

## K.P.M.-TONEELGROEP VOOR HET VOETLICHT

### GESLAAGDE OPVOERINGEN VAN "DEAR RUTH"

Onder regie van Chris Antonissen heeft de toneelgroep „Die Rycke Reeders” van de „Sport Vereniging Paketvaart” op 18 en 19 April j.l. in „Podium” —de kleine zaal van het „Garden Hall”-theater te Djakarta— bijzonder geslaagde opvoeringen gegeven van het Amerikaanse blijspel „Dear Ruth”, in de Nederlandse vertaling van Jan Teulings „Per luchtpost” geheten. „Die Rycke Reeders” hebben hiermede een „joyeuse entrée” gemaakt onder de gezelschappen van amateur-toneelspelers in de Indonesische hoofdstad. Het debuut van de K.P.M.-toneelgroep is ongetwijfeld van zodanig gehalte geweest, dat verdere opvoeringen met grote belangstelling tegemoet mogen worden gezien.

Wij menen er goed aan te doen hier enkele passages aan te halen uit het „raison d'être” der „Rycke Reeders”, zoals dat stond afgedrukt in het keurig verzorgde programma, dat aan het publiek —waaronder wij ook talrijke niet-K.P.M.-ers toneelliefhebbers opmerkten— ter hand werd gesteld.

*„De wens om in eigen kring tot een toneelavond te komen”, aldus dit voorwoord, „is in de na-oorlogse jaren het K.P.M.-personeel niet vreemd geweest. Zoals echter met vele dingen het geval is geweest, bleek ook voor de vervulling hiervan wel iets meer nodig dan alleen het verlangen daartoe. Dit is dan ook wel de voornaamste*

*reden geweest, dat het zo lange tijd bij een wens is gebleven. Op het bestaan van die wens is bovendien al menig plan gestrand. Wanneer er vele jaren een verlangen leeft, staat vaak de uiteindelijke vervulling daarvan in een wanverhouding tot de realiteit. Men meende, dat de eisen hoger zouden liggen dan het peil, waaraan men redelijkerwijze zou kunnen voldoen. Men aarzelde en op de veronderstelling, dat aan zulke (hoge) verwachtingen nimmer zou kunnen worden voldaan, liep ieder initiatief vast. Men vreesde de grote belangstelling als een te onzekere factor voor succes. Ook nu eindelijk een initiatief tot ontplooiing is gebracht, is men er zich*

*terdege van bewust, dat er een experimenteel tintje aan deze opvoering kleeft.”*

#### Geslaagd

Welaan, aan de gestelde eisen van amateur-toneel heeft de groep „Die Rycke Reeders” —onzekerheid en vrees ten spijt— kunnen voldoen. Het toneel-experiment der „Sport Vereniging Paketvaart” kan geslaagd heten. Het ontplooiende initiatief is voor spoedige herhaling vatbaar. K.P.M.-toneel is niet langer een illusie meer. Onder ons personeel —en hun echtgenoten— hebben wij de mensen, die de toneelgroep „Die Rycke Reeders” tot bloei kunnen brengen.

#### Het verhaal

„Per Luchtpost”, geschreven door Norman Krasna, is een blijspel in twee bedrijven (zes tafelen), dat de complicaties schetst, welke zich ten huize van vrederechter Harry Wilkins afspeelden, als gevolg van de in de oorlogsjaren in Amerika (en elders) zo geëxalteerd beleefde idee: „Alles voor de jongens overzee”. (In het Nederlands bekend onder de slogan: „Wij leven mee, met de jongens overzee”. Red. Uitlaat). Het is het verhaal van een bakvis-dochter, die geleid door zuiver vaderlandslievende motieven en met gebruikmaking van de naam en de beeltenis van haar zuster Amerikaanse militairen „aan het front” brieven ging schrijven, die al gauw boven het niveau van de zakelijke correspondentie uit kwamen. Hiervan wordt haar zuster niet alleen, maar ook een jonge luitenant-vlieger der Amerikaanse luchtmacht het slachtoffer. Hij komt plotseling —en onaangekondigd— met verlof op een weekend in 1944, om de in correspondentie gelegde banden verstevigen, en vraagt „de zus” —die werkelijk nergens van af weet— ten huwelijk. Dit brengt „zus” in een moeilijke situatie, want zij is al verloofd met een ietwat sullige bank-employé, die zij —onder de typhoon van des luitnants affecties en zijn „weringscampagne”— tenslotte toch in de steek laat.

*Vervolg: zie pag. 2*



Talrijke bloemstukken werden na afloop van de première het toneel van „Podium” op gedragen, waar „Die Rycke Reeders” het applaus van een dankbaar publiek in ontvangst namen.

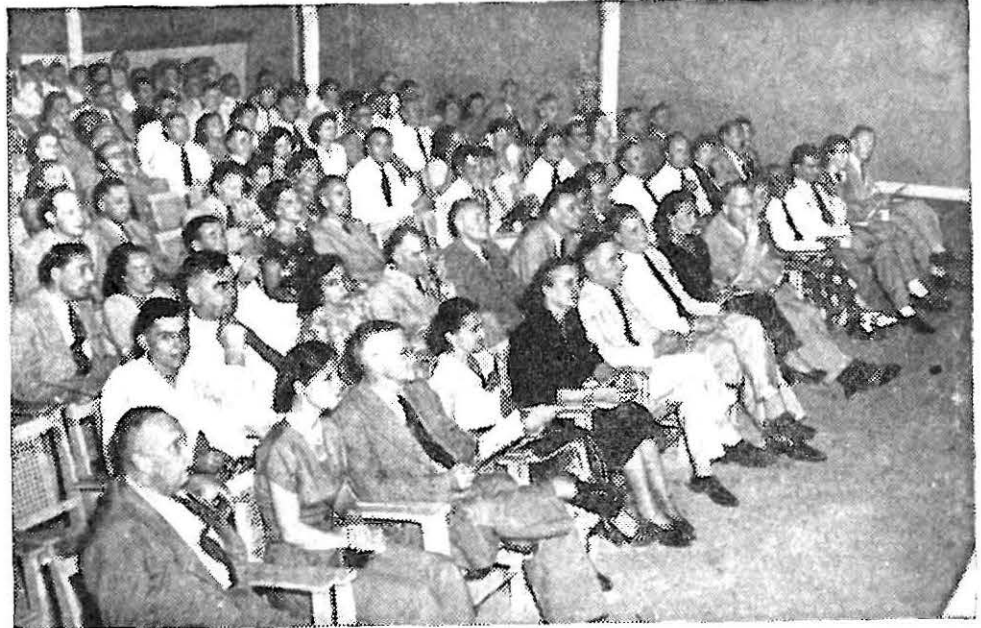
Vervolg : „Dear Ruth“.

„Per Luchtpost“ was geen zwáár stuk. Dat moest ook niet voor een toneelgroep, die debuteerde. De keuze van het blijspel pleit voor de inzichten van de regisseur, Chris Antonissen, die met 10 spelers onder zich, toch al een omvangrijke taak had.

#### De spelers

Naar onze bescheiden mening, werden de beste toneel-prestaties geleverd door mevr. Corry Reyneker-Versleijen als de dochter Miriam, (die met haar correspondentie met militairen aan het front de hele zaak aan het rollen bracht) en Gerrit van Voorthuyzen in de rol van de grappige en onverstoorbare vrederechter (die de storm van gebeurtenissen over zijn woning zag trekken en er zijn goede humeur niet bij verloor).

De rol van de bakvis is altijd moeilijk, maar na 'n misschien enigszins aarzelend begin op de première-avond heeft mevr. Reyneker zich er met vlag en wimpel doorheen gespeeld en zij verdient ongetwijfeld bijzondere vermelding. De rol van Gerrit van Voorthuyzen werd vergemakkelijkt door het feit, dat hij grotendeels „zittend“ speelde. In de staande



„De zaal“ in gespannen aandacht.

en meer opgewonden scènes zakte hij wat af.

Als wij ons, met de enorme waardering, die wij voor de opvoering als geheel hebben, nog enige critiek mogen veroorloven, dan menen wij, dat voor de figuur van de luitenant-vlieger Bill Seawright (gespeeld door Henk Teeuw) een naar spel, houding en voordracht ietwat robustere keuze gedaan had kunnen worden. Het spel van Teeuw was, naar onze smaak, iets te lyrisch voor de „hard-boiled“ aviateur, die na 25 „missions“ over vijandelijk gebied met verlof naar Amerika komt. Zijn tegenspeelster (Wies Teeuw-Van Mourik) als Ruth, de hoofdpersoon uit het stuk, om wie alle complicaties draaiden, voldeed goed. De andere rollen werden gespeeld door mevr. Willy Citeur-Hoogewoud (als de dienstmeid Dora, van wie wij niet hebben begrepen, waarom zij als negerin moest worden geschminkt in een stuk, waarin nergens bleek, dat het zich in het Zuiden van Amerika afspeelde); mevr. Clara van Voorthuyzen-Heymans als Edith Wilkins, de vrouw van de vrederechter; Piet van der Molen als de versmade bankemployé Albert Kummer (een moeilijke rol, waarvan hij zich uitstekend kweet); Pieke van Eijk-Strabbing als Martha Seawright, de zuster van de luitenant-vlieger; Ko Willemsen als Chuck Vincent, de sergeant van de luitenant en tenslotte —in de laatste minuut— Dick Oly als Harl Klobbemeyer, een andere militair (’n marineman ditmaal) met wie Miriam Wilkins haar hoogdravende correspondentie had gevoerd en die nu ook met „Ruth“ kwam kennismaken. De regie was, zoals wij zeiden, in handen

van Chris Antonissen. Het decor —dat iedereen bewondering wegdroeg— was ontworpen en uitgevoerd door Paul Slingerlandt, Jaap Leenheer en Henk Troost. Nico Akkerman trad op als souffleur, terwijl Bill v. d. Pol de grime verzorgde. De technische verzorging berustte bij Charles de Roy van Zuydewyn en de inspecient was Arie van Pelt.

