

ACHTSTE JAARGANG No. 1

1 JANUARI 1953

PERSONEELS- EN VOORLICHTINGSORGAAN VAN DE N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

Nieuwjaarsboodschap van de President-Directeur

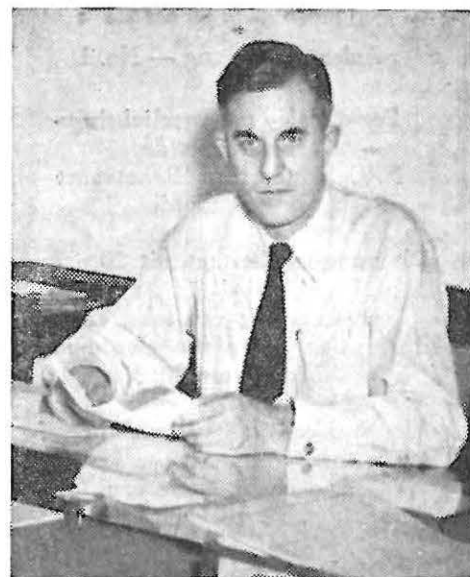
Aan het einde van het jaar 1952 gedenk ik met dankbaarheid de medewerking, die ik van U allen heb mogen ondervinden. Ook in dit jaar zijn de stormen ons niet bespaard gebleven. Met onverflauwde ijver en toewijding hebt U getracht hieraan het hoofd te bieden, vaak met persoonlijke offers van U en Uw gezinnen.

De omstandigheden, waaronder wij allen moesten werken, maakten het helaas nog niet mogelijk alle gestelde doelen te bereiken. Indien wij echter ook in het komende jaar steeds voor ogen blijven houden, dat wij moeten trachten elkanders lasten te dragen, kunnen wij met vertrouwen gezamenlijk het nieuwe jaar intreden.

Ons toekomstbeeld, dat tot nu toe door vele onzekere factoren vrij vaag moest zijn, begint zich inmiddels scherper af te tekenen. Nieuwe horizonten openen zich en stellen ons in staat ook de komende jaren met vol vertrouwen tegemoet te zien.

Ik wens U allen met degenen, die U lief zijn, Gods rijkste zegen in 1953 toe.

De Heer Pronk van Hoogveen tot Directeur benoemd.



Met ingang van 1 Januari 1953 is door de Raad van Bestuur tot directeur van onze maatschappij in Indonesië benoemd, de chef van de afdeling Vervoer, de heer D. J. Pronk van Hoogveen.

Daniël Johannes Pronk van Hoogveen werd op 9 Mei 1909 te de Bilt in de provincie Utrecht geboren. Hij bezocht in de provinciale hoofdstad de Rijks H.B.S., waar hij in Juli 1927 zijn einddiploma haalde.

In September 1928 kwam hij als volontair bij de N.V. Nationale Bankvereniging te Utrecht, alwaar hij tot Augustus 1929 in dienst bleef. Ondertussen zag de jonge Pronk van Hoogveen kans om van de Vereniging van Leraren de diploma's boekhouden en Engels te behalen.

Op 1 Mei 1930 deed hij als employé

(vervolg zie pag. 3).



Lezers moeten schrijvers worden !

Op 9 October a.p. werd per circulaire bekend gemaakt, dat met ingang van 1 Januari 1953 (dit nummer dus) de redactie van ons orgaan aan ondergetekende is opgedragen.

Om maar meteen met de deur in huis te vallen: wij hebben begrepen, dat „de Uitlaat” niet alleen een blad moet zijn *vóór* doch ook *dóór* K.P.M.-ers. Nu behoeft het geen betoog, dat een personeelsorgaan, waarin een enkel artikel van de redactie voorkomt (en dat

verder is opgevuld met kopij uit andere bladen) op den duur niet zoveel waarde heeft. Daarom zal onze richtlijn voor de toekomst blijven aan K.P.M.-kopij altijd voorrang te geven. Ons blad zal ook dienen bij te dragen tot een goede geest onder het personeel; het krijgt pas werkelijke waarde, wanneer er stemmen van vele geëmployeerden in voorkomen.

Mogen wij in dit verband opnieuw een dringend beroep doen op ons varende walpersoneel om van tijd tot tijd eens met een bijdrage voor „de Uitlaat” voor de dag te komen?? Het kan niet anders, of onder onze lezers schuilen vast en zeker schrijvers, dichters of tekenaars. Is de bijdrage geschikt, dan wordt deze gaarne in ons orgaan opgenomen. (Onder „geschikt” verstaan wij, dat het ingezondene van algemene strekking is en de K.P.M.-er zal interesseren.)

Welaan, geachte lezer, schroomt niet langer en stuur ons Uw fêl begeerde pennevruchten!

Voor uw medewerking bij voorbaat onze dank.

*

In nieuw gewaad

De redactie heeft gemeend, na zeven jaren „Uitlaat”, deze achtste jaargang niet „zo maar” te moeten ingaan. Enige tijd geleden ontvingen wij van onze tekenaar, de heer F. W. Godin te Pangkalpinang, een ontwerp voor een nieuwe „kop” voor ons blad. Een betere gelegenheid om onze „Uitlaat” met dit nieuwe kleed te doen verschijnen was nauwelijks denkbaar.

Wij vertrouwen, dat het (net als het ons deed) de goedkeuring van onze lezers zal kunnen wegdragen.

Aan de heer Godin voor dit zeer geslaagde ontwerp onze hartelijke dank. a.n.

Gelukwens-telegram.

In antwoord op de, in verband met de Jaarwisseling, verstuurdte gelukwensen door de directie te Djakarta aan de Raad van Bestuur onzer maatschappij, ontvingen wij, vlak voor het ter perse gaan van dit nummer, bericht, dat het volgende gelukwens-telegram werd ontvangen, ondertekend door de heer Delprat, voorzitter van genoemde Raad:

„Raad dankt U voor Uw wensen stop Raad zendt U en personeel zijn beste wensen voor 1953 en dankt allen voor hetgeen in het afgelopen jaar werd verricht”.

Redactie-wijziging.

Wanneer U deze regelen onder ogen krijgt, is tevens een begin gemaakt met de achtste jaargang van „de Uitlaat”. Met deze achtste jaargang no. 1 vindt tegelijkertijd een verandering in de redactie plaats.

Van Mei 1947 af werd de redactie van ons blad gevoerd door de heer J.B. Bouwer die, als ervaren journalist, zijn sporen reeds had verdiend. Hij heeft als medewerker in „los verband” kans gezien van „de Uitlaat” een blad te maken, waar ieder lid van ons personeel aan het begin der maand met belangstelling naar uitkeek. Met zijn gecombineerde, in Indonesië en Nederland verschijnende, oplagen mogen wij — zonder al te veel verwaand te zijn — wel zeggen, dat ons blad de toets der vergelijking met andere personeelsbladen gerust kan doorstaan. En dat is voor een groot deel het werk geweest van Bouwer.

Vanaf deze plaats, het redactie-hoekje waarin hij zelf menig keer een persoonlijk woord richtte tot onze lezers, willen wij hem bij het neerleggen van zijn redactionele taak hartelijk dankzeggen voor het vele in het belang van „de Uitlaat” gedaan.

Wij spreken de hoop uit, dat het contact tussen lezers en medewerkers met de nieuwe redacteur even prettig moge zijn als dit het geval was met zijn voorganger! a.n.

Ten voorspoedig 1953.

De redactie wenst hierbij (in dichtform) alle lezers, medewerkers en belangstellenden een gelukkig en voorspoedig 1953 toe.

May good luck be your captain
and sunshine be your mate:
May laughter be your pilot
and happiness your freight.
May all ports you enter
bring pleasures ever new:
May good health be your steward
and good friends be your crew.

de Uitlaat

Achtste jaargang — No. 1

*

Personeels- en voorlichtings-
orgaan van de
N.V. Koninklijke Paketvaart
Maatschappij

*

Dit nummer bestaat uit 20 pags.

*

Overneming van tekst en
illustraties alleen geoorloofd met
bronvermelding

*

Alle stukken „de Uitlaat” betref-
fende te adresseren:

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

Medan Merdeka Timur 5
Djakarta

*

Dit nummer bevat o.a.:
Nieuwjaarswens van President-
directeur

*

De hr. Pronk van Hoogeveen tot
directeur benoemd.

*

Wijziging in „Uitlaat”-redactie.

*

St. Nicolaas bij K.P.M.-kinderen

*

Halve eeuw K. J. C. P. L.

*

„Die Rycke Readers” komen met
spannende detective-story.

*

De promotie's!

zijn intrede bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij: een succesvolle carrière werd ingeluid! Eerst tewerkgesteld op het hoofdkantoor in Amsterdam, vertrók hij in September 1930 naar Indonesië, waar hij op 17 October d.a.v. aankwam en werd geplaatst op de afd. Comptabiliteit.

Van Februari 1932 tot Maart 1934 was de heer Pronk van Hooegeveen werkzaam op het agentschap Boeileleng, waarna hij werd overgeplaatst naar het Singapore-agentschap. In April 1937 ging hij voor de eerste maal met Europees verlof; na ommekomst werd hij geplaatst bij de afd. Vervoer op het hoofdkantoor.

Op 1 Januari 1941 volgde zijn benoeming tot hoofdemployé. Die functie bekleedde hij toen in December '41 de oorlog uitbrak. Na de capitulatie van de Ned. Indische strijdkrachten werd de heer Pronk van Hooegeveen — die stadswachter was — geïnterneerd. Gedurende de oorlog zwierf hij door de verschillende interneringskampen en werd door de Japanners uiteindelijk afgevoerd naar het Singapore-eiland, waar hij nog zat toen Japan in Augustus '45 genoodzaakt was de strijd te staken.

In Mei '46 ging hij voor de tweede maal met Europees verlof. Na in April 1947 in Indonesië te zijn teruggekeerd, kwam hij wederom bij de afd. Vervoer op het hoofdkantoor terecht. Op 1 Januari 1948 volgde op deze afdeling zijn benoeming tot adj.-chef. In Januari 1950 werd de heer Pronk van Hooegeveen benoemd tot sub-agent van ons Singapore-kantoor; deze functie behield hij tot Februari '51, waarop hij voor de derde maal met E. V. vertrók. In Augustus 1951 werd hij wederom bij de afd. Vervoer op het hoofdkantoor tewerk gesteld, waarna op 1 Januari '52 zijn aanstelling tot chef van deze afdeling volgde. Tot zijn benoeming als directeur heeft hij aan het hoofd van de afd. Vervoer gestaan.

De heer Pronk van Hooegeveen is een groot muzikliefhebber en —kenner; hij speelt zelf zeer verdienstelijk piano. Een andere hobby van de nieuwe directeur is timmeren en knutselen, doch zoals hij zelf opmerkte: „Daaraan heb ik door gebrek aan tijd reeds lang niets meer kunnen doen!”. Het ziet er naar uit, dat hij voor deze laatste hobby voorlopig wel helemaal geen tijd meer zal kunnen vinden!

Namens het gehele personeel wensen wij de heer Pronk van Hooegeveen van harte geluk met deze eervolle bekroning van zijn K.P.M.-loopbaan!



De heer en mevrouw Pronk van Hooegeveen recipieerden in het Logeergebouw op Woensdag 17 December j.l.

Receptie in Logeergebouw

In verband met de benoeming van de heer Pronk van Hooegeveen tot directeur van onze maatschappij is op Woensdagavond 17 December j.l. het K.P.M.-personeel te Djakarta en Tdj. Priok in de gelegenheid geweest de heer en mevrouw Pronk van Hooegeveen geluk te wensen. Van deze gelegenheid hebben zeer velen gebruik gemaakt.

In de eetzaal van het Logeergebouw hadden de nieuwe directeur en zijn echtgenote zich opgesteld om — naar ruwe schatting — vijfhonderd handen te schudden van personeelsleden uit alle rangen, die waren gekomen.

Ook waren daar president-directeur Iken alsmede de directeurs mr. De Koe en De Geus met hunne dames en directeur Harinck. Toen het formele deel van de avond op vlotte wijze was afgewerkt, bleef men, onder het genot van een koele drank en de befaamde makanan-ketjil, nog geruime tijd gezellig bijeen.

FOTO'S ST. NICOLAASFEEST

Tijdens het St. Nicolaasfeest werden door onze fotograaf verschillende foto's gemaakt. Degenen die deze foto's willen bekijken en/of nabestellen kunnen dit doen bij de redactie van ons blad.

Over „voorlichting” gesproken:

Een der correspondenten van het Italiaanse dagblad „Il Messagero”, die onlangs een bezoek aan Nederland schijnt te hebben gebracht, heeft ten gerieve van de lezers van zijn blad in een artikel zijn indrukken over ons land weergegeven. Wanneer wij mogen aannemen, dat de Romeinse correspondent van het Nederlandse dagblad „Trouw” niet overdrijft, kwam in het artikel, dat de Italiaanse journalist over Nederland schreef, de volgende passage voor, aldus lezen wij in de „Visserij-wereld”:

„Och, dat Holland”, zo verzucht hij, „hoe weet het te leven in de wereld van het verleden en tegelijkertijd democratisch te zijn”. Het „vervloekte venijn” van de vooruitgang beroert ternauwernood, de traditie biedt een uiterst sterke weerstand aan het „verderf van de tijd”. En welk een traditie! Ieder jaar, de derde Dinsdag in September, opent Koningin Juliana op plechtige wijze de zitting van de Staten-Generaal. Daarbij vindt nog een andere plechtigheid plaats. De „deken der vissers” reikt de Koningin buigend de eerste haring toe, welke vervolgens levend door Hare Majesteit wordt ingeslikt. Daarna, terwijl haar onderdanen dit traditionele gebaar navolgen, zet de Koningin zich „wijselijk” aan een „minder spartelende maaltijd”. Tja, zo'n levende vis in je maag moet tot rust worden gebracht!

Commentaar overbodig!

(„De Blauwe Wimpel”)

APPRECIATIE

Ook dit jaar ontving de directie van onze maatschappij van heinde en verre de zo hogelijk gewaardeerde gelukwensen met Kerst en Nieuwjaar. Als wij van elk van deze ontvangen felicitaties apart melding moesten maken, dan zou dit Januari-nummer van „De Uitlaat” geen 20 doch minstens 40 pagina's moeten tellen, hetgeen nu óók weer niet in de bedoeling ligt. Toch willen wij hierop een uitzondering maken voor een brief van het Hoofd van het Laboratorium Penjelidikan Laut (Laboratorium voor Zee-onderzoek) te Djakarta, gericht aan onze directie en waarin in het Hoofd van genoemde dienst zijn bijzondere dank uitsprekt voor de ondervonden medewerking van de zijde der K.P.M. In deze brief lezen wij o.a. :

„Het is ons een behoefte U tevens dank te zeggen voor de grote morele en materiele steun en medewerking, welke wij van de zijde van Uwe maatschappij gedurende het jaar 1952 mochten ontvangen.

Dank zij de grote medewerking van Uwe chefs Nautische- en Civiele Dienst, Vrachtzaken- en Expeditie, Uwe agenten en chefs Buitendienst op vele havenplaatsen, en niet in het minst de gezagvoerders en officieren Uwer schepen, werden wij in staat gesteld ons werk ook dit afgelopen jaar aanzienlijk uit te breiden.

Om het grote aandeel van de schepen Uwer maatschappij in ons onderzoek aan te tonen, willen wij alleen vermelden, dat van een totaal van ± 24.000 in 1952 ontvangen watermonsters 75% afkomstig was van K.P.M.-schepen, waaruit wel blijkt, dat ons onderzoek staat en valt met de mate van medewerking, welke wij van Uwe maatschappij ontvangen”.

