



1 oktober 1953
8e jaargang no. 10

de uitlaat

personeelsorgaan van de n.v. koninklijke pakketvaart-maatschappij

de Uitlaat

Achtste jaargang — No. 10
Overneming van tekst en
illustraties alleen geoor-
loofd 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.:
De „Camphuys” arriveerde op
19 September met 984 hadji's
aan boord van Djeddah.

Het A.I.A.-Bureau schonk
pannehier.

Het eerste stoomschip ter wereld.

Zeereis — een gedicht van
Piertje Pelikaan.

„Draadloze” telefonie in de
Tominibocht.



Op de frontpagina:
De „Camphuys” nadert z'n eindbestem-
ming. Nog slechts enkele tientallen
meters van de Priok-kade verwijderd en
de opvarende hadji's staan weer op
Vaderlandse bodem.

(foto: studio Tong & Tim)

VAN DE REDACTIE

Tevreden passagiers.

Vrijdag 11 September j.l. liet de
„Camphuys” ter rede van Tg. Priok het
anker vallen: de op zo korte termijn
georganiseerde pelgrimreis had een
einde genomen. Aan het destijds door
de Indonesische Regering aan onze
directie gedane dringende verzoek was
binnen de daarvoor gestelde termijn
ruimschoots voldaan en onze maat-
schappij was een bijzondere ervaring
rijker geworden.

Uw redactie was in de gelegenheid
om enkele passagiers te vragen naar hun

bevindingen en wij hoorden toen una-
niem dat men het verblijf aan boord
van de „Camphuys” zo bijzonder aan-
genaam had gevonden. Het doet altijd
goed om tevreden gezichten te zien. Een
compliment dus aan het adres der or-
ganisatoren en niet in de laatste plaats
aan gezagvoerder Kraan en zijn man-
nen!

Onze lezers treffen op de pagina's 4
en 5 van dit blad nog verschillende
foto's aan, welke door onze fotograaf
werden gemaakt.



(foto: studio Tong & Tim)

Het einddoel bereikt. Het m.s. „Camphuys” arriveerde op 19 September j.l. te Tg. Priok met aan boord 984
hadji's uit Djeddah.

Op de foto het moment dat de „Camphuys”, achteruit de 3de haven wordt binnengesleept.

UIT DE SCHEEPVAART-WERELD.

De koopvaardijwereld zal zijn ver-
langen naar atoom-energie voortgedre-
ven schepen nog enige tijd moeten
bedwingen. Drs. M. Boogaardt, de lei-
der van de Nederlandse groep, die te
Kjeller werkt in de Noors-Nederlandse
samenwerking op het gebied van de
kern-physisca, heeft daarover — zo lezen
wij in het Dagblad Scheepvaart — het
een en ander gezegd. De heer Bogaardt
vertoefde kort geleden in Nederland,
waar hij op 9 Juli jl. aan de Rijks-
universiteit in Utrecht is gepromoveerd
op een proefschrift, dat natuurlijk over
de atoom-energie handelt. Het is op het
ogenblik nog niet mogelijk, zo zei de
heer Bogaardt, een bruikbare scheeps-
reactor te bouwen, omdat men de con-
structie van een goede land-reactor
nog niet geheel onder de knie heeft.
De ontwikkeling gaat in de richting van
een snelle reactor, die zonder zwaar-
water werkt. Alleen dan zou een kleine
scheepsreactor van voldoende capaciteit
kunnen worden gebouwd.

Een thermische reactor met zwaar-
water, zoals er op het ogenblik in
Kjeller een wordt gebruikt, zou onge-
veer 500 ton moeten wegen en daardoor
zal het voordeel van het uitsparen van
gewicht aan brandstof weer grotendeels
verloren gaan. Bovendien kost zwaar-
water 750 gulden per liter en een kleine
lekkage zou dus al gauw een paar ton
schade kunnen betekenen.

*

Het uitvoerende comité en de alge-
mene raad van het Internationale Ver-
bond van Transport Arbeiders, die van
29 Juni tot 2 Juli in Kopenhagen heb-
ben vergaderd, hebben o.a. een resolutie
aangenomen, waarbij de zeelieden
wordt aangeraden alle schepen, die
onder Panamese vlag varen, te boycot-
ten, omdat deze zich niet houden aan
de internationale regels.