Slot: zie pag. 9

Dit is no. 5 - 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

◇

K.P.M.-toneelgroep voor  
het voetlicht

◇

Poezie in het leven

◇

Scheepsclassificatie

◇

Van den Bosch gesloopt

◇

Hockeyers kampioen!



Voor de première worden mevr. Reyneker-Versleijen (zittend), en mevr. Citeur-Hoogewoud (de negerin) geschminkt. Mevr. Pieke van Eijk-Strabbing helpt grimeur Van de Poll een handje



## EEN REIS MET DE „ROCHUSSEN“

### Is er wel zoveel veranderd?

Wie een mondain passagiersschip beu is en eens echt van het zilte nat wil genieten zonder cocktails, dinner-jackets en tot diep in de nacht krijgende dansmuziek, doet verstandig op een der kleine trouwe K.P.M.-ers te stappen en een paar weken door de Molukken te gaan zwerven. Men moet aan een paar dingen wennen. Het ergste is wel de lucht van de copra —het gedroogde vruchtvlees van de cocosnoot— een geurtje, dat dik, weëig zoet en ranzig overal tegenaan blijft hangen. Bijna even erg zijn de kakkerlakken, die meestal tegen het eind van de reis je laatste schone overhemd aanvreten of bevuilen.

Dan is er niet direct een overvloed aan regelmaat. Net als men heerlijk op één oor ligt, ratelt de ankerketting naar beneden. Er komt geen eind aan het lawaai... De Inheemse arbeiders met hun laadprauwen schreeuwen en gillen, winches beginnen te sissen en aan dek zwaaien laadbomen ongeduldig van links naar rechts.

Wie werkelijk de Molukken-reis wil beleven, moet zich aan het schip aanpassen. Dat betekent: met de bemanning opstaan en naar kooi gaan. Een vast tijdrooster kent de K.P.M. niet. Haar schepen zijn echte vrachtvaarders, die hun neus om elke verlaten bocht van een eenzaam wereldje steken, als zij ook maar kunnen vermoeden, dat er vracht te wachten ligt.

's Avonds staan wij bij de kapitein op de brug. Dat kan alleen als hij je „lust“. Doet hij dit niet, dan hoeft men toch nog niet een slecht mens te zijn, want de kapitein weet als regel niet eens, waarom hij de één een fidele vent vindt en de ander een verschrikkelijke kerel.

Een pastoor en een dominee hebben het aan boord lastig. Zij staan er nu eenmaal voor bekend, dat zij slecht weer meebrengen. Als men aan tafel zit en een plots opkomende wind overwipt, kijkt de kapitein alleen maar. En de stuurman knikt hem begrijpend toe met een blik op de schuldige: „Waarom doet U dat ons nu weer aan?“ Neen, pastoors en domine's zijn aan boord in de Molukken niet erg welkom.....

De regen klettert tegen de ruiten. De ouwe loopt te ijsberen en krijgt het hoe langer hoe warmer. Sterke koffie en veel cigarettens. En dan maar op je goed gesternte rekenen. Zeg maar niets tegen hem.....

#### De Papoeas

„Waar blijven ze nou toch?“

„Ze“ dat zijn de Papoeese onderwijzer met de leerlingen van het dorps-schooltje, die daar ergens op het vaste land van Nieuw-Guinea een grote

stapel hout en takken en bladeren klaar hebben gelegd om deze in brand te steken op het moment, dat de lichten van de „Rochussen“ door de duisternis heen prikken. Ze staan waarschijnlijk reeds uren in de stromende regen te wachten. Gisteravond hebben zij ook al op de uitkijk gestaan. Want zij voelen zich —en niet geheel ten onrechte— min of meer verantwoordelijk voor de veiligheid van het grote schip. Vuurtorens en bakens kent (kende) men in deze regionen niet. De zeeman vaart op natuurlijke bakens: markante punten, eilandjes, riffen, kapen en bergtoppen en..... op zijn goede gesternte.

Als men hier de Oceaan eens even kon laten leeglopen zou men een wonderlijk bergland zien: dalen duizenden meters diep; de geweldige trog, die van Japan af over de Filippijnen door de Molukken loopt en tenslotte uitkomt in de vul-

kanenrij van Java en de Boekit Barisan, die Sumatra in tweeën deelt. Geweldige diepten met vlijmscherpe punten, die bijna recht omhoog schieten en soms enkele meters onder de zeespiegel liggend, de nachtmerries zijn voor kapiteins, die in regen storm en duisternis hun schip door de gevaarlijke zones veilig heenloodsen moeten.

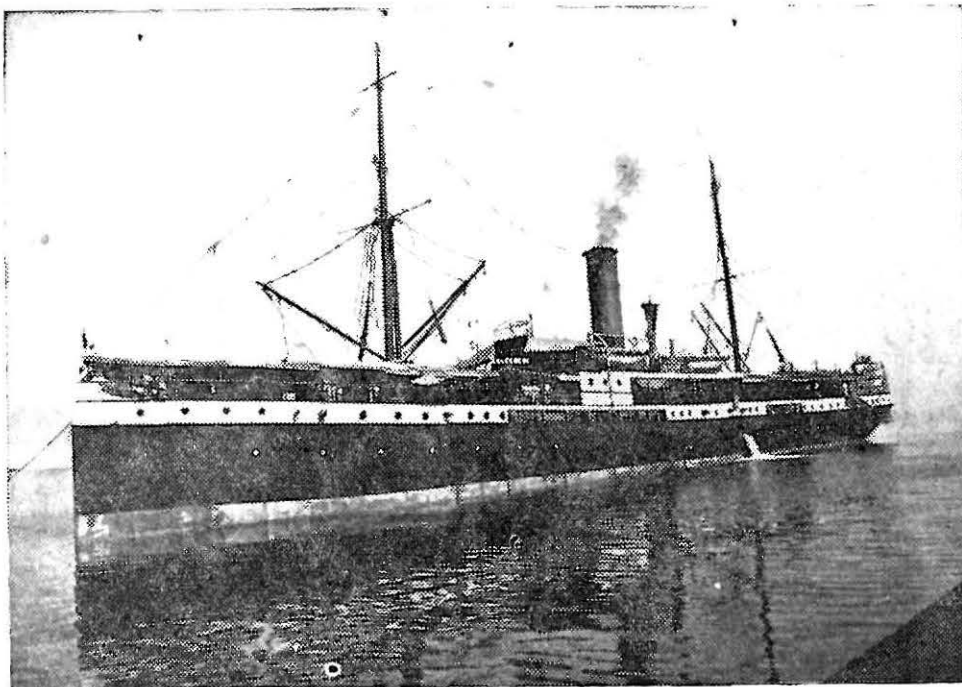
En dan komt er ineens in de donkere nacht zo'n klein vuurtje. Het vlamt omhoog op een eenzaam strand. Het brengt warmte in het hart en wat rust in het gemoed van de kapitein, die eindelijk antwoord krijgt op zijn steeds weer herhaalde vraag „waar ze blijven“.

„Je staat er toch maar voor, hier in dat vaarwater. Laatste keer was ik op zo'n nacht als deze door de stroom twintig mijl uit mijn koers gedreven en zette ik mijn passagiers bijna op Noemfoor op het strand in plaats van netjes aan de steiger van Manokwari af! Elke keer als ik mijn schuit te Makassar aan de kade meer, feliciteer ik mezelf opnieuw.“

Een keer per jaar wordt de onderwijzer met zijn Papoeaklasje door de K.P.M. beloond met tabak, kleren en andere presentjes. Een kleine welgemeende gave als beloning voor het grote werk. Elke maand maakt de schuit door de wateren van de Molukken heen, zee-straten door, langs klippen, riffen en tussen de honderden eilandjes door op de heen- en terugreis. En nooit laten deze eenvoudige Papoea's het schip en zijn gezagvoerder in de steek.

Hier en daar heeft zich een Europeaan laten wegstoppen op een klapperlandje, waar hij ongekroond koning is

Slot: zie pag. 9



Op de „Rochussen“: rust. . .

## POEZIE IN HET LEVEN

### Succes of wandaden van voorgeslacht

„Wat betekent onze familienaam toch eigenlijk, vader?” Deze vraag werd in het gezin Pandelaar gesteld, maar de achterswaardige vader zat met de handen in het haar. Hij wist het niet! Eén van zijn dochters vond dit toch niet te pas komen en ging op informatie uit en —zoekende— vond zij. Zo is het altijd geweest. Pandelaar betekent deurwaarder. Nu kan de familie de voorzaat opsporen, die dit beroep heeft uitgeoefend en waarom men hem zo heeft genoemd.

### Oefening van nederigheid

Er zijn namen, die gemakkelijk te verklaren zijn. Poppink is de zoon van Poppo, Teding de zoon van Tede en Schaink de zoon van Schade. Soms wordt de voornaam niet meer gebruikt, maar dan komt hij weer boven water, als men naar het ontstaan van de achternaam speurt. Wijnen is de zoon van Wyn of Win, Ynsonides de zoon van een Ynse. Dit spelletje kent ge al. We gaan dus naar een nieuw over.

Wie zou achter Van Keeken zoeken, dat de naamdragers uit Kedichem bij Gorcum vandaan komen? En wie achter Van Ooik, dat ze uit Odijk komen? Toch is dit gebleken zo te zijn. En Suik is genaamd naar Van Suiwyck op de Veluwe. De volksmond trekt de lettergrepen graag samen.