Dat een dergelijke dankbetuiging door onze maatschappij ten eerste wordt gewaardeerd spreekt vanzelf. Wij twijfelen er geen moment aan of ook voor het komende jaar zal door de K.P.M. aan het Laboratorium Penjelidikan Laut, bij zijn uitgebreid wetenschappelijk werk, alle mogelijke medewerking worden gegeven!

Wij lazzen voor U...

Navigatie-berekeningen overbodig?

„Een révolutionnaire uitvinding op het gebied van de zeenavigatie van een docent aan de zeevaartschool te Aalesund (Noorwegen) zal in de toekomst alle navigatie-berekeningen overbodig maken. Het instrument, de „nauticator” is zo eenvoudig, dat het ook door personeel kan worden bediend, dat het navigatiewerk niet beheerst. De uitvin-

der, Leif Gjengjes, hoopt, dat hij het instrument goedkoop in serie kan produceren. Een fabriek in Aalesund zal het spoedig in productie nemen en de prijs zal ongeveer 20 gulden bedragen”.

Aldus een bericht in „Gooi- en Ommeland” van 4 Juli 1952. Omtrent nauwkeurigheid wordt niets vermeld, maar naar de prijs te beoordelen, kan het geen ingewikkeld instrument zijn. In elk geval zien we nadere bijzonderheden met belangstelling tegemoet!

Doden van walvissen door electrocutie.

De „General Electric Co. Ltd.” en vele andere instanties hebben zich in de laatste jaren bezig gehouden met proefnemingen van electrocutie van walvissen. Het idee is al oud, want reeds in 1868 werd in Londen hiervoor een patent aangevraagd, maar sindsdien zijn hiermede weinig praktische resultaten bereikt. In 1929 slaagde Dr. Webber, een Duitser, er in, voor de Noorse kust vier walvissen te electrocuteren en in 1923 —'33 doodde de Clarke-Ross fleet, volgens rapporten maar liefst 250 walvissen langs elektrische weg. Webber, die ook hier de wetenschappelijke medewerker was, pleegde in 1945 zelfmoord, nadat hij al zijn papieren had vernietigd. Daarna werd in 1947 de „Terje 2” met een elektrische installatie voor dit doel ingericht, maar door isolatie-moeilijkheden was het succes niet groot. Sindsdien heeft men proeven met nylon genomen, dat minder water absorbeert dan manilla. Hiertegenover staat weer, dat de grote rek in nylon (40 à 45%) moeilijkheden geeft met de stroomdraad, welke er doorheen loopt en die dus in staat moet zijn deze rek te kunnen verdragen. In de laatste tijd zoekt men naar lichtere schietlijnen, welke de stroomdraad afdoende isoleren en niet te veel rek vertonen. Wordt een walvis door de elektrische stroom onmiddellijk gedood of voldoende bedweld, dan is grote sterkte van de lijn bijzaak en kan de harpoen ook veel lichter zijn. De Pirelli Cable Works experimenteren met goed succes in deze richting.

(Shipping World)

Het waarnemen van de schroefwerking door glazen vensters.

Om een beter inzicht te verkrijgen van de stroming van het water langs de huid, de appendages en langs schroeven is men in Engeland begonnen met het aanbrengen van kijkglazen onder water op sommige schepen. Het eerst is dit toegepast op de „Helmsdale”. Vooral voor het bestuderen van het cavitatieverschijnsel is dit een verbetering. Door middel van fotografische opnamen is het nu mogelijk een betere vergelijking

te verkrijgen tussen modelproeven en de werkelijkheid.

Op de „Helmsdale” wordt aldus voldeende studiemateriaal verzameld om het effect van lucht- en zoutgehalte van het water op de schroefwerking te kunnen bepalen.

(Shipbuilding & Shipping)

Onderzees gebergte.

Het Engelse opnemingsvaartuig *Cook* heeft kort geleden ontdekt, dat er ongeveer halverwege Spitsbergen en Scapa Flow een onderzees gebergte bestaat, waarvan de toppen tot op 1800 ft. onder de zeeoppervlakte reiken, terwijl de dalen een diepte hebben van 12000 ft. Het schijnt zich slechts over ongeveer twee mijlen uit te strekken.

(Nautical Magazine)

Scheepjes in flessen

Hoe kunnen de makers van scheepsmodellen die merkwaardige kleine scheepjes toch in een fles krijgen?

Dat geheim, waarover velen zich het hoofd al hebben gebroken, wordt opgehelderd in een goed geïllustreerd boekje, „Scheepjes in Flessen”, van J. P. Lauder en R. H. Biggs, verschenen bij Percival Marshall & Company, Londen (prijs 3 s. 6 d.).

Men vindt er alle manieren in verkleard, waarop die ingewikkelde kleine vaartuigjes met masten, tuigage en al door een onmogelijk nauwe hals in een fles worden gebracht, waarna ze tenslotte de aanblik opleveren, die we kennen uit de antiquairswinkels en de verzamelingen van oude zeelui.

De onderdelen der verschillende stadia van dat fijne werk worden zorgvuldig uitgelegd en toegelicht met schema's en illustraties.

De heer Biggs is tweede stuurman bij de Prince Line en zijn medewerker is wetenschappelijk onderzoeker op het gebied van automatische stook-inrichtingen bij Hodgkin & Son, Salford.

Egoïsme

Twee matrozen, die vele jaren op zee hadden rondgezwakt, kochten in een dorp een klein cafeetje. Zij sloten het zaakje en begonnen het van binnen en van buiten te verven.

De dorpsbewoners, die waren beroofd van hun enige stamlokaal, verzamelden zich een paar dagen later ongerust voor het kroegje en een van de zeelieden stak zijn hoofd uit een venster en vroeg wat er aan de hand was.

„Wij willen weten, wanneer jullie de zaak openen”, was het antwoord.

„Openen?” herhaalde de man aan het venster stomverbaasd. „Man, we denken er niet aan om te openen. We hebben deze kroeg voor onszelf gekocht!”.

en Geheimzinnige moord op Italiaanse Graaf

Lid van Hogerhuis gearresteerd?

Londen, 14 October 1936.

Hedenmorgen werd Baker Street opgeschrikt door het bericht, dat in het aldaar gelegen flatgebouw „Oxley Court“ een moord zou zijn gepleegd. Als slachtoffer wordt genoemd de Italiaanse Graaf Victor Mattoni, die aldaar sedert enige weken zijn intrek had genomen. Het onderzoek, dat terstond werd ingesteld, is in handen van Insp. Davidson van Scotland Yard.

Van deze zijde vernamen wij hierover nog het volgende: De moord, welke omstreeks 01.00 uur deze morgen werd gepleegd, werd te circa 10.00 uur door een der kamermeisjes ontdekt. De mogelijkheid van zelfmoord moet uitgesloten worden geacht ondanks het feit, dat van zelfmoord van de Graaf, waaruit het dodelijk schot werd afgevuurd, in de onmiddellijke nabijheid van het lijk is aangetroffen.

In de loop van deze ochtend werden verschillende personen naar „Oxley Court“ ontboden, naar verduidelijking voor het afleggen van verklaringen in verband met deze moord. Onder hen merkten wij o.m. op de bekende Amerikaanse tenisteleidenaar B.K.F., die momenteel hier te lande vertoelt en onder politiegeleide ter plaatse arriveerde.

Enige opschudding veroorzaakte later in de morgen de komst van het vooraanstaande parlementslid Lord S., tegen wie zekere verdenking zou zijn gerezen.

Van officiële zijde welgeroepen, voortsnog enige verklaring over het gebeude af te leggen. Wel zijn er, zo werd medegedeeld, zekere aanwijzingen gevonden en wordt het onderzoek in die richting met kracht voortgezet.

De Italiaanse Embassade heeft in verband met de

Brockhaus aanbod, schreef hij hem een brief o.a. het volgende: „mijn

FRANK II



Djakarta, 1 Januari 1937.

Aan: de Redactie van „De Uitlaat“
D J A K A R T A

Geachte Redacteur,

Hiermede verzoeken wij U in het e.v. nummer van Uw blad een artikel te willen wijden aan ons komende programma, waartoe wij U onder volgende gegevens verstrekken. De keuze is ditmaal, mede omdat wij hebben gemeend eens wat variatie te moeten brengen in het alhier gangbare blijspel-genre, gevallen op Alec Coppel's t h r i l l e r:

„IK HEB DE GRAAF VERMOORD“.

Op 6 en 7 Februari a.s. zullen onze spelers dit stuk waarover de Nederlandse pers - bij een reeks opvoeringen door het gezelschap van Adolphe Engers in 1936 - in gloed heeft gestaan, in de S t a d s s c h o u w b u r g te Djakarta ten tonele brengen. Deze avonden, die door de medewerking van de Directie der K.P.M. in het uitzicht kunnen worden gesteld, zullen tegen een entree van Rp. 2.50 per persoon - uitsluitend toegankelijk zijn voor het K.P.M.-personeel en hun genodigden. Wij hopen, dat wij ook met dit toneelstuk onze bezoekers zullen kunnen boeien en vermaken. Gaarne zeggen wij U dank voor de te verlenen medewerking, welke bij U ongetwijfeld in goede handen is.

Hoogachtend,

Die Rycke Reeders

Prijzenswaardig initiatief

„Die Rycke Reeders“
komen met spannende detective story!

Het verheugt de redactie ten zeerste in het eerste nummer van de 1937-jaargang van „De Uitlaat“ al direct HET BEWIJS te kunnen leveren, dat het nieuwe jaar door het Paketvaart-personeel niet wordt ingeluid met goede „wensen“ en „voornemens“ alleen, doch ook met DADEN!

Ons enthousiasme - en wij weten, dat dit door al onze lezers zal worden gedeeld, wanneer zij de op deze pagina afgedrukte authentieke stukken hebben gelezen - wordt echter nog vergroot door de aard van ons „bewijs“, n.l. een hernieuwd optreden van

„DIE RYCKE REEDERS“

Zij, die hun vertolking van „Per Luchtpost“ zagen, zullen geen verdere opwekking dan deze aankondiging van node hebben, om met gespannen verwachting uit te zien naar de avonden van 6 en 7 Februari a.s. in de Stadschouwburg, waar onze tonelisten dan Alec Coppel's visie op het werk van Scotland Yard in de aanvankelijk onoplosbare „zaak Mattoni“, onder de titel: „Ik heb de Graaf vermoord“ voor het voetlicht zullen brengen.

Het enige dat ons nog te doen staat - goede wijn heeft immers geen krans - is U allen, om teleurstelling te voorkomen, te attenderen op de aan de voet van deze pagina vermelde gegevens inzake het plaatsbespreken en U te verzoeken dit vooral tijdig te doen.

„Rycke Reeders“, véél succes en tot ziens vóór het gordijn op 6 en 7 Februari a.s.

Kaartverkoop en plaatsbespreking.

Kaarten voor beide voorstellingen zijn verkrijgbaar ad Rp. 2.50 pp., alles inbegrepen.

Kaarten moeten worden besteld:

- via de intekenlijsten, welke in Januari op alle afdelingen en diensten te Djakarta en Tdj. Priok zullen circuleren, of
- per brief aan de heer P.H.L.J.K. van den Kerkhoff, c/o K.P.M. - Teromol pos 15/Dkt - Djakarta.

In deze brief vermelde men duidelijk en onder bijvoeging van het verschuldigde entree-geld:

1. naam en adres - 2. aantal gewenste kaarten - 3. datum voorstelling, waarvoor kaarten gewent - 4. plaats vanwaar men zich naar de Schouwburg denkt te begeven en waarheen men weer zal terugkeren (b.v. Hoofdpoort 1e Haven Tdj. Priok, Logeergebouw). Op de enveloppe vermelden: toneel. Het plaatsbespreken geschiedt tot 2 Februari door loting. De kaarten worden daarna aan de aanvragers toegezonden. - Aanvragen na 2 Februari worden, indien nog kaarten beschikbaar zijn, in volgorde van ontvangst behandeld.

Zij, die te Tdj. Priok binnenliggen, dan wel aldaar of op Petamburan of Kebajoran wonen, kunnen van K.P.M.-transport gebruik maken. Men geve dit nadrukkelijk op!

Haast U! Er is veel belangstelling! Geef U op vóór 2 Februari a.s.!!

EEN HALVE EEUW JAPANLIJN

In ons blad van 1 November a.p. schreven wij dat ter gelegenheid van het gouden jubileum van de Java-China-Japanlijn door prof. dr. I. J. Brugmans een fraai gedenkboek werd samengesteld. Het was toen nog niet in ons bezit en namen een artikel met „De Telegraaf” over met de aantekening dat wij, na ontvangst van het jubileumboek, uitvoeriger op dit halve-eeuwsfeest zouden terugkomen.

Dit voortreffelijke boekwerk ligt nu voor ons. Ongetwijfeld zal deze uitgave een ieder, die het goed met de scheepvaart meent, tot dankbaarheid en blijdschap stemmen.

Vijftig jaren !

Op 15 September 1902 werd in Amsterdam de acte van oprichting verleden van de Java-China-Japan-Lijn. Ongeveer 45 jaar later, op 2 September 1947, vond de metamorfose van het bedrijf, gevolg van de overdracht aan de oorspronkelijke vennootschap van de „buitenlijnen” der K.P.M., haar bekrachtiging in de notariële acte, waarin de tot standkoming van de Java-China-Paketaart Lijnen N.V. werd vastgesteld. De heer A. W. L. van Dobben, eertijds vertegenwoordiger van de „China Lijn” in Oost-Azië, kon op 17 September '46 reeds op geestige wijze zeggen: „De verloving is er door!!”

Nog diezelfde dag verscheen een mededeling bestemd voor het gezamenlijke personeel van de K.P.M. en J.C.J.L.:

„Wij hebben het genoeg U mede te delen, dat na gehouden besprekingen in Batavia en Amsterdam is besloten om een innige samenwerking tot stand te brengen tussen de J.C.J.L. en de buitenlandse lijnbelangen der K.P.M.”.

Aan de nieuwe maatschappij werd op 10 December 1947 het predicaat „Koninklijke” verleend; als Koninklijke Java-China-Paketaart Lijnen N.V. (in het Engels „Royal Inter-ocean Lines”) kon het gefusioneerde bedrijf daarop zijn werkzaamheden aanvangen. In werkingssfeer en in bestuursformatie bleef een sterke inslag van de oude J.C.J.L. behouden. Ondanks naamsverandering en vergroting van arbeidsveld achtte de raad van bestuur zich dan ook gerechtigd de 15e September 1952 te blijven beschouwen als de dag van het gouden feest der vennootschap.

Beknopte geschiedenis

Reeds in 1878 werden pogingen in het werk gesteld om een geregelde dienst tot stand te brengen tussen het toenmalige Nederlands-Indië en China. Het duurde echter tot 1902, voordat, met een voorschot van de Nederlandse Regering, een afzonderlijke maatschappij, de Java-China-Japan Lijn N.V. werd opgericht. De statuten der vennootschap werden goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 10 September 1902.

De leiding werd aanvaard door een Raad van Bestuur, bestaande uit de heren:

Jhr. L. P. D. op ten Noort, Abram Muller, E. Heldring, B. E. Ruys en T. J. van Haren Noman. Met het dagelijkse bestuur in Nederland werd een administrateur belast — voor deze functie werd de heer J. H. Hummel benoemd.

De heer P. J. Roosegaarde Bisschop, die voordien de leiding van het kantoor der „Scheepsagentuur” in Singapore had, zou als hoofdagente in Oost-Azië optreden. In Maart 1903 was de voorbereiding zover gevorderd, dat hij via Amerika naar Oost-Azië kon vertrekken. Het hoofdagentschap werd te Hongkong gevestigd.

