is vastgesteld, is vanzelfsprekend geheel afhankelijk van de verdere economische ontwikkeling van Indonesië in het algemeen.

GEHEIMEN VAN HET ONWEER ONTSLUIERD

2000 buien per dag met 360.000 stralen per uur.

Lange perioden met warm en droog weer komen er in een Hollandse zomer maar weinig voor. Na enkele dagen met zomerse temperaturen verschijnen er gewoonlijk in de namiddag aan de blauwe hemel witte wolkjes, die er aanvankelijk onschuldig uitzien, maar na enige tijd aangroeien tot indrukwekkende donkere wolkengevaarten. De wind wordt veranderlijk en in de verte begint het te rommelen. De donkergrijze hemel gaat er steeds dreigender uitzien en een paar grote druppels vallen naar beneden.

Dan een felle lichtflits gevolgd door een knetterende donderslag. Een zware windstoot doet de bomen gevaarlijk buigen en een hevige slagregen, soms vermengd met hagel, vermindert het zicht tot enkele tientallen meters. De ene bliksemstraal na de andere verlicht de tot nacht geworden dag en de aanhoudende donder wekt herinneringen aan de oorlogsjaren. Na enige tijd wordt het aan de hemel lichter, de regen wordt minder en de donder neemt af. Ten slotte breekt het wolkendek weer en slechts in de verte is nog wat gerommel te horen. De onweersbui drijft af. Zo is het in Holland en ook in Indonesië.

Het machtige schouwspel van een onweersbui wordt in de grote steden door de dichtopeengepakte huizenmassa's voor een groot deel aan het oog onttrokken, maar buiten met een vrije horizon maken de onheilspellend donkere luchten en de wijdvertakte bliksemstralen telkens weer een diepe indruk op de toeschouwer (zoals op ons in Indonesië. Red.)

Op het platteland wordt een opkomende onweersbui evenwel met enige vrees tegemoet gezien, want daar eist het hemelvuur de meeste slachtoffers onder mens en dier. Bovendien kunnen de slagregens, die met het onweer veelal gepaard gaan, in korte tijd een enorme schade aanrichten aan de te velde staande gewassen. Welk een troosteloze aanblik levert na een onweersbui met hagel een akker met plat tegen de grond geslagen korenhalmen of een boomgaard met volkomen kaalgerukte vruchtbomen. Grote schade kunnen tijdens onweer ook de rukwinden en de windhozen veroorzaken. Men denke maar



Wat 'n ramp! Ik ben deel VI, hoofdstuk VII, art. 24, sub C., lid 5a van het Dienstreglement kwijt.....!

aan de ramp van Borculo in 1925 en aan de vernielingen, die windhozen het vorige jaar in Willemstad en op de Veluwe hebben aangericht.

In sommige streken in de tropen komt onweer bijna dagelijks voor. Op Nederlandse breedte ontwikkelen onweersbuien zich hoofdzakelijk in het zomerseizoen. Boven de poolcirkel wordt onweer maar zelden waargenomen. In Nederland wordt gemiddeld op ruim honderd dagen per jaar hier of daar onweer gemeld. In de zomer vallen de meeste buien in Limburg en de Achterhoek, maar ook in het noorden van Friesland en in het oosten van Zeeuwsch-Vlaanderen komt belangrijk meer onweer voor dan elders in het land.

2.000 buien.

Aan de hand van uitgebreide statistieken heeft men kunnen bepalen, dat er zich over de gehele aarde op elk moment van de dag gelijktijdig ongeveer 2000 onweersbuien ontladen met 360.000 bliksemstralen per uur.

Al lang geleden heeft men getracht iets van de geheimen van het onweer te ontsluiten. Bekend is de vliegerproef, waarmee de Amerikaan Franklin in de 18de eeuw aantoonde, dat men bij onweer met elektrische ontladingen te doen had. Eerst in de laatste tientallen jaren is er meer van het onweer bekend geworden, maar tot nu toe heeft de natuur nog lang niet alle geheimen prijsgegeven.

Voor het ontstaan van de enorme elektrische spanningen in onweerswolken zijn verschillende processen verantwoordelijk. Een van de belangrijkste oorzaken is wel het z.g. „watervaleffect.” Uit laboratoriumproeven is namelijk gebleken, dat een waterdruppel met een doorsnede van meer dan vier millimeter zich niet kan handhaven. De valsnelheid van deze druppel wordt zo groot, dat er

stukjes afvliegen. De afgesplitste kleine druppels hebben een negatieve lading, de overblijvende grotere druppel is positief geladen.

Aangezien de kleine druppels minder snel dalen of zelfs met opwaartse luchtstromen omhoog gevoerd worden, kunnen daardoor in een wolk met millarden druppeltjes grote elektrische spanningen ontstaan. In de typische onweerswolken, de z.g. „donkerkoppen”, komen zeer krachtige verticale luchtstromen voor, die de grotere en kleinere druppels zo snel van elkaar verwijderen, dat in zeer korte tijd spanningen van twee miljard Volt kunnen ontstaan. Bij dergelijke spanningen kan er plotseling een „vonk” van enkele kilometers lengte overslaan tussen het sterk positief geladen deel van de wolk en de negatief geladen aarde of de negatief geladen ruimten op andere plaatsen in de onweersbui.

1.000.000.000 kwu.

De elektrische energie, die een flinke bui in een uur kan opwekken bedraagt ongeveer een miljoen kilowattuur, dat is ongeveer vijf maal meer dan het vermogen van de electriciteitscentrale van Amsterdam.

Om de dynamo's in die centrale te laten draaien, moeten er grote hoeveelheden kolen worden verstoekt. Ook voor het inwerking stellen van het watervaleffect in een onweersbui is warmte nodig. Daartoe dient de warmte, die vrij komt, wanneer waterdamp in de atmosfeer condenseert tot waterdruppeltjes. Deze warmte is gelijk aan de energie, die de zon heeft geleverd om het water eerst uit de zee te verdampen. Aan de hand van de gas- of electriciteitsmeter kunt U thuis nagaan hoeveel energie er nodig is om een liter water te laten verdampen (verdampen).

Laten wij de berekening ook eens uitvoeren voor de hoeveelheid water, die er tijdens de onweersbuien in de avond van 2 Augustus 1948 boven Utrecht en de Veluwe is gevallen. Uit de aftappingen van de regenmeters kan worden afgeleid, dat er die avond 150 miljoen ton water naar beneden is gekomen. De energie, welke nodig is geweest om die watermassa's te verdampen en welke bij de buien weer is vrij gekomen, blijkt ongeveer gelijk te zijn aan de totale energie, die 40.000 atoombommen kunnen leveren. Slechts een fractie daarvan wordt in elektrische energie omgezet. Het grootste deel wordt op onschuldige wijze gebruikt voor het verwarmen van de lucht in de onweerswolk.

Niet elke dreigend uitzijende wolk gaat met onweer gepaard. Dat komt, omdat er gelijktijdig aan twee voorwaarden moet zijn voldaan: de atmosfeer moet Slot: zie pag. 7

ZELFLOSSENDE LICHTERS

Uitvinding der Billitonbedrijven.