Laten we eens een voorbeeld van een plaatsnaam inlassen. Het volk zegt Ootmösschen. Dit is ons Ootmarsum. Maar dat Ootmarsum het heem van Othomar betekent weten de mensen niet meer en dat de plaats eertijds Othomarsheim werd genoemd evenmin. Dorpen zijn dikwerf ontstaan uit een enkele eerste hoeve met wat stallen en koten. Die hoeve was iemands heem en naar zijn voornaam werd ze veelal genoemd. Guido Gezelle, Karel de Flou, Arthur van de Velde zijn drie Westvlamingen, die op dit terrein veel hebben opgetekend en uitgevorst. Het is leerrijk, want zo komt men er achter, dat zich bij de Vlaamse duinen ergens een Friese of een Saksische boer heeft neergezet en zijn naam leeft voort in de Vlaamse dorpsnaam.

### Schoenmakers

Iemand, die van het woud komt, kan Woltman heten. Uit het broek draagt al gauw de naam Ten Broeke. Hij, die van een kleine hofstee stamt, krijgt de naam Ten Kate. Maar wat zou bijvoorbeeld De Sitter betekenen, of De Zuttere en zelfs

De Zetter? Deze drie zijn schoenmakers geweest. Hun naam komt van s u t o r af, dat „schoenmaker” beduidt. Is het niet aardiger om het wel te weten, dan met Uw mond vol tanden te staan, zoals de heer Pandelaar?

Raman betekent Grensman, want „ra” en „rading” betekenen scheidingslijn, en de man van de „ra” is de man van de grens, die daar woont en als hoedanig hij aangeduid wordt.

Niet ieder weet, dat Faber gewoon „de smid” betekent en Mollerus „de mulder” of „molenaar”. Maar wie zou achter Knierum „de knieriem” zoeken? En achter Zweerts de zoon van Assueer? Dat Troelstra de „man van Ter Oele” is, weten al duizenden Nederlanders. En dat Kuitenbrouwer een „brouwer is van kuite”, dat weten er minder, al konden ze het weten door het lezen van Tyl Ulenspieghel, die veel kuite heeft gedronken in de beroerde Nederlanden! Kuite was vroeger een bekende biersoort, net als nu pils.

In het zoeken naar de betekenis van onze achternamen zit iets zeer onderrichtends. Het brengt U geen regelrecht geld in de broekzak, maar wel poëzie in Uw leven! En hoeveel mensen zijn er, die veel geld zouden willen uitgeven om een beetje poëzie in hun leven cadeau te krijgen? Genealogisch onderzoek voert U tot ontdekkingen. De ontdekking Uwer familieschanden en de ontdekking Uwer prijzenswaardige successen. Ekema moet weten, wat Eke heeft gepresteerd en Tiemersma wat zijn vader Tiemer heeft tot stand gebracht. Het zal hem verheffen en tegelijk nederig maken.

Er zijn namen, die misleidend werken wanneer men ze wil verklaren. Het is dus met de namen niet anders dan met de mensen. Onlangs achterhaalde een

lid van de familie Fons, dat zijn naam „bron” betekent. Dit Fons is niet anders dan het Latijn voor „fontein”. Om daar nu de gevolgtrekking uit te maken, dat deze Fonsen, die Friezen zijn, afkomstig zijn uit Italië, is een tikkeltje te ver gezocht. Theoretisch kan zoiets wel, want Italië kent nog heel wat gecamoufleerde Germanen, maar practisch doet men verstandiger het dichter bij huis te zoeken. Dit wil zeggen, dat een Latijnse naam alléén nog maar zegt, dat onze mensen hier een Latijnse naam hebben aangenomen, of nog dichter bij huis, dat zij hun familienaam hebben „verlatijust”, zoals Vos dat óók al deed tot Vossius en Van Baerle tot Baerlaeus. In deze laatste gevallen is het niet alleen algemeen bekend, men kan het ook onmiddellijk zien. Roldanus komt van Rolde in Drente, en ook niet uit Italië; Hempenius van Hempens in Friesland en Greidanus van het greidland, dit is van de weide.

Natuurlijk is men er in vele, ja in de meeste, gevallen *nog niet* met die regelrechte verklaringen. Plaatsaanduidingen als weide, velde, broeke, houtte, dreve enzovoort zijn wel juist als benamingsbron, doch zij kunnen overal liggen, in Oost en West en Zuid en Noord, binnen de grens en erover. En dus moet er (om de volheid der betekenis te achterhalen) toch wel degelijk gezocht worden naar welke weide, welk veld, welk broek of moeras, welke hout-aanplant, welke dreef of drift. De genealogen beperken zich dikwijls tot zuiver afstamingsonderzoek, dus het opsporen van maximum 16 kwartieren der voorouders. De toponymist graaft dieper. Hij snuffelt naar het ontstaan van de naam.

Een mooi voorbeeld daarvan is wel de naam Wayboer. Twintig jaar geleden wist men met die naam geen raad. Maar als men ontdekt heeft, dat er in de buurt van Eemnes waaien zijn, of — oud gespeld — wayen, en dat er boeren zijn, die baas zijn over zo’n waai of plas, dan is de naam Wayboer doorzichtig geworden. Uit: „de Volkskrant”.

### WAAR KOMEN DE MEYERS VANDAAN?

Alle Meyers, Meiers of Meijers, ook al dragen ze dezelfde naam, zijn geen familie van elkaar. Er zijn verschillende soorten Meyers, om van de Kletsmeyers nog maar te zwijgen. Kolkmeijer bijvoorbeeld is „de boer bij de kolk”. Deze man heeft een plaatsnaam, zoals Ten Velde die ook heeft. Niemeyer is de „nieuwe meyer”. Een meier is niet alleen een boer, het kan meer betekenen, bijvoorbeeld rentmeester, dus Niemeyer: de nieuwe rentmeester. Verder speurend naar de voorvader kan men tot de ontdekking komen, dat deze Meyer rentmeester is geweest van een of ander goed, aan de Dedemsvaart bijvoorbeeld of elders in het land. Men kan op deze wijze, ook van de lieden, die alleen maar Meyer heten, achterhalen wat voor soort Meyer ze zijn geweest. Er hebben ook Duinmeyers bestaan, onder andere op Ameland. Het kind van Duinmeyer werd alleen maar Meyer genoemd. Dit is logisch, want de zoon noch de dochter heeft ooit de functie van de vader uitgeoefend. Uit dit voorbeeld blijkt, dat zelfs bij namen, die overdadig voorkomen, het achterhalen van hun betekenis niet hopeloos is.



Voor sollicitaties en

## TONEEL

Alle werkdagen

P. Zet, Djakarta  
Med. Merd Tim. 5

Vele jaren van gedegen ervaring en goede service  
verzekeren ons van een **SLEUTELPOSITIE**

op het gebied van

**PUBLICITEIT**

**PASSAGES en**

**TOURISME**

Onze naam < > Uw waarborg  
PASS (e) - P. (ar) T. (out)

met **SAZ** in Uw sas!

- Uitnodigingen,
- Kennisgevingen,
- Plaatsbesprekingen,

kortom **AL UW BOODSCHAPPEN** en dagelijkse besom-  
meringen zijn in goede handen bij

**SAZ**

In verband met de liquidatie van onze

Centrale Dependance  
te Djakarta

**K** IEST **P** ROBATE **M** IDDELEN

Menige  
Schade

abandoneren wij tegen onze hier  
ter stede bekende Afschrijfprijzen

een Complete Dump van Alerhande Zuivelproducten  
aantrekkelijke Candestiene Distilleerderij Restanten grote  
partijen Confectie, Dill en Prachtige Zijdjes alsmede  
Comestibles en Delicatessen Bij Kolossale Hoeveelheden

Toko "CAN DO", Djakarta

VOOR UW VERVOERSPROBLEMEN!

**CLAIMS Coy Ltd.-Djakarta**

Heeft U moeilijkheden ... ? Weet U geen uitkomst ... ?

Raadpleeg de kaarten!

Bespreekt N. D. eraillement

Uw Navigatie - Deducties  
met

An Day

KPM - gebouw, le verd

(Discretie bij al Uw Nodeloze Dilemma's verzekerd)

**V. R. V.**

EE staat voor U klaar met een organisatie,  
afgestemd op jarenlange ervaring en  
uiterste efficiency



Het merk, dat ook U

**V**an **R**esultaten **V**erzekert!

Het adres, dat geheel werkt

**V**oor **R**eders **V**erantwoordelijkheid!

Beleefd aanbevelend

**V. R. VEE**

Teromolpos 15 Dkt

**V. ZET** vervoert Uw goederen per **CONTAINER!**

**V. ZET** (verzorgt) **Z** (eetransporten)

met **V**olmaakte **Z**ekerheid!

