

1 mei 1953  
8e jaargang no. 5.

# de witlaan

personeelsorgaan van de n.v. koninklijke pakketvaart-maatschappij



## de UITLAAT

Achtste jaargang — No. 5

Overneming van tekst en illustraties alleen geoorloofd met bronvermelding \*

Alle stukken „de Uitlaat” betreffende te adresseren:

Aan de Redactie van „De Uitlaat”  
p/a K.P.M.  
Medan Merdeka Timur 5  
Djakarta

Dit nummer bevat o.a.:

Atoomenergie.

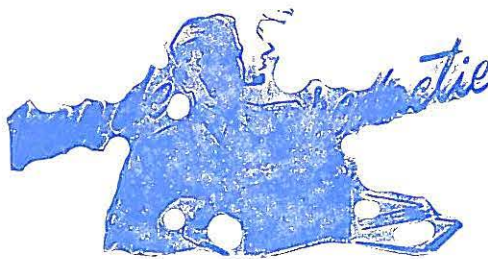
Tewaterlating m.s. „Van Linschoten”.

De strijd om Antarctis.

Het „Plan-Schuman” (deel 2).

De nieuwe posttarieven.

K.P.M.-sportnieuws.



### Op beter papier.

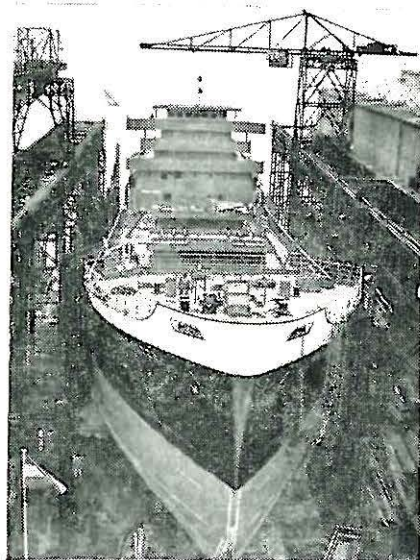
Het zal onze lezers bij het ontvangen van ons April-nummer ongetwijfeld zijn opgevallen dat „de Uitlaat” op beter papier is gedrukt. Wij bereiken hierdoor, dat het „binnenwerk” van ons blad er aanmerkelijk beter is gaan uitzien: vooral de afgedrukte foto's komen nu veel beter uit en ook de tekst laat zich prettiger lezen. Toen vlak voor het ter perse gaan van ons vorige nummer onze verlangens, om op beter papier uit te komen, aan de directie

werden voorgelegd, gaf deze terstond toestemming om deze verbetering in te voeren. Hiervan moge op deze plaats met dankbaarheid melding worden gemaakt!

Wij willen van deze gelegenheid (nogmaals) gebruik maken om ons varend- en walpersoneel aan te sporen ook eens met een bijdrage voor ons blad te komen. Er zijn reeds enkele K.P.M.-ers geweest die aan onze oproepen gehoor hebben gegeven, doch deze medewerking is zeker voor uitbreiding vatbaar. Welaan, lezers, kunt U een ogenblikje tijd vinden om iets te tekenen of te schrijven, denk dan eens aan Uw „Uitlaat”-redactie, die Uw pennevruchten gaarne zal ontvangen.

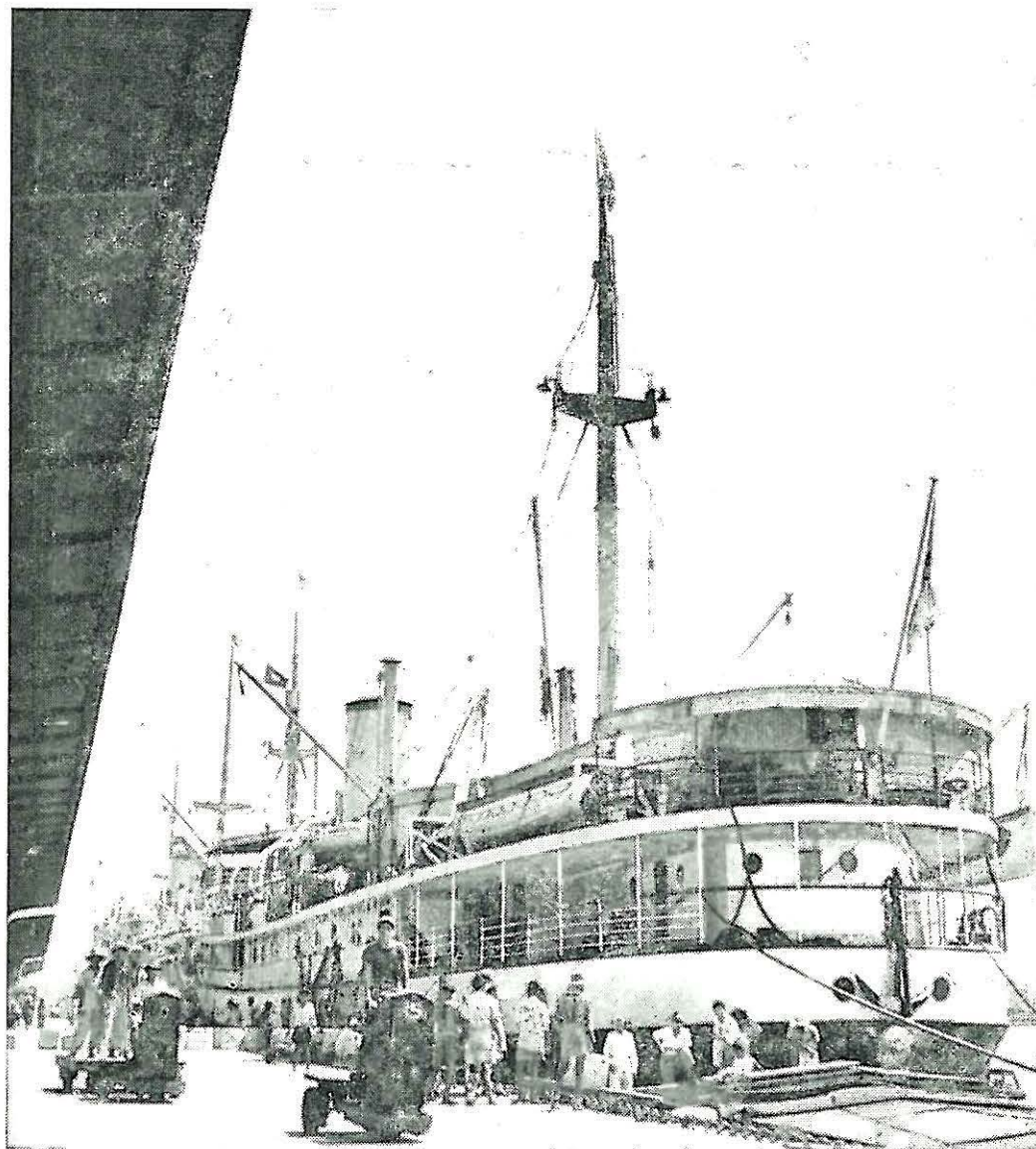
Tenslotte vermelden wij nog, dat wij uit Istanbul een bijdrage mochten ontvangen van de heer Wessels, ex-hoofdwerktuigkundige van onze maatschappij, die ons een aardig verhaal toestuurde, dat onze lezers elders in dit nummer aantreffen.

Zelfs in Turkije vergeet men ons niet; moge dit een aansporing zijn voor onze lezers „dichter bij huis” om ons eens met een inzending te verrassen.



Op de frontpagina:

Op 24 Januari j.l. werd van een der hellingen van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij het enkelschroef vracht- en passagiersmotorschip „Van Linschoten” tewatergelaten. De doopplechtigheid werd verricht door Mevrouw W.H. Baronesse Collot d'Escury-Hooft.



(foto: Tong & Tim)

Een recente foto van het s.s. „Merak” aan de kade te Td. Priok, gereed voor de oversteek naar Pandjang (Oosthaven).



# ATOOMENERGIE.

(deel I)

## Jacht op uranium.

Het woord „atoomenergie” is nog heel jong, maar heeft toch al een lugubere bijklank gekregen. Het wekt bij velen direct gedachten op aan de Augustusdagen van 1945, toen de eerste atoombom boven Hiroshima werd uitgeworpen. Toen een grote stad met meer dan 250.000 inwoners in een puinhoop veranderde en tienduizenden mensen om het leven kwamen.

Toch biedt de vrijmaking van de atoomenergie gelukkig ook andere mogelijkheden dan alleen dood en verderf. Zij kan waarschijnlijk de oplossing geven voor één van de grootste vraagstukken, waarmee de mens in de komende tientallen jaren krijgt te maken. In allerlei landen over de hele wereld wordt hard gewerkt om nieuwe industriën in het leven te roepen en bestaande uit te breiden. Industrialisatie is een slagwoord, dat heus niet alleen voor ons kleine landje geldt. Overal worden machines gebouwd, steeds meer en steeds grotere machines. Alleen als er voldoende brandstof beschikbaar is, kunnen die machines in de toekomst blijven draaien. En met de brandstofvoorziening ziet het er niet zo heel rooskleurig uit.

Meermalen heeft al de waarschuwing geklonken: we zijn bezig onze bodemschatten in te teren. De voorraad aan steenkool en aardolie is lang niet onuitputtelijk. Er is bijvoorbeeld een schatting gemaakt, dat Nederland nog maar een eeuw toe zou kunnen met de voorraad zwart goud in zijn bodem. Aan de beschikbare hoeveelheid aardolie over de hele wereld komt ook binnen afzienbare tijd een einde, vooral nu het gebruik voor alle mogelijke doeleinden steeds groter wordt.

Wanneer deze bodemrijkdom eenmaal opgesoupeerd is, bestaat er geen andere uitweg dan naar nieuwe brandstoffen uit te zien. Of beter gezegd: dit uitzien moet gebeuren vóórdat onze bestaande energiebronnen zijn opgedroogd. De „witte steenkool”, de kracht van het stromende water, zal in de toekomst wel aan betekenis winnen, maar toch ziet het er thans niet naar uit, dat de mensheid aan waterkrachtcentrales voldoende zal hebben. Vandaar dat het noodzakelijk is in de komende jaren een geheel nieuwe weg in te slaan en alles schijnt er op te wijzen, dat deze weg ons voert in de richting van de atomen.

Dat er in deze kleinste bouwstoffen van het heelal oerkrachten sluimeren, wist men al geruime tijd. Maar toen de beroemde natuurkundige Rutherford de gedachte opperde, dat de mens er in zou slagen deze krachten vrij te maken, werd

### HET ONVOORSTELBAAR KLEINE ATOOM

Hoeveel atomen bevat een kilogram waterstof? Om dat aantal te tellen, zou een registreermachine, die elke seconde een miljoen atomen liet passeren, twintig miljoen jaar nodig hebben. Wie er lust toe heeft, kan het juiste aantal nu zelf uitrekenen.....

opgemerkt, dat het toch zeker eeuwen zou duren voor we de atoomenergie in onze dienst kunnen stellen. We weten nu dat het geen eeuwen maar jaren zijn geweest!

De belangrijkste „atoom-brandstof” is uranium, een delfstof die enkele tientallen jaren geleden weinig in trek was en zo goedkoop, dat ze gebruikt werd in de pottenbakkers-industrie. Thans is uranium een van de meest begeerde delfstoffen geworden. Rijke mijnen bevinden zich in de Belgische Congo en Canada, maar verder ook in Opper-Silezië, Portugal, de Verenigde Staten en Rusland. Men schat de hoeveelheid uranium, die met succes valt te ontginnen, op tienmaal de voorraad aan aardolie. Overigens is elke schatting onzeker, aangezien er overal ter wereld nog koortsachtig wordt gezocht naar nieuwe vindplaatsen van de kostbare delfstof.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen zwaar en licht uranium en deze laatste soort, die wordt aangeduid als uranium 235 is de eigenlijke atoom-brandstof. Welke geweldige krachten er in uranium 235 schuilen, blijkt uit een simpel voorbeeld: Eén kilogram uranium levert evenveel energie als ongeveer 3.000.000 kilogram steenkool! Dit komt er op neer, dat een kubus van dit materiaal, die ongeveer 20 centimeter hoog is, voldoende zou zijn om Nederland een heel jaar lang van elektrische stroom te voorzien!

Hoe de mens er in is geslaagd de krachten, die in het atoom schuilen vrij te maken en op deze wijze een nieuwe, ontzagwekkende energiebron aan te boren, die wel eens het atoomtijdperk zou kunnen inluiden, hopen we U in een volgend artikel te vertellen.

BRENG ZE TOT ELKAAR.



Een officier had een originele manier om de goede geest onder zijn troep te bewaren. Zodra hij bemerkte, dat twee van zijn mannen het niet met elkaar konden vinden en voortdurend met elkaar overhoop lagen, gaf hij hun de opdracht alle ramen van de barak schoon te maken. De ene man moest de ruiten van binnen, de andere van buiten wassen, maar de officier stond er op, dat zij beiden tegelijkertijd aan hetzelfde raam zouden werken. In het begin probeerden de mannen elkaar te negeren en langs elkaar heen te kijken. Maar na het vijfde raam bleek dat onmogelijk. Bij het tiende raam stonden ze te grinniken en bij het twintigste lachten ze uitbundig om de mop.

Toen het karwei was gedaan, gingen de mannen samen naar de officier om te rapporteren, dat zij klaar waren — beiden met een brede grijns op hun gezicht. Ze waren goede vrienden geworden.

### PRESIDENT-DIRECTEUR MET VERLOF.

Op Woensdag 29 April j.l. is de heer Iken, president-directeur van onze maatschappij, met verlof naar Nederland vertrokken.

Wij wensen de heer Iken een aangenaam verblijf in Nederland toe.

# TEWATERLATING VAN HET m.s. „VAN LINSCHOTEN“.

Als eerste van dit jaar in Nederland werd Zaterdag 24 Januari j.l. met goed gevolg van één der hellingen van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, het enkelschroef vracht- en passagiersmotorschip „Van Linschoten“, in aanbouw zijnde voor rekening van onze maatschappij, te water gelaten.

Een groot aantal genodigden en belangstellenden was getuige van deze gebeurtenis, waarbij de gebruikelijke ceremonie werd verricht door Mevrouw W. H. Baronesse Collot d'Escury — Hooft.

In de grote marmehall van het Hoofdkantoor der R. D. M. werd Mevrouw W. H. Baronesse Collot d'Escury — Hooft in de allereerste plaats toegesproken door Ir. K. van der Pols, één der directeuren der R. D. M. en werd door hem een aandenken overhandigd, waarna vervolgens het woord werd gevoerd door Jhr. I. H. A. Backer, directeur van onze maatschappij in Nederland.

Met een hartelijk woord werd door Mevrouw W. H. Baronesse Collot d'Escury — Hooft dankgezegd.

Dit schip werd genoemd naar de bekwame zeevaarder uit de 2de helft van de 16e eeuw: Jan Huygen van Linschoten, die door zijn uitstekende reisbeschrijvingen de grondslag heeft gelegd voor de ontplooiing van onze zeevaart.

