

1 maart 1953

8e jaargang no. 3

de witlaan

personeelsorgaan van de n.v. koninklijke pakketvaart-maatschappij

De nood-reparatie aan het m.s. „Oranje”.

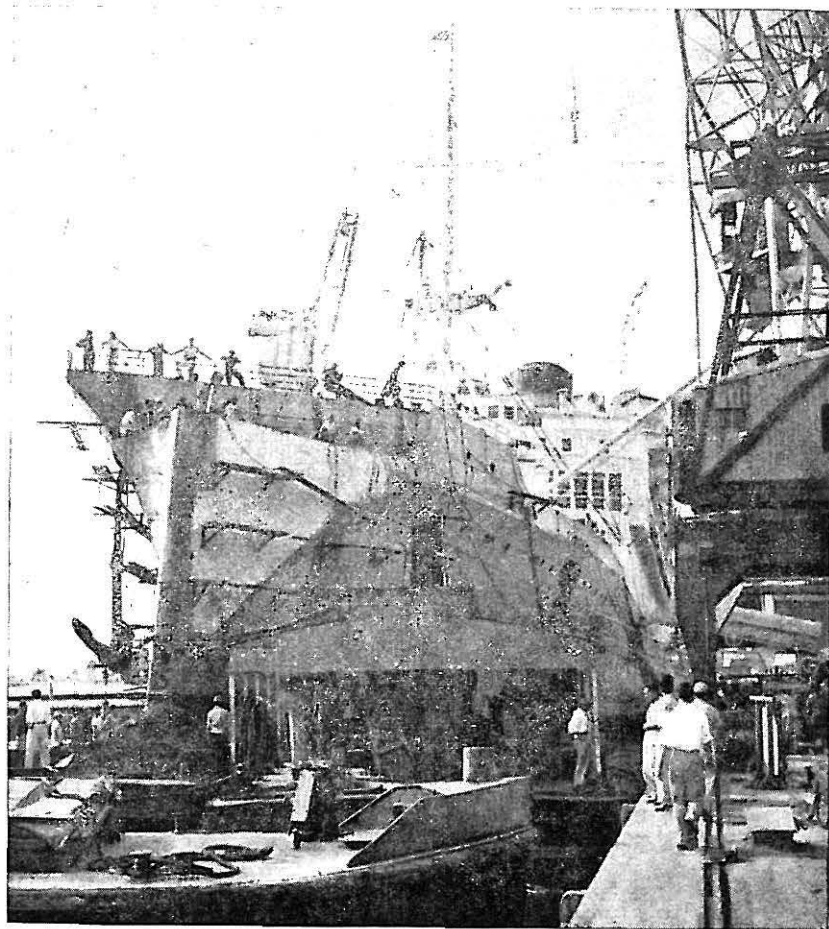
K.P.M. verleende alle
medewerking.

De zware averij aan de boeg, waar-
mede het m.s. „Oranje” op 17 Januari
j.l. te Tg. Priok arriveerde, na in aan-
varing te zijn geweest met het m.s.
„Willem Ruys”, werd door de Droogdok
Maatschappij „Tandjong Priok” zover
hersteld, dat het schip de reis naar Ne-
derland veilig en in ordelijke staat zou
kunnen volbrengen.

Teneinde de reparatietijd te bekor-
ten, werd assistentie gevraagd van de
Werkplaatsen van de K.P.M., waarin
door de directie gaarne werd toege-
stemd en welke assistentie tot onze vol-
doening in grote mate kon worden ver-
leend.

Voor degenen, die de schade aan het
m.s. „Oranje” niet zelf hebben gezien,
laten wij hier nog enkele bijzonder-
heden volgen.

UIJTERSTE DATUM VAN INZENDING VAN BIJDRAGEN VOOR ONS BLAD: DE 15e VAN DE MAAND



(foto Tong en Tim)

Wie zijn neus schendt!

De K.P.M. verleende, met de Droogdok Maatschappij „Tandjong Priok” N.V., haar
medewerking bij de noodreparatie aan het m.s. „Oranje”.

Op de foto ziet men de reeds aangebrachte nieuwe „neus”, met op de voorgrond de
drijvende K.P.M.-werkplaatsen.

De in elkaar gedrukte „neus” her-
bergde o.m. de complete elektrische
installatie ten behoeve van de anker-
spillen en kaapstanders alsmede enige
gedeelten van deze zware werktuigen
zelf en uiteraard ook het ankergerie
met kluisokers.

Daar beide kluisokers volkomen in
elkaar waren gedrukt en de omvormer
van de ankerspillen onherstelbaar was
vernield, moest er een nieuwe mogelijk-
heid worden gevonden om ten minste
één anker te kunnen presenteren. Deze
oplossing werd gevonden door de beide
spil-motoren middels weerstand-banken
in serie op het net te schakelen, waar-

door nog altijd ongeveer 3/4 van het
vermogen kon worden verkregen. Ver-
der werd er in de scheepshuid aan
stuurboordzijde een nieuwe kluisokker
aangebracht en werden hiervoor o.a. de
kettinggoot, grondstopper enz. omge-
legd. Opgemerkt zij, dat onze nieuwe
scheepsbouw-pers van 150 ton ons bij
het aanmaken van de nieuwe kluisok-
ker uitstekende diensten heeft bewezen.

De ravage aan de neus beperkte zich
dan ook niet tot wat uiterlijk viel waar
te nemen; de opruimingswerkzaamhe-
den op zich zelf waren al geen kleinig-
heid. Aan de provisorische herstellingen
aan de „neus” verleende de K.P.M. haar
aandeel met twee drijvende werkplaat-
sen en een lasauto op de wal. De K.P.M.-
brandweer bleef dag en nacht stand-by.

Uit de dankbetuiging, welke onze
directie van de directie der Stoomvaart
Maatschappij „Nederland” mocht ont-
vangen, kunnen wij de gevolgtrekking
maken, dat de door onze maatschappij
verleende assistentie zeer is gewaar-
deerd.

de UITLAAT

Achtste jaargang — No. 3

Overneming van tekst en
illustraties alleen geoor-
loofd met bronvermelding

Alle stukken „de Uitlaat”
betreffende te adressen:
Aan de Redactie van
„De Uitlaat”
p/a K.P.M.

Medan Merdeka Timur 5
Djakarta

Dit nummer bevat o.a.:
Nood-reparatie aan de „Oranje”

Snelle veerdienst Td. Priok-
Oosthaven

De overstromingsramp
in Nederland.

„Die Rycke Reeders”
oogstten groot succes

Grote brand te Bandjermasin

Onze tijdschriften-
pakketten

De „Palehleh” en de
„Rengat” verkocht

Op de frontpagina:

Een K.P.M.-schip lost op de rede
van Singapore.

Op de achtergrond het m.s.
„Ophir”.

SNELLE VEERDIENST

tussen Tg. Priok
en Oosthaven v.v.

In Juli 1926, gebouwd voor de veerdienst Merak — Oosthaven v.v., kwam het s.s. „Merak” te Tandjong Priok aan: het zou zowel op Java als op Sumatra aansluiting moeten geven op de snel-treinen.

De „Merak” heeft, op een enkele uitzondering na, steeds in ander emploti gevaren, o.a. als vaste aflosser van de kleine sneldienst, doch op de veerdienst Merak — Oosthaven zag men het praktisch nooit.

Sinds kort is hierin definitief verandering gekomen: het schip is nu bestemd om een snelle veerdienst te onderhouden tussen Tg. Priok en Oosthaven v.v.; laat in de namiddag vertrekt men van Priok en de volgende ochtend is de „Merak” reeds in Oosthaven.

Voor deze dienst bleven de 1e en 2de klas accommodatie, bestaande uit hutten voor 62 passagiers, twee eetsalons en twee promenade-dekken, ongewijzigd, doch de accommodatie voor de 3de en 4de klas passagiers werd aanzienlijk verbeterd. Er werd voor een royale elektrische verlichting gezorgd, brede trappen werden aangebracht, zodat passagiers gemakkelijk in en uit deze verblijven kunnen komen. Ook is speciale aandacht besteed aan een ruime mechanische luchtverversing, zodat nu 300 M³ verse lucht per minuut in het tussendeck wordt geblazen, terwijl enige extra ventilatoren voor een perfecte lucht-circulatie borg staan.

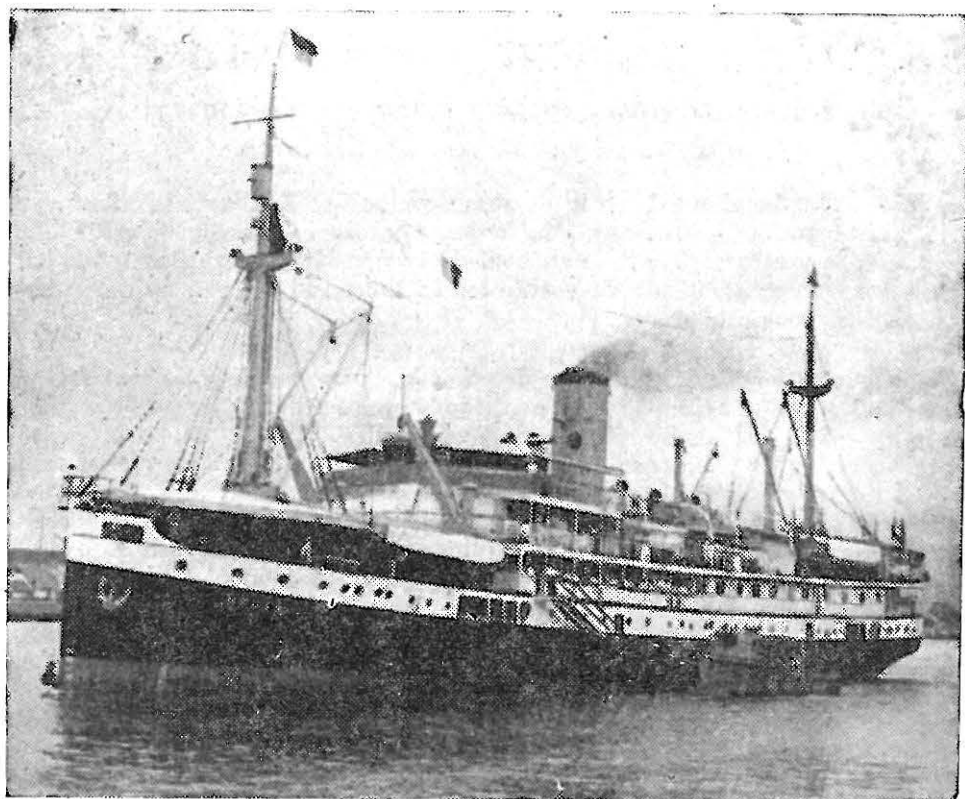
Met het oog op de steeds omvangrijke bagage werden in de achterkuil van de „Merak” stevige, zgn. hangende tuinen aangebracht, zodat op deze wijze voor de passagiers ook hier meer ruimte is verkregen.

De hierboven geschetste verbeteringen hebben de „Merak” tot een zeer comfortabel schip gemaakt, dat thans drie maal per week, met een snelheid van 12 mijl per uur, de reis van Tg. Priok naar Oosthaven v.v. maakt.

*

Zoals u uit het bovenstaande heeft kunnen lezen, onderhoudt het s.s. „Merak” dus sinds kort een geregelde (snelle) dienst tussen Priok en Pandjang (Oosthaven) en werden daartoe, speciaal in de accommodatie voor de 3de en 4de klas passagiers, enige belangrijke verbeteringen aangebracht.

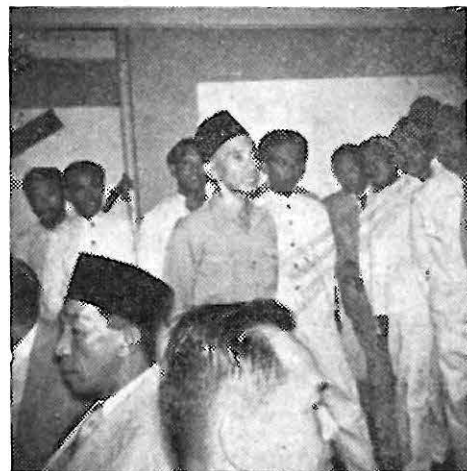
Ter gelegenheid van dit feit werd op Zondag 18 Januari j.l. in Oosthaven aan boord van de „Merak” een druk bezochte receptie gehouden. Onder de



Het ss. „Merak” dat thans een snelle veerdienst onderhoudt tussen Tg. Priok en Pandjang (Oosthaven) v.v. (foto Tong en Tim)

talrijke genodigden merkten wij o.m. op: de fg. Bupati van Lampong Selatan, de secretaris van de Resident, de patih van Telok Betong en Tdj. Karang, de Gewestelijk militaire commandant Overste Kretarto en zijn staf, de havenmeester, verschillende douane- en politie-autoriteiten, vertegenwoordigers van Indonesische, Europeese en Chinese handelsconcerns en enige administrateurs van omliggende ondernemingen.

Nadat gezagvoerder Koster, die namens de K.P.M. als gastheer optrad, de aanwezigen welkom had geheten, leidde hij het gezelschap rond en releveerde daarna in het kort de geschiedenis van het s.s. „Merak”, waarbij hij de hoop uitsprak dat dit schip thans in een lang



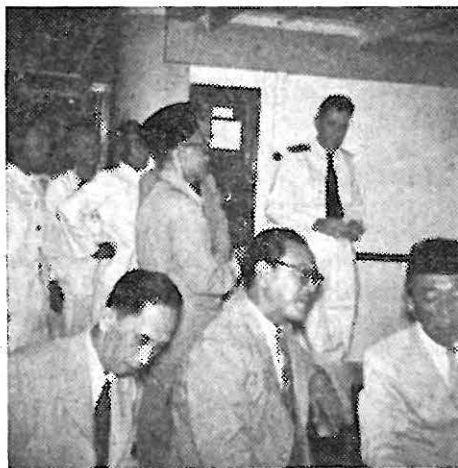
De fg. Bupati van Lampong Selatan dankt, namens de Resident, de K.P.M.-directie voor het instellen van de snelle veerdienst Tg. Priok — Oosthaven v.v.

gevoelde behoefte van Zuid-Sumatra zou voorzien.

De K.P.M.-agent te Oosthaven, de heer Van Scheijen, memoreerde hierna met een enkel woord de snelle toename van lading en passagiers op deze lijn.

Daarna sprak, namens de Resident, de fg. Bupati van Lampong Selatan, die de K.P.M.-directie dankte voor de ingestelde snelle dienst en zijn waardering uitte voor de uitstekende passagiers-accommodatie, welke de „Merak” thans biedt.

Nadat een toast op schip en bemanning was uitgebracht, bleef men nog geruime tijd, onder het genot van een koele drank, gezellig bijeen.



Gezagv. Koster vertelt aan de genodigden de geschiedenis van de „Merak”.

De Overstromingsramp in Nederland.

Bij succesvolle reddingspoging kwam gepensionneerd
gezagvoerder S. Bakker om het leven.

Bij het bekend worden van de ramp, welke het Zuidwestelijk deel van Nederland trof, trachtte ons Amsterdam-kantoor zo spoedig mogelijk alle gegevens te verzamelen over in dit landsdeel woonachtige gezinsleden van het K.P.M.-personeel, teneinde de verwanten in Indonesië hiervan op korte termijn op de hoogte te stellen.

Op Maandag 2 Februari, daags na de ramp, had ons Amsterdam-kantoor een telefoongesprek met de heer Verstraaten uit Vlissingen. Weliswaar werd dit gesprek spoedig afgebroken, doch in ieder geval kon nog worden vastgesteld, dat de „De Ruyter“-school aldaar geen schade had opgelopen en de K.P.M.-leerlingen in goede welstand verkeerden.

De situatie was de eerste dagen zeer onoverzichtelijk, hetgeen in hoofdzaak was toe te schrijven aan de moeilijkheid om het getroffen gebied te bereiken, waarbij nog kwam dat de telefoonverbindingen met de meeste plaatsen waren verbroken. Men beperkte zich daarom in de eerste plaats tot het inwinnen van informatie over de echtgenoten en kinderen van ons personeel. Daar ook de telefoonverbinding met Vlissingen was verbroken, werden aan de heer Verstraaten aldaar telegrafisch de namen en adressen verschaft van hen, die te Vlissingen en Middelburg woonden, zodat het mogelijk was om onze Directie te Djakarta op Dinsdag 3 Februari reeds een telegram te zenden met de mededeling dat bedoelde gezinnen in goede welstand verkeerden. Ook werd o.a. nog getracht in verbinding te treden met familie's, die te Wolfaartsdijk en te 's Heerhendrikskinderen woonden, doch dit bleek helaas niet meer mogelijk.