*

Enige tijd geleden heeft de Neder-
landse Staat de rederij van de „Faustus”
voor de rechtbank in Rotterdam gedag-
vaard, in verband met de schade die
de „Faustus” in de stormnacht van 7
November heeft veroorzaakt door ver-
keerd manoeuvreren. Het heeft de
Rijkswaterstaat een aanzienlijk bedrag
gekost het wrak in de bodem van de
Nieuwe Waterweg te werken en de scha-
de aan de pier van Hoek van Holland
te herstellen. Van de rederij werd scha-
devergoeding geëist en deze zaak zou
Woensdag 22 Juli voor de Rotterdamse
Rechtbank voorkomen. Het proces ging
echter niet door aangezien tussen de
Nederlandse Staat en de rederij een re-
geling is getroffen.

*

Toen het huwelijk van het Griekse
echtpaar Onassis werd gezegend met
een zoon, hoopten de gelukkige ouders
waarschijnlijk, dat hun telg de voet-
sporen van de grote Griekse wijsgeren
zou drukken, want zij gaven hem de
voornamen Aristoteles Socrates. Maar
de schik-godinnen hadden andere plan-
nen. Zij begiftigden de jonge Aristote-
les met handelsgeest en hij maakte
daarvan zo goed gebruik dat hij op het
ogenblik een van 's werelds grootste
reders is. Zijn vermogen wordt geschat
op 300 miljoen dollars. Samen met zijn
schoonzons Livanos en Niarchos con-
troleert Onassis meer dan een miljoen
ton scheepsruimte, waarvan ruim 90
tankers en talloze vrachtschepen. Deze
vloot is geregistreerd onder Griekse,
Hondurese, Costaricaanse en Liberiaan-
se vlag. Hoewel de heren Onassis, Li-
vanos en Niarchos dus wel hoofden als
kaartsystemen moeten hebben om de
scheepvaart- en belastingwetten van al
die landen uit elkaar te kunnen hou-
den, schijnen zij nu toch op enige ver-
eenvoudiging aan te sturen. Enkele
maanden geleden bracht Onassis de
hele wereldpers in opschudding met de
mededeling, dat hij het Casino van
Monte Carlo heeft gekocht om daarin
het hoofdkantoor van zijn rederij te
vestigen, zijn schepen in Monaco te
laten registreren en van het vorstendom
een olie- en scheepvaartstaat te maken.

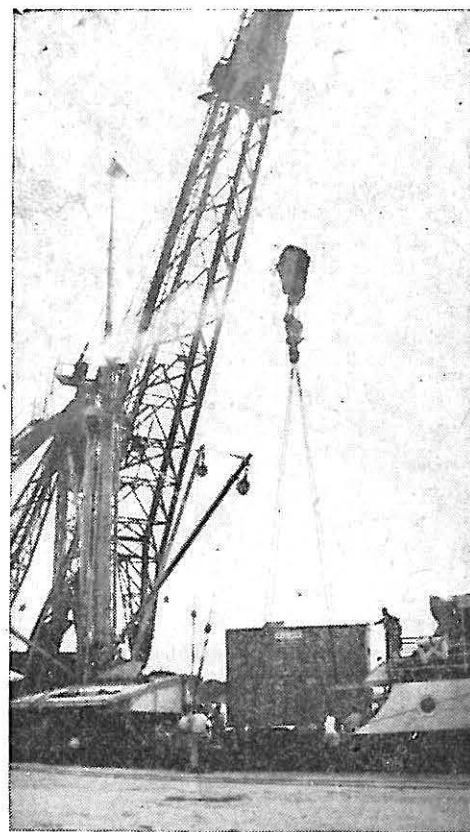
Er moet weliswaar een verdrag be-
staan tussen Monaco en Frankrijk,
waarbij is bepaald, dat hoogstens 50.000
ton scheepsruimte onder Monargaske
vlag mag worden geregistreerd, maar
handig zakenman als Onassis is, zal hij
ook daarvoor wel een oplossing hebben
gevonden.