De drie eerste schepen van de maatschappij waren de „Tjipanas”, „Tjimahi” en de „Tjilatjap”. Op 17 September 1903 ving de „Tjipanas” van Batavia uit, haar eerste rondreis naar China en Japan aan.

Zoals steeds bij de vestiging van nieuwe verbindingen, zou het ook de J.C.J.L. aan teleurstellingen niet ontbreken. Vooral door het feit, dat het aanlopen van Shanghai door de Regering contractueel verplicht was gesteld, werden in de eerste jaren zware verliezen geleden. Deze haven — later een der belangrijkste aanloophavens — was namelijk niet bereikbaar voor zeeschepen !

De Chinese Regering bleef nl. in gebreke de rivier te verbeteren en moest de voor Shanghai bestemde lading te Woosong in prauwen worden overgescheept. Op ten Noort deelde in de vergadering van de raad van bestuur mede, dat de onkosten van laden, lossen en havengelden te Shanghai 84% van de vracht bedroegen. (elders gemiddeld 29%).

Ook de Russisch-Japanse oorlog, die in 1904 uitbrak, had een belemmerende invloed op de ontwikkeling der maatschappij.

Reeds spoedig na zijn aankomst in Oost-Azië werd door de hoofdagente de noodzaak ingezien van een splitsing in een Japan- en een China-lijn, welke echter door gebrek aan materiaal eerst in 1908 tot stand kwam.

In 1904 kwam het vierde schip, de „Tjiliwoeng” in de vaart, terwijl in 1906

de „Tjibodas” en de „Tjikini” de vloot kwamen versterken. In 1909 brak in Japan een ernstige crisis uit, waardoor de omvang van het vervoer belangrijk daalde. Daartegenover stond echter, dat de J.C.J.L. er in slaagde met de grote raffinadeurs van ruwe suiker te Hongkong, Butterfield & Swire, een contract te sluiten voor het vervoer van belangrijke hoeveelheden suiker.

In 1909 en 1910 werden weer twee nieuwe schepen aan de vloot toegevoegd: de „Tjitaroem” en de „Tjima-noek”. In 1910 kwam een geregelde verbinding tussen Java en Saigon tot stand, terwijl van dit jaar af Balikpapan geregeld werd aangelopen.

In 1913 keerde de heer Bisschop naar Nederland terug om aldaar de leiding der zaken, welke voordien bij de heer Hummel (Directeur K.P.M.) had berust, in handen te nemen.

In 1914 en 1915 kwamen er weer 2 nieuwe schepen bij: de „Tjikembang” en de „Tjisondari” (elk 8000 brt.) In 1915 werd uitvoering gegeven aan het plan om de dienst door te trekken naar de Westkust van Noord-Amerika. Dit geschiedde in samenwerking met de S.M.N. en de R.L. onder de naam: Java-Pacific Lijn. De directie van deze lijn berustte bij de J.C.J.L. In ditzelfde jaar ging de „Tjimahi” verloren, doch er werden twee nieuwe schepen bijbesteld, de „Tjialak” en de „Tjileboet”. In 1918 was men reeds zover dat het voorschot aan de Regering kon worden terugbetaald. Men had toen elf schepen in de vaart, samen metende 61.000 brt.

Het jaar 1918 bracht moeilijkheden in de vorm van requisitie van schepen door de Amerikaanse Regering; de gunstige huurprijs woog niet op tegen de ontwrichting van het bedrijf en de Japanse concurrentie maakte van dit intermezzo dan ook een dankbaar gebruik.

In 1921 kwam de „Tjikandi” bij de vloot, terwijl in 1922 het s.s. „Tjibesar” en het s.s. „Tjikarang” in de vaart werden gebracht. Tegen het einde der twintiger jaren nam het eerste klasse passagiersvervoer —voornamelijk van toeristen— zodanig toe, dat tot de aanbouw van een geheel nieuw type schip werd overgegaan, nl. het s.s. „Tjibadak”, dat circa 30 eerste klas passagiers kon vervoeren. In 1931 kwamen de „Tjinegara” en de „Tjisadane” de vloot helpen uitbreiden. De oude schepen werden toen geleidelijk aan van de vlootsterkte afgevoerd. Het duurde tot 1939 voordat wederom een nieuw schip nl. het m.s. „Tjitjalengka” in de vaart werd gebracht. Per 1 April 1940 bestond de vloot uit 11 schepen, metende totaal 90.000 brt.

In 1937 overleed de heer Roosegaarde Bisschop, die gedurende een periode van 35 jaar het bedrijf der J.C.J.L., eerst in Oost-Azië en daarna in Amsterdam, met zoveel energie had geleid. In datzelfde jaar werd Jhr. C.F.F. Quarles van Ufford tot directeur te Amsterdam benoemd.

De tweede wereldoorlog

Zwaar gehavend kwam de Java-China-Japan Lijn uit de tweede wereldoorlog. Van de vloot, die uit elf schepen had bestaan, waren nog slechts vijf schepen over. Op 8 Maart 1942, bij de val van Nederlands-Indië, bevonden zich acht schepen buiten de greep van de vijand. Zes gingen er verloren: de „Tjikandi” en de „Tjikarang” werden op de rede van Surabaia (zulks in opdracht van de toenmalige commandant zeemacht) tot zinken gebracht. De „Tjisaroea” viel in handen van de vijand en ging later door geallieerde actie verloren. In 1942 waren het de „Tjinegara” en de Tjileboet”, die door vijandelijke actie verloren gingen (van de „Tjileboet” is zelfs de gehele bemanning om het leven gekomen); in 1944 was het de „Tjisalak”.

Inbrengst K.P.M.-vloot

Toen in 1947 de fusie met de K.P.M. tot stand kwam, bracht deze laatste in de nieuwe N.V. de volgende schepen in: de s.s. „Nieuw-Holland” en „Tas-

man”, alsmede de motorschepen „Bois-sevain”, „Ruys”, „Tegelberg”, „Straat Malakka”, „Straat Soenda”, „Maetsuycker” en „Van Heutz”. De buitenlandse lijnen der K.P.M. die thans door de K.J.C.P.L. kunnen worden bevaren zijn de Java-Australië lijn, de Oriënt-Java-Afrika-Zd. Amerika lijn, de South-Pacific lijn en de Deli Straits-China lijn.

Overneming van schepen van de K.P.M. was echter niet voldoende om in de vervoersbehoefte te voorzien, zulks te minder, omdat de 36-jarige oude „Tjimanoeek” in 1948 aan de scheepssloper te Gent werd verkocht. In het najaar van 1946 ging de maatschappij door bemiddeling van de Nederlandse Regering tot aankoop voor eigen rekening over van twee Victory-schepen; deze werden „Tjikampek” en „Tjipondok” gedoopt. In Augustus 1947 kocht de maatschappij een derde Victory-schip, dat onder de naam van „Tjibodas” in de vaart werd gebracht. Verder kocht de Nederlandse Regering ten behoeve van de K.J.C.P.L. in Amerika een vrachtschip, dat na verbouwing onder de naam „Tjipanas” in 1948 aan de vloot werd toegevoegd.

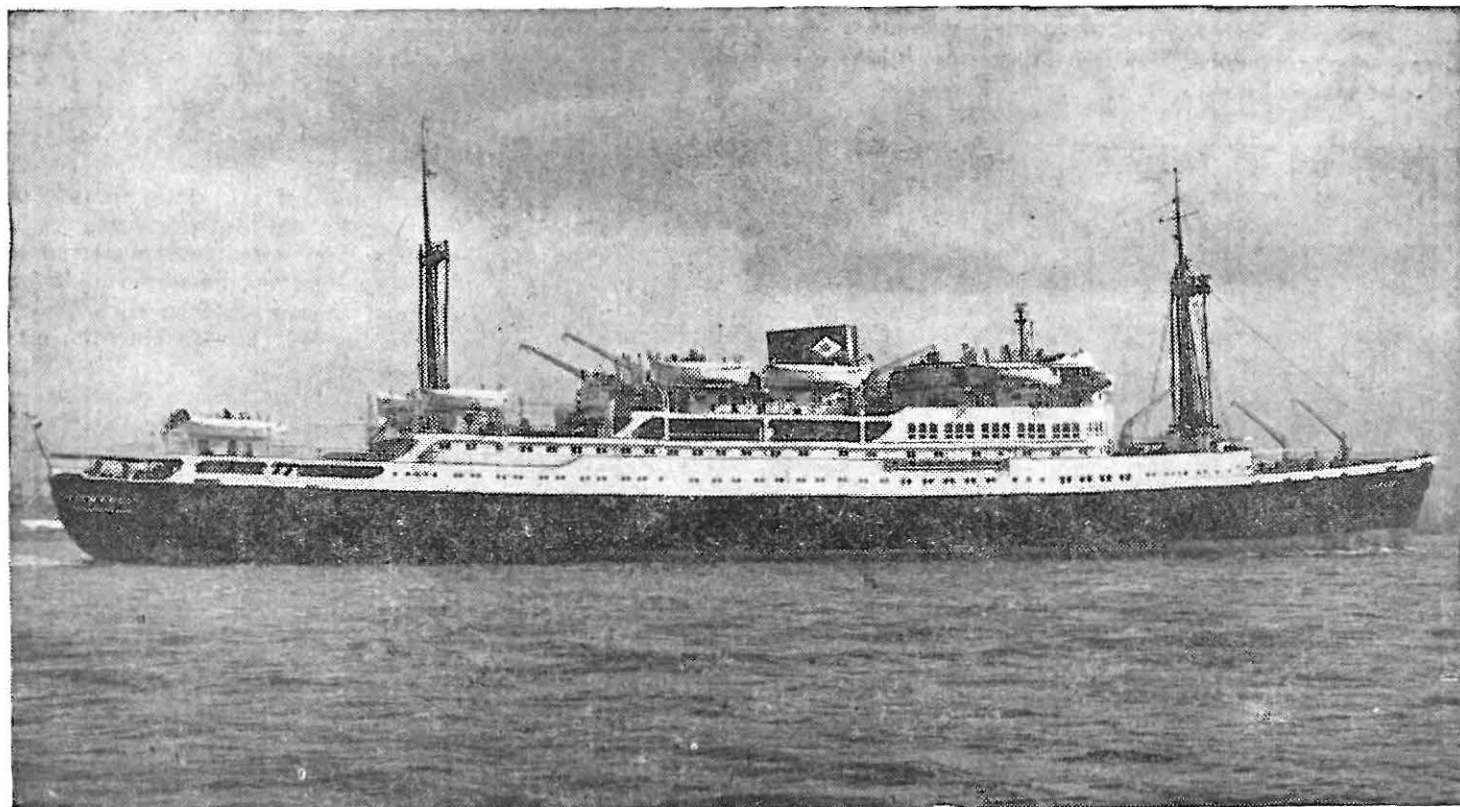
Door de reorganisatie van 1947 veranderde de Java-China-Japan Lijn niet alleen van naam, maar ook van structuur. De raad van commissarissen werd weer, zoals vóór 1933, een raad van bestuur.

Met ingang van 1 Januari '48 werden de kantoren van de K.P.M. te Durban, Buenos Aires en New York overgenomen en een jaar later het kantoor te Sydney. De belangen der maatschappij te Semarang gingen over in handen van de K.P.M. De standplaatsen van de vertegenwoordigers der nieuwe N.V. waren onderscheidenlijk Djakarta, Manila, Hongkong, Shanghai, Tokio, Sydney, Durban en Buenos Aires.

Nieuwe vloot-uitbreiding

In 1951 en '52 kwamen twee nieuwe passagiersschepen de vloot versterken. Zij waren bestemd voor het vervoeren van 258 hutpassagiers en 1700 reizigers in de tussendekken. Deze beide vaartuigen kwamen als „Tjiwangi” en „Tjiluwah” in dienst. Verder werden nog twee passagiers-vrachtschepen besteld: de „Straat Makassar”, welke in Augustus '51 en de „Straat Banka”, welke in Mei '52 in de vaart werden gebracht. In 1949 werd een nieuwe bouworder gegeven en wel voor een vrachtschip, dat de naam „Tjibantjet” draagt en inmiddels reeds in dienst werd gesteld. De vloot van de jubilerende maatschappij bestaat thans uit zes stoomschepen en zestien motorschepen, met een gezamenlijke inhoud van ruim 190.000 brt. Twee schepen zijn nu nog in aanbouw: de „Straat Bali” en de „Straat Mozambique”.

(vervolg zie pag. 18)



Een der nieuwste aanwinsten van de K.J.C.P.L., het m.s. „Tjiwangi” (zusterschip m.s. „Tjiluwah”). Lengte 440 voet, 6200 ton draagvermogen, snelheid 15 mijl per uur. Ingericht voor 258 hutpassagiers en 1700 tussendekpassagiers. Airconditioning in enige salons.

De Sint kwam, zag en overwon!

Geslaagd St. Nicolaasfeest in Logeergebouw

Op Vrijdagmiddag 5 December zijn de Sint en Zwarte Piet in het Logeergebouw op bezoek geweest bij ongeveer 400 K.P.M.-kinderen en even zoveel ouders. En een feest is het geworden.....!

Om 4 uur in de middag stonden de eerste bezoekerjes reeds ongeduldig voor de deur te wachten. Tien minuten later waren het de leden van onze hockeyclub, die met ware engelengeduld (een geroutineerde ouvreuse in een grote Nederlandse bioscoop zou het hen niet hebben verbeterd!) ieder kind aan een plaatsje hielpen. Sommige kinderen lieten zich niet zo maar van hun ouders scheiden: zij mochten dan bij vader of moeder „achter de touwen” op schoot worden gehouden.

Het comité-voorbereiding-K.P.M.-St. Nicolaas-en Zwarte Piet-feest was zo gelukkig geweest zich de medewerking van een (Italiaanse) goochelaar en een poppekast te kunnen verzekeren. Toen alle kinderen waren gezeten, werd de stemming er al direct ingebracht door het zingen van enkele St. Nicolaasliedjes. De dames von Meijenfeldt en Slingerlandt wisten zich van deze massazang-taak zeer goed te kwijten. Toen was het de beurt aan de vingervlugge Rito Bergini, die de kinderen op enkele aardige goocheltoeren verraste: ringen verdwenen, vastgebonden kinderen losgemaakt, doorsneden touwen werden weer heel, enz. enz. Opmerkingen als „hoe-zou-ie-'t-toch-doen?” waren dan ook niet van de lucht.

Na deze leuke voorstelling kwam de poppekast van Koen Pronk. Met een staf van zes uitgelezen poppekast-artisten (wij zagen er zelfs drie juristen onder!) werd het stuk: „Jan Klaassen kraait victorie” opgevoerd. Jammer dat door tijdgebrek dit spannende roversverhaal na de tweede acte moest worden gestaakt: het liep al tegen zessen en er was bericht binnengekomen dat de Sint en Piet reeds in aantocht waren.

Het comité van ontvangst, bestaande uit directeur mr. De Koe, chef P.Z. mr. Bessem en — namens de vloot — gezagvoerder Pronk en hoofdwerktuigkundige van Rosmalen, begaf zich naar de ingang van het gebouw om Sint Nicolaas en Zwarte Piet te verwelkomen. Onder de tonen van het bekende welkomstliedje: „Sinterklaasje kom maar binnen met je knecht” schreden Sint en Piet, voorafgegaan door het ontvangstcomité, naar het podium. Mr. De Koe heette Sint Nicolaas en zijn knecht van harte welkom en dankte hen dat zij ook dit jaar de K.P.M.-kinderen niet waren vergeten. De Sint dankte hierna op zijn beurt voor de vriendelijke en uitbundige ontvangst. Hij vertelde de kinderen o.a. dat hij, naar aanleiding van het nieuwbouwprogramma bij de K.P.M.-vloot,



(foto: Tong & Tim)
Sint Nicolaas onderhoudt zich met een van de K.P.M.-kinderen.

het volgende jaar hoogstvermoedelijk de beschikking over een eigen schip zou krijgen, zodat hij niet meer per vliegtuig hoefde te reizen en daardoor in staat zou zijn met zijn „stoomboot” tot vlak voor het Logeergebouw te varen! Wij hebben de Sint direct alle mogelijke medewerking toegezegd en zullen binnenkort bij de havenautoriteiten en gemeenteraad de nodige voorstellen indienen. Wie weet.....!