De Sociale Werksters van onze Maatschappij in Nederland, de dames Mas-selink en Walraven, alsmede de heren Scholte en Knijpenga van de afd. Personeelszaken, trachtten dadelijk informatie te verkrijgen van en contacten te leggen met andere plaatsen. Hierbij werd van de medewerking van het Rode Kruis dankbaar gebruik gemaakt.

Helaas viel er op 1 Februari een K.P.M.-slachtoffer te betreuren. Bij een, overigens succesvolle, poging om een vrouw uit het water te redden, kwam de gepensionneerde gezagvoerder, de heer S. Bakker, jammerlijk om het leven.

Tot en met 12 Februari ontving onze Directie dagelijks van het Amsterdam-kantoor telegrammen, waarin op uitvoerige wijze werd medegedeeld met welke families van hier te lande wer-

kende personeelsleden contact was verkregen en dat zij in goede welstand verkeerden.

Op welke wijze deze uiterst snelle berichtgeving door het betreffende personeel op prijs is gesteld, behoeft hier nauwelijks te worden vermeld.

Van de gelegenheid, dat op 13 Febr. j.l. een voor de K.P.M. bestemde groetenuitzending van Radio Nederland zou worden opgenomen, maakte ons Amsterdamkantoor direct gebruik om vóór het uitspreken van de familiegroeten een kort woord te richten tot de zeevarenden van onze maatschappij. Hierbij zei de heer J. Roering, die namens de K.P.M. het woord voerde, o.m. het volgende:

„Wij begrijpen, dat U zeer meeleeft met dat deel van ons Vaderland, dat Zondag 1 Februari j.l. door de overstromingsramp zo zeer werd getroffen. Ik kan U vertellen, dat wij 's Maandags dadelijk alle maatregelen getroffen hebben om ons op de hoogte te stellen van het lot van Uw gezinnen, teneinde U zo spoedig mogelijk te kunnen inlichten.

Het eerste contact hadden wij met de heer Verstraaten, chef van de praktische opleiding onzer maatschappij bij de „De Ruyter“-school in Vlissingen.

Hierbij vernamen wij, dat alle leerlingen, voor zover niet met het weekend-verlof afwezig, het goed maken en ingeschakeld waren bij het reddings- en herstelwerk.

De school was onbeschadigd. De heer Verstraaten en enige leerlingen hebben zich op ons verzoek dadelijk op de hoogte gesteld van de stand van zaken te Vlissingen, Middelburg en Zeeuws-Vlaanderen. Bovendien hebben onze Sociale Werksters, mevrouw Masselink en mevrouw Walraven, benevens de heren Scholte en Knijpenga van de afdeling Personeel dadelijk getracht contact te verkrijgen met de overige plaatsen. Het spreekt vanzelf, dat hierbij o.a. ook het Rode Kruis werd ingeschakeld.

Het is ons gebleken, dat voor zover ons bekend is, van hen, die in het getroffen gebied woonden, de volgende familieleden het goed maken:

- 1e. de gezinnen van de leden van het K.P.M.-personeel, in Indonesië werkzaam;
- 2e. de ouders van de ongehuwde leden van het K.P.M.-personeel;
- 3e. allen, waarvan de directie te Djakarta, via het Amsterdam-kantoor, om speciaal bericht verzocht.

Slechts een 3-tal gezinnen werd geëvacueerd. Juist vandaag (13 Februari) hadden wij contact met de laatste familie, van wie wij tot heden nog geen bericht hadden ontvangen. Ook deze, de familie Adriaanse te Ellewoutsdijk op Zuid Beveland, maakt het goed.

De ouders van de 4de stuurman W. van der Hage te Bergen op Zoom maken het goed, doch kunnen vandaag wegens omstandigheden tot hun spijt hier niet aanwezig zijn.

Wij menen te mogen aannemen, dat allen intussen rechtstreeks contact met U hebben opgenomen.”

Uit het bovenstaande blijkt duidelijk, op welk een voortvarende wijze de collega's van het Hoofdkantoor te Amsterdam alles in het werk stelden ons omtrent de toestand van familieleden, die in het geteisterde gebied woonachtig waren, op snelle wijze in te lichten.

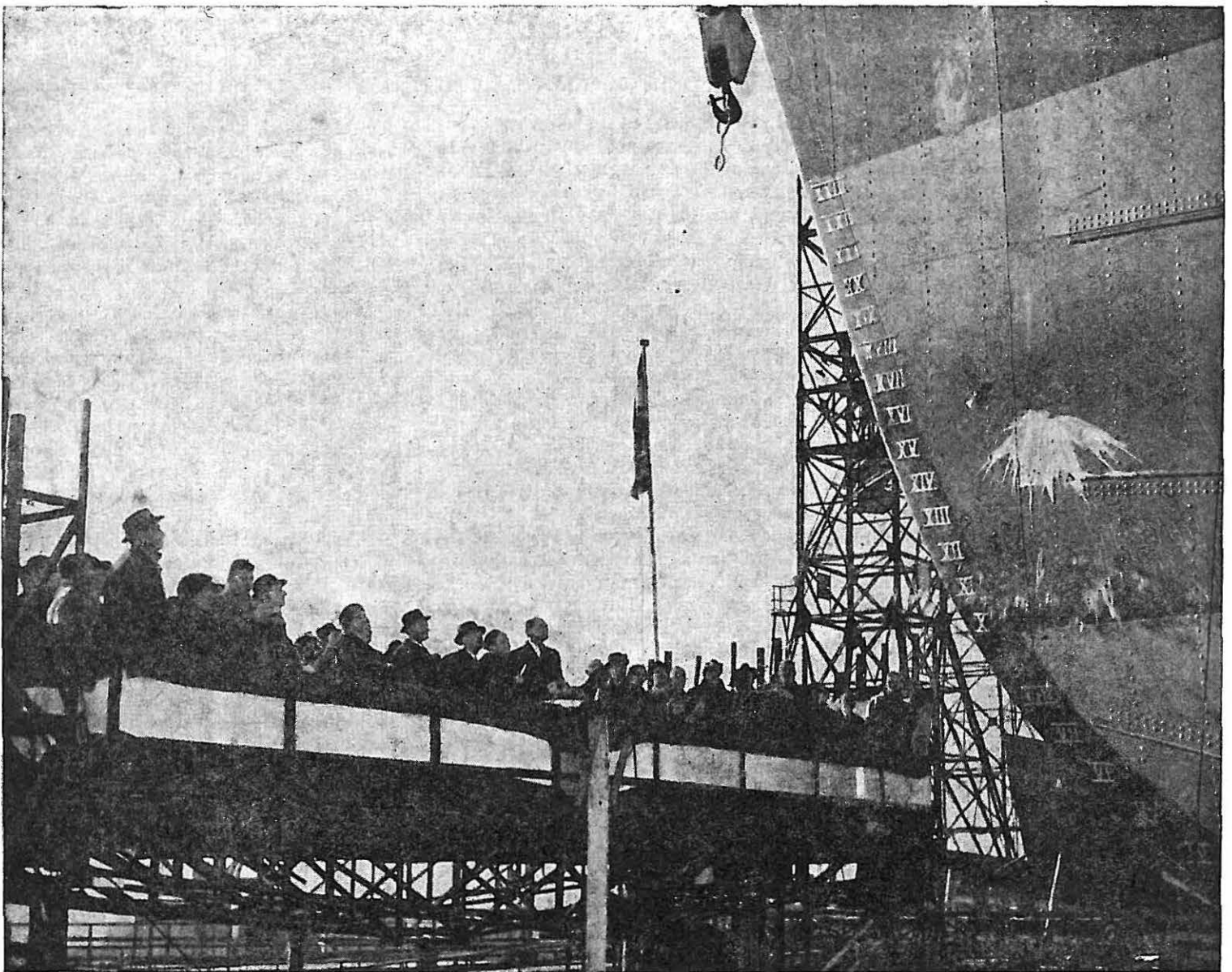
En woord van bijzondere dank zij hun hiervoor gebracht.

*

Het Nationale rampen-fonds.

Onmiddellijk nadat bekend was geworden, dat Nederland door een grote natuurramp was getroffen, kwamen op ons hoofdkantoor van verschillende zijden verzoeken binnen, om mede te delen op welke wijze zo spoedig mogelijk hulp aan de slachtoffers kon worden geboden. Teneinde aan die verzoeken te voldoen, vormde zich te Djakarta een comité uit het Paketvaart-personeel, dat zich tot taak stelde na te gaan, op welke wijze deze hulp in K.P.M.-verband het best kon worden gegeven. Dit comité werd als volgt samengesteld:

Mr. W. L. Bessem	voorzitter
H. C. Hart	secretaris
H. Herwig	als vertegenwoordigers van de diensten te Td. Priok
H. Aartsen	
A. Roos	als vertegenwoordiger van het agentschap Td. Priok.
Hfd.wtk. C.F. van Rosmalen	als vertegenwoordigers van de vloot.
Gez. v. D. van der Schilden	
A. P. Krul	leden.
Mej. N. M. Ulrich	



Op 25 November 1952 verrichtte mevrouw F. Bolderhey-Iwema, echtgenote van de heer D. Bolderhey, gedelegeerde van de Raad van Bestuur der K.P.M., op het terrein van Van der Giessen & Zonen's Scheepswerven N.V. te Krimpen aan de IJssel, de doopplechtigheid van het K.P.M. motorvrachtschip „Van Spilbergen”.

Aangezien de K.P.M. in Nederland reeds een belangrijke bijdrage had geschonken en voorts nog via het Singapore-agentschap een bedrag van Str. \$ 10.000, beperkte de actie van het comité zich tot het coördineren van de binnenkomende giften van leden van het wal- en varende personeel. Daartoe werden bij alle afdelingen van het hoofdkantoor, bij alle agentschappen en diensten en op alle schepen van onze vloot intekenlijsten rondgezonden, met het verzoek deze lijsten onder alle leden van het personeel te doen circuleren. Op het moment dat wij dit schrijven, is slechts een deel van de lijsten terug ontvangen, zodat nog diverse bijdragen kunnen worden verwacht. Het totaal dat op dit ogenblik door het comité werd ontvangen,

is als volgt te specificeren :

door directie en walpersoneel	f. 1.747.03	en Rp. 33.462.85
door 54 schepen	f. 10.176.26	en Rp. 39.847.—
door agentschappen en diensten	f. 3.790.—	en Rp. 42.095.—
door afscheper en ontvangers van lading		Rp. 5.575.—
door de dames in het Logergebouw		Rp. 2.349.06
totaal	f. 15.713.29	en Rp. 123.328.91

Als we de Nederl. gulden 1 op 3 rekenen, dan komen we op een totaal van Rp. 170.468.78. De eerste storting van Rp. 100.000 op de rekening van het Rampenfonds Nederland 1953 heeft op Maandag 23 Februari j.l. plaats gevonden.

Doch, zoals wij reeds opmerkten, er is nog meer te verwachten. In het April-nummer van „de Uitlaat” zullen wij U vermoedelijk reeds een groter bedrag kunnen opgeven.

Het is ons bekend, dat niet alleen Nederlandse werknemers bij onze

maatschappij hebben bijgedragen: een ieder, van hoog tot laag, ongeacht nationaliteit, heeft aan de dringende oproep spontaan gehoor gegeven en voor belangrijke bijdragen ingetekend.

Goed zó!

HEEFT U DE GRAAF VERMOORD?

„Die Rycke Reeders” oogstten groot succes.

Op een gegeven moment wisten wij het zelf niet meer..... wie vermoordde Graaf Victor Mattoni? Was het Bernard Froy of wellicht de liftbediende Mullet? Misschien wel Lord Sorrington? Iemand in ons gezelschap hield het maar op Renée La Lune, doch toen na het tweede bedrijf het doek zakte en de pauze aanbrak, was er praktisch niemand van de personae dramatis die wij niet verdachten. Zelfs de radeloze inspecteur Davidson zou het best gedaan kunnen hebben.....! Je moet als objectief toeschouwer bij een spannende detective-story nu eenmaal niemand vertrouwen.

Daartoe door de directie in de gelegenheid gesteld, bracht onze Toneelgroep Paketvaart-personeel Djakarta, „Die Rycke Reeders”, onder de bezielende leiding van Chris Antonissen, op Vrijdag 6 en Zaterdag 7 Februari j.l. voor twee uitverkochte Schouwburgzalen het humoristische detective-spel van Alec Coppel: „Ik heb de graaf vermoord”. Dit toneelstuk bezit alle goede eigenschappen, die men zich als schouwburgbezoeker maar kan wensen: spanning, humor, intrige, doch vooral ook vaart. En onze „Rycke Reeders” hebben in de Stadsschouwburg te Djakarta deze eigenschappen op juiste wijze naar voren weten te brengen! Wat Chris Antonissen, die Ryckste Reeder, uit zijn mensen wist te halen, kon slechts onze bewondering afdwingen.

Het verhaal.

„Ik heb de graaf vermoord” is, zoals we reeds opmerkten, een humoristisch detectivespel in een proloog en drie bedrijven, dat ons de onoverkomelijke moeilijkheden schetst waarvoor inspecteur Davidson en zijn „rechterhand” detective Raines van Scotland Yard, zich geplaatst zien om een ingewikkelde moordzaak tot oplossing te brengen. Gaat u eens na: vier personen, die stuk voor stuk bekennen dat ieder van hen de graaf „om zeep” heeft geholpen. Het was voor beide speurders om uit hun vel te springen, als er telkens weer een nieuwe verdachte bekende dat hij (of zij) het dodelijke schot had afgevuurd. Het filmische effect dat Alec Coppel in zijn stuk gretig heeft toegepast „deed” het uitstekend: de toeschouwer kon zich in deze moordpuzzel geheel en al inleven. En de auteur heeft weten te bereiken dat de spanning ten top werd gevoerd en de onontwarbare kluwen in omvang snel toenam. Meer willen wij van de inhoud (en daardoor de oplossing) niet zeggen. Wellicht dat Graaf Mattoni nog op andere plaatsen in Indonesië vermoord moet worden, dan zou voor de lezer, die het stuk gaat zien, een groot deel van de spanning zijn verdwenen.

„Ik heb de graaf vermoord” is geen nieuw stuk: voor de oorlog heeft de bekende O.T.V. in Surabaia, onder de

bekwame leiding van Mr. Planten, dit stuk met zeer veel succes ten tonele gevoerd en ook in Nederland en in het buitenland heeft deze thriller het publiek menige avond weten te boeien.

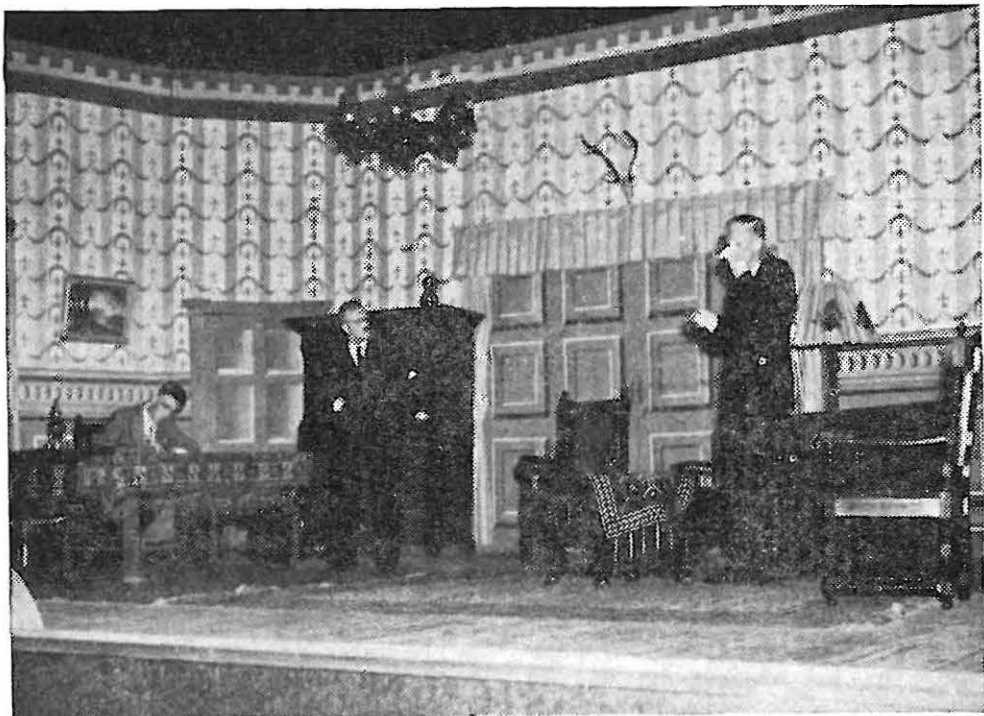
Het pleit voor het goede inzicht van regisseur Antonissen, dat hij voor zijn enthousiaste toneelgroep destijds zijn keuze op dit plezierige stuk heeft laten vallen. Dit zal er voor het grootste deel toe hebben bijgedragen dat vele personen, van verschillende landaard, die tot voor kort geen interesse hadden getoond voor het toneel, ditmaal naar de Stadsschouwburg waren gekomen en zich kostelijk amuseerden. Een betere propaganda voor culturele samenwerking was nauwelijks denkbaar!