Het grappige in deze geschiedenis is,
dat — terwijl Onassis voortgaat telkens
iets van zijn verdere plannen wereld-
kundig te maken — de Société des
Bains de Mer, die het Casino van Monte
Carlo exploiteert, tot dusver alle be-
richten over verkoop en verandering
van bestemming van deze wereldbe-
roemde speelbank blijft tegenspreken.

*

Ter vervanging van de „Veendam”
zal waarschijnlijk nog dit jaar op een
Nederlandse werf worden begonnen
met de bouw van een nieuw H.A.L.-
schip van 20.000 bruto registerton, met
een accommodatie voor ongeveer 900
passagiers.

Op het ogenblik worden in Wage-
ningen met het model proeven geno-
men. De naam van het nieuwe schip
staat nog niet vast; voor de bouw zal
men ongeveer twee jaar nodig hebben.



(foto: gezagv. G. G. Voorrips)

Het m.s. „Kampar” laadt te Singapore een
zware collo, bestemd voor Pakan Baru.



J. W. G. VAN HAAREN

Op 24 September j.l. is plotse-
ling aan boord van het s.s. *Reynst*,
liggende nabij Benkulen, in de
ouderdom van 43 jaar overleden
de heer J. W. G. van Haaren, le
stuurman van onze maatschappij.

Ons medegevoel gaat uit naar
zijn vrouw en zoon, voor wie dit
plotselinge verscheiden een zwaar
verlies is.

Hij ruste in vrede.

DE „CAMPHUYS” TE PRIOK TERUG

met 984 tevreden hadji's.

In ons vorige nummer vertelden wij U reeds uitvoerig op welke wijze de „Camphuys” uit de gewone lijndienst was gehaald, door de uiterste inspanning van alle diensten (waarbij wij nog speciaal de onvermoeide medewerking van ons Priok-agentschap willen noemen) binnen een etmaal tot pelgrim-schip was omgetoverd en gereed gemaakt voor de lange zeereis naar Djeddah, alwaar het schip op 13 Augustus j.l. behouden arriveerde.

Nadat de pelgrims aldaar waren gedebarkerd, is men nog voor het laden van water en brandstof naar de overkant van de Rode Zee, Port Soedan, gegaan om na ommekomst te Djeddah op 26 Augustus met 984 hadji's, die destijds door de „Langkuas” van de K.R.L. daar waren aangekomen, naar Priok terug te keren.

