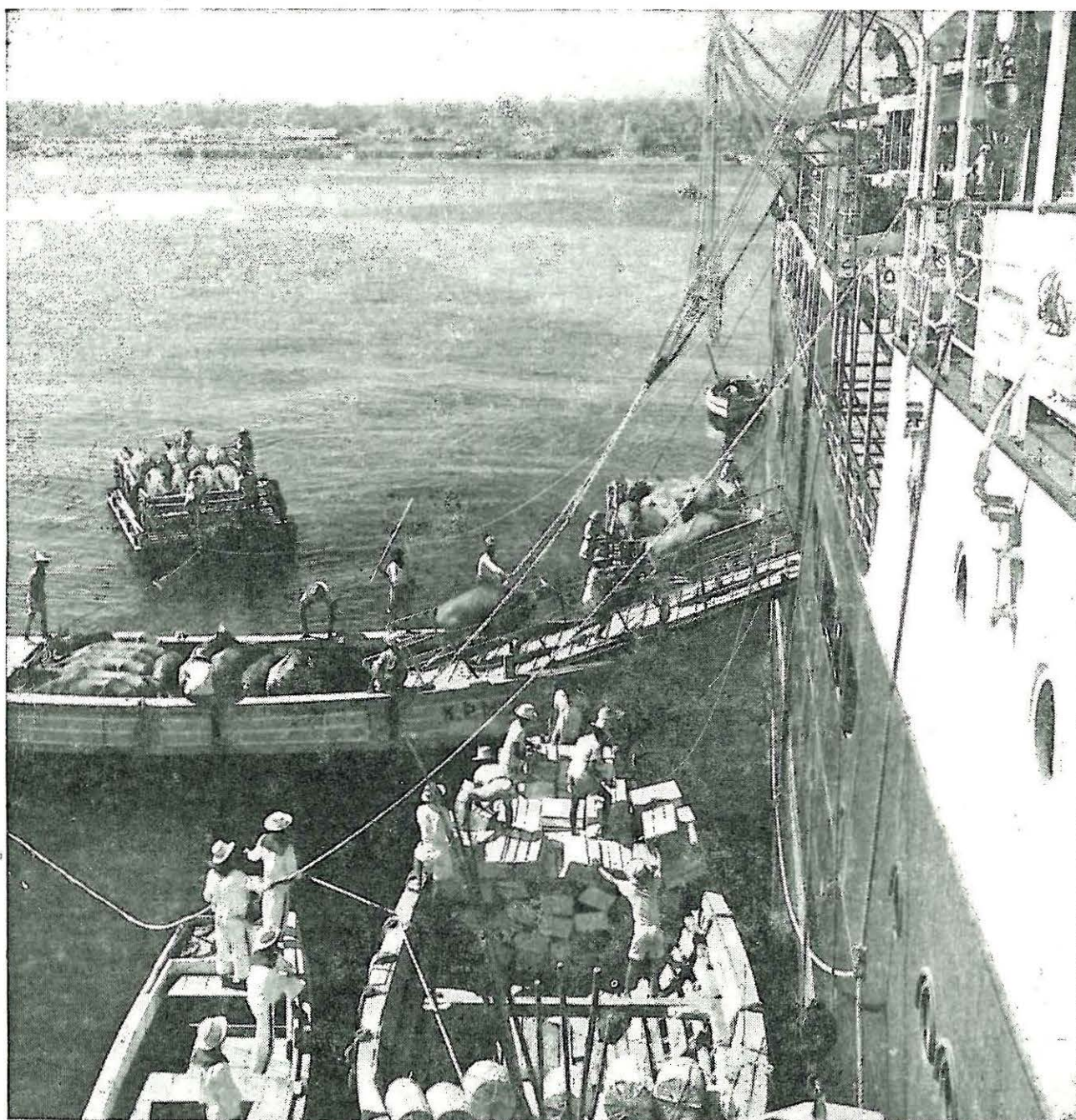


PERSONEELS- EN VOORLICHTINGSORGAAN VAN DE N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ





In glimmend omslag

en wat wij nog graag willen.

Bij de intrede van de achtste „Uitlaat“-jaargang schreven wij in het Januari-nummer, dat het de redactie een genoegen deed ons blad met een nieuwe „kop“ te doen verschijnen. Wij zijn thans alweer een stapje verder en U ziet nu onze „Uitlaat“ in een glimmend omslag. Wij vertrouwen, dat ook deze verandering door onze lezers als

de Uitlaat

Achtste jaargang — No. 2

*

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

*

Dit nummer bestaat uit 16 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. :

Maandelijks fotowedstrijd.

*

Het m.s. „Banjoewangi“ gestrand
en weer vlot gesleept.

*

Nieuwe schepen voor de K.P.M.

*

Tewaterlating m.s. „Van Spilber-
gen“

*

De vaart op West-Afrika

*

Kerstfeest in Logeergebouw

*

Wie was Petrus Plancius?

een verbetering zal worden aangemerkt.

Wij zijn er van overtuigd, dat wanneer een personeelsorgaan een goede indruk maakt, dit voor velen, die tot nu toe afzijdig hebben gestaan aan de inhoud van dit blad mede te werken, een stimulans zal zijn het peil van ons orgaan omhoog te brengen. Het moet zó worden, dat iedere werknemer van onze maatschappij het als een eer zal gaan beschouwen medewerker van „De Uitlaat“ te zijn en er toe wil bijdragen het blad tot een der besten onder de personeelsbladen te maken.

Er gebeuren in een bedrijf als het onze vele dingen, die het vermelden dubbel en dwars waard zijn, doch waarvan het merendeel van ons personeel nooit op de hoogte komt, omdat men eenvoudig meent dat een ander er toch geen interesse voor zal hebben. Dat is beslist niet zo. Men stelt immers zeker belang in gebeurtenissen, welke zich voordoen in een bedrijf waarin men werkzaam is — dat kan niet anders. In ons blad bieden wij gelegenheid anderen iets van zijn ervaringen of speciale kennis te laten profiteren of melding te maken van een of andere gebeurtenis of aardig voorval. We zullen hiermede allicht bereiken dat de waardering voor elkaar en elkanders werk groter en de onderlinge verhouding (waar overigens niet op aan te merken valt) nóg beter wordt.

De redactie is er van overtuigd, dat „De Uitlaat“ nog voor vele verbeteringen vatbaar is ; wij houden ons dan ook voor (opbouwende) critiek ten zeerste aanbevolen.

Wij twijfelen er niet aan of ons blad zal in zijn nieuwe gedaante een prettige indruk maken. Nu nog de door ons gevraagde medewerking van ons personeel om ook eens een bijdrage te leveren en langzamerhand komen wij waar we wezen willen : een goed verzorgd maandblad vóór en dóór K.P.M.-ers.

*

NABESTELLEN VAN FOTO'S.

Foto's, welke in ons blad zijn gepubliceerd, kunnen door onze lezers desgewenst worden nabesteld. De redactie zal hierbij gaarne haar medewerking verlenen. Het verschuldigde bedrag moet echter steeds vooruit worden voldaan.

Op de frontpagina:

de foto van de maand.

Het innemen van lading en vee door een van onze Wai-schepen op de rede van Boeleleng.

AMATEUR - FOTOGRAFEN VOOR !!

Om de beste foto van de maand.



Bent u in het gelukkige bezit van een foto-toestel en gebruikt u het ook? Dan zijn de navolgende regelen voor u van belang!

De redactie is nl. van plan om iedere maand in „de Uitlaat“ een goede amateur-foto op te nemen, waaraan door ons het praedicaat:

„de beste foto van de maand“.

kan worden gegeven. Het ligt natuurlijk niet in onze bedoeling, dat u ons nu allerlei mogelijke portretjes toestuur, waarop uw familieleden, uw huis of misschien wel een fraai „berg-met-sawah-gezicht“ prijken. Wij zoeken iets anders...

De foto's waarop wij doelen, moeten iets te maken hebben met de scheepvaart in het algemeen dan wel met het K.P.M.-bedrijf of iets uitstaande hebben met de zee. Wij noemen slechts: het laden of lossen van schepen, een haven-impressie, een fraai zee-gezicht of misschien ziet u kans een mooie „storm-foto“ te maken.

Indien uw foto is waardig bevonden om in ons blad te worden opgenomen (zulks ter beoordeling aan de redactie), kunt u hiermede Rp. 50.— (vijftig rupiah) verdienen. Er moet echter aan de volgende voorwaarden worden voldaan :

1. uw inzendingen te richten aan:
De redactie van „De Uitlaat“-p/a
Hoofdkantoor K.P.M.
Medan Merdeka Timur no. 5 —
Djakarta;
2. de foto's moeten glanzend zijn afgedrukt en een afmeting hebben van (minstens) 6×9 cm., terwijl het negatief moet worden bijgevoegd.
3. naam en adres, alsmede het motto waaronder de foto wordt ingezonden, duidelijk vermelden;
4. ingezonden foto's en negatieven, wel of niet gehonoreerd, kunnen NIET worden teruggezonden;

5. de inzenders(sters) verlenen de redactie van „De Uitlaat” het recht tot publicatie van de door hen ingezonden foto(s) over te gaan, zonder daartoe tot enige verplichting gehouden te zijn;

6. over de inzendingen, zomede over de toekenning der prijzen kan NIET worden gecorrespondeerd.

U moet er natuurlijk wel aan denken, dat de foto's en negatieven niet kunnen kreuken en/of beschadigen.

En nu, fotografen en fotograafsters, aan de slag. ! Ziet u iets dat u geschikt voorkomt om het op de gevoelige plaat vast te leggen, aarzel dan niet, richt er de zoeker van uw toestel op en druk af. Misschien brengt dit simpele „knipje” u Rp. 50.— op!

*

Nieuwjaarsreceptie van K.P.M. - Directie.

Het K.P.M.-personeel is op 1 Januari jl. in het Logeergebouw in de gelegenheid gesteld aan de heer D. Iken, de heer en mevrouw De Koe, de heer H. Harinck, de heer en mevrouw De Geus en de heer en mevrouw Pronk van Hoogeveen zijn gelukwensen aan te bieden in verband met de intrede van het Nieuwe Jaar.

Op Nieuwjaarsdag om half elf waren de leden van het personeel met hun dames van heinde en verre naar het Logeergebouw gekomen, waar al spoedig een gezellige Nieuwjaarsdrukte heerste. Nadat het officiële gedeelte van de receptie was afgelopen, bleef men nog geruime tijd gezellig bijeen.

(zie foto pag. 15)

Een woord van dank.

„Het grote aantal gelukwensen, dat wij ter gelegenheid van Nieuwjaar mochten ontvangen, maakt het ons onmogelijk ieder daarvoor persoonlijk te bedanken.

Gaarne zeggen wij U daarvoor derhalve langs deze weg dank en wensen U allen wederkerig een gelukkig en voorspoedig 1953”.

D. Iken,
Mr. D. F. de Koe,
H. Harinck,
J. F. P. de Geus,
D. J. Pronk van
Hoogeveen.

„De „Banjoewangi” gestrand en prompt vlot gesleept !

Op 14 December a.p. werd ten hoofdkantore een alarmerend telegram ontvangen, afkomstig van de gezagvoerder van het m.s. „Banjoewangi”, waarin melding werd gemaakt van het feit, dat genoemd schip was gestrand op een kustrijf van het eiland Doang-Doangan Besar, behorende tot de eilanden-groep, ongeveer 130 mijl ten Westen van Makassar. Tevens was vermeld, dat in verband met het slechte weer en daarmede gepaard gaande hoge zeeën (Westmoesson !), het niet mogelijk was de ankers uit te brengen.

Onmiddellijk werden de aldaar dichtst in de buurt zijnde schepen, de „Batoela”, „Sigli” en de „Makian” gewaarschuwd zich naar de plaats te begeven, waar de „Banjoewangi” zich bevond, terwijl in Surabaia van de N.I.S.H.M. een sleepboot, de „Suus”, werd gehuurd om, voorzien van het nodige bergingsmateriaal, van daaruit eveneens de „Banjoewangi” te hulp te snellen.

Op 15 December scheepde de heer Ritsema, de reizende inspecteur van onze maatschappij die inmiddels met de leiding van de afsleep pogingen was belast, zich aan boord van de „Suus” in. Op 17 December d.a.v. arriveerde men bij daglicht op de plaats waar de „Banjoewangi” was gestrand.