De spelers.

Gerrit van Voorthuizen had het, als de tot wanhoop gebrachte inspecteur Davidson, verre van gemakkelijk. Op zijn schouders rustte de zware taak dit ingewikkelde moordmysterie tot een

oplossing te brengen. Hij speelde deze moeilijke (en vermoeiende) rol met het nodige élan en wist het publiek (practisch zonder het toneel te verlaten) drie bedrijven lang te boeien. Piet van der Molen, als de nog ietwat onervaren en jongensachtige detective Raines, had het daarentegen gemakkelijker: ook hij heeft zich van deze opdracht op juiste wijze gekweten. Corry Reyneker-Versleijen gaf een goede uitbeelding van het bijdehande en brutale dienstmeisje Polly.

Naar onze (bescheiden) mening werden de beste prestatie's geleverd door de beide liftbedienden Johnson (Ko Willemsen) en Mullet (Cees van de Wetering). Wat zij presteerden was meer dan dilettantisme, hun spel stond op zeer hoog peil. Direct hierna noemen wij het vlotte spel van Wil de Mol — de Oude, die de dankbare rol speelde van de verleidelijke Renée La Lune en Nico de Mol als Samuel Diamant, het komische druk-doende jodenmannetje, dat ongetwijfeld de lachers op zijn hand had. Vermelden wij nog Karel Geitenbeek als Mr. Martin, de deftige directeur van het flatgebouw „Oxley-Court”; Cees Vermeulen als agent Clifton; Loes Geitenbeek-Morlang als de wanhopige Louise Rogers, die o.a. tot taak had liefst twee maal flauw te moeten vallen; Hans Caviët, die op verdienstelijke wijze de rol uitbeelde van de pseudo-valsspeler Bernard Froy en Roel Dekker in een zeer geslaagde creatie van de alles-opofferende Lord Sorrington.



(foto Tong & Tim)

Lord Sorrington bekent de moord op Graaf Victor Mattoni.
V.l.n.r.: detective Raines (Piet van der Molen), inspecteur Davidson (Gerrit van Voorthuizen) en Lord Sorrington (Roel Dekker).



(foto Tong en Tim)

Spelers(sters) en medewerkers nemen na afloop van de première een welverdiende bloemenhulde in ontvangst. Tweede van rechts: regisseur Chris Antonissen.

Chris Antonissen willen wij hier apart vermelden. Allereerst gaf hij een goede uitbeelding van Graaf Victor Mattoni, die het in spanning verkerende publiek tot drie maal toe liet zien hoe hij (niet) werd vermoord. Als regisseur had hij de moeilijke taak om Alec Coppel's stuk tot leven te brengen; dat hij hierin volkomen is geslaagd, zal niemand van het publiek, dat „Ik heb de graaf vermoord” heeft gezien in twijfel trekken. Chris Antonissen heeft ons met zijn wakkere (en rolvaste!) groep overduidelijk getoond tot welke prestatie's het amateur-toneel in staat is. Onze complimenten!

Als souffleur trad op Clara van Voorthuizen-Heymans; Arie van Pelt en Evert van Eijk waren de inspeciënten; Dick Trouvat verzorgde de uitstekende grime, terwijl de technische verzorging berustte bij de manager van de Stadschouwburg Harry Mennes. Studio Beng had de décors ontworpen.

De zakelijke leiding was in handen van de heer P. van den Kerkhoff.

Belangstelling van directie.

Bij de première, op Vrijdag 6 Februari j.l., merkten wij onder het talrijke publiek, van directie-zijde op de heer en mevrouw De Koe, de heer en mevrouw De Geus en de heer en mevrouw Pronk van Hoogeveen. President-directeur Iken en directeur Harinck waren op dienstreis en konden helaas de voorstelling niet bijwonen. Wij willen hier nog speciaal vermelden dat regisseur

Antonissen van directeur Harinck een telegram mocht ontvangen van de volgende inhoud:

„wens u en alle medewerkers veel succes stop hoop volgende maal aanwezig te kunnen zijn stop agentschap surabaia verzoekt overwegen voorstelling hier”.

Harinck.

Wij kunnen hier nog aan toevoegen dat er reeds besprekingen gaande zijn om „Ik heb de graaf vermoord” ook in Surabaia te brengen!

*

De Djakartaanse pers heeft zich alom in sympathieke bewoordingen uitgelaten over de geleverde prestatie's van onze toneelgroep. Wij achten dit ruikertje persbloempjes van niet minder betekenis dan de overigens zeer gewaardeerde floralia die in natura aan regisseur en spelers op beide avonden werd aangeboden.

*

Op Zondag 8 Februari j.l. werd voor de Vereniging van Huisvrouwen te Djakarta met veel succes een derde opvoering gegeven.

Naar wij vernemen heeft de directie de totale opbrengst der voorstellingen (Rp. 1835.—) ter beschikking gesteld van het Central Comité Watersnood Nederland 1953. Een zeer sympathieke geste!

Bestaan er ? meerminnen

In de volksverhalen van bijna alle zeevarende naties kunnen we sporen vinden van het oude geloof in het bestaan van meerminnen, schrijft M. E. S. Laws in het „Nautical Magazine”.

Men beweert, dat niemand minder dan Christophorus Columbus wel enig geloof gehecht heeft aan de opvatting, dat ze in West-Indië zouden voorkomen en dat hij er bij de kust van Hispaniola drie heeft gezien. De algemeen verbreide mening, dat het allemaal knappe blondines waren, heeft hij echter niet bevestigd.

In het jaar 1770 is er op het strand in Londen een meermin ten toon gesteld waarvan beweerd werd, dat ze bij de Griekse kust was gevangen. Volgens de beschrijvingen, was ze slechts drie voet lang en had „een welgevormd gezicht met fraaie gelaatstreken, terwijl het voorhoofd omkransd is door een soort van bont; haar nek en borsten zijn gelijk aan die van een jonge vrouw, maar het lichaam loopt spits toe en eindigt in een vin of staart. Ze heeft geen armen of benen, maar een sterke, vleesachtige vin aan weerszijden van haar borsten”.

In 1809 heeft een Schotse krant een aantal ontmoetingen met meerminnen vermeld; deze mededelingen berusten op beëdigde verklaringen van verschillende getuigen.

Al zijn de beschrijvingen van zeer verschillende aard, de verhalen over meerminnen en meermannen zijn blijven voortbestaan tot in onze dagen toe. In die romantische sprookjes, die zich hardnekkig handhaven, zal de wens wel de vader der gedachte zijn. En wie zou geen mooie sprookjeszeemeermin verkiezen boven algemeen voorkomende en gemakkelijk waarneembare exemplaren, die misschien wel iets romantisch hebben, maar bij lange na niet mooi zijn...

(„De Blauwe Wimpel”)

ZEEMANSVERHAAL.

„Ja”, vertelde de oude zeeman, „gedurende drie dagen en drie nachten werkten we aan de pompen, maar nog steeds bleef het water binnenlopen. Tenslotte gaven we de hopeloze strijd op. Daar zaten we en zonken, zonken... Het waren vreselijke ogenblikken. Plotseling voelden wij, dat het schip ging rijzen. Het bleef rijzen tot de kiel bijna geheel boven water was en we voeren een haven binnen over de koppen der golven. We waren gered”.

„Maar hoe kon dat gebeuren?”

„Wel, we hadden een lading gist aan boord en toen het water dit goedje bereikte, begon het te rijzen en het bleef rijzen tot het schip werd opgelicht”.

Deviezenmaatregelen 1953.

Voor onze verlofgangers volgen hier enkele der belangrijkste bepalingen uit het Besluit van de Raad van Toezicht van het Deviezeninstituut (no. 54 van 22 Januari 1953).

Verhuisboedels.

Deze kunnen ongeacht de waarde steeds worden ingevoerd zonder overlegging van een invoerverklaring en importtoeslagbewijs.

Wij vestigen er de aandacht op, dat het begrip „verhuisboedel” eng wordt geïnterpreteerd. In beginsel zal slechts bij eerste aankomst in Indonesië van verhuisboedel sprake zijn en dan alleen nog voor wat betreft reeds gebruikte goederen. Goederen, welke na een buitenlands verlof worden ingevoerd, worden over het algemeen *niet* als verhuisboedel aangemerkt. In bijzondere gevallen kan hierop een uitzondering worden gemaakt door het Hoofdkantoor van de Dienst In- en Uitvoerrechten en Accijnzen.

Passagiersgoederen.

Deze kunnen zonder overlegging van een invoerverklaring en importtoeslagbewijs worden ingevoerd, mits zij *per stuk* een invoerwaarde van Rp. 3000.— (*inclusief* de importtoeslagbewijzen) niet te boven gaan. Dit wil derhalve zeggen, dat deze maximum waarde, *exclusief* het importtoeslagbewijs, mag bedragen:

voor goederen voorkomende op lijst B1 Rp. 2250.—
voor goederen voorkomende op lijst B2 Rp. 1500.—
voor goederen voorkomende op lijsten C en D Rp. 1000.—

Wij vestigen er speciaal de aandacht op, dat voor passagiersgoederen, voorkomende op lijst A, ook indien deze een invoerwaarde van Rp. 3000.— te boven gaan, geen invoertoeslagbewijzen behoeven te worden overgelegd.

Ook het begrip „passagiersgoederen” wordt eng geïnterpreteerd. Nagezonden goederen en goederen voor derden meegenomen, vallen hier b.v. in beginsel *niet* onder.

Geschenkzendingen.

Deze kunnen vrij worden ingevoerd indien zij een *invoerwaarde* van Rp. 300.— niet te boven gaan, d.w.z. dat de waarde exclusief het importtoeslagbewijs maximaal mag bedragen:

voor goederen voorkomende op lijst B1 Rp. 225.—
voor goederen voorkomende op lijst B2 Rp. 150.—
voor goederen voorkomende op lijsten C en D Rp. 100.—

Ten aanzien van goederen voorkomende op lijst A geldt hetzelfde als vermeld onder passagiersgoederen.

Een opsomming van de artikelen voorkomende respectievelijk op de lijsten A, B1, B2, C en D zou teveel ruimte in beslag nemen. In het algemeen kan echter worden gezegd, dat:

lijst A o.a. bevat:

artikelen, welke niet ontbeerd kunnen worden, zoals: katoenen manufacturen, metaalwaren, technische artikelen, pharmacie, chemicaliën en P & D-artikelen.

lijst B1 o.a. bevat:

textiel, welke niet op de A-lijst voorkomt, gereedschappen, weeg-werktuigen, hang en sluitwerk, edelstaal, technische artikelen, kramerijen, papier, verschillende medische- en pharmaceutische artikelen, fotografie-artikelen, enz.

lijst B2 o.a. bevat:

verschillende P & D-artikelen (zoals o.a. beschuit, koek, cacao-poeder, chocolade, honing, jams, gecondenseerde- en geëvaporeerde melk, sigaren, sigaretten en tabak, maizena etc.), toiletartikelen enz.

lijst C o.a. bevat:

auto's, radio's, koelkasten, edelstenen enz.

lijst D o.a. bevat:

gouden- en zilveren gebruiksvoorwerpen, kristalwerk, pleziervaartuigen, airconditioning-apparaten enz.

Territoriale wateren:

Handelsstaten hebben vrije zeeën nodig, zodat hun schepen ongehinderd alle delen van de wereld kunnen bereiken. Deze stelling is sedert de beroemde studie „Mare Liberum” van Hugo de Groot in 1609 vele malen op allerlei gronden aangevochten en aanleiding geweest tot internationale conflicten.

Een van de oorzaken is, dat het begrip „territoriale wateren” in feite maar een heel vaag begrip is; de landen hebben daaromtrent zeer uitlopende opvattingen. In een interessant artikel in het Octobernummer van de „Blauwe Wimpel” lezen wij daarover o.a. het volgende:

De Verenigde Staten, de Zuid-Amerikaanse landen, Japan, Korea, de West-Europese landen — behalve Spanje — en de gebieden, die van deze landen afhankelijk of er mee verbonden zijn, hebben alle een territoriale strook van drie mijl, Scandinavië en IJsland vier mijl en de Sovjet-Unie zelfs twaalf mijl. Frankrijk, de Verenigde Staten en Noorwegen handhaven buiten de territoriale grens ook nog bepaalde rechten en de Philippijnen, Pakistan en de Zuid-Amerikaanse landen beschouwen de hele onderzeese voortzetting van het vaste land als hun gebied.

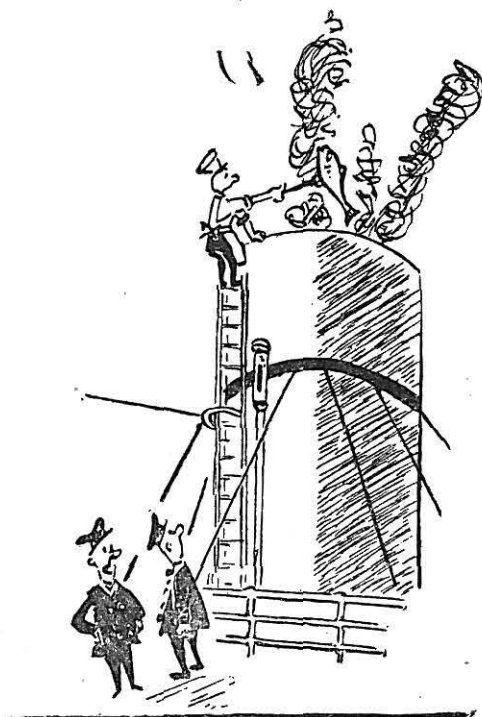
De oorspronkelijke overwegingen van landsverdediging, dat kustbatterijen de territoriale strook moesten kunnen bestrijden, houdt bij de moderne oorlogvoering geen steek meer.

Het nieuwste aspect op dit gebied vormen echter de minerale rijkdommen onder de zeebodem. De oeverstaat heeft het recht deze te ontginnen of te laten ontginnen.

Maar daardoor is weer een nieuw probleem ontstaan: het verloop van de politieke grenzen tussen de staten buiten de kustlijn. Met inbegrip van de kustwateren van ondiepe zeeën zijn er op de onderzeese vastelandplateaux meer dan honderd plaatsen waar de rijksgrenzen onafgebakend in zee verlopen.

