

1 juni 1953
8e jaargang no. 6

de witlaan

personeelsorgaan van de n.v. koninklijke pakketvaart-maatschappij

de Uitlaat

Achtste jaargang — No. 6

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.:

'n Nieuwe Vlag.

Directeur Mr. de Koe
gedecoreerd!

De Holland — West-Afrika Lijn.

Het Plan Schuman (vervolg).

Coasters gingen naar Hongkong.



De beste foto van de maand.

Op deze pagina treffen onze lezers de eerste bekroonde foto aan in onze (doorlopende) fotowedstrijd: „Om de beste foto van de maand”. De inzender—prijswinnaar is de heer W.F.J. Fels — chef van ons Magazijn van Gedrukten te Djakarta, die wij inmiddels de uitgeloopte prijs van Rp. 50.— hebben doen toekomen. Onze gelukwensen!

Van verschillende amateur-fotografen vernamen wij het bezwaar om bij hun inzending tevens het negatief van de foto te moeten insluiten, zodat wanneer hun foto niet in aanmerking komt voor een prijs, zij zowel foto

als negatief kwijt zijn. Aan deze bezwaren willen wij zeker tegemoetkomen en de volgende afspraak maken: wanneer Uw inzending niet in aanmerking komt voor een prijs, sturen wij U Uw foto en negatief terug. Alleen de foto's, welke in ons blad worden opgenomen en dus bekroond worden, blijven ter onzer beschikking. Wij menen dat met deze maatregel aan genoemde bezwaren zal zijn tegemoet gekomen.

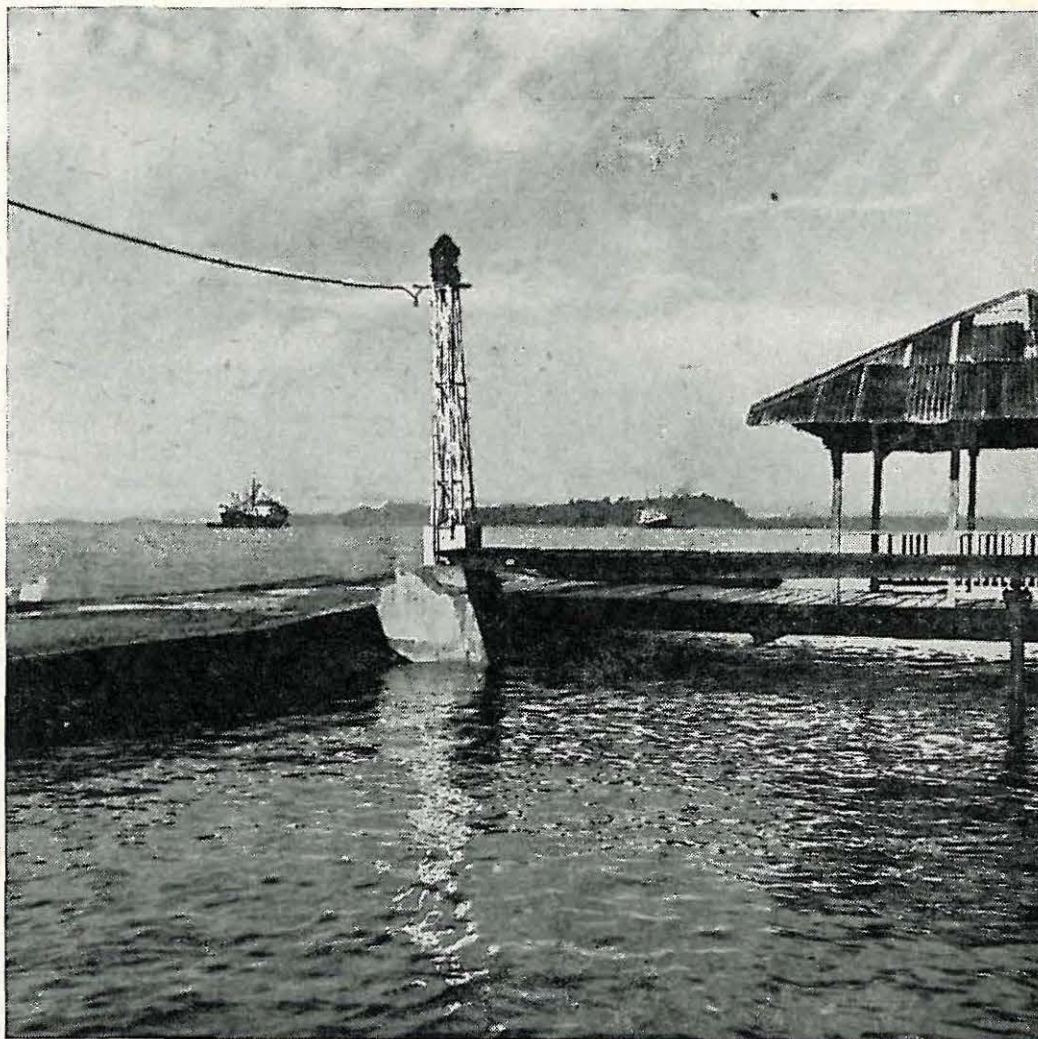
Zoals wij reeds eerder schreven: het kon wel iets harder gaan met deze foto-inzendingen. Toch willen wij deze wedstrijd blijven openstellen. Wie weet wat wij nog ontvangen?! Uw redactie heeft slechts 1 wens: dat het aantal foto-inzendingen nog eens dezelfde omvang zal gaan aannemen als die van onze puzzle-rubriek!

Apropos, wanneer komt u eens met een scheepvaartfoto?

Drieërlei moed heeft de man van overtuiging: moed om tot de kern door te dringen, moed om te beginnen en moed om te volharden.

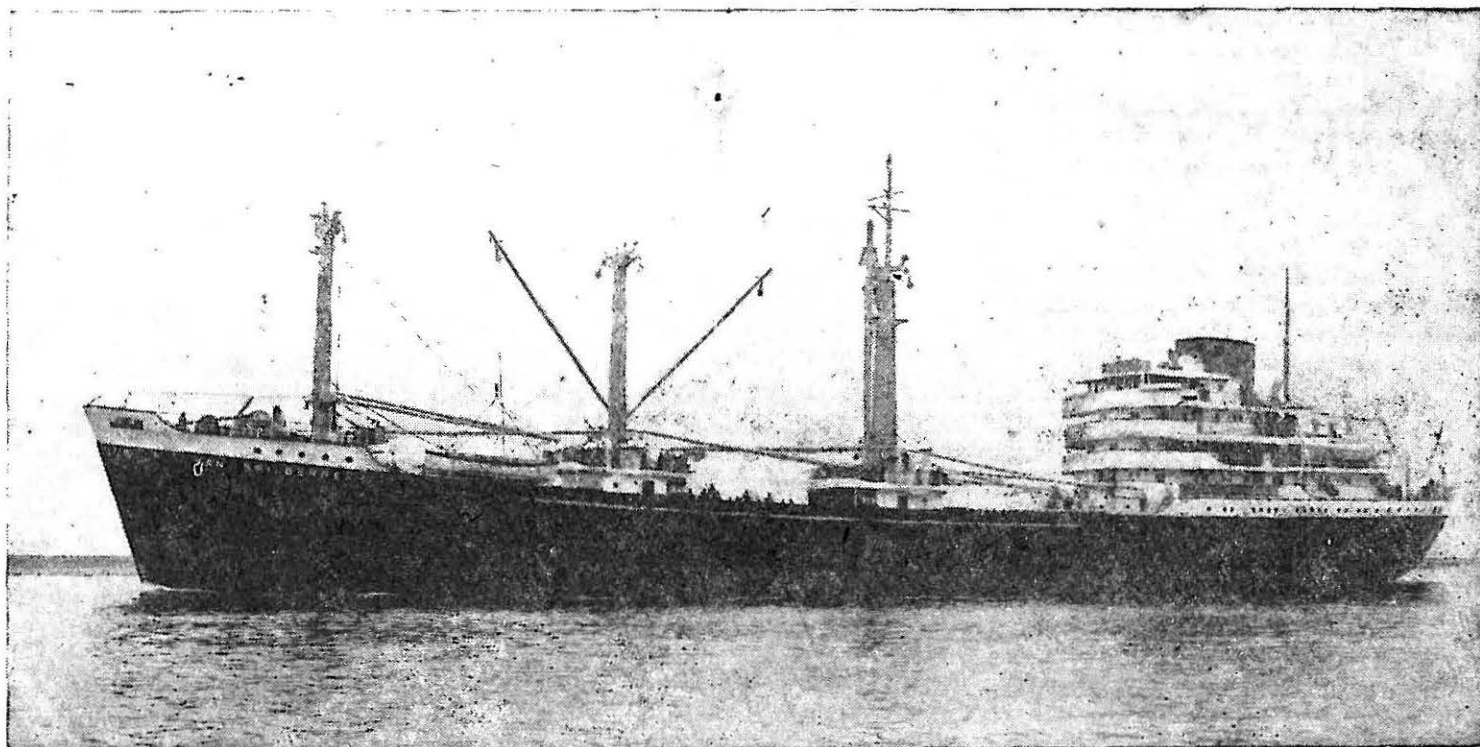


Op de frontpagina:
De „Van Riemsdijk” gemeerd aan de kade
te Td. Priok.



De eerste bekroonde foto. De rede van Sibolga. Op de achtergrond rechts: het m.s. „Kalianda”.

(foto W. F. J. Fels)



Op 28 April j.l. werd het nieuwe motorschip „Van Spilbergen” door de Voorzitter van de Raad van Bestuur der K.P.M., Mr. D. A. Delprat, overgedragen aan de N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij. Kort daarop vertrok het nieuwe schip in dienst van de Holland West-Afrika Lijn op haar eerste reis naar Hamburg.

'N NIEUWE VLAG.

Werd in ons Februari-nummer j.l. reeds een en ander vermeld over de nieuwe motorschepen VAN LINSCHOTEN en VAN SPILBERGEN en dat deze schepen na oplevering door de werven ter beschikking zouden worden gesteld van de N.V. Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij voor de Holland West-Afrika Lijn, nadien is het door verschillende omstandigheden wenselijk gebleken deze beide schepen onder te brengen in een afzonderlijke vennootschap, waartoe 30 Maart 1953 werd opgericht de

N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij.

De Raad van Commissarissen dezer vennootschap wordt gevormd door de leden van de Raad van Bestuur der K.P.M., terwijl de directie wordt gevoerd door de Directie in Nederland der K.P.M. De vlag, waaronder deze schepen zullen varen, komt overeen met die van de K.P.M., echter zonder kroon, waarvoor een blauwe ruit in de plaats is gekomen.

Moet de datum van 30 Maart gedenkwaardig voor de Paketvaart zijn te achten, niet minder is dat die van 28 April, toen het eerste schip, de „Van Spilbergen”, bij monde van de Voorzitter van de Raad van Bestuur der K.P.M., de heer Mr. D. A. Delprat, door de K.P.M. aan de N.T.P.M. werd overgedragen. Als symboliek overhandigde de heer Delprat daarbij de Nederlandse Zeebrief van het schip aan de directeur van de N.T.P.M., de heer Backer.

Namens de N.T.P.M. werd het schip aanvaard door de heer Backer, die dankte voor het vertrouwen, dat de Raad van Bestuur der K.P.M. stelt in de mogelijkheden dezer nieuwe vennootschap, waarbij de directie zich mede geschraagd voelt door de vaste wil van alle opvarenden om te tonen, dat dit vertrouwen niet misplaatst is.

De heer Backer liet verder uitkomen, dat de beslissing van gezagvoerder, officieren en andere opvarenden om voortaan in dienst der N.T.P.M. indirect de K.P.M. te blijven dienen, door de Raad van Bestuur en hem zeer op prijs wordt gesteld, waardoor immers, met een beproefde KPM-kern aan boord van dit schip, de zekerheid bestaat, dat de exploitatie van het schip in goede handen is. Het vertrouwen werd uitgesproken, dat gezagvoerder en officieren erin zullen slagen de KPM-teamgeest

ook aan boord van dit schip aan te kweken.

Gezagvoerder Kranenburg dankte, mede namens zijn officieren en andere leden van de bemanning, de heer Backer voor zijn woorden. Hij liet de K.P.M.-vlag strijken, waarna de vlag van de nieuwe rederij in top werd gehesen. Met de woorden: 't zal waerachtig wel gaen, besloot gezagvoerder Kranenburg zijn toespraak.

Hierna werd het gebruik van het schip door de directeur van de N.T.P.M. met enkele woorden overgedragen aan de Voorzitter van de Raad van Beheer der V.N.S.

Nadat men nog enige tijd aan boord was verbleven, vertrok het ms. „Van Spilbergen” enkele uren na deze plechtigheid in de dienst van de Holland West-Afrika Lijn op haar eerste reis naar Hamburg.

Directeur Mr. De Koe gedecoreerd!

Sedert Koningin Juliana in 1948 de troon van het Koninkrijk der Nederlanden besteeg, is Haar geboortedag, de 30ste April, een hoogtijdag in het leven van het Nederlandse volk.

En hij is dit zo mogelijk in nog sterkere mate voor de Nederlanders onder het personeel van onze maatschappij, die reeds vanaf haar oprichting is gerechtigd het woord „Koninklijke” in haar naam te voeren.

Dat het voeren van dit woord geenszins een zinnebeeld zonder meer is, doch dat het wel en wee van de Paketvaart en het streven en de bemoeiingen van degenen, die in dienst van de K.P.M. werken, Hare aandacht en waardering hebben, bewijzen de talrijke Koninklijke onderscheidingen, die sedert Haar troonsaanvaarding door Hare Majesteit aan leden van het personeel van onze maatschappij zijn verleend.

Op 30 April 1949 werden 10 leden van ons personeel onderscheiden met de Kleine zilveren ster voor Trouw en Verdienste, terwijl op die zelfde datum 30 personeelsleden de Bronzen ster voor Trouw en Verdiensten ontvingen.

In 1950 werden op 30 April benoemd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau directeur D. Iken (thans president-directeur) en tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau dienstchef De Geus (thans directeur).

Op 30 April 1951 werden door H.M. de Koningin de volgende onderscheidingen verleend:

Tot Ridder in de Orde van de Nederlandsche Leeuw onze toenmalige president-directeur Mr. W. M. Hens; tot Officier in de Orde van Oranje Nassau onze directeur in Nederland Jhr. I.H.A. Backer; tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau de gezagvoerders B. D. v. d. Laag en W. F. Kraan, de hoofdwerktuigkundige J. E. G. A. v. d. Schaaf en de administrateur van de Steenkolenmaatschappij „Parapattan” Ir. R. Ha-verschmidt.

Op 30 April 1952 werden tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau benoemd de heer J. van Lier, onze toenmalige agent te Surabaia, en de heer A. Pothof, toenmalig gezagvoerder van onze maatschappij.

Op 30 Augustus 1952 werd door H.M. de Koningin de heer D. Heiner, toenmalig agent van onze maatschappij te Makassar, tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau benoemd.

Ook dit jaar kunnen wij, en wij doen dit met vreugde en erkentelijkheid, in deze kolommen weer melding maken van het verlenen van een Koninklijke onderscheiding aan iemand uit ons midden. Op 30 April j.l. heeft het Hare Majesteit Koningin Juliana behaagd onze directeur, de heer Mr. D. F. de Koe, te benoemen tot Officier in de Orde van Oranje Nassau.