Sint Nicolaas liet vervolgens enkele kinderen bij zich komen, terwijl Piet uit een grote zak op royale wijze pepernoten naar de kinderen strooide. Dat dit laatste op prijs werd gesteld bleek wel uit het gejoel dat uit vele honderden keeltjes opsteeg: de muren van het Logeergebouw schudden op hun grondvesten!

Aan het slot van deze vreugdevolle middag liet de Sint overgaan tot het uitdelen van dozen, welke allerlei lekkernijen bevatten. Er waren bijna geen handen genoeg om deze surprises (400 waren het er!) aan de kinderen uit te reiken.

Toen de rust hierna enigszins was weergekeerd namen Sint en Zwarte Piet afscheid van de kinderen. Uitgeleide gedaan door het comité van ontvangst begaf men zich onder de tonen van het „lang zullen ze leven!” naar de gereedstaande auto. Het Sint Nicolaasfeest behoorde weer tot het verleden!

Wij zeiden het reeds: het IS een groots feest geworden — een feestdag waaraan vele K.P.M.-kinderen en ouders nog vaak met plezier zullen terugdenken!

Een woord van lof aan onze transportafdeling: zij zag kans om door juiste organisatie de talloos vele kinderen en ouders op tijd naar en van het Logeergebouw te vervoeren.



(foto: Tong & Tim)
Directeur mr. De Koe heet de Sint van harte welkom.

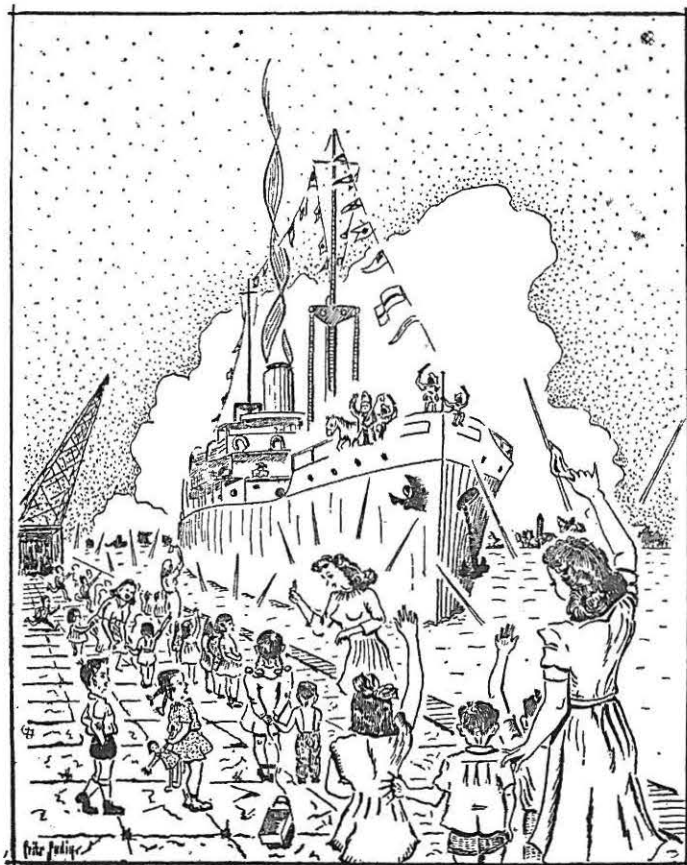


Vrijdagmiddag 5 December liep tegen een uur of vier het K.P.M.-kantoor aan de Pasar Besar plotseling leeg; op zenuwachtige wijze begon men met lessenaars en stoelen te sjouwen. Het middenvak in het kantoor moest worden ontruimd, hetgeen wees op een wel bijzondere gebeurtenis. Inderdaad was er dan ook iets bijzonders aan de hand. Ook te Surabaia was bericht binnengekomen, dat Sint Nicolaas de K.P.M.-kinderen aldaar met een bezoek zou komen vereren!

Binnen een uur was het anders zo zakelijke en drukke kantoor omgetoverd in een feestelijk versierde ontvangsaal. Allerlei vlaggen waren aangebracht, terwijl de maatschappij-vlag een ereplaatsje kreeg achter de, voor de Sint bestemde, troon.

Tegen 5 uur kwamen de eerste (opgewonden) kinderen met vaders en moeders het kantoor binnen en zij werden, in afwachting van de komst van de Sint en Zwarte Piet, gezellig bezig gehouden met het zingen van liedjes. Voor de muzikale begeleiding zorgde een K.P.M.-er met een accordeon.

Toen de laatste bus met feestvierende kinderen en begeleiders was gearriveerd, kwam kort daarop de Sint, begeleid door de heer Bückman, het kantoor binnen. Nadat de Goed Heiligmans was verwelkomd met muziek en zang werd hij toegesproken door de agent, die zeide dat hij het zo bijzonder op prijs stelde dat, gezien de hoge leeftijd van de Sint en het zo overladen programma, hij toch nog tijd had weten te vinden de K.P.M.-kinderen een bezoek te brengen. Hierop nam de Sint het woord en liet aan de hand van het bekende grote boek, verschillende kinderen die blijkbaar iets op hun kerfstok hadden, op het podium verschijnen. Toen deze van man-tot-man gesprekken waren afgelopen kwamen de cadeautjes aan de beurt. Ieder kind kreeg een



„Zie ginds komt de stoomboot.....!”
Een St. Nicolaas-impressie van onze tekenaar Frits Godin.

geschenk of een zakje met snoep. Dank zij de hulp van enige K.P.M.-dames was een keurig (snel) buffet ingericht en konden de dorstige kinderkeeltjes naar behoren worden gelaafd.

Tegen zeven uur namen de Sint en zijn knecht afscheid en zij werden met muziek en zang weer uitgeleide gedaan. Het is voor de kinderen te Surabaia ongetwijfeld een onvergetelijke middag geworden.

Dirk Jan.

Voetballende K.P.M.- Hockey-ers.

Gebleken is dat onze hockey-spelers niet alleen met het slaghouw weten om te gaan, doch ook met het „bruine monster” geen slecht figuur slaan.

Dit hebben zij wel duidelijk aangetoond bij de voetbalwedstrijd op 10 December j.l., toen op het Sportclub-terrein een elftal werd samengesteld uit onze hockeyers en —versterkt met een echte veteraan— de strijd aanbod tegen de „Sportclub”-voetballers.

Er werd buitengewoon hard gewerkt en onze mensen mochten het zoet der overwinning smaken door de „Sportclub” een verdiende 4 — 3 nederlaag en zichzelf de nodige voetblaren en een week lang pijnlijke ledenmaten toe te brengen.

Vanzelfsprekend hebben onze voetballende hockey-ers door deze prestatie de aandacht van de Djakartaanse sportwereld op zich gevestigd met als gevolg een reeks van uitnodigingen van de zijde van vooraanstaande sportorganisatie's hier ter stede voor een ontmoeting op het groene tapijt.



Dokter: „.....” en ik blij beweren, dat je niet geschikt bent voor een baan op ons hoofdkantoor !!”.



P R O M

per 1 Jan

Het is de redactie van „de Uitlaat” een bijzon

1 Januari 1953 te ku

WALPERSONEEL

TOT DIENSTCHIEF DE ADJUNCTCHEFS: J. L. Venendaal;
J. H. W. Bückmann; A. L. van den Bosch; Mr. W. L. Bessem.

TOT ADJUNCTCHEF DE HOOFDEMPLOYE'S: H. E. Njio;
G. A. Steketee; G. J. Grendel; L. G. Romswinkel.

TOT HOOFDEMPLOYE DE EMPLOYE'S: P. J. Eekhout;
J. F. H. W. Israel; H. Binnendijk; G. A. van Driem; E. J. B.
Wahr; F. Th. Mentel; G. S. Wennekes; A. C. Metselaar; J. J.
Moerman; G. A. ter Beek; W. B. van Ginneken; J. W. A. Boerma.

TOT LOCAAL-EMPLOYE DE BEAMBTEN: Oei Tjong Po;
C. R. von Liebenstein; J. L. Portier; J. van den Brand; K. P. M.
Wassmer; Z. J. I. Fredriks.

TOT BEAMBT DE HOOFDKLERKEN 1e KLASSE: Moh.
Hassan; S. Nento; R. R. L. Londong; W. A. Wilson; I. Poëe;
Mej. C. van der Ven; A. F. Ch. Lugten; J. A. Schulz; A. G. Carli;
G. Boudville; M. R. Mouthaan; A. K. Davies.

TOT HOOFDKLERK 1e KLASSE DE HOOFDKLERKEN 2e
KLASSE: Daeng Mohd. Noer; M. Saleh; F. Mamoedi; M. Soe-
karno; H. Mailoehe; W. K. Santie; M. Prajitno; A. P. Maliangkay;
M. Olii; O. Goenawan; D. W. Frans; Djid Siong Tan; Mej. J. A.
Zitter; A. F. Toisuta; P. Sangkaeng; Tan Soon Chua; Santoso;
W. A. F. Pelenkahu; Abdoel Azis; J. O. Leatemia; Thoeng Siong
Hien; W. Ch. Sahulata; H. H. Olii; Lim Tjoei Kim; A. Ch.
Jacob; M. Pasarihoe; Moestarihoen; Tjeng Ho Sian; Heng Hui
Yam; Lee Kok Liang; R. Nelwan; F. J. Wajong; Lie Oen Hian;
E. A. W. Koetin; C. Tandjung; J. Pattinasarany; A. D. Manus;
A. R. Durand; Hadji Toepoe; D. S. Mokal.

TOT HOOFDKLERK 2e KLASSE DE 1e KLERKEN: Hadji
Mohd. Arie; M. Amat; Goendan; P. L. Manusiwa; Mohd.
Djapar; Kamaroedin; M. M. Palandeng; E. Doerachman; Boein;
Moh. Amin; Sain al Jacoub; W. Jordaan; Samsoe Soerjosoetjipto;
Nahir Rikin; G. W. Ong; Tjoa Yang Siang; Wajan Soenada;
A. G. Maengkom; B. N. Daniel; Soeng Hin Tshong; S. A. Zacha-
rias; Moh. Ibrahim; W. P. Hattu; Cheah Thye Hin; Waloejo;
Iman Soekheni; Tan Kong Han; B. F. Telehala; M. Soetria; M.
Lumbantobing; Mej. D. R. M. Siahaan; D. A. Juriaan; J. S. van

der Zwaan; B. C. J. Spierings; E. A. F. Mamentu; Wijono al
Ngadimin b. Atmotaruno; Soeparnadi.

TOT 1e KLERK DE 2e KLERKEN: A. Hoetaeroek; Oemar;
L. Tetelepta; Ismail Hilahapa; M. Oesoep; Tjoa Hong Tjoen;
Iljas; R. Nambon; Siregar Maratoea; Achmat Haroen; Soehar-
djono; Abdullah Ladandoe; Daldiri; H. Mataheru; S. Notokoe-
soemo; Ms. Soehaerie; Soebardjo; Tan Kim Yam; Tshia Foek
Hin; K. J. Leander; Tan Huck Cheow; Tanius; H. W. de Sera;
Djakaria Oeloli; Mnir Glr. St. Mangkoeto; Imam; J. M. Kumen-
dong; A. L. Hofman; A. Akbar; Tbs. Soenartadikaria; P. Ngadin;
Entong bin Piin.

TOT 2e KLERK DE 3e KLERKEN: Ali I; Sadjiman bin
Salimin; Sartani; Moesa; Karta; Wagimin; Djailani; La Sen-
nang; S. Emping; D. W. Matitawaer; I. Baland; Darwis;
Moh. Joesoef; Hasnoer; F. Torondeh; Moerdin Lie; Ham-
zah; Djasman; Ang Thiam Hok; S. Djajadi; Alwis glr.
Radjo Sutan; Lim Seng Hoat; Esap Pendjol; M. Massie;
E. D. Warella; Tio Tjiap Song; Marzuki Gani; Sjachroen; Khoo
Thiam Huat; Wong Chee Meng; Soesinggi; B. Atjal Loewoek;
A. J. Kairupan; Pwa Dhian Soe; A. A. Salassa; Mej. F. G. de
Graaf; Pauw Peng Kwang; C. A. Welter; Mej. Th. J. M. Bleeker;
Abd. Rachman; Stephanus; Joesoef; Mohd. Nasir; Soetrisno;
Diran; Achmad bin Dardja.

TOT PAKHUISMEESTER I/H.K. I DE PAKHUISMEESTERS
II/1e KLERKEN: G. van Leeuwen; J. H. Pichel.

TOT PAKHUISMEESTER II/H.K. II DE PAKHUISMEES-
TERS III/1e KLERKEN: Ali Mochtar; Mohd. Ali; Djadja; F. H.
Louhenapessy.

TOT PAKHUISMEESTER II/1e KLERK DE PAKHUISM.
III/2e KLERKEN: J. F. Roring; Th. Amahorseja; Boestami
Loebis; J. Therik.

TOT VOORMAN I/H.K. I DE VOORLIEDEN II/H.K. II:
J. E. de Leau; Ch. P. Vaillant.

TOT VOORMAN I/H.K. I DE VOORLIEDEN II/1e
KLERKEN: S. Pikal; Gouw Kheng Hoei; H. R. Voll; Achmad
Dahlan.

WIJ BIEDEN ALLEN ONZE HART

OTIES

uari 1953

der genoege de volgende bevorderingen per
nen bekend maken :

TOT VOORMAN II/1e KLERK DE VOORLIEDEN III/2e
KLERKEN: Hamdjah Barkati; Abidin.

TOT HOOFDPORTIER/H.K. I DE PORTIER I/H.K. II:
F. Eekhout.

TOT HOOFDTELEF./H.K. II DE TELEF. I/1e KLERKE:
Mej. J. J. Buskop.

TOT HOOFDTIK. I/H.K. II DE HOOFDTIK. II/1e
KLERKEN: M. Badjoeri; A. R. Djaäni; Mevr. Ali Imran-Amini;
F. Donkers.

TOT HOOFDTIK. II/1e KLERK DE TIKKERS I/2e
KLERKEN: Djohari Rikin; Moehtar; Rukmoroto Daswadi Noto-
hardjo.

TOT TIKKER I/2e KLERK DE TIKKERS II/3e KLERKEN:
J. Rikin; Moechar.

*

NAUTISCH VAREND PERSONEEL

TOT GEZAGVOERDER DE 1e STUURLIEDEN: E. de
Vries; J. v.d. Zwan; J. W. Tj. de Vries; W. de Vries; J. J.
Dogger; R. E. P. 1e Clercq; H. J. v.d. Jagt; J. J. Hazelhoff;
S. H. Gerritsen; J. Staakman; F. J. Woudstra.

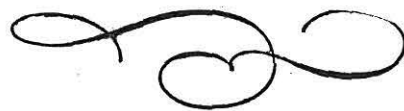
TOT 1e STUURMAN DE 2e STUURLIEDEN: M. Hage;
W. C. Mulder; T. H. Koesslag; Ch. E. Fransz; J. G. Pameyer;
M. G. P. Zindel.