Als bijzonderheid willen wij nog vermelden, dat door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, sinds 1926 reeds 10 schepen voor de K.P.M. werden gebouwd; de „Van Linschoten“

zal als elfde K.P.M.-er in de eerste helft van 1953 worden afgeleverd.

In ons Februari-nummer van „de Uitlaat“ vertelden wij u over de te waterlating op 25 November a.p. van de „Van Spilbergen“, het zusterschip van de „Van Linschoten“, terwijl wij in dat zelfde nummer reeds in een uitvoerig artikel een beschrijving gaven over afmetingen en bijzonderheden van beide schepen.

Van ons Amsterdam-kantoor ontvingen wij van de te waterlating van de „Van Linschoten“ een drietal fraaie foto's, die onze lezers in dit nummer aantreffen.

*Mevrouw W.H. Baronesse Collot d'Escury-Hooft verrichtte op 24 Januari j.l. op de terreinen van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij de doopplechtigheid en de te waterlating van het K.P.M.-motorschip „Van Linschoten“. Op onderstaande foto het moment waarop Mevrouw Baronesse Collot d'Escury de laatste beletselen voor de te waterlating zal wegnemen. Rechts vooraan: ir. K. van der Pols, een der directeuren van de R.D.M. Achter Mevrouw Baronesse Collot d'Escury onze directeur in Nederland Jhr. I.H.A. Backer. Rechts van ir. Van der Pols: C.J. Baron Collot d'Escury, president van de Nederlandsche Handel-Maatschappij.*





## Gaan we naar de maan?

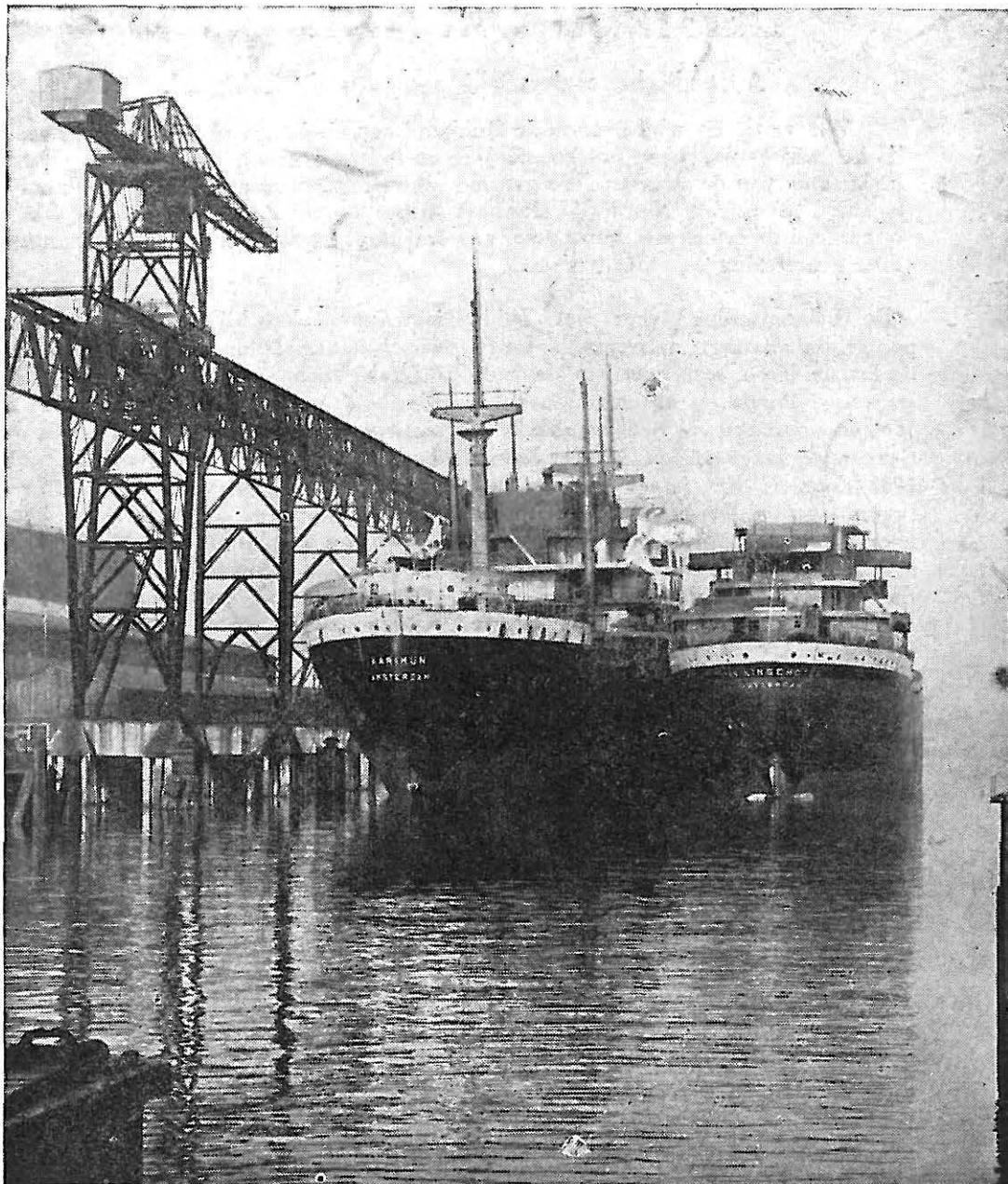
Als we de op hol geslagen verbeeldingskracht van vele journalisten mogen geloven, zal de mens zich binnenkort kunnen losrukken van de aarde en de oneindige wereldruimte binnenzwerven. De maan staat dan bovenaan op het lijstje van de visites, die we per raket aan de planeten zullen brengen. Naar onze eigen satelliet is het slechts een sprongetje, althans in de fantasie.

Mocht de droom, die Jules Verne in zijn *Reis naar de Maan* zo'n boeiende vorm heeft gegeven, echter ooit werkelijkheid worden, dan zullen de reizigers er danig rekening mee moeten houden, dat het mannetje in de maan een nogal ongemakkelijke gastheer is. Hij zal hun weinig comfort aanbieden. Geen warm en koud stromend water; er is zelfs helemaal geen water op de maan. Brengen de bezoekers zelf een voorraadje mee, dan moeten zij er goed oppassen, anders verdampt het dadelijk in de hitte van de maan-dag, die twee weken duurt met een tot 120 graden Celsius oplopende temperatuur. De waterdamp zou in de wereldruimte verdwijnen.

De maan heeft ook geen of bijna geen atmosfeer: geen lucht, geen wolken, geen wind en geen geluid. Wel zijn er verbazend grote temperatuurverschillen. De kookhitte midden op de maan-dag gaat bij zonsondergang al over in tien graden Celsius vorst. Als u het met uw bezoek aan de maan wat slecht treft, kunt u bij een totale maansverduistering in ruim twee uur de thermometer zien zakken van 70 graden Celsius boven nul tot 120 graden onder het vriespunt. Een uur na de verduistering is het er dan weer kokend heet.

De bezoeker zal zich moeten kleden in een luchtdicht pak dat hem volkomen beschermt tegen de moordende hitte van de dag en de barre koude van de nacht. Hij zal de lucht voor zijn ademhaling moeten meenemen.

Daarmee is zijn uitrusting echter nog niet compleet. Er hoort ook een kogelvast harnas bij. De maan wordt namelijk voortdurend gebombardeerd door ontelbare vallende sterren. Dat is met de aarde ook het geval, maar onze atmosfeer zorgt er voor, dat die miljoenen meteorieten door de wrijving met de lucht al op kilometers hoogte verdampen. Slechts een enkele maal is het voorgekomen, dat zo'n brok magneetijzer een gat in de grond sloeg. Als u over de maan wandelt, mist u de bescherming van een atmosfeer en u maakt er een kwade kans, dat u door een neersuisende meteoriet wordt getroffen.



Op 24 Januari j.l. werd van een der hellingen van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij het m.s. „Van Linschoten” tewatergelaten. Direct hierna werd het nieuwe K.P.M.-schip naar de kant getrokken, waar het verder wordt afgebouwd.

Op de foto: onze nieuwe „Van Linschoten” broederlijk naast de „Karimun”, een der nieuwste aanwinsten van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”.

De maan is een gevaarlijk en onherbergzaam oord. Een volkomen dode wereld. Het is de enige planeet, waarvan we door rechtstreekse waarneming weten, dat er geen leven aanwezig is. Was er leven op de maan, dan zouden we dat met onze krachtige telescopen opmerken, evenals we van de maan af tekenen van het leven op aarde zouden kunnen zien.

De inpoldering van de Zuiderzee bijvoorbeeld, zou de maanbewoner zijn opgevallen, ook de groei van grote steden, het groen worden van uitgestrekte gebieden in het voorjaar, enz. Dergelijke verschijnselen laat de maan nooit zien, al hebben enkele sterrenkundigen weleens even gedacht, dat zij

flauwe veranderingen hadden waargenomen.

De enige bewoner is het spreekwoordelijk geworden mannetje in de maan en dat is een uiterst ongestvrij heer.

(„Wereld”).

### Geen kansen?

Als jonge mensen zeggen, dat ze geen kans krijgen, moeten ze eens aan het volgende denken: Marconi had nooit een toestel voor draadloze telegrafie, Baird geen televisie-toestel, Morris geen auto, de gebroeders Wright geen vliegtuig, Edison geen gramfoon, Howe geen naaimachine — *totdat zij er een maakten*. Kansen moet men naar zich toe halen. Ze worden niet op een presentieerblaadje binnengebracht.



# DE STRIJD OM ANTARCTIS.

## Australische onderzoekingen aan de Zuidpool.

Wit, wazig en wijd ligt om de Zuidpool een eindeloze vlakte. Sneeuw en ijs heersen er nagenoeg het gehele jaar en het is dan ook geen wonder, dat de kaarten van de atlassen deze enorme uitgestrektheden met een witte kleurloosheid aanduiden. Nog altijd sluimert Antarctis, het Zuidpoolgebied, blank, onberoerd en onbekend, maar steeds luider klopt de mens aan de poorten van deze geheimzinnige, stille wereld.

De belangstelling voor het Zuidpoolgebied dateert overigens niet van de laatste jaren, zelfs niet van de laatste eeuw. Reeds op het einde van de 16e eeuw ontdekte de Nederlander Dirk Gerrits de lange strook land, die in 1832 door de Engelsman Bixoe werd herontdekt en Grahamsland werd genoemd. In dat zelfde jaar vonden de gebroeders Enderby het land, dat sindsdien Enderbyland heet, en in de daaropvolgende jaren konden nog enkele andere stipjes worden gezet op de rand van de grote witte vlek, die Antarctis op de wereldkaart vormde. Gedurende enkele tientallen jaren bleef het onderzoek toen rusten, totdat op het einde van de 19e eeuw de Belgica-expeditie onder leiding van de Belg Gerlache wetenschappelijke onderzoekingen verrichtte op het Westelijk deel van de Westkust van Antarctis, terwijl een Engelse expeditie onder leiding van de Noor Borchgrevink de eerste landing verrichtte op Victorialand bij Kaap Adore. Na nog verschillende andere Engelse, Noorse en ook Duitse expedities slaagde de Engelsman Shackleton in 1908 er in, de bergrug van Victorialand over te trekken en een blik te werpen in de witte oneindigheid, die zich daarachter uitstrekt.

De belangrijkste dag in de ontdekkingsgeschiedenis van Antarctis was ongetwijfeld de 16e December 1911, toen de Noor Amundsen, na evenals Shackleton de bergrug van Victorialand te zijn overgetrokken, de Zuidpool en daarmee het hart van het gehele uitgestrekte Zuidpoolgebied bereikte. Opnieuw kon daardoor een gedeelte van het onbekende gebied in kaart worden gebracht.

Wat is er de reden van, dat vertegenwoordigers van zovele landen en volken zich zo onweerstaanbaar hebben aange trokken gevoeld door de witte oneindigheid van het onherbergzame Antarctis? Was het slechts hun avonturiersgeest, die hen de verschrikkingen en ontheringen van een tocht door het Zuidpoolgebied deed trotseren? Ongetwijfeld hebben de lust tot avontuur en de wens zich een naam in de wereldgeschiedenis te verwerven een woord-

je meegesproken bij de organisatie van verschillende Zuidpoolexpedities. Maar dit mag toch niet doen vergeten, dat verscheidene van deze gevaarvolle tochten hun verwerkelijking hadden te danken aan de behoeften van de walvisvaarders, die het maar moeilijk zonder wetenschappelijke voorlichting konden stellen, terwijl andere onderzoekers van het Zuidpoolgebied zuiver wetenschappelijke doeleinden nastreefden en ook inderdaad wisten te bereiken.

Het waren en zijn echter niet de walvisvaart en de wetenschap alleen, die Antarctis in het middelpunt van de wereldbelangstelling hebben geplaatst. Dank zij de kennis, die de mens zich tot nu toe over het Zuidpoolgebied heeft weten te verwerven, heeft hij alle redenen aan te nemen, dat er in die witte woestenij rijke schatten aan delfstoffen verborgen liggen en al jaren vraagt hij zich begerig af, hoe hij die schatten zal kunnen bemachtigen. Eenvoudig is dat stellig niet en zoveel staat wel vast, dat er een langdurige en zorgvuldige voorbereiding voor nodig zal zijn en dat hij zich op vele teleurstellingen en tegenvallers zal moeten voorbereiden.

Vooreerst moet de weersgesteldheid er worden onderzocht, de samenstelling van de bodem moet nauwkeurig bekend zijn, over het verloop der kustlijnen en der binnenwateren mag geen misverstand bestaan en de schaarse planten- en dierenwereld moeten hun geheimen prijs geven voor er aan een systematische ontginning, die tastbare resultaten oplevert, kan worden gedacht.

Toch is er, juist in dit eerste stadium van de voorbereiding, over die verre witte oneindigheid een stille, maar echte koude-oorlog gaande. Nog onlangs bleek dat, toen President Peron bekendmaakte, dat de Argentijnse vlag was gehesen op een punt van het Zuidpoolgebied, namelijk Grahamsland, waarop ook Engeland aanspraak meende te mogen maken. Dit incident was typerend voor de politieke belangstelling, waarin het onherbergzame Antarctis zich tegenwoordig verheugt. De grote mogendheden proberen er alle het eerst bij te zijn en zich de meeste en stevigste aanspraken op de toekomstige rijkdommen te verzekeren. Onder het mom, dat het zo interessant is, wordt in de Verenigde Staten een grote belangstelling gewekt door de vele expedities, die er met steun en medewerking van de regering naar de Zuidpool worden uitgerust. Ook Engeland en Frankrijk laten zich niet onbetuigd en Australië is er zelfs al in geslaagd tijdig een deel van de „sneeuwbuik” in bezit te nemen.