Daar het m.s. „Makian” een zeer geringe diepgang heeft en daardoor dicht bij de „Banjoewangi” kon komen, werd besloten dat eerstgenoemd schip de eerste verbinding met de „Banjoewangi” tot stand zou brengen.

De „Makian” verstoomde en ankerde daarna precies bovenwinds van het achterschip van de „Banjoewangi”; de afstand tussen beide schepen bedroeg toen ongeveer honderd meter, terwijl de diepte van de zee ruim voldoende was en de trekrichting bovendien gunstig.

De motorboot van de „Batoela” was intussen gevierd en bemand. Allereerst werd een manillatros uitgebracht op de „Banjoewangi”. Deze tros was niet bestemd als afsleeptros, doch alleen om een behoorlijke verbinding te hebben om het achterschip in de goede richting te houden en zonodig de „Makian” naar de „Banjoewangi” te trekken. Daarna werd een nylontros uitgebracht, welke de afstand precies kon overbruggen. Intussen had de „Suus” opdracht ontvangen om op een afstand van ongeveer 125 meter aan stuurboord van de „Makian” voor anker te gaan en af te wachten tot de sleeptros van de „Suus” naar de „Banjoewangi” zou worden gebracht. Toen dit eenmaal zover was, stoomde de „Suus” zijn 300 meter lange tros uit en wachtte op het moment dat getrokken kon worden.

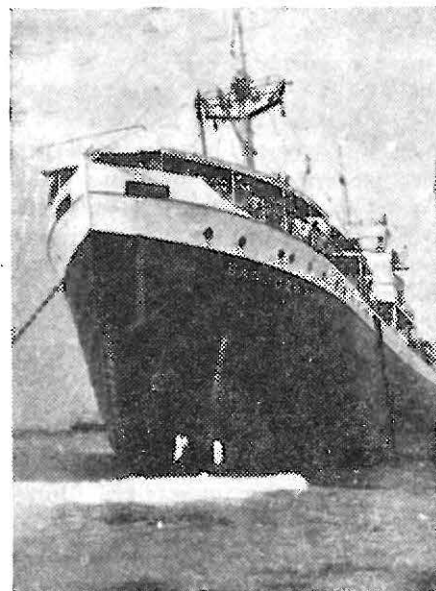
Om ongeveer 4 uur in de middag was het dan zo ver; de „Makian” en de „Batoela” lagen recht in zee ten anker

en de „Suus” trok al zwaaiende ongeveer in de lengte-as van de „Banjoewangi”. Het was werkelijk jammer, dat door het stampen van de ten anker liggende schepen hierdoor de stalen sleeptros van de „Batoela” brak.

Geen nood! Onmiddellijk werd de sleeptros van de „Sigli” overgebracht naar de „Makian”; hierop werd het resterende stuk van de gebroken sleeptros van de „Batoela” middels een zware ankersluiting gestoken en opnieuw verbinding gemaakt met de „Batoela”. Om 18.30 uur werd voor de tweede maal met alle drie de schepen getrokken en kon door de „Banjoewangi” al spoedig worden geconstateerd, dat de voorliggende koers iets veranderde — er zat beweging in niet lang daarna draaide de „Banjoewangi” vlug over bakboord, kwam met een flinke vaart van het rif af en lag kort daarop weer in zijn element.

Wij kunnen ons zo voorstellen, dat een ieder verheugd was met het behaalde succes — als resultaat hiervan werd door de directie aan de schepen die op zulk een daadwerkelijke wijze tot dit welslagen hadden bijgedragen, een danktelegram gezonden.

De „Banjoewangi” kon op eigen kracht naar Surabaia vertrekken, alwaar bij aankomst een bodeminspectie zal plaats hebben.



De „Banjoewangi” op een kustrijf van het eiland Doang-Doangan Besar.

Nieuwe schepen voor K.P.M.

„In Amsterdam is de doopplechtigheid verricht voor het bij Van der Giessen en Zonen voor de K.P.M. in aanbouw zijnde motorvrachtschip „Van Spilbergen”. De plechtigheid werd verricht door mevrouw Bolderhey, echtgenote van een lid van de Raad van Bestuur van de K.P.M.

Het schip krijgt accommodatie voor zes hutpassagiers. Het wordt uitgerust met een motor van 3000 pk. van Werkspoor. De dienstsnelheid zal dertien mijl per uur bedragen. Het schip zal 5040 ton meten en in April opgeleverd worden. Een zusterschip van de „Van Spilbergen” zal de „Van Linschoten” worden, die in aanbouw is bij de Rotterdamse Droogdokmaatschappij. Dit schip zal omstreeks medio Mei opgeleverd worden.

Beide schepen zullen gebruikt kunnen worden zowel voor het Indonesische bedrijf van de K.P.M. als voor de vaart buiten de Indonesische archipel. Nog zes schepen zijn volgens dit zelfde principe door de K.P.M. bij Nederlandse werven in bestelling gegeven.

Daar gebleken is dat de Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij, waarbij de K.P.M. als mede-oprichtster geïnteresseerd is, voor de Holland-West-Afrikalijn behoefte heeft aan schepen van het type van de „Van Spilbergen” en „Van Linschoten” besloot de Raad van Bestuur van de K.P.M. in te gaan op het verzoek van de V.N.S. beide schepen na oplevering op bepaalde voorwaarden ter beschikking te stellen van de V.N.S. voor de Holland-West-Afrikalijn.

Voorts kan medegedeeld worden dat de K.P.M. haar activiteit nog gaat uitbreiden tot ander gebied, nl. de tankvaart. Voor dat doel zal in Nederland een aantal tankers van 18000 ton elk gebouwd worden. Deze komen in 1954 en 1956 in de vaart.”

Aldus een officieel krantenbericht uit de h.t.l. verschijnende pers. Het is al weer een maand of tien geleden (om juist te zijn in het April-nummer van „de Uitlaat”), dat wij u in deze kolommen iets over onze a.s. vloot-uitbreiding vertelden.

Ondertussen is het m.s. „Van Spilbergen” te water gelaten, terwijl binnen enkele weken het zusterschip, het m.s. „Van Linschoten” eveneens tewater zal worden gelaten.

Ook de bouw van de vier enkelschroef-motorschepen met een draagvermogen van 5000 ton vordert gestadig. Het bestelde staal komt regelmatig naar de werven toe en tegen het einde van dit jaar verwacht men als eerste

Tewaterlating m.s. „Van Spilbergen”

In nevenstaande kolom treffen onze lezers een artikel aan over de komende uitbreiding van de K.P.M.-vloot, alsmede dat op 25 November a.p. in Nederland het motorvrachtschip „Van Spilbergen” is tewatergelaten.

Dank zij de sympathieke medewerking van ons Hoofdkantoor in Amsterdam zijn wij in staat u van genoemde tewaterlating hierbij het e.e.a. te vertellen:

„Reeds vroeg in de morgen van de 25e November bevonden zich op het terrein van Van der Giessen & Zonen's Scheepswerven te Krimpen aan de IJssel vele belangstellenden om getuige te zijn van de tewaterlating van het motorvrachtschip „Van Spilbergen”.

Om half elf verrichtte Mevrouw F. Bolderhey-Iwema, echtgenote van de heer D. Bolderhey, gedelegeerde van de Raad van Bestuur der K.P.M., de doopplechtigheid en nam daarna door het doorsnijden van het koord de laatste beletselen voor de tewaterlating weg.

Direct kwam er beweging in de grote zwarte romp en aanvankelijk langzaam, daarna steeds sneller gleed de „Van Spilbergen” de helling af om met een flinke vaart in het water terecht te komen. Na enige ogenblikken werd het schip daar opgepikt door een paar sleepboten, die het naar de kant brachten, waar het verder afgebouwd zal worden.

Daarna verzamelden de genodigden zich in de Directiekamer van de werf, waar het woord allereerst gevoerd werd door de heer Van der Giessen Jr., die aan het eind van zijn rede aan Mevrouw Bolderhey de gebruikelijke oorkonde overhandigde.

het m.s. „Schouten” te water te kunnen laten.

Verder werd door de Raad van Bestuur van onze maatschappij toestemming gegeven om twee vrachtschepen van ongeveer 3700 ton draagvermogen te bestellen, welke beide aan de werf van Boelne te Bolnes, die ook het m.s. „Van Waerwijk” bouwt, zijn gegund. Het worden enkelschroef-motorschepen, uitgerust met Storkmotoren van 1650 APK, welke de schepen een snelheid van 11½ knoop moeten geven.

Zoals in bovenstaand krantenbericht is vermeld, zullen in Nederland voorts voor onze maatschappij twee tankers van 18.000 ton elk worden gebouwd. Op het ogenblik beschikken wij nog niet over nadere technische gegevens van deze schepen, doch zodra hierover verdere bijzonderheden bekend zijn, zullen wij u in ons orgaan hiervan op de hoogte brengen.

De Directeur in Nederland der K.P.M., Jhr. I.H.A. Backer, releveerde in zijn rede o.m., dat de K.P.M. met het schip, dat nu juist aan zijn element werd toevertrouwd, een traditie bestendigt om haar schepen naar vroegere ontdekkingsreizigers te noemen.

Joris van Spilbergen maakte namelijk in het begin van de 17e eeuw naam als zeevaarder. Zo voer hij o.m. rond de wereld via Brazilië, Kaap Magelhaes, Westkust Z. Amerika, Philippijnen, Molukken, Java, Kaap de Goede Hoop naar Nederland terug. Op zulke reizen werd, zoals in die tijden gebruikelijk was „het nuttige met het aangename” verenigd, n.l. handeldrijven en afbreuk aan de vijand doen, welke zeer wel verenigbare doeleinden waren.

Tengevolge hiervan verlieten dergelijke reizen in de regel nogal rumoerig. Die tijden behoren gelukkig tot het verleden en de „Van Spilbergen”, die thans is gebouwd, is uitsluitend voor vredelievende doeleinden bestemd.

Zijn voorganger naamgenoot werd in 1908 aan de K.P.M. opgeleverd, bevoer eerst de Java-Australië lijn, later de Indonesische- en buitenlandse lijnen van de K.P.M., nam gedurende de oorlog vanuit Australië deel aan de oorlogvoering in de Zuid-West Pacific en werd tenslotte in Mei 1949 aan slopers te Hongkong verkocht.

De huidige „Van Spilbergen” kan gebruikt worden, zowel voor het Indonesische bedrijf der K.P.M. als voor de vaart buiten de Indonesische Archipel. Met de wens, dat het nieuwe schip nog lang de naam van de K.P.M. overal op de wereldzeeën hoog zal houden, besloot onze Directeur zijn rede.

Zoals reeds eerder vermeld, zal het schip waarschijnlijk in April van 1953 worden afgeleverd.”

Tot zover dit verslag over de tewaterlating van het m.s. „Van Spilbergen” Vlak voor het ter perse gaan van ons blad ontvingen wij, eveneens van ons Amsterdamkantoor, van genoemde plechtigheid nog een drietal fraaie foto's. Deze foto's zullen in het Maartnummer van „De Uitlaat” worden opgenomen.

De m.ss. „Van Linschoten” en „Van Spilbergen”

Op 25 November 1952 liep het m.s. „Van Spilbergen” bij C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven N.V. te Krimpen aan de IJssel te water, terwijl binnen enkele weken het zusterschip, het m.s. „Van Linschoten” bij de N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij. te water zal worden gelaten.

Werd in het April-nummer van ons blad in het kort reeds iets verteld over deze schepen, zo achten wij nu het ogenblik gekomen u in een uitgebreider artikel meer bijzonderheden te geven.

De schepen zijn ontworpen door en worden gebouwd onder toezicht van onze Technische Dienst in Amsterdam en vallen onder de hoogste klasse van Bureau Veritas voor de vaart op alle zeeën.