De schijnbaar onverzadigbare „bauxiet-honger” over de gehele wereld maakte nodig nieuwe terreinen in exploitatie te brengen en daar verschillende van deze terreinen op eilanden tegenover de verwerkingsinstallatie zijn gelegen en niet onder het bereik van de kabelbaan, moest een oplossing voor het transport over water worden gezocht. Hiervoor bleken lichters, getrokken door een sleepboot, het meest economisch te zijn en een uitbreiding van de „vloot” moest dus tot stand komen, zo lezen wij in „Erts”, Maandblad der Billiton bedrijven.

Nu is het transport over water één probleem, maar uit kostenooipunt is het laden en lossen van de inhoud van een schip een ander — soms nog veel belangrijker — probleem. Het lossen kan, daar men de bauxiet per trailer (onderlosser) aanvoert, door een passende hopperconstructie, verhoogde rijweg enz. zonder al te grote bezwaren en met een minimum aan bedieningspersoneel plaatshebben. Voor het lossen beschikten de Billitonbedrijven over een bestaande grijperkraan, die voor dit doel zou kunnen worden gebruikt; er waren echter redenen om naar een andere oplossing om te zien. Deze waren:

- 1) De capaciteit van de kraan was aan de lage kant;
- 2) Voor het bedienen van de kraan — en van eventueel nodige andere kranen om de lossnelheid te verhogen — zijn kraanbestuurders nodig, die slechts een gedeelte van de tijd bezig zijn.
- 3) Afgezien van de kosten voor aanschaffing, fundatie en montage van een nieuwe kraan, blijft het een bezwaar om met twee kranen één schip te lossen. Een nieuwe kraan zou daarom voor grotere capaciteit moeten worden gebouwd en de aanwezige kraan hoogstens als — te kleine —

reserve kunnen worden beschouwd.

- 4) Men kan een schip niet „schoon” leeg maken met een grijperkraan, wanneer men tenminste geen kostbare maatregelen neemt om de „restjes” met de hand bijeen te garen voor de grijper. Dit betekent, dat men een gedeelte van de lading als vaste „ballast” heen en weer vaart, waardoor de netto inhoud van de lichter afneemt.
- 5) Het lossen van een schip, zonder dit te moeten verhalen, is moeilijk. Komt een tweede schip met lading aan, dan zal zeker tijd verloren gaan met het wegslepen van het eerste schip — wanneer dit is gelost — en het op de juiste plaats meren van het tweede schip.

Geheel per lichter?

Aangezien de kans bestaat, dat in de toekomst het ertsvervoer per lichter zal toenemen, leek het gewenst het gehele probleem eens deugdelijk te onderzoeken. Als resultaat van de studies werden twee zelflossende, stalen lichters besteld, zoals op bijgaande tekening is afgebeeld.

Het is de bedoeling om bij de ontlaadplaats een ponton tussen een aantal remmingswerkpalen te leggen, waarop zich een ontvanghopper boven een transportband bevindt. De bauxiet, die uit de ontlaadgoot van de lichter stort, wordt dus in de hopper opgevangen en met de band verder getransporteerd. Ofschoon de lichters oorspronkelijk voor het transport van gemakkelijk lopende, gewassen bauxiet waren bedoeld, zal in het begin slechts ongewassen bauxiet worden getransporteerd, waarbij echter geen onoverkomelijke moeilijkheden behoeven te worden verwacht.

De lier aan boord van de lichter wordt electrisch aangedreven, terwijl de hiervoor nodige energie door middel van een flexibele kabel met stekker van

HELPT „BIBI POS”

De laatste tijd worden er van de zijde van het personeel herhaaldelijk klachten geuit over het niet ontvangen van poststukken. De mogelijkheid is niet uitgesloten, dat e.e.a. onder meer te wijten is aan onjuiste en of onvolledige adressering.

Er moge derhalve worden geadviseerd om schrijvende relaties er op te wijzen, dat het van groot belang is de adressering van poststukken voor Indonesië te doen geschieden volgens onderstaande richtlijnen.

Poststukken die via het hoofdkantoor worden gestuurd dienen voorzien te zijn van dit adres:

**N.V. KONINKLIJKE PAKET-
VAART-MAATSCHAPPIJ
(K. P. M.)**

TEROMOLPOS 15/DKT.

**DJAKARTA.
(INDONESIA)**

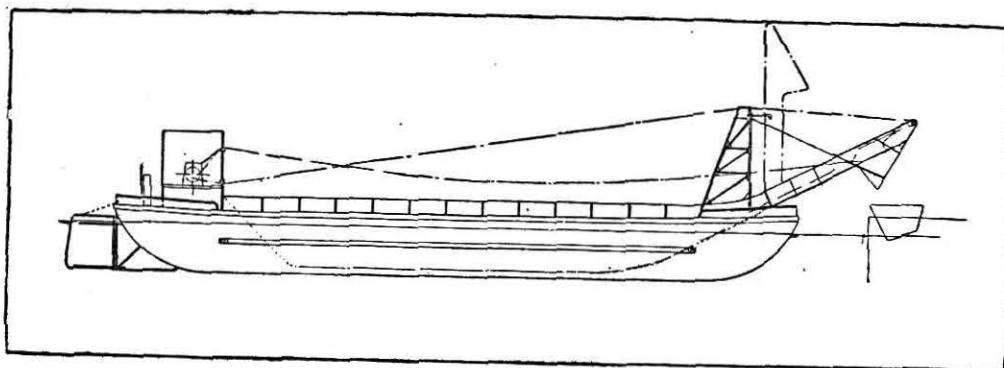
Op poststukken, die rechtstreeks aan geadresseerden worden verzonden, dient men voor de adressering gebruik te maken van de officiële Indonesische benamingen.

U helpt aldus „Bibi Pos” (Tante Post) én de maatschappij.

een stopcontact op het ponton wordt toegevoerd. De dienstdoende man op de lichter zorgt dus voor het meren bij aankomst, brengt de electrische verbinding tot stand, laat de ontlaadgoot zakken tot de juiste positie en lost, door het werken met zijn lier, de lading van zijn eigen schip. Een electrische vergrendeling zorgt ervoor, dat de stroomtoevoer naar het schip pas tot stand komt wanneer de transportband draait, zodat het onmogelijk is de hopper op het ponton te overvullen.

Soortgelijke lichters zijn vroeger wel eens uitgevoerd in Amerika voor het transport van cement in bulk: de laadruimte was geheel gesloten teneinde stuiven en nat worden van de lading te voorkomen en de schraper deed niets anders dan — in deze gesloten bak — het cement naar een z.g. cementpomp te schuiven, die dan het materiaal pneumatisch door een flexibele slang de wal op perste.

Voor zover bekend, is de uitvoering als in dit geval nieuw en — gezien de reeds genoemde mogelijkheid om met dit systeem later op meer uitgebreide schaal te werken — worden de bedrijfsresultaten met belangstelling afgewacht. voldoende waterdamp bevatten en er moeten zich krachtige opwaartse lucht-



De lichter in tekening.