Sedert 1936 bestaat er namelijk een „Australian Antarctic Territory”, een Australisch territoriaal gebied bij de Zuidpool, waartoe bijna alle landen,



Het kamp te Atlas Cove.



eilanden en wateren, die gelegen zijn ten Zuiden van de 60e graad Zuiderbreedte en tussen de 160e en 45e graad Oosterlengte, gerekend mogen worden. Sinds deze gebieden deel uitmaken van het Australische gemeenbest, organiseert de regering van dit werelddeel onafgebroken expeditie na expeditie om Antarctica zijn geheimen te ontfutselen. In de laatste oorlog moest die activiteit voor het grootste deel worden gestaakt, maar zij is onmiddellijk na de wapenstilstand hervat en neemt steeds grotere vormen aan.

De laatste van deze Australische expedities had tot doel de eilanden Heard en Macquarie, die een kleine zes duizend kilometer ten Zuiden van Melbourne liggen, te onderzoeken. Deze eilanden, die van Mei tot October volledig zijn ingesneeuwd, waren tot voor kort nog nooit door mensen betreden. De leden van de expeditie hebben er echter een kamp gesticht, dat zij Atlas Cove noemden en waar zij veertien maanden hebben doorgebracht. Zij bleven er niet werkeloos. Toen zij weer vertrokken, was er een volledig meteorologisch instituut gebouwd en had men vele belangrijke gegevens over de gesteldheid van het klimaat, de bodem en de levende wezens verzameld. Na-

tuurlijk gaan nu andere mannen hun pionierswerk voortzetten en wie zal zeggen, of niet in een nabije toekomst een aantal mijnbouwondernemingen deze uitgestorven eilanden tot een centrum van nijverheid zullen maken?

Het is intussen heel moeilijk er zich een duidelijke voorstelling van te vormen met hoeveel moeilijkheden zo'n Zuidpool-expeditie heeft te kampen. De plantengroei is er uiterst gering en eetbare planten zijn er zo zeldzaam, dat alle etenswaar moet worden meegebracht. De kok van zo'n expeditie wordt vaak „blikjeskoning” genoemd en dat zegt al genoeg. Maar niet alleen het eten, ook de behuizing en de dekking zijn er aanvankelijk vraagstukken, die met zorg moeten worden opgelost, omdat het leven van alle expeditie-leden er van afhangt.

Heeft men eenmaal een „thuis”, dan is het leven er wel uit te houden, al vraagt het buitenwerk veel lichamelijke kracht en vooral een onverzettelijk doorzettingsvermogen. Het is geen peuleschilletje in een gebied, waar het land en de togevroren zee beide met een dikke laag sneeuw zijn bedekt, een kustlijn van een 125 km precies in kaart te brengen. Ook het onderzoek van de uitgestrekte hergplateau's met hun vele en verraderlijke gletschers is geen

sinecure. Aan de Zuidpool kan men namelijk niet, zoals aan de Noordpool, de hulp inroepen van de Eskimo's met hun onvermoeibare „huskies”, want er zijn mensen noch poolhonden.

Dieren zijn er overigens wel. In de ijsgrotten, die vaak van een bizarre schoonheid zijn, vinden honderden „paddies”, een in die streken veel voorkomende vogelsoort, een schuilplaats. Verder zijn er natuurlijk de parrantige, rechtop lopende pinguïns, die met een roerende zorg over hun kroost waken, en dan kan het ook gebeuren, dat een ploeg, die de kustlijn naspeurt, op een pelsrob stuit, een zeehondensoort, die in de Zuidelijke Poolzee thuishoort, maar bij vergissing ook weleens Noordelijker kusten nadert.

Behalve enkele dieren vertoont zich in Antarctica echter geen levend wezen. U bent er volkomen van de „bewoonde” wereld afgesloten, zo volkomen, dat lang niet elk mens tegen die volstrekte eenzaamheid bestand blijkt en het vaak de grootste moeite kost onder de leden van een expeditie een goede verstandhouding te handhaven. Gelukkig is er dan de radio, waaraan de mannen zich geestelijk kunnen vastklampen.

(„Wereld”)

## De koudste streek ter wereld.

Al u iemand de vraag stelt, waar het op aarde het koudst is, zult u waarschijnlijk ten antwoord krijgen: „Aan de Noordpool” of: „Aan de Zuidpool”. Nu kan het aan de Noordpool inderdaad knap koud zijn; temperaturen van 40 tot 50 graden Celsius onder nul zijn er geen uitzondering. En aan de Zuidpool vriest het zelfs in het algemeen nog iets harder. Maar toch zijn de beide polen niet de koudste plaatsen ter wereld. Op de ijsvlakten van Alaska en op Groenland heeft men namelijk veel lagere temperaturen kunnen vaststellen en in Oost-Siberië pleegt de thermometer 's winters op sommige plaatsen zelfs tot -60 graden Celsius te dalen. Vandaar dan ook, dat men lange tijd heeft gemeend, dat de Oost-Siberische stad Werchojansk, waar in 1892 een temperatuur van -70 graden werd geregistreerd, als de koudste plek van de wereld moest worden beschouwd.

Intussen echter is het koude-record van Werchojansk gebroken. De laatste jaren heeft men namelijk kunnen vaststellen, dat het een paar honderd kilometer ten Zuiden van Werchojansk nog harder kan vriezen. In een streek, die omstreeks 1930 nog niet in kaart was gebracht, vonden ontdekkingsreizigers

en geleerden in de nabijheid van de Siberische rivier Indigarka een dal, dat waarschijnlijk de koudste plaats van de wereld moet worden genoemd. In dit zogenaamde Ojmekondal werden namelijk herhaaldelijk temperaturen gemeten van 78 graden Celsius onder nul.

Het Ojmekon-dal wordt ingesloten door het op sommige plaatsen 3000 meter hoge Tsjerky-gebergte, dat geen enkele warme luchtstroom er in toelaat. Dieren en planten zoekt men er tevergeefs. Zelfs 's zomers zijn er dagen, dat het er vriest, dat het kraakt.

### Spreek van de maand.

Die 't ambacht wel verstaat, daar  
hij van leven moet,  
Maar die 't niet wel alleen, maar  
wel en geerne doet,  
Bezit het grootste geluk, dat  
iemand kan begeren.

Huygens.

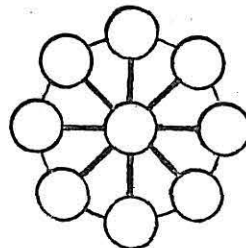
## Dat kwam later wel.

Er was een nieuw gezin in de buurt komen wonen en mevrouw Hendriks had bijzondere belangstelling voor nieuwe burens. Zij kon dus na enkele dagen al heel wat over de familie vertellen.

„'t Lijkt me, dat die man en die vrouw dol op elkaar zijn”, rapporteerde ze aan haar echtgenoot. „Iedere keer als hij naar z'n werk gaat geeft hij haar een zoen en dan blijft hij bij de hoek nog even staan om te zwaaien. Waarom doe jij dat ook niet?”

„Maar lieve schat”, merkte Hendriks verbaasd op, „wat loop je toch hard van stapel. Ik ken die vrouw nog niet eens!”

### Cijfer-Probleem.



Kunt U de getallen 1 tot en met 9 zó over de 9 cirkels verdelen, dat de som van de cirkels, die een rechte lijn vormen, steeds 15 is?

Het is de bedoeling, dat U het eerst zelf probeert en dan pas kijkt op pag. 18, want daar staat de oplossing.



# DE EUROPESE KOLEN- EN STAALGEMEENSCHAP.

## Het "Plan-Schuman"

(deel 2)

In ons vorige artikel, opgenomen in „de Uitlaat” van 1 April j.l. schetsten wij in het kort de ontwikkeling, die leidde tot het door Frankrijk genomen initiatief, te komen tot de oprichting van een Europese Gemeenschap voor kolen en staal. Hier vertellen wij wat de bedoeling was, en hoe het verder ging.

Op 18 April 1951 tekenden de Ministers van Buitenlandse Zaken van Frankrijk, Duitsland, Italië, België, Nederland en Luxemburg het verdrag waarbij de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal werd opgericht — het plan, dat de naam draagt van de Franse Minister van Buitenlandse Zaken, Schuman. Een jaar later hadden de parlementen van de deelnemende landen het verdrag bekrachtigd en trad het in werking.

In ons eerste artikel zagen wij, waarom juist de steenkool- en staalindustrie als eerste gekozen werden — sommigen zeggen: als proeftuin. Het verdrag wil op dit terrein bereiken wat naar het oordeel van velen voor het gehele economische leven van Europa bereikt moet worden: het moet mogelijk maken, dat de productie van kolen en staal in Europa zo redelijk mogelijk wordt verdeeld, terwijl er zoveel mogelijk kolen en staal wordt geproduceerd.

Daardoor wil men de economische ontwikkeling van de deelnemende landen helpen, men wil de werkgelegenheid bevorderen en het levenspeil verhogen. Bij het nemen van maatregelen om dit alles te bereiken wil men steeds trachten te vermijden, dat het economische leven van de deelnemende landen in ernstige en blijvende moeilijkheden komt.

Men gaat daarbij uit van drie beginselen:

1. er is een gemeenschappelijke markt;
2. er zijn gemeenschappelijke doeleinden;
3. er zijn gemeenschappelijke organen om aan dit alles leiding te geven.

Dit is alles nog vaag, kan men zeggen. Wat gaat men nu in de praktijk doen? Dat is spoedig verteld.

Men wil:

- 1e. toezien op een geregelde voorziening van de gemeenschappelijke markt. De export naar landen buiten de zes deelnemers vergeet men daarbij overigens niet;

2e. mogelijk maken, dat alle verbruikers in de gemeenschappelijke markt bij de producenten tegen dezelfde voorwaarden kunnen kopen;

3e. zorgen voor op den duur zo laag mogelijke prijzen;

4e. de onderlinge concurrentie van ondernemingen op dit terrein niet de kop indrukken;

5e. het levenspeil en de sociale voorwaarden der werknemers in deze industrieën zoveel mogelijk bevorderen;

6e. de internationale handel bevorderen;

7e. de productie door uitbreiding en modernisering opvoeren.

Een heel programma dus, maar er is meer:

De regeringen hebben verklaard, dat zij niet meer haar toevlucht zullen nemen tot een aantal maatregelen als het heffen van in- en uitvoerrechten, met het doel hiermee de eigen industrie te bevorderen ten koste van de buitenlandse, of tot het trachten de markt te beheersen.

Men ziet dus wat de bedoeling is van het plan als geheel: neem alle kunstmatige belemmeringen weg, en laat de vrije onderlinge concurrentie haar gang gaan. Maar als er nu toch ongelukken van komen, zult ge vragen, en wanneer de gevolgen van die vrije concurrentie dodelijk zijn voor een onderneming of groep van ondernemingen en er daar werkloosheid ontstaat? Doet men daar dan iets aan? En wanneer de rest van de wereld zegt: Dat Europese plan is prachtig: het geeft ons een schone kans ons meester te maken van de Europese markt door middel van lagere prijzen (er is immers maar één marktgebied)?

Ook hierin is voorzien. In de overgangstijd zullen de ondernemingen, „die niet mee kunnen”, financieel worden gesteund en worden geholpen om door modernisatie en dergelijke een zodanig peil te bereiken, dat concurrentie weer mogelijk is. En wat het buitenland betreft: men houdt een wakend oogje in het zeil, en er zullen gemeenschappelijke maatregelen worden genomen zodra de markt ontwricht dreigt te worden door abnormale aanbiedingen uit het buitenland.

Om die gemeenschappelijke doeleinden na te streven en het oog te houden op de gemeenschappelijke markt, heeft men gemeenschappelijke organen in het leven geroepen. Niet om van dag tot dag te zeggen hoe het wel moet,

maar om te kunnen ingrijpen wanneer dat noodzakelijk mocht blijken.

De hoogste leiding van de organisatie wordt gevormd door de „Hoge Autoriteit”. De leden van dit college worden aangewezen door de deelnemende regeringen, maar het uit negen leden bestaande college zelf staat als zodanig boven de deelnemende landen: het is een boven-nationaal orgaan. Dat de regeringen zelf ook nog een vinger in de pap willen houden, zal niemand verwonderen: vandaar een Raad van Ministers, die naast de Hoge Autoriteit staat en bepaalde besluiten van de H.A. kan afkeuren. Verantwoording verschuldigd is de Hoge Autoriteit aan het gemeenschappelijke parlement, dat bestaat uit parlementsleden uit de deelnemende landen: dit parlement moet het jaarverslag van de H.A. goedkeuren en kan de H.A. tot aftreden dwingen. Een soortgelijke verhouding dus als tussen Ministerraad en parlement. De stem van de praktijk laat zich horen in de raadgevende commissie: zij bestaat uit vertegenwoordigers van werkgevers, werknemers en consumenten. De leden worden voor twee jaar benoemd door de Raad van Ministers, en de commissie moet over bepaalde onderwerpen worden gehoord. De Ministers kiezen de leden uit de representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in hun land.

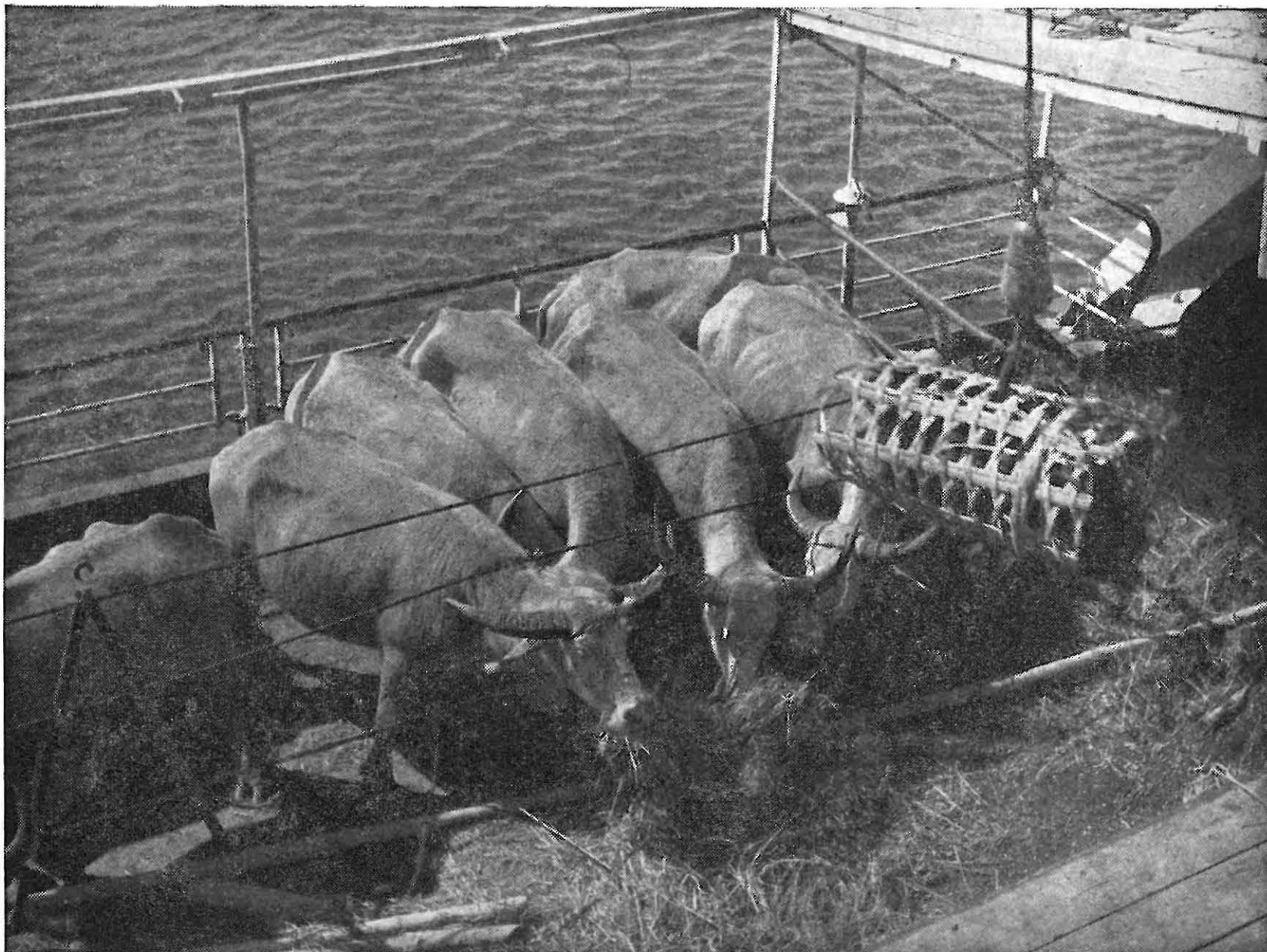
Voor de zuiver rechtskundige zijde van de zaak zorgt het Hof van Beroep. Het moet waken voor een juiste uitleg van het verdrag. Het geheel van organen kan men aldus samenvatten: de onafhankelijke leiding, met daarnaast de Raad van Ministers als vertegenwoordigers der regeringen, een parlement met daarnaast een soort Sociaal-Economische Raad (de Raadgevende Commissie), en tenslotte een juridisch orgaan als onze Hoge Raad.