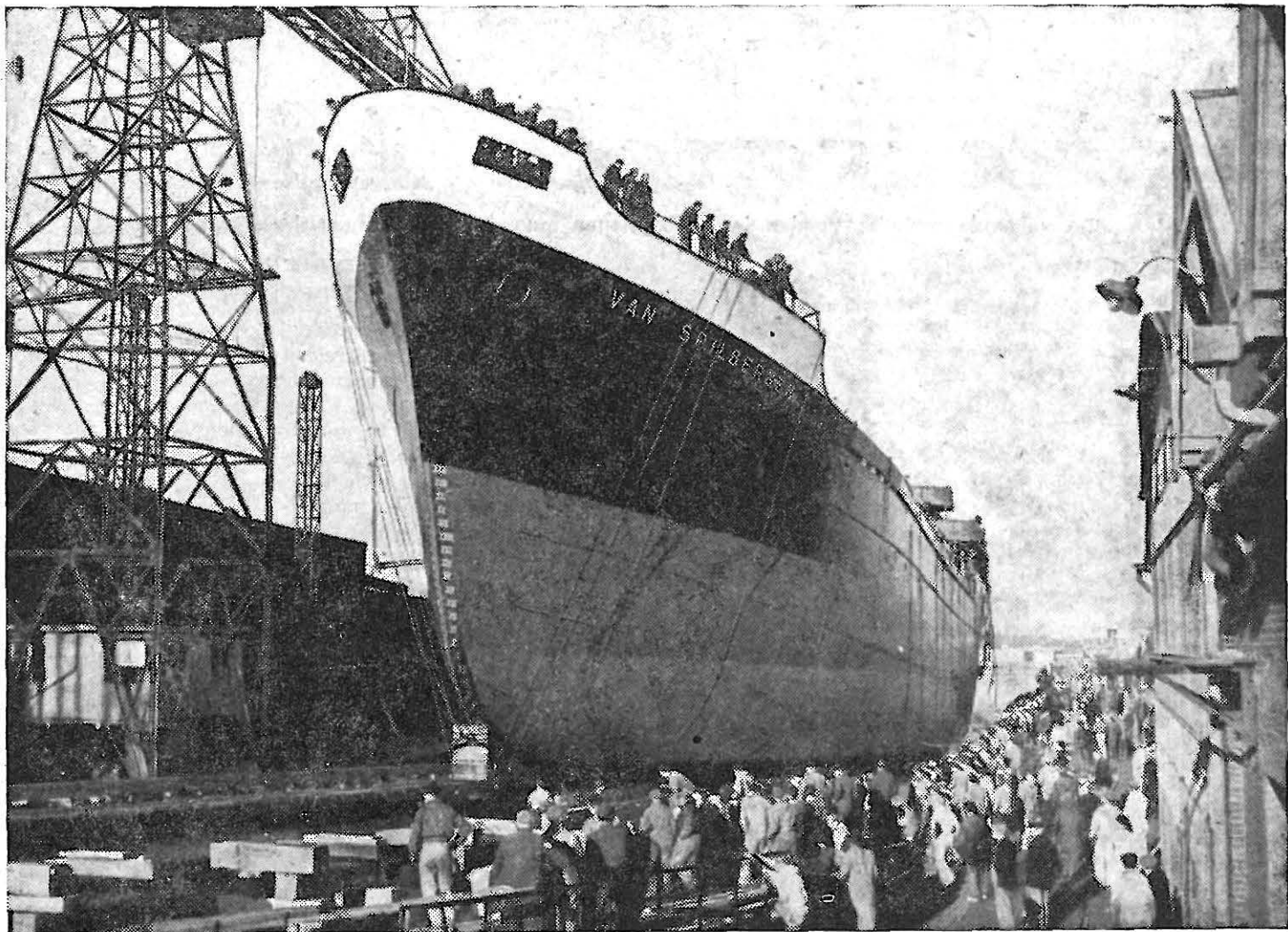
Om in de chaos van dit gebied enige orde te scheppen, heeft de Amerikaan. Whitmore Boggs een systeem uitgewerkt, waarin alle landen aan hun territoriale water dezelfde, vrij geringe breedte zullen geven.

Verder heeft hij richtlijnen ontworpen voor brede veiligheidszônes en ten slotte heeft hij ook de mogelijkheid opengelaten bepaalde rechten te laten gelden in een nog bredere strook. Hoewel wij niet geloven, dat binnenkort belangrijke veranderingen zijn te verwachten, meenden wij toch, dat het probleem interessant genoeg is, om er in „de Uitlaat” uw aandacht voor te vragen.



„Ik weet niet wat het is ...
onze passagiers vragen steeds naar gerookte
zalm!”

(Shipbuilding)



25 November 1952. Nadat mevrouw F. Bolderhey-Iwema de doopplechtigheid heeft verricht en de laatste beletselen zijn weggenomen, glijdt het nieuwe ms. „Van Spilbergen” van de helling van C. van der Giessen en Zonen's Scheepswerven N.V. te Krimpen aan de IJssel.

GROTE BRAND TE BANDJERMASIN.

Schepen en personeel van K.P.M. stand-by !

Op Zaterdag 31 Januari j.l. brak om 13.00 uur een zware brand uit in Bandjermasin die, naar wordt geschat, voor 25 miljoen rupiahs aan schade heeft aangericht.

Aan hetgeen onze Bandjermasin-agent over de brand schreef, ontleen wij het volgende:

De brand brak uit in de handelswijk; door de grote voorraad goederen welke daar lag opgestapeld, konden de vlammen snel om zich heen grijpen. Uit de richting van de haven stond een zwakke wind, zodat het vuur zich vrij snel naar de richting van de steiger kon bewegen. De havenmeester van Bandjermasin gaf onmiddellijk opdracht het inkomende scheepsverkeer over de kali, waaraan Bandjermasin ligt (de Martapoera-rivier) stop te zetten, opdat de drie binnenliggende K.P.M.-schepen, de „Rengat”, „Khoen Hoea” en de „Toboali” zo nodig ongehinderd zouden kunnen verstomen naar de grote kali (de Barito).

In overleg met de gezagvoerders van

de drie genoemde schepen werd een vertrekplan opgesteld, terwijl alle boordslangen, halve kracht spuitende, op de steiger waren gereed gelegd, zulks in verband met de over het havencomplex neerdalende vonkenregen. De telegraaf- en telefoonverbindingen waren inmiddels verbroken.

De K.P.M.-employé's stonden, zowel op de steiger als op het K.P.M.-kantoor, gereed voor het nemen van eventuele maatregelen, indien de brand zich verder mocht uitbreiden.

De brandweer, die direct was uitgerukt, stond in den beginne vrij machteloos tegenover het allesverterende vuur, daar het aantal brandslangen niet voldoende was. Gelukkig was men 'smid-

dags om 6 uur het vuur geheel meester. Practisch de gehele Indonesische- en Chinese handelswijk werd in de as gelegd.

Naar verluidt zou de oorzaak van de brand zijn geweest dat men op ondoordachte wijze bij een benzinepomp had gerookt. Het mag dan ook een wonder heten, dat deze brand aan de eigendommen van onze maatschappij geen schade heeft berokkend.

Niet spoelen, Kietjel

Onze agent te Palembang ontving kort geleden het volgende telegram :

„hedenmiddag arriveert gia kietje mag niet spoelen voor weltevreden”.

Tot volle tevreden van de gezagvoerder van het m.s. „Weltevreden” van de K.R.L., leverde men te Palembang die avond een kistje magneetspoelen af !

Van de Afd.

Personale Taken

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

Aangekomen:

J. L. Jans	hfd. wtk.	22/1	vliegtuig te S'pore	ex R.V.
W. Lorijnen	2de wtk.	27/1	vliegtuig te Djk.	ex R.V.
J. W. Luymes	hfd. empl.	1/2	"	ex E.V.
H. J. Nieuwenkamp	hfd. empl.	5/2	"	ex E.V.
J. J. Dogger	gezagv.	5/2	"	ex R.V.
H. Bosch	gezagv.	7/2	"	ex R.V.
O. W. Brauer	hfd. wtk.	9/2	"	ex R.V.
G. A. de Beer en gezin	empl.	10/2	"	ex E.V.
H. Schellart	le stm.	12/2	"	ex R.V.
J. H. Redeker	empl./baas A	15/2	"	ex E.V.
H. J. G. Sikkes	gezagv.	15/2	"	ex R.V.
J. Ph. Muller	hfd. wtk.	19/2	"	ex R.V.
G. H. den Hoed	le stm.	19/2	" (v. Austr.)	ex R.V.
M. Langeweg	empl.	23/2	m.s. „Johan van Oldenbarnevelt” te Singapore	ex E.V.
H. H. Mersen Senn van Basel	empl.	23/2	"	ex E.V.
Mevr. A. M. Winkelman-Rompelman	echt. empl.	23/2	"	"
A. van Riemsdijk	hfd. empl.	25/2	id. te Td. Priok.	ex E.V.
J. Leenheer	empl.	25/2	"	ex E.V.
R. J. Kuinders	empl.	25/2	"	ex E.V.
J. Kok en gezin	empl.	25/2	"	ex E.V.
Mevr. L. C. Muyerderman-Beck	echt. empl.	25/2	"	"
Mevr. J. Krijt — van Wijk	echt. le stm.	25/2	"	"
J. Ch. H. Korff	2de stm.	26/2	vliegtuig	ex RV/SV
H. L. van Dam	2de stm.	26/2	"	ex RV/SV
J. A. H. Gooszen en echtg.	chef v. dienst	27/2	m.s. „Indrapoera”	ex E.V.
L. J. Willems	le stm.	28/2	vliegtuig	ex RV/SV
E. A. Bosman	gezagv.	28/2	m.s. „Slamat” te Singapore	ex R.V.
F. Fleischer	le stm.	28/2	"	ex R.V.

Welkom in Indonesië!

Vertrokken:

J. W. A. Boerma	hfd. empl.	20/1	vliegtuig	G.S.V.
Ar. de Best	gezagv.	14/2	m.s. „Borneo”	R.V.
W. F. Donk	hfd. wtk.	14/2	"	R.V./V.P.
W. Vader Mzn.	gezagv.	15/2	vliegtuig	R.V.
W. H. Iedema	gezagv.	15/2	"	R.V.
G. B. Valk	K.V.-gezagv.	17/2	"	ontslag.
B. B. J. Eyken	gezagv.	21/2	m.s. „Radja”	O.P.

Goede reis!

Nieuw aangenomen:

F. L. J. Schornack	v.d. Waag	5de wtk.	19/1	h.t.l.
J. A. Hofstede	empl./baas A	19/2	vliegtuig	"
F. A. Zweere	4de stm.	25/2	m.s. „Johan van Oldenbarnevelt”	"

A. Th. v.d. Crommenacker	4de stm.	25/2	"	"
O. J. Stumpf	4de stm.	25/2	"	"

Welkom bij onze maatschappij!

Mutaties:

M. Schouten	empl.	17/1	naar ag. Singapore.	"
G. H. Schagen	empl.	17/1	naar ag. Penang.	"
J. J. Ostreig	empl.	31/1	naar ag. Padang.	"
J. P. Pool	empl.	3/2	naar Naut. Inst.-Td. Priok.	"
H. J. Nieuwenkamp	hfd. empl.	5/2	naar Naut. Dienst — Td. Priok.	"
W. Fontijne	hfd. empl.	5/2	naar ag. Td. Priok.	"
C. de Zeeuw	empl.	6/2	naar ag. Medan.	"
L. W. Luymes	hfd. empl.	6/2	naar ag. Pangkal Pinang.	"
C. F. Kaan	empl.	7/2	naar Afd. C.M. III/H.K.	"
G. A. de Beer	empl.	13/2	naar ag. Donggala.	"
J. H. Redeker	empl./baas A	15/2	naar Werkpl. Td. Priok.	"
S. Doyer	hfd. empl.	18/2	naar Afd. Vervoer/H.K.	"

K.P.M.-ooiervaar bezorgde ferme tweeling!

Op Dinsdag 10 Februari j.l., des morgens om 10 minuten over negen, werd in het ziekenhuis Petamburan een jongen geboren, Adrianus Leonardus Beem, die drie kilo en 120 gram woog. Niets bijzonders, zult u zeggen. Inderdaad, doch 25 minuten later, om 9.35 uur, kreeg deze jongen er een zusje bij: Maria Theodora Cornelia Beem: zij woog drie kilo en 160 gram. Een tweeling bestaande uit twee normale kinderen, elk van ruim 6 pond! En dat is niet zo gewoon. Meestal is het gewicht van een tweeling zo om en nabij de vier kilo, vier pond per kind dus, doch hier werden twee kinderen, elk van normaal gewicht, ter wereld gebracht.



Mevr. C. Beem-van Koppen met de tweeling Ria en Leo.
Links: de vroedvrouw Zuster Blomberg.

Wij hadden een gesprek met de directeur-geneesheer van het ziekenhuis Petamburan, Dr. Weinmann, die ons met veel genoegen vertelde, dat de geboorte van het tweetal volkomen normaal was verlopen. Zuster Blomberg, vroedvrouw-hoofdverpleegster, die bij de geboorte had geassisteerd, deelde ons vol trots mede, dat beide kinderen zo gezond waren als een vis en als kool groeiden.

„U moet beslist zelf eens gaan kijken”, zei ze en we hebben dat toen maar meteen gedaan: Ria en Leo sliepen als rozen onder hun fraai geborduurde dekentjes.

Wij maakten nog even een praatje met de trotse moeder, mevrouw C. Beem-van Koppen, die haar blijdschap over de voorspoedige geboorte niet onder stoelen of banken stak, nu zij ineens een zoon en dochter rijker was geworden.

Ach, hoe gaat het bij dergelijke heuglijke gebeurtenissen: moeder en kinderen maken het uitstekend, maar naar de vader vraagt niemand. Mogen wij dan vertellen dat de (gelukkige) vader, de heer J. Beem, werkzaam is als employé-instrumentmaker op het Nautisch Instituut te Td. Priok en..... dat ook hij het goed maakt!

Dat Ria en Leo voorspoedig mogen opgroeien tot 2 flinke K.P.M.-kinderen van twee trotse ouders.

Noodhavenverzekering.

Als gevolg van de aanvaring tussen de „Oranje” en „Willem Ruys” werd ons door verschillende a.s. verloggers de vraag gesteld in hoeverre het gewenst dan wel noodzakelijk is om een z.g. noodhavenverzekering te sluiten; dit naar aanleiding van de zowel bij de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” als bij de Koninklijke Rotterdamse Lloyd in de overtochtsvoorwaarden voorkomende clausule, dat:

„Indien het schip in de haven van vertrek of in enige andere haven of op enige rede langer dan 24 uur oponthoud ondervindt, zullen de passagiers op eigen kosten aan de wal in hun onderhoud moeten voorzien; indien zij aan boord kunnen of moeten blijven, zullen zij daarvoor moeten betalen volgens het door de maatschappij vastgestelde tarief”.

Tegen dit risico kan men zich indekken door het afsluiten van een zogenaamde noodhavenverzekering. Voor onze personeelsleden, die voor rekening van de maatschappij reizen, is het afsluiten van een dergelijke verzekering echter niet zo nodig, daar de K.P.M. een regeling kent, het laatst gepubliceerd in circulaire no. 31 van 30 Januari 1940, waarbij de kosten, die eventueel uit de clausules als hierboven geciteerd zouden kunnen voortvloeien, binnen redelijke grenzen voor rekening van de maatschappij worden genomen. Alleen indien iemand zich dus een aanspraak op een hogere uitkering zou willen verzekeren, zou er aanleiding voor hem bestaan om een afzonderlijke noodhavenverzekering af te sluiten, waarvoor hij dan de premiekosten zelf moet dragen.

In dit verband kan er overigens nog op worden gewezen, dat lang niet altijd door de betreffende vervoersmaatschappijen van genoemde clausule gebruik wordt gemaakt; o.a. werden aan de passagiers, die tengevolge van het ongeval met het m.s. „Oranje” niet op hun plaats van bestemming konden debarkeren noch voor hun langer verblijf aan boord noch voor hun passage naar hun bestemmingsplaatsen extra kosten in rekening gebracht.

Ook aan de passagiers van het m.s. „Willem Ruys” werden, voor zover bekend, voor de langere verblijfskosten te Port-Said geen extra kosten berekend. Zij, die daartoe de wens te kennen gaven, werden op kosten van de Kon. Rotterdamse Lloyd met een andere gelegenheid naar Nederland vervoerd, terwijl voor de met de „Willem Ruys” doorgaande passagiers voor rekening van de K.R.L. verschillende trips en andere ontspanningen werden georganiseerd.

Onze tijdschriften-pakketten.

Naar aanleiding van de grote belangstelling, die uit de antwoorden op de onlangs onder het personeel gehouden enquête is gebleken te bestaan voor de tijdschriften-pakketten, willen wij hierover eens wat meer vertellen.

Uit het besef van de moeilijkheden, die door de sterk gestegen prijzen voor het personeel waren ontstaan bij het aanschaffen van Nederlandse en in het algemeen buitenlandse tijdschriften, kwam de gedachte bij de Directie's in Indonesië en Nederland voort om te trachten het personeel deze toch moeilijk te ontberen ontspanning te doen behouden. Na gezamenlijk overleg werd daartoe een voorstel aan de Raad van Bestuur voorgelegd, waaraan deze zijn goedkeuring hechtte. Uitgaande van het beschikbaar gestelde bedrag moest een keus worden gedaan tussen pakketten, samengesteld uit slechts een zeer beperkt aantal tijdschriften, die per

luchtpost, of pakketten inhoudende een tiental tijdschriften, die per schip naar Indonesië gezonden zouden worden.