ADIEU

Afscheidsgroet van gezagv. Altona

Excuseer mij, lezer en directie,
deez' kreupelrijm en zwanenzang.
Elk onzer heeft gelaakt, geprezen,
gelachen om zijn „tjari uang”.
Het kleine ego — namaak-sterkte —
des mensen drijfveer, zelfgeloof,
bestuurt ons op de kronkelwegen
van tijd'lijk — ware — ma'gre kans;
belast met iets — promotie-reden —
van oppas af tot chef van dienst.
En als de wank'le trap bestegen
is tot hoogst-gedachte tree,
tonend grijzend haar en kippig' ogen,
het vleugje rheumatiek, de losse tand:
vaartwel, Gij jeugd, ga maar ter zijde
voor 'n bruisend, nieuwe, jonge jeugd,
die met ontembaar werkvermogen
in short en shirt en flink postuur,
de maatschappij zal voeren, hoog naar boven!
In dagen van slechts 3, rest overuur.

Als 't gouden klokkie en de rest
is weggeborgen, speeches zijn verstomd;
dan peinst gij, K.P.M.'er, en gij fronst,
denkt voor en achteruit. Was dit het waard?
Ik werkte, werd betaald, zijn wij nu klaar?
Wat doe ik hier? Wat zal ik doen?
Filosoferend, rekenend, tellend.
Gezin en huis? Misschien een baan?
Pensioenaanvraag en weg de „worries”
van pro en con des nieuwen tijds;
de theorie van voedingswaarden,
contrôle op, contrôle door,
contrôle van de gangroom boeken
des heren klerks. Te hoog verbruik?
Te laag verbruik! Tekort! Teveel!
Emplooi niet zo, maar zo: van V.R.V.
U moet, U zult, U kunt, U weet.....
Mijnheer, een lege boot, een spiegelend meertje,
met vliegtuigspeed bestuurd door drukknop-
richt-atoom,
zal buiten kijf Uw eis behagen
We zijn te oud, te traag, te loom.....

Maar al deez' taak en lust bezwaren
zijn wellicht niet te evenaren
door vrouwlieds roep de kopjes om te wassen.
Of 't volgepropte vuilnisvat
van hier naar daar gestadig te verkassen.
De kou, die uit de kelder stijgt,
creëert soms woorden, die men hier verzwijgt.
't Klimaat en 't nuchter, fijnverdeelde landje
joeg menig stoere worker terug
En zo gaan dwar'lend onz' gedachten,
ideeën trekken ons voorbij.
Wij zuchten en staren, en maar wachten
op 't hoger worden van het tij.

Het denkspel uit, de teerling is geworpen, —
het boek geëindigd, 't laatste hoofdstuk uit.
Laat ons dit werk en 't land verlaten;
wij voelen, dat deez' taak een ander kan.
Dank voor veel vriendschap, dank voor 't
goede!

—al wat de banden legt in 't werk—
van elke rang ter zee, te lande
neem ik hier afscheid, dag! — leef lang!
De politiek brengt zek're gaping,
doch plicht houdt ieder op z'n plaats.
Moog' goede geest aan boord nooit splijten
oprechte liën zijn ware maets.

Verzoek en raad zijn domme zaken
in officieuze vorm als hier.
Wij vragen niet voor ons, maar voor elk ander,
en hopen, dat het veler hart zal raken.

Wij leefden, streefden, zweetten saam!
met d'onderofficieren,
met trimmer, mistrie en koksmaat.
In stilte deden zij hun taak.....
Geef elk na zoveel jaren dienst
royaal pensioen. Dat is Uw winst!!

Stel dit niet uit tot „misschien later”.
Geef groote ka's, W.C.'s en water;
de werklui zijn het waard, hou ze tevrede.
Geef plenty water en een fashionable W.C.
En sudah lama heeft de veger
het vuil met zorg bijeen gegaerd,
en tegen scheepshuid kwijtgeraakt.
Waar is een brandput of een ketel?
Of is dit voorstel te vermetel?

Begin een school, voor echte stewards,
voorzie elk schip van zulk een rang.
Alleen een training maakt bekwaam
in alle eet- en linnenzaken
en doe de „proviandklerk”-titel staken.

Van zeker hoog-gedecoreerd kap'tein,
wiens daden waren als Piet Hein's,
hoop ik, dat hij het eens zal leren
z'n officieren te waarderen.

Bij zéér veel groot en klein bedrijf
zijn reeds sinds lang — in menig land —
ideeënbusen in gebruik.....
door hoog en laag geapprecieerd.
Want elk behoorlijk levend wezen
kent zelfcritiek en hoger streven.
Ondanks een jonge en grote vloot
is initiatief hier vrijwel dood.

De goeie ouwe tijd had vele ijd'le zaken,
doch waardigheid bestond er,
en geen chef was zómaar te genaken.
Directie kwam persoonlijk voor de weekend
ereronden
waarom de tijd voor dit gebruik niet weer
hervonden?

En het is nu wel nodig, dat P.Z.
met „banjak-kerdja-program” altemet
onz' trouwe N.D. zichtbaar overgroeit
en vrijwel zich met alles nu bemoeit?
Wij zaten —wat onwennig— onder koele blik
en voelden ons als 'n kind, dat bedelt om een
flik!

Is dit wellicht het nieuwe aanvalswapen,
om hier en daar wat voordeel weg te kapen?
Welaan, geloof mij, dat het is primair
het personeel voor zich te winnen. Rest is
secundair.

Want, zo ontdaan van rang en franje,
slechts goodwill voert reklaam-campagne;
Waardeer het schip en hou de „crew” content;
de concurrentie knaagt al aan het dividend.
In de naaste toekomst komt de K.P.M. mis-
schien nog in de knel.
Zij redt zich zeker, hoe dan ook! Het ga U
allen wel,

G. A L T O N A.

Slot: Onweer

stromen kunnen ontwikkelen. Verticale
luchtbewegingen van voldoende snel-
heid kunnen alleen ontstaan in een at-
mosfeer, waarin de temperatuur op 5
k.m. hoogte 35 graden lager is dan aan de
grond. Deze toestand treedt gemakkelijk
op wanneer op warme zomerdagen de
temperatuur in de middag — door de
sterke verwarming van de aarde — snel
oploopt. In de herfst of winter kan het
voorkomen, dat zeer koude lucht uit de
poolstreken op grote hoogte tot onze
omgeving doordringt, terwijl nabij het
aardoppervlak lucht van gematigde
breedten wordt aangevoerd. In die ge-
vallen kan eveneens het verschil tussen
de temperatuur aan de grond en op 5
km hoogte meer dan 35 graden bedra-
gen. Ook in het koude jaargetijde is dus
onweer mogelijk, zelfs bij lichte vorst
of sneeuwbuien.