TOT 2de STUURMAN DE 3de STUURLIEDEN: K. P. C. A.
Gramberg; H. Stoter; E. v.d. Wetering; Ch. L. Rogge; G. Hoe-
venaars; P. B. Nieland; C. Bakker; D. J. M. Runhardt; Th. H.
Rappard.

TOT 3de STUURMAN DE 4de STUURLIEDEN: A. de
Pauly; Lie Hok Liang; J. Rakers; G. J. v.d. Heiden; H. C.
Meyer; A. Bikker; E. van Luyk; J. Kuipers; F. M. van Eekhout;
P. Hoogland; H. Vegter; J. A. Harmsen.

TOT STUURMAN LOCAALVAART DE WND. STUURLIE-
DEN LOCAALVAART: J. H. Manoppo en M. Sukur.

ELIJKSTE GELUKWENSEN AAN!



TOT LADINGKLERK DE LEERLING-LADINGKLERKEN:
J. R. Lumempouw; Ch. N. Lumi; J. A. Pantow; N. J. M.
Papessy; M. Sidik; J. M. Warsokoesoemo; J. B. Hahyari;
W. Lameyn; Tjan Tioe See; B. R. E. Jungst.

*

TECHNISCH VAREND PERSONEEL

TOT HOOFDWERKTUIGKUNDIGE DE 2de WERKTUIG-
KUNDIGEN: P. J. M. B. van Wieringen — D. de Puit — J. Nagelhout
— T. J. W. H. Kaijzer — A. de Vries — O. W. Brauer — H. A. A.
Schneider — W. Mattiessen — L. Willems — A. L. van Raemdonck
— F. H. de Bakker — L. S. van der Meulen — T. Sastroatmodjo —
G. Hoogendoorn.

TOT 2de WERKTUIGKUNDIGE DE 3de WERKTUIGKUN-
DIGEN: J. Schriemer — A. J. Blok — W. de Graaf — J. W.
Bakker — F. Th. van Hove — G. J. Kuit — W. E. Woutering —
H. J. Citeur — J. H. Beumer — B. Bronsvooort — J. van der Klok —
L. J. Pool — J. Moorman.

TOT 3de WERKTUIGKUNDIGE DE 4de WERKTUIGKUN-
DIGEN: A. Gillisse — M. F. Muller — G. B. Edwards van Muyen
— J. Verstraate — F. L. J. Mager — R. H. Damwijk — L. M.
Salomons — J. G. E. Straat — J. H. Smith — E. M. C. Anthonijsz —
H. F. Kalangie.

TOT 4de WERKTUIGKUNDIGE DE 5de WERKTUIGKUN-
DIGEN: M. M. Sijbesma — G. J. Monsauret — N. J. de Hoog —
J. H. Loman — B. Pekel — W. R. K. Gaal — G. Buyze — S. P. A.
Koppen — N. J. Persijn — J. G. W. Klandermans — E. J. M.
Bollen.

*

CIVIELE DIENST

VAN PROVIANDKLERK TOT HOFMEESTER: E. T.
Sumeisey.

VAN LEERLING-PROVIANDKLERK TOT PROVIAND-
KLERKEN: E. M. J. Tetelay; A. E. Muntu; D. Roring; E. L.
Tuilaa; A. Robot; J. J. Sanger en P. Th. L. Mamanua.

VAN DE AFDELING PERSONELE ZAKEN



Hierbij volgen de mutaties van de afgelopen maand afgesloten op 20 December j.l.

Aangekomen :

R. Bregman	empl.	18/11 vliegtuig	ex V.G.V.
H. H. Th. van Lennep	adj. chef	20/11 "	ex E.V.
L. Timp	hfd. wtk.	20/11 "	ex R.V.
J. P. Pool	empl.	25/11 „Modjokerto”	ex E.V.
C. de Zeeuw	empl.	25/11 "	ex A'dam
A. Roos	hfd. empl.	27/11 vliegtuig	ex E.V.
J. Thiebout	hfd. empl.	27/11 "	ex E.V.
A. Dijkstra	2e wtk.	2/12 "	ex R.V.
R. P. Disse	hfd. empl.	4/12 "	ex G.S.V.
A. H. Knoppinen	chef v. dienst	16/12 „Van Riebeeck”	ex Medan
A. Witteveen en echtg.	gezagv.	19/12 „Willem Ruys”	ex R.V.
Dr. Tj. J. Reyinga en echtg.	adj. chef	19/12 "	ex E.V.
R. Klinkert	hfd. wtk.	19/12 "	ex R.V.
S. Middelkoop en echtg.	hfd. empl.	19/12 "	ex E.V.
F. H. Apon en echtg.	hfd. empl.	19/12 "	ex E.V.
G. Takken	hfd. empl.	19/12 "	ex E.V.
R. M. Prella	empl.	19/12 "	ex V.G.V.
Mevr. C. M. Mey-link-de Vletter	echtg. 1e stm.	19/12 "	

Hartelijk welkom in Indonesië!

Vertrokken :

J. J. Hazelhoff	1e stm.	26/11 vliegtuig	R.V.
J. C. ten Zijthoff	ex-4e stm.	28/11 „Tabian”	ontslag
J. van Lier	chef v. dienst	30/11 vliegtuig	E.V./pens.
J. Nagelhout	2e wtk.	11/12 "	R.V./Austr.
J. L. Nanninga	adj. chef	12/12 "	Amsterd./kantoor
W. Vader Dzn.	gezagv.	12/12 "	R.V.
W. F. Huyding	gezagv.	12/12 "	R.V.
C. P. v. d. Mije	1e stm.	15/12 "	R.V.
G. Kluën	2e stm.	15/12 "	R.V.
T. v. d. Dool	2e wtk.	15/12 "	R.V.
W. M. Wüthrich	hfd. wtk.	19/12 "	R.V.
L. C. Romswinkel	hfd. empl.	19/12 "	E.V.
H. M. van Haften	1e stm.	20/12 "	R.V.
A. Bijvoet	hfd. empl.	20/12 "	E.V.
N. Waringa	adj. chef	20/12 "	G.S.V.
P. A. Keus	gezagv.	26/12 „Willem Ruys”	V.P.
F. M. Sengers	hfd. wtk.	26/12 "	R.V./O.P.
A. G. Schiefflers	hfd. wtk.	26/12 "	O.P.
D. J. Smit	1e stm.	26/12 "	R.V.
J. J. Aalpoel	2de stm.	26/12 "	ontslag
J. Dogger	2de stm.	26/12 "	R.V./S.V.
E. v. d. Horst	2de stm.	26/12 "	R.V.
J. Moorman	3de wtk.	26/12 "	R.V.
J. Meulekamp	3de wtk.	26/12 "	R.V.
H. J. Citeur en echtg.	3e wtk.	26/12 "	R.V.
H. Hendriks	ex-empl.	26/12 "	ontslag
V. de Haas	2e wtk.	26/12 "	R.V.

Een goede reis en behouden aankomst!

Nieuw aangenomen :

P. J. de Kruyff	empl.	27/11 vliegtuig	van Singapore
E. N. van Don	ll. wtk.	19/12 „Willem Ruys”	Tdj. Priok.
H. Hagenaauw	"	"	"
J. E. Hartzuiker	"	"	"
H. J. van Koppen-hagen	"	"	"
E. Oeben	"	"	"
W. C. J. Peters	"	"	"
Th. G. Raterink	"	"	"
J. W. Stortelers	"	"	"
F. Thielsch	"	"	"
H. J. Vos	"	"	"
F. A. M. Dolhain	"	"	"
W. Witting	"	"	"

J. A. Claassen	ll. wtk.	19/12 „Willem Ruys”	Tdj. Priok.
R. Herrema	"	"	"
W. G. Karhoff	"	"	"
Th. G. Menssink	"	"	"
B. Vahlkamp	"	"	"
H. de Wolff	"	"	"
A. V. Ferwerda	"	"	"
C. P. de Jager	"	"	"

Van harte welkom bij onze maatschappij!

Mutaties:

F. J. den Ouden	empl.	18/11 naar ag. Singapore.
R. Bregman	empl.	18/11 naar afd. Vervoer/H.K.
M. Sonnenberg	adj. chef	19/11 naar afd. C.M./H.K.
G. A. Steketee	hfd. empl.	19/11 naar ag. Berouw.
H. O. J. Bakker	empl.	19/11 naar ag. Medan.
H. H. Th. van Lennep	adj. chef	20/11 naar afd. Civ. dienst/H.K.
J. P. Pool	empl.	25/11 naar Naut. inst./Td. Priok.
C. de Zeeuw	empl.	25/11 naar afd. Doorv./H.K.
A. Roos	hfd. empl.	27/11 naar ag. Tdj. Priok.
J. Thiebout	hfd. empl.	27/11 naar afd. Vrachtz./H.K.
P. J. de Kruyff	empl.	27/11 naar ag. Singapore.
J. Meurs	empl.	1/12 naar Uniekamp./Td. Priok.
J. J. M. Lensing	empl.	2/12 naar ag. Sibolga.
R. P. Disse	hfd. empl.	5/12 naar ag. Pontianak.
D. W. Ch. Oly	empl.	5/12 naar ag. Pontianak.
N. J. Akkerman	empl.	14/12 naar ag. Makassar.
Mevr. A. J. von Pesch	empl.	15/12 naar afd. P.Z./H.K.
A. H. Knoppinen	chef v. dienst	16/12 naar afd. Vervoer/H.K.
Dr. Tj. J. Reyinga	adj. chef	19/12 naar Tandh. dienst/Djakarta
S. Middelkoop	hfd. empl.	19/12 naar T.D./B.A./H.K.
G. Takken	hfd. empl.	19/12 naar Techn. dienst/H.K.
R. M. Prella	empl.	20/12 naar ag. Oosthaven.
F. H. Apon	hfd. empl.	21/12 naar ag. Surabaya.

Onze

Jubilarissen in Januari 1953

25 jaar

1 Januari 1953.

E. H. B. Houtkoop	hoofd-employé	te Medan.
Jong A Fei	timmerman	te Medan.

7 Januari 1953.

V. Croin	beambte	te Makassar.
----------	---------	--------------

10 Januari 1953.

W. Agerbeek	hoofd-employé	te Tdj. Priok.
-------------	---------------	----------------

17 Januari 1953.

F. H. Sigarlaki	loc.-employé	C.M. 1/H.K.
-----------------	--------------	-------------

22 Januari 1953.

Njoempa	mandur	te Makassar.
---------	--------	--------------

Onze hartelijke gelukwensen!!

Geslaagd.

3de wtk. C. E. Joosen — 10/12 '52 alhier geslaagd voor dipl. A en ddo. 11/12 '52 bevorderd tot 3 de wtk.

5de wtk. J. H. Waldt — (ex. 11. wtk.) 11/12 '52 alhier geslaagd voor VD en 12/12 '52 in dienst getreden als 5de wtk.

Proficiat!!

TEN AFSCHIED.

Gezagvoerder A. van der Palm richtte tot de redactie van „de Uitlaat” het verzoek om ondervolgende afscheidsbrief in ons orgaan op te nemen:

Bij het beëindigen van mijn loopbaan bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij zou ik gaarne langs deze weg afscheid willen nemen van de vrienden en kennissen in Indonesië en elders. Tevens wil ik hierbij bekend stellen, dat mijn functie van varend commissaris der Nederlandse Kapiteinsvereniging is overgedragen aan gezagv. H. A. Corsten.

Het ga U allen goed!

w.g.

*A. van der Palm
gezagvoerder.*

(Wij, op onze beurt, hopen dat het gezagv. van der Palm gegeven moge zijn nog vele jaren van zijn pensioen te genieten! — Red.)



Mr. W. L. A. M. van de Kamp.

Op 30 November 1952 is in den Haag, in de ouderdom van 52 jaar, zeer plotseling overleden de heer

Mr. W. L. A. M. van de Kamp,
gepensionneerd Chef van Dienst der K.P.M.

Mr. Van de Kamp begon zijn loopbaan bij de K.P.M. in Indonesië als employé op 30 November 1929. In een snelle en schitterende carrière werd hij achtereenvolgens op 1 Januari 1935, 1 Januari 1937 en 1 Januari 1941 bevorderd tot hoofdemployé, adjunctchef en chef van Dienst. Sinds 1934 chef van de afdeling Juridische Zaken, werd hij op 1 Augustus 1939 secretaris van de maatschappij, terwijl hij gedurende de jaren 1940 — 1942, toen de zetel der K.P.M. naar Indonesië was verplaatst, tevens secretaris van de Raad van Bestuur was.

Evenals met zovele anderen het geval is geweest, had de gezondheid van de heer Van de Kamp geleden onder de kampjaren en deze omstandigheid, gevoegd bij de moeilijkheden om voor zijn grote gezin na de oorlog huisvesting te vinden in Indonesië, deden hem besluiten per 1 Januari 1947 pensioen aan te vragen.

Hij aanvaardde daarop een leidende functie bij de Maatschappij tot Financiering van het Nationaal Herstel N.V. (Herstelbank) te Den Haag, bij welke instelling hij in September 1951 benoemd werd tot directeur-secretaris.

Evenals bij de Herstelbank, zal de heer Van de Kamp ook bij degenen, die hem bij de Paketvaart hebben gekend, steeds in de herinnering blijven door zijn grote toewijding, werkkraft en vriendschap.

Hij ruste in vrede.

J. H. J. van Ravesteijn



Op 8 December j.l. is te Rotterdam op 47-jarige leeftijd overleden de heer J. H. J. van Ravesteijn, in leven gepensionneerd gezagvoerder van onze maatschappij.

Hij ruste in vrede

De levensloop van het anker

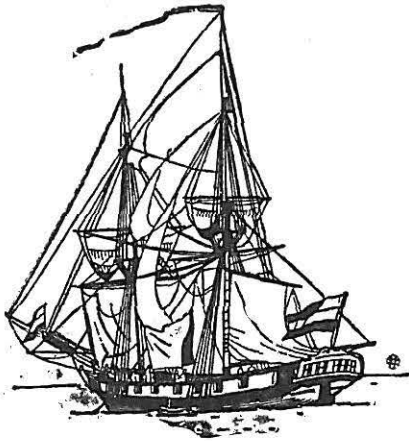
Door de eeuwen heen is steeds het anker de trouwe en onmisbare metgezel geweest van de zeeman, ook al heeft het er vroeger anders uitgezien dan in onze tijd. Reeds de schepen der Phoeniciërs en van de oude Grieken waren met een primitief anker uitgerust. In de vroegste tijden bediende men zich hierbij van zware stenen, die dan, al of niet geborgen in een mand, over boord werden gezet.

Tot omstreeks 700 v. Chr. was het ijzeren anker nog onbekend, en ook de oude Egyptenaren hebben het nooit gebruikt. Ze beschikten wel over uit hout vervaardigde ankers, die dan door het aanhangen van stenen of stukken ijzer werden verzwaard. Het gewicht van een dergelijk exemplaar heeft volgens opgaven uit die tijd omstreeks 400 kilo bedragen, waarvan echter slechts 40 kilo voor rekening van het eigenlijke houten geraamte moet zijn gekomen. Tussen 600 en 550 v. Chr. vinden we de eerste geheel metalen ankers, die reeds ongeveer de tegenwoordige vorm hebben. Ze zijn voorzien van een ankerstok, een haaks op de schacht en de armen staande staaf, waardoor bij het aantrekken van het ankertouw één der armen wordt gedwongen zich in de bodem vast te zetten. De beide armen worden met één woord ook wel „juk” genoemd.