Het algemene beginsel van het gehele plan is vrijheid. Slechts wanneer de goede gang van zaken dreigt verstoord te worden, kan de Hoge Autoriteit (die dus het enige orgaan is dat naar buiten optreedt) ingrijpen.

Wanneer dat nodig zou zijn, kan bijvoorbeeld de H.A. nieuwe prijzen bepalen. Maar wanneer de toestand normaal is blijven de prijzen vrij. Ook de productie blijft vrij, en alleen alweer in abnormale omstandigheden zal men op dit terrein maatregelen nemen. Maar deze bevoegdheden zijn nog met verdere waarborgen omringd: de Raad van Ministers moet er, bijvoorbeeld, zijn goedkeuring aan hechten.

Dat dit alles niet van vandaag of morgen kan gebeuren is duidelijk. Er is dan ook voorzien in een overgangperiode van vijf jaar, waarin een geleidelijke aanpassing naar de nieuwe





*Een fraaie foto van veetransport a.b. van een onzer Wai-schepen ter rede van Buleleng.*

## Het „Plan-Schuman”.

(vervolg van pag. 8)

situatie mogelijk zal zijn. In die tijd zullen de goedkoopst werkende steenkoolproducten (Nederland en Duitsland) een heffing van ten hoogste 1½ procent op hun prijs afdragen in een steunfonds, waaruit de duurder werkende mijnen in de andere landen geholpen kunnen worden. In die tijd blijft het in Nederland bestaande egalisatie-systeem der kolenprijzen van kracht — het wordt eerst geleidelijk aangepast aan de bepalingen van het verdrag.

Heeft dit alles rechtstreekse gevolgen voor Nederland — welke? Wij zullen dit vraagstuk bezien in het slot-artikel.  
(slot volgt.)



### C. le POOLE.

Op Zaterdag 25 April j.l. is, in de ouderdom van 47 jaar, plotseling aan boord van zijn schip, het m.s. „Kalian-da”, overleden gezagvoerder C. le Poole.

Met de heer le Poole is een man heengegaan, die aan de rondborstigheid, de zeeman eigen, een grote beminnelijkheid paarde en die om zijn gaven van hoofd en hart de grote sympathie en waardering genoot van een ieder, die met hem in aanraking kwam.

Onze innige deelneming gaat uit naar zijn vrouw en twee kinderen.

Hij ruste in vrede.



### J. S. LUMANAUW.

Na een langdurig ziekbed overleed, in de ouderdom van 44 jaar, in het ziekenhuis Petamburan op 22 April j.l. de heer J. S. Lumanauw, in leven stuurman I.K.V. bij onze maatschappij.

Onze innige deelneming gaat uit naar zijn nagelaten betrekkingen.

Hij ruste in vrede.



# Van de Afd.: Personele Taken

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

## Aangekomen:

L. W. Wakka	adj. chef	23/3	per vliegtuig	ex E.V.
J. L. Elmont	2de stm.	26/3	" "	ex SV/RV
G. E. Kaersenhout	3de stm.	26/3	" "	ex SV/RV
Ch. C. van Zijl				
de Jong	hfd. empl.	27/3	" "	ex E.V.
J. J. Hazelhoff	gezagv.	28/3	" "	ex R.V.
C. Schavemaker	2de wtk.	28/3	" "	uit Austr. ex R.V.
W. Mesker	gezagv.	30/3	" "	ex R.V.
J. H. G. Mesters	1e stm.	30/3	" "	ex R.V.
S. H. Gerritsen	gezagv.	2/4	" "	ex R.V.
C. P. van der Mije	1e stm.	6/4	" "	ex R.V.
R. P. Schönherr	adj. chef	6/4	" "	ex E.V.
W. M. Wüthrich	hfd. wtk.	11/4	" "	ex R.V.
E. A. Bosman	gezagv.	12/4	" "	
L. W. Bense	2de wtk.	13/4	" "	
Mevr. W. A. Sorge- drager-Buner	echt. hfd. empl.	13/4	" m.s. „Modjo-kerto”	
J. M. Meinen	2de wtk.	14/4	per vliegtuig	ex R.V.
H. Stoter	2de stm.	18/4	" "	ex SV/RV

## Vertrokken:

M. Zander	hfd. wtk.	28/3	per vliegtuig	R.V.
G. Hoogendoorn	hfd. wtk.	31/3	" "	R.V.
Mevr. J. Haringsma	echt. 2de stm.	1/4	" m.s. „Willem Ruys”	
G. van der Does	4de stm.	2/4	" m.s. „Roma”	med. afk.
G. G. Groenewout	hfd. wtk.	3/4	" vliegtuig	R.V.
W. J. Bos	2de stm.	5/4	" "	overgeg. n.d. N.V. N.T.P.M.
J. J. v.d. Riet	2de stm.	10/4	" "	SV/RV
E. W. Esser	1e stm.	12/4	" "	R.V.
G. W. de Bruyn	1e stm.	12/4	" "	R.V.
T. M. Kuipers	1e stm.	17/4	" van Spore overgeg. n.d. N.V. N.T.P.M.	

J. H. Klein	hfd. empl.	17/4	per vliegtuig	G.S.V.
L. J. Wijbenga	hfd. empl.	18/4	" "	E.V.
W. A. Breebaart	1e stm.	19/4	" s.s. „Nieuw Holland” van Spore naar Australië	R.V.
J. A. H. Faber	2de stm.	25/4	per m.s. „Oceania”	R.V.
J. Emanuels	3de stm.	"	" " " "	R.V.
W. G. Sont	2de stm.	"	" " " "	R.V.
E. van Daatselaar	2de stm.	"	" " " "	R.V.

## Nieuw aangenomen:

M. K. Wetters	loc. empl.	30/3	geplaatst bij afd. PZ/AZ/H.K.
L. F. Souisa	loc. empl.	13/4	geplaatst bij afd. C.M./H.K.

## Mutaties:

W. Aveling	loc. empl.	1/3	met ontslag.
J. E. Lalujan	empl.	10/3	met ontslag (inv. pens.)
L. W. Wakka	adj. chef	23/3	naar Naut. Dienst/H.K.
P. J. Prosé	adj. chef	25/3	naar de Med. dienst/Petamburan
H. E. Njio	adj. chef	25/3	naar afd. C.M./H.K.
Jhr. J.W.O. van den Bosch	hfd. empl.	25/3	naar afd. Doorvoer/H.K.
C. F. M. Rab	hfd. empl.	25/3	naar afd. Vervoer/H.K.
P. O. A. H. von der Ahé	empl./ass. bedr.l.	26/3	naar ag. Menado.
Ch. C. van Zijl	hfd. empl.	27/3	naar ag. Td. Priok.
J. A. W. Frederik	loc. empl.	1/4	met ontslag (pensioen)
W. Smith	ll. wtk.	1/4	leerling-overeenk. beëindigd
C. van der Does	4de stm.	2/4	naar Nederland/med. afk.
J. W. Caviët	empl.	4/4	naar Diambi als agent.
R. P. Schönherr	adj. chef	6/4	naar afd. P.Z./H.K.
H. P. E. Buys	hfd. empl.	1/4	naar C. van der Does als agent.
H. F. Catharinus	ll. wtk.	9/4	opleidingsovereenkomst beëindigd wegens afk.
A. C. Metzelaar	hfd. empl.	13/4	naar afd. Vervoer/H.K.
P. Th. Tonnon	empl.	14/4	naar ag. Rondiermasin.
G. Bandsma	empl.	20/4	naar Samarinda als agent.

## GEHEIMEN VAN DE ZEE.

### Vissen met licht in de bek.

Een derde deel van de oppervlakte der wereld wordt bedekt door zee van meer dan 4000 meter diepte. Deze waterwoestijn bergt vele mogelijkheden voor de ontdekker daar er weinig bekend is van het leven diep onder de oppervlakte.

Het Deense onderzoekingschip „Galathea” van de Koninklijke Deense Marine is onlangs teruggekeerd van een reis van 56.000 mijl, die negentien maanden heeft geduurd en die ten doel had om te ontdekken of er dierlijk leven bestaat op de bodem van de oceaan op zeven mijl diepte.

De expeditie werd geleid door de eminente zoöloog dr. Anton Bruun van de universiteit van Kopenhagen. Als plaats van zijn belangrijkste onderzoeken koos hij de Philippijntrog, een diepe inkerving in de zeebodem die enkele honderden mijlen lang is en drie mijlen breed, op ongeveer vijftig mijl afstand van Mindanao.

Reageerbuisjes werden met modder gevuld, er werden monsters genomen en de geleerden snelden naar het scheepslaboratorium.

De resultaten waren bemoedigend. Op de stenen en rotsen zaten zee-anemonen en mosselen, en in de modder leefden bacillen. De zee-anemonen en mosselen waren dood — het grote temperatuurverschil tussen even boven het vriespunt en de tropische hitte aan de oppervlakte was te veel voor hen geweest — maar de bacillen leefden en vermenigvuldigden zich zelfs toen zij kunstmatig onder dezelfde druk werden gebracht die op de bodem van de zee heerste.

In de flessen waarin tienduizend voorbeelden van diepzeeleven werden meegebracht, bevonden zich vele nieuwe visvariëteiten. Een van deze vissen draagt een klein lichtje in zijn bek waarmee hij zijn slachtoffers lokt. Als ze eenmaal in zijn bek zijn, sluit hij zijn lange dunne tanden op elkaar en zijn bek is dan een gevangenis en provisiekast geworden. Hij houdt zijn prooi hier zolang totdat hij gelegenheid heeft om haar op zijn gemak te verorberen.

(Elseviers' Weekblad)



## Nieuwe posttarieven.

Met ingang van 1 Maart j.l. zijn de volgende tarieven voor postverbindingen met het buitenland vastgesteld:

### Zeepost.

brieven:  
0—20 gr. — Rp. 0,75; voor de volgende 20 gram Rp. 0,45.

briefkaarten:  
(behalve formulieren) Rp. 0,45.

drukwerken:  
elke 50 gram Rp. 0,15.

documenten:  
elke 50 gram Rp. 0,15 met een minimum van Rp. 0,75.

monsters:  
elke 50 gram Rp. 0,15 met een minimum van Rp. 0,30.

brailleschrift:  
voor elke 1000 gram Rp. 0,075.

pakjes:  
voor elke 50 gram Rp. 0,30, met een minimum van Rp. 1,50.

fonopost:  
tot en met 20 gram Rp. 0,60, voor elke daarop volgende 20 gram Rp. 0,40.

### Luchtpost.

brieven.

Naar Nederland:

5 gram	Rp. 1,75
10 "	" 2,75
15 "	" 3,75
20 "	" 4,75
25 "	" 6,20
30 "	" 7,20
35 "	" 8,20
40 "	" 9,20
45 "	" 10,65
50 "	" 11,65

enz.

briefkaarten ..... Rp. 1,45

Naar de V.S. en Europa:

5 gram	Rp. 2,50	Rp. 1,85
10 "	" 4,25	" 2,95
15 "	" 6,—	" 4,05
20 "	" 7,75	" 5,15
25 "	" 9,95	" 6,70
30 "	" 11,70	" 7,80
35 "	" 13,45	" 8,90
40 "	" 15,20	" 10,—
45 "	" 17,40	" 11,55
50 "	" 19,15	" 12,65

enz.

### Postpakketten.

#### Zeepost.

Naar Nederland:

tot en met 1 kg. Rp. 11,—

1—3 kg. " 14,50

3—5 " " 18,—

Naar Suriname en Ned. Antillen:

tot en met 1 kg. Rp. 14,25

1—3 kg. " 18,50

3—5 " " 23,25

### Luchtpost.

Naar Nederland:

0—500 gram	Rp. 26,—
500—750 "	" 36,—
750—1000 "	" 47,—
1000—1500 "	" 69,—
1500—2500 "	" 111,—
2000—3000 "	" 132,—
3000—3500 "	" 154,—
3500—4000 "	" 175,—
4000—4500 "	" 196,—
4500—5000 "	" 217,—

Naar Suriname en Ned. Antillen:  
nog niet bekend.