De gevaren, die er voor de luchtvaart in
een onweersbui dreigen, zijn niet gering.
Blikseminslag, ijsaanzetting, hagel en
verticale luchtbewegingen kunnen nood-
lottige gevolgen hebben. Er zijn geval-
len bekend, waarin zeer grote vliegtui-
gen plotseling op hun rug werden ge-
worpen. In de laatste Wereldoorlog, toen
door gebrek aan weerberichten uit
vijandelijk gebied nog wel eens onweers-
buien aan de aandacht van de meteorolo-
gen ontsnapten, is het meer dan eens
voorgekomen, dat bij massale aanvallen
op Duitsland meer geallieerde bommen-
werpers neerstortten tengevolge van
zwaar onweer dan door de vijandelijke
afweer.

Schade in Nederland.

De schade, die onweersbuien in
ons land veroorzaken, loopt van
jaar tot jaar nogal uiteen. Een zeer
groot aantal gevallen van bliksem-
inslag werd o.a. gemeld in 1938. Er
werden toen 35 personen door de
bliksem getroffen, van wie 14 do-
delijk, 200 runderen, 50 paarden en
50 schapen werden het slachtoffer
van het hemelvuur. Van de 325 be-
kend geworden gevallen, waarbij de
bliksem op gebouwen insloeg, brak
200 maal brand uit. Het vorige jaar
werd door blikseminslag een schade
van ongeveer 1½ miljoen gulden
schade veroorzaakt door de zware
hagelbuien en de ongewoon krach-
tige windhozen.

De kans op blikseminslag is in ons
land niet overal even groot. Gemiddeld
komen in het Oosten van Zeeuws-
Vlaanderen en in de Achterhoek meer
trefgevallen voor dan in Zuid-Holland
of Oost-Groningen.

Bij vergelijkingen van de bliksemscha-
de op verschillende plaatsen op aarde
krijgt men de indruk, dat het onweer
in de tropen minder gevaarlijk is dan in
onze streken.

St. Nicolaas in het Logeergebouw



Op 5 December des middags heeft St. Nicolaas zijn voorgenomen bezoek gebracht aan de verzamelde K.P.M.-kinderen (en K.P.M.-ouders) in het Logeergebouw. Men ziet hier het moment, waarop de Heilige St. Nicolaas Anthonisse door president-directeur mr. Hens persoonlijk het Logeergebouw wordt binnengeleid.

EENS K.P.M. — BLIJFT K.P.M.

Oud-gezagvoerder in Afrika

De ontvangst van een van de al oudere nummers van „de Uitlaat” —die, wij zeggen het met enige trots, door K.P.M.-ers en oud-K.P.M.-ers over de gehele wereld wordt gelezen— heeft de oud-gezagvoerder onzer maatschappij, de heer G. Bleeker —die Johannesburg te bereiken is op Postbox 3514— gezet tot het schrijven van een brief. De heer Bleeker heeft al in 1935 met vervreogd pensioen onze maatschappij verlaten, doch is die nooit vergeten. Hij hoopt, dat oudere K.P.M.-ers, in hun geheugen tastend, de naam Bleeker misschien nog zullen kennen en hem op bovengenoemd postadres wellicht zullen schrijven. Hij zou het n.l. op prijs stellen het contact weer op te nemen.

De heer Bleeker is thans de 2e helft van het „Air, Sea and Safari Travel Agency” van Weightman en Bleeker. „Vroeger werd er wel eens gezegd”, aldus de heer Bleeker „dat de K.P.M.

één grote familie is. Wij, die hier in den vreemde wonen, kunnen dat onderschrijven. Eens K.P.M., altijd K.P.M. (of in het moderne Indonesisch: „Sekali K.P.M., tetap K.P.M.”, Red Uitlaat) Als zeer jonge man zijn wij in Indonesie gekomen. Als man op leeftijd hebben wij het verlaten. De mooste tijd van ons leven hebben wij in dienst van de K.P.M. doorgebracht. Als wij daarop terugblikken, doen wij dit in grote dankbaarheid voor het feit, dat wij het voorrecht hadden in dienst te zijn geweest van een maatschappij als de K.P.M.”.

De heer Bleeker werkte 25 jaren in Indonesie. Thans is hij al 16 jaren in Zuid-Afrika. Van 4e stuurman klom hij op tot gezagvoerder bij de K.P.M. en voer op alle lijnen, in zowel als buiten de archipel. In Zuid-Afrika maakte hij aanvankelijk reclame voor onze maatschappij en voor reizen in het Verre Oosten. Toen de oorlog uitbrak trad hij in dienst der Zuid-Afrikaanse spoor-

wegen, eerst als nautisch adviseur in Durban en daarna op de afd. Toeristenverkeer. In 1944 trad hij in dienst van de „Automobile Association of Zuid-Afrika”, als reisleader, waarna hij in datzelfde jaar een reisbureau begon.

Toch is kapt. Bleeker zich K.P.M.-er blijven voelen. Hij was o.m. le stuurman op de „Bontekoe” en als hij dus over enige tijd Uitlaat no. 15 in handen krijgt, zal hij wel even schrikken van de brand.

MARINICA-nieuws.

Nu de inrichting van de K.P.M.-bungalow „Marinica” te Brastagi is voltooid, moge nogmaals worden gereleveerd, dat de accommodatie al daar bestaat uit 1 zit-eetkamer met serre, 1 éénpersoons-slaapkamer, 2 tweepersoons-slaapkamers (waarvan de grootste een terras heeft en twee kinderbedden boven elkaar bevat), 2 badkamers plus toiletten en een keuken.

Het huispersoneel bestaat uit een jongen en een kokki. Kindermeiden mogen worden meegenomen, doch voor haar zijn geen dekens beschikbaar. Die moeten gasten dus zelf meenemen. Er zijn moeilijk wasbus te krijgen en de kans is groot, dat de gasten zelf de was moeten doen. De huisjongen en kokki zijn er niet om op kinderen van gasten te letten. De vakbond van huisbedienden verbiedt het personeel diensten te verrichten, die niet tot het eigenlijke werk behoren. Men kan de bedienden dus niet uitsturen op allerlei boodschappen. De fooi is gesteld op 1 Rp. per dag per gezin.

Op de pasar in Brastagi is van alles te krijgen, maar het is ver weg en duur. Het is 't best om voor enkele dagen tegelijk in te kopen, voor alle aanwezige gasten en de kosten hoofdelijk om te slaan. Het verdient aanbeveling levensmiddelen in blik mee te nemen.

Beddegoed (niet voor 't kinderbed) en „komaliwant” zijn aanwezig. Er is leidingwater en electriciteit. Ter plaatse is het vrij koud en wollen kleding moet worden meegenomen. Te Brastagi is een Europese dokter Bobilof. Vele tochten in de omstreken zijn mogelijk. Er wordt voorlopig gewaarschuwd tegen het zwemmen in het bad van het voormalige „Grand Hotel”.

Het tarief voor het gebruik van de bungalow is thans vastgesteld op Rp. 2,50 per persoon met kinderen beneden de 12 jaar vrij. Reserveringen geschieden via de afd. Passage te Medan.