Er heerste op Donderdag 30 April j.l. in de kamer van de president-directeur een zeer opgewekte stemming, toen des

middags om half 1, in tegenwoordigheid van de directeurs Harinck, De Geus, Pronk van Hoozeveld, alle dienstchefs, adjunct-chefs, diensthoofden, de gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen van de „Plancius” en de „Ophir”, de meesten vergezeld van hunne dames, waren bijeengekomen om de huldiging van onze gedecoreerde directeur bij te wonen.

Kort na de komst van directeur en mevrouw De Koe, die om 12 uur door de Hoge Commissaris der Nederlanden, de heer Graaf van Bylandt in diens ambtswoning officieel met de benoeming in kennis waren gesteld, nam de heer Harinck het woord en schetste in warme bewoordingen de veelzijdige functies van de gedecoreerde in het bedrijf, de talrijke en belangrijke nevenfuncties die hij bekleedt o.m. als

bestuurslid van de Stichting voor het Nederlandse Onderwijs en van Pelita. De heer Harinck eindigde aldus:

„Met jou verheugt het ons zeer, dat jou thans deze verdiende Koninklijke onderscheiding ten deel is gevallen. Niet alleen verheugt het ons, doch wij K.P.M.-ers zijn er ook bijzonder trots op, dat het werk van een van ons op deze zo eervolle wijze wordt gewaardeerd. Hoewel je een prikkel niet bepaald nodig hebt, zal deze officiële erkenning van het goede werk, dat je in dit land doet, ongetwijfeld nog een verdere stimulans voor je zijn om, niettegenstaande de vele moeilijkheden welke wij nu eenmaal in ons werk ondervinden, op dezelfde spontane en opgewekte wijze je beste krachten te blijven geven aan de belangen van de Nederlandse scheepvaart, de Paketvaart en de Nederlandse gemeenschap in Indonesië.”

Hierna verzocht de heer Harinck aan mevrouw De Koe om haar echtgenoot de versierselen van de toegekende onderscheiding te willen opspelden, terwijl de aanwezigen werden uitgenodigd een dronk uit te brengen op de gezondheid van de heer en mevrouw De Koe.

Na deze toast nam Mr. De Koe het woord en dankte in de eerste plaats Hare Majesteit Koningin Juliana voor de aan hem verleende onderscheiding, die door hem hogelijk op prijs wordt gesteld. Daarna dankte hij zijn collega,



Daartoe uitgenodigd door directeur Harinck, speldt mevrouw De Koe haar echtgenoot de versierselen op van Officier in de Orde van Oranje-Nassau. (foto studio Tong & Tim).

de heer Harinck, voor diens hartelijke toespraak.

Hij bracht naar voren, dat de verdienstelijke daden, waarvoor hij gecoreerd is geworden, slechts door hem zijn kunnen worden verricht door de grote toegevendheid en tegemoetkoming, die hij steeds heeft mogen ondervinden.

Toegevendheid van de zijde van mevrouw De Koe, die talloze eenzame

avonden heeft doorgebracht, wanneer haar man in verband met zijn maatschappelijke functies aan vergaderingen deelnam.

Tegemoetkomendheid van de zijde van zijn collega's, die bij de werkverdeling der directie altijd bereid waren om het leeuwendeel van het interne K.P.M.-werk op zich te nemen ten einde de heer De Koe de nodige tijd te geven het „buitenwerk” te doen.

En tenslotte wees de heer De Koe erop, dat het uiteindelijk de K.P.M. is, die hem, als haar directeur, op de plaats heeft gezet, die hij nu in en buiten het bedrijf inneemt.

Mr. De Koe besloot zijn toespraak met alle aanwezigen uit te nodigen een heildronk uit te brengen op Hare Majesteit Koningin Juliana.

De receptie, welke op de plechtigheid volgde, was bijzonder geanimeerd.

„De Ruyter-medaille” aan Kapitein Volmer uitgereikt.

Zoals wij reeds in het Mei-nummer van „de Uitlaat” schreven, is bij Koninklijk Besluit van 12 Maart j.l. aan gezagvoerder C.A. Volmer de „De Ruyter-medaille” in zilver toegekend voor diens bekwaam en doortastend optreden tijdens de brand aan boord van het m.s. „Leok” op 22 Maart van het vorige jaar.

In verband met het feit dat kapitein Volmer, die tot voor kort het commando voerde over het m.s. „Landak”, te Hongkong vertoefde, kon genoemde onderscheiding niet eerder aan hem worden uitgereikt. Dit eremetaal is hem thans op 19 Mei j.l. op het hoofdkantoor overhandigd.

De „De Ruyter-medaille” is ingesteld bij K.D. van 23 Maart 1907 no. 1. Voor deze onderscheiding kunnen worden voorgedragen:

„schippers, stuurlieden en verdere leden der bemanning van koopvaardij- en vissersschepen en andere personen, die zich door verdienstelijke daden voor de Nederlandse scheepvaart hebben onderscheiden.”

Uit de motieven, welke tot de aan gezagvoerder C.A. Volmer verleende decoratie hebben geleid, kunnen wij het volgende medelen:

De coaster „Leok” (de vroegere „Nila”) vloog op 22 Maart 1952 te Pakan Baru door onbekende oorzaak in brand, tengevolge waarvan genoemd schip ontplofte en zonk. Tijdens de brand heeft de gehele bemanning, onder de bekwame leiding van gezagvoerder Volmer, zich bijzonder heldhaftig gedragen door onmiddellijk de brand met alle beschikbare middelen te bestrijden en bovendien het reeds brandende schip, waarvan zij wist, dat het met zijn lading benzine en petroleum in drums elk ogenblik zou kunnen ontploffen, van de kade te verstomen.

Andere schepen in de haven van Pakan Baru binnenliggende, alsmede de tankinstallaties aan de wal, zijn hierdoor gespaard gebleven.

Op 19 Augustus 1952 heeft onze maatschappij 9 dappere opvarenden van de „Leok” bij monde van directeur Mr. De Koe gehuldigd en aan elk van hen een polshorloge met inscriptie uitgereikt. Het waren djurumudi Benja-

min Wua, pandjerwalla Lodewijk Pooru, pandjerwalla David, de matrozen Bara Rihi, Tadjab, Salim Bachmid en de olielieden Sargiman en P.E.R. Impal. Djurumudi Sutat bin Kasandikromo vertoefde op dat moment te Medan.

Aan gezagvoerder C.A. Volmer, 2de stm. W.G. Sont, 4de stm. M.L. de Braaf, chef-machinekamer P. Kopmels, machi-

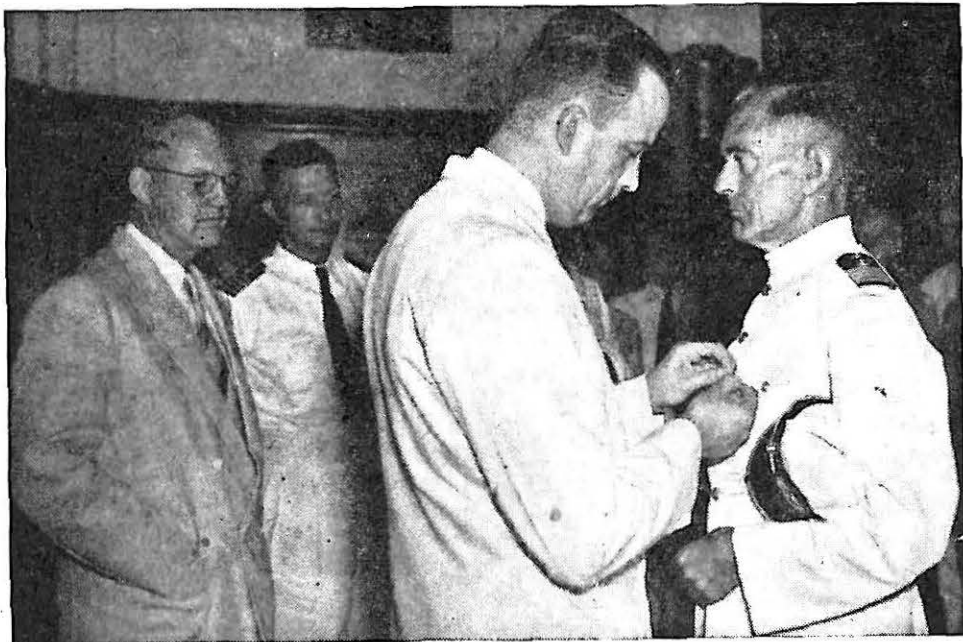
ne-motordrijver M. Asikin, motordrijver A.W. Sundah en leerling-motordrijver Raden Wibowo werd door de directie een sigarettenkoker met inscriptie aangeboden.

*

Op Dinsdag 19 Mei j.l. is in de kamer van de president-directeur ten hoofdkantore aan gezagvoerder C.A. Volmer de aan hem door H.M. Koningin Juliana toegekende Koninklijke Onderscheiding, de „De Ruyter-medaille” in zilver uitgereikt door Mr. R. Muller, scheepvaart-attaché bij het Hoge Commissariaat der Nederlanden.

Bij deze plechtigheid waren aanwezig de directeuren Mr. D.F. de Koe, J.F.P. de Geus en D.J. Pronk van Hoogeveen, verder verschillende chefs van dienst, alsmede de gezagvoerders J.A. v.d. Broek Humphrey, J.J. Klasen, L. Koster, J.D.J. Postma, W. Vader Dzn., B.A. Wilbrink, M.F.S. van Zeyl en H. Zeylstra.

(zie vervolg op pag. 3)



(foto studio Tong & Tim).

Mr. R. Muller, scheepvaart-attaché van het Hoge Commissariaat der Nederlanden, speldt gezagvoerder C. A. Volmer de „De Ruyter-medaille” op.
v.l.n.r.: Mr. D. F. de Koe, gezagvoerder J. J. Klasen, Mr. R. Muller en gezagvoerder C. A. Volmer.

DE HOLLAND - WEST - AFRIKA LIJN.

In het Februari-nummer van „de Uitlaat” (pag. 6) schreven wij reeds dat onze nieuwe mss. „Van Spilbergen” en „Van Linschoten” voor onbepaalde tijd ter beschikking worden gesteld van de Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij (V.N.S.) en beide schepen zullen worden gebruikt voor de vaart op West Afrika. In het Maart-nummer van het V.N.S.-nieuws troffen wij over de Holland-West-Afrika Lijn een interessant artikel aan, hetgeen wij hierbij in extenso weergeven.

Wij mogen als bekend veronderstellen, dat de H. W. A. L. een gemeenschappelijk Lijnbedrijf is van de H.S.M. (N.V. Hollandse Stoomboot Maatschappij) en onze Maatschappij (V.N.S.) en dat deze lijndiensten onderhoudt van het Continent (van Hamburg tot en met Bordeaux) naar West-Afrika van Dakar af tot en met Angola.

De H.S.M. en wij stelden tot dusver in de H.W.A.L. elk drie schepen. Voor zover er meer schepen benodigd waren, werden deze gecharterd.

Voor de H.S.M. zijn dit de „Congo-stroom”, „Nigerstroom” en „Elmina” (eigendom van de Stoomvaart Mij „Nederland”, die de H.S.M. in de gelegenheid heeft gesteld het schip emplooi te geven in de H.W.A.L.).

Voor onze Maatschappij zijn het de „Amstelkerk”, „Maaskerk” en de „Molenkerk”. Dit laatste schip werd op grond van praktische overwegingen wel eens omgewisseld met een schip van een onzer „eigen” lijndiensten.

Verleden jaar werd besloten de „Amstelkerk” en de „Maaskerk” geen verdere survey te doen ondergaan. Deze schepen moesten derhalve worden vervangen.

Deze omstandigheid, gepaard met de hevige concurrentie, waaraan de H.W.A.L. bloot staat, hebben de H.S.M. en ons doen besluiten een diepgaand onderzoek in te stellen naar de wijze, waarop de dienst op West-Afrika op de meest efficiënte wijze kan worden geëxploiteerd. Wij hebben daarbij het geluk gehad te kunnen profiteren van de niet te onderschatten deskundigheid van de heer A. F. Bronsing, tot voor kort Directeur van de Stoomvaart Mij „Nederland”, die uit tweeërlei hoofde een levendig belang in het wel en wee van de H.W.A.L. stelt. Enerzijds is de heer Bronsing President-Commissaris van de H.S.M., anderzijds heeft de heer Bronsing van den beginne af een nauwe aanraking met de V.N.S. gehad. Gedurende een lange periode maakte de heer Bronsing deel uit van ons College van Gedelegeerden, terwijl een typische bijzonderheid nog is, dat de heer Bronsing, als secretaris, aanwezig was bij een

aantal vergaderingen die hebben geleid tot de oprichting van onze Maatschappij.

Als resultaat kwam uit de bus de H.W.A.L. te exploiteren met een kleiner type schip dan gebruikelijk in onze andere lijndiensten en aangezien onze partner in de gezamenlijke dienst drie schepen heeft varen, die voorshands nog niet voor vervanging in aanmerking komen, terwijl deze schepen te groot zijn voor de andere trades van de H.S.M., kwam het eventueel stellen van schepen van een kleiner type in hoofdzaak op ons te rusten. Immers, de „Amstelkerk” en „Maaskerk” moesten toch worden vervangen, terwijl aan de „Molenkerk” door ons ook elders emplooi kan worden gegeven.

Besloten is de dienst van de H.W.A.L. in de naaste toekomst te gaan uitoefenen met 9 schepen, t.w. de drie hierboven genoemde door de H.S.M. gestelde schepen, alsmede 6 schepen van 4600 tot 5000 ton d.w. waarvan er 5 door ons zullen worden gesteld en 1 door de H.S.M.

In de opgave ten behoeve van de H.W.A.L. 5 schepen van bovenbedoeld typekunnen stellen, is inmiddels voorzien.

Wij maakten in het Kerstnummer gewag van een intensivering van de samenwerking met een aantal onzer Deelhebbers in de z.g. „Combinatie-Overeenkomst”. De K.P.M. is bereid gevonden in het raam van bedoelde „Combinatie-Overeenkomst” ons twee voor haar in aanbouw zijnde schepen voor geruime tijd ten gebruike af te staan. Het zijn het m.s. „Van Spilbergen” en het m.s. „Van Linschoten”, beide schepen van 5040 ton d.w. en 272.000 cft. balespace en passend in het door ons gezochte type-schip. De oplevering van deze schepen zal o.o.v. plaats vinden in April resp. Mei 1953 en op deze wijze kon dus al op zeer korte termijn op 2 van de 5 benodigde schepen beslag worden gelegd.

Verder houdt de koop van de twee schepen van de „Nordeewerke” te Emden, waarover wij in het Januari-nummer het een en ander mededeelden, verband met de H.W.A.L.-plannen.

Deze schepen worden o.o.v. opgeleverd omstreeks half Juli en half October van dit jaar, zodat wij nog in de loop van 1953, tegenslag uitgesloten, reeds over 4 van de 5 schepen van het type, waaraan behoefte bestaat, zullen beschikken.

Het 5e schip werd besteld bij de werf J. Smit Czn. te Alblasserdam. Wij konden dit bericht nog op het nipper-tje in het vorige „V.N.S.-Nieuws” opnemen. De oplevering is vastgesteld op October 1954 en wij hopen van ganser harte, dat de gevolgen van de watersnood daarin geen verandering zal brengen.