\*

Met ingang van 1 April 1953 gelden de volgende tarieven voor postverbindingen in het binnenland:

### Porti voor:

brieven voor Djakarta (in de stad).

per 20 gram	25 cent
voor andere plaatsen tot 20 gr. ....	50 "
meer dan 20 gr. tot 40 gr. ....	75 "
meer dan 40 gr. tot 60 gr. ....	100 "
meer dan 60 gr. tot 80 gr. ....	125 "
meer dan 80 gr. tot 100 gr. ....	150 "
meer dan 100 gr. tot 200 gr. ....	225 "

postbladen  
(uitgezonderd formulieren) ..... 35 "

briefkaarten (idem) ..... 15 "

drukwerken t/m 500 gr. per 50 gr. ... 10 "

meer dan 500 gr. tot 750 gr. .... 125 "

" " 750 gr. tot 1000 " ..... 150 "

documenten (minimum-tarief) ..... 50 "

pakjes tot 100 gr. .... 20 "

meer dan 100 gr. tot 150 gr. .... 30 "

meer dan 150 gr. tot 200 gr. .... 40 "

meer dan 200 gr. tot 250 gr. .... 50 "

### Kosten voor:

aangetekende stukken ..... Rp. 1,—

expresse-stukken ..... " 1,50

postwissels tot Rp. 25.— ..... " 0,75

meer dan Rp. 25.— tot Rp. 50.— " 1,—

meer dan Rp. 50.— tot Rp. 100.— " 1,25

meer dan Rp. 100.— tot Rp. 150.— " 1,50

meer dan Rp. 150.— tot Rp. 200.— " 1,75

meer dan Rp. 200.— tot Rp. 300.— " 2,25

meer dan Rp. 300.— tot Rp. 500.— " 2,75

meer dan Rp. 500.— tot Rp. 1000.— " 3,50

meer dan Rp. 1000.— tot Rp. 20.000.— " 3,50

per Rp. 1000.— ..... " 3,50

### Postpakketten:

(Java en Madura).

tarief A tot 1 kg. .... Rp. 2,—

meer dan 1 kg. tot 3 kg. .... " 3,—

meer dan 3 kg. tot 5 kg. .... " 4,—

(buiten Java en Madura)

tarief B tot 1 kg. .... " 3,—

meer dan 1 kg. tot 3 kg. .... " 4,—

meer dan 3 kg. tot 5 kg. .... " 6,—

## „Lamlendelaer“

Als ge dit bij ons in 't durp naor den kop geslingerd krijgt, amai, dan hedde 't zwaor verspeuld en blijft oe niet veul anders dan op de lôop te gaon en hard, manneke, zonne, mee oe klompen in oe handen!

Awel, de smid, dat was den enigsten, die geknokt heeft en begot, dat was me 'nen kaerel! Maor evenzogoed leek 'm wel deur 't „sesies-fabriek“ gegaon te zijn, toen ze 'm in 't gasthuis weer in de spiegel dorsten te laoten kijken.

Beters kunde oe ongelijk maor seffens bekenen en oe zellevers beteren, meteen als wanneer ge in de gaoten krijgt, dat ze oe 'sZondags op de boog-baon bij Sjeskes nie meer lusten. Want daor begint 'm altijd, zonne!

Nou kunde zeggen, wat of ge wilt, maor d'r zijn soms van die karhengsten, die ge alleen met 'nen riek, of 'nen scherp-getanden mestvurk in het gareel kunt krijgen .....!

Awel ik zijn er ook niet altijd zo groots op geweest, zonne, maor nou zou ik er toch aorig wat veur over hebben als we in ons midden ook 'n handboog-schutterij hadden, krek als bij ons in 't durp.

Want laot oe gezeed zijn, manneke, dat als wanneer dat ge schuldig zoudt zijn aon 't kwaod, waorover de leste tijd nogal veul klachten binnenkomen — wat, begot, eigenlijk beschaomend is dat 't bestaot — dan zou de verdienen, dat ge zo te graozen genomen wier.

Maor laot ik verders zwijgen, want wat aanderen ook tegen oe zeggen, of hoe dat ze oe ook te graozen zou'en willen of kunnen nemen, als ge oe e i g e n s t e o u ' e r s uit pure lamlendigheid geen taol of teken meer stuurt, awel, manneke, dan kan't niet aanders of ge zult zellevers wel voelen wat of ge zijt ..... 'NEN LAMLENDELAER!

„Houd-oe“.

Samenwerking — dat woord houdt aller vrijwilligheid en hoogste verantwoordelijkheid in — is de enige uitweg uit de toestand, waarin deze wereld thans verkeert. Ons wordt nu een kans geboden iets van de wereld te maken.

Koningin Juliana.



# Onze Jubilarissen van deze maand



**LAY A DE.**  
onderbaas B/beambte  
b.d. werkplaatsen te Td. Priok.  
40 jaar  
3 Mei 1953.

Lay A De werd op 8 Augustus 1890 in het toenmalige Batavia geboren en trad op 3 Mei 1913 in dienst van onze maatschappij als dag-gelder. Dat zijn superieuren tevreden waren over zijn werkprestaties blijkt wel uit het feit, dat hij eerst tot mandur en later tot hoofd-mandur/maandgelder werd bevorderd.

Op 31 Augustus 1948 ontving Lay A De van H.M. de Koningin de kleine zilveren ster voor trouw en verdiensten, terwijl op 1 Januari '53 zijn aanstelling tot onderbaas B/beambte afkwam.

Op 3 Mei a.s. hoopt Lay A De het heugelijke feit te herdenken, dat hij 40 jaar geleden in K.P.M.-dienst trad. Wij wensen de jubilaris op deze 3de Mei een zeer prettige dag toe!



**L. DROPPERT.**  
hoofd-employé  
Hoofdkantoor Amsterdam  
40 jaar  
24 Mei 1953.

Leendert Droppert werd geboren in de vorige eeuw. Wanneer — doet niets ter zake. Als men eenmaal 40 jaar in dienst is, wordt niet meer over leeftijd gesproken. Zijn loopbaan begint 24 Mei 1913 als „machinist” ter koopvaardij en worden vervolgens tot 1923 diverse rangen op onze vloot doorlopen.

Dat jaar komt Droppert tijdelijk bij de Surveydienst in Singapore, om 9 maanden later weer op de vloot te worden geplaatst. In Juli 1926 wordt hij voorgoed uit de zeevaart weg-

gehaald en tewerkgesteld als assistent bij de T.D. Amsterdam.

Wij zien hem vervolgens toezicht houden bij de bouw van vele nieuwe K.P.M.-ers, w. o. de „Nieuw-Holland”, „Ophir”, Maetsuycker”, „Tegelberg”, „Straat Sunda”, — „Straat Malakka” enz. Na de oorlog wordt Droppert gedetacheerd bij de Nederlandse Regering in Londen, voor de diverse objecten, welke door de regering ten behoeve van de K.P.M. werden besteld. Thans is zijn aanwezigheid op het Scheepvaart-huis voor onze T. D. Djakarta een van de vele geruststellende factoren. Immers als bestellingen en levertijden van orders in het buitenland weer eens niet synchroon lopen, waardoor de T.D. Djakarta van zenuwen onrustig hoorde te zijn, zit deze afdeling er rustig lachend bij en weet dat hij het eerste seintje Droppert het secuur en snel gaat fixen. Over secuur en precies gesproken, daarover geven onze archieven uit de tijd dat hij 2de machinist (geen wtk.) was het volgende:

„De ass. machinist had de opdracht — op straffe van een baantje bij de ketels — om de 2de machinist (Droppert) op speciale wijze te porren voor de dagwacht. Als er beneden 7 glazen werden geslagen, moest de arme jongen een moment daarna, maar dan ook maar alleen een moment, hem wakker gemaakt hebben met: half vier — meneer.

Varend op de Chinadienst moest op de terugreis naar Singapore bij zijn komst in de machine-kamer, vóór het overnemen van de wacht, een krijtstreepje van het schot zijn afgeveegd. Het restant streepjes gaf het aantal dagen aan, dat hij nog van „huis” was”.

Hij kon verder heerlijk kankeren als er wat fout was. Durfde zijn assistent iets terug te zeggen, dan was „de boot aan”. Overigens had men geen kind aan hem, wanneer er geen aanmerkingen te maken waren. Verder zag hij de mensen graag studeren, waarbij hij daadwerkelijk leiding gaf.

Wij wensen Droppert nog vele jaren in de beste gezondheid met zijn familie toe. Wie, wie Flamingka — Pa edzja à la Valenciana!



**D. KANDOU.**  
employé/agent te Pare-Pare  
25 jaar  
1 Mei 1953.

Op 11 November 1901 aanschouwde Dumaïs Kandou te Menado het levenslicht. Als 17-jarige jongeling trad hij op 1 Mei 1928 als klerk in K.P.M.-dienst en werd op het agentschap te Samarinda tewerk gesteld. Op 1 Januari 1938 volgde zijn aanstelling tot hoofd-klerk 2de klasse, terwijl hij op 1 Januari 1939 tot hoofdklerk 1e klasse werd bevorderd. Dat

zijn superieuren tevreden waren met het door hem verrichte werk, blijkt uit het feit, dat hij op 1 Januari 1942 werd benoemd tot beambte, terwijl op 1 Januari 1950 zijn bevordering tot employé afkwam. Van 1 September 1950 tot 1 Februari 1951 werd de heer Kandou overgeplaatst naar het agentschap te Menado, terwijl hij sinds Maart 1951 tot op heden de K.P.M.-belangen als agent te Paré-Paré behartigt.



**SANGKALA.**  
lasser — ag. Makassar/T.D.  
25 jaar  
1 Mei 1953

Sangkala aanschouwde het levenslicht op 7 Mei 1908 te Makassar en trad op 1 Mei 1928 als daggelder in dienst van onze maatschappij op het agentschap Makassar. Na de Japanse bezetting, in Februari 1946, werd hij aangesteld tot lasser/maandgelder, welke functie Sangkala nog steeds, tot volle tevredenheid van zijn superieuren, verricht.



**J. SIHOMBING.**  
1e klerk. — ag. Sibolga  
25 jaar  
2 Mei 1953

Jonathan Sihombing werd op 22 Juni 1905 te Tarotoeng geboren en trad op 2 Mei 1928 in dienst van onze maatschappij. Tot Maart 1942 was hij werkzaam op de afdelingen CM III en Vrachten en Passages op het hoofdkantoor. Tijdens de Japanse bezetting ging de heer Sihombing naar Tapanuli, alwaar hij zich aan de landbouw wijdde, terwijl hij later overging naar de Perusahaan Dagang Pemerintah R.I.

Op 21 Maart 1949 kwam de heer Sihombing in K.P.M.-dienst terug en werd tewerkgesteld op ons agentschap te Sibolga bij de afd. Claims aldaar. Op 1 Juli 1950 werd Jonathan Sihombing bevorderd tot 1e klerk.





**SADELI bin DAMANG.**  
djuragan — ag. Td. Priok  
25 jaar  
2 Mei 1953.

Als 15-jarige jongeling trad Sadeli bin Damang op 2 Mei 1928 in dienst van onze maatschappij bij de Afd. Prauwvenveer te Td. Priok, alwaar hij als prauwmatroos werd geplaatst op K.P.M.-prauw no. 145.

Al spoedig viel Sadeli op door zijn ijver en plichtsbefef, zodat het geen verwondering wekte, dat hij, slechts 5 jaar na zijn indiensttreding, reeds tot djuragan werd benoemd.

Gedurende de Japanse bezetting week hij uit naar zijn kampong te Balaradja, waar hij het beroep van tani uitoefende. Zijn hart bleef echter voor de K.P.M. kloppen, zodat als logisch gevolg daarvan hij direct na de capitulatie der Japanners alles in het werk stelde om zijn oude beroep te hervatten. Hierin werd hij door transport- en andere moeilijkheden belemmerd, zodat hij eerst op 1 Maart 1946 onze gelederen weer kwam versterken.

Sadeli werd herplaatst als djuragan op K.P.M.-prauw no. 152 en ging later over op prauw 149, waarop hij thans nog steeds werkzaam is.



**G. G. GROENEWOUT.**  
hoofdwerktuigkundige  
25 jaar  
5 Mei 1953.

George Gerard Groenewout werd op 2 Maart 1910 te Pamekasan (Madura) geboren. Na de Koningin Emmaschool te Surabaya te hebben bezocht, trad de heer Groenewout op 5 Mei 1928 als 5e werktuigkundige in dienst van onze maatschappij. Hij werd op 1 April 1930, 1 April 1938, 1 Januari 1949 en op 1 Januari '52 resp. bevorderd tot 4de-, 3de-, 2de- en hoofdwerktuigkundige. Gedurende de oorlogsjaren heeft de heer Groenewout doorgevaren, eerst op het s.s. „Balingkar” (het ex. Duitse s.s. „Werdenfels”), daarna op het s.s. „Nieuw Zeeland” en de laatste oorlogsjaren op het s.s. „Melchior Treub”.



**J. VAN DER WINDEN.**  
gezagvoerder  
25 jaar  
10 Mei 1953

Johannes van der Winden werd op 27 Februari 1909 te Beverwijk geboren, bezocht in Haarlem de 3-jarige H.B.S. en ging toen naar de Zeevaartschool te Amsterdam. Op 10 Mei 1928 trad hij als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij en kwam op 12 Mei d.a.v. voor de eerste maal in Indonesië aan. Op 1 April 1930 en op 1 Januari 1938 werd Johannes van der Winden resp. bevorderd tot 3de- en 2de stuurman. Gedurende de Japanse bezetting van Indonesië heeft hij onafgebroken doorgevaren (o.a. op de „Toba”, „Tosari”, „Van Goens”, „Bandjermasin”, „Generaal van Geen” en de „Valentijn”).

Op 1 Januari 1948 werd de heer Van der Winden tot 1e stuurman bevorderd, terwijl op 1 Juli 1952 zijn benoeming tot gezagvoerder afkwam.



**A. C. C. FEHR.**  
beambte — ag. Surabaya  
25 jaar  
12 Mei 1953

Alexander Cornelis Carel Fehr werd op 24 November 1913 te Djakarta geboren en trad op 12 Mei 1928 als smid-bankwerker in dienst van onze maatschappij. Hij werd in deze functie achtereenvolgens geplaatst aan boord van de ss. „Barentsz”, „Nieuw Zeeland”, „Roggeveen”, „Van Diemen” en „Sloet van de Beele”. In November 1941 kwam de heer Fehr aan de wal bij de Technische Dienst te Surabaya, alvorens tot monteur 2de klasse te zijn bevorderd. Op 1 Juli 1946 volgde zijn aanstelling tot onderbaas B/beambte.

De heer Fehr is nog steeds bij de Technische Dienst van ons agentschap te Surabaya werkzaam en hoopt op 12 Mei a.s. het feit te herdenken dat hij 25 jaar geleden in dienst van onze maatschappij trad.



**HAROENA I.**  
hoofd gudang-mandur ag. Makassar.  
25 jaar  
22 Mei 1953

Haroena I werd in 1913 te Bonthain (120 km. ten Z. van Makassar) geboren en trad op 22 Mei '28 als vijftien-jarige jongeling op ons Makassar-agentschap in K.P.M.-dienst.

In 1937 volgde zijn bevordering tot gudangklerk, om op 1 Januari '47 tot gudang-mandur te worden benoemd. Dat zijn chefs tevreden waren over zijn werk, moge blijken uit het feit dat hij vijf jaar later (om precies te zijn op 1 Januari 1952) werd bevorderd tot hoofd gudang-mandur.