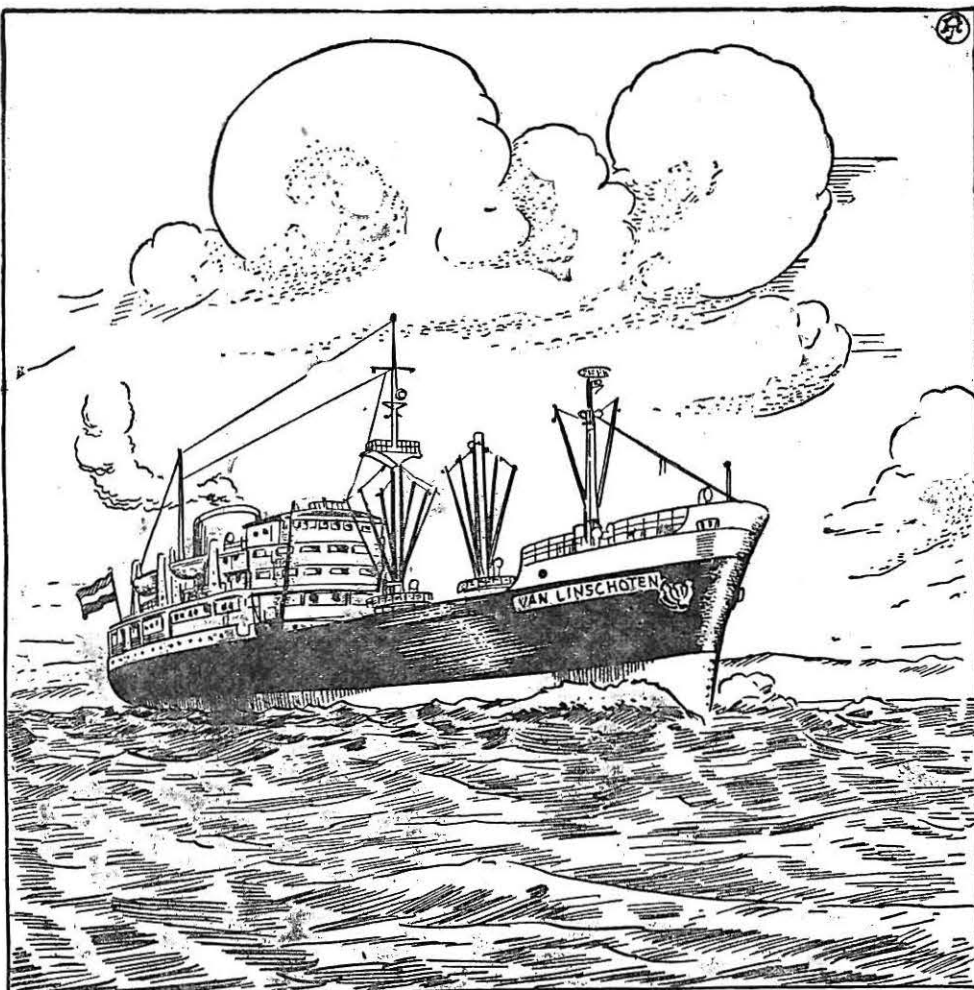
De voornaamste gegevens van deze schepen zijn:

lengte over alles	112,50 m.
lengte tussen de loodlijnen	102,10 m.
breedte op buitenkant spanten	16,30 m.
holte in de zijde	9,25 m.
zomerdiepgang	6,45 m.
tropendiepgang	6,58 m.
draagvermogen bij tropendiepgang	5200 ton
ruiminhoud (balecapacity)	272800 cub. feet
inhoud lading-vrieskamers	1000 cub. feet
inhoud palmolie-tanken	2×280 ton
motor-vermogen	3000 A.P.K.
dienstsnelheid	13 knoop
bunkerinhoud	460 ton
drinkwaterberging max.	250 ton
capaciteit van de drinkwaterinstallatie	20 ton per dag.
hutuppassagiers	6

Constructie en type schip.

Electrisch laswerk wordt op vrij grote schaal toegepast. Deze schepen worden voldekschepen met de machinekamer en de verblijven van de opvarenden en de passagiers in het achterschip, 3 laadruimen hiervoor, elk met een tussendeck, en voorts 2 palmoliedieptanken tussen ruim 1 en ruim 2.

In de bak op het hoofddek bevinden zich alleen bergplaatsen en de kombuis voor Kroo-boys. In de liependekhuizen



Aan de hand van beschikbare technische gegevens gaf de heer Ajat, tekenaar b.d. TD/HK, bovenstaande impressie van het m.s. „Van Linschoten”.

bevinden zich eveneens bergplaatsen en de timmermanswerkplaats alsmede de wasserij met strijk- en droogkamer.

De luiken in de tussendecken zijn van lichtmetaal, terwijl op het hoofddek snelwerkende Mc.Gregor luiken toegepast zullen worden.

De masten zijn alle ongestaagd en van een bij onze maatschappij nog onbekende vorm, n.l.vierkant.

Het laadgerei bestaat uit:

- 2 laadbomen van 3 ton
- 6 laadbomen van 6 ton
- 4 laadbomen van 10 ton
- 2 laadbomen van 50 ton

De 3, 6 en 10 tons laadbomen worden alle voorzien van hangertopliertjes.

Passagiers-accomodatie.

In de campagne zijn enige hutten ingericht voor het medenemen van 6 passagiers, terwijl nog overleg wordt gepleegd met de Scheepvaart Inspectie hoeveel dekpassagiers langs de kust van West-Afrika vervoerd mogen worden.

Bemanningsverblijven.

Zoals hierboven reeds werd vermeld, wordt de gehele bemanning in de campagne ondergebracht. De verblijven voldoen aan de nieuwste wettelijke eisen en zo worden o.a. voor het lagere personeel van de verschillende diensten afzonderlijke eetkamers aangebracht.

Veiligheidsmiddelen.

De schepen worden voorzien van een CO₂ rookmeld- en brandblusinstallatie aangesloten op alle laadruimen, tussendecken, palmolietanken, motorkamer en bootsmansbergplaats.

Reddingsmiddelen.

De schepen krijgen ieder 4 reddingsboten, welke alle op het achterschip zijn opgesteld. De ervaringen welke met de huidige davittypen werden opgedaan verwerkte men in deze schepen en zo zullen de boten b.v. met electrische, verplaatsbare liertjes worden gehesen.

(vervolg zie pag. 6)

Navigatie-middelen.

Behalve de normale en de wettelijk geeiste navigatie-middelen worden deze schepen nog uitgerust met een slinger-ruit op de commandobrug, een echo-lood-installatie en een radarinstallatie. De scanner van de radarinstallatie wordt aan de voorzijde van de voormast aangebracht.

Machine-installatie.

De hoofdmotoren worden 6 cylinder 4 tact Werkspoormotoren met een vermogen van 3000 A.P.K. en zijn praktisch gelijk aan die van ons m.s. „Van Riemsdijk”.

Ieder schip krijgt drie 6 cylinder Werkspoor-hulpmotoren van 225 A.P.K., gekoppeld aan dynamo's van Smit-Slikkerveer.

Hoofd- en hulpmotoren worden ingericht voor zware olie. Twee omvormers, ieder van 40 kVA voeden het lichtnet met 110 V. wisselstroom, welke eveneens wordt gebruikt voor de ventilatoren en de kleine vriesmachines.

De vaart op West-Afrika.

Zoals u elders in ons blad (pag. 4) kunt lezen, zullen de nieuwe mss. „Van Spilbergen” en „Van Linschoten” voor onbepaalde tijd ter beschikking worden gesteld van de Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij en worden gebruikt voor de vaart op West-Afrika.

Genoemde maatschappij, waarbij ook de K.P.M. nauw is geïnteresseerd, exploiteert tezamen met de N.V. Hollandse Stoomboot Maatschappij de Holland West-Afrikalijn, welke een tweewekelijkse vrachtdienst (met passagiers-accommodatie) op West-Afrika onderhoudt. Door deze dienst, waarin dus binnenkort de twee nieuwe K.P.M.-schepen worden opgenomen, worden de volgende havens aangelopen: (zie voor West-Afrika onderstaand kaartje).

Hamburg — Amsterdam — Antwerpen — Bordeaux — Las Palmas — Dakar — Conakry — Freetown — Monrovia e.a. Liberia havens —

Abidjan — Takoradi — Cape Coast — Winneba — Accra — Lomé — Cotonu — Lagos — Port Harcourt — Duala — Port Gentil — Pointe Noire — Matadi — Luanda — Lobito en Mossamedes.

Voor het uitgaande vervoer zijn de volgende havens, c.q. gebieden, de belangrijkste:

Dakar — Liberia — Goudkust — Nigeria — Duala en Angola, terwijl voor het thuiskomende vervoer: Angola — Cameroun — Nigeria — Goudkust en Liberia van veel belang zijn.

De West-Afrika-kust heeft, evenals het gebied van de Grote Oost h.t.l. weinig aangelegde havens, zodat het vervoer van schip naar wal ook daar aangewezen is op laadboten. In West-Afrika heeft zich een speciaal laadbotentype ontwikkeld, dat geschikt is om door de zware branding te worden geroeid; deze boten hebben een sterke zeeg (langscheepse rondte) en zijn ontstaan uit de vroegere roeiboten van de zeil-walvisvaarders; zij worden dan ook aangeduid met de naam van „whaleboat” of surfboat”. Deze laadboten worden op de campagne in elkaar gezet en met laadbomen overboord gebracht.

Men kan de vaart op West-Afrika dan ook vergelijken met onze vaart op de Molukken — beide tonen bijzonder veel overeenkomst. Werkt de scheepvaart in Indonesië met badjo's, op de West-Afrikalijn kent men de zgn. „Kroo-boys”. Deze komen op de uitreis in Freetown of Monrovia aan boord en verlaten ook daar het schip weer na het beeindigen van de kustreis.

Grootste Oceaandiepte.

H.M.S. Challenger heeft in Juni '51 een diepte gemeten van 5940 vadem ten Noord-oosten van het eiland Yap, ongeveer 900 mijl verwijderd van het reeds bekende „Mindanao Deep”, dat tot nog toe als het diepste zeege-deelte werd beschouwd. Een bodemonster bestaande uit rode klei, werd opgehaald van een diepte van 5744 vaam. De lodingen werden verricht met een gewijzigd type „Asdic”, waarbij de straal verticaal omlaag wordt gericht en uiterst krachtig is. Drie verdere lodingen met „draad” werden verricht. De machine bevatte 20 mijl pianosnaar-draad. Ook werd een Lucas lodin-machine gebezigd, waarop 5000 vaam draad. Hierop was nog 2000 vaam extra gesplitst. De lodingen namen 5½ uur en bij de laatste worp had men de bovenvermelde bodemproef op.



Kaart van de Westkust van Afrika met de havens, welke door de Holland West-Afrikalijn in een tweewekelijkse dienst worden aangelopen.

K.P.M.-TENNIS.



Weer tegen Internatio.

Zondagmorgen 4 Januari j.l. hebben de tennisteams van K.P.M. en Internatio elkaar in een vriendschappelijke wedstrijd weer ontmoet op de tennisbaan van het Logeergebouw. Het lag in de bedoeling te spelen om „the best of three sets”, doch in verband met tijdnoot werd besloten telkens twee sets te spelen.

Door de aanhoudende regens van de laatste dagen was de baan behoorlijk nat en men was niet zo goed of er moest met beginnen worden gewacht tot de baan enigermate bespeelbaar zou zijn. Het was daarentegen koel, ideaal tennisweer.

1e heren-double.

Voor de K.P.M. speelde hier Jüch (CM3) en Jansen (Pass.) tegen de Internatio-mannen Van Weren/Schenk. Duidelijk was te zien, dat men bij deze eerste partij last had van de nog natte baan. Het K.P.M.-team was sterker en stond in de tweede set zelfs met 6 — 5 vóór. De umpire bepaalde echter dat er een long-set van moest worden gemaakt. Jammer dat Jansen op een gegeven moment uitgleed en tegen Jüch opbotste, waardoor deze tweede set werd verloren. De uitslag was uiteindelijk: 6 — 3/6 — 8.

1e mixed-double.

Mevrouw Noordhoek Hegt en Moerman (DV) bonden hier de strijd aan tegen Mevrouw Bagnai en Pino. Er werd fraai gespeeld: beide doubles waren kennelijk aan elkaar gewaagd. Moerman liet zich thans van zijn beste zijde zien en gaf heel aardige staaltjes aan het net weg.

Uitslag: 6 — 3/5 — 6

1e heren-single.

Hier ontmoetten elkaar Gerungan (Exp. H.K.) tegen Van Leeuwen van Internatio. Gerungan was in de eerste partij verreweg de meerdere; vele moeilijke ballen wist hij met succes te achterhalen. Door het vele heen en weer gerèn was hij in de tweede set zichtbaar vermoeid. (Jammer, dat er geen 3de set op het programma stond, anders had de Gerungan-motor nog op stoom kunnen komen!) 6 — 2/1 — 6.

2de heren-double.