BILLIJKE CONDITIES

**V. ZET**

Tel. adr Paketvaart

**CL**ausules

Logenstraffen

Aansprakelijkheid

L

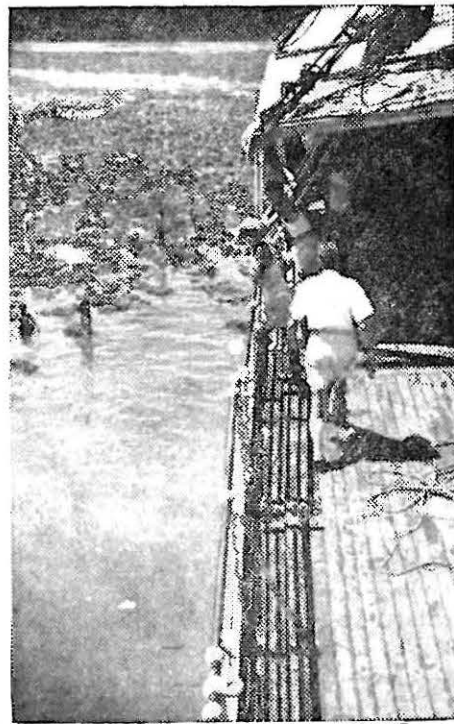
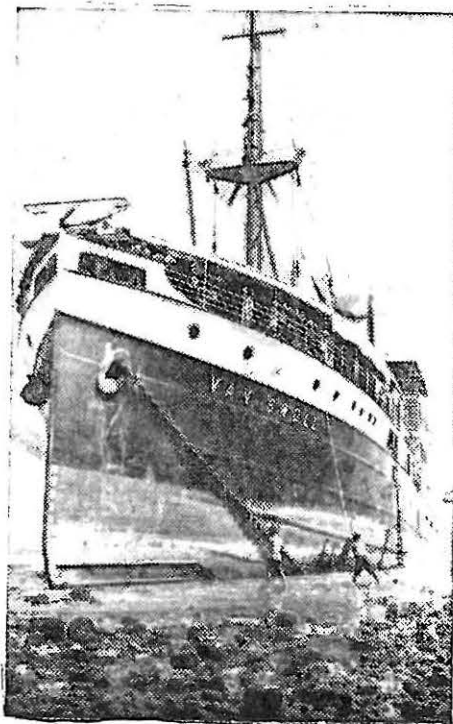
Menige

Schade

De binnenpaginas van het programma „Per Luchtpost”

## DE "VAN SWOLL" ZAT AAN DE GROND

De foto's hiernevens zijn geen recente pro-  
ducten. Zij zijn gemaakt door 2e wtk. J. Koke  
van de stranding van onze „Van Swoll". Het  
schip was op weg van Samarinda naar Kota  
Baru (Borneo) toen het in de ochtend van de  
1e Januari j.l. om half vijf in de wal liep, wat  
niet bepaald een goed begin van het nieuwe  
jaar was. Hoewel assistentie werd gezonden,  
bleek deze niet nodig te zijn, aangezien de  
„Van Swoll" in de avond van de Nieuwjaars-  
dag om half zes op eigen kracht weer vrij  
kwam. De beide foto's, waarvoor wij wtk.  
Koke hartelijk dank zeggen, leveren een goed  
beeld van de stranding, die uiteraard —gelijk  
uit een der foto's blijkt— ook bij de passagiers  
grote belangstelling trok.



# SCHEEPS-CLASSIFICATIE

door H. VAN DER WEEL, surv. Lloyds

Het zijn altijd de avontuurlijk aan-aangelegde jongens geweest, die zeeman wilden worden. In plaats van zich te laten afschrikken door verhalen vol avonturen en gevaren leek het alsof die jongens zich daar-door aangetrokken voelden. Die verhalen bestonden niet alleen in de jongensboeken. Ik herinner mij nog goed enkele van de leerboeken, die wij op de „Kweekschool voor de Zeevaart” gebruikten. Zo hadden wij daar een Duits leesboek, waarin verhalen over „Totalverlust”, „Feuersbrunst”, „Zusammenstoss” en „Tot des Heizers So und So” tot de meest opgewekte stukjes behoorden en ik herinner mij nog een ander vrolijk boekje: „Von der Krankheit” geheten, geschreven door een zekere mijnheer Susan.

Het is een feit, dat er op zee heel wat kan gebeuren, min of meer onaangenaam voor schip en lading, om van de opvarenden niet te spreken. Of er minder, of meer onaangenaams gebeurt dan te land interesseert de jeugd niet. Een jonge vent met een actieve, avontuurlijke aanleg ziet en vindt een diepe bekoring in de zeevaart, ondanks de moderne concurrentie van snelle auto's en nog snellere vliegtuigen.

Er gaat van de zeevaart niet alleen iets fris en aantrekkelijks uit, het geeft aan alles, wat er mee verwant is, iets opgewekts, iets voortvarends, iets zoutigs; een feit, dat men in havensteden, scheepvaartkringen en op werven kan constateren.

Dit alles neemt niet weg, dat tegenspoed en schade, door schepen op hun reizen ondervonden, de grote belangstelling hebben van velen, die bij de scheepvaart zijn betrokken.

## Geldelijke gevolgen

Alle tegenspoed, schade en opont-houd drukken zich uit in geldelijke gevolgen voor de reders, voor de eigenaren van de lading, hetzij voor de verschepers, hetzij voor de ontvangers en ook voor de verzekeraars die tegen premiebetaling op zich hebben genomen de geldelijke gevolgen van schade geheel of gedeeltelijk te dragen.

Het ergste, dat kan gebeuren, is dat een schip verloren gaat. Het kan geen kwaad eens even stil te staan bij deze categorie. Hierover geeft „Lloyd's Register” —het bekende scheepsclassificatiebureau— ieder kwartaal een verslag

uit, dat interessante gegevens bevat, op verschillende manieren gegroepeerd. Men schikt de oorzaken van het verloren gaan als volgt en men beperkt zich daarbij tot schepen boven de 100 ton bruto inhoud: verlaten, gezonken, vermist, verbrand, na aanvaring gezonken, verloren gegaan door stranding en verloren gegaan door niet met juistheid bekend geworden oorzaken.

De aantallen verloren gegane schepen wisselen nogal sterk van kwartaal tot kwartaal; zo gingen er in het 3e kwartaal van 1950 37 schepen verloren en in het 4e kwartaal 74 schepen. Van die 74 waren er 17 gezonken, 3 vermist en 36 wrak geslagen. Van die 17 schepen zegt het verslag, waar ze zonken, wanneer, op welke reis, met welke lading. Zover mogelijk is, wordt opgegeven door welke oorzaak en tenslotte worden vermeld de nationaliteit en nog enkele bijzonderheden.

## Statistiek

Deze opeenvolgende kwartaal-verslagen van „Lloyd's Register” (er is ook nog de publicatie van de Liverpool Verzekeraars) vormen tezamen de z.g. statistiek van verloren gegane schepen. Statistiek wil zeggen: het zorgvuldig bijhouden en groeperen van gegevens, niet voor publicatie alleen maar ook om er zo veel als mogelijk is uit te leren. Statistiek van verloren gegane schepen is een moeilijk onderwerp. Toch is dit kortgeleden nog weer ondernomen door iemand van „Lloyd's Register.” Daarbij bestudeerde hij een tijdperk van 50 jaar (1898—1948), maar hij moest allerlei categorieën van schepen en feiten buiten beschouwing laten om de stof enigszins bruikbaar en handelbaar te maken.

Door dit alles werden de aantallen verloren gegane schepen veel kleiner en beperkt tot die gevallen, waaruit mis-schien aanwijzingen en lessen geput konden worden voor scheepvaart en scheepshouw, n.l. de gevallen van gezonken, verlaten en vermist.

Hiervan waren tussen 1898 en 1948 de aantallen als volgt: 39 — 42 — 44 — 57 — 37 — 28 — 30 — 15. Ieder cijfer geeft een jaargemiddelde weer over een tijdperk van 5 jaar, dat is ongeveer 1450 schepen in 40 jaar. (De oorlogsjaren 1914 — 1919 en 1939 — 1944 werden niet meegerekend). Toen is die meneer gaan groeperen naar grootte, leeftijd, reisroute, lading, seizoenen, percentages van nationale koopvaardijvloeden, en hij is gaan zoeken naar mogelijke verklarin-

gen. Wat die percentages van de nationale koopvaardijvloeden betreft, slaat Nederland een uitstekend figuur en deelt de ereplaats met de Verenigde Staten van Noord-Amerika.

## Lloyd's rol

Het is geen wonder dat het iemand van „Lloyd's Register” was, die zich verdiepte in een dergelijke studie. Immers, „Lloyd's Register” —opgericht in 1760— heeft tot doel de veiligheid te verzekeren van koopvaardij-schepen. Voor dit doel houdt „Lloyd's Register” toezicht op de hoedanigheid van schepen en machines, bij de bouw, bij herstel van belopen schade, inspecteert periodiek de schepen en hun uitrusting en hun machines, bepaalt de maximum diepgang, keurt scheepsstaal, smeedstukken, gietstukken en nog veel meer.

Dit alles om aan de schepen, de opvarenden en de lading een zo groot mogelijke veiligheid te verschaffen op hun reizen, die ook in onze tegenwoordige tijd, met radar, decca, echo-lood, radio, enz. nog in hoge mate avontuurlijk zijn.

Het gaat bij deze avonturen om zó grote kapitalen, dat reeds verscheidene eeuwen geleden in koopmanskringen de behoefte werd gevoeld om het grote geldelijke risico, verbonden aan zeereizen te verdelen over een groter aantal personen dan hetwelk daadwerkelijk aan het avontuur deelnam, zoals de reders en de eigenaars van de lading. Tegen betaling van een premie werden zakenlieden bereid gevonden om de risico's verbonden aan zeereizen over te nemen. Zo ontstond het beroep van verzekeraars of assuradeuren.

Voor alle partijen, betrokken bij de zeevaart, is het van het hoogste belang, dat het schip dat op avontuur gaat, goed gebouwd en goed voorzien is en in goede toestand wordt gehouden, opdat het schip met redelijke kans op succes het hoofd kan bieden aan de vele wisselvalligheden van de zee, mits goed beladen en bestuurd.