**G. VAN DRUTEN.**  
hoofdemployé  
25 jaar  
29 Mei 1953.

Op 6 Juli 1903 werd Gerrit van Druten te Zetten (Betuwe) geboren. Hij bezocht, na de lagere school, de Kweekschool voor onderwijzers, trad echter niet bij het onderwijs in dienst, doch accepteerde een hem aangeboden functie op het kantoor van de Veiligheidsvereniging „Midden Betuwe” in zijn geboorteplaats. Drie jaar bleef hij daar werkzaam om op 29 Mei 1928 in het toenmalige Batavia als beambte in K.P.M.-dienst te treden. Eerst kwam hij bij de Afd. C.M., doch op 1 Januari 1929 volgde zijn overplaatsing naar de Civiele Dienst, alwaar hij tot aan de Japanse bezetting werkzaam bleef. In Juni 1942 werd hij geïnterneerd en zwierf door verschillende Japanse interneringskampen. Na Japans' capitulatie ging de heer Van Druten eerst met Europees verlof en werd op 1 Januari 1946 bevorderd tot employé. Na ommekomst van zijn verlof werd hij in April 1947 overgeplaatst naar het Makassar-agentschap, terwijl op 1 Januari 1949 zijn benoeming tot hoofdemployé afkwam. De heer Van Druten verblijft thans met Europees verlof in Nederland en zal binnenkort onze maatschappij met pensioen gaan verlaten.



## HOE GROOT IS DE DRUK VAN UW ADEM?

Als u iemand vraagt, hoe sterk de druk is, die hij bij normaal uitademen uitoefent, zal hij u waarschijnlijk antwoorden: „Niet veel meer dan die van een heel zacht windje”. Maar de schijn bedriegt ook hier. Een paar getallen zullen u dat duidelijk maken.

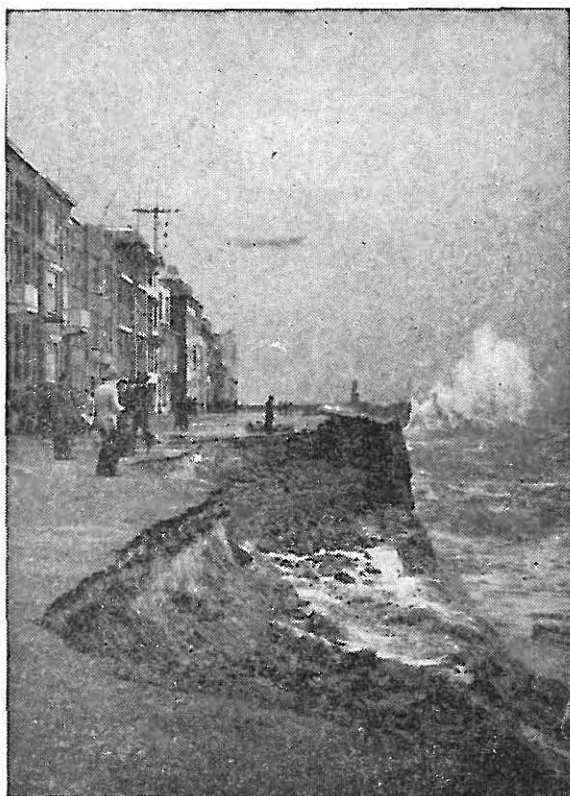
Zoals u weet, wordt de luchtdruk gemeten in atmosferen. Een atmosfeer staat gelijk met de druk van één kilogram op één vierkante centimeter, wat dus precies het zelfde is als de druk van tien duizend kilogram op één vierkante meter. Met behulp van een manometer, een toestel voor het meten van de luchtdruk, kunt u gemakkelijk vaststellen, dat de mens bij het uitademen een druk uitoefent van een tiende atmosfeer, wat neerkomt op een druk van duizend kilogram per vierkante meter.

Wanneer u nu aan een ingenieur vraagt voor welke druk een bouwwerk wordt berekend, zal hij u antwoorden: driehonderd kilogram per vierkante meter. Zelfs een orkaan bereikt deze druk slechts bij zeer hoge uitzondering. Een lichte bries, in de weerkunde aangegeven als windsterkte 2, heeft een spelheid van ongeveer tien kilometer per uur. De kracht van dit briesje is



GEZAMENLIJKE LENGTE VAN DE DYKGATEN BEDRAAGT MEER DAN 3000 METER

Van het bij de jongste natuurramp in Nederland ondergelopen land, publiceerden wij in ons April-nummer (op pag. 3) een kaartje. Ter vergelijking geven wij onze lezers hierbij een situatie-tekening van het eiland Walcheren, nadat de dijken op 6 verschillende plaatsen door de Geallieerden in 1944 waren gebombardeerd. Duidelijk valt op, dat het ondergelopen deel van Walcheren in 1944 thans, bij de jongste natuurramp op 1 Februari j.l., is drooggebleven, terwijl, omgekeerd, het nu ondergelopen deel destijds in 1944 practisch droog bleef.



Speciaal voor die K.P.M.-ers die in Vliissingen bekend zijn, geven wij bovenstaande foto van de weggeslagen boulevard „De Ruyter”, na de jongste stormramp op 1 Februari j.l.

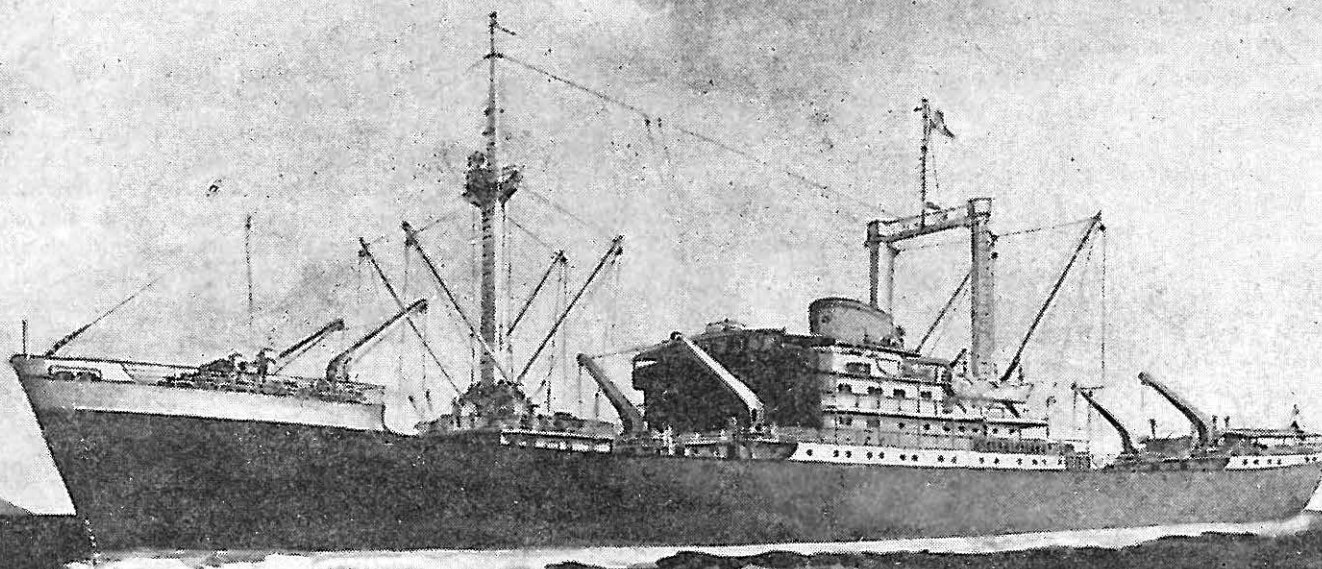
echter slechts een halve kilogram per vierkante meter. Een storm van windsterkte 9 heeft een snelheid van vijftien-zestig kilometer per uur, oefent normaal slechts een druk uit van achtentwintig kilogram per vierkante meter en bereikt alleen bij zeer zware windstoten een druk van veertig kilogram per vierkante meter. Een orkaan van windsterkte 12 ten slotte, die in staat is bomen te ontwortelen, spoorwegwagons omver te gooien en huizen van hun daken te beroven, heeft een snelheid van honderdzes-tig kilometer per uur; zijn druk bedraagt honderdzes-tig tot tweehonderdvijftig kilogram per vierkante meter. De Eiffel-toren werd berekend voor een kracht van vierhonderd kilogram per vierkante meter. In St. Louis werd tijdens een tornado de grootste, tot nu toe bekende windkracht gemeten, die vijfhonderd kilogram per vierkante meter bedroeg. Deze tornado was zo sterk, dat een gehele trein met locomotief en al ondersteboven werd geblazen. Maar de menselijke adem, die een druk van duizend kilogram per vierkante meter uitoefent, is nog altijd tweemaal zo sterk als deze zwaarste tornado, die men ooit heeft waargenomen.

Bij het inademen is de prestatie van de mens honderdmaal kleiner dan bij het uitademen, namelijk slechts een druk van tien kilogram per vierkante meter, wat echter nog altijd overeenkomt met windsterkte 6.

U ziet dus, dat u de druk van uw adem hebt onderschat. Het verhaal van Baron von Münchhausen, waarin wordt verteld van een man, die met zijn adem windmolens liet draaien, bevat ten slotte toch een kern van waarheid. Het is alleen onwaar, omdat onze adem niet dezelfde omvang heeft als de blazende wind.

### Handig.

Een Londense bouwvakarbeider, die aan een overheidsgebouw werkte, verliet op een goede dag verschillende keren achter elkaar het werkterrein met een kruiwagen met oud stro. Telkens voordat hij de poort van het terrein mocht passeren, werd zijn kruiwagen nauwkeurig onderzocht door een controleur. Omdat er echter niets onder het stro verborgen bleek te zijn, mocht de man zijn gang gaan. Na afloop van het werk vroeg een van de maats van die arbeider hem, wat hij toch met al dat stro ging beginnen. „O, niets”, was het antwoord, „ik heb alleen maar een paar kruiwagens gestolen”.



In ons April-nummer maakten wij melding over de, voor rekening van onze maatschappij, bestelde nieuwe S.A.-schepen. Aan de hand van de bij onze Technische Dienst beschikbare gegevens, vervaardigde de 2de wtk. R.J. de Vries een bijzonder fraaie waterverf-studie van deze nieuwe K.P.M.-aanwinsten. Helaas konden wij bovenstaande afbeelding niet in de aangegeven kleuren afdrukken, doch vonden e.e.a. alleszins de moeite waard om het onze lezers „dan maar” in zwart-wit te laten zien.

## Muzikale momenten.

Arthur Schnabel was een buitengewoon pianist. Een van zijn eigenaardigheden was, dat hij nooit een toegift gaf. Toen men hem vroeg, waarom hij dit niet deed, zei hij: „Applaus moet een kwitantie zijn en geen rekening!” Tijdens repetities met een orkest maakte hij de dirigenten spinnig, door van achter zijn vleugel instructies te geven aan het orkest. Eens, in Los Angeles, zei de dirigent Klemperer tijdens zo'n repetitie: „Schnabel, ik ben er óók nog!” Schnabel antwoordde: „Ja, u bent er en ik ben er, maar waar is Mozart?”

De bekende componist Elgar was erg gesteld op zijn vrienden en zorgde steeds goed voor hen. Eens moest hij tamelijk overhaast verhuizen en, toen de dag was aangebroken, waarop Lady Elgar een soirée had vastgesteld, bleek, dat op geen enkele kamer een bel was, om het personeel te ontbieden. Goede raad was duur. Elgar had echter al gauw een plan klaar. Hij liep alle speelgoedwinkels van het stadje af en kocht de meest lawaaiige voorwerpen: trommels, fluiten, trompetten en toeters. Elke gast kreeg een instrument, dat bij hem paste. De volgende morgen stond de componist al bijtijds in de hall van zijn nieuwe huis om, met zijn geïmproviseerd orkest, het personeel aanwij-

zingen te geven wie op een bepaald instrument blies.....

Jan. Sibelius, de Finse componist, kon men zelden aantreffen in het gezelschap van collega's musici. Zijn zwager, de dirigent Armas Jarnfelt, vroeg hem eens, waarom hij altijd met zakenlieden omging. „Wel”, zei Sibelius, „als wij musici, bij elkaar komen, praten we altijd alleen maar over onze financiële moeilijkheden. En wanneer ik bij zakenlieden ben, praten ze altijd met mij over de kunst!”

Franz Schubert, de schepper van zoveel zangerige melodieën, was een wonderlijk begaafd mens. Hij kon, wanneer de geest over hem vaardig werd wel acht liederen per dag componeren en zeker wel honderd en vijftig per jaar. Het beroemde, dramatische lied „Erlkönig” werd op een middag opgezet en 's avonds voltooid. Soms zat hij met vrienden in een café en begon dan ineens te schrijven, omdat het zingen van een keukenmeisje hem plotseling de stof gaf voor een nieuw lied. Het is bekend, dat het lied „Horch, horch, die Lerche” op een menu werd geschreven, omdat hij niet wachten kon tot hij thuis was. Schubert was een kleine, erg bijziende man, die 's nachts zijn bril niet afzette, opdat hij elk ogenblik van de nacht aan het werk kon gaan.....

## KONINKLIJKE ONDERSCHIEDING.

Bij Koninklijk Besluit van 12 C. A. Volmer de „De Ruyter-medaille” in zilver toegekend voor Maart j.l. is aan gezagvoerder zijn bekwaam en doortastend optreden tijdens de brand aan boord van het m.s. „Leok” op 22 Maart 1952.

Kapitein Volmer, die thans het commando voert over het m.s. „Landak”, wordt binnenkort terug verwacht van een reis naar Hongkong, in verband waarmee genoemde Koninklijke onderscheiding hem nog niet kon worden uitgereikt. Naar wij vernemen zal de uitreiking van dit ere-metaal binnenkort ten hoofdkantore plaatsvinden.

Onze hartelijke gelukwensen !



# ONS LAATSTE SPORTNIEUWS.

## ZEILEN.

28 Maart begon het zeilseizoen met een kolderwedstrijd. De boten moesten voor de jachtclub voor anker liggen met de zeilen gestreken. Op het geluid van een bel moesten de fokkematen, die aan de kant stonden, in het water springen, naar de boot zwemmen en een vlaggetje vastmaken. Dan moest er opgetuigd worden en de wedstrijdbaan gezeild worden, waarna de fokkenist weer zwemmend de kant moest bereiken. Dat de „Deining” met stuurman Vermeulen (V.Z.) en fokkenist Bol (Claims) goede zeilers en zwimmers waren bleek uit de eerste prijs, die zij in de wacht sleepten. De „Zee” met stuurvrouw D. Hendriks en fokkeniste I. Schippers, hadden veel moeite met het hijsen van het zeil i.v.m. de hoge golven en de straffe wind. Halverwege moest door de slechte stand van de zeilen opgegeven worden.

## 29 Maart. Estafette wedstrijd.

Deze wedstrijd was een ongelukkige middag voor de K.P.M. boten, daar de ploegen waarin onze boten uitkwamen gediskwalificeerd werden wegens het foutief overnemen van de bamboe-koker.

## 4 April, eerste onderlinge wedstrijd.

Ook in deze wedstrijd waren onze boten niet erg gelukkig. De „Deining” verspeelde n.l. in de eerste ronde zijn mast, waardoor deze boot voor de verdere onderlinge wedstrijden werd uitgeschakeld. De „Zee” met stm. Wakka (N.D.) werd 4e in deze wedstrijd; waarschijnlijk moet stm. Wakka na zijn E.V. nog wat aan dat snelle zeilwerk op de Javazee wennen. De „Wind” met stm. Brassem (CM. III) werd tweede en moest slechts zijn meerdere in de oude rivaal de „Schobbejak” erkennen.