Schoensmeer is er niet. Dat moeten gasten zelf meenemen. Er zijn echter wel borstels.

Op Vrijdag 16 November j.l. was onze Koninklijke Paketvaart Maatschappij weer aan de beurt voor een oproep van „Radio Nederland”. Hoofdwerktuigkundige Muller van het s.s. J a p a r a seinde over de ontvangst van deze uitzending:

„Ontvangst Schip van de Week goed. Dank voor de aan onze gezinnen geboden gelegenheid.

Doorgaan zo!

Omgekeerd U allen gegroet door officieren Japara”.

Gezagvoerder Keus telegrafeerde over de ontvangst aanboord van het s.s. Japara.

„Zojuist groeten van echtgenote ontvangen uit Uw studio.

Het kwam keihard door op de 6 meter.”

Over de ontvangst van de uitzending bestemd voor het m.s. Reyniersz op 4 October j.l. schreef mevrouw van Hove-Elgers, moeder van 3e werktuigkundige van Hove, uit Amsterdam:

„Pas nu ontving ik bericht van mijn zoon.

Hij schrijft in zijn brief:

„Pa en Ma, ik heb jullie goed gehoord en we hebben een reuze gezellige avond gehad. We waren allemaal opgeroepen”.

Op Vrijdag 7 December j.l. was de beurt aan het m.s. K a l o e k o e, het m.s. K a l a b a h i en het m.s. S i b e r o e t.

De parafine der „Bontekoe”.

Aan het slot van ons verslag over de brand op de Bontekoe (Uitlaat 15-6) schreven wij:

„En in Cheribon had deze zelfde Bontekoe, die op 8 October in de Kali Mati in brand stond, net een lading parafine gelost, die enkele dagen later een van de grootste goedangbranden in de geschiedenis van de Noordkust-haven veroorzaakte”.

De B.P.M. deelde ons hierover mede, dat de brand in feite is ontstaan in de douaneloodsen. Naar de oorzaak van de brand tast men in het duister. De B.P.M. meent, dat uit de gekozen redactie de conclusie zou kunnen worden getrokken, als zou de parafine door zelfontbranding in brand zijn geraakt, hetgeen absoluut uitgesloten is.

Aldus deze rectificatie en nadere aanvulling van B.P.M.-zijde, die wij gaarne in ons blad opnemen.

DE P.V.C. KOMT UIT DE BUS

De philatelisten onder ons hebben zich misschien wel eens afgevraagd, waar toch de zegels van hogere waarden blijven, die ongetwijfeld ook wel eens binnen zullen komen. Inderdaad: zij komen binnen, doch sporadisch. Daarom werden zij „vastgehouden” en nu hun aantal de moeite waard is, komen ze aan de markt, t.w.:

No.	Indonesie opdruk 1948.		Prijs per nummer.
1.	Gld. 2,50	1 st	Rp. 3,—
2.	„ 10,—	1 st	„ 5,—
3.	„ 25,—	1 st	„ 15,—
	Tempelserie.		
4.			
5.			
6.	6 × 2 st.	Rp. 2,—	„ 1,50
7.			
8.			
9.			
10.	2 × 2 st.	„ 3,—	„ 2,—
11.			
12.	1 st.	„ 5,—	„ 1,50
	Idem opdruk RIS.		
13.	1 st.	„ 5,—	„ 2,—
	Soekarno Serie.		
14.	Rp. 2,—	2 st.	„ 1,50
15.16.	„ 3,—	2 × 2 st.	„ 2,—
17.18.19.	„ 5,—	3 × 2 st.	„ 3,—
20.21.22.			
23.	„ 10,—	4 × 1 st.	„ 6,—
24.25.26.	„ 25,—	3 × 1 st.	„ 10,—
	Siam.		
27.28.29.	Baht. 10,—	3 × 2 st.	„ 4,—
30.	„ 20,—	1 st.	„ 4,—
	Singapore.		
31.32.	\$ 5,—	2 × 2 st.	„ 3,—
	Penang.		
33.	\$ 5,—	1 × 2 st.	„ 3,—
	Hongkong.		
34.	\$ 5,—	1 × 2 st.	„ 3,—
35.	\$ 10,—	1 st.	„ 1,50

De Soekarno-zegels zijn hoofdzakelijk afkomstig van het Amsterdam-kantoor, dat deze zegels welwillend afstond. Inschrijvingen op bovengenoemde zegels worden tot uiterlijk 2 maanden na de datum van uitgifte van deze „Uitlaat” bij de P.V.C. ingewacht. Indien meerdere inschrijvingen op eenzelfde nummer binnenkomen, geschiedt toewijzing na loting. Maximaal kan per persoon op 10 nummers worden ingeschreven.

Nieuwe enveloppen met een keurige selectie Ned. en Ind. zegels (van buitenlandse zegels is de voorraad nog te gering) zijn wederom gereed en wachten slechts op toezending (door U) aan de P.V.C. van Rp. 5,—.

Van hen, die reeds Rp. 7,50 stortten, aanvaardt de T.B.C.-bestrijding gaarne het meerdere in dank.

Deze enveloppen bevatten o.m. de complete Olympiade New Delhi-serie

eveneens afgestaan door het Amsterdam-kantoor.

Nu nog een woordje aan onze agenten. Uiteindelijk zijn zij degenen, die voor onze zegels moeten zorgen. Meerdere agentschappen houden al rekening met onze wensen. Mogen wij echter nogmaals Uw welwillende aandacht voor het volgende vragen: Verzoeken steeds zo weinig mogelijk zegels op te plakken, m.a.w. voldoe de porti met zegels van hoge waarden.

Lagere waarden hebben wij bij duizenden. Daar zijn geen moeilijkheden mee, doch wel met de hogere.

De belangstelling van de verzamelaars gaat momenteel uit naar de waarden Rp. 0,80, Rp. 2,— 3,— 5,— 10,— 25,—, benevens de z.g. P.O.N. en U.N.O.-series.

L. W.

De redactie van „de Uitlaat” wenst lezers en lezeressen, medewerkers en medewerksters en andere belangstellenden een gelukkig 1952 toe.

◇ Op Dinsdag 11 December j.l. (Maulud Nabi Muhammad s.a.w.) was aan het Islamietische personeel der maatschappij vrijaf gegeven.

◇ De namen van de Sitsen-coasters der K.P.M. zullen in het begin van dit jaar als volgt worden gewijzigd: *Bosnik* wordt *Labuan Hadji*; *Dammar* wordt *Lahewa*; *Demta* wordt *Laiwui*; *F. Amnuputty* wordt *Lamongan*; *Kota Nica* wordt *Lampong*; *Merauke* wordt *Landak*; *Sansapor* wordt *Langsa*; *Sarmi* wordt *Larantuka*; *Sentani* wordt *Larat*; *Seroei* wordt *Lariang*; *Sitsen* wordt *Lasem*; *Wakde* wordt *Lauw*; *Biak* wordt *Lebak*; *Hollandia* wordt *Legundi*; *Lammers van Toorenborg* wordt *Leksula*; *Morotai* wordt *Lembah*; *Nila* wordt *Leok*; *Noemfoer* wordt *Lepar*; *Samuel Jacob* wordt *Leti*; *Ta-hoelandang* wordt *Letong*.