Er werd in scheepvaartkringen behoefte gevoeld aan een onpartijdig, belangeloos en technisch kundig instituut. Dit instituut zou maatstaven moeten geven voor hetgeen als deugdelijk beschouwd kon worden, zou doorlopend moeten blijven toezien, niet alleen bij de bouw, maar gedurende het ganse leven van het schip en dit instituut zou na elke inspectie een verklaring moeten afgeven van de bevindingen van zijn inspecteurs.

## Geschiedenis

Door dit inzicht en door samenwerking kwam in het eind der 18e eeuw „Lloyd's Register” tot stand; „Register”, omdat (van 1760 af) jaarlijks een dik

Slot: zie pag. 12



## „Van den Bosch“ in Hongkong gesloopt

**Gezagv. Bolder beschrijft laatste reis**

Het is goed om even in gedachten stil te staan bij één der oudste getrouwen van onze vloot, die nu is heengegaan. Terwijl ik dit schrijf, wordt het stoffelijke omhulsel reeds vaneen gereten door de slopers, die hiermee bovendien nog hun voordeel proberen te doen. In hoogstens vier maanden wordt dit werk volbracht.

In 1903 gebouwd en steeds onze maat-chappij trouw hebbende gediend, ging het schip op 2 Maart j.l. na ongeveer 49 jaar z'n laatste reis maken. Met een bijna volle lading gruiskolen voor de „Hongkong Electric Power Station“ werd van Kertapati vertrokken, terwijl jongere zusters afscheid namen. Eerbiedig groetten het m.s. *Batoela*, het m.s. *Sibigo*, het s.s. *Van der Hagen* en het m.s. *Milne Baai*, terwijl in sombere tonen de diverse lucht- en stoomfluiten een goede laatste reis wensten. „Lady van den Bosch“ antwoordde met haar nog steeds muzikale stem: een stem van vóór de Eerste Wereldoorlog, toen de mensheid blijkbaar nog opgewekt was.

Het was Zondag. In de sociëteit van Pladju was het druk. Vele heren in 't wit met enkele dames in een kleurrijk kleed zaten gezellig bijéén en genoten van de drankjes. Je kunt het je zo voorstellen: „Kijk, daar heb je weer zo'n akelige, zwart-rokerige kolenstoker“. Even draaiden sommigen zich om om te kijken, maar bleven onkundig van het bijzondere feit, dat een zeer ouwe getrouwe der K.P.M.-vloot voor de laatste keer passeerde. Zo ging de algemene aandacht weer terug naar het drankje. We wuifden, maar kregen geen antwoord. De dames hadden misschien gaarne teruggewuifd, doch zulks stáát niet in het bijzijn van man- en vriend-lief, als zij niet wuiven. Oliemensen en een kolenstoker.

Bij Sungei Gerong lag nog een oude vriendin, de *Ban Hong Liong*. De etat-major van dit schip wuifde ons toe, doch de *Van den Bosch* draaide deze oude kennis zeer on-lady-like haar rug toe. (Ze moest trouwens koers veranderen).

Om 23.30 verliet de rivierloods het schip en ging het volle kracht (8½ mijl per uur) Str. Banka uit, ten Oosten van de P. Tudju-eilanden, tussen de Anambas- en Natuna eilanden door de Chinese Zee in. Prachtig weer. Steeds NNO. Windkracht 2 tot 3. Het leek wel, of Neptunus uit eerbied alles deed om haar een aangename goede reis te bezorgen en zo was het ook. Toch hadden wij uit voorzorg maar 2 reddingsboten

buiten boord gesjord, voor het geval de oude zeegod z'n aandacht voor onze Stokoude Dame zou afwenden en zij — vermoeid van 't zwoegen — toch nog plotseling zou bezwijken.

Zacht steunend soms, gleed ze langzaam op en neer over de lage NO — deining der Chinese Zee. Zacht viel het fijne roet op het achterdek, ons steeds herinnerend aan een zwart stoffige weg. „Ik muntte in veel uit, ik heb hard gewerkt en veel geld verdiend, maar mijn zwak is m'n spijsvertering, vooral in mijn ouderdom“. „Oudje, véél wordt je vergeven, omdat je de K.P.M.-la hielp vullen“. Alle schepen, doch zeker zo'n oudje, zijn levende, bezielde wezens. Je moet ze soms aanmoedigend toespreken. Waarom ik steeds van „zij“ en „haar“ spreek? Wel „ze“ is als een vrouw, soms lief en meegaand, soms grillig, dwars tegen de draad in. Vele jonge mannen van de laatste 49 jaar hadden er soms hun handen vol aan en moesten haar hun volle aandacht schenken.

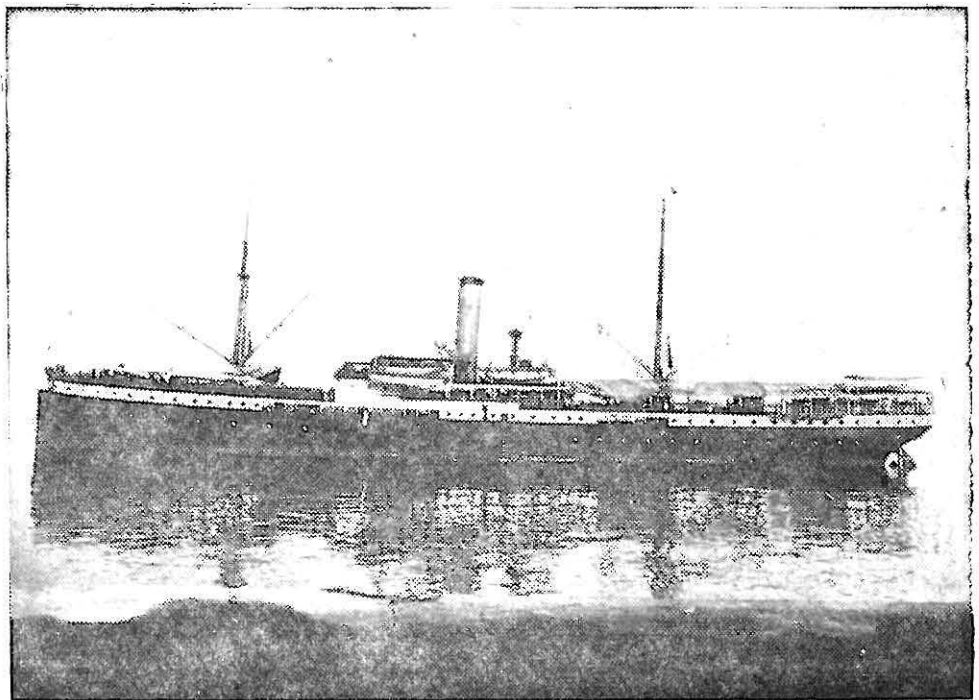
Op 6 Maart liep ver aan bakboord een tanker voorbij, om 7 uur een tegenligger en om 12 uur passeerde ons dichtbij een Amerikaanse tanker. Op 7 Maart vloog hoog een vliegtuig over. Op 9 Maart liep snel een oceaanschip ons op en voorbij.

Het werd al kouder, 25° C. De warme kleding werd aan bemanning uitgegeven, hetgeen enige hilariteit veroorzaakte, daar alles van één maat was en de mannen aan boord niet allen even lang of dik waren. Ook waren enkelen van mening, dat zo'n lange, gezellige conische Europese onderbroek — een sieraad voor de man — als bovenbroek moest worden gedragen.

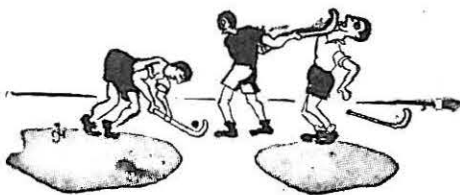
Terloops zeiden wij, dat het in Hongkong nog geen gewoonte was dit kledingstuk zichtbaar te dragen, althans niet op straat, in de tram of de bioscoop.

Voor deze dag ten einde was, gebeurde er nog iets, dat de algemene lachlust der officieren opwekte. De leerling-werktuigkundige zat rustig in de salon achteruit in een hoekje te lezen, toen hij plots werd opgeschrikt door een vliegende vis, die via patrijspoort en plafond precies op z'n hoofd daalde. Alhoewel deze vissen — gebakken — lekker smaken, werd hij toch weer levend aan zijn element toevertrouwd. Bijgelovige zeelui? Helemaal niet, maar..... we zijn nog niet in Hongkong. Wel dicht in de buurt, want de vissersvloot van Chineesche jonken kwam al vroeg in de morgen van 10 Maart in zicht. Wind en zee waren toegenomen, de lucht was zwaar en laag bewolkt en 's middags werd het guur van de motregen. Gelukkig hadden we even verkenning gehad

Slot: zie pag. 8



Na bijna 50 jaar onder slopershanden



# ONS ELFTAL (NIET-ONGESLAGEN) KAMPIOEN!

**Op naar de 1e klasse!**

Wij speelden tweemaal tegen V.I.C.-III, eenmaal tegen de „Sportclub“-Veteranen en tenslotte tegen „Sportclub-IV“

We dachten, dat V.I.C.-III een „walk-over“ zou zijn, naar het is gebleken, dat dit niet het geval was. De eerste wedstrijd tegen dit enthousiaste elftal speelden we zonder midvoor Reineker en daarmee was het verband uit onze voorhoede weg en moesten we het dus van snelle doorbraken hebben. Dit viel niet mee tegen een team, waarvan bijna alle elf spelers tot het einde toe rond de bal bleven hangen. We wonnen dan ook maar net met 3—2.

De sedert ons vorige verslag gespeelde serie wedstrijden heeft duidelijk aan het licht gebracht, dat de kracht van ons competitie-elftal in de eerste plaats het samenspel is en dat de individuele prestaties in de tweede plaats komen. Waarschijnlijk is daaraan ons kampioenschap te danken.