Het anker werd vanaf het voorschip in zee geworpen. Om te voorkomen dat hierbij de scheepswand werd beschadigd, hing men het meestal op aan een balk, welke buiten de verschansing stak. Voor de bevestiging aan het schip werden sterke touwen gebruikt. Over ijzeren ankerkettingen wordt pas gesproken door de Romeinse veldheer Julius Caesar. In zijn bekende werk: De Bello Gallico vertelt hij, dat reeds de zeelui uit Venetië hun schepen uitrustten met dergelijke ijzeren kettingen. Het anker, zoals wij dat in onze tijd kennen, berust op een enigszins ander principe dan de vroegere exemplaren. Bij de moderne ankers ontbreekt de stok geheel, en het juk, dat aanvankelijk niet beweegbaar was, is dit nu wel, door een scharnierende constructie aan het onderende van de schacht. Wanneer het anker nu de zeebodem bereikt, worden de draaiende armen (of vloeiën) beide door het aantrekken van de ketting de grond in gedreven.

Het beginsel van het ankeren is dus nog steeds hetzelfde als twintig eeuwen geleden, al is de vorm van het anker in de loop der jaren wel enigszins gewijzigd.

(uit „De Blauwe Wimpel”)



In 1878 per zeilschip van Batavia naar Nieuwediep

Vier maanden op „De Lichtstraal”.

Een reis van West- naar Oost-Java met de postkoets, getrokken door vier postpaarden, duurde omstreeks 1878 veertien dagen en een reis per zeilschip naar Holland drie á vier maanden. Stelt U eens voor: vier maanden lang op een rank vaartuig te moeten doorbrengen, dat van weer en wind afhankelijk was! Laat mij nu een beschrijving geven van zulk een overtocht van Batavia naar Nieuwediep nu ruim 73 jaren geleden met de driemaster „De Lichtstraal”, onder commando van kapitein Lucas, die zich noemde „schipper naast God, wind en weer dienende”.

In die tijd was het voor een ambtenaar in Indië, die na twaalf en een half-jarige dienst met twee jaren verlof naar Europa wilde gaan, een grote onderneming de reis daarheen per zeilschip via Kaap de Goed Hoop te maken. Reeds maanden van te voren bereidde men zich op zo'n reis voor. De juiste vertrekdag van het schip was steeds onzeker. In de dagbladen stond geadverteerd: „Het snelzeilende barkschip „De Lichtstraal”, Kapitein Lucas, in lading liggende op de rede van Batavia, uitstekend ingericht voor passagiersvervoer, vertrekt tegen het einde van Augustus a.s. naar Amsterdam.”

Zij, die met dit schip wensten mede te gaan, zorgden er wel voor minstens een week vóór het vermoedelijke vertrek in Batavia te zijn. Ongeveer twee dagen vóór de werkelijke vertrekdag gaf de agent of soms ook de betrokken kapitein daarvan aan de passagiers kennis.

600 Gulden contant

De zeilschepen hadden slechts één klasse. De passage kostte f 600.— voor een volwassen persoon en de helft voor een kind van drie tot twaalf jaar, welk bedrag de met verlof gaande ambtenaar in contanten van het Gouvernement ontving en persoonlijk aan de kapitein uitteelde.

Het embarkement geschiedde per sloep vanuit de Oude Boom te Batavia.

In de toenmaals daar gelegen stadsherberg werd meestal van de vertrekkenden afscheid genomen en een glas champagne op de voorspoedige reis gedronken. De vaart naar het schip, dat heel ver op de rede geankerd lag, duurde een vol uur. Slechts weinige personen brachten de passagier weg tot aan boord en dan werd er daar nog eens de erewijn op een voorspoedige reis gedronken. En als dan iedereen, niet tot het schip behorende, van boord was gegaan, werd het anker door een twintigtal matrozen onder aanvoering van de bootsman gelicht, hetgeen steeds gepaard ging met het rhythmisch uitschreeuwen van de woorden: Amsterdam, Rotterdam, Dordt, bonen, erwten, gort!

Na het lichten van het anker hees men de zeilen. Langzaam begon het schip het water te doorklieven en als laatste groet aan Indië schoot men twee mortieren af.

Luierstoel

Aan boord bevonden zich niet meer dan hoogstens twintig families. De kajuit, tevens eet-, lees-, en schrijfsaal, was in het achterste gedeelte van het schip. De hutten daarop uitkomende, waren bijzonder ruim, ruimer dan de doorsnee hut op de tegenwoordige moderne motorschepen; zij waren voor een lang verblijf ingericht.

In elke hut was zelfs een luierstoel aanwezig. De kapitein kende blijkbaar de ideeën van de populaire Indische militaire schrijver Toontje Poland, die immers zeide, dat een luierstoel in Indië het beste middel is tegen de luiheid. En lui konden wij zeker allemaal worden door ruim vier maanden lang van een dolce far niente te genieten.

Rijsttafel

Het leven aan boord was verre van ongezellig. De heren brachten de tijd door met lectuur, studie en kaartspelen (whist-hombre), de dames met lectuur, naai- en horduurwerk en met kokereilen. Daar er in die dagen in Nederland nog geen Indische culinaire heerlijkheden verkrijgbaar waren, brachten de dames veel met zich mede. Alles vond dan in de hut een plaats en bij zwaar

weer kwam het soms voor dat talrijke van deze heerlijkheden over de gehele vloer der hut verspreid lagen. Men denke zich daarbij de luchtjes die genoemde ingrediënten in zulk een toestand gaven!

De dames aan boord van „De Lichtstraal” bezorgden de aanwezige gourmands en gourmets gelukkige ogenblikken, want dank zij de dames, die met goedvinden van de kapitein van de kombuis gebruik maakten, kreeg men twee á drie keren per week een rijsttafel au grand complet met de ouderwetse gebakken broeder, spekkoek, roomtaart en koningskroon.

Scheepskost

Overigens was de scheepskost goed maar machtig en zwaar. Men oordele: 's morgens bij het ontbijt scheepsbeschuit in een kop koffie of thee gesopt; gort met boerenstroop; witbrood met een of andere soort geconserveerd vlees of vis. De lunch bestond uit snert, spekpannekoeken, aardappelen met zuurkool en spek, daarna een flinke portie gedroogde vruchten als compôte. Als de kapitein eens een royale hui had, tracteerde hij ons op vruchten op water (uit stopflessen). En eens in de week, des Zaterdags, vergastte de kok ons op „Jan in de zak”. Het avondmaal had om zes uur plaats en bestond uit meelsoep, bonen of erwten met zoutvlees zomede een bordje gestoofde pruimen. Vóór en na de lunch en avondmaal sprak de kapitein een gebed uit en des Zondags hield hij kerk met preek.

Lag het schip door windstilte stil, geen nood, dan gingen wij en bloc vissen pourvu qu'on s'amuse! Soms ving het scheepsvolk een haai, waarvan dan soep werd gemaakt.

's Avonds was het dek zeer spaarzaam verlicht. Aan elke mast hing een lantaarn met patentolie gevuld, waardoor de omgeving een spookachtig aanzien kreeg. En als het schip op een oortje lag (bij maneschijn) drongen soms tot ons door de weemoedige tonen uit een harmonica door de bootsman bespeeld. Het spreekt vanzelf dat reeds vóór negen uur n.m. de geen dienst doende bemanning en de passagiers ter kooi gingen en reeds om vijf uur in de ochtend opstonden om van de schitterende zonsopgang te kunnen genieten.

Kledij

Wat de kleding der passagiers betreft, zij mochten zowel in de kajuit als op het dek in négligé verschijnen, de heren in slaapbroek en kabaja, de dames in een keurige sarong en een mooie en keurig uitgesneden kabaja, toegeknoopt met gouden kabajaspelden en de weelderige haren à la mode gekapt. Alleen tijdens de lunch en het avondmaal moesten de heren gekleed zijn.

Trouwens zelfs nog in latere tijd, 1905, zag ik de vrouw van de vicepresident van de Raad van Indië tot 6 uur n.m. op dek in sarong en kabaja aan boord van de „Oranje” rondrentelen. O tempora O mores! Tempora mutantur, nos et mutamur in illis (oh tijden, oh zeden!! De tijden veranderen en wij veranderen met hen).

De scheepsdokter was een gemoedelijk man, die uit gebrek aan patiënten de ganse dag las, whistte of met de passagiers eer kruik bier of een paitje dronk, daarmede het nuttige met het aangename verenigend. Aan boord waren tegen matige prijzen bier, goede Franse wijn, port, jenever, rum en selzerwater verkrijgbaar. Sommige van die dranken konden worden gefrappeerd. Het ijs daarvoor werd door schepen uit Amerika gebracht.

Spel der wilde baren

Ondertussen vervloog de onherroepelijke tijd en zo naderden wij de voor zeilschepen zeer gevaarlijke zône: Kaap de Goede Hoop. Hier doorworstelde het schip een vliegende storm. „De Lichtstraal” slingerde, stampte, kreunde en kraakte, de wind gierde onheilspellend door het want, de golven sloegen met kracht tegen het schip aan. De zeilen werden gereefd, maar na twaalf uren strijd tegen de woedende elementen was ons schip lek geslagen en met veende krachten van scheepsvolk en enkele mannelijke passagiers dichtte men het gat. De achtermast brak in tweeën, de verschansing was op verscheidene plaatsen weggeslagen, de bruisende stortzeeën sloegen aanhoudend over het dek heen, de boegspriet zag men telkens in de kokende golven duiken en als die weer boven zee kwam, werden er stromen water op het dek geworpen.

Maar luctor et emergo. De matrozen, moedig door een extra oorlam (dutch courage!), gehuld in hun oliejkker, omgordden zich met sterke touwen, welke aan een der masten werden vastgebonden, teneinde niet van het dek te worden weggeslingerd. Zes en dertig uren (gedurende die tijd kon de kok niet koken) lang was ons scheepje van 600 ton het spel der wilde baren. Het was

voor het merendeel der passagiers niet doenlijk om zich staande te houden, noch om te blijven zitten, zij moesten ter kooi, in doodsangst afwachting de uitspraak van het vonnis, dat door de natuur in al haar kracht en grootheid over hen zou worden gevelde.

Een nerveuze dominee onder de passagiers vroeg aan iedere lotgenoot wat hij van de toestand dacht en toen dan ook de bootsman in de kajuit kwam om het een of ander werk te verrichten klampte hij deze aan en vroeg hem de waarheid van de situatie te zeggen, waarop de zeebonk, een grappenmaker, met een ernstig gelaat de geestelijke antwoordde: „Stel U gerust dominee, over een uur zult U in het paradijs zijn!” Handenwringend riep toen de dominee ondoordacht uit: „God beware mij daarvoor!”

Land.....land... !...

Evenals de tienduizend Grieken onder aanvoering van Xenophon, de wijsgeer, geschiedschrijver en legeraanvoerder op hun terugtocht uit Pisidië naar Griekenland waren, na zestienhonderd kilometer door berg en dal te hebben afgelegd zich verheugden weer de zee te zien en allen geestdriftig uitriepen: „Thalatta! Thalatta”, zo hadden ook de passagiers van „De Lichtstraal” opgewekte gezichten toen zij eindelijk na meer dan twee maanden niet anders dan lucht en water gezien te hebben land zagen en het uitbrulden: Land! Land! En voor ons doemde het eiland St. Helena op, de enige schakel toenmaals voor de zeilschepen tussen Europa en Indië.

De hoge rotsen van het eiland, waarop grimmige Engelse kanonnen stelling namen, verhieven zich uit zee en weldra ankerden wij op de rede van Jamestown,

de hoofd- en enige stad van dat eiland, waar vers water en victualiën werden ingenomen. Wij bleven er twintig dagen om het schip de nodige herstellingen te doen ondergaan. De passagiers maakten van de gelegenheid gebruik om die tijd in de stad door te brengen. Natuurlijk was onze eerste gang naaf de plek, waar de grote Corsicaan negentien jaren lang in het graf had gelegen. Dicht bij deze plek stroomt een beekje, waarvan het water kristalhelder is.

Zes weken ongeveer na het lichten van het anker te Jamestown kregen wij eindelijk de kusten van Europa in zicht. Hier kwamen wij een Engelsman tegen. Kapitein Lucas was zo beleefd om de Nederlandse vlag te doen hijsen, maar het Engelse schip reciproceteerde niet. Hierover woedend geworden, gelaste kapitein Lucas een big naar de top van de hoogste mast te hijsen. Het beestje schreeuwde geweldig zodat horen en zien verging. De kapitein en bemanning van het Engelse schip richtten toen hun scheepskijkers naar „De Lichtstraal” om er achter te komen wat er gaande was. Toen kapitein Lucas dat merkte, zei hij: „Zie zo, wij hebben de verwaande en trotse Brit toch gedwongen notitie van ons te nemen”.

Behouden aankomst

Zo kwamen wij meer dan vier maanden na ons vertrek uit Batavia bibberend van de winterse koude te Nieuwediep aan. Van hier uit zetten de meeste passagiers de reis naar Amsterdam per trein voort en slechts enkelen gingen met het schip, dat nu door stoombootjes werd voortgetrokken, door naar de hoofdstad.

Een avontuurlijke reis van vier maanden was achter de rug!

Uit „De Vrije Pers”.



UIT ONS
WAGENPARK TE
DJAKARTA.

Op nevenstaande foto enkele Chevrolet „carry-all” suburbans, twee Matador-busjes en een Chevrolet-bus. (De bij onze vloot zo bekende „Kromhout”-bus was op het moment dat deze foto werd gemaakt juist uitgereden).

(foto Tong & Tim)

Aangroei op de scheepshuid

Afdoend middel ontdekt?

Een van de belangrijkste problemen in de scheepvaart is het voorkomen van de aangroei en de corrosie van de scheepshuid. Het aantal publicaties over deze onderwerpen is legio; er bestaan volgens ruwe schatting ongeveer 3500 aangroeiwerende en anti-corrosie middelen en de schade tengevolge van die aangroei loopt voor de koopvaardij jaarlijks in de honderden miljoenen guldens. De snelheid van schepen kan er zelfs tot de helft door worden vermindert, waardoor de reisduur dus aanzienlijk wordt verlengd; het brandstofgebruik kan in ernstige gevallen met bijna de helft toenemen en ernstige slijtage aan de machines kan er het gevolg van zijn. En dan is er natuurlijk nog het tijdverlies van het dokken, schoonmaken, dat elke zes tot acht maanden moet gebeuren.

Alle klassieke aangroei-werende huidverven bevatten een of ander vergif, dat de organismen doodt, die zich op de scheepshuid vastzetten. Hierbij is het nodig, dat de verf door het zeewater wordt uitgeloozd om de werking van het vergif zolang mogelijk te behouden. Maar een nadeel is, dat dit uitlogen de levensduur van de verf belangrijk kan bekorten. Na verloop van enige tijd is de werking van het vergif dan ook zo verzwakt, dat verschillende organismen zich toch kunnen vastzetten. Soms sterfen ze en vormen dan een aantrekkelijke pleisterplaats voor opvolgers, soms blijven ze in leven en vermenigvuldigen zich dan snel, maar in beide gevallen is de aangroei begonnen en in korte tijd zit het hele onderwaterschip vol, met alle nadelige gevolgen daarvan.

Een Amerikaanse fabriek brengt nu sedert kort een nieuw product op de markt: *Dianol anti-fouling compound*. Dit is geen verf, maar een bijmengsel, dat de kwaliteit van de aangroei-werende verven niet beïnvloedt; het beperkt de uitloozsnelheid, terwijl de gifafscheiding toch doorgaat. Dit nieuwe preparaat is niet gericht op het doden van de organismen, maar op de vernietiging van hun hechtorganen, zodat zij na korte tijd van de scheepshuid afvallen, zonder daarop sporen achter te laten.

Twee grote Amerikaanse rederijen hebben proeven genomen met het nieuwe product. Een schip heeft zelfs een reis gemaakt van zeven maanden langs een aantal, op het gebied van aangroei beruchte, havens. Het kwam na afloop vrij van aangroei in de thuishaven terug.