Dam (CM3) en Van Santen (CM1) traden hier in het strijdperk tegen Lie Eng Po en Jacobs. Van Santen wilde niet op dreef komen; Van Dam was in de eerste set vrij slap, doch in de tweede set werden er aardige ballen gegeven. Onze CM-ers zagen nog kans een 1 — 5 achterstand enigszins in te lopen tot 4 — 6. Internatio won beide sets met 4 — 6/4 — 6.

Er is ook deze Zondag weer sportief en prettig gespeeld!

Nieuwe kustvaartdienst in Australië

grote transport- en stuwadoersmaat.

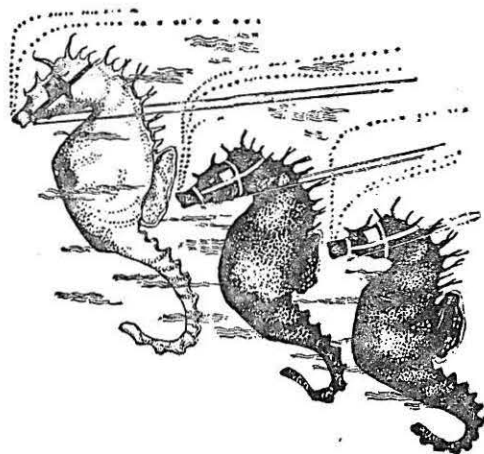
Naar wij vernemen gaan de Australische firma's Collier Moat Ltd., een en W. R. Carver, en W. R. Carver, een nieuwe kustvaartdienst langs de Oostkust van Australië oprichten. Deze dienst zal worden uitgevoerd door speciaal voor dit doel gebouwde schepen, die een bepaald aantal geladen trailers, welke zelf aan en van boord kunnen rijden, kunnen medenemen. De gedachtegang hierbij is, dat genoemde vervoerders een „van-huis-tot-huis-dienst” zullen gaan instellen.

Het eerste schip, dat voor dit doel in Amerika werd gebouwd, nadert zijn voltooiing en zal binnenkort worden gebruikt om dit nieuwe vervoersysteem uit te proberen; zo zou dit systeem reeds met succes worden toegepast in de Golf van Mexico. Bedoeld schip zal een draagvermogen hebben van 1300 ton en plaats kunnen bieden aan 70 trailers.

Speciale inrichtingen voor het meren van deze schepen aan een steiger, waar de trailers op en van boord kunnen rijden, moeten nog worden gemaakt.

Een andere nieuwigheid welke men voornemens is in te voeren, is het vervoer in standaard-containers met een inhoud van ca. 5 ton, welke dan direct vanaf de vrachtauto langszij het schip kunnen worden overgenomen en op de zelfde wijze worden gelost, waardoor ook vele manipulaties met de lading worden voorkomen.

Naar aanleiding van dit laatste, merken wij op, dat onze maatschappij reeds tot het vervoer van lading in containers is overgegaan. Deze kisten kunnen door afscheper bij de K.P.M. worden besteld voor het vervoeren van hun goederen vanuit hun gudang tot aan gudang ontvangers. Er bestaan twee modellen welke gevuld een inhoud kunnen hebben van resp. 1 m³ en 3½ m³, terwijl wanneer zij ledig worden geretourneerd ineengeklapt kunnen worden en daardoor een kwart van de ruimte innemen. De eerste stalen laadkisten zijn onlangs ontvangen en inmiddels in gebruik gesteld.



Brengen

zeepaardjes geluk ?

Als u voor het eerst van uw leven in een aquarium een zeepaardje bekijkt, zult u niet geloven dat u met een vis te doen hebt. Het diertje heeft de kop van een paard, de snavel van een vogel, de grijpstaart van een aap, de beenderen van een zoogdier en bezit bovendien een buidel, waarin het zijn kroost kan opbergen. Kaarsrecht zweeft het statig door het water. Een kleine beweging van zijn rugvin is al voldoende om het van koers te doen veranderen, waarbij de lange staart als roer dienst doet. Als het diertje, dat in de Noordzee, het Oostelijke deel van de Atlantische Oceaan en ook in de Middellandse Zee voorkomt, zich met kleine zeedieren wil voeden, gaat het heel vernuftig te werk. Het perst met behulp van zijn kaken en zijn verhemelte al het water uit zijn bek. Mond- en kieuwdeksels worden dan gesloten. Met een snelle beweging pikt het zijn prooi, opent zijn „snavel” en het slachtoffer wordt vanzelf naar binnen gezogen.

Bij de zeepaardjes komt de zorg voor het nageslacht in hoofdzaak voor rekening van het mannetje. Dit ontvangt namelijk van het vrouwtje de eieren bevrucht. Als na enige tijd de jongen worden geboren, blijven ze voorlopig in de buidel en pas na een dag of twintig kan de vader zich bevrijden van zijn nakomelingschap, die dan in staat is een zelfstandig leven te gaan leiden.

Natuurlijk hebben de vreemde verschijning en de typische eigenschappen van het zeepaardje in de loop der eeuwen de fantasie van de mens geprikkeld. De oude medicijnmeesters geloofden, dat het diertje in gedroogde en verpulverde vorm een geneesmiddel was tegen hondsdoelheid. Tegenwoordig gelooft men daar niets meer van, maar er zijn nog altijd genoeg mensen, die denken dat een zeepaardje geluk brengt. Waarschijnlijk omdat het diertje zo uiterst moeilijk is te bemachtigen.

(„World“).

Geslaagd Kerstfeest in Logeergebouw

Kerstdiner werd groot succes!

Men spreekt wel eens van de donkere dagen voor Kerstmis Zo zag het er, althans figuurlijk gesproken, voor de logé's in het Logeergebouw een moment naar uit, toen bekend was geworden, dat Kerst '52 „in intieme kring” zou worden gevierd. Men had echter buiten de waard, in dit geval de Civiele Dienst, gerekend, die de samenpakkende onweerswolken uiteen wist te jagen en door juiste organisatie de gasten en genodigden van het Logeergebouw een paar geslaagde Kerstdagen heeft weten te bezorgen!

Voorwaar geen gemakkelijke opgave, om, zonder personeel, er voor te zorgen dat er o.a. een Kerstdiner voor maar liefst 250 personen op tafel moest komen. Op 24 December, de avond voor Kerst, werd door de Chef C.D. een vergadering belegd om te trachten onder ons personeel de nodige kellners (pardon: obers), koks en bordenwassers (sters) te recruteren. Al direct was het enthousiasme der-

„vergeten”; terwijl ook het ontbijt voor diezelfde ochtend in orde moest worden gemaakt. Geen nood: de afwas werd gedaan en het ontbijt kwam er — op tijd! Om half tien was alles al weer opgeruimd en de vaat gewassen. Direct werden de nodige maatregelen getroffen voor de lunch, terwijl anderen zich weer bezig hielden met het uitwegen van groenten en vruchten enz. Zo zagen wij twee gezagvoerders: de een belaste

mij een goed betaalde betrekking, dus zal je er ook hard voor moeten werken!” werd dan ook hartelijk gelachen.

De lunch bestond voor de eerste dag uit: soep, een overheerlijke goudgele nasi-goreng met spiegelei à la werkplaats (ik geef het u te doen om 250 matasapi's te bakken!), vruchten en een geurig kopje koffie. Het keuken-personeel was niet meer te remmen: opnieuw vaat wassen en doorgaan met het bereiden van het Kerstdiner. Op het menu preikte voor die avond o.a. een hors d'oeuvre varié, waarin de zo populaire „Hollandse-Nieuwe” moest worden verwerkt. Kunt u het zich voorstellen dat je van het schoonmaken van onvervalste maatjes-haring dorst krijgt? Wij maar al te goed en het was begrijpelijk, dat onze zoute-haring-slachters zich een koud biertje goed lieten smaken.

Des avonds om 8 uur stond dan alles gereed: de eerste gasten kwamen reeds



mate groot, dat men er een moment zelfs bang voor was dat er op deze wijze niemand zou overblijven om bediend te worden!

Men had in no time de beschikking over 150 vrijwilligers (sters), die er als het ware op stonden om ingedeeld te worden. Besloten werd om twee ploegen te vormen, voor elke Kerstdag één, doch deze beslissing is dan ook eigenlijk precies de enige fout geweest welke werd gemaakt. Wat gebeurde er namelijk? De ploeg voor de eerste dag was na afloop van haar eerste dagtaak dermate enthousiast geworden, dat ploeg no. 2 haast niet aan „bod” kon komen.

Eerste Kerstdag was het om 5 uur 'smorgens opstaan geblazen. Er stond nog een grote afwas van de vorige dag te wachten, welke klaarblijkelijk was

zich spontaan met de leiding bij de afwas, terwijl de ander, die blijkbaar reeds lange tijd goed bij de C.D. stond aangeschreven, zich verdienstelijk maakte met het uitwegen van allerlei mogelijke ingrediënten.

Het was ondertussen in de keuken van het Logeergebouw een echte vrolijke keuken geworden. „Neus” Hoogveen met zijn uitgesproken zin voor humor, hield er de stemming danig in en om opmerkingen als: „Je hebt bij

en zetten zich aan de keurig opgemaakte en leuk versierde tafeltjes. Elk tafeltje was voorzien

van een kunst-kleedje, een leuk Kerststukje en verder nog takjes met hulst enz. In het midden van de eetzaal stond een schitterende Kerstboom opgesteld, welke door twee meisjes was opgetuigd. Dank zij de medewerking van ons hoofdkantoor in Amsterdam was dit mogelijk geworden — men had ons speciaal voor deze Kerstviering de nodige versierselen toegezonden. Een

sympathieke gcste, welke op hoge prijs is gesteld.

Het Kerstdiner bestond uit de volgende culinaire geneugten :

Hors-d'oeuvre varié au CD
Consomé à la K.P.M.
Oison rôtie
pommes naturelles
chou-fleur
Compôte mixtionnée
Oranges de Californie
Mocca brésil.

Hierbij werd een uitstekend en op juiste temperatuur gebracht glas Bordeaux-wijn geserveerd. U ziet het : om van te watertanden ! Wat bijzonder opviel was de keurige, vlotte en geruisloze bediening, waarbij verschillende oudere adjunctchefs zich ontpopten als ervaren kellners. Een versterker-installatie zorgde voor toepasselijke muziek, hetgeen de toch al prettige Kerststemming nog eens zo verhoogde.

Voor de Logeergebouw-gasten en hun genodigden is het ongetwijfeld een onvergetelijke avond geworden, hetgeen u, lezer, direct zal opvallen bij het bekijken van de op de neven-pagina afgedrukte foto-montage.

Het bedienend personeel had het druk — na afloop van het diner wachtte immers weer een uitgebreide afwas. En zelf bij de afwas kan het bestaan dat men zich in de vingers kan snijden : daarvan weet P.Z. mee te praten !

Nu denkt u misschien nog dat er door het min of meer „onervaren” personeel veel borden en glazen zijn gesneuveld ? Niets is minder waar : de totale schade door brekage gedurende beide Kerstdagen bedroeg precies 2 borden en 1 glas. Bravo dames en heren koks, kellners en afwassers, er zullen niet veel hotels zijn waar men hetzelfde kan zeggen.

Die eerste avond was om 11 uur weer alles schoon en opgeruimd en men trof alweer de nodige maatregelen voor het ontbijt voor de volgende ochtend. Vermelden wij kortheidshalve dat ook op de tweede Kerstdag alles even vlot verliep als daags tevoren en de stemming opperbest bleef. Beide dagen zijn zonder handicap verlopen en de Logeergebouw-gasten werden op tijd en keurig bediend !

Een woord van bijzondere dank mag hier zeker niet ontbreken aan het adres van de jeugdige proviandklerken en onderofficieren van de vloot, die stuk voor stuk, onder leiding van onze Civiele Dienst, prettige medewerkers zijn gebleken en er op royale wijze toe hebben bijgedragen dat alles zo vlot verliep en geen wanklank werd gehoord !

De Nederlandse scheepsbouw-industrie.

Kort geleden hebben de heren Hupkes, voorzitter van de Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters, Boot, oud voorzitter van die bond en De Boer, Directeur van de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij, in een vraaggesprek voor de Nederlandse omroep het een en ander verteld over de stand van zaken in de Nederlandse scheepsbouwindustrie. Wij ontleenen daaraan het volgende :

Met 381.000 ton aan zeeschepen in aanbouw is Nederland op het ogenblik het vijfde scheepsbouwland ter wereld. Een 300-tal scheepswerven geeft werk aan 45.000 mensen ; in de aanverwante bedrijven werken ook nog eens 45.000 man. Dit is meer dan nodig is voor binnenlands gebruik. De Nederlandse scheepsbouw moet het dan ook voor een belangrijk deel hebben van de export. Deze industrie wordt op geen enkele manier beschermd of gesubsidieerd. Nederlandse reders kunnen in het buitenland hun schepen vrij laten bouwen en repareren ; zij behoeven dan later geen invoer- of andere rechten te betalen.