De namen, beginnende met *La* betreffen de coasters met passagiers-accommodatie, terwijl de *Le*-coasters benzineschepen zijn.

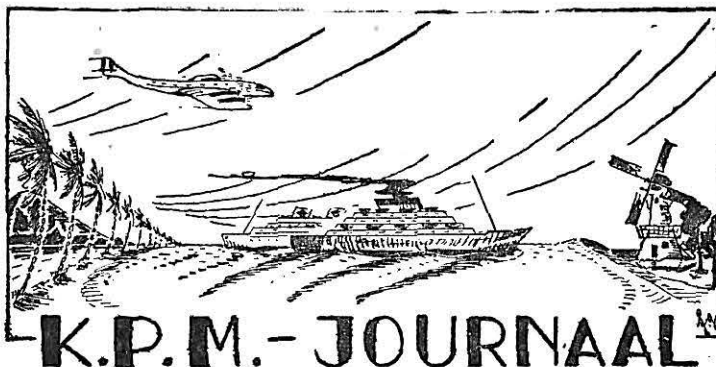
Zo spoedig mogelijk nadat de naamswijziging van een coaster een feit is geworden, zal dit nog per nadere mededeling bekend worden gemaakt.

◇ Op 1 Dec. j.l. herdacht mej. L. H. Blomberg in het Ziekenhuis Petamburan het feit, dat zij 25 jaar geleden verpleegster werd.

Ter gelegenheid daarvan werd een druk bezochte receptie gehouden en werden haar onder hartelijke toespraken vele gelukwensen, cadeaux en bloemen aangeboden. Er werd o.a. het woord gevoerd door de geneesheer-directeur dr. A. Weinmann, de chef van de afd. P.Z. mr. L. ter Braake en vertegenwoordigers van andere maatschappijen.

Het is voor Zuster Blomberg, die zich in korte tijd als vroedvrouw zeer populair heeft weten te maken, een onvergetelijke dag geworden.

◇ Het agentschap Sabang is met ingang van 1 November 1951 gewijzigd in een hulpagentschap.



Per genoemde datum is tot hulpagent aangesteld de heer Abdul Manan.

◇ Het hoofdkantoor was op Woensdag 5 December j.l., in verband met het St. Nicolaasfeest, des namiddags gesloten. Als op Zaterdagen werd de werktijd die dag om 13.00 uur beëindigd.

gende tijden vastgesteld, waarop de schepen onderling met elkaar verbinding kunnen maken voor het wisselen van berichten: dagelijks van 10.30 — 11.00 uur en van 18.30 — 19.00 uur.

Deze werktijden zijn voor alle K.P.M.-schepen, waarop zich een telefonie-installatie bevindt gebiedend en alle

JUBILARISSEN IN JANUARI 1952

1 Januari:

E. R. Kern	beambte	Medan
Djid Siong Tan	H.K.-II	Ternate
Lim Tjeng Swan	2e klerk	Medan

4 Januari:

Saäman b. Samil	2e klerk	Ag. Priok
-----------------	----------	-----------

13 Januari:

J. G. P. Scheltens	hfdwtk.	
--------------------	---------	--

14 Januari:

D. R. Loen	H.K.-II	C.M. III/H.K.
------------	---------	---------------

15 Januari:

K. H. Molleman	hfdemployé	Ag. Priok
----------------	------------	-----------

24 Januari:

L.A.J. te Boekhorst	adjunct-chef	H.K.
G. v. der Zaag	hfdemployé	E.V.
J. den Hartog	gezagvoerder	

27 Januari:

Moh. Saripin	maandgelder	C.D.-Priok
--------------	-------------	------------

◇ Teneinde onze stuurlieden-telefonisten in de gelegenheid te stellen om zich buiten de officiële luisteren zendtijden om te bekwaamen in het voeren van gesprekken en het bedienen van de toestellen —terwijl hiermede tevens wordt tegemoet gekomen aan de wens van meerdere gezagvoerders om vaste richtlijnen terzake te geven— heeft de directie der maatschappij de vol-

zich op zee of op open reden bevindende schepen dienen uit te luisteren en zonodig onderlinge berichten uit te wisselen.

De golflengte, waarop moet worden uitgeluisterd is 8420 Kc/S (± 36 m). Die voor zenden is eveneens 8420 Kc/S.

Het vertrouwen is gerechtsvaardigd, dat bovenstaande regeling er toe zal medewer-

ken, dat de efficiëntie in ons mooie bedrijf, meer speciaal t.a.v. de expeditie der schepen, zal worden verhoogd.

◇ De gezagvoerder Tj. Brouwer, wiens kortverband-contract met de maatschappij ten einde liep, is met de *Willem Ruys* van 20 Dec. j.l. naar Nederland teruggekeerd.

◇ De gezagvoerders G. H. ten Hoope en A. C. v. d. Kieboom zijn per *Willem Ruys* met E.V. gegaan.

◇ Aan boord van het mailschip *Willem Ruys*, dat op 20 December van Td. Priok naar Nederland vertrok bevonden zich van ons personeel de hoofd-wtkn. C. M. den Hond en J. Salverda (vervroegd pensioen), de 2e wtk. J. C. L. Utrecht en de 3e wtkn. J. W. Bakker, G. J. Kuit, D. Vinke, J. v. Willigen en H. C. Verlinde (allen met E. V.), de 4e wtk. A. v. Driel (die te Belawan zou embar keren), hfdempl. G. Takken en zijn gezin (E. V.), hfdempl. M. W. Winter (E. V. met in aansluiting daarop pensioen), en de empl. H. Prins (met gezin) en J. P. Pool (met echtgenote), beiden met E. V.

◇ De nieuwe 4e stm. F. E. de Nieuwe is begin December per vliegtuig uit Nederland aangekomen om zijn dienstverband bij de maatschappij te aanvaarden. Wij roepen hem een welkom en behouden vaart in de Indonesische wateren toe.

◇ Aan 3e stm. W. E. Witteveen is op eigen verzoek ontslag uit de dienst der K.P.M. verleend.

◇ De 1e stm. B. de Blank is per vliegtuig met E.V. naar Nw. Zeeland vertrokken.

◇ De 1e stl. U. A. Meisenbacher en H. Meyer zijn per schip van hun E. V. in Indonesië teruggekeerd.

◇ Op 15 Dec. j.l. bestond ten hoofdkantore opnieuw de ge-

legenheid om zich tegen typhus en cholera te doen injecteren.

◇ 3e stm. E. Oosterveld is per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken. Stm. Oosterveld zal het verlof tevens aan studie wijden.

◇ De nieuwe 4e stm. A. E. B. Triebels is per vliegtuig in Djakarta aangekomen. Wij heten hem in de maatschappij welkom.