Volledigheidshalve zij nog medegedeeld, dat de H.S.M. in het door haar te stellen schip van het kleine type heeft voorzien, door de bouw van een zusterschip van het door ons bestelde schip bij de werf J. Smit Czn. op te dragen aan de werf A. Vuyk & Zonen te Capelle a.d. IJssel. Dit schip zal echter geen Stork-motor doch een Werkspoor-motor krijgen en worden opgeleverd in December 1954.

Wij krijgen dus in de naaste toekomst een situatie bij de H.W.A.L., waarin de door de partners gestelde tonnage zal bestaan uit schepen van

H.S.M. en	}	gesteld door H.S.M.
S.M.N.		
en		
V.N.S. en	}	gesteld door V.N.S.
K.P.M.		

Deze schepen zullen, varende in de H.W.A.L., alle het H.W.A.L.-schoorsteenmerk voeren. Overwogen wordt nog door ze alle aan de buitenzijde op gelijke wijze te schilderen ze reeds vanuit de verte als H.W.A.L.-schip herkenbaar te maken. Hierin is echter het laatste woord nog niet gesproken.

Het spreekt ten slotte vanzelf, dat zodra over het merendeel der nieuw in te brengen schepen wordt beschikt, ook de dienstregeling een min of meer ingrijpende wijziging zal ondergaan. Nadere mededelingen hieromtrent zullen binnenkort via de gebruikelijke kanalen bekend worden gemaakt.

Wij besluiten met het vertrouwen uit te spreken, dat de vernieuwing en verjonging van de vloot het hunne bij zullen dragen tot de bevordering van de groei en boei van de H.W.A.L., de gezamenlijke onderneming van de H.S.M. en ons.

DE EUROPESE KOLEN- EN STAALGEMEENSCHAP. EEN BROK GESCHIEDENIS.

(slot).

In de voorgaande artikelen hebben wij gezien waarom juist in deze jaren het getij gunstig is om de eerste, voorzichtige schreden te zetten op de weg naar de eenwording van Europa, voorlopig nog slechts op economisch gebied — waarom juist de kolen- en staal-industrie daarvoor werden gekozen, en hoe men een regeling heeft opgesteld.

Wat zijn de gevolgen van dit alles voor Nederland? Dat hangt van heel veel af. Veel, zo niet alles, hangt af van de ontwikkeling in de gebieden buiten Europa: hoe zal zich de politieke situatie ontwikkelen, welke richting zal het economische leven in de wereld inslaan, hoe zal zich de wereldhandel ontwikkelen? Bijvoorbeeld in de richting van de zogenaamde minder ontwikkelde gebieden, met alle export-mogelijkheden van dien? Niemand kan het met zekerheid zeggen. Hoe zal het verdrag, dat nu gesloten is, worden uitgevoerd, en hoe zullen de organen, die thans zijn ingesteld, hun bevoegdheden gebruiken? Steenkool en staal zijn uiterst belangrijke grondstoffen, terwijl de burgerlijke huishouding van een land staat of valt met de aanwezigheid van deze materialen: zullen de grotere mogendheden, die aan de nieuwe organisatie deelnemen, de nodige zelfbeheersing kunnen tonen wanneer het gaat om het nemen van beslissingen in het algemeen belang? De positie van de kleinere landen blijft onzeker: wanneer zij in de andere organen overstemd worden, kunnen zij zich altijd beroepen op het Hof van Beroep — maar dit beziet de zaken slechts juridisch, en laat billijkheid en economische wenselijkheid buiten beschouwing. Nog andere vragen zijn er: het algemene beginsel van het verdrag is vrijheid — maar er kan worden ingegrepen wanneer er zich abnormale omstandigheden voordoen.

Dat is een rekbaar begrip, met alle gevaren van dien. Het antwoord op deze vragen is nog niet te geven. De toekomst zal het leren. Ook de Nederlandse regering weet vanzelfsprekend het antwoord niet, maar zij heeft er haar gedachten over. Zij was, bij het indienen van het wetsontwerp tot goedkeuring van het verdrag, van oordeel, dat het verdrag de vrijheid van het internationale handelsverkeer bevordert. Maar zij is niet blind voor de gevaren van het verdrag, in het bijzonder voor het gevaar, dat door het verdrag de betrokken industrieën in een te nauw keurslijf worden gedwongen. De regering meent, dat het bij steenkool en staal niet mag blijven: het

aantal industrieën waarvoor een soortgelijke regeling wordt gemaakt, zal moeten worden uitgebreid, wil ook de Schuman-organisatie slagen. Veel hangt naar haar oordeel ook af van de wijze, waarop het plan wordt uitgevoerd: er zijn nog teveel mogelijkheden voor de landen, die zich terughoudend tonen om zich aan bepaalde maatregelen te onttrekken.

Wat de directe belangen van Nederland betreft moet men niet verwachten, dat de invoer van kolen en staal in de eerste tijd gemakkelijk zal zijn. Hoogstens kan men zeggen, dat bij niet-toetreding de situatie aanmerkelijk ongunstiger zou kunnen blijken. Als voordelen kan men zien: een geregelder voorziening en functionering van een gemeenschappelijke markt; méér kolen en staal tegen lagere prijzen. Als nadelen: het prijsniveau wordt gehandhaafd ook bij tijden van crisis, zodat ons land en in het bijzonder de werkende industrieën niet meer zullen kunnen profiteren van scherpe buitenlandse concurrentie; voorts wordt de bewegingsvrijheid van de export beperkt in tijden van schaarste, wat van dadelijk belang is voor de Nederlandse export van cokes en tenslotte moet de gemeenschap van het Nederlandse volk de lasten dragen van de heffingen, die in het verdrag worden genoemd.

Het belangrijkste echter blijft de prijsdaling, die men toch verwacht. Een onzeker punt blijft, welke prijzen de Hoge Autoriteit, die daartoe bevoegd is, tot uitgangspunt zal kiezen. Er bestaat bovendien in sommige landen een — soms aanzienlijk — verschil tussen de prijzen voor de binnenlandse markt en die voor het buitenland. Het gevolg zou kunnen zijn, dat in Nederland bijvoorbeeld de importprijzen wel zullen kunnen dalen, maar de afleveringsprijzen van de binnenlandse producten wellicht eerder stijgen.

Misschien kunnen wij de positie van Nederland in dit verband het beste kenschetsen met de woorden van de directie van de Hoogovens, die uiteraard ten nauwste bij het uitvoeren van het plan-Schuman zijn betrokken: „Nederlands positie is die van een klein land en daarom gevaarlijk. We dienen ons echter bewust te zijn van de morele

K.J.C.P.L. OPENT NIEUWE LIJN.

„Silindoeng” en „Karsik” gecharterd.

Een der lijnen, welke de N.V. Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen onderhoudt, is de Sumatra — Straits — Japan Service. Reeds enige tijd werd door de K.J.C.P.L. de behoefte gevoeld om de lijn uit te breiden, waardoor het mogelijk zou zijn ook de havens aan de Oostkust van Afrika aan te lopen, doch een moeilijkheid was, dat zij voor deze uitbreiding het juiste type schip niet beschikbaar had.

Gezamenlijk overleg tussen de directies der K.J.C.P.L. en der K.P.M. heeft hier echter tot een oplossing geleid en zo zal met ingang van ultimo Mei het m.s. „Silindoeng” en eind Juli het s.s. „Karsik” aan de K.J.C.P.L. worden vercharterd.

De nieuwe lijn, de Japan — Straits — Sumatra — East Africa Service, zal dan regelmatig (maandelijks) worden onderhouden door de „Van Heutz”, de „Karsik” en de „Silindoeng”, waarbij de volgende route zal worden gevolgd:

*Japan — Hongkong — Singapore —
Penang — Belawan — Mombasa —
Tanga — Zanzibar — Dar-es-Salaam —
Singapore — Hongkong — Japan.*

Wij wensen de K.J.C.P.L. met deze nieuwe lijndienst van harte succes!

*

Het m.s. „Silindoeng” (2179 brt.) werd in 1949 gebouwd op een der hellingen van de Gebr. Van der Giessen te Krimpen aan de IJssel en arriveerde voor de eerste maal op 4 Februari 1950 te Tg. Priok. Het schip heeft accommodatie voor 6 hutpassagiers.

Het s.s. „Karsik” (3104 brt.) is het ex Duitse s.s. „Soneck” en behoorde aan de Hansa-rederij. In Mei 1940 werd genoemd schip in beslag genomen en door het N.I. Gouvernement aan de K.P.M. afgestaan. De „Karsik”, eerst een kolenstoker, werd in 1948 te Hongkong tot oliestoker omgebouwd. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een triple expansie machine met Bauer-Wach turbine. Er is accommodatie voor 12 hutpassagiers.

grondslag van de kolen- en staalgemeenschap. Verheugend mag het worden geacht, dat de stem van Nederland niet werd verontachtzaamd.”

Maar wat men er ook van mag vinden — de eerste stap naar een éénwording van onze West-Europese wereld is gedaan.

En dat is al heel veel.

Chris Antonissen met Europees verlof.



Het is niet gebruikelijk om, wanneer een lid van ons personeel met Europees verlof vertrekt er in ons blad nog eens apart aandacht aan te schenken. Dit wordt enigszins anders wanneer er iemand uit ons midden vertrekt, die onder ons, K.P.M.-ers, een bijzondere plaats inneemt. En zo iemand is ongetwijfeld Chris Antonissen, chef van de afd. Archief, die op 27 Juni a.s. met zijn gezin met verlof naar Nederland vertrekt.

Buiten zijn veelomvattende kantoorfunctie is hij in z'n vrije tijd nog bestuurslid van onze Sportvereniging Paketvaart en het is vooral in deze functie dat hij voor de sportminnende leden van ons personeel zo veel heeft gedaan. Dan is hij nog leider-regisseur van onze Toneelgroep Paketvaart-personeel Djakarta, waarbij wij met dankbaarheid terugdenken aan de zeer geslaagde opvoeringen van „Per Lucht-

post” en „Ik heb de graaf vermoord”. Ook ieder jaar op 5 December kon steeds een beroep op Antonissen worden gedaan om op te treden als kindervriend no. 1. hetgeen hem wel zeer goed afging. En dan zijn medewerking „achter de schermen” aan ons blad. Het zal velen uwer niet bekend zijn, dat gedurende de periode van 1 September tot medio November 1949, toen de toenmalige redacteur van ons orgaan met een speciale opdracht naar Nederland was vertrokken, Antonissen als een der drie waarnemend redacteurs optrad. Trouwens in de loop van de tijd zijn er vele artikelen van zijn hand in ons blad verschenen.

Chris Antonissen heeft in zijn vrije tijd veel voor de ontspanning van ons personeel gedaan; alhoewel hij er een afkeer van heeft als er op enigerlei wijze speciale aandacht aan hem wordt besteed, hebben wij gemeend dit hier toch even te moeten doen. Namens het gehele personeel wensen wij jou, Chris, met je gezin een aangenaam verlof in Nederland toe. Goede reis en tot ziens! a.n.

Twee Duitse toeristen, op weg naar Parijs, besloten dat ze niemand zouden laten merken, dat ze Duitsers waren. De eerste de beste dag gingen ze naar een café en bestelden een on-Duitse drank: Martini. „Dry?” vroeg de barkeeper. „Nein,” zei een van de Duitsers, „zwei!”

(vervolg van pag. 5).

KAPITEIN VOLMER GEDECOREERD.

Ook de heer P. Kopmels, 2de werktuigkundige, en destijds tijdens het gebeuren a.b. van het m.s. „Leok” chef-machinekamer van dat schip, was mede aanwezig.

Nadat Mr. Muller alle aanwezigen had welkom geheten en de K.P.M.-directie dank had gebracht voor de vriendelijke geste om voor het uitreiken der onderscheiding de kamer van de president-directeur af te staan, sprak hij als volgt:

„De Nederlandse scheepvaart heeft een langdurige en roemruchte geschiedenis. Reeds eeuwenlang bevaren onze schepen alle wereldzeeën en vertonen met trots de vaderlandse driekleur in vrijwel alle buitenlandse havens. Zonder te willen afdoen aan de verdienstelijke bedrijvigheid van Nederland op ander gebied in het buitenland, geloof ik zonder overdrijving te mogen zeggen, dat de Nederlandse koopvaardij te beschouwen is als de voornaamste peiler, waarop onze volkswelvaart rust, en bovendien als factor van de grootste betekenis voor het instandhouden van de eer en de goede

naam van Nederland in de wereld. Het is dan ook verheugend, dat wij kunnen constateren, dat de Nederlandse koopvaardij, die zich op zo voortreffelijke wijze van de haar in de laatste wereldoorlog toegebrachte slagen heeft hersteld, in de laatste jaren op die plaats in de belangstelling van het Nederlandse volk is komen te staan, die haar op grond van haar internationale positie en vooral uit hoofde van haar eminent belang voor ons aller welzijn zo ten volle toekomt. Het zal U allen bekend zijn, dat ook het Koninklijke Huis niet in belangstelling voor onze scheepvaart is achtergebleven. Dit blijkt onder andere uit het feit, dat H.K.H. Prinses Margriet enige jaren geleden het Beschermvrouwschap over de Nederlandse koopvaardij heeft aanvaard, daarmede de vele banden, die reeds tussen het Koninklijke Huis en de scheepvaart bestonden, met één vermeerderend.

Tegenover deze verheugende omstandigheden staat evenwel iets, dat ik bij deze gelegenheid niet onvermeld zou willen laten. Onder diegenen, die het grootste respect koesteren voor de prestaties van de Nederlandse koopvaardij, zijn er maar weinigen, die zich realiseren, wat er eigenlijk nodig is om een schip te laten varen. Buiten hen, die onmiddellijk bij het rederijbedrijf zijn betrokken, zijn er maar enkelen, die begrip hebben voor dat sterk gedifferentieerde complex van handelingen, die zowel aan de wal als aan boord tot behoud van schip, passagiers en lading bij voortdurend moeten worden verricht. En nog minder men-

sen zijn er, die zich rekenschap geven of zelfs kunnen geven voor de talloze en veelsoortige verantwoordelijkheden en verplichtingen, die rusten op die centrale beleidsman aan boord, de kapitein. Ik zal U die niet alle opsommen: de meesten onder U kennen ze uit jarenlange ervaring. Ik wil er U echter één noemen: artikel 342 van het Wetboek van Koophandel verplicht de kapitein „met zoodanige bekwamheid en nauwgezetheid en met zoodanig beleid te handelen als voor een behoorlijke vervulling zijner taak noodig is”. Het staat er zo eenvoudig, zo laconiek. En toch is dit de bepaling, die de hoogste eisen aan de kapitein stelt, die bij voortdurend een zware wissel trekt op zijn persoon, aangezien immers deze simpele bepaling van de kapitein verwacht, dat hij steeds en in het bijzonder in omstandigheden, waarin de hem toevertrouwde belangen gevaar dreigt, die beslissingen neemt, die tot behoud dezer belangen strekken.

Hare Majesteit de Koningin heeft bij K.B. van 23 Maart 1907 een ereteken ingesteld „voor schippers, stuurlieden en verdere leden der bemanning van koopvaardij- en vissersschepen en andere personen, die zich door verdienstelijke daden voor de Nederlandse scheepvaart hebben onderscheiden”. Dit ereteken is verbonden aan de naam van wellicht de grootste zeeman in de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart, Michiel Adriaanszoon de Ruyter, en wordt elk jaar aan hen, die daarvoor in aanmerking worden gebracht, zo mogelijk op zijn geboortedatum, 24 Maart (1607), toegekend en uitgereikt.