Scherpe concurrentie van de scheepsbouwindustrie in binnen- en buitenland is dus een gebiedende eis.

De werven zijn in vier groepen verdeeld : groep 1, van 13 werven, bouwt en repareert grote zeeschepen.

Groep 2, van 195 werven, bouwt en repareert kleine zeeschepen voor koopvaardij en vissèrij, Rijn- en binnenvaartuigen.

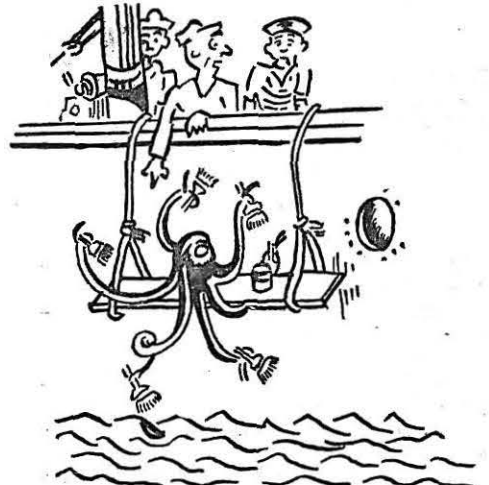
Groep 3, van 11 werven, bouwt en repareert baggermaterieel, drijvende kranen en dergelijke.

Groep 4, van 77 werven, bouwt en repareert jachten en kleine binnenschepen.

Bij elk van deze vier groepen is de toestand anders.

De werven, die grote zeeschepen bouwen, hebben — ongeacht de opdrachten voor de Koninklijke Nederlandse Marine — 65 schepen in bouwen nog 100 in portefeuille, totaal 1.368.000 ton. Maar naast de nieuwbouw is ook de reparatie van grote betekenis. Er worden jaarlijks in de Nederlandse grote zeehavens zeker een 1000-tal schepen in dokken of op hellingen en 1000 op stroom liggende schepen gerepareerd.

In 1951 werd voor het binnenland gerepareerd voor 110 miljoen gulden ; de buitenlandse reparatie-rekening leverde 90 miljoen gulden aan deviezen op. De nieuwbouw voor buitenlandse rekening bedroeg door export naar 25 landen niet minder dan 250 miljoen gulden aan deviezen, terwijl het binnenland nog eens voor 200 miljoen gulden bestelde. Dit is een totale omzet van 650 miljoen gulden waarvan 340 miljoen aan deviezen.



„m uit zee oppikken was niks, maar laat ik je vertellen dat het een hele toer was om m tjetten te leren !”

ATTENTIE...!!

STADSSCHOUWBURG DJAKARTA

6 en 7 Februari 8 uur n.m.

„DIE RYCKE REEDERS”

in

„IK HEE DE GRAAF VERMOORD”

Besprekt nog heden uw plaatsen bij :

de heer P. H. L. J. K. van den Kerkhoff

Hoofdkantoor K.P.M.

Van de Afd.

Personele Taken

De volgende mutaties vonden in de afgelopen maand bij onze maatschappij plaats.

Aankomen :

C. de Graaf	gezagv.	12/12	vliegtuig van Australië	ex R.V.
F. H. Wolff	1e stm.	25/12	vliegtuig	ex R.V.
A. J. J. de Feijter	1e stm.	30/12	"	ex R.V.
M. P. Tenbroek	empl.	31/12	" te S'pore	ex E.V.
P. S. Kalsbeek	2e wtk.	2/1	vliegtuig	ex R.V.
C. W. Radius	hfd. empl.	5/1	"	ex E.V.
Ch. A. de Roy van Zuydewyn	hfd. empl.	5/1	per vliegtuig	ex S'haia
C. Walet en echtg.	empl.	5/1	"	ex S'pore.
S. J. Krijt	1e stm.	5/1	"	ex R.V.
C. P. Sorgedragers	hfd. empl.	6/1	"	ex E.V.
C. Zuidschewonde	1e stm.	8/1	"	ex R.V.
D. D. Minnema	1e stm.	11/1	"	ex R.V.
F. A. Rosner	hfd. wtk.	12/1	"	ex R.V.
B. G. L. van Os	2e wtk.	13/1	"	ex R.V.
H. J. Edelenbos	empl.	13/1	"	ex E.V.
C. D. Caalen	gezagv.	17/1	m.s. „Oranje”	ex R.V.
H. Th. Pipper en echtg.	hfd. wtk.	17/1	"	ex R.V.
J. van Willigen	2e wtk.	17/1	"	ex R.V.
R. Koopmans en echtg.	hfd. empl.	17/1	"	ex E.V.
J. C. Lalujan en echtg.	empl.	17/1	"	ex E.V.
W. F. R. Muyderman	empl.	17/1	"	ex E.V.
Mevr. H. Haack v.d. Goes — v.d. Heuvel	echtg. 2e wtk.	17/1	"	
Mevr. M. Kuyp-Paulus	echtg. 2e wtk.	17/1	"	
Mevr. B. V. Oterdoom — Ostergard Christensen	echtg. empl.	17/1	"	
Mevr. H. Janssen-Gelling	echtg. empl.	17/1	"	
Mevr. A. H. M. Benz-Hes	echtg. empl.	17/1	"	
Th. v.d. Voort	1e stm.	22/1	vliegtuig	ex R.V.
J. v.d. Winden	gezagv.	24/1	"	ex R.V.

Welkom in Indonesië!

Vertrokken :

H. de Kreek	2e wtk.	21/12	vliegtuig	R.V.
E. Engelberts	2e wtk.	22/12	"	R.V.
P. J. Balder	gezagv.	9/1	"	R.V.
B. Ch. Bevers	3e wtk.	9/1	"	Z.V.
J. W. G. Thorborg	2e stm.	16/1	"	R.V./S.V.
P. H. de Munck en echtg.	hfd. wtk.	21/1	m.s. „Garoei”	R.V./O.P.
Dr. A. F. van Heerde en echtg.	adj. chef	4/2	m.s. „Oranje”	E.V.
F. A. Moerdijk en echtg.	adj. chef	4/2	"	E.V.
A. v.d. Maal	hfd. wtk.	4/2	"	O.P.
G. Ch. Hamaker	hfd. wtk.	4/2	"	V.P.
W. C. Korving en echtg.	gezagv.	4/2	"	R.V.
L. A. van Otterloo	2e stm.	4/2	"	R.V./S.V.
H. A. Meyer	2e stm.	4/2	"	ontslag.
J. F. A. Janssen en echtg.	2e stm.	4/2	"	R.V./S.V.
H. Muys en echtg.	2e stm.	4/2	"	R.V./S.V.
J. R. J. Krab	ex. 2e stm.	4/2	"	ontslag.
Ch. P. Verhaar	2e wtk.	4/2	"	R.V.
B. Claas Coockson	2e wtk.	4/2	"	R.V.
J. M. Dekker	hfd. empl.	4/2	"	E.V.
W. F. Schaefer	empl./baas a	4/2	"	E.V.

J. H. Hut en echtg.	hfd. empl.	4/2	m.s. „Oranje”	E.V.
G. J. Reitsema en echtg.	empl.	4/2	"	E.V.
Mevr. M. H. Dam-wijk-Ruysenaars	echtg. 4e wtk.	4/2	"	E.V.
T. van Dam en echtg.	ex. empl.	4/2	"	ontslag

Goede reis!

Nieuw aangenomen :

G. H. Schagen	empl.	8/1	per vliegtuig te S'pore.
H. Masdorp	5e wtk.	17/1	per m.s. „Oranje” Td. Priok
H. R. Meyjes	5e wtk.	17/1	" " " "
J. Koops	5e wtk.	17/1	" " " "
W. A. C. van Rooy	11 wtk.	17/1	" " " "
G. J. de Vries	"	17/1	" " " "
R. Dopheide	"	17/1	" " " "
J. M. v.d. Kieboom	"	17/1	" " " "
R. Frietman	"	17/1	" " " "
A. C. Cantrijn	"	17/1	" " " "
J. T. Spaans	"	17/1	" " " "
G. D. Saleminck	"	17/1	" " " "
J. Castelein	"	17/1	" " " "
B. Peeters	"	17/1	" " " "
W. van Nek	"	17/1	" " " "
J. F. Rutten	"	17/1	" " " "

Welkom bij onze Maatschappij!

Mutaties :

R. M. Prella	empl.	22/12	met ontslag.
T. van Dam	empl.	30/12	"
C. W. Radius	hfd. empl.	5/1	naar Afd. Vervoer/H.K.
Ch. A. de Roy van Zuydewyn	hfd. empl.	5/1	naar T.D./H.K.
C. Walet	empl.	5/1	naar Afd. C.M./H.K.
C. P. Sorgedragers	hfd. empl.	6/1	naar Afd. Doorvoer/H.K.
G. H. Schagen	empl.	8/1	naar ag. Penang.
E. A. Zijlstra	empl/hfd. baas	8/1	naar T.D./ag. Makassar.
L. E. de Feniks	loc. empl.	9/1	naar Ink. en Mag. Dienst/Td. Priok.
J. A. Stolk	empl.	12/1	naar ag. Td. Priok.
H. J. Edelenbos	empl./baas a	13/1	naar werkpl. Td. Priok.
Ir. Ong Tjin Goan	loc. empl.	16/1	met ontslag.
R. Koopmans	hfd. empl.	17/1	naar Afd. C.M./H.K.
W. F. R. Muyderman	empl./baas a	17/1	naar werkpl. Td. Priok.
J. C. Lalujan	empl.	17/1	naar Afd. C.M./H.K.
J. R. J. Krab	2e stm.	19/1	met ontslag.

Onze Jubilarissen in Februari '53.

Veertig jaren

Amat bin Sainan	2e klerk	werkpl. Tg. Priok	3 Febr.
Lauw Tjien Soey	hoofd-mandur	werkpl. Tg. Priok	24 Febr.

Vijfentwintig jaren

Maakaf	djurumudi	ag. Indrapura	1 Febr.
H. W. Ranti	hoofdklerk 2e kl.	ag. Tg. Priok	7 Febr.
The Hok Seng	beambte	ag. Tg. Priok	11 Febr.
Hamzah b. Kama-loedin	hoofdklerk 2e kl.	ag. Muntok	11 Febr.
P. G. A. van Eeden	hoofdwerktuigkundige		11 Febr.
H. Kalangie	waker I	hoofdkantoor	12 Febr.
W. Vader Mzn.	gezagvoerder		20 Febr.
J. Klijn	gezagvoerder		20 Febr.
G. J. Stam	hoofdwerktuigkundige		20 Febr.

Onze hartelijkste gelukwensen!

Geslaagd !

Van de in de maand December jl. gehouden machinisten-examens zijn geslaagd :

Diploma A. :

F. L. M. Spit	— 5de wtk.
M. M. Sybesma	— 4de wtk.
N. J. de Hoog	— 4de wtk.
J. B. Pisanis	— 4de wtk.
E. J. M. Bollen	— 4de wtk.
J. H. Loman	— 4de wtk.
B. Pekel	— 4de wtk.
A. Gillisse	— 4de wtk. (ddo. 24/12 '52 bevorderd tot 3de wtk.)
J. Verstraate	— 3de wtk.
J. G. E. Straat	— 3de wtk.
M. F. Muller	— 3de wtk.
G. B. Edwards van Muyen	— 3de wtk.

Diploma B. :

G. E. Thijssen	— 2de wtk.
----------------	------------

PROFICAT !

Brieven op zee.

*Gelezen worden ze ontelbare malen,
Al was de inhoud haast vooruit geweten,
Van 't zelfde levensstof in alle talen
En op den duur tot op het woord versleten.*

*Toch weer ontvouwd na 't eenzaam avondeten,
Des nachts op wacht, te kooi en na 't verhalen;
Voor hen, die zoveel eenzaamheid verbeten,
Is uit die letters leeftocht nog te halen.*

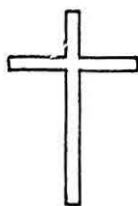
*Tussen lieve en liefhebbende steeds staat er
Van kroost, huis, dorp en eiland weer 't alleen
Bij trouw, geboorte en dood gevarieerd relaas.*

*Na tal van reizen is het of een waas
't Bekende aan land omhult; men is alleen
En hoort bij 't schip en houdt het met het water.*

Slauerhof,

Gevonden negatieven.