Tegen de „Veteranen“, die de zaak ditmaal ernstig opnamen, kwam nog sterker tot uiting, dat we alleen dan goed op dreef kunnen komen als we compleet zijn. We misten dit keer de heren Reineker in de voorhoede en Cuperus in de middenlinie hetgeen een

te grote verzwakking bleek te zijn (1—2)

De tweede partij tegen V.I.C.-III speelden we met een compleet elftal. Dit leverde ons een 4—0 overwinning op. Dat onze score niet hoger was, had V.I.C. te danken aan de ware heldenmoed, waarmee deze jonge jongens hun terrein verdedigden. Bij een reeks strafcorners liepen ze keer op keer waarlijk onversaagd in op onze schoten, die veelal op kniehoogte kwamen.

**Slot: „Van den Bosch“ onder slopershanden.**

van de eilanden ten Zuiden van Hongkong en om 15 uur doemde op korte afstand aan bakboord Waglan uit de mist op. Om 15.30 uur stoomden we de Lei U Mun-ingang binnen. Het weer werd steeds guurder en kouder. We waren dus op tijd binnen om te kunnen zeggen: We hebben een prachtige gehad. En tegen het s.s. *Van den Bosch*: „Lieve, je hebt je kranig gehouden. Wij danken je.”

Op 11 Maart verstoomden we naar de kade van het Power Station North Point. In 2 dagen werd het schip door vele mannen en vrouwen leeggelost. Op 13 Maart werd hier vandaan verstoomd naar Chan Sa Wan, de sloopplaats der firma Wing Tak. Nog even ten anker in de nabijheid in afwachting van bericht over de betaling.

Op 14 Maart werd om 08.30 uur de machine voor de laatste maal gereed gemaakt en stoomden om 09.30 uur langzaam de wal in tot we reeds een paar stootjes voelden, vertuuden het schip. Draaiden voor de laatste maal „de machines gereed“ af met de telegraaf. Voor de laatste maal klonk lang haar muzikale stem bij wijze van spreken: „Nu ga ik sterven. Heren werktuigkundigen, sta mij bij en laat het kort zijn”. In de namiddag blies de oude *Van den Bosch* haar laatste adem uit, bijgestaan door 2e- en 3e werktuigkundige, onder supervisie van de hoofdwerktuigkundige. Stoomloos. Twee vermoeide en transpirerende werktuigkundigen klommen de machinekamer uit.

Koud aan dek, 16°C. Het water zakt,

de dode *Van den Bosch* helt langzaam over stuurhoofd. Zij is een wrak. Stil verlaten wij haar, kijken nog éénmaal om. Reeds komt de nieuwste aanwinst der K.J.C.P.L., het m.s. *Tjiluwah* in zicht, het prachtige geriefelijke moderne passagiersschip, waarmee we weer Javawaarts mogen gaan en waar aan boord zulk een prettige stemming heerste onder officieren en passagiers, dat we dra onze begrafenisstemming kwijt raakten.

De *Van den Bosch* werd genoemd naar Graaf Johannes van den Bosch (1780 — 1844). We lezen in de Winkler Prins: „Hij richtte in 1818 de maatschappij van weldadigheid op, om landbouwkolonies te stichten. Was van 1830 — 1833 G. G. van Ned. Indië. 1833 — 1834 comm. generaal. 1834 — 1839 Minister van Koloniën. Heeft vooral bekendheid verworven als ontwerper van het cultuurstelsel.”

Wie de eerste kapitein was? Kapitein Smit bracht het s.s. *Van den Bosch* uit naar Ned. Indië in 1903 of 1904. Daarom werd de koperen kleine bel, waarop de naam van het schip en het bouwjaar vermeld staat, door de directie der K.P.M. aangeboden aan zijn zoon, J. Smit, die ook vele jaren onze maatschappij diende en thans directeur van de Uniekampong te Djakarta is.

P. J. Balder

Gezagt, m.s. *Batavia*, die de „Van den Bosch“ op haar laatste reis begeleidde.

**Kampioen!**

En zo kwam de wedstrijd tegen „Sportclub IV“ — mits gewonnen — ons het kampioenschap van de 2e klasse zou opleveren. Van het begin af aan was ons elftal goed op dreef zodat onze tegenstanders — mede door de luide aanmoedigingen van onze supporters, die in extra getale opgekomen waren — geen schijn van kans kregen. Dit moge wel blijken uit het feit, dat zelfs rechtsbuiten Jüch eenmaal en spil Dootjes tweemaal scoorde. De eindstand was 8—0. Geen wonder dus, dat onze captain in triomf op de schouder ging en het „biertje-na“ bijzonder smaakte.

Rest ons nog een wedstrijd tegen „Combinatie-II“ en een serie promotie-degradatie wedstrijden te spelen.

Namens het gehele personeel van de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij wensen wij de hockeyers geluk met hun successen. Wij spreken de hoop uit, dat zij het komende competitiejaar in de 1e klasse zullen spelen.

**TE LAAT**

In verband met de vele feest- en vrije dagen in April, alsmede de 1 Mei-Dag, verschijnt deze „Uitlaat“ iets later.





Laten die K.P.M.-hockeysers maar opkomen!

## SNUFJES TER JAARBEURS

Op de recente voorjaarbeurs in Utrecht was deze keer een grote hoeveelheid technische nieuwtjes te zien, op het gebied van de scheepsbouw. De N.V. Werkspoor gaf ter gelegenheid van het 125-jarige bestaan een overzicht van de ontwikkeling van de Dieselmotor in de laatste halve eeuw. Men zag hier naast elkaar een éénclinder Aframe motor uit 1902 van 25 pk. — waarvan er op het ogenblik nog een paar in gebruik zijn — en een moderne motor van 50 pk. De ontwikkeling van de techniek blijkt wel duidelijk uit het feit, dat de 50 jaar oude motor 230 kg per pk. weegt tegen 5 kg. per pk. van de moderne motor.

Op het gebied van elektrische machines kwam Philips voor de eerste maal aan de markt met een volledige serie elektronische apparaten voor het meten, regelen en registreren van doorstromend volume, geleidbaarheid, temperaturen, druk, rek, mechanisch vermogen, vochtigheid van de lucht, toerentallen, torsie en zuurgraad. Ook op het gebied van kunststoffen waren er interessante dingen te zien. We noemen de Polisanite-plastic-buizen van de Nederlandse Kunststof-fabriek „Polva”. Deze buizen zijn zeer elastisch, hebben een sterk isolerend vermogen, wegen weinig en zijn geheel corrosievrij.

### OOK DIT MOET U WETEN:

Op Vrijdag 4 April j.l. was het m.s. *Bagan* aan de beurt in de uitzending „Groeten voor schepen”. Kapitein Damen seinde, dat, liggende te Tandjong Priok de uitzending bijzonder goed is ontvangen. Hij bracht dank aan P.C.J. en K.P.M.

Per 1 Mei a.s. is de benaming „Salon-klasse”-accommodatie aan boord van schepen, welke geen afzonderlijke 1e en 2e klasse hebben, afgeschaft.

Vanaf die datum zal de salon-accommodatie van de *Wai*, *Ba*- en (nieuwe) *Si*-schepen als eerste klasse accommodatie worden aangemerkt en zullen de voor deze klasse geboekte passages ook dienovereenkomstig moeten worden berekend.

Tijdens de afwezigheid van tandarts Reyinga gedurende E.V. zal hij worden waargenomen door tandarts A. C. v. d. Have. In de bestaande regeling der spreek- en behandelingsuren komt geen wijziging.

## DANSAVOND



Op 30 April j.l. werd ter gelegenheid van de verjaardag van H. M. Koningin Juliana in het Logeergebouw Gadjah Mada 14 een dansavond gegeven. Er was grote belangstelling.

De dansmuziek werd verzorgd door „The Connies” onder leiding van Gino Molimo.

Slot:

Dear Ruth

Met z'n allen hebben deze K.P.M. mannen en -vrouwen twee avonden achtereen vele honderden toeschouwers bijzonder aangenaam bezig te houden. Als we rekenen, dat er na de oorlog thans bijna 7 jaren voorbij zijn gegaan, dan mogen we de hoop uitspreken, dat we op een tweede stuk van „Die Rycke Reeders” ditmaal geen 7 jaren en zelfs geen 7 maanden zullen behoeven te wachten.

Het programma was verlucht met een aantal grappige woordspelingen op bekende K.P.M.-initialen. Wij hebben gemeend ook de niet in Djakarta werkzame K.P.M.-ers daarvan te moeten laten mee genieten en geven derhalve de facsimile van de binnenpaginas van het programma op pag. 5 van dit nummer van „de Uitlaat” weer.

De voorstellingen moeten een opwekking zijn aan alle K.P.M.-ers met toneelaspiraties en -talenten. Hoe meer zich hiervoor opgeven, hoe groter de keuze van reg. Antonissen bij de bepaling van het volgende toneelstuk. Wij hebben gehoord, dat dit al zeer binnenkort in studie zal worden genomen.

J.B.B.

Slot:

### Een reis met de „Rochussen”

te midden van wuivende palmen, heuvels van bast en lege doppen en te midden van witte velden drogende copra. Overdag is het werken, 's avonds wat administratie, een stukje muziek op de krijsende gramfoon met zijn krassende platen, wat beduimelde romans en stuk gelezen tijdschriften — die van de K.P.M.-er met een goedwillende wind zijn afgewaaid — en dan tijdig achter de klamboe. Eens in de maand voor sommige posten, één keer in de twee maanden elders is het de grote dag. Is de voorraad copra voor verscheping voldoende dan wordt de vlag gehesen en bij donker de lamp opgehangen, of, als het hondeweer is aan het strand een groot vuur gemaakt om de K.P.M.-stomer te waarschuwen, dat hij moet stoppen.