In ons midden bevindt zich iemand, Mijne Heren, die het vorige jaar de hoogste tradities van de Nederlandse scheepvaart, zoals die zijn belichaamd in de figuur van Michiel de Ruyter, op eminente wijze heeft hooggehouden, en dat bent U Kapitein Volmer. Kapitein, tijdens de brand op Uw schip „Leok” op 22 Maart 1952 in de haven van Palembang, hebt U door Uw beleidvol en doortastend optreden, en vooral door de perfecte manoeuvre, die U het brandende schip bij het verstomen naar een veiliger ligplaats ter voorkoming van verder onheil hebt doen uitvoeren, blijk gegeven van uitmuntend zeemanschap en U hebt U daardoor de hoogste tradities van de Nederlandse zeeman waardig betoond. Kapitein, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en in opdracht van Zijne Excellentie de Hoge Commissaris der Nederlanden, deel ik U mede, dat het Hare Majesteit de Koningin heeft behaagd U uit respect en waardering voor Uw voorbeeldig optreden de „de Ruyter”-medaille in zilver toe te kennen.”

Na deze woorden spelde Mr. Muller gezagvoerder Volmer het eremetaal op. Hierna vervolgde spreker:

„Kapitein.

Het is mij een voorrecht U namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, namens de Directeur-Generaal van Scheepvaart, alsmede uit naam van de Hoge Commissaris der Nederlanden van harte geluk te wensen met deze zo welverdiende onderscheiding. Ik kan slechts de hoop uitspreken, dat het U gegeven moge zijn deze onderscheiding nog vele jaren in „behouden vaart” bij Uwe maatschappij te dragen”.

Na deze indrukwekkende toespraak, richtte Directeur Mr. De Koe zich tot de gedecoreerde en zeide, dat waar spreker zelf op 30 April j.l. een Koninklijke onderscheiding had ont-

(zie vervolg op pag. 9)

vangen, hij er behoefte aan voelde om een vergelijking te maken tussen de motieven, welke er toe hebben geleid, dat hij werd gedecoreerd en die, welke tot de toekenning van de „De Ruyter-medaille” aan kapitein Volmer aanleiding gaven. Spreker heeft zich voor de Nederlandse zaak verdienstelijk kunnen maken door zijn werk in verschillende functies, welke hij bekleedt door de plaats die hij bij de K.P.M. inneemt. Zijn verdiensten zijn daarom grotendeels in wezen die van de K.P.M.

Kapitein Volmer daarentegen heeft, onder plotseling opkomende, uiterst gevaarlijke omstandigheden, zonder gelegenheid tot rustig overleg, beslissingen genomen en onmiddellijk tot uitvoering gebracht, welke hem in één slag hebben doen kenschetsen als de gezagvoerder bij uitnemendheid, zoals het Nederlandse volk die in de persoon van Michiel Adriaanszoon de Ruyter belichaamd acht.

Mr. De Koe verklaarde, dat hij er trots op is, dat de K.P.M. een dergelijke man onder haar gezagvoerders mag tellen en besloot zijn toespraak met te zeggen, dat hij het op bijzondere prijs stelde om namens de K.P.M. de eerste te mogen zijn om gezagvoerder Volmer geluk te wensen.

Hierna sprak kapitein Volmer en dankte in de eerste plaats Mr. Muller voor de aan hem uitgereikte onderscheiding en verzocht hem zijn bijzondere dank te willen overbrengen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Directeur-Generaal van Scheepvaart en de Hoge Commissaris der Nederlanden.

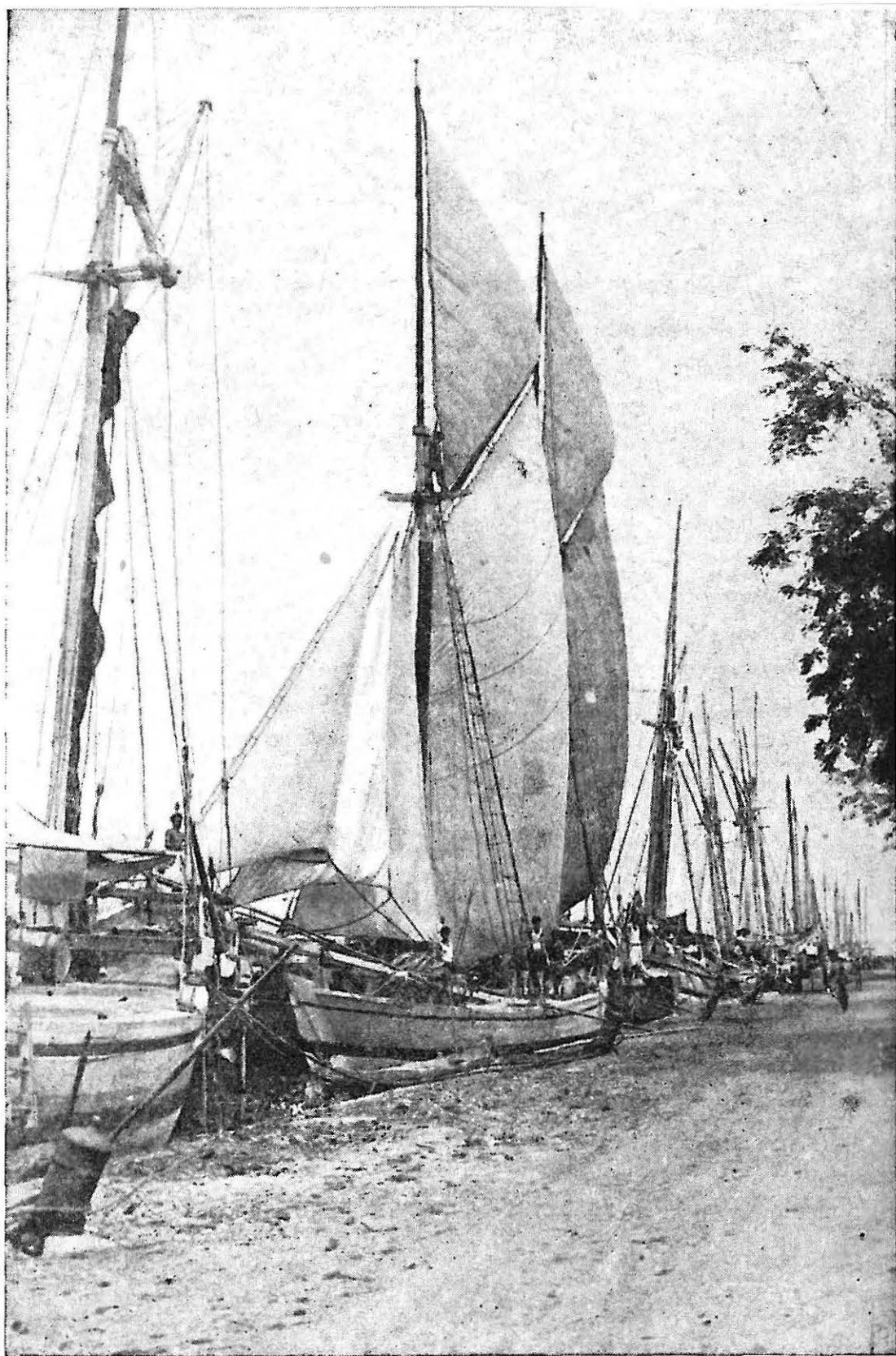
Hij zeide er verder van overtuigd te zijn, dat zijn collega's, destijds in zijn plaats, op dezelfde wijze gehandeld zouden hebben als hij had gedaan.

Na deze toespraak kregen de aanwezigen de gelegenheid om de gedecoreerde geluk te wensen, waarna men nog geruime tijd, onder het genot van een koele drank, gezellig bijeen bleef.

Dankbetuiging aan personeel.

Voor de mooie bloemen, die ik namens U allen en voor de gelukwensen, die ik van zovelen Uwer mocht ontvangen, ter gelegenheid van mijn benoeming tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau, zeg ik U, mede uit naam van mijn vrouw, hartelijk dank.

Mr. D. F. de KOE.



Een dagelijks tafereeltje te Pasar Ikan (Djakarta). (foto Tong en Tim)

De tijd.

Wat men ook doet, de tijd verstrijkt.
Al doet men niets, de tijd verstrijkt.
Of men verarmt of zich verrijkt,
Zich uitslooft of de zeilen strijkt,
Al doet men kwaad, al doet men goed
't Zij waakt of slaapt en niets vermoedt,
Ja, waar men zich ook van ontdoet,
Niet van de tijd, de tijd verstrijkt.

Anthonie Donker.

Spreek van de maand.

Het komt er niet op aan, op welke post wij geplaatst zijn, doch op de wijze, waarop wij onze taak vervullen.

Van onze afdeling Personele zaken

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

Aangekomen :

Per vliegtuig :

M. S. Liefhebber	empl. A'dam-	
	kantoor	op 18/4 gepl. Techn. Dienst HK
N. Waringa	adj. chef	op 21/4 ex E.V. gepl. ND/HK.
A. L. v.d. Bosch	chef van	
	dienst	op 26/4 ex E.V. agent Td. Priok
P. J. Balder	gezagv.	op 28/4 ex R.V.
J. Ch. Beyon	1e stm.	op 28/4 ex R.V.
J. W. A. Boerma	hfd. empl.	op 30/4 ex G.S.V. agent Sibolga
H. Zeylstra	gezagv.	op 3/5 ex R.V.
J. Schriemer	2de wtk.	op 6/5 ex R.V.
J. Dikstaal	hfd. wtk.	op 11/5 ex R.V.
J. C. Schouw	1e stm.	op 12/5 ex R.V./S.V.
P. Zonneveld	2de stm.	op 14/5 ex R.V./S.V.
W. Vader Mzn.	gezagv.	op 16/5 ex R.V.
G. Kooger	1e stm.	op 21/5 ex R.V.

Per m.s. „Johan van Oldenbarnevelt” op 5 Mei :

D. van Santen	gezagv.	ex R.V.
W. van de Graaf en		
echtgt.	2de stm.	ex R.V.
H. J. Romunde en		
gezin	2de wtk.	ex R.V.
C. C. Karsseboom en		
echtgt.	hfd. empl.	ex E.V./naar ag. Td. Priok.
Th. A. van Vliet	hfd. empl.	ex E.V./naar ag. S'pore
H. O. Willems	empl.	ex E.V./naar ag. S'baia
L. A. Gabrielse	empl.	ex E.V./naar Archief/HK
J. W. van West en		
gezin	empl.	ex E.V./naar ag. Makassar.
Mevr. T. Hindriks-Kuiken	echtgt. gezagv.	
Mevr. M. G. J. Snip-Polane	echtgt. 2de wtk.	
Mevr. E. v.d. Roest-Cordesius	echtgt. empl	
Mevr. A. Gardenier-van Beyeren	echtgt. 4de stm.	
Mevr. S. J. v. Oud-vorst-van Oortmerssen	echtgt. 4de stm.	

Per m.s. „Bali” op 15 Mei :

Mevr. M. A. Kuit-Goudswaard	echtgt. 2de wtk.
-----------------------------	------------------

Per m.s. „Willem Ruys” op 20 Mei :

J. G. L. Heynneman	hfd. wtk.	ex R.V.
Mevr. J. M. Fleurbaay-Warmenhoven	echtgt. gezagv.	
Mevr. J. F. H. de Vries-Wansink	echtgt. hfd. wtk.	
H. J. Troost	empl.	ex E.V./naar Werkpl. Td. Priok.
A. Daudey en	echtgt. 1e stm.	ex R.V./S.V.
Mevr. M. Takken-Docters van Leeuwen	echtgt. hfd. empl.	
Mevr. B. G. Starreveld-Jansen	echtgt. hfd. empl.	
Mevr. A. J. M. Engels-van Rossum	echtgt. empl	
Mevr. L. Zuidscherwoude-Linders	echtgt. 1e stm.	

Mevr. J. H. E. van Haaren-Buurman	echtgt. 1e stm.
Mevr. M. W. v.d. Endt-Rhytenbeek	echtgt. 2de wtk.
Mevr. W. G. M. F. Geerlings-Rattink	echtgt. 2de wtk.

Met het m.s. „Willem Ruys” arriveerde op 20 Mei j.l. de echtgenote en jongste dochter van onze directeur H. Harinck.

Namens het personeel heten wij hen hartelijk welkom in Indonesië.

Vertrokken :

Per vliegtuig :

R. Pagels	2de wtk.	op 24/4 overgeg. n.d. N.T.P.M.
P. Hoekstra	2de stm.	op 29/4 S.V./R.V.
J. P. van Haften	1e stm.	op 1/5 overgeg. n.d. N.T.P.M.
J. M. Prins	3de wtk.	op 2/5 overgeg. n.d. N.T.P.M.
A. A. Dekker	1e stm.	op 19/5 R.V.
P. F. Albrecht	1e stm.	op 19/5 R.V.
J. A. v.d. Broek		
Humphrey	gezagv.	op 22/5 R.V.
N. Dijns	3de stm.	op 22/5 R.V./S.V.
H. A. Corsten	gezagv.	op 30/5 R.V.
Per m.s. „Mataram” op 19/5 :		
B. W. Valk	K.V. gezagv	einde dienstverband.
B. J. Huigslot	hfd. wtk.	R.V.
H. G. Geysen	hfd. wtk.	V.P.
H. Berkhout en		
echtgt.	1e stm.	R.V.
J. P. J. Roel	hfd. empl.	EV/OP/ex Samarinda.

Per m.s. „Johan van Oldenbarnevelt” op 19/5 :

F. H. Roelofs Heyr-		
mans en gezin	1e stm.	R.V.
A. M. de Waard	2de stm.	R.V./S.V.
Th. H. Rappard	2de stm.	R.V./S.V.
A. M. Frigge	2de stm.	R.V./S.V.
N. Jans	3de stm.	R.V./S.V.
H. R. A. Kray	3de stm.	R.V./ontslag.
D. J. M. Runhardt	2de stm.	met ontslag.
L. J. Pool	2de wtk.	R.V.
J. H. Jentink	3de wtk.	R.V.
H. M. v.d. Pol	3de wtk.	R.V.
H. van Dam	4de wtk.	R.V.
E. Blommaert	4de wtk.	R.V.
H. Mulder	4de wtk.	R.V.
J. v.d. Linden	4de wtk.	R.V.
A. E. Brard	4de wtk.	R.V.
J. J. Moerman en		
gezin	hfd. empl	E.V./ex Doorvoer/H.K.
J. A. van Scheyen en		
gezin	hfd. empl.	E.V./ex Oosthaven
E. Verhaaf en gezin	empl.	E.V./ex Makassar
H. van Overhagen	empl.	V.G.V./ex Bali-hotel
L. Radsma	empl.	ontslag/ex Palembang
P. v.d. Molen en		
gezin	empl.	E.V./ex C.D./H.K.
Mevr. A. A. Punt-Senstius	echtgt. gezagv.	
Mevr. L. E. Severien-Lux	echtgt. 2de stm.	
Mevr. J. Goosens-van Deinse	echtgt. 2de wtk.	
Mevr. C. A. Vos	echtgt. empl.	