In een der K.P.M.-bibliotheekboeken zijn 12 negatieven gevonden (afm. $5\frac{1}{2} \times 5\frac{1}{2}$ cM.). De rechtmatige eigenaar kan deze negatieven afhalen bij de redactie van ons blad.



A. J. VAN MEERTEN

Van ons hoofdkantoor te Amsterdam ontvingen wij bericht, dat op 3 Januari 1953 op 57-jarige leeftijd te 's-Gravenhage is overleden de heer A. J. van Meerten, in leven gepensionneerd gezagvoerder van onze maatschappij, tevens lid van de Rijkscommissie voor de stuurlieden-examens.

L. HAZEWINKEL

Op 3 Januari j.l. is te Amsterdam overleden de heer L. Hazewinkel, in leven gepensionneerd hoofdwerktuigkundige der K.P.M.

Ons taalhoekje.

Tante Betje.

Mogen wij U voorstellen aan onze alzameen geachte en geziene ingezetene Tante Betje? Kent U haar niet? Maar dat is niet mogelijk! Overal en op alle uren van de dag loopt U haar tegen het lijf en het is een publiek geheim, dat zij de schutspatrones is van handelscorrespondenten, opstellers van circulaires en reclamegeschriften en van nog vele andere soorten van scribenten.

U moet haar kennen, want iedereen kent haar en het zou ons niet verwonderen, wanneer U zelf nog een neefje of nichtje van haar waart Als U zich haar niet zo gauw voor de geest kunt halen, dan komt dat waarschijnlijk, doordat U haar aanwezigheid altijd en overal zo gewoon vindt, dat U haar niet eens meer opmerkt. Waarmede dan meteen haar grote „populariteit” verklaard is!

„Tante Betje” — om U maar uit de droom te helpen — is de bijnaam voor een eerbiedwaardige oude dame, die echter het ongeluk heeft, een beetje mank te lopen. Velen valt dat niet op, maar zij, die van nature een goed oog hebben voor wanproporties en onevenwichtigheden, zien het drommels goed en ergeren zich er aan. Zij voelen iedere keer weer de neiging, dat ene — onwille — heen recht te trekken, zodat het gelijke tred gaat houden met het andere Dit lijkt misschien erg oneerbiedig en ongevoelig, maar het is begrijpelijk, want (en hier onthullen wij U het hele geheim van Tantes euvel) : Tante simuleert! Het is geen aangeboren gebrek van haar, doch alleen maar een heel lelijk aanwensel. Tante behoeft niet mank te lopen; zij zou heel goed „normaal” kunnen lopen als zij wilde. Zij schijnt echter te denken, dat deze abnormale loop bijzonder elegant is en haar een tikje voornameer maakt dan andere mensen

In dit waandenkbeeld van het oude schuilt iets naïefs en hulpeloos-goedmoedigs. Vandaar waarschijnlijk, dat de taalcriticus Charivarius indertijd — het is al vele jaren geleden — die karakteristieke bijnaam voor haar bedacht. Haar officiële naam, waaronder zij bij taalkundigen bekend staat, luidt intussen heel anders, namelijk : foutieve interversie.

U weet wat „interversie” is? Letterlijk betekent dit woord : omkering, en in de leer van de zinsbouw verstaat men daaronder : het verandering brengen in de normale volgorde van zinsdelen.

Dit is soms geoorloofd, ja zelfs geboden. Zeg ik b.v. : Henk eet apenootjes, dan gaat het onderwerp aan de persoonsvorm vooraf. Maak ik er echter een vragende zin van, dan verwisselen deze zinsdelen van plaats : „Eet Henk apenootjes?”

Nu een ander geval : Henk eet apenootjes en hij krijgt er dikwijls buikpijn van. Dat is ook in orde. Dat wil zeggen, niet die buikpijn, maar de volgorde der zinsdelen. Zet ik nu de bijwoordelijke bepaling „dikwijls” in de tweede zin voorop, dan heeft geoorloofde interversie plaats. Kijk maar : Henk eet apenootjes en dikwijls krijgt hij er buikpijn van.

Willen we voorbeelden? Ze liggen in kranten, boeken en (vooral in handelsbrieven) voor het grijpen :

Uw brief hebben wij ontvangen en haasten wij ons U te antwoorden.

Wij troffen de familie niet thuis en zullen wij het daarom een andere keer nog eens proberen.

Het vroor dat het kraakte en hebben wij allen intens genoten van het ijsvermaak.

Het leven biedt vele teleurstellingen en is het daarom maar het beste er niet te veel van te verwachten.

Dit, lezer, is Tante Betje in volle glorie! Ziet U nu wel, dat zij mank loopt? En vindt U dat mooi? Wij voor ons vinden dat foeilelijk! En als U daar anders over denkt, nu — dan hapert er wat aan Uw „smaak”. Toegegeven — zij is een stakker, maar dat is nog geen reden, om haar kuren te dulden, en nog minder om die na te volgen! Wat ons betreft, mag Tante morgen aan de dag sterven — hoe eerder hoe liever

(uit „Goed gezegd zo.....!”).

Wie spreekt het snelst?

Een Noors onderzoeker heeft vastgesteld, dat de bewoners van tropische gebieden in het algemeen langzamer spreken dan de bewoners van gebieden met een meer gematigde temperatuur. Volgens hem zijn de Fransen de recordhouders met driehonderd en vijftig lettergrepen per minuut. Daarna volgen de Japanners met driehonderd en tien lettergrepen.

Predikant als gids over de wereldzeeën

Het feit, dat onlangs Plancius' 400ste geboortedag werd herdacht, moge aanleiding zijn om een ogenblik bij de betekenis van deze voor de Nederlandse scheepvaart zo belangrijke figuur stil te staan.

Wie was Petrus Plancius eigenlijk? Leest U het hiervolgende interessante verhaal over deze onvermoeide Amsterdamse dominee en kartograaf.

Wanneer ongeveer 350 jaar geleden een koopvaarder in het Vliegat de zeilen hees en koers zette naar het Zuiden met bestemming Java, was dat een twijfelachtige onderneming. Tot de Straat van Gibraltar was de weg bekend genoeg, maar verder Zuidelijk begon de ellende, de vaart in de mist van het onbekende. Om dan maar te zwijgen van het traject Kaap de Goede Hoop - Bantam, een eenzame, nog zelden bevaren route, een dikke 4000 mijl lang, waarop, behalve Mauritius, geen enkel herkenningsteken was, waaraan men zijn koers kon toetsen.

Zo dreven er velen het onbekende tegemoet, schamele hulkjes van 300 à 400 ton, bespottelijk klein in de geweldige ruimte van hemel en oceaan, met onbetrouwbare kaarten, of helemaal zonder, gespeend van de noodzakelijke kennis van stromingen en passaten, alleen met een kompas en een verzameling uiterst gebrekkig gereedschap waarmee alleen een zeer bijdehande schipper, de plaats waar men zich bevond, althans op een paar honderd mijl in elkaar kon gooehelen. Sommige minder intellectuele pikbroeken keken alleen maar naar vogels of drijvend wrakhout en planten of naar de kleur van het water en maakten daaruit op dat er in een van de 64 kompasrichtingen land was, maar welk en hoe? De meesten voeren op goed geluk, maanden aan één stuk, verrijkt met de elkaar tegensprekende aanwijzingen van buitenlandse zeevaarders, die er inmiddels zelf nooit geweest waren en de feiten ook al uit derde hand hadden, of met de twijfelachtige mededelingen van middeleeuwse schrijvers, waarvan driekwart pure fantasie was.

En dat, terwijl de toekomst van de Verenigde Nederlanden volledig van de scheepvaart afhing. Het was de scheepvaart, en daarmee de handel, vooral op Indië, die het kleine land aan de Noordzee omhoog stuwde naar de rij der eerste mogendheden en naar een periode van ongekende bloei op alle gebied.

Onze Gouden Eeuw is niet denkbaar zonder de gids die onze schepen de weg

wees over alle wereldzeeën en naar alle onbekende kusten. Het was vooral door zijn onvermoeibare ijver dat de grote handelsvaarten naar Indië, onze levensader, stuk voor stuk met succes werden bekroond. Hij voorzag de vloten van alle noodzakelijke aardrijkskundige en zeevaartkundige gegevens, zonder welke de ondernemingen, die ons grote welvaart brachten, nooit tot zo'n goed einde zouden zijn gebracht.

De man, die deze belangrijke taak op zijn schouders nam, was een dominee. Ergens aan een Amsterdamse gracht stond een pastorie; vanuit de studeerkamer, voor de ramen waarvan de boomtakken wiegelden in de wind, leidde een simpele predikant de schepen van de Verenigde Nederlanden over de zeeën der wereld. Zijn naam was Petrus Plancius; vier honderd jaar geleden werd hij geboren.

Door water en vuur.

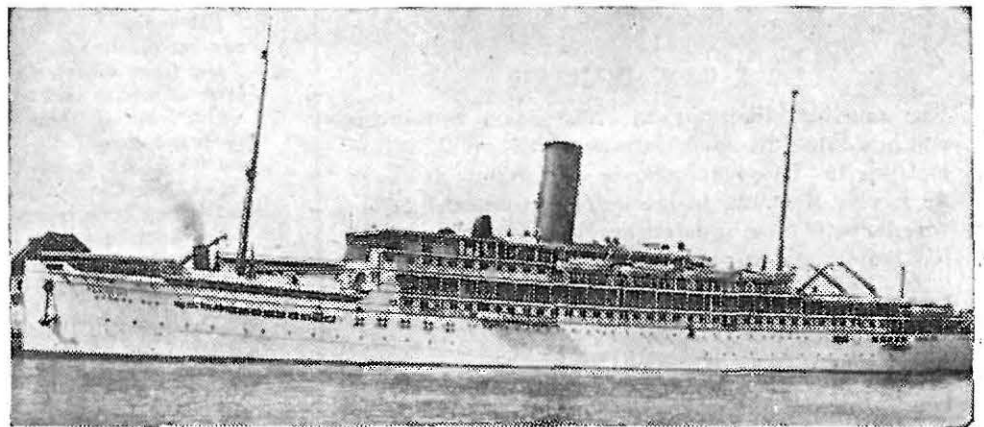
Te Dranoutre, een plaatsje in West-Vlaanderen, dichtbij de Franse grens, werd Plancius in 1552 geboren. Zijn vader, een niet onbemiddeld man, was met hart en ziel de Hervorming toegedaan en dat betekende in die tijd een vogelvrij bestaan. Overal steeg de rook van de brandstapels naar de hemel; vervolgingen, mishandelingen, foltering, dat was alledaagse werkelijkheid. Fel

en bitter stonden de partijen tegenover elkaar, het was een tijd vol wreedheid en zonder genade.

De jonge Pieter kreeg er volop zijn deel van. Nadat hij, 24 jaar oud, zijn studies voltooid had, ging hij als reizend prediker door Vlaanderen. Hij stichtte er gemeenten, preekte in schuren en in bossen, soms elf nachten achter elkaar, meestal op eigen kosten, omdat de mensen hem niet konden betalen. Op een nacht, het was in Meenen, wierp een man plotseling de deur van de schuur open, waar Plancius preekte, met de kreet dat de schout er aan kwam. De jonge dominee sprong van het preekgestoelte af, vluchtte door de paardenstal naar buiten; een wilde jacht volgde. Eensklaps stond hij voor de Leyde, dreigend klotsten de golven tegen de oever, het was stikdonker en achter hem baanden zijn vervolgers zich een weg door het struikgewas. Er was geen keus; een koene sprong, een korte worstelling en veilig klom de onverschrokken dominee tegen de andere oever op. Zeven jaar lang bleef hij in Brussel, maar in 1585 ramden de soldaten van Parma de poorten open en opnieuw moest hij met levensgevaar een poging wagen te ontsnappen. Dat lukte; vermomd als Spaans soldaat ontvluchtte hij de stad en bereikte veilig Bergen op Zoom.

Door zijn heldhaftige arbeid in Vlaanderen was Plancius niet onbekend gebleven. De Amsterdamse kerkeraad stuurde inderhaast een boodschap naar Bergen op Zoom met het verzoek op proef te komen preken. Dat gebeurde en de Amsterdamse broeders en zusters vonden de nieuwe dominee zo goed, dat hij nog hetzelfde jaar als predikant te Amsterdam werd bevestigd.