Onze K.P.M.-kapitein heeft een hart voor die eenzame zielen aan de wal en of het nu theeuurtje is dan wel pikdonkere nacht of vlak voor het ochtendgloren: „Nee, U komt er niet van af! Hij is nog beter dan de vorige keer!”

Hij... dat is de babi panggang, het speenvarken, specialité de la maison, als we van „maison” mogen spreken nu het over een K.P.M.-er gaat. „Mandoer. Tjoba bikin panas. Een portie speenvarken met een koud vatbiertje.”

Ontleend aan 'n verhaal van res. Klaassen in de „Indische Verlofganger”.



# VAN DE AFDELING PERSONELE ZAKEN



Met dit nummer van „de Uitlaat” wordt een nieuwe rubriek ingevoerd onder de naam „Van de Afdeling Personele Zaken”, die in eerste instantie is bedoeld ter opneming van mutaties, die tot dusverre in de rubriek „K.P.M. — Journaal” stonden. Er zullen tevens regelmatig mededelingen van de afdeling Personele Zaken, die voor het personeel van belang zijn, dan wel kwesties waarvan de directie het gewenst acht dat zij onder de aandacht van het personeel komen, worden opgenomen.

## Vertrokken

J. Ch. Beynon	1e stm.	27/3 per vliegtuig	E.V.
J. Bennink	gezagv.	28/3 per vliegtuig	G.S.V.
A. Daudey	1e stm.	29/3 per „Joh. v. Oldenb.”	E.V.
C. Bood	2e stm.	29/3 per „Joh. v. Oldenb.”	E.V./S.V.
H.A. Kortschot	3e wtk.	29/3 per „Joh. v. Oldenb.”	E.V.
P.A. Stoop	4e wtk.	29/3 per „Joh. v. Oldenb.”	ontslag op verz.
J. Berkhout	ll.-wtk.	29/3 per „Joh. v. Oldenb.”	ontslag wegens afkeuring
H.W.F. Strietman	hfdempl.	29/3 per „Joh. v. Oldenb.”	E.V.
A.J. von Ende	hfdempl.	29/3 per „Joh. v. Oldenb.”	E.V./Pens
J.C. Lalujan	employé	29/3 per „Joh. v. Oldenb.”	E.V.
A.J. Herrebrugh	employé	29/3 per „Joh. v. Oldenb.”	E.V./Pens
J. Weelinck	2e wtk.	31/3 per vliegtuig	E.V./V.P.
J.H. van Woerkom	hfdwtk.	1/4 per vliegtuig	E.V./V.P.
G.C. den Blanken	hfdwtk.	3/4 per „Nieuw Holland”	Prop. verl./pens.
C. Schavemaker	2e wtk.	3/4 per „Nieuw Holland”	E.V.
J.L. Jans	hfdwtk.	6/4 per „Garoei”	E.V.
G. Teeuwssen	2e wtk.	7/4 per vliegtuig	G.S.V.
F. Fleischer	1e stm.	8/4 per „Drente”	E.V.
H. Jonkman	2e stm.	8/4 per „Drente”	E.V./S.V.
H.L. van Dam	2e stm.	8/4 per „Drente”	E.V./S.V.
J.D. Coumou	gezagv.	12/4 per vliegtuig	O/Pens.
G.H. Uitzinger	hfdwtk.	12/4 per vliegtuig	E.V.
A. Anker	hfdwtk.	12/4 per vliegtuig	E.V.
J.M. Kievits	employé	12/4 per vliegtuig	E.V.
H.J. Hunink	2e wtk.	12/4 per „Roma”	Ontsl. op verzoek
J. den Arend	3e wtk.	12/4 per „Roma”	E.V.
Th. Nieuwpoort	3e wtk.	12/4 per „Maetsuycker”	Ontsl. op verzoek
A. Roos	hfdempl.	12/4 per „Roebiah/Sum.”	E.V.
G. van Rheenen	3e stm.	16/4 per „Sydney”	Ontsl. op verzoek
A.B. Albrecht	2e stm.	16/4 per „Sydney”	E.V./S.V.
J. Touw	2e stm.	16/4 per „Sydney”	E.V./S.V.
H. Tjarks	4e wtk.	16/4 per „Sydney”	Ontsl. op verzoek
H.B. Visser	3e wtk.	16/4 per „Sydney”	E.V.
H. Hazebroek	employé	23/4 per „Tosari”	E.V.
H.A. Keur	hfdempl.	24/4 per „Arendskerk”	E.V.
Ch. A. Volmer	gezagv.	30/4 per „Willem Ruys”	Einde contr.

P. van Zalinge	gezagv.	30/4 per „Willem Ruys”	Onderd. Pens.
A. Witteveen	gezagv.	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
J.J. Tazelaar	hfdwtk.	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
T. J. Reyinga	adj.-chef	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
M. Sonnenberg	adj.-chef	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
J. Thiebout	hoofdempl.	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
R. Koopmans	hoofdempl.	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
S. Middelkoop	hoofdempl.	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
G.A. Steketee	hoofdempl.	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
E.G.A. Filarski	1e stm.	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
C. Zuidschewoude	1e stm.	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
J. v.d. Winden	1e stm.	30/4 per „Willem Ruys”	G.S.V.
D.L. Tol	1e stm.	30/4 per „Willem Ruys”	E.V.
J.A. Versteegh	2e wtk.	30/4 per „Willem Ruys”	Einde
Mevr. J. de Blij-Krings	beambte	30/4 per „Willem Ruys”	contr.

\*

Wij wensen allen verlofgangers een plezierige tijd en allen, die in Nederland blijven een prettig verblijf aldaar toe.

## Aangekomen

Th. H. van Waart	adju.-chef	10/4 per vliegtuig	ex E.V.
J.J.C. Jansen	1e atm.	10/4 per vliegtuig	ex G.S.V.
H.G. Geijzen	hfdwtk.	13/4 per vliegtuig	ex G.S.V.
J.C.S. van Bijsterveld	2e wtk.	13/4 per vliegtuig	ex E.V.
P.M. Vis	employé	13/4 per vliegtuig	ex V.G.V.
A. Stramrood	gezagv.	16/4 per vliegtuig	ex G.S.V.
G. Bandsma	employé	18/4 per vliegtuig	ex E.V.
L.J.H. Andriessen	Dir. Uniekamp		
	Belawan	23/4 per „Willem Ruys”	ex E.V.
J. Slijper	2e stm.	23/4 per „Willem Ruys”	ex E.V.
K.S. Eckhardt	2e wtk.	23/4 per „Willem Ruys”	ex E.V.
B.B. Liem	2e wtk.	23/4 per „Willem Ruys”	ex E.V.
J.J. Teutscher	2e wtk.	23/4 per „Willem Ruys”	Gez. Her.
Mevr. W.M. Wilbrink-Gielen	echtgez.	23/4 per „Willem Ruys”	Gez. Her.



Mevr. W. Boorsma-  
Zwerver en 2 kind echtg. 1e stm. 23/4 per „Willem Ruys” Gez. Her.  
Mevr. R.Ch. Geersen-  
Frank echtg. 4e stm. 23/4 per „Willem Ruys” Gez. Her.  
Mevr. H.P. Smeets-  
Verschuren en 2 kdn. echtg. 2e wtk. 23/4 per „Willem Ruys” Gez. Her.  
Mevr. T. Jansen-  
Kattenbroek echtg. 2e wtk. 23/4 per „Willem Ruys” Gez. Her.  
Mevr. J.J. van 't Pad-  
v. Wijk en 1 kind echtg. adj.-chef 23/4 per „Willem Ruys” Gez. Her.  
Mevr. J. M. Vermaire-  
Jansen en kdn. echtg. hfdempl. 23/4 per „Willem Ruys” Gez. Her.  
Mevr. E. ten Brumme-  
laar-Loos echtg. empl. 23/4 per „Willem Ruys” Gez. Her.  
Mevr. S. Hoogen-  
brugge-Fiege echtg. empl. 23/4 per „Willem Ruys” Gez. Her.

Wij heten hen hartelijk welkom in Indonesië.

\*

### Nieuw aangenomen

R.V. Beetz employé 1/4 in dienst gepl. te Semarang  
E.A. Munster 4e stm. 28/3 in dienst  
Mr. H. Mook employé 18/4 per vliegtuig  
A.C. van der Have tandarts 23/4 per „Willem Ruys”  
L.W. Schrevelius 4e stm. 23/4 per „Willem Ruys”  
H.M. Tonino 4e stm. 23/4 per „Willem Ruys”

De nieuwelingen in het bedrijf heten wij hartelijk welkom. Voor zover zij tot het nautische- en varende personeel behoren, wensen wij hun tevens een behouden vaart in de Indonesische wateren toe.

\*

### Spreekuren Sociale Verzorgster

Gebleken is, dat personen, die mevrouw Bagnol — de sociale verzorgster voor het personeel van het hoofdkantoor en Tg. Priok — en hunne gezinsleden — wensen te spreken, herhaaldelijk worden teleurgesteld bij bezoeken aan het hoofdkantoor. Tengevolge van de uiteraard zeer ambulante werkzaamheden, die zij heeft, is mevrouw Bagnol vaak afwezig. In verband daarmee is thans geregeld, dat de sociale verzorgster steeds op de volgende tijdstippen in haar kantoor op de afd. Personele Zaken zal zijn: Maandag, Woensdag en Vrijdag van 9.00 — 10.00 uur.