Per m.s. „Tjiwangi” op 24/5 :

H. A. Vogel gezagv.

Per m.s. „Willem Ruys” op 27/5 :

P. A. Reuvekamp	gezagv.	R.V./O.P.
P. Hoogkamer	gezagv.	R.V./V.P.
R. Keizer	hfd. wtk.	V.P.
T. J. W. H. Kayzer	hfd. wtk.	R.V.
H. H. Kho en echtg.	hfd. wtk.	O.P.
A. Ch. M. Schroots	verpl.	ontslag/ex Petamburan
M. J. E. v.d. Roest	empl.	E.V./O.P./ex Werkplaatsen
W. J. Jongens	hfd. empl.	E.V./O.P./ex PZ/HK.
D. M. van Leeuwen	hfd. empl.	E.V./ex VRV/HK
J. M. Sobels	hfd. empl.	E.V./ex Pemangkat
C. H. Poulus	hfd. empl.	E.V./ex VRV/HK
F. W. Godin	empl.	E.V./ex Pangkal Pinang
L. W. F. Rugebregt	empl.	E.V./ex Samarinda
P. A. J. M. Maas	empl.	E.V./ex CM/HK.
J. A. Houtman	1e stm.	R.V.
W. L. M. van Troost	2de stm.	R.V./S.V.
H. J. Wulffraat	2de stm.	R.V./S.V.
H. de Geest	2de stm.	R.V./S.V.
R. E. J. van Dijk	2de stm.	R.V./S.V.
J. A. M. Gemke	3de wtk.	R.V.
N. Bartels	2de wtk.	R.V.
C. Stam en echtg.	3de wtk.	R.V.
H. Kruyshaar	3de wtk.	R.V.
J. A. Roth	3de wtk.	R.V.
P. H. Kloosterman	3de stm.	afgekeurd.
J. W. F. Hummel	3de stm.	R.V./S.V.
Mevr. N. J. C. Fehr	echtge. empl.	

Nieuw aangenomen :

Alibasah Brata-widjaja	loc. empl.	20/4 naar de afd. Passage/H.K.
A. Buis	4de stm.	5/5 aangekomen per ms. „Johan van Oldenbarnevelt”.
F. J. Engels	4de stm.	5/5 id. id.
C. D. van Noppen	4de stm.	5/5 id. id.
A. Kraat	4de stm.	5/5 id. id.
A. J. Ista	4de stm.	5/5 id. id.
H. H. v.d. Vlekkert	empl.	7/5 aangekomen per vliegtuig geplaatst te Singapore

Mutaties.

F. H. Mulder	empl.	20/4 van ag. Singapore naar ag. Hollandia.
M. K. Wetters	loc. empl.	27/4 met ontslag.
W. N. van Heusden	empl.	5/5 van Bali-hotel naar Civ. Dienst/H.K.
J. J. M. Lensing	empl.	6/5 van Sibolga naar ag. Medan.
B. P. Berrevoets	empl.	7/5 van ag. Td. Priok naar ag. Pemangkat.
J. Boom	empl.	7/5 van VRV/HK naar ag. Td. Priok.
M. Dinkelman	hfd. empl.	11/5 van ag. Surabaia naar afd. Passage/H.K.
A. Roos	hfd. empl.	15/5 van ag. Td. Priok naar ag. Tjirebon.
J. S. Wilting	empl.	15/5 van ag. Spore naar ag. Menado.

GESLAAGD.

Van de in de maand April '53 gehouden machinisten-examens zijn de volgende heren geslaagd:

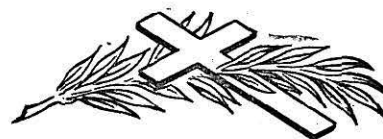
diploma A.

Liem Khiem Tjo	4de wtk.	1do. 10/4 bevorderd tot 3de wtk.)
J. H. Bothé	4de wtk.	
H. R. Bout	4de wtk.	
J. van Boven	4de wtk.	
S. Nauta	5de wtk.	
C. van Verseveld	5de wtk.	
A. Bikker	5de wtk.	
Th. J. Bronsvooort	5de wtk.	

diploma B.

H. J. Jansen	2de wtk.
W. de Graaf	2de wtk.
J. D. Tesink	2de wtk.

Onze hartelijke gelukwensen!



D. PRINS.

Van ons Amsterdam-kantoor ontvingen wij bericht, dat op 2 Mei j.l. in de ouderdom van 55 jaar is overleden de heer D. Prins, in leven gepensionneerd hoofdwerktuigkundige van onze maatschappij. Hij ruste in vrede.

De machtige pen:

(uit een artikel van Charles Grant in „Coronet”, Chicago, Mei 1952)

Kort nadat de Amerikaanse strijdkrachten tijdens de tweede wereldoorlog in Noord-Afrika geland waren verbreidde zich het nieuws door de woestijn. Het bereikte ook een ver verwijderde voorpost van het Franse vreemdelingenlegioen. De commandant, die het Vrije Frankrijk trouw was, verzamelde zijn manschappen. „Mannen — zei hij — wij verkeren in een unieke positie. De Amerikanen zijn onze vrienden. Wij moeten ons er dus op voorbereiden ons over te geven aan onze bondgenoten — een overgave Frankrijk waardig”.

Die avond zweegden de soldaten aan het schoonmaken van hun uniformen, geweren en barakken. Eindelijk zag alles er piekfijn uit. De volgende morgen riep een schildwacht: „De Amerikanen komen!”

In de verte hobbelde een jeep over de zandheuvels; er zaten vier Amerikanen in uniform in.

„Wat zijn zij dapper!” — zei de Franse commandant — „Zij sturen slechts vier man om de overgave van onze post te eisen”. Toen wendde hij zich tot zijn adjudant: „Laat de mannen zich in gelid opstellen. Wij zullen hen tegemoet marcheren”.

Met groot vertoon van wapenen marcheerden de soldaten van de post weg. De commandant, die zijn manschappen aanvoerde, zag de jeep stoppen. De vier inzittenden stapten uit en wachtten.

De commandant gaf het bevel: Halt, toen zijn troep enkele meters van de Amerikanen af was. Hij zelf schreed waardig voorwaarts, sloeg zijn hakken tegen elkaar en boog. „Heren”, zei hij, „mijn sabel!”

Tot zijn verbazing begonnen de Amerikanen haastig onder elkaar te fluisteren. Tenslotte kreeg één van de vier een duwtje; hij ging naar de commandant toe en boog op zijn beurt.

„Aan wie” vroeg de commandant, „heb ik de eer mij over te geven?”

„U hebt de eer, meneer,” antwoorde de Amerikaan beleefd, de sabel in ontvangst nemend, „zich over te geven aan het persbureau Associated Press”.

Onze Jubilarissen van deze maand



TJIA DJIE LIONG
1e klerk ag. Palembang
45 jaar
1 Juni 1953

Op 1 Juni a.s. zal de heer Tjia Djie Liong, werkzaam op ons Palembang-agentschap als eerste klerk, het feit herdenken, dat hij 45 jaar geleden in dienst van onze maatschappij trad.

Tjia Djie Liong werd in 1891 te Palembang geboren; na de toenmalige Hollands-Inlandse school te hebben bezocht begon hij in 1908 zijn langdurige loopbaan bij de K.P.M. Hij werd geplaatst op de Afd. Uitgaande Lading, alwaar hij thans nog steeds werkzaam is. Als bijzonderheid mogen wij hier nog vermelden, dat onze jubilaris toen als taak toegewezen kreeg om connossementen en manifesten te kopiëren, doch het doorslagpapier en de schrijfmachine waren toen nog niet in de mode!

Na Japans' capitulatie behoorde Tjia Djie Liong tot de eersten, die zich weer bij onze maatschappij kwamen melden. Op onze vraag, wanneer hij nu van zijn welverdiende rust wil gaan genieten, deelde de jubilaris ons mede, dat hij nog gaarne een tiental jaren zou willen doorwerken!

Vijf en veertig jaar in dienst van de K.P.M. — een mensenleeftijd. Wij wensen hierbij Tjia Djie Liong alle voorspoed toe en hopen dat hij nog lang in ons midden zal mogen verblijven!



SIAS
mandur wanita dari linnen-versteltkamer
Civiele Dienst di Tg. Priok
40 tahun
1 Djuni 1953

Pada tanggal 15 Djuni 1900, Sias dilahirkan di Djakarta. Pada tanggal 1 Djuni 1913 ia masuk bekerja pada K.P.M. sebagai buruh

harian/tukang djahit, dan ditempatkan di bagian tjutjian/linnenkamer di Civiele Dienst di Tg. Priok.

Bahwa pekerdjaannya dihargai amat oleh fihak atasannya, dapat dibuktikan, bahwa Sias dalam tahun 1924 diangkat sebagai Mandur dari linnenversteltkamer. Sesudah Djepang takluk, Sias berada didaerah Republik di Tjirebon, sehingga baru dalam bulan Oktober 1946 ia dapat menghadap lagi. Pada tanggal 23 Oktober dalam tahun itu juga, ia ditempatkan lagi sebagai mandur di Linnen- en versteltkamer dari Civiele Dienst di Tg. Priok.

Didalam riwayat K.P.M. tidak banyak terdjadi, bahwa seorang wanita merajakan djubilum-dinasnja, tetapi jubilaris kami ini, pada tanggal 1 Djuni, bahkan merajakan 40 tahun dinasnja.

Kami mendo'akan agar supaja Sias masih dapat mengalami tahun-tahun jang membawakan kebahagiaan kepadanya, dan kami mengharap, mudah-mudahan ia masih diperkenankan tetap melajani Perusahaan kami untuk waktu jang lama hendaknja.



MINAN
mandur-pesuruh Kantor Besar
40 tahun
9 Djuni 1953

Minan dilahirkan di Batavia dahulu dalam tahun 1896 dan pada tanggal 9 Djuni 1913 ia masuk bekerja dalam dinas Perusahaan kami sebagai pesuruh.

Dalam tahun 1927 ia diberi pangkat Mandur dari mobil-pos K.P.M. dan 2 tahun kemudian dipangkatkan menjadi Mandur dinas rumah tangga dari Kantor Besar.

Pangkat ini dipangku oleh Minan hingga tahun 1948; dalam tahun itu ia diberi pangkat mandur pesuruh, pangkat mana hingga kini masih dipangku olehnja.

Pada tanggal 9 Djuni j.a.d. Minan akan memperingati hal, bahwa ia sudah masuk bekerja dalam dinas Perusahaan kami empat puluh tahun jang lalu.

Untuk jubilaris ini kami mendoakan, mudah-mudahan tanggal 9 Djuni itu menjadi suatu hari penuh kesenangan dan kegembiraan dan kami berharap, mudah-mudahan ia diperkenankan dapat membaktikan djasa-djasanja kepada K.P.M. lagi, untuk waktu jang lama hendaknja.



Rd. SOERODJO
locaal-employé V.Z./H.K.
40 jaar
16 Juni 1953

Rd. Soerodjo aanschouwde op 15 Augustus 1892 te Ponorogo (Madiun) het levenslicht. Hij trad op 16 Juni 1913 als klerk in dienst van onze maatschappij en werd op het toenmalige agentschap Batavia-stad tewerkgesteld, alwaar hij tot Maart 1942 werkzaam bleef om alvorens in 1938 te zijn bevorderd tot hoofdklerk I.

Op 1 Januari 1946 werd Rd. Soerodjo tot beambte bevorderd, terwijl op 1 Januari 1951 zijn bevordering tot locaal-employé afkwam. Van April 1946 tot op heden is onze jubilaris werkzaam op de afd. V.Z./H.K. Wij mogen nog vermelden dat op 31 Augustus '48 Rd. Soerodjo van H.M. de Koningin de kleine zilveren ster voor trouw en verdienste ontving.

Op 16 Juni a.s. herdenkt Rd. Soerodjo het feit dat hij 40 jaar geleden in dienst van onze maatschappij trad. Wij wensen de jubilaris nog vele voorspoedige jaren toe!



TAN HENG TJIANG
beambte ag. Makassar
35 jaar
1 Juni 1953

Tan Heng Tjiang werd op 29 April 1902 te Makassar geboren. Hij trad op 1 Juni 1918 als klerk in K.P.M.-dienst, werd in 1937 en in 1942 resp. bevorderd tot hoofdklerk 2de en 1e klasse. Na Japans' capitulatie meldde Tan Heng Tjiang zich weer direct en werd op 1 Januari 1946 bevorderd tot beambte.

Vermeldenswaard is, dat hij op 23 Augustus 1948 van H.M. de Koningin de kleine zilveren ster voor trouw en verdienste mocht ontvangen.

De heer Tan Heng Tjiang herdenkt op 1 Juni a.s. het feit dat hij 35 jaar geleden in dienst trad van onze maatschappij. Onze gelukwensen!



C. J. P. VAN LIESHOUT
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
1 Juni 1953

Op 10 Maart 1910 werd Cornelis Jozef Petrus van Lieshout te Batavia geboren, bezocht na de lagere school de Koningin Wilhelmina School te Djakarta en trad op 1 Juni 1928 als 5de werktuigkundige in dienst van onze maatschappij. Op 1 April '30 en op 1 Januari 1939 werd hij resp. bevorderd tot 4de en 3de werktuigkundige. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië werd de heer Lieshout door de Japanners geïnterneerd. Na Japans' capitulatie ging hij weer varen en werd op 1 Januari '49 en op 1 Juli '52 achtereenvolgens bevorderd tot 2de- en hoofdwerktuigkundige.

Op 1 Juni a.s. hoopt de heer Lieshout het feit te herdenken, dat hij 25 jaar geleden in dienst trad van de K.P.M.



MASSI I
djurumudi di Makassar
25 tahun
2 Djuni 1953

Massi I dilahirkan di Takalar (Sulawesi Selatan) dalam tahun 1901 dan pada tanggal 2 Djuni 1928 ia masuk bekerdja dalam dinas K.P.M. sebagai kelasi. Pada tanggal 1 Djanuari 1952 ia diberi pangkat djurumudi, pangkat mana hingga kini masih dipangku olehnya jang sangat memuaskan bagi pihak atasannya.

Massi I memang berdarah pelaut; baik pada hari terang tjuatja maupun pada hari buruk ia terns berlajar keliling pelabuhan Makassar.

Mudah-mudahan ia diperkenankan lagi melakukan pekerdjaan ini untuk waktu jang lama hendaknja.

H. E. VAN LINGEN
hoofdemployé ag. Surabaia
25 jaar
4 Juni 1953

(geen foto beschikbaar)

Op 13 Juli 1907 werd Henri Eduard van Lingen in het toenmalige Batavia geboren, bezocht in Bandung de 5-jarige H.B.S. en trad op 4 Juni 1928 als employé in K.P.M.-dienst. Hij begon zijn carrière bij onze maatschappij op de afd. C.M., waarna hij in Augustus '29

werd overgeplaatst naar ons agentschap te Boeileleng. Van Mei '32 tot Augustus '34 was de heer Van Lingen op ons Pontianak-agentschap werkzaam, waarna hij tot Juli '37 tewerk werd gesteld op de afd. Secretarie der N.V. Steenkolen Mij „Parapattan” te Djakarta. Van Augustus '37 tot December '39 behartigde hij onze belangen als agent te Taroena, terwijl hij van Januari '40 tot Maart '42 werd geplaatst bij de afd. Ink. Lading en Claims op ons Surabaia-agentschap. De heer Van Lingen werd na de komst der Japanners geïnterneerd en via de interneringskampen te Surabaia, Djakarta en Singapore uiteindelijk afgevoerd naar Nagasaki. Tot het einde van de oorlog verbleef de heer Van Lingen in het Kamioka-kamp in de Japanse Alpen, alwaar hij zware lichamelijke arbeid moest verrichten.