Kent U onze schrijvers ?

Er zijn heel veel schrijvers en schrijfsters in Nederland, die hun werken hebben geschreven of nog schrijven onder een schuilnaam. Meestal zijn ze onder die schuilnamen (of pseudoniemen) eigenlijk alleen bekend.

Wij laten hieronder een aantal van die pseudoniemen volgen met daar naast de ware namen van de auteurs. Hoeveel passende combinaties kunt u maken ?? (oplossing op pag. 19).

Pseudoniem.

1. Lodewijk van Deyssel.
2. Anthonie Donker.
3. Gerard van Eckeren.
4. Cissy van Marxveldt.
5. J. Eijkema de Roo.
6. Frank Lateur.
7. Samuel Falkland.
8. A. den Doolaard.
9. Anke Servaes.
10. Albert Helman.
11. Muus Jacobse.
12. Cornelis Paradijs.
13. Wilma.
14. Gerard den Brabander.
15. Multatuli.
16. Ivans.
17. Ada Gerlo.
18. Herman de Man.
19. A. Marja.
20. Anton van Duinkerken.

Ware naam.

- a. Johan Tersteeg.
- b. Herman Heyermans.
- c. A. Valkhoff-Wijdom.
- d. Lou Lichtveld.
- e. W. Vermaat.
- f. E. Douwes Dekker.
- g. J. G. Jofriet.
- h. A. Th. Mooy.
- i. Annie Salomons.
- k. J. v. Schevichaven.
- l. N. A. Donkersloot.
- m. C. Spoelstra.
- n. W. J. M. A. Asselbergs.
- o. A. Hamburger.
- p. Stijn Streuvels.
- q. K. J. L. Alberdingk Thijm.
- r. Frederik van Eeden.
- s. K. H. Heeroma.
- t. Setske Beek- de Haan.
- u. Maurits Esser.

Een goede antenne noodzakelijk

Uit brieven van zeevarende luisteraars is ons gebleken, aldus lezen wij in het Radio-Journaal van de Wereld-omroep, dat slechte ontvangst vaak te wijten is aan het gebruik van een minder goede antenne. Ook op sommige schepen verwachtte men „op dat draadje uit de poort” alle goeds op de kortegolf. De Wereld-omroep stuurt op aanvraag belangstellenden een brochure, waarin nuttige wenken zijn opgenomen voor de aanleg van een goede antenne. Ook zeevarenden kunnen hier misschien nog wat van opsteken. In deze brochure worden aanwijzingen gegeven voor het maken van een horizontale dipoolantenne, een Beverage-antenne, de T-antenne en de omgekeerde L-antenne. Op de meeste schepen zullen voor de luisteraars met eigen ontvangers wel niet veel andere mogelijkheden bestaan, dan het aanbrengen van een omgekeerde L-antenne. Wenselijk is dan een draad van 10 tot 15 meter lengte zo hoog mogelijk aan te brengen en deze goed geïsoleerd in te voeren naar de aansluiting op het toestel.

Het schip van de week

Op 7 November a.p. was de K.P.M. weer aan de beurt in het groetenprogramma van „Radio Nederland”. Dit programma was ditmaal bestemd voor 2 te Tandjong Priok binnenliggende schepen, n.l. de *Reael* en de *Camphuys*. De telegrafist W. A. Th. Haver van de *Reael* schreef over deze uitzending het volgende :

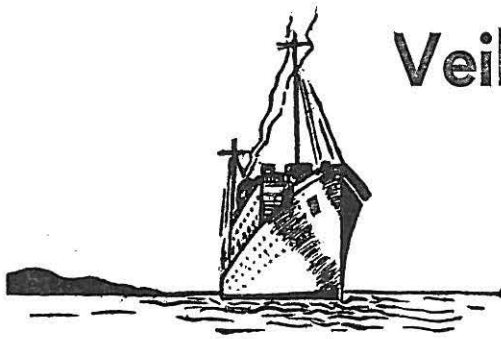
„..... De eerste uitzending van 12.06 uur GMT werd uitstekend ontvangen op de 13 meter. De herhaling van het groetenprogramma om 15.28 uur GMT werd minder goed ontvangen.

Evenals het m.s. „Camphuys” lagen we in de haven van Tandjong Priok. De gebruikte ontvanger was een RCA. AR 8506 B. Ook op de normale omroepontvangers aan boord, te weten een Philips en Helicraft was de ontvangst ongeveer als boven aangegeven. Namens de gehele état-major van het s.s. „Reael” danken wij u voor alle moeite aan deze uitzending besteed. Wij allen hebben het programma in hoge mate geapprecieerd en zien reeds verlangend naar de volgende keer uit”.

SPREUK VAN DE MAAND.

Maak er u geen zorgen over dat de mensen uw bekwaamheden niet kennen, maar kwel u er veeleer over dat ge ze niet bezit.

Confucius.



Veiligheid op zee

*Het water schijnt soms diep genoeg ;
Er staat allicht geen baken
Maar het is kunst weer los te raken,
Als wind of stroom te vroeg
Het scheepken op het droge joeg.*

Het water heeft altijd een grote aantrekkingskracht op de mens gehad. De eerste bewoners der aarde lieten zich door zucht naar avontuur op een boomstam de rivieren afdrijven. Gemakzucht bracht mee, dat men de boom ging uithollen. Zo ontstond de kano. De snelheid van de stroom bevredigde niet en spoedig bewoog men zich sneller door het water met behulp van pagaaien, die tevens als roer dienst deden. Visvangst en ruilhandel vroegen om meer snelheid en grotere vaartuigen. Het Viking-schip, de Chinese jonk en de Arabische dhow worden gebouwd. Deze beide laatste komen wij nog in vrijwel ongewijzigde vorm tegen. Ook de kano doet nog steeds dienst bij het personenvervoer op tropische rivieren.

De vroegere zeevaarders leerden al spoedig, dat de elementen van het heelal, waaronder zij de lucht, de zee, het land en het vuur rekenden, vele gevaren boden. Door verplaatsing van de lucht (wind) werden vuur en zee aangewakkerd. De vaartuigen liepen vol, sloegen om of werden vernield, wanneer zij aan lager wal werden gezet. Door het vuur kwamen zij in de vlammen om. Het water bleek in zijn macht tot vernielen groter dan in zijn eigenschap als vuurblusser. De zeelieden waren echter niet bang en bereikten veel in het voorkomen en verminderen van de gevaren der zee. Zij gingen betere en grotere schepen bouwen.

De zeilvaart

De wetenschap, die men „navigatie” noemt, ontwikkelde zich. Ondiepten en rotsen werden in kaart gebracht en tonnen gelegd. Zo kwam door praktijk en theorie, ervaring en wetenschap de zeilvaart in de negentiende eeuw tot volle glorie. In 1854 bereikte het Amerikaanse zeil-passagiersschip *Champion of the Seas* op haar „maiden voyage” van Liverpool naar Melbourne een topsnelheid van 465 zeemijlen in 1 dag van 23 uur en 17 minuten. (Door de lengteverandering was de klok 43 minuten vooruit gezet). De reisduur was 72 dagen. Het schip vervoerde op dit traject 780 passagiers, waarvan er 4 op de reis stierven. Het had een laadver-

mogen van 2722 ton en was in die dagen het grootste schip onder zeil.

De clippers

Inmiddels deden ijzer en staal hun intrede in de scheepsbouw. Langzaam maar zeker begon het stoomschip het windjammer te verdringen. De clippers werden tot bark omgebouwd om door deze wijziging in de tuigage met minder zeelieden te kunnen varen en de concurrentie met de stoomvaart het hoofd te kunnen bieden. Als laatste der Mohicanen hield de viermast ijzeren clipper *Lancing* nog stand en maakte in 1911 een record-reis van 44 dagen van Montevideo naar New Caledonia. In 1916 legde het schip de afstand New York — Kirkwall in 10 dagen af. Daarnaast kennen wij nog de Duitse barken, die zich tot kort voor de Tweede Wereldoorlog onder Finse vlag hebben gehandhaafd.

Verzekeren van schepen

Gedurende deze enorme ontwikkeling der zeilvaart had zich een ras van zeelieden gevormd, dat voor gevaar noch avontuur terugdeinsde. Ontbering en verlies werden geaccepteerd als het onoverkomelijk resultaat van het gevecht met de natuurkrachten. Schip na schip ging verloren met een verlies van honderden mensenlevens, die gespaard waren gebleven, indien men voldoende reddingsmateriaal en brandblusmiddelen aan boord had gehad. De laatste halve eeuw werd getuige van grote verbeteringen in dit opzicht. Het eenvoudige koffiehuis van Edward Lloyd te Londen groeide tot het machtige lichaam, dat wij als Lloyd's Londen kennen. Alvorens schepen verzekerd konden worden, moesten zij hier in klassen naar hun zeewaardigheid worden ingedeeld. De Internationale Conventie ter beveiliging van mensenlevens op zee van 1914 en later die van 1929 bracht de beslissende stoot, waardoor scheepsrampen als die van de *Titanic*, *Volturno* en andere in de toekomst zouden worden voorkomen. Vele jaren daarvoor had Samuel Plimsoll in het

Britse Lagerhuis reeds gepleit voor het vastleggen van een diepgangsmark voor ieder schip om de gevaren van overlading te voorkomen.

Reizen per schip: het veiligst !

De leer der stabiliteit van het schip bracht een beter begrip voor de noodzakelijkheid van doelmatig geplaatste waterdichte schotten om bij schade omslaan van het schip te voorkomen. Meer en betere reddingsmiddelen en brandblusapparaten werden aangebracht. De equipages worden thans voortdurend geoefend in de behandeling van rookverklidders, zuurstofapparaten, reddingsboten en de manier om deze snel te water te laten. Echo-lood, radio-richtingzoeker, gyrokompas, radar en vele andere hulpmiddelen voor een veilige navigatie deden hun intrede.

Voortdurende waakzaamheid blijft echter geboden, want het verlies van een schip door brand of anderszins, ook al zijn er geen mensenlevens te betreuren, is een schade, die nooit volledig gedekt kan worden en waarbij alleen de zee als overwinnaar uit de strijd komt.

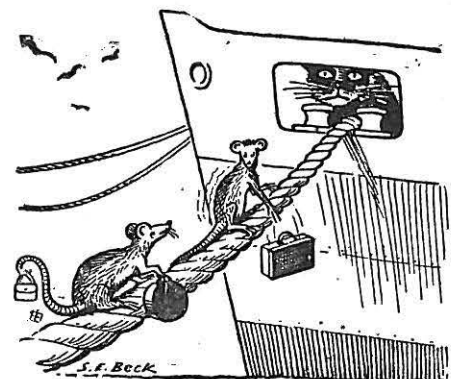
Sluiten wij echter de perioden van gewelddadig verlies door oorlogen uit, dan mogen wij zeggen, dat de verliezen aan personen en goederen in het vervoer ter zee zeer klein zijn vergeleken bij die te land en in de lucht en dat dus het reizen per schip het veiligst is !

(uit : „VNS-nieuws”)

Then and now

*When Noah sailed the waters blue
He had his troubles, just like you
For forty days he drove the Ark
Before he found a place to park.*

(Brantford Expositor)



„Zeg Jan, z.....z.....zullen we toch maar de volgende b.....b.....boot nemen.....?”

(uit : „De Blauwe Wimpel”)



Lezers schrijven ons

De redactie behoudt zich het recht voor inzendingen voor deze rubriek te bekorten of te retourneren. Anonyme inzendingen worden ongelezen terzijde gelegd. Correspondentie over deze rubriek kan niet worden gevoerd.

Oud K.P.M.-ers bij zee- vaartkundig onderwijs.

Oud-K.P.M.-stuurman S. J. Posthumus schrijft ons (uit Diemen-Nederl.) het volgende:

„Als oud-K.P.M.-er ontvang ik via ons Amsterdam-kantoor regelmatig „De Uitlaat”. Het is altijd weer een genoegen om uw blad te lezen en mijn vrouw en ik zien dan ook vaak steeds weer bekende namen van vele oud-collega's in de daarvoor bestemde kolommen afgedrukt. Het wel en wee van de K.P.M. en van een ieder die aan de maatschappij is verbonden, interesseert ons altijd.

Omgekeerd zal het ook mijn oud-collega's en vrienden interesseren, waar zoal de verschillende mensen zijn gebleven, die na de oorlog onze maatschappij zijn „uitgestapt”. Het leek mij een aardig idee uw Redactie er eens op attent te maken, hoe het zeevaartkundig onderwijs in Nederland voor een groot deel in handen is van oud-K.P.M.-ers.

Slaan we de ledenlijst van de „Vereniging ter bevordering van het zeevaartonderwijs” na, dan komen we de volgende namen tegen:

- | | |
|--|-----|
| J. F. Gugelot, leraar zeevaartschool Amsterdam. (is wel de nestor; was stuurman bij de K.P.M. — werd onlangs 60 jaar). | |
| A. Visser, leraar zeevaartschool, Amsterdam. | |
| J. G. Smit, | id. |
| M. J. Beekman, | id. |
| H. A. Pastoor, leraar kweekschool i.d. zeevaart, Amsterdam. | |
| S. J. Posthumus, | id. |
| J. M. Posthumus, leraar zeevaartschool te Vlissingen. | |
| P. J. Marchand, | id. |
| G. Bosveld, | id. |

H. L. Schwab, leraar kweekschool voor scheepswerktuigkundigen te Amsterdam.

W. Verbeek, leraar zeevaartschool Den Helder.

A. Demmendaal, tijd. leraar kweekschool i.d. zeevaart te Amsterdam.

Verder werd met ingang van 1 Maart 1953 de heer S. J. Posthumus benoemd tot directeur van de zeevaartschool te Delfzijl.

Ook kan ik u nog mededelen dat er een groot te kort is aan leraren bij het zeevaartonderwijs. Vooral leraren N. XIII (scheepswerktuigkundigen) en leraren N. XV (zeemanschap, scheepsbouw etc.) worden gevraagd. Ook voor leraren N. XVI (zeevaartkunde) is belangstelling. Er bestaat een opleiding voor leraren bij het zeevaartonderwijs, n.l. de vereniging „Cornelis Douwes”; bij voldoende deelname wordt deze opleiding te Amsterdam gegeven.”

Een eeuw geleden

In de „Oprechte Haarlemsche Courant” van 10 Maart 1851 heeft destijds, volgens „De Kroonvlag” van de K.N.S.M., het volgende gestaan:

AMSTERDAM — In den loop dezer maand zal voor passagiers en goederen van Amsterdam naar Batavia vertrekken het extra snelzeilend, gekoperd, tweedeks fregatschip „De Javaan” met kapitein G. J. Teensma, hebbende uitmuntende inrigtingen voor passagiers, welke passage kunnen bevragen bij Groll en Peters aan de Waal nummer 80 te Amsterdam. De vrachtprijs is Fl. 18.— zonder meer.

Ja, die prijzen waren vroeger wel anders dan tegenwoordig.

Toen, 33 jaar nadat deze „Javaan” zeilend naar Batavia ging, de „Oranje Nassau” als eerste schip van de K.W.I.M. stoomend naar Curaçao en Paramaribo voer, was de uitvracht wel bijna f 12.000.—, de thuisvracht toch ook nog altijd f 8.914.—. Ook de passage-prijzen waren niet om er over naar huis te schrijven. Op de uitreis totaal f 4.075.—, op de thuisreis tezamen f 2.475.—. Toegegeven, de „Javaan” was nóg goedkoper, maar die ging dan ook niet „met stoom”.

Scheepsreglement voor vrouwen.