De eerste methode bood het niet te miskennen voordeel, dat de lectuur kort na de verschijningsdatum het personeel zou kunnen bereiken, terwijl de tweede methode het voordeel met zich bracht, het personeel een pakket te kunnen bieden, waarin zoveel mogelijk „elk wat wils” aanwezig zou zijn.

Teneinde de zendingen zoveel mogelijk aan het gestelde doel te doen beantwoorden, was laatstgenoemd voordeel van doorslaggevende aard en werd de tweede methode gekozen. Ter beperking van de verzendtijd werd de vriendelijke medewerking van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” en van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd verkregen om de pakketten-zendingen aan boord van de mss. „Oranje” en „Willem Ruys” „voor de hand” te stuwen en zodoende de lossing te bespoedigen.

Vanzelfsprekend moest het streven zijn de samenstelling van de pakketten zoveel mogelijk te doen beantwoorden aan de wensen, die op dit gebied onder het personeel leven. Teneinde deze te leren kennen werd in April 1952 een enquête gehouden onder het personeel van het hoofdkantoor, de te Djakarta aanwezige gezagvoerders en officieren en de te Djakarta wonende gezinnen. Met een volledige enquête onder het gehele personeel zou teveel tijd gemoeid zijn geweest, waardoor de eerste verschepping eerst belangrijk later had kunnen plaats hebben. Als resultaat van deze beperkte enquête ontstonden de pakketten, zoals wij die in het afgelopen jaar hebben gekend en het was verheugend te bemerken, dat in het algemeen de pakketten aan de verlangens van het personeel hebben voldaan.

De expeditie van de pakketten werd opgedragen aan de firma van Gelderen & Zn. te Amsterdam en de eerste zending arriveerde hier te lande met het m.s. „Willem Ruys” op 15 Juni 1952.

Met het oog op het nieuwe abonnementsjaar 1953 kwam het gewenst voor de wensen van het personeel op ruimere schaal te peilen, waartoe in November en December j.l. een enquête werd gehouden. Naast de talloze uitingen van waardering voor de instelling van de pakkettenzendingen, was het verblijdend om te bemerken, dat allereerste de kwestie met aandacht was bekeken, waarvoor wij allen nog gaarne hierbij dankzeggen.

Aan de hand van de uitslag der enquête en rekening houdend met de kosten van verschillende abonnementen en het beschikbare bedrag, werd voor het jaar 1953 tot de volgende samenstellingen besloten:

Vlootpakket.	Walpakket.
Life.	Life.
Elseviers weekblad.	Elseviers weekblad.
Wereld.	Wereld.
Sport.	Sport.
Wereldkroniek.	Wereldkroniek.
Waterkampioen.	Waterkampioen.
Illustrated London News.	Illustrated London News.
Readers' Digest.	Readers' Digest.
Schip en Werf.	Libelle.
De Blauwe Wimpel.	Ladies Home Journal.

Zoals een ieder waarschijnlijk wel reeds bekend is, worden de gelezen tijdschriften toegezonden aan zee-manshuizen, ziekenhuizen, weeshuizen en andere sociale instellingen, in verband waarmee op alle K.P.M.-lezers — wellicht ten overvloede — nog gaarne een beroep wordt gedaan de tijdschriften in ongeschonden staat in te leveren.

Onze Jubilarissen van deze maand

M. LUBSEN
Chef v.d. Afd. Financiën
van het
Amsterdam-kantoor
40 jaar
24 Januari 1953
(geen foto beschikbaar)

Van ons Amsterdam-kantoor ontvingen wij bericht, dat aldaar op 24 Januari j.l. de heer M. Lubsen, chef van de afd. Financiën, het heugelijke feit herdacht, dat hij 40 jaar geleden in dienst van onze maatschappij is getreden.

*



J. KESAILY
Locaal-employé b.d.
Nautische Dienst — H.K.
40 jaar
7 Maart 1953.

Op 27 Januari 1895 werd Johannes Kesauly te Siri Sori Serani (op Saparua) geboren. Van 7 Maart 1913 af maakt hij deel uit van ons personeel: op die datum trad hij als leerling-ladingklerk in K.P.M.-dienst. Tot 1 Augustus 1924 doorkruiste hij de Indonesische archipel; sinds 1 Januari 1914 als ladingklerk, en van 15 Februari 1921 af als stuurman-locaalvaart.

Op 1 Augustus 1924 werd Kesauly aan de wal geplaatst bij de Nautische Dienst op Td. Priok. Daar bleef hij werkzaam tot December '41, om alvorens op 1 Januari '37 en op 1 Januari '40 te zijn bevorderd tot resp. hoofdklerk en beambte.

Op 9 December '41 werd de heer Kesauly overgeplaatst naar de Nautische Dienst te Tjilatjap, waar hij nog zat toen in Maart 1942 de Japanners binnenvielen.

Na de Japanse capitulatie meldde hij zich direct en werd eerst bij het Rode Kruis te werkgesteld, belast met de registratie van K.P.M.-personeel. Daarna werd hij aangewezen om onze schepen met volontairs te bemannen en jongelui uit de verschillende kampen aan te werven om behulpzaam te zijn bij het lossen der schepen. Toen vlak na de oorlog onze maatschappij het oude K.P.M.-gebouw aan de Sluisbrugstraat betrok,

werd de heer Kesauly wederom bij de Nautische Dienst op het hoofdkantoor geplaatst, alwaar hij thans nog steeds werkzaam is.

Vermeldenswaard is, dat Johannes Kesauly op 31 Augustus 1948 van H.M. de Koningin de kleine zilveren ster voor trouw en verdienste ontving, terwijl hij op 1 Juli 1951 werd bevorderd tot lokaal-employé. Een schitterende staat van dienst.

*



KASIAN
Kebon — Hoofdkantoor
35 jaar
17 Maart 1953

Kasian werd in 1895 in Tapos (Bogor) geboren en trad op 17 Maart 1918 in dienst van onze maatschappij als kebon. Tijdens de Japanse bezetting keerde Kasian naar zijn geboorteplaats terug, doch toen de bezetters waren verdwenen en de K.P.M. haar werkzaamheden hervatte, kwam Kasian zich onmiddellijk melden. Hij houdt nu reeds 35 jaar terrein en erf van ons hoofdkantoor schoon en we mogen wel zeggen: naar ons aller tevredenheid.

*



NIAT
Djurumudie — Sibolga
25 jaar
1 Maart 1953

Niat werd in 1899 in Baros (Tapanuli) geboren en trad op 1 Maart 1928 te Sibolga in K.P.M.-dienst als djurumudie. Deze functie

bekleedt hij tot op heden nog steeds tot volle tevredenheid van zijn superieuren.

Na de heropening van het agentschap Sibolga (1948) meldde Niat zich terstond en vatte zijn oude werkring van djurumudie weer op.

Hij vaart thans wederom, bij goed en slecht weer, in de haven van Sibolga rond. Dat hij dit nog lange tijd moge doen!

*



SAPRIN
Mandur-metselaar
ag. Td. Priok.
25 jaar
4 Maart 1953.

Saprin trad op 4 Maart 1928 in K.P.M.-dienst als kulie-batu om 2 jaar later te worden bevorderd tot tukang-batu (metselaar). Tewerkgesteld onder supervisie van de heer Hilleveld, destijds Chef van onze Bouwkundige Afd., werd Saprin in 1930 reeds aangesteld tot mandur-metselaar, welke functie hij tot op heden nog bekleedt bij ons agentschap te Td. Priok.

Wij kunnen hier nog aan toevoegen dat Saprin bekend staat om zijn betrouwbaarheid, gewilligheid en ijver.

*



W. VADER DZN.
Gezagvoerder
25 jaar
15 Maart 1953.

Gezagvoerder Willem Vader Dzn. werd op 7 Maart 1908 te den Helder geboren en trad, na de 3-jarige HBS en daarna de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam doorlopen te hebben, op 15 Maart 1928 als 4de stuurman in actieve dienst bij onze maatschappij. In April 1930 werd hij bevorderd tot 3de stuurman, terwijl in October 1937 zijn aanstelling tot 2de stuurman volgde. Deze rang bekleedde hij, toen hij in Mei 1940 onder de wapenen werd geroepen en bij de

Marine Luchtvaartdienst als grøpsswaarnemer werd geplaatst in de rang van Lt. t. Zee 2de kl. K.M.R. Op last van de toenmalige Commandant Zeemacht moest hij Java verlaten en ging met de „Duymaer van Twist” op weg naar Australië. Het schip werd echter buit gemaakt door een Japans smaldeel en alle militairen die zich aan boord bevonden, werden door de Japanse Marine in Makassar geïnterneerd. Toen in Augustus 1945 de Japanners de strijd moesten staken, zat Willem Vader Dzn. in een interneringskamp te Bandong en moest in het Militaire Hospitaal te Tjimahi worden opgenomen. In Februari '46 vertrok hij met het m.s. „Indrapoera” met ziekteverlof naar Nederland. De heer Vader, die inmiddels op 1 Januari '48 tot 1e stuurman was bevorderd, kwam op 30 November van dat zelfde jaar vrij van militaire dienst en vertrok kort daarop naar Indonesië. Op 1 Juli 1951 werd hij aangesteld tot gezagvoerder.

*

H. J. RIKO
Hoofdwerktuigkundige
25 jaar
15 Maart 1953.
(geen foto beschikbaar)

Hendrikus Julius Riko werd op 13 December 1908 te 's-Gravenhage geboren. Op 15 Maart 1928 trad hij als 5de werktuigkundige in dienst van onze maatschappij en kwam met het s.s. „Thedens” naar Indonesië. Op 1 Januari 1930 volgde zijn bevordering tot 4de werktuigkundige, terwijl op 1 April 1938, 1 Januari '48 en op 1 Januari 1952 de heer Riko resp. werd bevorderd tot 3de, 2de en hoofdwerktuigkundige. Gedurende de oorlog heeft de heer Riko doorgevoerd o.a. op de „Tegelberg”, de „Straat Malakka”, „Nieuw Holland” en het m.s. „Ruys”.

*



A. DIJKSTRA
Hoofdwerktuigkundige
25 jaar
15 Maart 1953.

Op 2 Februari 1910 werd Albert Dijkstra te Blokzijl geboren. Ook hij trad op 15 Maart 1928 in dienst van de K.P.M. en kwam met het ss. „Thedens” naar Indonesië. Op 1 April 1930 volgde zijn bevordering tot 4de werktuigkundige, terwijl op 1 April 1938, 1 Januari 1949 en 1 Januari 1952 Albert Dijkstra werd bevorderd tot resp. 3de, 2de en hoofdwerktuigkundige. Gedurende de oorlog is de heer Dijkstra blijven doorvaren aan boord van het m.s. „Tegelberg”.

*



A. N. P. BELLE
locaal-employé
b.d. Afd. Pers. Zaken
25 jaar
18 Maart 1953.

Alphons Nicolaas Paul Belle werd op 18 Mei 1909 te Makassar geboren, trad op 18 Maart 1928 als klerk in K.P.M.-dienst en werd tewerkgesteld bij de Afd. Statistiek/Mechanische op het hoofdkantoor. Op 1 Januari 1938 volgde zijn benoeming tot hoofdklerk 1e klasse. Toen in Maart 1942 de Japanners kwamen, werd Belle krijgsgevangen gemaakt en naar Birma afgevoerd alwaar hij, met zovele anderen, aan de beruchte Birma-spoorweg moest werken.

Van Augustus '45 tot September '47 bleef hij in militaire dienst, waarna hij werd gedemobiliseerd. In September 1947 werd Belle tewerkgesteld bij de Afd. Pers. Zaken. In Januari 1948 kwam zijn bevordering af tot beambte, en in Januari 1952 werd hij benoemd tot locaal-employé. In deze functie doet de heer Belle bij de Afd. P.Z. nog steeds trouwe dienst. Hij beschouwt de K.P.M. als een familie-maatschappij en terecht: zijn vader (H.J. Th. Belle) heeft ook zijn 25-jarige jubileum bij onze maatschappij mogen vieren, terwijl zijn oudere broer als werktuigkundige eveneens in K.P.M.-dienst was en in de oorlog aan boord van de „Sloet van de Beele” tijdens een Japans bombardement het leven heeft gelaten. Een jongere broer van de heer Belle trad ook in onze dienst, doch moest helaas om gezondheidsredenen worden afgekeurd.

Alphons Belle stamt dus uit een echt K.P.M.-gezin. Dat het hem gegeven moge zijn nog lange tijd op onze Afd. P.Z. in het belang van de K.P.M. te werken!

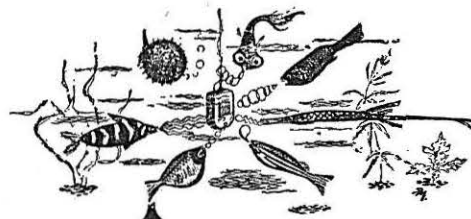
*



D. HEINER
Chef van dienst
25 jaar
30 Maart 1953.

Dynandus Heiner werd op 10 December 1902 te Gorinchem geboren. Hij behaalde zijn eindexamen HBS V, waarna hij nog 4 jaar

de Handels Hogeschool bezocht. Op 30 Maart 1928 trad de 25-jarige Heiner als employé in dienst van onze maatschappij en werd gedurende een maand geplaatst op de afd. Secretarie van het hoofdkantoor, waarna hij tot Juni 1934 op het agentschap te Semarang werkzaam bleef. Ondertussen was hij op 1 Januari '30 bevorderd tot hoofd-employé. In Juni 1935 verliet hij voor de eerste maal met Europees verlof. Na ommekomst in Februari '35 werd hij tewerk gesteld bij de afd. Vrachtzaken op het Hoofdkantoor; van Juni 1939 tot Maart '42 volgde zijn overplaatsing naar het agentschap Makassar. Toen in 1942 de Japanners Makassar binnenvielen werd de heer Heiner, die stadswachter was, als krijgsgevangene met de „Asama Maru” naar Nagasaki afgevoerd, waar hij op een scheepswerf en later in een kolennij arbeid moest verrichten. Na Japans capitulatie kwam de heer Heiner in December 1945 te Makassar aan, waarna op 1 Januari 1946 zijn benoeming tot adjunct-chef volgde. In Juli 1947 vertrok hij wederom met E.V. Na in Juli 48 in Indonesië te zijn teruggekeerd, kwam Dynandus Heiner voor de 3de maal naar Makassar, doch thans als agent. Op 1 Juli 1948 werd hij bevorderd tot chef van dienst. In October 1952 is de heer Heiner voor de 3de maal met E.V. gegaan, na welk verlof hij binnenkort de K.P.M. met pensioen zal gaan verlaten.



DE STILTE DER ZEE

De uitdrukking „zo stom als een vis” behoort te worden afgedankt. De Amerikaanse marine heeft op een van haar proefstations namelijk vastgesteld, dat vissen wel degelijk geluid kunnen voortbrengen. Met behulp van diepzeemicrofoons, die hydrofoons worden genoemd, is het zelfs gelukt de door vissen voortgebrachte geluiden op grammofoonplaten vast te leggen. Zo bleek onder meer, dat een vis weleens schreeuwt van de honger, dat grote vissen meestal bassen zijn, maar dat een speciaal soort forel haar leven lang sopraan blijft.

Op het Amerikaanse proefstation zijn nog meer merkwaardige ontdekkingen gedaan. De Pogonias Chromis, die tot de familie van de snoekbaarsen behoort, bleek een heel goede trommelslager te zijn, die een snelle en krachtige roffel kan slaan; het dier doet dit door bepaalde spieren te laten trillen tegen zijn zwemblaas. Ook sommige soorten van de Nematogathi, die roofvissen zijn, kunnen trommelen, maar niet als een snelle roffel, doch als enkele korte slagen op de grote trom. Weer een andere vis, een exemplaar van de familie der Triglidae, bracht voor de hydrofoon een geluid voort, dat door de luidspreker klonk als het gebrul van een leeuw; zij doet dit door de ribben van haar kieuwen tegen elkaar te wrijven en tegelijkertijd haar zwemblaas aan het trillen te brengen. Ten slotte bleek de kikkervis de grootste schreeuwer van alle te zijn; het dier, dat niet graag in zijn rust wordt gestoord, protesteerde tegen het feit, dat het plotseling voor een hydrofoon kwam te staan, door een geluid uit te stoten, dat door de luidspreker klonk als het ronken van een vliegtuigmotor, afgewisseld met het loeien van een misthoorn.