Op 7 September '45 werden de aldaar verblijvende geïnterneerden door de Amerikanen bevrijd en per vliegtuig via Tokio, Okinawa en Manila uiteindelijk per aircraft-carrier naar Balikpapan teruggebracht, waarna de heer Van Lingen zich aan boord van de „Valentijn” naar Pontianak begaf. Direct meldde hij zich weer bij onze maatschappij aan en werd tewerkgesteld op de afd. V.Z. Na op 1 Januari 1947 tot hoofdemployé te zijn bevorderd, vertrok hij in Juni '47 met zijn gezin met Europees verlof en werd na omme-komst in April '48 achtereenvolgens geplaatst op de afdelingen Doorvoer en Vrachtzaken. Van Juni 1950 tot April '52 werd hij tewerkgesteld op ons agentschap te Td. Priok, waarna hij werd overgeplaatst naar ons Surabaia-kantoor, alwaar hij tot op heden nog steeds werkzaam is. In de sportwereld is de heer Van Lingen geen onbekende; in Djakarta was hij een bekend voetballer, terwijl hij zich ook thans in Surabaia weer daadwerkelijk bemoeit met de voetbal- en tennissport.



K. L. FRANZS
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
5 Juni 1953

Geboren in Djombang op 1 December 1910, bezocht Karel Lodewijk Fransz te Surabaia de Technische School. Op 5 Juni 1928 trad hij als 5de werktuigkundige in K.P.M.-dienst om op 1 April 1930 en 1 October '39 te worden bevorderd tot resp. 4de- en 3de werktuigkundige.

Gedurende de oorlogsjaren bleef de heer Fransz doorvaren (o.a. op de „Bantam”, „Swartenhondt”, „Gen. Verspijck”, „Japara” en de „Both”). Op 1 Januari 1949 kwam zijn bevordering af tot 2de werktuigkundige, terwijl hij op 1 Juli '52 tot hoofdwerktuigkundige werd benoemd.



W. F. A. H. MANGINDAAN
locaal-employé afd. C.M./H.K.
25 jaar
11 Juni 1953

Willem Frederik Arnold Hendrik Mangindaan werd op 9 Juli te Menado geboren en trad op 11 Juni 1928, na de 3-jarige H.B.S. bezocht te hebben, als klerk in K.P.M.-dienst. In 1938 werd hij bevorderd tot hoofdklerk 2de klasse, terwijl op 1 Januari '41 zijn bevordering tot hoofdklerk 1e klasse afkwam.

Na de komst der Japanners in 1942, werd Mangindaan, die landstormsoldaat was, geïnterneerd en naar Pakan Baru afgevoerd. Direct na de capitulatie van Japan meldde Mangindaan zich weer bij onze maatschappij. Op 1 Januari '46 volgde zijn aanstelling tot beambte, terwijl hij op 1 Januari '51 werd benoemd tot lokaal-employé.

Wij wensen de heer Mangindaan op de 11e Juni a.s. een prettige dag toe en hopen dat het hem gegeven moge zijn nog lange tijd in het belang van onze maatschappij te blijven werken.



J. SUNDAH
hofmeester
25 jaar
12 Juni 1953

Josef Sundah werd op 24 October 1910 geboren te Airmadidi (Menado). Hij trad als leerling proviand-klerk op 12 Juni 1928 in dienst van onze maatschappij om op 1 Maart 1929 reeds tot proviand-klerk te worden benoemd. Gedurende de oorlog heeft de heer Sundah doorgevaren, terwijl op 1 Juli 1950 zijn bevordering tot hofmeester afkwam.

Op 12 Juni a.s. hoopt de heer Sundah het feit te herdenken, dat hij 25 jaar geleden in dienst trad van onze maatschappij. Wij wensen hem op deze datum een prettige dag en hopen dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren onze maatschappij te blijven dienen.

(vervolg jubilarissen zie pag. 14).



H. BINNENDIJK
hoofdemployé/agent te Paneh
25 jaar
25 Juni 1953

Op 20 December 1907 werd Hendrik Binnendijk te Amsterdam geboren en bezocht in zijn geboortestad de 3-jarige H.B.S. Op 25 Juni 1928 trad hij als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij. Na in Juni '36 in het toenmalige Batavia zijn diploma voor le stuurman der grote stoomvaart te hebben behaald, werd hij in dat zelfde jaar tot 3de stuurman bevorderd. In 1939 gaf de heer Binnendijk het varen op om op 1 April van dat jaar te worden geplaatst op ons Medan-agentschap, alwaar hij tot Augustus '39 werkzaam bleef.

Na het uitbreken van Wereldoorlog II werd Hendrik Binnendijk in September '39 in militaire dienst opgeroepen en als Lt. t. Zee 2de klasse K.M.R. bij de Marine geplaatst. Na de capitulatie van Indonesië in 1942 werd hij door de Japanners krijgsgevangen gemaakt en achtereenvolgens op Java en te Singapore geïnterneerd en uiteindelijk naar Japan afgevoerd. Na zijn internering vertrok hij met verlof naar Nederland en kwam na ommekeer hiervan op het agentschap Td. Priok.

In Maart 1949 werd de heer Binnendijk tot agent benoemd van ons agentschap te Benkoelen, terwijl hij van November 1950 af tot op heden onze maatschappij-belangen als agent te Paneh behartigt. Op 1 Januari j.l. werd de heer Binnendijk bevorderd tot hoofdemployé.



ALIBASAH
beambte b.h. Naut. Inst. - Td. Priok
25 jaar
25 Juni 1953

Geboren op 31 Augustus 1910 te Kadipatan (Cheribon), trad Alibasah op 25 Juni 1928 als leerling ladingkierk in K.P.M.-dienst. Op 1 Januari 1929 kwam zijn bevordering af tot ladingkierk, doch waar Alibasah kans had gezien om zijn diploma stuurman-locaalvaart te behalen, werd hij op 1 Augustus '30 benoemd tot stuurman-locaalvaart. Deze functie

bekleedde hij nog, toen in Maart 1942 de Japanners Indonesië binnenvielen. Alibasah bleef doorgaan, doch na de oorlog, in Januari 1947, gaf hij het varen op en werd als le klerk geplaatst bij het Nautisch Instituut. Op 1 Januari 1948 werd hij bevorderd tot hoofdklerk 2de klasse om 2 jaar later, 1 Januari 1950 te worden benoemd tot hoofdklerk 1e klasse. Op 1 Januari 1952 kwam zijn bevordering tot beambte af.

Wij wensen de heer Alibasah op 25 Juni a.s. nog vele voorspoedige jaren toe!



H. MAILUHU
hoofdklerk I - ag. Td. Priok
25 jaar
25 Juni 1953

Hendrik Mailuhu werd op 15 Januari 1902 geboren te Tjikandi-Oedik (res. Bantam) en trad op 25 Juni 1928 in K.P.M.-dienst als klerk. De eerste jaren van zijn loopbaan bracht hij door op de afd. Statistiek van het Hoofdkantoor, waarna hij in 1932 werd overgeplaatst naar de afd. Uitgaande Lading te Td. Priok.

Na de Japanse capitulatie meldde hij zich echter weer als een der eersten bij de K.P.M. aan en hervatte zijn werkzaamheden op ons agentschap te Td. Priok.

Mailuhu, die op 1 Januari '53 tot hoofdklerk 1e klasse werd bevorderd, heeft zich niet alleen doen kennen als een sympathiek collega en harde werker, doch ook als een goed sportsman, die vele malen in moeilijke wedstrijden het doel van onze voetbalploeg op sublieme wijze wist te verdedigen. Nu, door de jaren meer bezadigd geworden, heeft Hendrik Mailuhu zich op de hengelsport geworpen en waarlijk met veel succes.

Wij hopen, dat de jubilaris nog lang zijn krachten aan zijn K.P.M. mag wijden en wensen hem van harte geluk met dit 25-jarige jubileum.



J. W. A. BOERMA
hoofdemployé
25 jaar
27 Juni 1953

Johan Willem Anton Boerma werd op 8 October 1905 te Arnhem geboren, behaalde

zijn diploma voor 3de stuurman G.H.V. en trad in October '27 als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij. Op 1 Januari '29 werd hij tot 3de stuurman bevorderd, doch moest in verband met afkeuring van zijn ogen in 1931 het varen opgeven. Hij verliet de dienst van onze maatschappij met ontslag, doch op 1 Augustus '32 werd de heer Boerma opnieuw als K.P.M.-er aangesteld en werd als employé aan de wal geplaatst en op ons agentschap Padang tewerkgesteld.

Van Maart 1934 tot September 1936 vertegenwoordigde hij onze maatschappij als agent te Kroë, waarna hij tot Mei '37 achtereenvolgens werkzaam was op ons hoofdkantoor en onze agentschappen te Priok en (het toenmalige) Batavia-Stad. Van 1 Mei '37 tot Maart '42 behartigde hij de K.P.M.-belangen als agent te Langsa en werd na de Japanse inval door de Japanners in de gevangenis te Padang en later in het Bangkinan-kamp geïnterneerd.

Na de Japanse capitulatie was de heer Boerma, 2 maanden werkzaam als agent van de N.I.S.O. te Padang, waarna hij werd geplaatst op de afd. P.Z. van het hoofdkantoor om in April '46 bij de buitendienst van ons Makassar-agentschap terecht te komen. In Juli 1947 vertrok hij met Europees verlof, doch kon, i.v.m. ziekte van zijn echtgenote, voorlopig niet naar Indonesië terugkeren. De heer Boerma werd toen in Juni '48 tewerkgesteld op ons hoofdkantoor te Amsterdam, alwaar hij tot December '50 werkzaam bleef. Na in Indonesië te zijn teruggekeerd werd hij als agent te Indrapura aangesteld, welke functie hij bekleedde tot October '51, waarna hij als agent naar Sibolga werd overgeplaatst. In December a.p. vertrok hij met gezinscheidingverlof naar Nederland, terwijl hij op 1 Januari j.l. tot hoofdemployé werd bevorderd.

DE BLAASBALG ER BIJ.

Wat is er nog van 't laaiend vuur
 Nu acht jaar geleden?
 Toen u na de bevrijding
 Uw plannen wist te smeden.
 U zou wel eens wat laten zien,
 U was niet meer te hou'en,
 U zat prop- en boordevol
 Van uitbreiden en bouwen.

Ja, het ging wat anders
 Dan ieder van ons dacht
 En vele moeilijkheden
 Had niemand ooit verwacht
 Zeer zeker is er veel verricht
 In dorp zowel als stad,
 Maar..... hebt u uitgevoerd
 De plannen, die u had?

Nog smeult hetzelfde vuur in u,
 Toe! Wakker het eens aan!
 Wat toen beslist niet kon,
 Zal nu vrij zeker gaan.

(uit: „Succes“)



(foto studio Tong & Tim).

Onder zeer grote belangstelling werd op Donderdag 30 April j.l., ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. Koningin Juliana, in het Logeergebouw een zeer geanimeerde dansavond gegeven. De dansmuziek werd verzorgd door het Harry Gaarenstroom-kwartet. Bovenstaande foto-montage geeft U een duidelijke indruk van de zeer geslaagde stemming welke er in het Logeergebouw heerste.

TROLLEY-BEURTSCHIPPERS.

Van Duitse zijde zijn voorstellen gedaan voor het electrificeren van de binnenvaart. Men stelt zich voor boven de kanalen elektrische draden te spannen zoals voor de trolleybussen boven de weg. Bij moeilijke punten (sluizen en derg.) houden deze voedingsdraden op en varen de schepen tijdelijk op eigen batterij. Deze electrificatie zou efficiënter zijn dan het motorbedrijf van de huidige binnenvaart, die, vol-

gens de promotor van bovenstaand idee, ir. J. Köhler, nog steeds in een, op andere gebieden reeds verlaten, „grootvadertechniek” is blijven steken.

Luiheid heeft een overeenkomst met geld: Hoe meer een mens er van heeft, hoe meer behoefte hij er aan heeft.

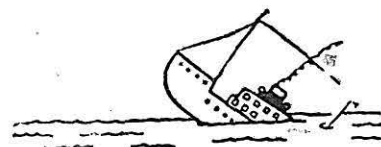
Henry Wheeler Shaw.

**W
I
E** IS **W
I
E** ??

Hier is een test-opgave. Wilt U eens proberen of u in vijf minuten kunt vaststellen hoe de zaak in elkaar zit?

Tot het treinpersoneel behoren: Smit, Jansen en Roberts, die stoker, machinist en conducteur zijn — maar niet in deze volgorde. In de trein zitten drie passagiers, die dezelfde namen Smit, Jansen en Roberts dragen. Wilt u nu, aan de hand van de volgende gegevens uitzoeken, wie de stoker is, wie de machinist en wie de conducteur?

1. Passagier Roberts woont in Utrecht.
 2. Passagier Jansen verdient f. 6000.— per jaar.
 3. De conducteur woont halverwege tussen Utrecht en Den Haag.
 4. Smit wint met biljarten altijd van de stoker.
 5. De naaste buurman van de conducteur, die één van de passagiers is, verdient driemaal zo veel als de conducteur, wiens salaris f. 3000.— per jaar is.
 6. De passagier, wiens naam dezelfde is als die van de conducteur, woont in Den Haag.
- (De oplossing kunt u vinden op pag. 18)



— 't Zal mij verwonderen wat er van de fluitist terecht gekomen is!—



ZEILEN.

Onze zeilers, die op 10 Mei j.l. in de N.N.-klasse deelnamen aan de door de Jachtclub te Priok uitgeschreven wedstrijd, zullen zich deze dag nog lang heugen!

De 10-mijl lange baan moest binnen de 7 uren worden afgelegd, maar bij N.O.-wind, kracht 1 en weinig uitzicht op een beter doorstaande zeewind, beloofde het een lange, warme dag op het vlakke water te worden. Van veel onderlinge strijd was geen sprake. Men speculeerde er op, dat de „Vleugel”, die zich als no. 1 had geplaatst, toch niet binnen de vastgestelde tijd binnen kon lopen, zodat deze kamp zou moeten worden overgestreden.

Tegen 18.00 uur — met Priok al in zicht — kwam uit het Oosten een aanvankelijk onschuldig uitzienende bui vrij plotseling opzetten om zich met geweld boven de baan te ontladen. Nog realiseerden vele zeilers zich niet de heksenketel, waarin zij zich over enkele ogenblikken zouden bevinden.

Aanvankelijk joeg een zware wind de ranke bootjes scherp overhellend en in pijlsnelle vaart over het water. Maar al gauw begon er ook zee te lopen, waardoor enorme klappen water overkwamen. Toen barstte ook nog een wolkbreuk los en in plaats van af te nemen, nam de wind tot stormkracht toe, daarbij enorme aanschietsende zeeën veroorzakend.

Van zeilen was geen sprake meer en onder zeer gevaarvolle en moeilijke omstandigheden moesten bij dit weer en op open zee de zeilen gestreken en ten anker gegaan worden. Tot ruim 19.00 uur hield dit noodweer aan.