### K.P.M.-ERS GERIDDERD

Ter gelegenheid van Hare 43e verjaardag op 30 April j.l. heeft het Hare Majesteit Koningin Juliana der Nederland behaagd om

de heer J. van Lier, agent der K.P.M. te Surabaia

en

de heer A. Pothof (m.s. "Camphuys")

te benoemen tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

Namens het gehele personeel onzer Maatschappij bieden wij hun met deze hoge onderscheiding onze gelukwensen aan.

### Mutaties

L.A.S. Ingram Loc. empl 28/3 overgepl. naar Ag. Tg. Priok  
J.J. Moerman employé 31/3 overgepl. naar Afd. Doorvoer/  
H.K.  
H.E. van Lingem hfdempl. 3/4 overgepl. naar Ag. Surabaia  
M. Dinkelman hfdempl. 9/4 overgepl. naar Ag. Surabaia  
P.J. Heesterman hfdempl. 11/4 overgepl. naar Ag. Medan  
P.D. Petersen ex 3e wtk. 21/4 overgegaan naar walb etr. als empl.  
surveyd. Priok  
P.A.P. Noë hfdempl. 24/4 overgepl. naar Ag. Semarang

### Jubilarissen

W.G. de Bruin	Loc. Empl. Werkpl. Priok	15-1952
Vermeer		
Abd. Rachman	2e Klerk Makasser	15-1952
Basir b. H. Sakir	Serang Singapore	15-1952
Amir	Helper Lab. Petamburan	15-1952
Mustadjab	Hfdraaier Makasser	25-1952
J. Hamerslag	gezagv.	5-5-1952
Sahib	Mandur Werkpl. Priok	15-5-1952
F.L.A. de Calonne	2e wtk.	17-5-1952
F. Kleian	hfdwtk.	23-5-1952
J.M.R. Tumbelaka	hfdwtk.	27-5-1952

Wij bieden hun namens het gehele personeel onze gelukwensen aan.

\*

### Overleden

J.W.Ch. Denekamp Gep. empl. 26/3 te 's Gravenhage

\*

## Slot : Scheepsclassificatie.

boek werd uitgegeven waarin alle zeeschepen voorkwamen, met een beknopte beschrijving en met een soort cijfer, net als in het boekje van een leraar. „Lloyd's" omdat het „Register" was ontstaan uit lijsten met mededelingen, door de koffiehuishouder Edward Lloyd geschreven, ten gerieve van zijn klanten: reders, kooplieden en assuradeuren van de City van Londen. Men kwam in Edward Lloyd's Coffeehouse deze lijsten raadplegen en dit was de kiem van alles, wat zich later ontwikkeld heeft.

Over de allereerste jaren is weinig bekend. Uit de jaren 1760 — 1769 bestaan nog enkele exemplaren van het Register Boek. Het Register van 1765 bevatte reeds 4500 zeeschepen, dat van 1800 bevatte er 9000.

In 1834, na jaren van naijver tussen twee aparte registers en van achteruitgang is er een samensmelting en reorganisatie.

Het gereorganiseerde Register gaf in 1834 13.000 zeeschepen. In die tijd bezat Groot Britannië 20.000 zeilschepen, waarvan 75% van 200 tot 500 ton groot was (500 ton was groot voor die tijd).

In die tijd dreven 3000 niet-Britse schepen handel op Engeland, terwijl de Engelse koloniën 5000 zeilschepen uitrustten.

Terwijl tot 1834 registreren de hoofdzak was, begint „Lloyd's Register" zich daarna meer en meer te bemoeien met de kwaliteit en met toezicht. Men begon voorschriften uit te vaardigen, waaraan de constructie en de uitrusting van houten zeilschepen moesten voldoen om in het „Register" aangeduid te kunnen worden als „goed".

In 1834 worden 63 inspecteurs of „Surveyors" aangesteld, die in enkele jaren (1834 — 1839) 15.000 schepen onderzochten met het oogmerk van „classificatie", d.w.z. opnemings in het „Lloyd's Register Boek", met de notitie „A 1". Deze notitie werd voor het eerst gebruikt in 1775 en werd sedertdien in het internationale spraakgebruik opgenomen als een kernachtige uitdrukking, dat iets uitstekend in orde is en eerste klas. Vanaf 1834 neemt „Lloyd's Register" snel toe in omvang, bedrijvigheid en prestige.

### Ontwikkeling

In de dertiger jaren der 19e eeuw begon in Engeland — als eerste van alle landen — een geweldige ontwikkeling van de industrie. De toepassing van de stoommachine, de ontwikkeling van de ijzerindustrie, de aanwezigheid van overvloedige steenkolen, de aardrijkskundige ligging en de omstandigheden, waarin

Europa toen verkeerde — economisch en politiek — gaven aan Groot Britannië (eerder dan aan enig ander land) de gelegenheid zich snel te ontwikkelen tot een natie met uitgestrekte koloniën, goedkope grondstoffen, geweldige vervoerscapaciteiten, met een ondernemende industriële geest, geleid door welvarende groepen en bijgestaan door een snel opgroeiende generatie van knappe technici. Dit tijdperk heeft grote moeilijkheden gekend en ook minder fraaie aspecten getoond, maar het was een tijdperk van grote prestaties. Op één soort moeilijkheden, een soort die historisch weinig in de gaten loopt, maar die in dit verhaal past, wil ik de aandacht vestigen.

De 19e eeuwse technici hebben zich uitstekend en enthousiast van hun taak gekweten. Zij hebben de technische verenigingen gesticht, die nu nog steeds een voorname rol spelen.

Voortgekomen uit die technici, met hen samenwerkend, hebben de „Classificatie Surveyors" deze geweldige ontwikkelingstijd meegemaakt. De voorschriften van „Lloyd's Register" moesten voortdurend worden aangepast en uitgebreid, terwijl de toenemende intensiteit van het wereldverkeer het nodig maakte, dat overall ter wereld surveyors werden gestationneerd.

### 20e eeuw

De twintigste eeuw breekt aan en de eerste helft daarvan ziet een verdere gestadige ontwikkeling van de scheeps-

bouw-industrie. De laatste omwenteling is geweest het electrisch lassen als verbinding tussen stalen onderdelen.

Nog steeds speelt in onze hedendaagse scheepvaartwereld het „Classificatie Bureau" een voorname rol. De redenen, welke in de 18e eeuw bestonden om een „Classificatie Bureau" op te richten bestaan nog steeds; altijd nog richt de koopvaardij zich vrijwillig en gaarne tot deze instituten om voorschriften, en een kundig en onpartijdig oordeel.

De autoriteit, welke de bij de zeevaart betrokken partijen erkennen in de „Classificatie Bureaux" is geheel vrijwillig gegeven. Niet alleen blijven de reders geheel vrij om hun „Classificatie Bureau" te kiezen, maar de algemene leiding van een „Classificatie Bureau" is in handen van een comité, waarin alle belanghebbende groepen vertegenwoordigd zijn.

### Practisch ideaal

Scheepsclassificatie bestaat om reden van door de partijen welbegrepen eigenbelang. Het betekent een zelf-uitgevonden en vrijwillig aanvaarde discipline, gebaseerd op redelijkheid en gericht op veiligheid. Het is een praktisch ideaal.

Wie later gaat varen — hetzij als stuurman, hetzij als werktuigkundige — zal telkens in aanraking komen met „Classificatie Surveyors", bij de bouw, bij jaarlijkse inspecties en onderhoud en ook bij het herstellen van de averij, die ook gij niet geheel zult weten te vermijden.

Uit: „Nevas"-orgaan.

## ECHOLOOD IN DIENST DER VISSERIJ

De Engelse vissers gebruiken sinds enige tijd op hun treilers en drifters een verbeterd „echolood" voor de visvangst. Dit echolood is een zender, ingebouwd in de kiel van het schip, dat geluidsignalen uitzendt naar de bodem van de zee, vanwaar zij worden teruggekaatst. Daarna worden zij door een detector opgevangen en versterkt. De verbetering bestaat hierin, dat deze teruggekaatste geluidssignalen thans op papier worden vastgelegd. De schipper krijgt dan een tekening voor zich van wat er zich onder zijn schip bevindt of gebeurt. Hij kan ook zien of er iets tussen het schip en de zeebodem drijft en of dit een stuk hout is, een mens of een school vissen. En zelfs welk soort vissen.

Echoloden werden op vissersvaartuigen voor het eerst gebruikt in 1928. Maar er was nog nooit een apparaat gemaakt, dat aantekeningen maakte op papier. De Britse visser, die thans een verbeterd echolood heeft, stelt dit in werking, zodra hij de haven verlaat. Op een kaart, waarop een rechte lijn (de zeespiegel) en een gebroken lijn (de zeebodem) zijn afgebeeld, heeft hij maar te kijken, wat de pen van het echolood voor hem optekent in het smetteloos witte deel tussen de twee lijnen.

Als hij onderweg visscholen tegenkomt, dan hoeft hij maar te kiezen: pelssers maken een dichte, donkere teke-

ning haring geeft een veel lichtere vlek, sprong verschijnt in de vorm van een wolk, makrelen, die in onregelmatige scholen zwemmen, maken vlekken van onbestendige aard en vorm.

Onlangs is er nog een ander soort echolood op de Britse markt verschenen. Het werk met een kathodestraalbuis, dat ongeveer oplicht als een radarscherm. Ieder obstakel tussen het schip en de zeebodem kan hiermee duidelijk worden gezien. Dit „oog" kijkt tot een diepte van ruim 500 meter. Er is echter een nadeel aan verbonden: er wordt geen kaart bij gebruikt. Maar mettertijd komt dat nog wel. Uit „Volkskrant"