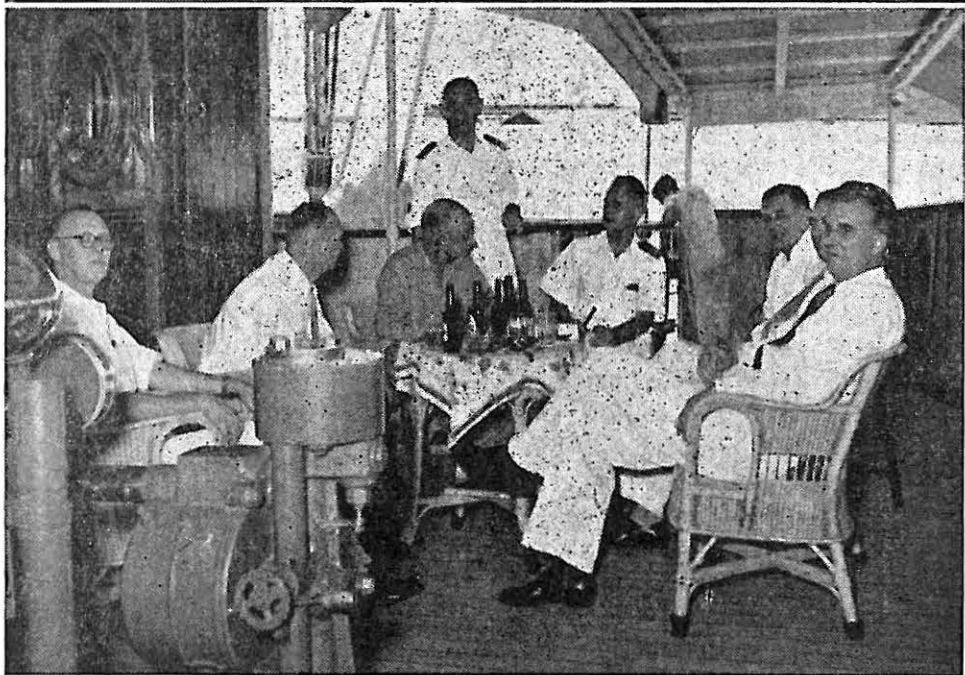
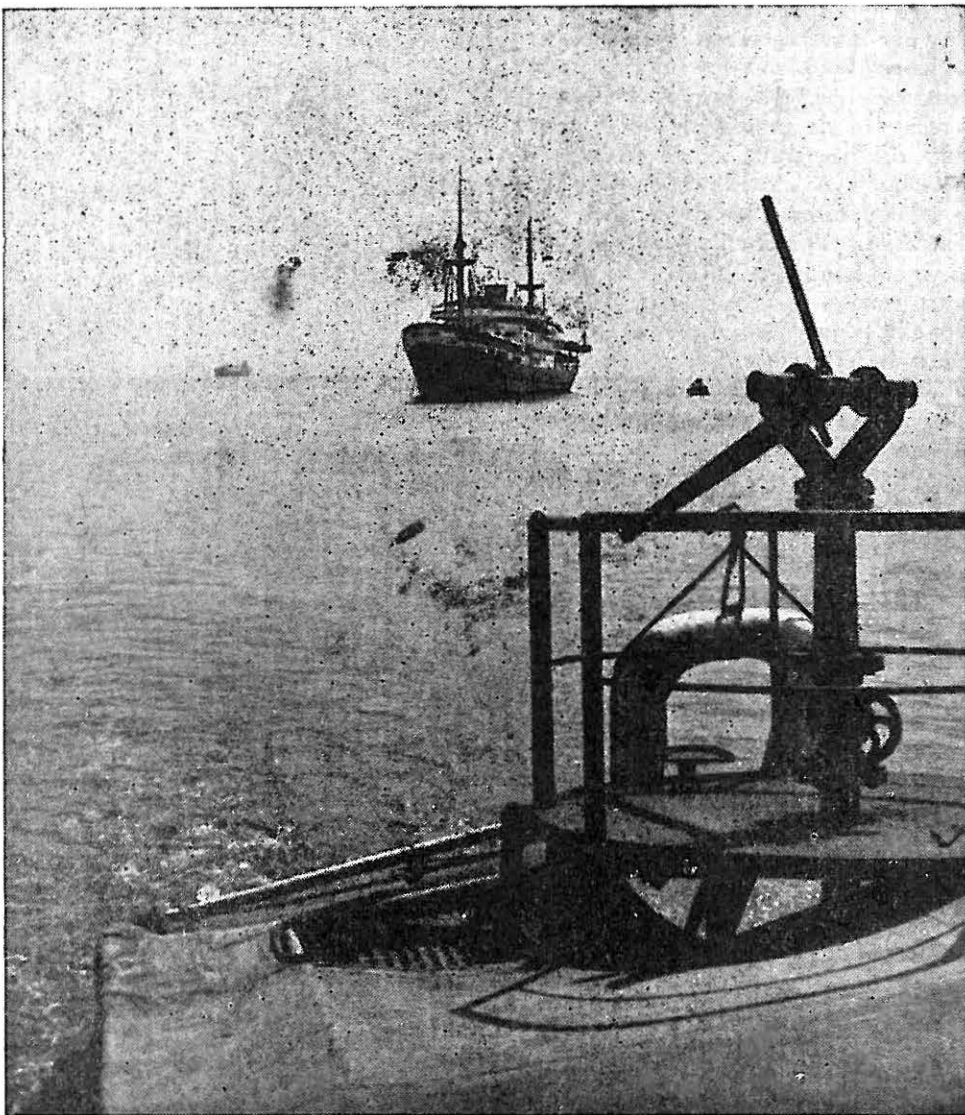
Op Vrijdag 11 September bij daglicht arriveerde de „Camphuys” na een zeer voorspoedige reis ter rede van Tg. Priok, alwaar direct de Geneeskundige Dienst aan boord kwam en het dokters-onderzoek een aanvang nam. Om 11 uur 's morgens liet gezagvoerder Kraan het anker lichten en voer het schip de 3de haven binnen.