Het was inmiddels donker geworden en geen enkel schip lag nog in elkaanders zicht. Met angst in het hart voor het lot van de anderen, zette men alleen en verlaten op die grote, duistere en nog zwaar lopende watermassa koers naar Td. Priok, waar de „Wind” en de „Zee” vrijwel gelijktijdig te ca. 21.00 uur binnenliepen. Nog 5 boten werden er toen gemist, die — het vruchteloos zoeken door motorboten ten spijt — allen toch nog in de loop van de avond op eigen kracht binnen kwamen „druppelen”; de laatste te middernacht.

Bij deze „wedstrijd” hebben onze mededingende bemanningen wel getoond tot uitzonderlijke prestatie's in staat te zijn. Ondanks alles moet deze krachtmeting met de elementen hun — nu alles voorbij is — wel een voldaan gevoel geven, nog te meer, daar alle boten onbeschadigd in behouden haven konden worden teruggebracht.

Onze minder ervaren zee-zeilers raden wij echter sterk aan uit dit voorval lering te trekken en zich middels instructie en goede raad op dergelijke gebeurtenissen terdege voor te bereiden.

BADMINTON.

In Djakarta bestaat sedert kort een Paketvaart-Badminton-ploeg, die ons met verwachting doet uitzien naar het moment, dat zij zich voldoende sterk acht om de K.P.M.-kleuren ook naar buiten te gaan verdedigen.

In de nog betrekkelijk korte tijd van haar bestaan heeft deze sport reeds een flink aantal beoefenaars verkregen en zijn onder hen ook spelers van formaat.

Het thans definitief gekozen bestuur neemt de organisatie met voortvarendheid ter hand en wij vertrouwen, dat in deze rubriek nog vaker over deze afdeling van onze Sport Vereniging-Paketvaart zal kunnen worden gesproken.

In de tegen K.P.M.-Petamburan op Zondag 26 April j.l. gespeelde wedstrijd, heeft de afvaardiging van het H.K. gezegevierd.

Het zal echter de vraag zijn of in de komende tournooien de door een der S.V.P.-leden beschikbaar gestelde wisselbeker door een H.K., Priok- of Petamburan double zal worden gewonnen.

Ook te Pontianak is een begin gemaakt met het badminton-spel in personeelverband. Hoewel men daar nog van geen grootse sport-manifestaties droomt, zal — naar wij hopen — deze sportieve bezigheid ook onze collega's daar een gezonde en geanimeerde ontspanning brengen.

VOETBAL.

Te Makassar heeft de Kantoor-Voetbal-Competitie, waaraan ook de K.P.M. met een elftal deelnam, thans eveneens haar beslag gekregen.

Ook hier hebben onze voetballers — al zijn ze geen kampioen geworden — een eervolle plaats op de ranglijst veroverd en zij zullen met de ervaring, die zij dit seizoen hebben opgedaan, een volgende keer zeker weer met hernieuwd enthousiasme en goede kansen een sprong naar de top-plaats kunnen wagen.



Het K.P.M.-elftal te Makassar.

Van de 10 gespeelde wedstrijden werden er 5 gewonnen, 3 gelijkgespeeld en 2 verloren. De wedstrijd tegen P.U.D. op 17 April j.l. bracht voor ons elftal tevens het einde van de competitie. Het was een enerverende en spannende match. Onze 2—0 voorsprong bij de rust (goalgetters waren linksbinnen Mailoa en linksbuiten Linthout) werd echter — verdiend — ingelopen en de 2—3 eindstand heeft de sterkte van beide elftallen in deze laatste wedstrijd goed weergegeven.

Onze jongens te Makassar kunnen met voldoening op hun eerste competitie-ervaringen terugzien.

Onze gelukwensen en nog veel succes in de toekomst!

BRIDGE.

In de competitie om de Anker-beker behoort het K.P.M.-zestiental te Djakarta tot de kopgroep.

Van de 10 gespeelde matches werden er 5 gewonnen, één gelijkgespeeld en 4 verloren, waardoor in totaal 11 competitie-punten werden behaald.

Hierdoor staat onze ploeg momenteel (tezamen met Manguni) op de 4de plaats, terwijl zij nog 2 ontmoetingen — één tegen Tjikini en één tegen hun rivaal Manguni — voor de boeg hebben.

Bij vergelijking der matchpunten is gebleken, dat de individuele opbrengsten der K.P.M.-viertallen steeds vrijwel constant zijn geweest, een resultaat, dat als merkwaardige bijzonderheid in het maandblad „Ruitenvier” van de Bridgebond Djakarta staat vermeld.

Van de uitslag der 2 komende ontmoetingen, die aan spanning zeker niets te wensen zullen overlaten, zal afhangen of onze bridge-club zich op de 4de plaats zal kunnen handhaven.

Onze gelukwensen !

TENNIS.

Op uitnodiging van de Tennis-Vereniging van het Hoge Commissariaat te Djakarta heeft onze ploeg — met 2 heren- en 1 mixed-double, alsmede met 1 dames- en 1 heren-single — thans reeds eenmaal partij moeten geven in een door het H.C. uitgeschreven vriendschappelijke beker-competitie.

Onze dames en heren zullen in deze wedstrijden naast het H.C. als tegenstanders ontmoeten de S.M.N., Theresia en de N.H.B.

De kansen liggen voor onze ploeg niet ongunstig, zeker niet wanneer het enthousiasme onder de leden wat kan worden opgevoerd. Er zijn dan zeer sterke combinaties te formeren.

De eerste uitslagen, welke luiden :

N.H.B.	— Theresia	1—4
H.C.	— K.P.M.	1—4
K.P.M.	— S.M.N.	5—0
Theresia	— H.C.	3—2

mogen ons optimisme inzake de kansmogelijkheden bevestigen.

Met spanning zien wij het verdere verloop van deze competitie tegemoet en wensen U allen veel succes !

TAFELTENNIS.

Op 19 April werd in het Logeergebouw een wedstrijd gehouden tegen het verplegend personeel van Petamburan. Beide ploegen kwamen uit met 1 dames- en 2 heren-teams. De 22 — 8 score was wel een overtuigende zege voor de Logeergebouwgroep.

In de eerste week van Juni zal de eerste wedstrijd worden gespeeld in het tournooi om de wisselbeker, welke door een onzer S.V.P.-leden beschikbaar werd gesteld. Voor deze krachtmeting zijn reeds 15 paren ingeschreven.

Bij de op 27 Juni a.s. aangekondigde vriendschappelijke ontmoeting tegen

„Sportclub” zal de „T.T.C.-Logeergebouw” op zwaardere tegenstand stuiten dan zij tot op heden gewend is geweest. Dat zij zich dit zeer goed realiseren, kan slechts de spanning en daardoor, naar wij hopen, ook het spelpeil ten goede komen.

Met hen zijn ook wij zeer benieuwd naar de uitslag van deze „proeve van bekwaamheid”.

HOCKEY.

De A.D.K.C.-tournooi-beker is gewonnen en bij het einde der competitie staat K.P.M. I op de derde plaats van de ranglijst in de eerste klasse !

De lof-trompet, die in de dagbladen reeds heeft geschald, mag thans zeker ook in „de Uitlaat” wel worden gestoken.

Het tournooi, dat op 2 en 3 Mei werd gehouden, werd met de volgende uitslagen gewonnen :

K.P.M. I — V.I.C.	2—1
K.P.M. I — P.H.I.	1—0
K.P.M. I — I.S.C. II	2—0 (met doel-)
K.P.M. I — Comb. I	3—1 schieten).

Er moest hard voor worden gevochten om deze resultaten te kunnen bereiken. Het tempo bij deze wedstrijden lag zeer hoog en op het uithoudingsvermogen van onze jongens — de 3 laatste wedstrijden moesten allen op één dag worden gespeeld — werd dan ook een zware wissel getrokken.

K.P.M.-hockeyërs, voor jullie praestaties in dit tournooi een luid BRAVO en voor het succes in de competitie — het eerste jaar in de eerste klasse — onze welgemeende gelukwensen.

De gezellige bijeenkomst, waarmede jullie op Zaterdag 16 Mei in het Logeergebouw het hockey-seizoen 1952 — 1953 hebben besloten, was inderdaad „wel verdiend” !

Verdiend door alle spelers en supporters, maar wel in het bijzonder door de promotors van de hockey-sport in K.P.M.-verband, de HH. Takken, Boom, Dekker, v.d. Molen, Maas, Geitenbeek en vele anderen, waaronder zeker ook — hoewel niet meer te Djakarta — Dootjes, Reyneker, ter Braake en Caviët mogen worden genoemd. Want vooral aan het werk en het enthousiasme van deze mensen is dit succes en deze tijd van sportief prettige en kameraadschappelijke ontspanning te danken.

Wij hopen, dat zij uit de kameraadschap en de waardering van hun leden en supporters die voldoening zullen kunnen putten, die hen ook het volgende jaar in staat zal stellen om met enthousiasme hun werk voort te zetten.

Djakarta, 20 Mei 1953.

STIJL.

Wat of ge ook doet, zo laank als ge 't maor „in stijl” doet, zult g'er nieveraand niet om worden uitgesakkerd. 't Is krek aandersom, ge zijt sebiet bij Jan en alleman getapt en 't is van dezulken, dat ze bij ons zeggen: „Zo'nen tiep komt er wel in de waereld, zunne !”

Maor meent nou niet, dat „stijl” en „kaol kak” eender zijn, want dan slaot g'er glad neffen.

Er is zo'n wijd verschil tussen, dat ik over 't leste niet eens wil praoten. Ook al omdat 't altemet zo stinkt als wanneer dat g'er in roeren gaot en dat kost er wel eens niet zo plezaant zijn veur 'n aorig bietje van ons lezers. Neen't, er steekt geen leut in om staank naor oe toe te haolen als wanneer dat g'er geen en goesting in hebt en dat en heb ik altemet vandaog niet, zunne !

Vermits dat g'er wel eens over hebt naogedocht, zult ge niet zo seffens beseffen wat of „stijl” eigentlijk is.

Zellevers zit ik er de leste daogen zwaor over te peinzen en als wanneer dat gullie P.T.-circulaire no. 793 er eens op zoudt willen naoslaon, dan gelôôf ik, dat g'er ook niet meer uit zoudt geraoken.

Daor staot in, dat aon predikanten en zendelingen, die naor 't congres „Garedja Pentekosta” gaon, 51% geestelijke reductie mag worden gegeven.

Awel, da's 'nen korting „in stijl” met de geestelijkheid, zou ik zo met m'n boeren-harsens zeggen, maor of ge 't nou eigentlijk wel „stijl” kunt noemen ...?

Maor, P.T., 'nen tiep zijt ge wel, da's vast ! „Houd-oe”.



„.....en om vijf uur precies komt de melk-wagen hier langs! Alles begrepen?”



Op 13 Maart was het programma van Radio Nederland - Wereldomroep gericht tot 2 schepen van onze maatschappij, het m.s. „Batavia” en het m.s. „Banggai”. De verloofde van 4de stuurman Visser a.b.v. het m.s. „Batavia” schreef, dat de groeten aan boord prima waren ontvangen en dat allen zeer enthousiast waren geweest.

Ook de verloofde van 11.wtk. Van Nek a.b.v. het m.s. „Banggai” stuurde over deze uitzending bericht. Zij schreef o.m. :

„Hierdoor deel ik U mede, dat de uitzending „Het schip van de week” aan boord van de „Banggai” zeer goed is ontvangen.

Mijn verloofde heeft het programma tweemaal goed kunnen horen.”

Op 10 April waren wederom een tweetal schepen van de K.P.M. aan de beurt. Het waren de „Kasimbar” en de „Banjoewangi”. Als vertegenwoordigster van onze maatschappij was in de studio aanwezig mevrouw Ch. M. Masselink.

Kapitein de Groot, gezagvoerder van de „Kasimbar”, stuurde aan Radio Nederland een telegram van de volgende inhoud :

„uitzending schitterend doorgekommen. dank van hele état major aan alle medewerkers.”

Oplossing : WIE IS WIE?

De naaste buurman van de conducteur kan niet passagier Jansen zijn, want die verdient F. 6000.- per jaar, dus niet 3 X F. 3000.- 't Kon ook passagier Roberts niet zijn, want die woont in Utrecht; de conducteur, halverwege tussen Utrecht en Den Haag wonend, kon in geen van deze steden een naaste buurman hebben. Dus moet passagier Smit de naaste buurman van de conducteur zijn en hij moet ergens anders wonen dan in Den Haag. Derhalve moet passagier Jansen degene zijn, die in Den Haag woont. De conducteur moet dus Jansen heten. Aangezien Smit met biljarten van de stoker wint, moet Smit de machinist zijn en Roberts de stoker.

COASTERS GINGEN NAAR HONGKONG.

Eind Maart vertrokken 4 K.P.M.-schepen voor reparatie-doeleinden naar Hongkong. Het waren vier coasters (van „slechts” 556 brt.) nl. de „Landak”, „Lahewa”, „Lasem” en de „Letong”. Een der opvarenden van laatstgenoemd schip schreef ons over deze „echte” zeereis (altijd nog 1658 mijl!) het volgende:

„Het was aangenaam nieuws, toen wij hoorden dat ook het m.s. „Letong” naar Hongkong zou gaan voor bodemreparatie. Na het regelmatig varen op de Siak-Indragiri- en Musirivier is een zeereisje op zichzelf al een afwisseling. Voor deze reis moest nog wel het een en ander in orde worden gebracht: de reddingboten moesten aan andere eisen voldoen, andere en meerdere kaarten moesten er komen, warme kleren worden verstrekt, er moest uitgebreid worden geproviandeerd, enz. enz. Eigenlijk moesten wij ons ook zeebenen laten aanmeten, maar van dit laatste is, in verband met gebrek aan tijd, echter niets meer gekomen.

Nadat in Palembang dan overal voor was gezorgd en we kolen hadden geladen, kon de reis beginnen. Op 22 Maart om 12.00 uur plaatselijke tijd vertrokken we; het m.s. „Sibigo”, dat aan de steiger lag gemeerd, wenste ons met vlaggen en luchtfluit een goede reis toe.

De eerste week hadden wij schitterend weer. Met de andere coasters, die ook naar Hongkong gingen, hadden we dagelijks meerdere keren radio-telefonisch contact en als deze naar de weergestelheid vroegen, was het dan ook steeds: „schitterend weer — een helder zonnetje en een zee als een meertje; over en sluiten maar!”.

Het telefonisch doorgeven van het middagbestek aan Priok-radio ging de eerste dagen heel goed, daarna werd het minder en na 5 dagen hadden we geen rechtstreekse verbinding meer.

Ter hoogte van Manilla kwam de deining doorzetten, maar hoewel we begonnen te slingeren, ging alles prachtig en we behielden een snelheid van 8 mijl. De nacht, voordat we met de oversteek zouden beginnen, kwam er meer wind en we begonnen dan ook eiger te slingeren. Gedurende de oversteek Manilla — Hongkong stond er een frisse tot stijve bries; vooral een klein schip gaat dan al flink te keer. Onze kok kon 3 dagen geen pan op het vuur houden en wij stelden ons dan ook tevreden met een stukje brood, dat wij uit de vuist opaten: borden en koppen zeilden anders links en rechts door de

salon! Of we nu wel of niet hadden getracht ons deze laatste dagen zeewaardig te gedragen, wij waren allen blij toen we Donderdag 2 April veilig de haven van Hongkong binnen voeren.

Op de quarantaine-ankerplaats kregen de dokter en een immigratieofficier aan boord. Nadat deze heren de vereiste formaliteiten hadden verricht en weer waren vertrokken, verstoomden wij om kolen te lossen. Diezelfde avond en nacht werd gelost en Vrijdagmorgen ging ons schip de helling op, waarna de bodemreparatie een aanvang nam.”

g.h.s. a.b. ms. „Letong”.