Als theoloog heeft Plancius zich duchtig gewoerd. Zijn tijd in Amsterdam viel samen met de godsdiensttwisten, die in het begin van de 17e eeuw de Nederlanden in rep en roer brachten;



Het s.s. „Plancius”, het grootste schip van onze maatschappij, dankt zijn naam aan de Amsterdamse dominee en kartograaf Petrus Plancius.

vooral in de strijd met de Remonstranten, die hij verafschuwde, heeft Plancius een belangrijke rol gespeeld. Een sympathieke figuur was hij niet; fanatiek, onverdraagzaam en heerszuchtig als hij was, wierp hij zijn tegenstanders de felste scheldwoorden en beschuldigingen naar het hoofd, zo zelfs dat hij verschillende keren door zijn eigen kerkeraad tot de orde moest worden geroepen. Hij eiste dat alle niet-Gereformeerden uit het land zouden worden verbannen, een voorstel dat gelukkig geen instemming genoeg vond, want dan had de Gouden Eeuw wel eens minder goed kunnen zijn dan ze nu geweest is. We mogen evenwel niet vergeten, dat hij groot geworden is in een tijd van harde, onverzoenlijke tegenstellingen, waarin hij ook van anderen weinig menselijkheid heeft ondervonden.

Onvermoeid werker.

Dat Plancius naar Amsterdam kwam was van het grootste belang. Hij vond er de rust en de tijd om zich te bekwaamen op het gebied van de zeevaarkunde. En dat niet alleen: in het milieu van kooplieden en reders leerde hij de grote behoeften kennen van de zeevaart en daardoor kreeg zijn aanvankelijk onbepaalde interesse vaste richting en doel.

Tegen het einde van de 16e eeuw zagen de voorbijgangers langs de gracht dominee Plancius avond aan avond zitten voor zijn tekenbord. Terwijl de schemer stil neerzank over het roerloze water van de grachten en de Westelijke hemel gloeide boven het mastenbos van de gemeerde koopvaarders, gleed zijn tekenstift behoedzaam en uiterst voorzichtig over het papier. Als resultaat van deze uren verscheen in 1592 zijn beroemde wereldkaart, een werk dat in de scheepvaartwereld, en niet alleen in Nederland, met gejuich werd begroet, omdat ze broodnodig was. Plancius droeg haar op aan de Staten-Generaal en verkreeg voor 12 jaar octrooi.

Dat was het begin van zijn arbeid voor de Nederlandse koopvaardij en de eerste van een serie kaarten, zowel wereldkaarten als kaarten van afzonderlijke gebieden, die alle voor de zich snel ontwikkelende scheepvaart van het grootste gewicht bleken. Overal ter wereld stonden de wakkere Hollandse schippers, worstelend langs onbekende kusten en over onafzienbare zeeën, onder klapperende zeilen te turen op de kaarten van de Amsterdamse dominee. Ontzaglijk is het onderzoek en de studie die Plancius zich voor het samenstellen van zijn kaarten heeft moeten getroosten. Het grootste gedeel-

te van de aardbol was nog onbekend gebied of was alleen nog maar bezeild door enkele waaghalzen en dan meest buitenlanders. Maar Plancius bezat veel buitenlandse relaties en steeds wist hij, zij het met moeite, de reisjournalen te pakken te krijgen van Engelse, Portugese, Franse of Spaanse ontdekkingsreizigers, die kostbare gegevens bevatten van allerlei aard. Bovendien ontving hij van elk schip van de Oostindische Compagnie, dat in Amsterdam meerde, de journalen het eerst van allen. Al deze reisbeschrijvingen werkte hij nauwkeurig door, noteerde, schifte, vergeleek en maakte conclusies, een werk dat geweldig veel tijd en energie eiste. Alle nieuwe dingen, die hij er uit puurde, bracht hij onmiddellijk aan op nieuwe uitgaven van zijn kaarten, zodat de Nederlandse zeevaarders er op de volgende tochten direct gebruik van konden maken. Het is niet moeilijk te begrijpen wat een verdienstelijk werk die alles was voor de anders half in den blinde zeilende schepen.

Maar dit was heus niet het enige punt op het programma van de energieke predikant. Temidden van een drukke arbeid als dominee in een grote stad, dikwijls betrokken in een felle theologische strijd, bovendien vader van een groot gezin dat zijn zorg en leiding niet missen kon, vond hij ook nog de tijd en de moed zich op ander gebied voor de zeevaart verdienstelijk te maken. Geen wonder dat hij, zoals de geschiedenis vermeldt, eens op een Zondag de preekstoel besteeg en een betoog hield dat meer op een zeevaarkundige lezing geleek dan op een preek. We mogen evenwel aannemen, dat de Amsterdamse broeders wat door de vingers hebben gezien, omdat zoiets wel begrijpelijk was.

Werk zo lang het dag is.

We mogen wel zeggen, dat Plancius dat waar gemaakt heeft, wanneer we zien wat hij zoal verder voor onze koopvaardij heeft gepresteerd. In het begin van de 17e eeuw was het probleem van de lengtebepaling op zee zeer urgent. Evenals andere gouvernementen loofde ook de Staten-Generaal een premie uit voor degene, die dit vraagstuk bevredigend kon oplossen. Plancius vond een manier, die, hoevele gebreken zij ook had, in ieder geval bruikbaar was en een belangrijke stap vooruit betekende. Dat spreekt temeer, omdat eerst in de 18e eeuw dit probleem definitief werd opgelost.

En dan het onderwijs aan schippers en stuurlieden. Enkele avonden in de week zag men een paar zeelui de stoep opschuifelen en verdwijnen achter de

deur van de pastorie. Er bestaat een tekening waarop zo'n zeevaarkundig lesuurtje staat afgebeeld. Al heeft menig zeeman, niet gewoon te studeren, want zeemanschap was in die tijd uitsluitend een zaak van de praktijk, daar ongetwijfeld moeilijke uurtjes doorgebracht, even zeker is menig stuurman later blij geweest de lessen van de zeevaarkundige dominee te hebben meegemaakt, als hij zich in een critieke situatie bevond waaruit hij zich, dank zij het geleerde, redden kon.

Ook voor de Noordoostelijke doorvaart, de vaart naar Indië door het Noorden, heeft Plancius zich geweldig geïnteresseerd. Hij was er vast van overtuigd dat zij bestond, ondanks het feit dat anderen ten stelligste beweerden dat het fantasie was. De geschiedenis heeft Plancius in het gelijk gesteld. Niet alleen heeft hij de tochten, die daartoe werden ondernomen en waarvan de overwintering op Nova Zembla de bekendste episode is, wetenschappelijk voorbereid, maar ook was hij het, die de expedities daadwerkelijk op touw zette. Trouwens, aan vele tochten, zowel naar Oost als naar West, heeft Plancius meegewerkt, niet alleen als adviseur maar ook als initiatiefnemer. Talrijk zijn de suggesties die hij gedaan heeft voor nieuwe tochten en nieuwe vestigingen. Eens schreef hij een protest tegen de Engelsen die beweerden alleen het recht te hebben in het Noorden de walvisvangst uit te oefenen, een betoog dat klonk als een klok. Tenslotte zijn Memoriën, bv. over de Indiëvaart: geschriften vol kostbare gegevens over winden, stromen, kusten, baaien, landstreken enz., een universele vraagbaak die iedere Oostinjevaarder naast de Bijbel meevoerde, een raadgever, die men in alle omstandigheden opsloeg. Kort gezegd: Plancius was het wetenschappelijk centrum van de Hollandse scheepvaart- en handelswereld, onmisbaar en onbetaalbaar.

Aan dit werkzaam leven kwam op Pinkstermaandag 1622 een vrij onverwacht einde. Terwijl de wimpels van de koopvaarders op het Y vrolijk wapperden in de lentewind, lag Plancius op zijn doodsbod. „Na noene”, aldus zijn biograaf, „bereikte hij de kusten, die nog nooit in kaart waren gebracht”.

„Als men gheslaeft heeft seer, moet men tot rusten gaan”, zegt zijn grafgedicht en een geschiedschrijver oordeelt: „Hy heeft die verre Vaerten deser Landen treffelijk gevordert”. En dat het scheepvaartbedrijf geworden is wat het nu nog is: één onzer voornaamste welvaartsbronnen, dat was niet in de laatste plaats het werk van deze merkwaardige Amsterdamse dominee.



Op 5 December j.l. was het programma van Radio Nederland — Wereldomroep gericht tot een aantal telegrafisten van „Radio Holland”. Telegrafist Jaburg van het m.s. „Van Riebeeck” verzond de volgende telegrafische reactie:

„.....5 December te Singapore „schip van de week” 15.28 gmt. in 25 meterband prima ontvangen. hartelijk dank aan alle medewerkers.”

*

Op Vrijdag 19 December a.p. was het koopvaardij-programma bestemd voor 3 schepen van onze maatschappij. t.w. de mss. „Sinabang”, „Kalabahi” en „Kalianda”. Bij deze uitzending waren als vertegenwoordigers van de K.P.M. in de studio van de Wereldomroep aanwezig mevrouw Ch. M. Masselink en de heer J. Roering.

Gezagvoerder Van Dijk van de „Sinabang” schreef over deze uitzending o.m. het volgende:

„.... Wij hadden gedurende beide uitzendtijden, binnenliggende te Td. Priok, een goede ontvangst”.

Gezagvoerder Van den Berg seinde over de uitzending voor de „Waingapoc”:

„.... ontvangst groeten weekschip prachtig op 16 meter liggende rede Tegal”.

*

Op Oudejaarsavond zond de Wereldomroep een hersengymnastiek uit tussen een team van de K.P.M. en van de Wereldomroep. De uitzending voor het Verre Oosten vond plaats op 3 Januari jl.

*

Radio Nederland — Wereldomroep verzorgt dit jaar op de navolgende data koopvaardij-uitzendingen, bestemd voor schepen van onze maatschappij:

13 Februari

13 Maart

10 April

15 Mei

12 Juni

17 Juli

21 Augustus

2 October

23 October

13 November

18 December.

Wijzigingen in de deze data uiteraard voorbehouden.

Superlatieven.

Van alle 14 groepen gegevens is er steeds één, die aan het vermelde superlatief beantwoordt.

Weet u welke het zijn? (oplossing zie pag. 16)

1. *grootste*
 - a. Mars
 - b. Jupiter
 - c. aarde
2. *kleinste*
 - a. atoom
 - b. ion
 - c. molecule
3. *heetste*
 - a. Sahara
 - b. Russische steppen
 - c. Zuidpool.
4. *koudste*
 - a. Bolivia
 - b. Siberië
 - c. Liberië
5. *snelste*
 - a. licht
 - b. geluid
 - c. kogel.
6. *langzaamste*
 - a. egel
 - b. pad.
 - c. wezel.
7. *hoogste*
 - a. Mount Everest
 - b. Mont Blanc.
 - c. Parnassus
8. *diepste*
 - a. Noordzee
 - b. Middellandse Zee
 - c. Rode Zee.
9. *hardste*
 - a. staal
 - b. marmer
 - c. diamant
10. *zachtste*
 - a. goud
 - b. ijzer
 - c. zilver
11. *langste*
 - a. yard
 - b. vadem
 - c. el.
12. *kortste*
 - a. 0.005 M
 - b. duim
 - c. streep
13. *zwaarste*
 - a. zink
 - b. tin
 - c. koper
14. *lichtste*
 - a. water
 - b. benzine
 - c. terpentijn.

Radar-proefstation Noordwijk doet nieuwe ontdekkingen

Enige tijd geleden is er nog al wat te doen geweest over de nieuwe Nederlandse vinding „Raplot”, een radar-installatie, waarmee het mogelijk is onderlinge afstand en richting tussen twee op het radarscherm zichtbare punten onmiddellijk te bepalen. Proefnemingen onder alle mogelijke weersomstandigheden hebben bewezen, dat Raplot een onverwoestbaar humeur heeft, wat betekent, dat het beeld altijd scherp is.

Deze uitvinding van het radarproefstation in Noordwijk heeft toen in de technische wereld sterk de aandacht getrokken. En nu heeft dat zelfde radarproefstation de wereld opnieuw verrast met de radiografische overbrenging van radarbeelden. Van het radarproefstation in Noordwijk uit werden over een afstand van 16 kilometer urenlang radarsignalen feilloos naar Scheveningen gezonden. Hierbij werd een 3 cm. radioklink gebruikt.