◇ Met de *Willem Ruys* keerden de volgende leden van ons personeel naar Indonesië terug: hfdwtk. J.G.P. Scheltens (vergezeld van zijn dochter, 2e wtk. J. Koke met zijn gezin, hfdempl. G. W. H. Lugten en empl. F. V. Scheefhals met z'n vrouw. De heren Koke en Scheefhals reizen door naar Soerabaja.

In het kader van de gezinshereniging bevonden zich aan boord van dit schip mevr. J. H. Veldman-Bredenoord (echtgenote van 1e stm. J. S. Veldman), mevr. M. B. M. de Koning-Van Wermeskerken en kinderen (gezin van 2e stm. F. de Koning), mevr. Th. Doyer-van

den Bergh (echtgen. van hfdempl. S. Doyer te Palembang) en mevr. B. Peters-Breuer (echtgen. van empl. ◇ De 11. wtkn. S. Barendregt, H. v. d. Willigen en P. J. M. Ooms zijn van de opleiding in Indonesië aangekomen om de benodigde vaartijd bij onze maatschappij te gaan maken.

◇ Met het nieuwe K. J. C. P. L.-schip *Tjiluwah* zijn in het kader van de gezinshereniging in Indonesië aangekomen mevr. Sastroadmodjo-Soekenomi met drie kinderen (gezin van 2e wtk. Sastroadmodjo), mevr. A. F. J. Dekker-Wollman (echtgen. hfdempl. R. A. Dekker) en mevr. H. J. Burgemeestre-Korma en kinderen (gezin van empl. W. E. Burgemeestre te Medan).

◇ De nieuwe 4e stl. D. E. Heere, B. H. v. Oudvorst en W. J. Florie zijn in Djakarta aangekomen om hun dienst bij de K.P.M. te beginnen. Wij heten hen van harte welkom in ons bedrijf.

◇ 3e stm. B. Gatersleben is per vliegtuig met gezinsscheidings- tevens studieverlof naar Nederland gegaan.

◇ Gezagv. G. Hilverda vertrok met gezinsscheidingsverlof naar Australië, terwijl gezagv. G. G. v. Onzen met E. V. naar Nederland vertrok.

Ook 1e stm. M. v. d. Noort ging per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland.

◇ De van de opleiding afkomstige 4e stl. Ong Goan Han, J. N. Olijve, H. Samson, A. Welsch, J. W. Swaving en B. Ezerman zijn in dienst van onze maatschappij getreden. Ook 4e stm. R. Edsen is een nieuweling bij de K.P.M. Wij heten hen allen hartelijk welkom en wensen hun 'n behouden vaart toe.

◇ Gezagv. A. Stramrood, 1e stm. J. J. C. Jansen, 2e stm. C. P. v.d. Heyden en 3e stm. J. S. Wilting zijn met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken, terwijl 2e stm. M. Hage en 1e stm. G. H. Groenhof resp. van E. V. en gezinsscheidingsverlof in Indonesië terugkeerden.

◇ 2e stm. W. J. Bos ging per vliegtuig met E. V.

◇ Agent L.A.J. te Boekhorst heeft het ag. Menado overgedragen aan F. H. Hordijk.

Agent G. v.d. Zaag droeg het ag. Samarinda over aan P. J. Roel en agent N. W. Winter is te Buleleng opgevolgd door R. P. Disse.

◇ De heer J. L. Aarsen, employé op de afdeling Algemene Zaken op ons Amsterdam-kantoor heeft op 1 December j.l. zijn 25-jarig dienstjubileum gevierd.

De officiële herdenking vond plaats in de directiekamer, waarbij aan de heer Aarsen, die was vergezeld van zijn echtgenote, in bijzijn van de afdelingschefs namens de Raad van Bestuur werd toegesproken en het gouden polshorloge werd overhandigd.

In de vergaderzaal werd het personeel van het Amsterdam-kantoor in de gelegenheid gesteld de jubilaris geluk te wensen, nadat door de chef van de afdeling Algemene Dienst, mr. W. A. J. Lucas, het woord was gevoerd. Hierbij werd de heer Aarsen het cadeau van het personeel, een notenhouten schrijfbureau, aangeboden.

◇ De lijst der promoties per 1 Januari 1952 hebben wij tot het volgende nummer moeten aanhouden.

M.s. „Lemaire” voetbalde in Birma!

In de schaduwen van Akijab's spiralende pagodas is het voetbalteam van het m.s. „Lemaire” op 30 November j.l. zegevierend ten onder gegaan, om op 2 December d.a.v. zegevierend weer boven te komen te komen uit voetbalwedstrijden van werkelijk grootse allure.

De wedstrijden hadden een volkomen sportief verloop. In de eerste wedstrijd tegen de havenautoriteiten van Akijab waren de „Lemaire”-boys te onproductief. De „voetbalmoeheid” sprak een hartig woordje mee. Ondanks het uitblinkende spel van enkele onzer spelers, de werkelijk formidabele „safes” van de K.P.M.-keeper op zijn karakteristieke machinekamerpantoffels (versterkt met schiemanngaren), wist de Birmese voorhoede 5 maal te scoren tegen de K.P.M. blanco.

Twee dagen later vond de aftrap plaats van de wedstrijd tussen het m.s.

„Lemaire” en het elftal van de „Palmcotta”, welk schip ook rijst lag te laden. Met heldenmoed en stijve benen heeft ons team tegen de bal lopen te trappen

en zag zijn pogingen beloond met een 2-0 overwinning op dit Engelse elftal. Rest ons te vertellen de service en gastvrijheid van Akijabs douanemensen, die voor vervoer e.d. zorgden.

Sijbranda.

AFSCHEID NA 46 JAREN

Helaas niet in de gelegenheid zijnde om van iedereen, die ik zakelijk of op andere wijze gedurende mijn dienstperiode in Indonesië mocht ontmoeten persoonlijk afscheid te nemen, wil ik hun gaarne vanaf deze plaats bij mijn vertrek naar Nederland een vaarwel toeroepen.

Een zeemansloopbaan is nu eenmaal van nature een wisselvallige, en na jaren van omzwervingen, is thans na een volbrachte diensttijd van 46 jaren de „thuishaven” in zicht.

Hoewel een bekend spreekwoord zegt dat de „laatste loodjes het zwaarst wegen”, kan ik niet anders zeggen dan dat deze laatste dienstperiode bij de K.P.M. voor mij een uitzondering is geweest.

Zij werd gekenmerkt door wat wij verstaan onder „goede vaart”.

Voor mij is thans na bijna een halve eeuw varen, een periode van rust aangebroken.

Ik wens de K.P.M. en al het in haar dienst zijnde personeel varend- zowel als walpersoneel veel voorspoed in de komende ongetwijfeld moeilijke jaren.

Mogen zij worden geleid door de gedachte, die het eigendom van iedere goede zeeman is, n.l.

„NAVIGARE NECESSE EST”,
(VAREN IS NOODZAAK)

Tj. Brouwer.

Oud-Gezagvoerder K.P.M.

Djakarta, 20 December 1951.

NIEUWE STRIJD OM DE BLAUWE WIMPEL

Niemand wil de tropee hebben, . . .