ARABISCHE LEVENSWIJSHEID.

Er zijn vier soorten mensen :

- zij die niet weten en niet weten dat zij niets weten : het zijn dwazen — ga hen uit de weg ;
- zij die niet weten en weten dat zij niets weten : het zijn de eenvoudigen van geest — onderricht hen ;
- zij die weten en niet weten dat zij weten : zij slapen — maak hen wakker ;
- zij die weten en weten dat zij weten : het zijn de wijzen — volg hen na.

De personeelsbezetting van de afd. VRV, gezien door een Priok-bril:

Na Poulus en zijn discipelen, thans Rab en zijn maats, doch er is er slechts één, die de zorgen draagt.



„De ouwe en de eerste hebben weer's de pest op elkaar in.....!”

(Shipbuilding).

Schaakmat.

De mailboot.

Een drijvende wereld in het klein.

Daarbuiten het onbesmette werk van Gods hand. De aanrollende deining. De om het schip wikkende meeuwen. Tegen de avond boven de westerkim het onbeschrijfelijk mooie kleurenspeel en de louterende frisse zeebries. Ja..... en dan is er soms een flinke portie humor waarvan de hele schuit geniet. Laat ik ervan mogen vertellen.

Op een uitreis met de „Huygens” hadden we eens een „gekloft” stelletje Delianen aan boord en..... een schaakmeester. Deze laatste was een verwaand en opdringerig type. Reeds in de Middellandse Zee begon hij met z'n: „Een partijtje schaak, meneer? Pardon.... ik heb meen ik nog niet de eer gehad kennis met U te mogen maken”. En een kleurloos slap handje werd dan gemeenlijk gelegd in de solide zwemvleugel van een der tabakkers. „Nee, liever niet!”, reageerde dan steevast de S.O.K.'er. En zo verging het de ridder van pionnen en paarden vrijwel bij al de minnaars van „Tjap Koentji”.

De hardnekkige schaker zette echter z'n pogingen in de Rode Zee voort. Hier waren de reacties op 's mans verzoek bepaald onvriendelijk. Voorbij Aden echter klonk het unaniem van de zijde der rimboe boys: „St.. vent!” En toen werd door de „meester” een domme zet gedaan. Hij vertelde een ieder die naar hem wilde luisteren: passagiers, zoals die ruwe planters moesten ze met een speciale boot vervoeren. Die zet kostte hem „de partij”.

Even na vertrek Sabang werd hem het volgende radiogram overhandigd:

nodigen u uit simultaan twintig borden de boer stop commissie ontvangst belawan stop herkenningsteken uwerzijds schaakbord onder linkerarm stop please sein accoord schaakclub medan hotel de boer.

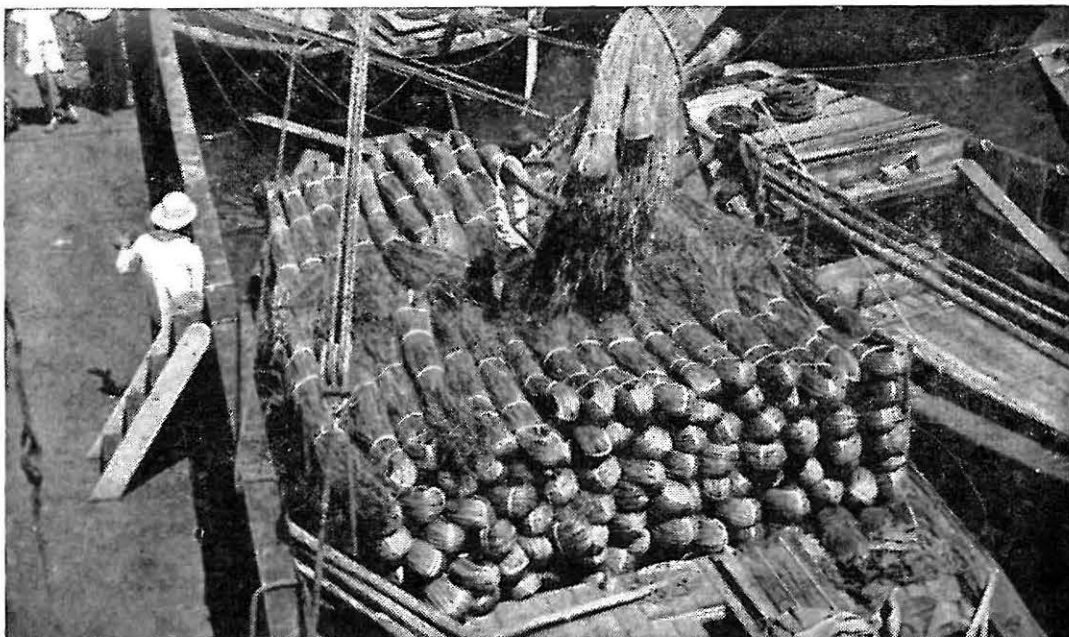
Welk een victorie! Hij snelde naar de radiocabine en liet terugseinen: gaarne accoord

Het schip meerde in de haven van Belawan en het duurde niet lang of onze held huppelde van de loopplank..... met schaakbord. Schutterig schreed hij langs de wachtende menigte, doch voorlopig nam niemand notitie van hem. Hij manoeuvreerde toen bepaald nadrukkelijk met het schaakbord, doch het hielp geen zier. Sommige mensen keken alleen maar een beetje verbaasd. Toen hoorden we hem hard schreeuwen: „Schaakclub Medan...? Schaakclub Medan....?” Helaas z'n stem was die eens roepende in de woestijn. Maar na dit gebrul begonnen toch enkele dames al dekking te zoeken achter haar echtgenoten. Je kon nooit weten, niet waar. 't Zou niet de eerste keer zijn, dat er een geesteszwakke passagier debarkeerde! Toen echter achtten de rechters daarboven hun delinquent voldoende gestraft. Zij „ontketenden” een oorverdovend applaus van alle dekken.

Kassian! De „meester”, die als een trotse haan van boord was gegaan, schrompelde ineens tot een waggelende loopeend, die angstig zocht naar een plekje waarheen hij zou kunnen vluchten.

Hij was er wat je noemt vierkant ingetipeld! Een gefingeerd radiogram had „de grootmeester” deze poets gebakken.

J. v. d. Werf.
(„De Blauwe Wimpel”)



Een aardige foto van het lossen van rotan, langsij een onzer SA-schepen, ter rede van Singapore. (foto gezagt. P. Kusters)

Verkeersfilmpje.

ALS AMSTERDAMMERS UITPAKKEN.

Het was goed weer en de weg breed: prachtig breed. Voor mij uit reed een grote wagen van de, laat ons zeggen de „Glij-Maar-Weg N.V.”

Van de andere kant naderde een Fordje van de „Kikkerland Chocolate Fabriek”, u weet wel — zo'n wagen met een geluid als van een schoenmakerij onder de motorkap.

Beiden reden midden op die brede, ik zeg die prachtig brede weg. Nog dacht ik bij mezelf, wie zal nu de wijste zijn, maar het was al te laat.

Toen ze uitweken waren de wagens al te dicht bij elkaar, met als gevolg, dat de bumper van de grote wagen schuin door de zijkant van het schoenmakerijtje schoot. De Fordrijder, die eerst in een gesloten bestelwagen gezeten had, zat toen in een open wagen, want zijkant en dak waren netjes achter op zijn wagen gedeponeerd. Zelfs de veren en wat zee gras waren onder zijn zitvlak uit geveegd en hingen in deerniswekkende toestand aan de bumper van de ander.

„Hé, kè je wel met je grote rotslee? Kaffer!” „Mot je met je speelgoedkarretje maar op 't stoepie blijven, schlemiel!”

En als rechtgeaarde vrachtwagenchauffeurs begonnen ze toen elkaar eerst goed uit te ketteren. Tot de sterke arm verscheen in de vorm van een rustige rijwielagent. Deze zette zijn fiets aan de kant en haalde zijn boekje voor de dag.

„Wat is hier gebeurd?”

„Me spele sloffie onder: nou goed?”

„Die druifloor is kippig, hij zag mijn niet aan komme.”

„Nee, dat nilskuike had voor mijn motte uitwijke.”

„Niet allemaal tegelijk, alstublieft, heren”. Maar het gaf niets, de man van de wet kon er geen woord van de ene uit krijgen, of de ander overschreeuwde het. Daar er zich ook geen getuigen aanmeldten stak de dienaar van Hermandad zijn boekje maar weer in zijn zak.

Limmericks

Ongetwijfeld weet u wat een limmerick is. Dat bekende vijfregelige versje van grappige aard. De geestelijke vaders waren de Engelsen (in het Engels noemt men ze limerick). Het rijmschema van de limmerick is, dat de eerste, tweede en vijfde regel moeten rijmen, terwijl de derde en vierde regel onderling weer een rijm vormen. Hier heeft u een tweetal voorbeelden:

Een kippige kat zocht naar water,
Beging daarbij lichtlijk een flater,
Want ze dronk uit een vat,

Waar jenever in zat
En toen was het een kat met een kater.

Een locomotiefje uit Utrecht
Dat sjoek-sjoek en af en toe tuut zegt,
Vindt zichzelf reuze dom

Want het snapt niet waarom
Ieder Utrecht en niemand Recht-Uut zegt.

Nu hebben wij het plan opgevat om onder onze lezers (en lezeressen) een limmerickwedstrijd uit te schrijven. De enige voorwaarde welke wij stellen is, dat de inhoud van uw limmerick verband moet houden met onze maatschappij. Wordt Uw geesteskind geplaatst (zulks ter onzer beoordeling), dan ontvangt U Rp. 10.—

Inzendingen te richten aan de redactie van „de Uitlaat”, terwijl correspondentie hierover niet kan worden gevoerd.

Probeert u het eens, u zult bemerken dat het nog al meevalt. Limmerick-rijmende lezers, het woord is thans aan U!

Red.

„Zoek het dan zelf maar uit, ajuuns!”

En terwijl de man der wet zijn fiets bestee, pakte de chocolade-chappeur zijn kromme haarspeld en draaide zijn orgel weer op. De ander veegde in een handomdraaien veren en zee gras van zijn bumper af en terwijl zijn collega zo goed en kwaad als het ging achter zijn stuurtje kroop, gooide hij met een flinke zwaai de hele boel in de ander z'n wagen en met een gezicht, waarop de diepste minachting te lezen stond, zei hij schamper: „Hier, slijmerd, neem je darm mee!”

ONTSPANNING DOOR INSPANNING

Kom Puzzle Mee

De juiste oplossing van het lettergriepraadsel, voorkomende in ons Aprilnummer, is als volgt:

- | | | |
|---------------|---------------|---------------|
| 1. Virtuoos | 12. Elevator. | 23. Ordinair. |
| 2. Archipel. | 13. Negenoo. | 24. Terminus. |
| 3. Navenant. | 14. Virginia. | 25. Entrepot. |
| 4. Serveren. | 15. Argeloos. | 26. Nodeloos. |
| 5. Plancius. | 16. Nicotine. | 27. Broderie. |
| 6. Interval. | 17. Libretto. | 28. Oorkonde. |
| 7. Laveloos. | 18. Indirect. | 29. Napoleon. |
| 8. Bifilair. | 19. Noblesse. | 30. Trilogie. |
| 9. Epigraaf. | 20. Souvenir. | 31. Enkeling. |
| 10. Rommelig. | 21. Clausule. | 32. Kattegat. |
| 11. Gevangen. | 22. Humeraal. | 34. Evenveel. |

De namen van de drie K.P.M.-schepen zijn dus: Van Spilbergen, Van Linschoten en Bontekoe.

De drie prijswinnaars zijn de volgende:

- de prijs van Rp. 25.— aan:
B. de Groot — empl. K.P.M.-agentschap te Tjirebon.
- de prijs van Rp. 15.— aan:
P. Kopmels — hfd. wtk. a.b. ms. „Toboali”.
- de prijs van Rp. 10.— aan:
J. F. Bicker — empl. K.P.M.-agentschap te Palembang.
Onze gelukwensen!

*

In dit nummer treffen onze puzzelaars wederom een lettergriepraadsel aan, waarvan de opgave voor zichzelf spreekt.

Oplossingen van deze puzzle moesten uiterlijk 20 Juli a.s. in ons bezit zijn.

Voor inzendingen gelden de volgende voorwaarden:

- Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan:
De redactie van „De Uitlaat”
p/a Hoofdkantoor K.P.M.
Medan Merdeka Timur 5
Djakarta.

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

3. Voor juiste inzendingen zijn 3 geldprijzen beschikbaar gesteld:

1 prijs van Rp. 25.—

1 „ „ Rp. 15.—

1 „ „ Rp. 10.—

Bij meerdere goede oplossingen beslist het lot.

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

LETTERGREEPRAADSEL.

Van de 85 lettergrepen: a — aan — aan — ac — an — bel — bro — con — daan — de — di — di — dis — do — drie — drin — e — ein — en — en — er — gen — gen — gie — gran — grant — groei — her — im — in — in — in — jor — ke — koorts — kraan — la — le — liet — ling — lo — lo — maals — man — mi — mi — mo — nauw — ne — nex — nieu — non — oos — pe — rec — ren — ren — ren — ri — sche — stal — stand — stu — te — ten — ter — theo — theo — tie — tief — tinc — to — toe — toen — tor — tij — uur — va — wai — wan — weg — wen — wij — zer, kunnen 26 woorden van de volgende betekenis worden gevormd:

- slechte omstandigheid (11)
- aanstuwten, aansporen (10)
- kleur- en reukloze scheik. stof, voorkomende in cacao en thee (11)
- koortsachtige aandoening bij kleine kinderen (11)
- leren, eigen maken (10)
- voornaamste rivier van Palestina (7)
- niet in werkelijke dienst (9)
- in een ambt of waardigheid bevestigen (11)
- kennis en leer van de insecten (11)

- toestel voor het meten van horizontale en verticale hoeken (10)
- K.P.M.-schip van 2830 ton (7)
- onveranderlijk (10)
- een plantenetend zoogdier, zeekoe (8)
- bijna niet (13)
- kraan om gassen of vloeistoffen in 2 richtingen te kunnen afvoeren (12)
- al of niet gewelddadig inlijven (9)
- destijds (9)
- tafel die de lengte van dag en nacht aangeeft voor alle plaatsen en jaargetijden (11)
- groots (9)
- voltooien, besluiten. (8)
- al wie tot de bemanning v.e. schip behoort (10)
- onderdirecteur van een gymnasium (9)
- weer doen ontstaan (10)
- inkomend landverhuizer (9)
- vriendschappelijke verstandhouding tussen mogendheden. (7)
- onderscheiding, fijnbeschaafdheid (10)

Bij juiste oplossing ontstaat op de 1e en 4e verticale rij (van boven naar beneden gelezen) een bekend Nederlands spreekwoord. De getallen, welke achter de omschrijving tussen haakjes zijn geplaatst, geven aan uit hoeveel letters ieder woord bestaat. De ij wordt gerekend voor 1 letter.

Het grote verschil tussen mannen en vrouwen??
Een man zal twee gulden geven voor een artikel van een gulden, dat hij nodig heeft. Een vrouw geeft een gulden voor een artikel van twee gulden, dat zij niet nodig heeft.