De directeuren Mr. De Koe en Pronk van Hoogeveen, in gezelschap van de Chef Technische Dienst en de Chef Nautische Dienst begaven zich direct aan boord en werden door gezagvoerder Kraan op de brug ontvangen, die toen op uitvoerige wijze een verslag gaf van de zojuist beëindigde Djeddah-reis.

Direct werd met het debarkeren der passagiers begonnen. Het deed ons bijzonder veel genoegen dat verschillende passagiers, die wij hiernaar vroegen, hun lof over hun zojuist beëindigde reis met de „Camphuys” niet onder stoelen of banken staken.

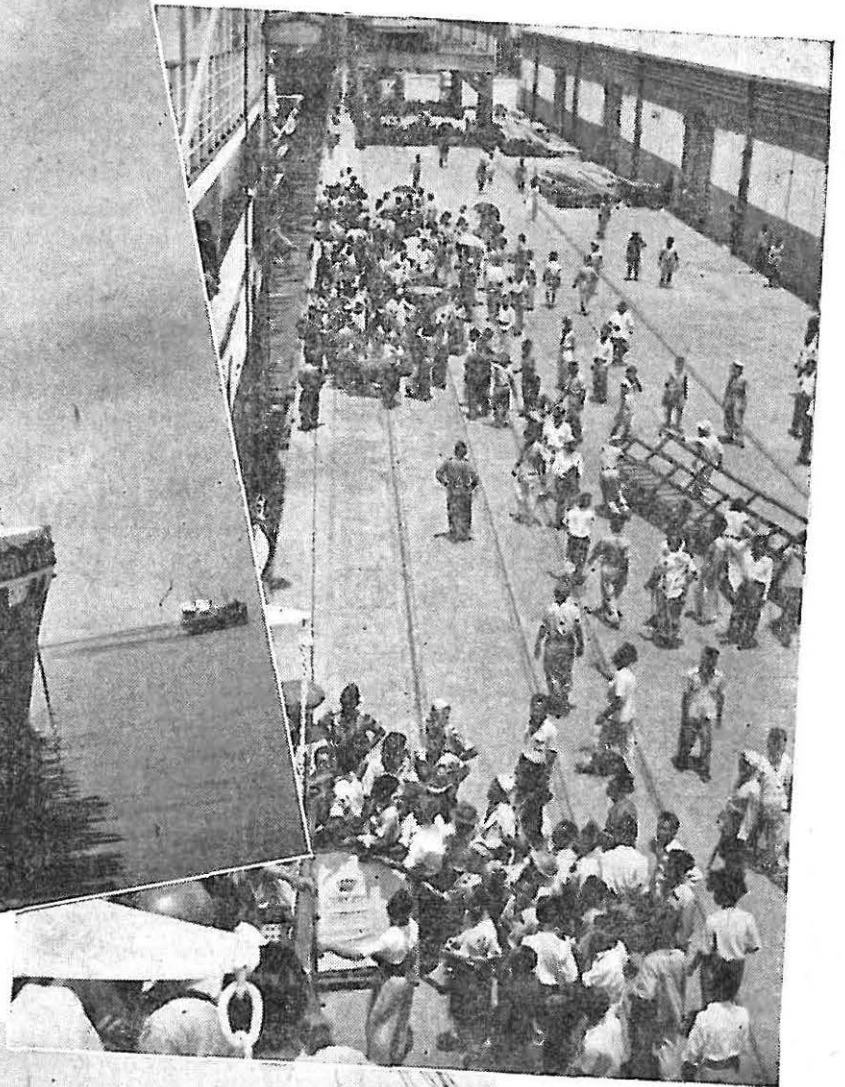
Het was ongetwijfeld een aardige gedachte dat, buiten de verschillende fotoreporters, ook de heren van de P.F.N. (Perusahaan Film Negara) met hun filmcamera's naar Priok waren gekomen om de aankomst van de „Camphuys” vast te leggen, met de bedoeling om deze reportage in het P.F.N.-film-nieuws in alle bioscopen in Indonesië te vertonen.