(uit „Wereld”).

Scheiden doet lijden . . . !

De „Palehleh” en de „Rengat” voor de sloop verkocht.

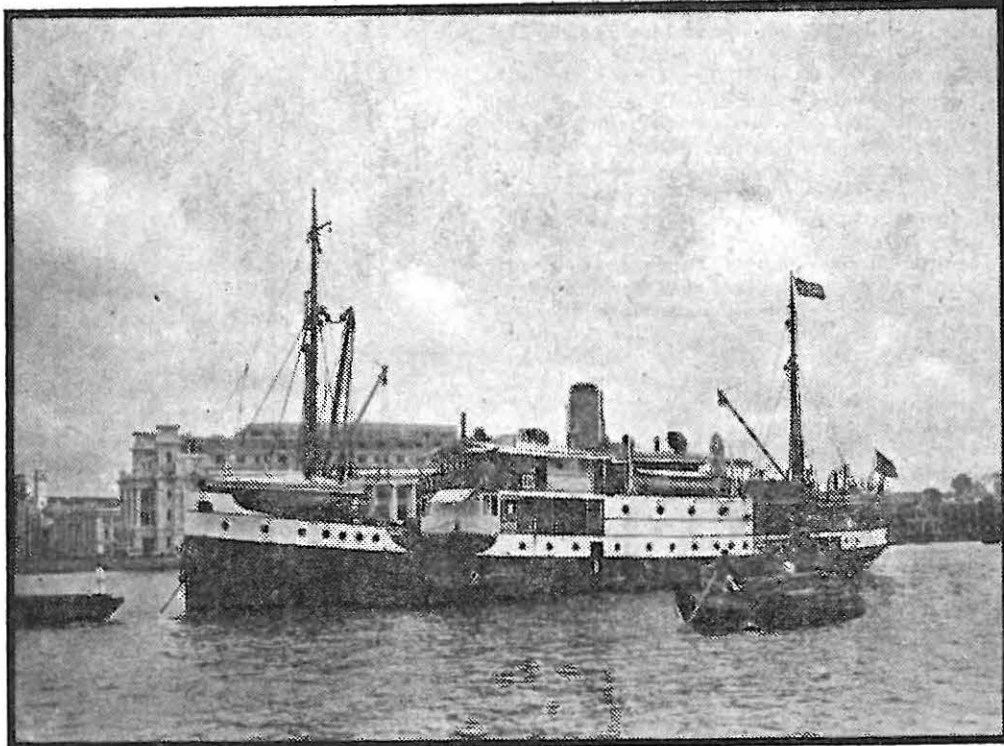
Twee oud-gedienden gaan zeer spoedig de K.P.M.-dienst verlaten: de „Palehleh” en de „Rengat” zullen voor de sloop worden verkocht.

De „Palehleh”.

De „Palehleh” werd in 1921 gebouwd op de werven van de „Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij” te Haarlem en volgde kort daarop zijn bestemming naar de Indonesische wateren. Het schip heeft een lengte van 73 meter, een bruto inhoud van 1208 reg. ton en een snelheid van 8 mijl per uur.

Van de vijf Paketvaart-vrachtschepen van het zgn. „Pa”-type, zijn er in de oorlog twee verloren gegaan bij de ontzuiming en vernietiging van Tjilatjap in 1942. De drie overigen wisten veilig India te bereiken.

Alle K.P.M.-schepen waren intussen door de Regering in bezit gevorderd. De drie overgebleven „Pa”-schepen, waaronder de „Palehleh” werden na reparatie, dokbeurt en bewapening beschikbaar gesteld voor het midden Oosten. In Juni 1943 werd de „Palima” in de Middellandse Zee, tussen Haifa en Beirut, getorpedeerd. De „Palehleh” en de „Palopo” hadden toen reeds over vele zeeën rond gezworven en be-Noorden Port Saïd de nodige bekendheid verworven. Zo voer de „Palehleh” o.a. langs de kust van Noord-Afrika tot Tripolis toe en bracht be-



De „Rengat” wordt in Mei a.s. gepensionneerd en zal aan de sloper worden verkocht.

vroren vlees, dat met grote schepen werd aangevoerd, naar de havens waar de hospitalen waren gevestigd, terwijl in de rest van zijn ruimte het schip steeds zoveel mogelijk ammunitie meenam voor de troepen aan het front.

In het begin van 1944 werd de basis van het m.s. „Palehleh” verlegd naar Malta en vandaar voer het op Italië, doch al spoedig had men het dichterbij de fronten nodig en kreeg het Taranto

als basis. In bijna elk convooi dat door de Adriatische Zee ging, kon men in die tijd de „Palehleh” vinden. Hoeveel andere schepen uit de convooien ook verdwenen, de „Palehleh” kwam steeds veilig weer op haar basis terug. Na de oorlog keerde het schip naar Indonesië terug om haar gewone, vredige, werk te hervatten: men zag de „Palehleh” toen vaak weer tussen Priok — Surabaya en Bagan-si-Api-Api.

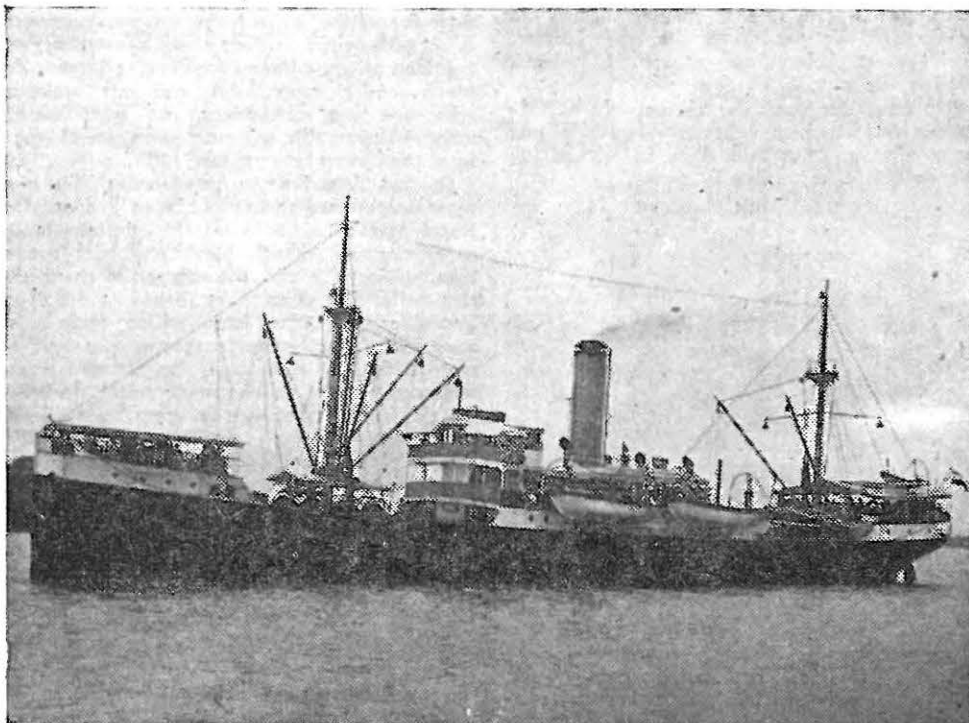
Na ruim 30 jaar trouwe dienst is thans de „Palehleh” voor de sloop in Hongkong verkocht, waarheen het eind Maart, indien de weersomstandigheden in de Zuid-Chinese Zee meewerken, op eigen kracht zal vertrekken.

De „Rengat”.

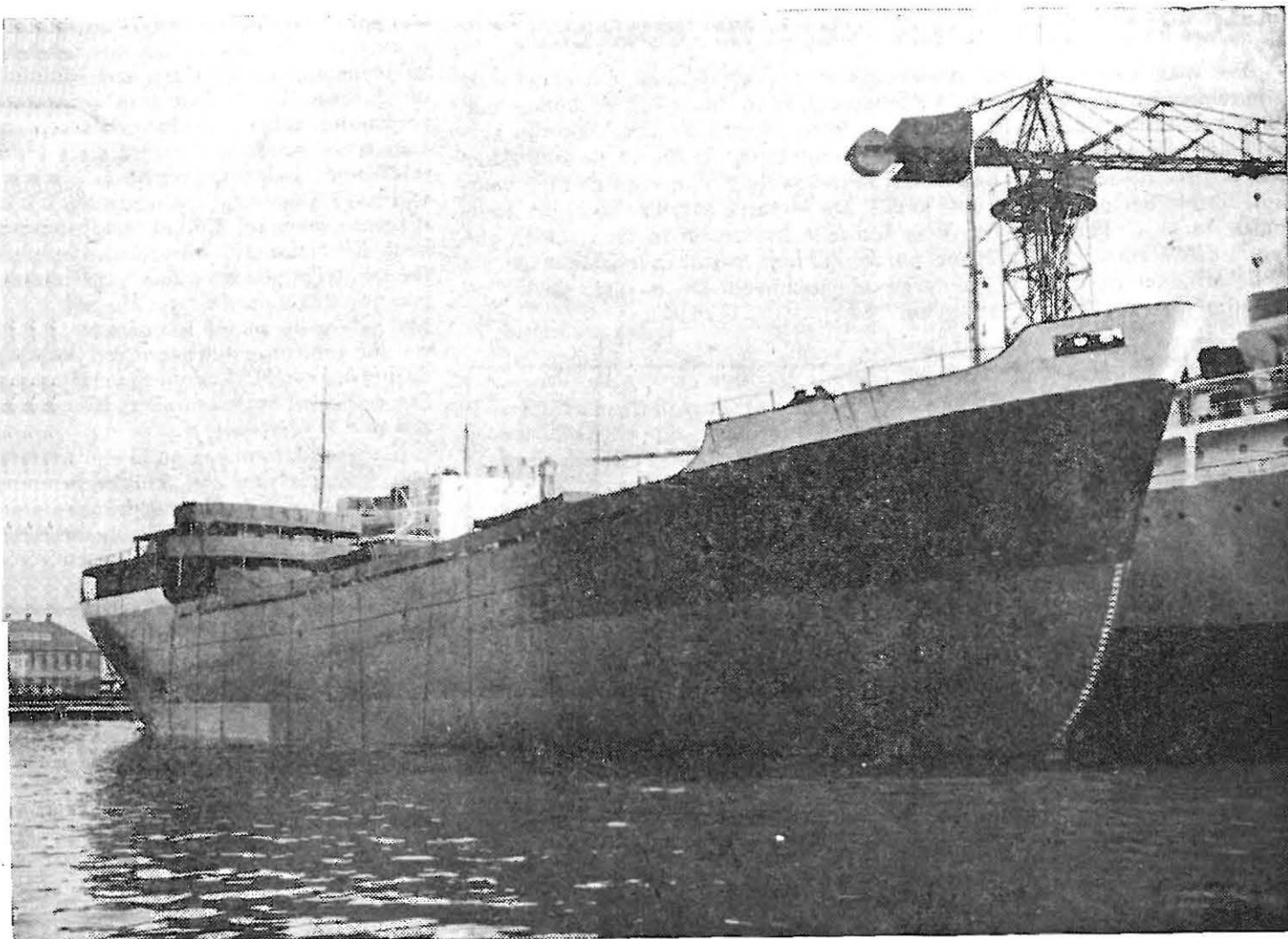
De „Rengat” werd in 1926 op een der hellingen van J. en K. Smit te Kinderdijk gebouwd en in Mei van datzelfde jaar aan onze vloot h.t.l. toegevoegd. Het schip heeft een lengte van 52 meter en een bruto inhoud van 575 reg. ton, terwijl het een snelheid kan ontwikkelen van 7 mijl per uur.

De „Rengat” heeft lange tijd gevaren tussen de plaats waaraan het zijn naam dankt, Rengat, en Singapore, terwijl het later ook veel in Penang is gezien.

Bij het uitbreken van de oorlog in 1942 lag de „Rengat” in de haven van Tjilatjap. Evenals dit reeds aan verschillende gezagvoerders van andere K.P.M.-schepen was opgedragen (o.m. de „Mampawa”, „Nias”, en de „Retch”), ontving ook de gezagvoerder van de „Rengat” opdracht het schip tot zinken te brengen, hetgeen aldus geschiedde.



Na ruim 30 jaar trouwe dienst gaat de „Palehleh” de K.P.M.-dienst verlaten om binnenkort te worden gesloopt.



Voor het eerst in zijn element!

Nadat op 25 November a.p. het nieuwe ms. „Van Spilbergen” de helling van C. van der Giessen en Zonen's Scheepswerven te Krimpen aan de IJssel had verlaten, werd het schip door een paar sleepboten naar de kant getrokken, waar het verder wordt afgebouwd.

In 1947 werd het schip gelicht en in Td. Priok geheel verbouwd. Daarna kwam het op de lijndienst Surabaia-Bandjermasin, terwijl het ook gedurende enige tijd de veerdienst Td. Priok — Oosthaven onderhield.

Het ligt thans in de bedoeling om de „Rengat” in Mei a.s. te pensionneren, waarna het eveneens zal worden gesloopt.

Twee oude getrouwen gaan onze maatschappij dus binnenkort verlaten: wij wensen beide schepen op hun laatste reis een goede vaart toe...!

SPREUK VAN DE MAAND.

Wie niets voor anderen doet, bewijst ook zichzelf geen dienst.

Goethe.

In memoriam

A. DE KLEIJN

Van ons Amsterdam-kantoor ontvingen wij bericht, dat op 11 Januari j.l. te Zutphen is overleden de ex-hoofdwerktuigkundige A. de Kleijn, sinds 1 Januari 1949 in dienst bij de K.J.C.P.L.

G. CH. WEENAS.

Op 20 Januari j.l. is te Bandung in de leeftijd van 59 jaar overleden de heer G. Ch. Weenas, in leven gepensionneerd beambte van onze maatschappij.

G. H. VAN DRIEM.

Op 1 Februari j.l. is te 's-Gravenhage overleden de heer G.H. van Driem, in leven gepensionneerd employé van onze maatschappij, aldus meldde ons hoofdkantoor te Amsterdam.
Zij rusten in vrede.



S. BAKKER.

Van ons hoofdkantoor te Amsterdam ontvingen wij het treurige bericht, dat op 1 Febr. j.l. tijdens de overstromingsramp in Nederland bij een succesvolle poging om een vrouw uit het water te redden, de gepensionneerde gezagvoerder van onze maatschappij, S. Bakker, wonende te Hellevoetsluis, jammerlijk is verdrongen.

Onze innige deelneming gaat uit naar zijn nagelaten betrekkingen.

Hij ruste in vrede.

ECHE EN GEKWEekte PARELS.

Het waas van romantiek, van avonturen en van rijkdom, dat hangt over de parelmoervisserij in alle zeeën der wereld, is voornamelijk te danken aan het betrekkelijk zeldzame bijproduct van deze visserij, de parel. Er zijn verschillende parelmoerschelpen in zee. De grotere, zoals die in de Molukken en in de Australische wateren, leveren slechts weinig parels en worden voornamelijk om het parelmoer zelve gevestigd. De kleinere soorten, zoals die voorkomen langs de Perzische- en Voor-Indische kusten en in de wateren van Centraal-Amerika, leveren meer parels en hier wordt het parelmoer als handelsproduct meer op de achtergrond geschoven. De mooiste parels ter wereld komen van Perzië en Ceylon.

Het ontstaan van de parel.

Een parel dankt zijn ontstaan aan een in de levende oester binnengedrongen parasiet of soms ook een zandkorreltje of iets dergelijks. Het mooie glanzende parelmoer van de schelp wordt door het buitenste huidje (de z.g. mantel) van het levende dier zelve, laagje voor laagje, afgezet. Het vreemde object wordt als hinderlijk ondervonden en wordt daarna ingekapseld, eveneens natuurlijk met een laagje parelmoer. Dit werkt opnieuw weer als vreemd object, een nieuw laagje wordt afgezet en ten slotte ontstaat er een klein huidzakje om het vreemdsoortige lichaampje, waarop laagje na laagje parelmoer wordt afgezet; zo vormt zich langzamerhand een bolletje, een parel. Deze parel „groeit” natuurlijk steeds, want zolang de schelp groeit en dus ook dikker wordt, wordt er telkens een nieuw laagje parelmoer op afgezet en terzelfdertijd geschiedt dit ook om het bolletje.