In een juwelierswinkel in een stadje in Staffordshire, Hanley, staat een kostbare tropee, die niemand wil hebben: de tropee van de Blauwe Wimpel. Men zal zich wellicht vaag herinneren, dat een scheepvaartdirecteur en Lagerhuislid, H. K. Hales in 1935 een zilveren pronkstuk liet vervaardigen als prijs voor het schip, dat de overtocht tussen Amerika en Europa met de grootste gemiddelde snelheid volbracht. De naam van de Italiaanse „Rex” werd het eerst op deze „wisselbeker” gegrift, toen die van de Franse „Normandië” en tenslotte liepen de „Queens” van de Britse Cunard Line, met haar kruissnelheid van 30 knopen, gemakkelijk met de prijs weg. De Cunard Line heeft echter nooit de tropee ongeëist, „omdat snelheid voor haar dienst geen bijzondere betekenis heeft”. Het gaat immers meer om comfort, veiligheid en nauwkeurigheid in tijden van aankomst en vertrek. Het is voor de moderne zeekastelen (en voor de havendienst) even lastig en duur om wegens te grote snelheid te vroeg aan te komen als het is om te laat te vertrekken. Bovendien is overgrote snelheid onvoordelig. Zo staat het prachtige, edele sieraad vergeten in de kelder van de juwelier, die het in opdracht van het Lagerhuislid voor Hanley vervaardigde. Hales zelf is tijdens de oorlog door verdrinking in de Theems om het leven gekomen.

Slot: Omwenteling

avond een geanimeerd gegons van stemmen op mijn platje. Nooit gaat er — om zo te zeggen — een dominee voorbij.

En als ze weg gaan, mopperend omdat ze al zo vroeg naar huis moeten vanwege de avondklok, foeterend op de regen, of de warmte, of de duisternis, dan voel ik me heerlijk. Wat een énige avond hebben we weer gehad. Wat een moed hebben we er allen uit geput voor de volgende werkdag. We weten bij wijze van spreken al dat de volgende morgen de koffie ons niet zal smaken, dat ze te heet, te zoet of te koud zal zijn en dat we met die koffie een hechte basis zullen leggen, waarop we die dag kunnen voortbouwen. Als ik het hek achter hen sluit dan denk ik tevreden en gelukkig: „Wat een heerlijke gezonde mensen zijn we toch en wat een harde werkers”. En ik prijs de dag, waarop het hierboven aangehaalde stukje uit „Wereld” onder m'n ogen kwam en ik mijn leven op een andere leest schoeide. Ik ben nu opgenomen in het grote klaagkoor, ik zing geen solopartij meer waarvoor mijn stem niet toereikend was. Heb dank, dat ik dit heb mogen inzien.

SUCCA.

P.S. Ik schreef het bovenstaande niet met de bedoeling, dat nu elke K.P.M.-er zijn chef gaat slaan, maar als excuus aan iedereen, die ik met mijn „schip vreugde in het leven”-theorie op een dwaalspoor heb willen brengen. Vergeef mij, ik wist niet beter.

Aan de trotse overmacht van de „Queens” op de Atlantische Oceaan zal nu echter binnenkort een einde komen, en onwillekeurig rijst de vraag of de nieuwe concurrent lang in het bezit van de Blauwe Wimpel zal blijven. Deze nieuwe concurrent is de *United States* van de United States Line, die een kruissnelheid zal hebben van iets meer dan 30 knopen. Het nieuwe schip, dat in Juni volgend jaar te Southampton wordt verwacht, is van 52.000 ton tegenover de 80.000 van de *Queens*, maar kan een gelijk aantal passagiers (2.000) herbergen. Het is bijna zes meter minder breed dan de *Queens*, omdat het in tijd van oorlog door het Panama-kanaal zou moeten kunnen als troepentransportschip (het zou dan bijna een hele divisie tegelijk kunnen vervoeren: 14.000 man).

De *United States* zal nog altijd door stoom-turbines worden voortgedreven, zij het dan met een modern en geperfectionneerd systeem. In Engeland is men nu al enige jaren aan het experimenteren met gas-turbines. Twee Britse oorlogsschepen zijn al met gas-turbines uitgerust (waardoor geen stoomketels meer nodig zijn) en onlangs is het eerste handelsvaartuig, een olie-tankschip, met gasturbines in de vaart gebracht. Wanneer Engeland ertoe zou overgaan sneller schepen voor de Atlantische Oceaan te wensen, zou het wellicht de *Queen Elizabeth* met nieuwe machines kunnen uitrusten, of de thans alweer 15 jaar

oude *Queen Mary* vervangen door een gas-turbine schip, waarin overigens ook meer modern, licht en taai materiaal zou worden verwerkt.

De kostprijs van deze nieuwe grote passagiersschepen is ontzettend hoog en het is dus de vraag hoe massa-vervoer van reizigers tegen laag tarief — een acuut toekomstprobleem — zal kunnen worden aangepast aan de bijzondere voorwaarden waaraan moderne oceaan-schepen moeten voldoen.

Slot: Die Goeie ouwe Tijd.....

Toen hij ging trouwen, was de vraag, wáár te wonen. Zijn (eerste) vrouw had, na het te hebben bekeken, gezegd „hier niet”. Goed, vond D., dan ergens anders en draaien we het geval om door er niet van tijd tot tijd uit te trekken, doch op z'n tijd er tijdelijk heen te gaan. Hij had damarzaken en een klapper-eilandje. Het werd Singapore. En ook daar een bekend man, met o.m. mooie paarden en een bijzonder mooi orchideeëntuin. Gokken deed hij nooit, maar toch eens van zijn leven voor de sweepstakes gestrikt en laat hij er £ 500,— op trekken! Tot zijn laatste dag, ver in de zeventig en verarmd in Brussel, twee gouden pondjes bezittend „als souvenir van die mooie avond te Singapore”. Hij is met die winst naar de club gestapt en heeft een ieder vrij gehouden op eten en drinken, totdat 498 habis waren. Ik vroeg hem, waarom hij er twee had bewaard. „Een zou je nog kunnen verliezen”, was het antwoord. „Jij hebt gelijk als je denkt, dat het allemaal stom is geweest, maar dit staat vast: ik heb naar waarde geleefd”.

Hij reisde voorts niet meer met Nederlandse mailboten. Dan bleef je in Indië. Goed land, maar op een gegeven moment moest men er helemaal uit zijn. A/b van een P & O.-schip raakt hij bevriend met een Russische grootvorst (dat is dus al weer bijna een halve eeuw terug), die hem uitnodigt eens te komen logeren. O.K., zegt D. en gaat op zekere dag op pad. De Transsiberian en naar de wolvenjacht meegemaakt en „wodka leren drinken; dat was weer eens wat anders”. Om vervolgens in de Molukken terug te keren. In '26 trof ik hem er voor het eerst aan.

De goede oude tijd. Waarvan ik U misschien later nog meer zal verhalen, mócht het U niet hebben verveeld.

J. W. T.
Batjan.