## 5 April, tweede onderlinge wedstrijd.

De „Zee” met stm. Wakka werd wederom 4e. in deze wedstrijd. De „Wind” met stm. Brassem kon slechts de derde prijs bemachtigen. Toch werd de K.P.M. eer nog hoog gehouden n.l. door de „Vleugel” met stm. Redeker (Werkpl.) die als eerste finishte.

## 6 April, derde onderlinge wedstrijd.

Deze wedstrijd kenmerkte zich door de splitsing in twee groepen gedurende de tweede ronde. De koplopers waaronder de „Wind” en de „Vleugel” en ver daarachter de tweede groep onder aanvoering van de „Zee”. De „Wind”

met stm. Brassem werd in deze wedstrijd tweede. De „Vleugel” met stm. Redeker derde, terwijl de „Zee” met stm. Vermeulen (als koploper van de tweede groep) als vijfde finishte.

## 11 April, 1e periodieke wedstrijd.

De eerste belangrijke wedstrijd van het seizoen om de jaarprijs, kon helaas door de nog niet gereed gekomen mast van de „Deining” slechts door de „Zee” (stm. Wakka) en de „Wind” (stm. Brassem) gezeild worden.

Er zeilden in onze klasse 8 boten mee. Na een mooie start, die extra moeilijk werd gemaakt door een plotseling opstekende wind, stoven als eerste de „Wind” met vlak daarachter de „Vleugel” op de eerste boei af. In het nu volgende kruisrak zakte de „Wind” echter af door het verkeerd getrimd zijn van de boot. Bij de tweede boei lag de „Vleugel” als 1, de „Zee” als 2 en de „Wind” als 4. Bij de nu volgende boei was het de „Wind” gelukt één plaats op te schuiven. Het gewicht van de „Wind” bleek bij het volgende voorde-windse rak gunstig te zijn, want vlak voor de vierde boei kon de „Wind” de „Zee” verschalken. De volgende ronde werd een drijfpartij. Drie boeienlang bleef de stand „Vleugel” 1, „Wind” 2, „Zee” 3. Jammer genoeg voor de „Zee” kwam de „Schobbejak” nog opdagen,

die voor de 4e. boei nog de 3e. plaats innam, zodat in deze wedstrijd de „Zee” met een 4e plaats genoegen moest nemen.

## TAFEL-TENNIS.

In het Logeergebouw op Molenvliet kan men iedere Vrijdagavond een aantal dames en heren langs de groene tafels zien springen om zich in het ping-pong-spel te bekwamen.

En het gaat nog niet zo kwaad. Het enthousiasme is groot en het algemeen spelpeil zeker niet onder het middelmatige. Dit laatste is inmiddels al bewezen in een wedstrijd tegen het H.C., welke 2 onzer dames en 2 onzer heren met 15 — 1 wisten te winnen!

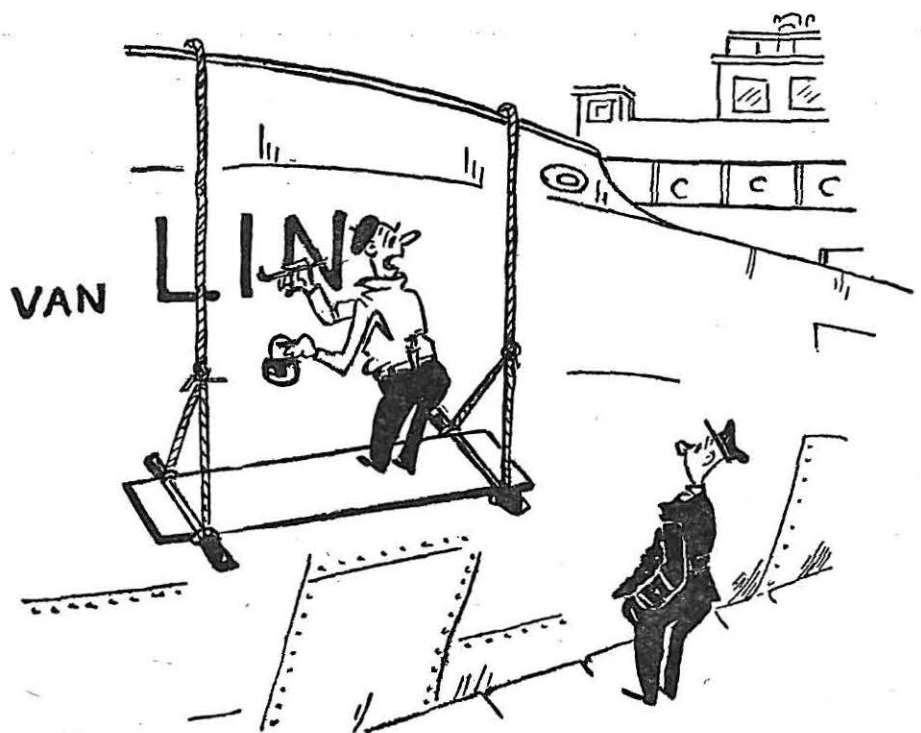
Een bemoedigend begin, maar zeker nog geen reden om zich op de (meer of minder stoere) borst te rammen, want wil men ook de stijf aanbinden tegen andere (sterkere) tegenstanders, dan zal er nog behoorlijk moeten worden getraind.

Dat laatste zal geen onoverkomelijk bezwaar zijn, want het enthousiasme kent geen grenzen. Als dit zo blijft, dan is de weg van onze T.T.C. naar de kampioensplaats in een toekomstige competitie zeker niet slecht geplaveid.

Veel succes!

## VOETBAL.

Deze sport wordt zowel te Surabaia als te Djakarta beoefend en de standen zijn — al staan we dan nergens bovenaan — niet onbevredigend.



„Neem me niet kwalijk — ik kan er niet tegen als iemand over m'n schouder meeleest...”

In Surabaia, waar we dit jaar weer voor het eerst aan een competitie deelnemen en in de 2de klasse A daarvan met één elftal uitkomen, zijn de resultaten — ieder begin is moeilijk — zeker niet slecht te noemen, getuige de uitslagen van de tot op heden gespeelde wedstrijden, welke luiden :

K.P.M. I — D.K.A. 3	0—1
K.P.M. I — Van Swaay C	0—2
K.P.M. I — Kesehatan 2	1—0
K.P.M. I — B.P.M. 2	4—2
K.P.M. I — C.A.E.	1—0

Kom jongens, een schepje er op ! De volgende wedstrijd — tegen de „S.M. Oceaan” — moet gewonnen, want dan is jullie de 2de plaats ! Houdt je doel schoon, keeper, zoals tegen C.A.E., in welke wedstrijd prima doelverdediging te zien is geweest !

Het 2de elftal te Surabaia heeft met meer „pech” te kampen. Door afgelaste wedstrijden, niet opkomen van de tegenpartij, etc., hebben zij nog maar weinig van hun capaciteiten blijk kunnen geven. Maar wij vertrouwen, dat zij binnenkort ook eens van zich zullen laten horen.

In Djakarta is vorige week met de wedstrijd K.P.M. — Kolff de beslissing gevallen in de „Veteranen - Voetbal-Competitie”. Bijna was Kolff door deze wedstrijd van haar eerste plaats op de ranglijst afgezet, maar de 3 — 3 uitslag liet haar nog juist dat ene puntje boven de no's twee: Sportclub en B.V.C., zo, dat zij toch met de beker ging strijken.

Het was de spannendste wedstrijd van het seizoen, waarin door beide partijen ook goed voetbal te zien werd gegeven. De K.P.M., die op hockey-gebied al bekend staat als de „kampioenbrekers”, deed zich aanvankelijk ook in deze wedstrijd als zodanig kennen. Slechts met veel geluk — want de gehele wedstrijd door was onze ploeg sterk in de meerderheid — kon Kolff gelijkmaken en deze stand door zware verdediging handhaven.

Deze competitie werd Zaterdagavond besloten met een gezellige avond in het Sportclub-gebouw, waar de beker — en de tijdens de wedstrijd K.P.M.-Kolff „aan barrellen” gespeelde bal, welke was omgetoverd in een vergulde orchideeën-bak — aan de winnaars werden overhandigd. De stemming was opperbest en de vele K.P.M.-sport-enthousiasten, die deze avond present waren, hebben zich allen kostelijk geamuseerd.



Bovenstaande foto van het personeel van ons Palembang-agentschap werd op 14 Maart j.l. gemaakt, toen de heer Van Dam, die met Europees verlof zou gaan vertrekken, zojuist zijn bevoegdheden had overgedragen aan de heer Reyneker. Op de voorgrond, zittend v.l.n.r.: A. S. Klein (empl.), L. van Dam (de afgetreden agent), D. Reyneker (de nieuwe K.P.M.-agent Palembang) en J. A. van Rhee (hfd. empl.).

## HOCKEY.

K.P.M. II heeft in deze competitie haar zoveelste nederlaag geleden, door B.V.C. III met 5 — 0 te laten winnen. Maar er is prettig gespeeld en dat is de hoofdzaak in de sport. Houdt er de moed in, jongens, en als jullie ook eens willen winnen, denk er dan aan, dat er iedere Donderdag-avond kan worden getraind !

In de wedstrijd K.P.M. I — U.V.S. I hebben onze mensen van het eerste hun overtuigende meerderheid in een 3 — 0 overwinning geboekstaafd. De doelpunten kwamen van Boon (2) en Walet (1) na enkele verrassende combinaties, die de gehele U.V.S.-achterhoede verschalkten. Dit was inderdaad hockey van goed gehalte, want de tegenpartij heeft het zeker niet cadeau gegeven. Deze uitslag geeft ons eerste een bijna zekere 3de plaats op de ranglijst, een prestatie, waar wij trots op mogen zijn en waar heel Djakarta met ver- en bewondering naar opziet. Dit is alleszins een gelukwens waard en daarom, vanaf deze plaats, een enthousiaste felicitatie aan al onze spelers !

Er resten onze ploeg nog 2 wedstrijden te spelen, n.l. tegen Combinatie I en tegen de Engelsen, de Box-club ! Dat zijn nog een paar kluitjes, waar een hard gebit voor wordt vereist en dus... opgepast.

Ons debuut in de eerste klasse is tot nu toe boven verwachting geslaagd te noemen. Onze eindspurt in deze competitie moet daaraan evenredig blijven.

Zet 'm op, jongens !

Djakarta, 20 April '53.

## ZEEBENEN....

*Allez, misschien hedde nog gelijk ook en is 't veur 'nen boer 'nen veul te zwaoren toer om zeebenen te fokken. En overlest docht ik nog wel, dat ik me toch nog al aorig staonde kost hou'en.*

*Maor deez week kreeg ik me weer 'nen labberdoedas, dat ik er sebiet van uit m'n klompen schoot en ik weet bekaonst zekers, dat gullie.....*

*Awel, laot ik niet gaon zeveren, maar luistert. Als ik al gezêed heb, ben ik me van de week bekaanst van m'n geloof en m'nen sufferd gevallen, toen ik die „mededeling” over „Feestdagen 1953” te pakken kreeg.*

*Man, ge hebt er geen gedacht van, wat ik docht, toen ik er bij naodacht, wat of ze toch gedocht konden hebben, toen ze dat ding uitdachten.*

*Ach, heerke van marraante, als daor niks aon gedaon wordt, amai, dan geloof ik zekers, dat ons directie aonneemt, dat de wereld véur Kerstmis toch al is vergaon !*

*Allez, dat ze van 't feest van Sint Juttemis nou geen feestdag meer maaken, daor zal niemand nie koleirig om worden.*

*Maor dat ze 2de Kerstdag nou ook maor zo stillekens-weg willen verdonkerenmaonen ...? !*

*Awel, misschien he'dde wel gelijk en staoi ik mee m'n zandpôote nog altijd te vreemd in 'n scheepvaartbedrijf, zunne! „Houd-oe”.*



— Goeiemorgen, bootsman.  
 — Morrege, meneer, U bent de eerste passagier die an dek is, U ben der vroeg bij.  
 — Eh..... ja, dat geloof ik wel, het is ook zulk mooi weer vandaag, de Stille Oceaan doet zijn naam wel eer aan.  
 — Zeggu dat wel, meneer, maar ik heppem ook weleris anders meegemaakt hoor.  
 — Ja, dat zal wel. Apropos zeg, hoorde ik gisteravond niet spreken over de internationale datumlijn die wij vannacht zouden passeren?  
 — Klopt persies, meneer, het is vandaag weer gistere.  
 — Eh, wat blijft U?  
 — Natuurlijk, meneer, dat zakku es effe uitlegge. We benne nou op weg van Singapore naar Frisco, niewaar? Nou, U heb netuurlijk gemerkt daddewe de klok iedere nacht een twintig minute vooruit hebbe gezet. Azzeme zo helemaal rond zouwe gaan toddeme weer hier zouwe weze, zouwemedaar een twee-en-zeventig dage over doen, nou twee-en-zeventig maal twintig minute is vier-en-twintig uur, niet? Maar dan zouwe we, azzeme hier weer ware, een volle dag voorloope. Nou toen hebbe ze gezegd azzie nou weer op die datumlijn ben, dat is honderdtachtig graden lengte, dan zet je gewoon de kalender een dag achteruit en dan ben je weer gelijk. Eenvoudig, hè?  
 — Eh..... ja, ja..... erg eenvoudig..... natuurlijk, eenvoudig, nietwaar?  
 — Doodenvoudig, meneer, ik had in het begin nogal es moeite om het te onthouwe, maar daar hebbik gauw een kunsie op verzonnen en toen haddik het zó door. Maare..... dat hebbu netuurlijk nie nodig.  
 — Nee..... eh, nee. Vanzelfsprekend niet. Toch wel aardig als je zo'n ezelsbruggetje hebt..... eh, nietwaar? En..... hoe onthield je dat dan?  
 — Nou, zakku zegge. Ik rekende gewoon zo: vannacht hebbe we de datumlijn gehad dus wasset het vannacht weer gisterenacht, nietwaar? Dus dan wasset gistere eigenlijk geen gistere maar eergistere en dus zouwet vandaag weer gistere zijn. Maar dat klopt netuurlijk niet, vandaag is vandaag, daar valt niet an te torrene. Maar toch is het vandaag Woensdag en gistere ook dus zouwet morrege vandaag motte zijn. Maar dat is nou juist waar de kneep zit, as dat waar was zou het morrege vandaag zijn en dan bleef het Woensdag, begrijpu?  
 — Eh..... ja..... zoals je het vertelt..... eh.....  
 — Netuurlijk, meneer, klaar as een klontje. Nou gaat dat vanzelfle alleen maar azzeme Oost voorlegge, van West naar Oost gaan zo gezegd; azzeme de andere kant opgaan slane me een dag over, zieddu? Dan is het vandaag geen gistere maar morrege, gistere zou het dus eigenlijk vandaag geweest zijn maar dat klopt eigenlijk ook niet want azzeme dan gistere ware omgedraaid dan had het toch ook vandaag geworde inplaats dat het vandaag morrege was geweest. Morrege zouwet dan overmorrege zijn geweest maar omdat we vandaag over zouwe slaan zou het gistere gelijk morrege zijn geweest en hadde we vandaag geeneens gehad. Op die manier heb ik es een keer me verjaardag verspeeld. Hé, bennu niet goed meneer! Toch niet zeeziek, het zeetje is azzen spiegel.  
 — Eh..... ja..... nee..... eh, ik voel me wel goed..... eh..... ik denk maar dat ik naar mijn hut ga.  
 — Nou, en ik ga maar weer an me werrek, meneer, goeiemorrege.  
 — Eh..... ja, goeie gisteren.....  
 (uit „de Blauwe Wimpel“)



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

### Geachte Redactie!

Waar ik nog altijd met veel belangstelling „de Uitlaat” lees, zend ik U hierbij een verhaaltje toe, met het verzoek dit in Uw blad te doen opnemen. Het is de geschiedenis over een zeevarende hond, welke ik in Argentinië meemaakte.