Uit het bovenstaande mogen we echter volstrekt niet de conclusie trekken, dat elke binnengedrongen parasiet of zandkorrel nu maar dadelijk een parel oplevert. Was dit het geval dan zouden de parels lang zo zeldzaam en kostbaar niet zijn. Niet altijd is het eindproduct mooi bolvormig. Heel dikwijls is de parel onregelmatig van vorm, met allerlei hoeken en bulten of punten aan de oppervlakte. Ook de glans en de kleur zijn niet altijd even regelmatig gelijk. Bruine vlekjes bijvoorbeeld komen nog al eens voor. Het is duidelijk, dat dit alles een sterken invloed heeft op de waarde, die dus behalve van gewicht (grootte), afhankelijk is van vorm, glans en kleur. De blauwachtige witte of grijze parels zijn het meest in trek, hoewel rose of ook zwarte parels, al naar gelang van de vraag, soms fancy-prijzen kunnen maken. Behalve in de bovengenoemde mantel kunnen ook in andere delen van het oesterlichaam parels worden gevormd, zoals bijvoorbeeld in de sluitspier. Deze parels zijn echter zelden mooi.

In alle soorten schelpen en slakken kunnen natuurlijk parels worden gevonden. Alleen die uit de parelmoerschelpen hebben echter de mooie glans,

Daartoe door de redactie van „de Uitlaat” uitgenodigd, verklaarde Dr. J. D. F. Hardenberg, Hoofd van het Laboratorium Penjelidikan Laut (Laboratorium voor Zee-onderzoek) te Djakarta zich bereid om van tijd tot tijd een bijdrage voor ons blad te schrijven.

In „De Blauwe Wimpel” troffen wij een interessant artikel aan van de hand van Dr. Hardenberg over het kweken van parels. Wij hebben gemeend om, bij wijze van introductie, genoemd artikel onze lezers hierbij aan te bieden.

waaraan ze hun waarde danken; een heel enkele maal uit de een of andere parelmoerslak. Ook zijn parels bekend van zoetwaterschelpen. Zelfs in Nederland zijn die wel eens gevonden. Parelvisserij in de Hollandse wateren is echter van absoluut geen belang! In sommige Zuid- en Noord-Amerikaanse rivieren worden ze meer gevonden.

Ook in de z.g. doopvontschelpen, wel bekend in Indonesië, waar ze in tuinen wel als bloembak worden gebruikt, vindt men dikwijls witte ondoorzichtige parels. Handelswaarde hebben deze natuurlijk niet, maar aan goedgelovigen worden ze voor grof geld verkocht, als z.g. „klapperparels”, welke de drager er van zouden beschermen tegen alle mogelijke ziekten en onheil en niet alleen dat, maar ook geluk zouden brengen bij alles wat hij onderneemt. Het bestaan van werkelijke klapperparels is echter nooit bewezen.

De Japanse parel.

De grote concurrent van de echte- of natuurparel is de gekweekte- of Japanse parel, welke men niet mag verwarren met de fabrieks- of namaakparels. De Japanse parel is een kweekproduct en dus tenslotte toch nog een natuurproduct. De namaakparel is zuiver fabriekswerk, welke bij het kilo kan worden gemaakt. Hiermede zullen we ons dus niet bezighouden. Het kweken

van parels geschiedt volgens een Japanse methode, het z.g. Mikimoto-procédé, zo genoemd naar de uitvinder. Hoewel de Japanse kwekerijen hun principe zorgvuldig geheim hielden, uit angst voor concurrentie, is het toch in verschillende landen nagedaan. De werkwijze is vrij eenvoudig als men het ontstaan en de groei van de natuurparel kent. De technische bijzonderheden en finesses krijgt men na enig geëxperimenteer ook wel onder de knie. De prijs van een gekweekte parel is ongeveer 10% van die van een natuurparel van dezelfde hoedanigheid. Voor de oorlog werden er reeds veertien honderd kilogram aan parels gekweekt.

Hoe gaat dat kweken nu in zijn werk? Men gaat uit van een knikkervormig stukje oesterschelp. Voor de kweek worden slechts 2 à 3 jarige oesters gebruikt, omdat deze het snelste groeien en dus ook het meeste parelmoer leveren. Bij oudere oesters is er ook een grotere sterftekans. De oesters worden zorgvuldig schoongemaakt en rechttop in kooitjes geplaatst in de zeebodem in de een of andere beschutte baai. Dit rechttop houden heeft de bedoeling de kans op verstikking door opgevuld slik of zand zo gering mogelijk te maken.

De machinaal gevormde knikkertjes worden nu, nadat er een gaatje in de schelp is geboord, in het vlees van het levende dier gebracht. Al naarmate men grotere of kleinere parels wenst te maken of te kweken gebruikt men een grotere of kleinere diameter. Per pareloester gebruikt men gewoonlijk 5 — 7 knikkertjes, welke er niet tegelijk worden ingebracht, doch één voor één, aangezien anders de sterftekans door verwonding te groot wordt. De oester en de knikkertjes worden zorgvuldig in de boekhouding geregistreerd en dan naar de zeebodem teruggebracht. Van tijd tot tijd wordt het kooitje opgehaald en de oesters worden zorgvuldig schoongemaakt, alles om de sterftekansen lager te houden. Na enige maanden kan men nagaan of de operaties zijn geslaagd en dan is het maar geduldig afwachten om de parel te laten groeien. Na 3 jaar of langer, wanneer de oester ongeveer 5 jaar oud is, worden de schelpen geopend met een mes, waardoor het dier natuurlijk wordt gedood. Oesters, ouder dan 5 jaar, groeien maar weinig en zijn dus van geen belang.

Is de operatie gelukt, dan vinden we evenveel parels als er knikkertjes of bolletjes zijn ingebracht. Lang niet echter zijn het parels met enige verkoopwaarde. Dezelfde hierboven reeds genoemde fouten van natuurparels, kleven ook aan deze. Gelukkig maar voor de juweliers en voor de duikers naar natuurparels, anders zou een parel wel dra haast geen waarde meer hebben.

Een gekweekte parel bestaat dus uit een bolletje (de kunstmatige kiem) en daaromheen een meer of minder dun laagje parelmoer, dat in concentrische lagen is afgezet, net als bij de natuurparel. De waarde wordt evenals bij de natuurparel bepaald door de glans, gecombineerd met de dikte van het laagje. Aangezien we uit de boekhouding precies weten hoe groot de oorspronkelijke ingebrachte kiem was, kunnen we nu de dikte van het laagje parelmoer bepalen door de nieuwe diameter te meten.

Het is duidelijk, dat gezien het grote verschil in prijs tussen beide soorten van parels er nog al eens wordt geprobeerd een gekweekte voor een natuurparel te doen doorgaan. Toch heeft de wetenschap er middelen op gevonden om met feilloze zekerheid beide groepen uit elkaar te kunnen houden.

Echt of onecht.

We moeten dan nog eens het verschil in structuur tussen beide groepen nagaan. Een natuurparel bestaat dus uit een microscopisch kleine kiem, waaromheen concentrische laagjes parelmoer zijn afgezet. Een gekweekte parel bestaat uit een bolletje, waaromheen een

schil van parelmoer eveneens uit concentrische laagjes bestaande, want bij beide vormen is de opbouw gedurende de groei hetzelfde. Het bolletje, de „kiem” van de kweekparel, bestaat echter uit een stukje schelp, welke uit evenwijdige laagjes bestaat. Het is van dit verschil dat het onderzoek gebruik maakt.

Er zijn drie methoden om het verschil te ontdekken. Bij de ene methode maakt men gebruik van röntgenstralen. Het schijnt echter dat hiermede niet altijd met zekerheid tot een conclusie is te komen. Bij de tweede methode maakt men gebruik van gepolariseerd licht, waarbij dus de lichttrillingen in twee verticaal op elkander staande vlakken worden verdeeld. Laat men nu gepolariseerd licht door een natuurparel vallen, dan zal dit licht door alle concentrische laagjes, welke immers dezelfde samenstelling hebben, op dezelfde wijze worden gebroken. Er ontstaat dan een lichtend kruis. Bij een gekweekte parel ontstaat dat kruis alleen daar, waar het licht door de concentrische laagjes valt. Dat is dus alleen het geval door de bovengenoemde „schil”. Van het kruis zien we dus alleen de vier uiteinden.

Bij de derde methode maakt men

gebruik van gewoon licht. Men boort eerst een gat in de parel, wat de handelswaarde niet vermindert, omdat dit toch moet gebeuren om de parel te zijner tijd aan een snoer te kunnen rijgen. Men plaatst een microscopisch klein spiegeltje in het midden van het boorkanaal onder een hoek van 45. Laat men een lichtstraal door het boorkanaal vallen op het spiegeltje, dan zal de lichtstraal verder geleid worden volgens natuurkundige wetten. De hoek van inval van het licht is gelijk aan de hoek van uitval en in de concentrische laagjes van de natuurparel wordt de lichtstraal omgebogen, weer naar het boorkanaal toe achter de spiegel. Bij het kweekproduct echter zal de lichtbundel één der parallele laagjes van de kunstmatige kiem volgen en als een lichtende plek zichtbaar worden op de oppervlakte van de parel.

Een kenner kan dikwijls op het oog al constateren of we met een natuur dan wel met een gekweekte parel te doen hebben. Vooral is dat het geval als de „schil” vrij dun is. Is deze van behoorlijke dikte, dan wordt het moeilijker, zo niet onmogelijk en dan moet men zijn toevlucht nemen tot één der bovengeschreven methoden.

Het licht gaat nog sneller.

Het licht gaat nog sneller dan men tot nu toe algemeen heeft aangenomen. Dit is gebleken bij een proefneming, die onlangs in Engeland werd gedaan en waarover in het technische tijdschrift *Electronic Engineering* werd bericht. Het verschil, dat men nu heeft ontdekt, is weliswaar niet erg groot — slechts ruim 17 kilometer per seconde — maar onbelangrijk is het toch niet, want de snelheid van het licht is een eenheid, die een gewichtige rol speelt in de berekeningen ten behoeve van radio, radar en atoomsplitsing.

Het was de Deense sterrenkundige Olaf Römer, die in 1676 als eerste met behulp van astronomische waarnemingen de snelheid van het licht berekende en daarbij kwam op een snelheid van 307.000 kilometer per seconde. Het duurde echter tot 1849, voordat een methode werd gevonden om de juistheid van Römer's ontdekking te controleren. De Franse natuurkundige Fizeau construeerde toen namelijk een tandwiel, dat zó voor een lichtstraal werd opgesteld, dat het licht tussen de tanden kon passeren. Daarna legde het licht een afstand van 6 kilometer af en werd vervolgens weer naar het tandwiel teruggekaatst. Door nu dit wiel zo snel te laten draaien, dat het teruggekaatste licht niet op een der tanden, maar weer juist tussen die tanden kon passeren,

kon Fizeau uit de draaisnelheid van het wiel de snelheid afleiden, waarmee de lichtstraal de afstand van 6 kilometer heen en terug had afgelegd. Na Fizeau was het de Amerikaan Michelson, die in 1935 zijn beroemd geworden experiment deed, waarbij een lichtstraal een afstand van 1600 meter aflegde in een buis, die luchtledig kon worden gemaakt om storende invloeden van de atmosfeer op de lichtsnelheid uit te schakelen. Hij berekende de snelheid van het licht op 299.796 kilometer per seconde en omdat deze uitkomst bij andere proefnemingen kon worden bevestigd, heeft men haar sedert dien als vaststaand aangenomen.

Toen dr. L. Essen van het Engelse Nationale Fysische Laboratorium in 1947 aankondigde, dat Michelson er in zijn berekening 17 kilometer per seconde naast was, werd die mededeling in wetenschappelijke kringen met de nodige twijfel ontvangen. Maar niet lang geleden heeft de Engelse onderzoeker zijn stelling proefondervindelijk kunnen bewijzen. Hij heeft daarbij geen gebruik gemaakt van lichtgolven, maar van radiogolven, die wel een andere golflengte bezitten, maar geen andere voortplantingssnelheid. De methode, die hij toepaste, verschilde in wezen niet van die van Michelson, maar terwijl de Amerikaan gebruik maakte van een buis van 1600 meter, was de buis van dr. Essen slechts 17,5 centimeter lang. Een radiogolf werd tussen de beide uiteinden van

dit buisje heen en weer gezonden; als de tijd, die zij nodig heeft om de afstand van het ene einde naar het andere af te leggen, precies gelijk is aan het tijdsverloop tussen twee op elkaar volgende golven, ontstaat een elektrische resonantie, die duidelijk en nauwkeurig kan worden aangetoond. Zo kwam dr. Essen tot de conclusie, dat de lichtsnelheid niet 299.796, maar 299.813 kilometer per seconde bedraagt.

De ontdekking van dr. Essen zal het mogelijk maken met radar nauwkeuriger te werken dan tot nu toe. Ook in de astronomie, het atoomonderzoek en op het gebied van de radio zal de correctie zeker belangrijke gevolgen met zich brengen.

Onze maandelijkse fotowedstrijd.

U doet toch zeker ook aan onze maandelijkse fotowedstrijd mee? Indien uw foto in ons blad wordt opgenomen, ontvangt u de maandelijks uitgeloopte prijs van Rp. 50.—

De voorwaarden om aan deze wedstrijd deel te nemen staan vermeld in ons Februari-nummer.

De redactie van „De Uitlaat” rekent ook op uw deelname.

DE NIEUWE AMERIKAANSE IMMIGRATIEWET.

Op 24 December 1952, zo lezen wij in de „New York Times”, is de nieuwe (Amerikaanse) immigratiewet in werking getreden. Van die datum af zijn voor buitenlandse zeelieden, die in Amerika de wal op willen, vrijwel dezelfde (strengere) bepalingen als voor buitenlandse bezoekers en immigranten van kracht.

Een onderzoek zal worden ingesteld naar de identiteit en de politieke betrouwbaarheid van degene, die de Amerikaanse bodem wil betreden. Daar zulks voor de betrokkenen veel tijdverlies in de haven van aankomst zal betekenen, heeft de Amerikaanse immigratiedienst aan de bij de Trans-Atlantic Passenger Conference aangesloten rederijen voorgesteld om in buitenlandse havens reeds inspecteurs van de immigratiedienst aan boord te laten, die tijdens de reis naar Amerika passagiers en bemanning zullen verhoren.

In verband met de hoge kosten, welke voor rekening van de rederijen komen, hebben deze slechts toegestemd in een onderzoek naar de identiteit van de bemanning.

De Compagnie Générale Transatlantique was de eerste buitenlandse rederij, welke twee inspecteurs naar Le Havre heeft doen overkomen voor haar mailschip, de „Liberté”, dat op 17 December jl. naar New York vertrokken is.

Reeds is bekend, dat dit onderzoek niet zonder wrijving verlopen is, omdat, naar de mening van de bemanning, door de inspecteurs „onbeschaamde” vragen met betrekking tot de politieke betrouwbaarheid van de ondervraagden werden gesteld.

Inmiddels zijn reeds door de regeringen van Groot Britannië, Frankrijk, Nederland, Italië, Zweden, Noorwegen en Denemarken protesten bij het Amerikaanse Departement van Buitenlandse Zaken ingediend. Dit departement heeft nu verklaard, dat alles in het werk zal worden gesteld om het oponthoud zoveel mogelijk te bekorten en dat dit geheel tot het verleden zal gaan behoren, wanneer elke zeeman, die geregeld op Amerikaanse havens vaart, in het bezit van een permanent visum zal zijn. De verstrekking daarvan zal zo spoedig mogelijk een aanvang nemen.

HOTEL MET HUTTEN IN PLAATS VAN KAMERS.

In Cincinnati, Ohio, V.S., is een hotel in gebruik genomen, waarvan de kamers als hutten zijn ingericht.

Dit nieuwtje heeft belangstelling in rederskringen getrokken. Misschien heeft de binnenhuisarchitect, die de inrichting van het hotel verzorgde, er iets van gemaakt, waar men zijn voordeel mee kan doen bij de inrichting van nieuwe schepen. (Lloyd-Mail).

ZEILENDE SCHOOLSCHEPEN.