Door deze vinding zijn tal van nieuwe mogelijkheden geschapen, zowel voor de luchtvaart als voor de scheepvaart. Voor het scheepvaartverkeer kan men nu in de havens, langs kusten en rivieren radarstations plaatsen, die hun beelden naar een centraal punt kunnen zenden. Nu is het dus mogelijk voor deze centrale ontvangpost de gunstige plaats uit te zoeken en vandaar uit doorlopend en onder alle omstandigheden het scheepvaartverkeer te leiden. Binnenkort zal een mobile radarinstallatie met radarrelais volgens het Raplot-systeem langs de Wester Schelde worden opgesteld. Dit wordt dus een wereldprimeur langs een der moeilijkste vaarwaters ter wereld.

„UITLAAT”-JAARGANG 1947.

Ter completering van ons archief roepen wij hierbij de welwillende medewerking in van onze lezers om ons te helpen aan de navolgende ontbrekende nummers van jaargang 1947:

15 Februari

1 April

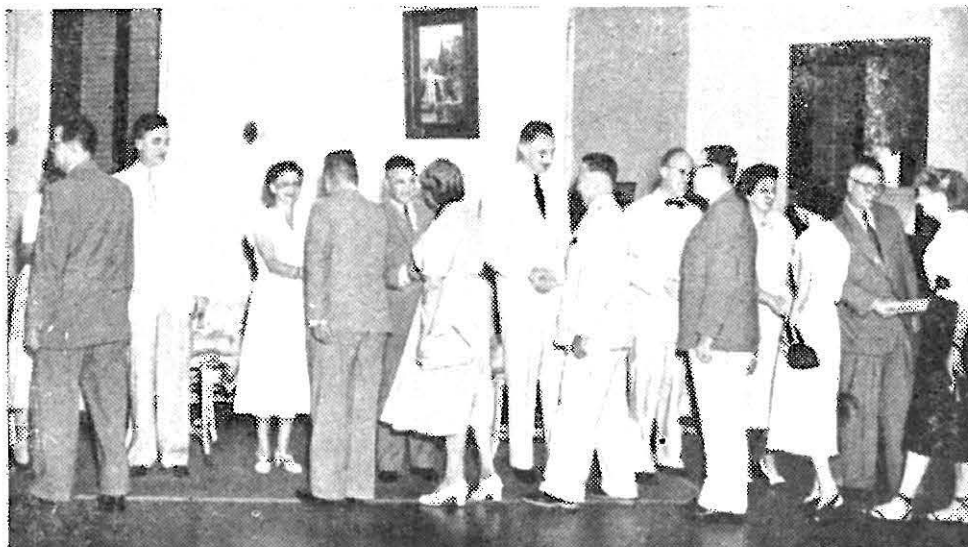
1 Mei

1 Juni

Aan hen, die ons aan een of meerdere exemplaren zouden kunnen helpen, bij voorbaat onze dank.

Red.

Nieuwjaarsreceptie in het Logeergebouw.

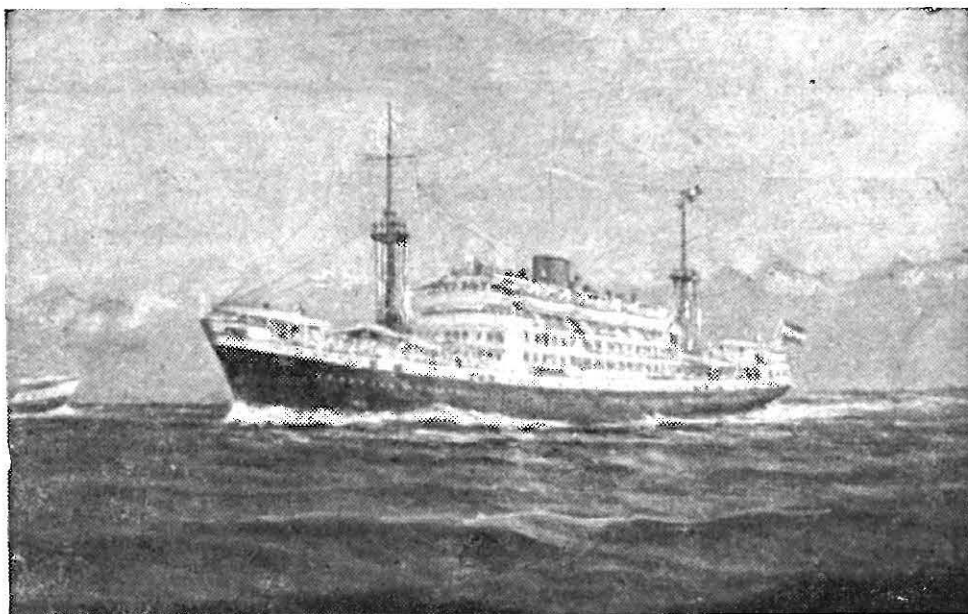


(foto: Tong & Tim)

Onze recipiërende directie : v.r.n.l. pres. direct. D. Iken, mevrouw E. C. W. de Koe, de directeuren mr. D. F. de Koe, H. Harinck en J. F. P. de Geus, mevrouw B. M. de Geus, directeur en mevrouw D. J. Pronk van Hoogeveen.

Op de rug gezien het personeel dat zijn gelukwensen kwam aanbieden, v.r.n.l. : mevrouw W. A. de Mol (VZ), mej. P. E. Carels (Verv.), J. Ch. Smit (Uniekamp.), Dr. A. Weinmann (direct.-geneesh. ziekenh. Petamburan), Zr. M. den Besten (direct. ziekenh. Petamburan), C. L. J. van Hartrop (ag. Td. Priok) en C. M. Cordesius (Claims).

Schilderende Zeevaarders.



Schilders vindt men overal, zo ook onder het zeevarende personeel van onze vloot. Gezagvoerder H. Fleurbaay, die het commando voert over het m.s. *Mabian* is niet alleen zeeman, doch ook zeevarend schilder.

Dat hij op verdienstelijke wijze kwast en palet weet te hanteren kunnen onze lezers ongetwijfeld opmaken uit bovenstaande reproductie van een door hem vervaardigd schilderij van het K.P.M.-schip *Baud*.

Voortreffelijk werk !

Is Uw „Uitlaat“-jaargang 1952 compleet ?

Voor diegene, die zijn „Uitlaat“-jaargang 1952 wenst te completeren, zijn van de navolgende nummers nog exemplaren bij de redactie verkrijgbaar:

no. 1 = 6	no. 7 = 9
no. 2 = 6	no. 8 = 9
no. 3 = 9	no. 9 = 8
no. 4 = 9	no. 10 = 9
no. 5 = 9	no. 11 = 9
no. 6 = 9	no. 12 = 10

U ziet het: de voorraad is uiterst gering. Men haaste zich !

Kippen in de kaartenkamer.

Stuurlieden van Trinity House komen op menig schip en kunnen kiezen uit een grote verscheidenheid van kapiteins, zowel voor als tijdens hun loopbaan. Commander J. Radford denkt nog eens terug aan enkele van de meest amusante types die hij „op de brug“ ontmoet heeft. Hij doet dit in een van de laatste afleveringen van de „Trident“. Als de kapitein, die hij zich altijd zal herinneren vanwege zijn zonderlinge manier van doen, noemt hij een zekere Chileen : Capitano S. die zijn sporen op de westkust had verdiend. Hij diende als officier onder hem. Commander Radford vertelt van hem :

Voorop staat, dat hij het bevel had over het schip en daardoor aanspraak kon maken op verschillende voorrechten, die anderen werden geweigerd. Maar tenslotte ging hij volgens mijn idee toch te ver. Hij was niet alleen een uitgesproken fat, hij was tevens een verwoede tuinman, die in potten en kisten alles kweekte wat maar wilde groeien.

Hij had anjeliëren voor zijn tafel en voor het geval hij aan land ging : versgeplukte muntkruiden voor ons gebraden lam ; sla en tuinkers het hele jaar ; heerlijke lente-uitjes geplant in een oude bak vlak bij de stuurman en een jaar hadden we zelfs nieuwe aardappelen, die hij had gepoot in mest, waarvoor hij zelf zorgde (ergens in een paar kisten aan dek).

Het hoogtepunt kwam toen hij de timmerman opdroeg alle laden onder de kaartentafel te verwijderen en daar een hoenderkorf te maken, zodat hij pluimvee kon gaan fokken. Wij moesten tenslotte onze waarnemingen doen op dat schip en hoewel ik er aan gewend was geraakt om tussen twee palmen-in-potten door te kijken als ik een kompasrichting wilde bepalen, dacht ik toch wel dat kippen in de kaartenkamer houden wel iets te ver ging. Daarom scheidden we van elkaar en ik moet zeggen : wel enigszins tot ons beider spijt !

(uit „de Blauwe Wimpel“)

Spreek van de maand.

Volharding moet bij ons streven
voorzitten: wie iets ten halve doet,
doet niets.

Tolstoi.

Superlatieven.

(Oplossing van pag. 18)

1b - 2b - 3a - 4b - 5a - 6b - 7a - 8c -
9c - 10a - 11b - 12c - 13c - 14b.

Kom, Puzzle Mee!



Het beroemde zetduiveltje speelde ons in ons vorige nummer parten, waardoor helaas de sluitingsdatum, tot het inzenden van oplossingen van het kruiswoordraadsel, is weggevallen.

Deze datum was vastgesteld op 20 Februari a.s. U heeft dus tot die datum de tijd uw oplossingen in te zenden.

Het begint er wel naar uit te zien, dat onze eerste opgave succes schijnt te hebben; veel kunnen we er nog niet van zeggen, aangezien er, op het moment dat wij dit schrijven, nog een maand tijd is.

Hoe dan ook: hier is de tweede opgave, een K.P.M.-puzzle door de redactie zelf samengesteld, waarmee wij u evenveel succes toewensen als met de eerste. Nog één goede raad: van verschillende chefs van dienst hebben wij vernomen dat er puzzelende „Uitlaat“-lezers zijn, die onder kantoortijd alle mogelijke moeite doen op een van onze uitgeloopte prijzen beslag te leggen. Dat kan natuurlijk niet. Hen roepen wij met stentor-stem toe: *kom, puzzle thuis...!!*

*

Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden:

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan:

De redactie van „De Uitlaat“
p/a Hoofdkantoor K.P.M.
Medan Merdeka Timur 5
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 „ „ Rp. 15.—
1 „ „ Rp. 10.—

Bij meerdere goede oplossingen beslist het lot.

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

1	K									13	P							M
2		K								14	P						M	
3			K							15	P					M		
4				K						16	P				M			
5					K					17	P			M				
6						K				18	P		M					
7						K				19	P		M					
8					K					20	P			M				
9				K						21	P				M			
10			K							22	P					M		
11	K									23	P						M	
12	K									24	P							M

Oplossingen van bovenstaande K.P.M.-puzzle dienen uiterlijk 20 Maart a.s. in ons bezit te zijn; oplossingen welke na genoemde datum worden ontvangen kunnen niet naar een prijs mededingen. De namen der prijswinnaars van dit raadsel zullen worden vermeld in „de Uitlaat“ van 1 April a.s.

*

K.P.M. - puzzle.

Steeds woorden van 8 letters in te vullen, volgens onderstaande omschrijving:

1. bijzondere vleesspijs.
2. aantal personen die een bepaalde wintersport beoefenen.
3. zeer gevreesde ziekte.
4. soort lekkernij in tabletvorm.
5. niet duur.
6. waar de machine onder zit.
7. hangt om of over het licht.
8. geld om een gedane koop ongedaan te maken.
9. waarop men drukt om contact te krijgen.
10. portefeuille waarin men afbeeldingen opbergt.
11. 1ste pers. enkelv. van: met het verstand vatten.
12. groe knol welke in gekookte vorm als groente wordt gegeten.
13. plateau.
14. voor de vorm.
15. soort van gedroogd wier; leverkruid.

16. gevederte.
17. bevooreraar, aanstoker.
18. aan de drank zijn.
19. instrument waarmee men een geweer schoonmaakt.
20. belofte, schuldbekentenis.
21. peettante.
22. iemand die tot een bepaalde partij behoort.
23. vergezicht naar alle of vele kan.en.
24. mening in een dagblad.

Toelichting: Voor no. 1 krijgt men dus een woord dat begint met een k en eindigt met een p.
No. 13 begint met een p en eindigt met een r.
enz.
De ij in 1 vakje.



Zal ik uw smokkelkoffertje even wegbrengen, mijnheer.....?