\*

Ter afwisseling zouden wij een reis maken van La Plata via San Lorenzo — Valparaíso — Blanco — Organos enz. terug naar Buenos Aires. Juist voor vertrek tippelde er een hond aan boord, een soort foxterrier, wit met één zwart gevlekt oog. Een ieder aan boord zei (in het Spaans): „Daar is Bobbie!”

Het beestje wist tot mijn verwondering aan boord overal de weg; tegen etenstijd ging hij vlak voor de deur van de kombuis zitten om zijn portie af te wachten. Als je tegen Bobbie sprak, ging hij prompt op zijn achterpoten zitten en bewoog zijn voorpotjes al vragende op en neer. Voor de rest was hij de gehele dag aan dek te vinden, waar hij de pompman gezelschap hield, terwijl Bobbie ook 'snachts in diens hut sliep. Zo maakte Bobbie deze reis van veertig dagen mee. In Peru is hij zelfs

met ons mee geweest op een autotocht, dwars door de woestijn naar de grens van Equador. Bobbie mocht de Equador-grens niet over, zodat wij toen uit sympathie voor hem ook maar niet zijn gegaan.

Terug in Buenos Aires verdween Bobbie spoorloos, doch toen ik vijf maanden later in deze stad met een andere tanker arriveerde, zag ik tot mijn grote verbazing Bobbie weer bij ons aan boord stappen! Dit maal was het slechts voor een kort reisje: hij ging mee tot Rosario; hij was de eerste, die bij aankomst aldaar aan wal stapte en smeerde hem naar een tankschip van dezelfde maatschappij, dat daar toevallig lag.

Onze derde werktuigkundige vertelde mij, dat hij Bobbie al 8 jaar geleden als pup aan boord had zien brengen. Het diertje vergist zich nooit in een schip van „zijn” maatschappij en is altijd in een of andere buitenlandse haven op tijd aan boord. Vanzelfsprekend rekent ieder lid van de bemanning Bobbie tot de inventaris en een ieder is dan ook altijd vriendelijk voor hem. Tankers van andere (buitenlandse) maatschappijen laat hij links liggen, hetgeen vermoedelijk te verklaren is door het feit, dat hij alleen Spaans verstaat!

En zo zwerft Bobbie door geheel Zuid- en Noord-Amerika, van het ene schip der Y.P.F. op het andere; hij zal op zee dan ook wel denkkelijk zijn einde vinden.

P. Wessels.  
 (ex-hoofdwerktuigkundige der K.P.M.)  
 a.b. m.s. „Gemlik”  
 Tophane  
 Istanbul - Turkije

Wij danken hierbij de hr. Wessels, die de moeite nam ons vanuit Istanbul te schrijven, voor zijn aardige verhaal. Wij houden ons voor dergelijke bijdragen ten zeerste aanbevolen! — Red.).

### Zou hij gebloed hebben?

Dit is het verhaal van een jong kereltje op een scheepvaartkantoor aan wie men de opdracht gaf om een zekere, vrij onbelangrijke, zaak met een plaatselijke firma te gaan regelen. Men zei hem dat hij iedere dag per post rapport moest uitbrengen en, als er wat bijzonders zou voorvallen, moest hij telegraferen.

Trots als een pauw vertrok de jonge man 's morgens met de trein en 's middags verzond hij reeds zijn eerste telegram.

„Ben goed overgekomen. Stop. Heb kamer met bad genomen in een goed hotel. Stop. Alles in orde.”

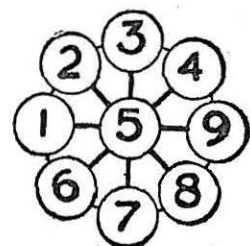
Dezelfde avond ontving hij nog een telegram als antwoord.

„Vreselijk leuk. Stop. Wel te rusten. Stop. Veel lieve kusjes.” Directie.

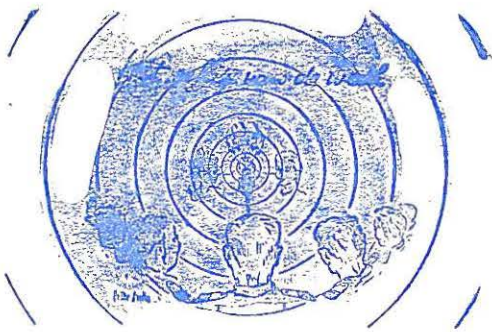
(Uit: „Swedish Shipping Gazette“)

### CIJFER-PROBLEEM.

(oplossing van pag. 7.)







Over het „Schip-van-de-week”-programma, bestemd voor enkele schepen van onze maatschappij, ontving „Radio Nederland” het volgende telegram van kapitein Van Alpen van de „Karsik” over de ontvangst op 13 Februari j.l.:

„zeer enthousiast — goede ontvangst. danken u hartelijk.”

Gezagvoerder Iedema schreef over deze uitzending:

„Door mijn plotseling vertrek uit Indonesië in verband met de aanbouw van het m.s. „Van Linschoten”, was ik niet eerder in staat U een luisterrapport te geven. Intussen ben ik in Holland gearriveerd, waar ik mijn familie in de beste omstandigheden aantrof. Welnu dan, de groetenuitzending voor het „Schip van de week”: de „Karsik”, welke ik bij kennissen te Djakarta beluisterde, kwam uitstekend door. De eerste uitzending had wat storing, maar toch behoorlijk te verstaan; de tweede uitzending was zonder storing: keihard.

Ik hoop, dat de „Karsik”, liggende te Palembang, een even goede ontvangst heeft gemeld. Mag ik dan alle medewerkers van de Wereldomroep hartelijk dank zeggen voor het vele werk aan de uitzending verbonden. Wij stellen dit zeer op prijs, aangezien dit de band tussen ons en de familie levendig houdt.”



Te Surabaia, a.b. van het m.s. „Janssens”, herdacht op 16 Maart j.l. gezagvoerder W. Vader Dzn. het feit, dat hij 25 jaar geleden in K.P.M.-dienst was getreden. In de feestelijk versierde 1e klasse salon van de „Janssens” werd de jubilaris, namens de directie, toegesproken door de agent te Surabaia, de heer Bückmann.

Op de foto in het midden de jubilerende kapitein Vader, rechts de heer J. H. W. Bückmann (agent Surabaia), links de heer O. H. Ritsema. (reizend inspecteur van onze maatschappij).

### Vrouw aan boord.

Vroeger waren er veel meer vrouwelijke matrozen dan vrouwelijke soldaten, zo concludeert het blad „Sea Breezes”, als het schrijft over amazones op zee die veel over zich deden spreken.

De meesten van hen waren onder dienst in de 17e en 18e eeuw. Maar tegen het einde van de vorige eeuw beweerde een schrijver bijzonderheden te weten van minstens 16 gevallen, bijna alle uit die tijd, van Engelse en Schotse vrouwen die matroos waren. Een van hen werd in 1867 beschreven als een der handigste leden van de bemanning. Wat de voorbeelden uit vroeger tijd betreft zijn die van Mary Read en Anne Bonney, de vrouwelijke zeeroovers, wel heel bekend. Anne Mills o.a. die ongeveer in 1740 als matroos diende aan boord van het fregat „Maidstone”, onderscheidde zich op een buitengewone wijze door haar persoonlijke durf in een gevecht met een Frans schip. Hannah Whitney, een dappere Ierse vrouwelijke marinier, viel, toen zij in 1761 in Plymouth in mannenkleden aan het passagieren was, in handen van een groep journalisten. Zij had gedurende meer dan 5 jaar op oorlogsschepen gediend. Een andere vrouwelijke matroos, Ann Dixon, diende met haar man op het transportschip „Levanter” en als er gevochten werd stond zij met het geweer aan zijn zijde.



Van Mevrouw A. ten Haaf — v.d. Kwast uit Utrecht ontvingen wij bovenstaande reproductie van een door haar vervaardigd schilderij van de „Baud”. Zij schreef ons o.m.: „Ik ben, voor de aardigheid, als amateur een schip gaan schilderen. Zu’er fantasie overigens”. Wij vinden deze fantasie anders wel verantwoord. Een a.s. concurrente van gezagvoerder-schilder Fleurbaey?

Later werd zij door de Nederlanders krijgsgevangen gemaakt.

Er bestaan nog veel meer verhalen over avontuurlijke vrouwen en meisjes, die in de een of andere hoedanigheid op zee hebben gediend. Een geval uit later tijd is dat van een 15-jaar oud Schots meisje, Esther MacEwan, dat in 1903 naar zee ging als bediende onder de naam van Allan Gordon. Naast diegenen die tot op de huidige dag als leden van de bemanning op zee voeren is er ook een zeer groot aantal vrouwelijke verstekelingen geweest.

(uit „De Blauwe Wimpel”)



„Mag ik even Uw namen, heren?  
— het is voor 't menu!”



# Ontspanning door Inspanning



MIRAKEL SOLFEGE  
ALOM HUY BOE I I  
ROTTE SALEP GEBAK  
ARE KOEL EL DE EDE  
BALG MI STRAL FRET  
ON LOVEN RKEPI NA  
E HOEN DAG SOGS  
E PAIR KAPER TROS  
DRA WIE LEWAAL BES  
ORDE GEZAG OPEN  
E DIE NIS LOER W  
LS VREK U ZOER JO  
LAMA BOEHRYK TEEN  
CCO JAMOR EDI KREI  
POKER PORIE RIANT  
YERGO SOS KANTO  
PERGOLA GKASTOOR

Deze maand weer een kruiswoordraadsel; oplossingen moeten uiterlijk 20 Juni a.s. in ons bezit zijn.

Voor de inzenders gelden de volgende voorwaarden:

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres moeten zijn voorzien, te richten aan:  
de redactie van „de Uitlaat” — p/a Hoofdkantoor K.P.M. — Djakarta;
2. Onduidelijk geschreven oplossingen worden zonder meer ter zijde gelegd;
3. Voor juiste inzendingen zijn 3 geldprijzen beschikbaar gesteld:  
1 prijs van Rp. 25.—  
1 prijs van Rp. 15.—  
1 prijs van Rp. 10.—  
Bij meerdere goede oplossingen beslist het lot.
4. Over oplossingen en/of toekenning der prijzen kan NIET worden gecorrespondeerd.

Het gaat niet slecht met onze puzzle-rubriek: de redactie ontvangt doorlopend vele oplossingen. Wel is gebleken, dat voor de kruiswoordraadsels de meeste animo bestaat. Toch hebben wij gemeend om niet iedere maand met een kruiswoordraadsel te komen, doch dit soort raadsels af te wisselen met andere opgaven. Verandering van spijs....!

De oplossing van ons kruiswoordraadsel, voorkomende in ons Maart-nummer, luidt als volgt:

Onder de goede inzendingen werd weer geloot en diemaal was de uitslag als volgt:

1. De prijs van Rp. 25.— aan: W. A. Behrens — hfd.-employé b.d. Techn. Dienst/H.K.;
2. De prijs van Rp. 15.— aan: Mej. C. van der Ven — Archief — H.K.;
3. De prijs van Rp. 10.— aan: G. J. Stam — hoofd-werktuigkundige a.b. van het m.s. „Kalianget”.

## Kruiswoordraadsel.

Horizontaal: 1 K.P.M.-schip (2661 ton); 5 eerste vrouw; 8 windstreek; 11 naschrift; 12 eerste man; 15 gezinshoofd; 17 dieren-geluid; 19 met lood bezwaard poppetje; 23 ned. verb. v. vak-verg.; 25 aan dat; 26 waarvoor wij werken; 28 doodslag; 30 klein kind; 31 de oudste; 32 het aanhoudend snel lopen; 34 wederom; 37 uitloper v.e. zenuwcel; 39 leed; 40 hutje; 42 klierachtig orgaan; 44 onbekend; 45 kledingstuk; 47 laatstleden; 49 zoogdier; 51 K.P.M.-schip (2831 ton); 53 geluid; 56 pl. in N.-Brabant; 57 jonge kabeljauw; 58 planeet; 60 ik; 61 kiem; 62 niet stug; 64 klap; 66 reeds; 67 raad of waarschuwing; 68 hemellichaam; 70 broerszoon; 72 wisselvalligheid; 73 voorschrift; 75 log; 77 bekende streek in N.-Sumatra; 78 nooit (Duits); 79 azijn; 81 lisbloem; 83 uiting van verwondering; 84 glans; 86 jaargetijde; 88 jongens-naam (afk.); 90 ik; 91 rivier (Sp.); 93 K.P.M.-schip (760 ton); 94 Griekse heraut.

Verticaal: 1 petroleum mij; 2 herkauwer; 3 oppervl. maat; 4 K.P.M.-schip (4513 ton); 6 heeft een vogel; 7 aangelegde weg; 8 rund; 9 zangnoot; 10 mak; 13 daterend; 14 kattengeluid; 15 pl. in gem. Utrecht; 16 voertuig; 18 tussen 18 en 24 uur; 20 drukte; 21 ingezet stuk; 22 K.P.M.-schip (4256 ton); 23 wolvlolkje; 24 liefhebber; 26 ruwe klanten; 27 afgemat; 28 spitsnuitig zoogdiertje; 29 Europeaan; 32 oud paard; 33 beperkt, bekrompen (Eng. afk.); 35 stad in de oudheid; 36 zichtbare mengsel van gassen en dampen; 38 voegw.; 40 soort dolk; 41 langzaam en vervelend spreken; 43 K.P.M.-schip (987 ton); 45 stuurs, nors; 46 slag; 48 kunstm. bevl. vlakte (Sp.); 49 schoorsteenzwart; 50 spoorwegen in Ned. (afk.); 51 zichtb. massa van waterdeeltjes; 52 prov. in Algerië; 55 stof van turf; 57 rhythm. beweging; 59 smalle weg; 62 verscheidene; 63 vis; 65 reeks; 67 kade; 68 in hoge mate; 69 meisjesnaam; 71 voorzetsel (Eng.); 72 steen; 73 overdekt onderaards kanaal; 74 derde pers. enk. v. wijzer maken; 76 hond; 77 scheepsvloer; 78 lekkernij; 80 deel v.h. been; 82 noodsein; 85 jongensnaam; 87 duizend kilo; 89 riv. in Italië; 92 zangnoot.