De Hamburgse reder Schliewen was verleden jaar zo optimistisch te verwachten, dat het in deze tijd nog mogelijk zou zijn een zeilende koopvaarder lonend te exploiteren. Hij kocht de vroegere Finse zeilschepen „Pamir” en „Pasat”, liet ze verbouwen en bracht ze als ladingvarende opleidingsschepen in de vaart.

Maar tot dusver hebben de schepen nog geen pfennig winst opgeleverd. Pogingen om ze te verkopen hebben geen succes gehad en om de financiële positie van de rederij te verlichten heeft Schliewen zelfs drie nieuwe, in 1950 gebouwde schepen moeten verkopen. We mogen dus wel aannemen, dat zeilschepen voor de handelsvaart hebben afgedaan, en daarmee is dan een stuk romantiek, maar ook heel veel ellende uit het zeemansleven verdwenen, want het varen op zo'n zeiljammer was heus niet altijd een onverdeelde genoegen.

Toch zijn er nog altijd een aantal zeevarende landen, die voor de opleiding van hun personeel voor koopvaardij en marine voorkeur geven aan een zeilend schoolschip. Ook de

Wij lezen voor U:



regering van Indonesië hoort daartoe. Op 15 October is bij de werf Stülcken in Hamburg de kiel gelegd voor een zeilend schoolschip voor Indonesië. Het wordt een schoenerbark van 810 ton met een zeiloppervlak van 1150 vierkante meter. De eigenlijke bemanning zal 22 koppen tellen; bovendien kunnen er 78 leerlingen aan boord verblijven. Het schip krijgt een motor van 600 pk., aldus lezen wij in het Radio-journaal van de Wereldomroep.

NIEUWE VLAGGEN OP DE WERELDZEEËN.

In een in November door de „National Federation of American Shipping” gepubliceerd overzicht wordt de nadruk gelegd, zo lezen wij in de „New York Times”, op de toeneming van de omvang der koopvaardijvloot van landen, die vóór de jongste wereldoorlog op maritiem gebied slechts een ondergeschikte rol speelden.

Het rapport vermeldt 36 landen en wijst er op, dat tegenover een totaal aan koopvaardij-schepen van slechts 6 miljoen ton d.w. in 1939, het bezit aan tonnage van die landen is gegroeid tot 11.847.000 ton en ongeveer 13 miljoen ton zal bedragen na afwerking van het lopende bouwprogramma. Ten opzichte van 1939 is het schepenbezit van b.v. Argentinië met 333%, van Canada met 114%, van Honduras met 548%, van India met 119%, van Israël met 2029%, van Mexico met 584%, van Peru met 265%, van Pakistan met 1085%, van Turkije met 130% en van Venezuela met 126% vermeerderd.

Enkele van de in het rapport genoemde landen, zoals Columbia, Costa Rica, Ierland, Indonesia, Liberia, Pakistan, IJsland en Zwitserland, hadden vóór de oorlog in het geheel geen schepen onder eigen vlag varen.

TRANSATLANTIC LINERS VAN 105.000 TON?

Reeds geruime tijd heeft men in Amerika plannen voor de bouw van een 2-tal schepen voor het Transatlantische verkeer, welke met een inhoud van 105.000 brt. 10.000 passagiers per reis zouden kunnen vervoeren.

Men wil bij de bouw van deze schepen van geheel nieuwe principes op het gebied van accommodatie uitgaan, en de Liberty Liners Inc. (deze vennootschap werd speciaal voor het onderhavige doel opgericht) verwacht bij een zeer eenvoudige accommodatie en bij het toepassen van het cafetariasysteem aan boord van deze schepen aan de toerist en de „man in de straat” voor \$ 60.— à \$ 100.— een overtocht naar Europa te kunnen aanbieden.

Men verwacht door zulk een enorme concentratie van 10.000 passagiers op een enkel schip tot dergelijke lage kosten te kunnen komen.

De bouwkosten van deze schepen worden op \$ 100.000.000 per stuk getaxeerd en het behoort wel geen betoog dat een belangrijk gedeelte daarvan door de Amerikaanse staat betaald zal moeten worden.

De plannen schijnen in een vrij vergevorderd stadium te verkeren, en de uitvoering zou nog slechts wachten op een subsidie van \$ 120.000.000.—, waaromtrent echter eerst nu, na de presidentsverkiezingen in de U.S.A. een beslissing kan worden verwacht. Het in deze donkere dagen veel te veel gebruikte argument van hoeveel troepen deze schepen in oorlogstijd zouden kunnen vervoeren (deze schepen 30.000 man ieder) zal bij deze beslissing wel een belangrijke rol spelen. Bovendien zullen deze schepen een vliegdek krijgen en een hangardek voor 220 vliegtuigen, welke laatste ruimte in vredetijd recreatie ruimte voor passagiers zou bevatten.

Nog enige technische bijzonderheden: lengte 1250', breedte 144', diepgang 37' („United States” 990' x 101'6", en „Queen Elisabeth” 987'4" x 118'6") Snelheid 36 à 40 knopen, accommodatie 5000 tweepersoonshutten, elk met douche.

Het ziet er dus naar uit, dat voor het eerst in de geschiedenis der scheepvaart de 100.000 brt. binnenkort zal worden overschreden.

(SMN-nieuws)

TELEVISIE ONDER WATER.

Toen, in April 1951, de Britse Admiraliteit de hulp inriep van de Marconi Wireless Telegraph Company bij haar pogingen om de gezonden onderzeeboot „Affray” op te sporen door middel van de televisie-camera, werd een geheel nieuw terrein op dit gebied van de toepassing van televisie geopend.

Sinds de Marconi Company met deze toepassing onderzoeken doet heeft zij bemerkt, dat de resultaten veelbelovend zijn. Verreweg het belangrijkste is het werk onder water, waarbij, onder normale omstandigheden, de hulp van een duiker zou worden ingeroepen, en meer in het bijzonder wanneer het voor de duiker gevaarlijk zou zijn naar de bodem van de zee te gaan.

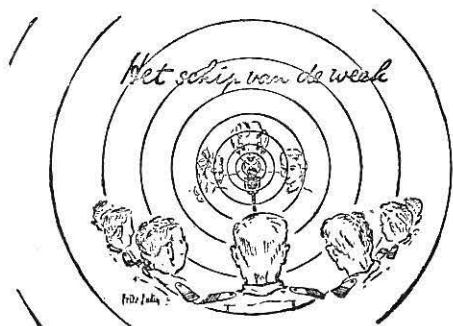
In de meeste gevallen kan een televisie-camera langer onder water blijven dan een duiker; de buitengewone gevoeligheid van de beeldorthicon-camera neemt meer waar onder water dat het menselijk oog; de camera kan op grotere diepten worden gebruikt dan de duiker, en, in gevallen van onzekerheid stelt het ook geleerden en deskundigen in staat om waar te nemen wat zich daar beneden afspeelt en men kan dientengevolge tegenstrijdigheden, die zich in het rapport van een duiker kunnen voordoen, vermijden.

Een ander belangrijk voordeel van de T.V.-camera is, dat het beeld van de zich onder water bevindende camera dat aan boord van het schip wordt opgevangen, kan worden verfilmd, waardoor een blijvend beeld kan worden verkregen. De in het water neergelaten „camera” kan vanaf de oppervlakte worden bediend.

De „Affray” werd gevonden op een diepte van 280 voet en van de wetenschap die men bij die gelegenheid opdeed wordt thans gebruik gemaakt. Een druklichaam dat de camera kan bevatten, is nu ontworpen en wordt vervaardigd. De camera is van een speciale constructie en kan worden gebruikt op diepten tot meer dan 1000 voet.

Bij het onderzoek zijn enkele toepassingen reeds grondig beproefd — het onderzoek van wrakken, het opsporen van voorwerpen en het onderzoek van zeebodem — en andere moeten nog worden onderzocht, zoals het onderzoek van vissoorten in hun natuurlijke omgeving, het onderzoek van trawlnetten tijdens de vangst, het nazien van oester- en mosselbanken, onderzoek van sluisdeuren en schepen onder de waterlijn, zonder het gebruik van een duiker of droogdok, alsmede de mogelijkheden van werkelijk diepzeesonderzoek op diepten van meer dan 1000 voet.

(SMN-nieuws)



In de a.s. Paasvacantie stemmen van kinderen uit Nederland.

Van de Directie in Nederland ontvingen wij de heuglijke mededeling dat door de welwillende medewerking van „Radio Nederland Wereldomroep” — op de wijze zoals dit voor onze gezagvoerders en officieren geschiedt in de uitzendingen „Het schip van de week” — voorshands eenmaal bij wijze van proef ook voor de leden van het walpersonnel, de gelegenheid wordt geboden stemmen uit het Moederland te horen.

Bij deze gelegenheid is, uitsluitend voor kinderen van hier te lande werkzame personeelsleden, de mogelijkheid geboden om groeten tot hun ouders uit te spreken, derhalve niet voor echtgenoten of andere familieleden.

Deze jeugdgroetenuitzending zal in de a.s. Paasvacantie plaats vinden. De juiste datum zal nog nader worden bekendgemaakt.

De golflengten waarop de uitzendingen gehoord kunnen worden, zijn:
van 19.36 — 20.01 Javatijd op 13.96, 16.88 meter en
van 22.58 — 23.23 Javatijd op 13.96, 16.88 en 19.71 meter (herhaling).



OP DE WEST-AFRIKALIJN.
„Morning captain ik ben de havenarts!”
(Shipbuilding)

GEHEUGENPROEF.



Neen, geachte lezer, deze woorden hiernaast hebben niets met elkaar te maken. Het zijn willekeurige gekozen woorden met de bedoeling dat u er slechts drie minuten naar mag kijken. Dan legt u „de Uitlaat” even weg en probeert op een stuk papier hoeveel woorden u uit uw geheugen nog weet op te schrijven.

Wanneer u er 15 — 20 weet, hebt u een fantastisch geheugen, 5 — 10 een tamelijk goed geheugen en 1 — 5 een slecht geheugen.

K.P.M.-SPORT.

Surabaia voetbalt!

Kort geleden kon men in de Surabaia-pers onder de uitslagen van de K.S.K.S./S.K.V.B. met een enkel regeltje zien staan:

VAN SWAAY C — K.P.M. 1: 2—0

Inderdaad, de eerste de beste voetbalwedstrijd was voor ons een nederlaag, doch hiertegenover stond voor ons de overwinning, dat de K.P.M. afd. Surabaia voetbalt! En dat wil toch wat zeggen.

Op 4 December j.l. werd onder leiding van de heren Nooy en Van Lingen de voetbalclub K.P.M. — Afd. Surabaia opgericht als onderdeel van de aldaar bestaande sportvereniging. Voorlopig

nevenstaande foto, welke werd opgenomen tijdens de eerste competitiewedstrijd tegen een combinatie van de Gebr. Van Swaay, getuigt. Hoewel onze jongens stuk voor stuk hun uiterste best hebben gedaan, werd deze eerste match verloren.

Bij de voor-trainingswedstrijden sloegen onze voetballers geen gek figuur. Tegen een combinatie van H.B.S. verloren zij (slechts) met 4—2, terwijl tijdens een wedstrijd tegen de le klassers Excelsior de rust inging met een achterstand van 0—1. Na de rust viel de onvoldoende voortraining van onze voetballers sterk op, zodat de achterstand helaas werd vergroot tot 0—5.

Hoe dan ook: K.P.M.-Surabaia voetbalt en dat is wel het belangrijkste!

G. O. Alpaal.

*

K.P.M.-DJAKARTA

tenniste tegen de Factory.

Op Zondag 15 Februari j.l. werd op de banen van het Logeergebouw een wedstrijd georganiseerd tegen een team van de Factory.

De uitslagen der gespeelde partijen waren als volgt:

1e herendouble.

Juch/Dam tegen Hubers/Bramer
6—4/6—5

herensingle.

Gerungan tegen Tan Kim Hoey
6—2/6—1

mixeddouble.

mevr. Noordhoek Hegt/Hart tegen mevr. Hoorweg/Souisa
6—2/6—1

2de herendouble.

Schramm/Orth tegen Pronk/V. d. Mey
5—6/0—6



K.P.M.-SURABAIA VOETBALT!

Staande v.l.n.r.: Sastrokusumo, Hattu Muller, van Bronkhorst, Janis en Moscou, Hurend v.l.n.r.: Boham, Ch. van Bronkhorst, V. d. Vijver, Vogel en Sadinoch.

doet zij reeds mee aan de Surabaiaise Kantoor Voetbalbond competitie.

Maar er is spirit en enthousiasme onder de Surabaia-voetballers, waarvan

Ringselwoord Hooten Easoo

he weet de? geef eenheden woord...

wat is... dus ik name hoe wordt?

wie was... Adam rivier?

Gallwintz Thur oor Lectels

vertoesla Rena Tivier Italie

Breiter Jurdig

Oplossingen van dit kruiswoordraadsel moeten uiterlijk 20 April a.s. in ons bezit zijn.

ARNO L S I P L A S T
BYD K E E Z E R O I N T W I P
T D E K S B N I E M D N R E I O
G R O N N E Z E P K N A R D E N S
D D S L G B R I G E F F G S D E G K
K U I T K P O O L L I G K E R N A D O S P
I N K M I L T H O K R A P A R A P
T L O O P K A R E T D M A R K E P
L I E S K E L A T R K R E T A G E I
O P F G R O N T A N N I N G

Na loting onder de goede inzendingen kwamen de volgende prijswinnaars uit de bus :

de prijs van Rp. 25.— aan :
R. Pelenkahu — beambte PZ/WP —
Hoofdkantoor.

de prijs van Rp. 15.— aan :

F. Verburg — 1e stuurman.

de prijs van Rp. 10.— aan :

P.M. Vis — empl. ag. Medan.

Onze gelukwensen! De desbetreffende postwissels zijn inmiddels aan de 3 gelukkigen verzonden.

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. —
Diakarta ;

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 NIET worden gecorrespondeerd.

(Denksport)

1 wonder — 7 soort zangonderwijs — 13 overal — 14 scheepskamertje —
16 kluister — 17 water in Z. Holland — 19 geneeskrachtige drank — 21
lekkernij — 23 maat — 24 fris — 26 Duitse rivier — 28 pl. in Gelderland
— 29 zak v. e. harmonica — 31 koude wind in Frankrijk — 33 roofdiertje
— 34 niet door 2 deelbaar — 33 deel van bakkerij — 37 hoofddeksel —
39 voorzetsel — 40 vogel — 41 deel v. e. etmaal — 43 taartje — 45 buiten-
lands edelman — 46 rover — 48 bloeiwijze — 50 spoedig — 51 vogel —
52 vrucht — 53 regel — 55 overheid — 56 onbelemmerd — 59 misdadiger
— 61 holte in een muur — 62 lap — 64 den lezer heil — 66 gierigaard —
68 afgestoken aarde met gras — 69 noot — 70 schaapskameel — 72 glorieus
— 75 deel v. e. voet — 77 pers. vnv. — 78 godheid — 79 azijn — 81 koor
— 82 kaartspel — 84 kleine opening — 86 vrolijk — 88 dus — 90 noodsein
— 91 zijde — 92 booggang in tuin — 93 bevervilt.

1 steltloper — 2 klepper — 3 zangeres — 4 gebak — 5 titel — 6 goeierd
— 8 rivier in Azië — 9 schouwburgplaats — 10 tovergodin — 11 ooievaar
— 12 deel v. e. boom — 14 deel v. h. lichaam — 15 steenkoolproduct —
18 stad in N. Afrika — 19 teken — 20 dunne schijf — 22 stad in Z.
Arabië — 25 voorteken — 27 paard — 30 deel v. N. Holland — 32 meetk.
figuur — 33 flink — 36 tegenstand — 38 schrijfgerei — 40 soort kachel —
41 pl. in Drente — 42 oogst — 44 karig — 45 voor — 46 wig — 47 spinne-
web — 49 vreemde munt — 54 gevierde zangeres — 57 doopgetuige — 58
deel v. h. skelet — 60 flink — 62 Germ. godheid — 63 oorlogsschip — 65
palmmeel — 67 tegengestelde van verkoop — 68 kant — 69 Europeaan —
71 hamer — 73 godheid — 74 tocht — 76 muze — 78 schip der Argonauten
— 80 flink — 83 ernstig — 85 vis — 87 internationaal — 89 aandr.
aanduiding — 91 vogel.