De volgende aardige regels over de verplichtingen tussen man en vrouw, uitgedrukt in scheepstermen, werden onlangs gepubliceerd in de „Clansman”, het blad voor de „Clan Line” en daartoe behorende maatschappijen.

1. Zij moet gevolg geven aan seinen die zij ontvangt, zonder daarover te redetwisten.
2. Zij moet koers houden volgens mijn richtlijnen.
3. Zij moet bij mij blijven als trouwe metgezel, bij ruw weer, oorlog of schipbreuk.
4. Zij moet zich dekken onder mijn kanonnen als zij wordt aangevallen door zeerovers, piraten of kustwachten.
5. Ik moet toezien dat zij het verplichte onderhoud nakomt, dat zij haar vergunning heeft om wimpels en vlaggen te dragen, zoals het een aardige plezierboot betaamt.
6. Ik mag geen ander schip op sleeptouw nemen en als er een achter mij aanhangt moet ik de trossen kappen.
7. Ik moet haar dagelijks provianderen.

Men zegt dat deze voorschriften zijn gevonden in een oude actenkist bij een advocaat in Edinburgh.

(vervolg van pag. 7)

Een halve eeuw Japanlijns

**Samenwerking
K.J.C.P.L. en K.P.M.**

Wij willen tenslotte nog speciaal melding maken van het feit, dat de samenwerking tussen K.J.C.P.L. en onze maatschappij van het eerste ogenblik af dat de reorganisatieplannen ter hand werden genomen, bij voortdurend zeer prettig is geweest.

Zo bevatte het jaarverslag over 1947 de volgende passage:

„Wij vermelden met genoegen, dat de ingewikkelde en vaak moeilijke onderhandelingen met de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij in een zakelijke, doch steeds aangename sfeer werden gevoerd, geschraagd door wederzijds vertrouwen”.

En deze zelfde bewoording kan gevoeglijk in elk verslag na die datum worden herhaald!

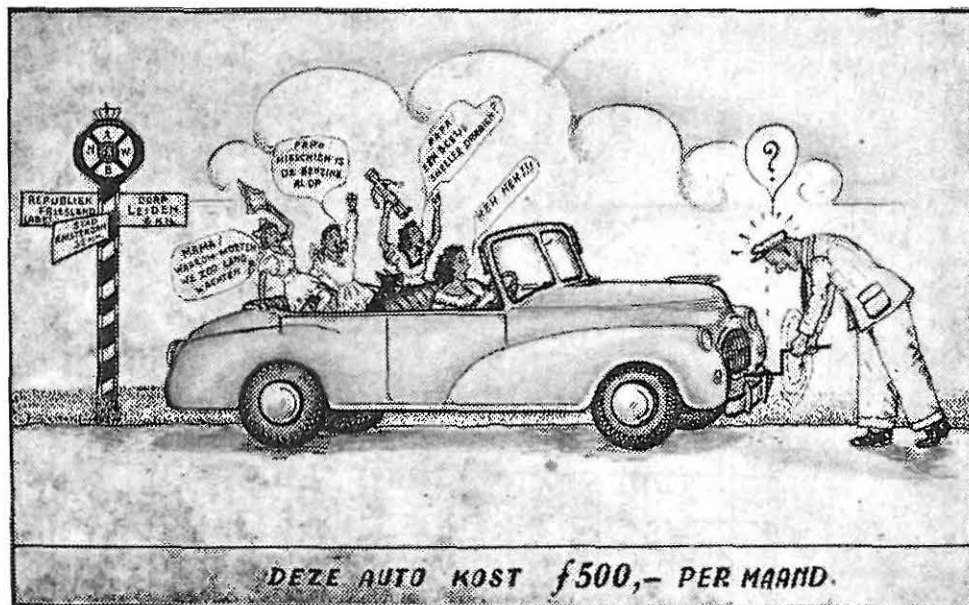
**WIJ WENSEN DE K.J.C.P.L.
VOOR DE KOMENDE VIJFTIG
JAAR EEN GOEDE VAART EN
ZEER VEEL SUCCES TOE.....!!**

Het ideale verlov

Motto: Wa(a)r i(n)k ga-ik zorg voor een goeie auto

Alle aspirant-verlofgangers treffen voor hun a.s. Europese verlov reeds maanden voor hun vertrek de nodige voorzorgsmaatregelen. Logisch, niet-waar?

Een ieder zal zijn verloftijd tevoren op de meest ideale wijze indelen („plannen” heet dat): de meest fantastische plannen worden gemaakt om ze weer even snel te doen vervangen door andere, minder „wildere”, voornemens.



Wat is nu eigenlijk een ideaal verlov? Negen van de tien zullen onmiddellijk antwoorden met te zeggen dat je straks in Nederland een auto moet huren of kopen. Geen transportmoeilijkheden meer: geen wachten in regen, wind of sneeuw op bus, tram of trein. En je kunt er op ieder gewenst ogenblik tussen uit (als tenminste de motor wil starten!), je familie op de meest gekke tijden een bezoekje brengen, naar een bios of theater gaan, enfin noemt u maar op.

Wil je het nu helemaal goed doen, dan trek je met vrouw en kinderen naar het buitenland. Wat gaat er boven het buitenland?? Waar is het mooier dan in het zuiden van Frankrijk of de Riviera met zijn schitterend Middellandse-zee-klimaat; wat gaat er boven een reisje door de Zwitserse Alpen of naar de blauwe Italiaanse meren?

Voor de kosten hoeft je het niet te laten. Voor vijfhonderd Nederlandse guldens per maand ben je het „heertje”, heb je een verduveld aardig wagentje.

Nee, eerlijk, vindt u dat nu zoveel?

Wij kennen een Leidse Fries (of is het een Friese Leidenaar?), die over dit auto-verlov-probleem al weken en maanden piekert. Hij is er „vol” van en raakt er niet over uitgepraat. Geef de man ongelijk, zouden u en ik ook doen!!

Er is natuurlijk een ding waar je goed op moet letten als je een auto aanschaft: zorg er voor dat je een **GOEDE** auto krijgt — eentje die 't altijd „doet”, anders is het leed niet te overzien. Ga naar een betrouwbaar adres. Vooral als je gelukkig bent getrouwd en bovendien nog drie (lieftallige) dochters bezit.

Anders? ik moet er niet aan denken..... ik zie me al staan zwen-gelen in m'n „goeie goed”. !!

*

De redactie wenst de adj. chef van de Nautische Dienst, de heer Waringa, met zijn gezin een in alle opzichten prettig verlov toe! Tot ziens

K.P.M.-Dienstregeling

1953

Keurige en overzichtelijke uitgave.

Degenen, die op Maandag 8 December a.p. de afd. expeditie op ons hoofdkantoor passeerden, moeten vast en zeker een moment hebben gedacht dat daar het „Bureau tot afwikkeling van achterstallige St. Nicolaas-zaken” was gevestigd.

In tegenstelling tot de meeste van dergelijke instanties scheen het hier veel vlotter toe te gaan: in grote hoeveelheden verlieten keurig verpakte pakketten deze afdeling om in een van de nieuwe blauw-gele suburbans te worden geladen. Echter bij nader onderzoek bleken deze pakken geen geurige speculaas, borstplaat of taai-taai poppen te bevatten, doch de K.P.M.-dienstregeling 1953.

Wie zich de moeite heeft getroost deze nieuwe uitgave een ogenblik ter hand te nemen, zal ongetwijfeld zijn getroffen door de keurige wijze waarop e.e.a. is uitgevoerd.

Onderweg naar de redactie overpeinsden wij dat deze dienstregeling wordt beschouwd als de ruggegraat van het vervoer in deze gewesten, dat zij een steun en toeverlaat is van gezagvoerders en van hen die onze schepen „runnen”, zo ook een veel omstreden boekwerk is wat vorm en inhoud aangaat; doch vóór alles: stijlvol en goed verzorgd!

Wij konden niet nalaten even aan te lopen bij de afd. vervoer (waar de geestelijke vaders van dit „blauwboek” zetelen) teneinde de samenstellers te complimenteren met deze uitgave. Onze loftuigen werden met een brede glimlach in ontvangst genomen. Daar zaten ze, op V.R.V.-1, gebogen over enorme schema's en tabellen, ons toeroepende: „Zit goed in elkaar, hè? Nou, we hebben de eerste wijziging al weer bijna klaar.....! Yes yes!”

Zoals wij reeds opmerkten: de dienstregeling 1953 ziet er keurig verzorgd uit, een uitgave, welke (met bijbehorende kaart der verschillende scheepvaartverbindingen) haar weg naar talloos velen zeker zal weten te vinden!!

Wie droomt over het verleden, is oud; wie visioenen ziet van de toekomst, is jong, ook al telt hij vele jaren.

Oplossing: Kent U onze schrijvers?

1—q; 2—l; 3—u; 4—t; 5—a; 6—p; 7—b; 8—m; 9—c; 10—d; 11—s; 12—r; 13—e; 14—g; 15—f; 16—k; 17—i; 18—o; 19—h; 20—n.

Kom, Puzzle Mee!



Het is al weer geruime tijd geleden (Maart '48) dat er bij wijze van „proef” in „de Uitlaat” een kruiswoordraadsel werd opgenomen. Veel animo was er toen niet; slechts 26 oplossingen werden er ingezonden. Door dit matige enthousiasme besloot de toenmalige redactie het daarbij verder maar te laten en geen nieuwe puzzles meer op te nemen.

Nu hebben wij de laatste tijd vrij regelmatig het verzoek ontvangen weer

eens met een puzzle te komen. Wij willen hieraan gaarne voldoen — zijn zelfs bereid in iedere „Uitlaat” een puzzle-rubriek op te nemen, doch of dit van blijvende aard is, zal uiteraard geheel afhangen van de belangstelling van onze puzzelaars. Nu is het meestal wel zo, dat vele lezers aan een puzzle meedoen (en deze zelfs goed oplossen), doch er niet toe komen hun oplossingen ook in te zenden. Hun zouden wij willen vragen dit toch te doen en zodoende het bewijs te leveren dat er voor een dergelijke rubriek in ons blad wel voldoende belangstelling bestaat.

Wij hebben gemeend voor de eerste maal met een (niet al te moeilijk) kruiswoordraadsel te moeten starten, waarmee wij u veel genoegen en succes toewensen. Nu maar hopen dat de redactie bedolven zal worden onder de (goede) inzendingen!

*

Voor de inzenders gelden de volgende voorwaarden:

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres moeten zijn voorzien, te richten aan: de redactie van „de Uitlaat” — p/a Hoofdkantoor K.P.M. — Djakarta;

2. Onduidelijk geschreven oplossingen worden zonder meer ter zijde gelegd;

3. Voor juiste inzendingen zijn 3 geldprijzen beschikbaar gesteld:

1 prijs van Rp. 25.—

1 prijs van Rp. 15.—

1 prijs van Rp. 10.—

Bij meerdere goede oplossingen beslist het lot.

4. Over oplossingen en/of toekenning der prijzen kan met de redactie NIET worden gecorrespondeerd.

Kruiswoordraadsel

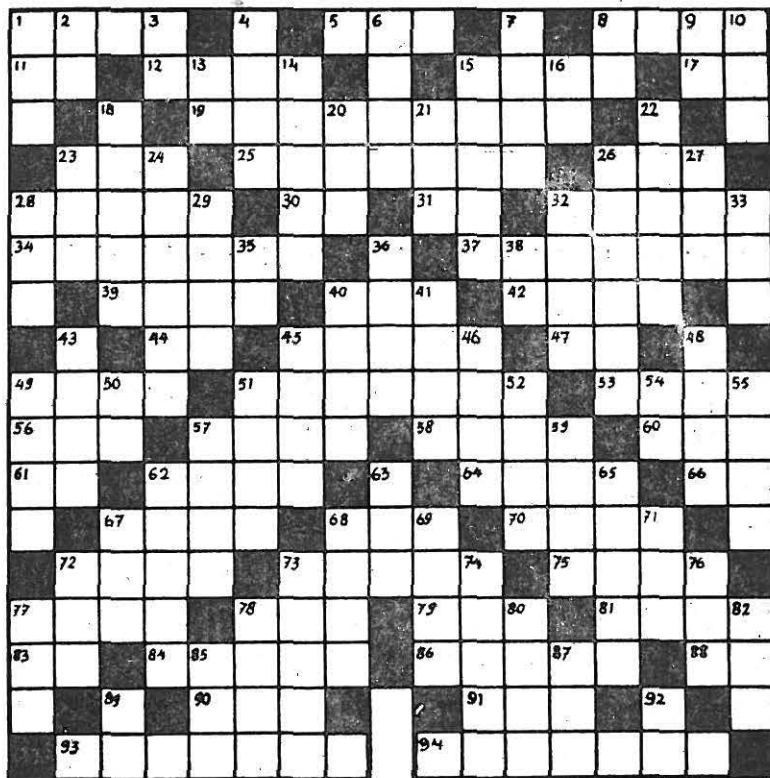
(uit: „Denksport”)

Horizontaal:

1 rivier in Italië — 5 teleurgesteld — 8 hinder — 11 insect — 12 insnijding — 15 kleur — 17 dierenluid — 19 kledingstuk — 23 deel v.e. schip — 25 onbep. vnw. — 26 Nederland — 28 scheidslijns — 30 pers. vnw. — 31 deel v. h. been — 32 draadloze omroep — 34 Franse rivier — 37 pl. in N. Holl. — 39 ontkenning — 40 dwaas — 42 wond — 44 te zijner plaatse — 45 schriftel. mededeling — 47 de dato — 49 deel v. h. been — 51 fantastisch — 53 azijn — 56 streling m. d. tong — 57 Europeaan — 58 binnenste v. iets — 60 munt — 61 voorzetsel — 62 stop op fles — 64 voorlichting — 66 rund — 67 deel v. h. lichaam — 68 bergplaats — 70 Turkse munt — 72 deel v. e. geweer — 73 rubber — 75 larve — 77 deel v.h. lichaam — 78 klamp — 79 redactie — 81 munt — 83 voorzetsel — 84 hoofdst. v. Beloetsjistan — 86 eil. i.d. Midd. Zee — 88 pers. vnw. — 90 insect — 91 hert — 93 voedsel — 94 looistof.

Verticaal:

1 kloostervoogd — 2 gelid — 3 in orde — 4 deel van Spanje — 6 hetzelfde — 7 gedicht — 8 militair — 9 noot — 10 kraan — 13 getijde — 14 pl. in Drente — 15 vis — 16 anonymus — 18 meisje — 20 watervlakte — 21 wiel — 22 inkomen — 23 spoedig — 24 hardigheid in hout — 26 epiloog — 27 aanw. vnw. — 28 grootste gemene deler — 29 vlug — 32 omlijsting — 33 gewicht — 35 anonymus — 36 waterstand — 38 spil — 40 nuk — 41 plantendeel — 43 zandhoogte — 45 stuk — 46 trots — 48 geldoverschrijving — 49 verwarde knoop — 50 pers. vnw. — 51 gepelde gerst — 52 mop — 54 noot — 55 grondbalk — 57 veevoeder — 59 titel — 62 krantenverkoopplaats — 63 vod — 65 treurspel — 67 afgemat — 68 bevel — 69 groot gebouw — 71 gravin v. Holland — 72 deel v. h. gelaat — 73 toegangsbewijs — 74 kleur — 76 ernstig — 77 groente — 78 voornemen — 80 Europeaan — 82 steen — 85 pl. in Gelderland — 87 voorzetsel — 89 voertuig — 92 voegwoord.



Woorden zijn maar wegwijzers. Muziek en versen zijn de dingen, die door hun plotseling hoog oprijzen, als vuurpijlen in een laaggedachte donkere lucht, de oneindig verre geheimenissen doen begrijpen, waaraan het twijfelen ons zo beklemd.

F. van Eeden.