De „Camphuys” vaart thans weer in de gewone lijndienst en als u deze regelen onder de ogen krijgt behoort de bedevaartreis al lang weer tot het verleden. Onze maatschappij, die met deze bedevaartreis een bijzondere ervaring rijker is geworden, heeft opnieuw bewezen, dat er te allen tijde een beroep op haar medewerking kan worden gedaan en dat zij dan tot zeer snelle hulp in staat is.



(foto's: studio Tong & Tim)

Bovenste foto: de „Camphuys” ligt op Priok's rede ten anker voor doktersonderzoek. Deze foto werd gemaakt vanaf de K.P.M.-motorboot „Mars”, waarmee de cameramensen van P.F.N. en onze fotograaf om de „Camphuys” heenvoeren.
Foto beneden: Direct nadat de „Camphuys” was gemeerd, gingen de K.P.M.-officials aan boord en werden op de brug door gezagvoerder Kraan en hfd. wtk. Janssen ontvangen.



*

Bij de foto's:

Links-boven: de „Camp-huys” ligt voor dokters-onderzoek op Priok's rede ten anker.

Rechts-boven: direct na aankomst wordt met het debarkement der hadji's begonnen.

Onderste foto: de „Camp-huys” is nog slechts enkele meters verwijderd van Priok's havenkant: het einddoel is practisch bereikt.

(foto's: studio Tong & Tim).

*

A.I.A.-Bureau schonk pannebier

K.P.M.-flatgebouw op Kebajoran nadert voltooiing.

Daartoe uitgenodigd door de directie van het A.I.A.-Bureau zijn op Vrijdag 21 Augustus j.l. onze directie en verschillende dienstchefs, de meesten vergezeld van hunne dames, in het in aanbouw zijnde K.P.M.-flatgebouw op Kebajoran, pannebier komen drinken en maakten zij tevens van de gelegenheid gebruik zich op de hoogte te stellen der bouwvorderingen.

Toen uw redactie werd uitgenodigd ook een teugje pannebier te komen drinken, zijn wij zo vrij geweest om voor alle zekerheid maar eerst even ons licht te gaan opsteken bij onze (alwetende) „Van Dale”: je kunt immers niet weten wat er boven je hoofd hangt! We dachten nl. dat we bier uit pannen moesten drinken, doch dit bleek al gauw op een vergissing te berusten. Pannebier nu, lezers, is een term, welke in het bouwvakbedrijf vrij regelmatig schijnt voor te komen; het is een gewoonte, dat men in Nederland aan werklui bier geeft bij het bouwen van een huis, als zij de pannen op het dak leggen. Alhoewel geen der aanwezigen ook maar één pan op het dak had neergelegd, hebben wij ons dit edele vocht goed laten smaken.

Een toekomstige zit-eetkamer was met tafel en stoelen in een ontvangsaal herschapen en daar was het, waar op die Vrijdagmorgen de genodigde pannebierdrinkers door Ir. Planten, directielid van het A.I.A.-Bureau, werden verwelkomd. In een korte toespraak wees laatstgenoemde op het oude gebruik in de Nederlandse bouwerswereld om pannebier te schenken, terwijl de aanwezigen na het eerste glaasje werden uitgenodigd een rondgang door het in aanbouw zijnde flatgebouw te maken om zich van de stand der (bouw) zaken op de hoogte te kunnen stellen. Aan deze uitnodiging werd gaarne gevolg gegeven, zodat Ir. Planten, daarbij geassisteerd door de bouwmeesters van onze TD/BA, een dertigtal gasten op een sight-seeing meenamen.

Wij hebben toen met genoegen kunnen constateren, dat het flatgebouw met rasse schreden zijn voltooiing nadert. Enkele flats waren, op de afwerking na, reeds practisch klaar en men kreeg een duidelijk beeld hoe keurig er straks alles zal uitzien. Iedere flat biedt een maximum aan ruimte, ook al door het feit, dat in iedere kamer (en keuken) ingebouwde kasten zijn aangebracht. Zelfs de planken in de kasten zijn verplaatsbaar, zodat, naar behoefte, een vak in een kast groter of kleiner kan worden gemaakt. Ook de plafonds zijn zo hoog mogelijk gehouden, waardoor de kamers luchtig aandoen.

Vermeldenswaard is, dat de verschil-

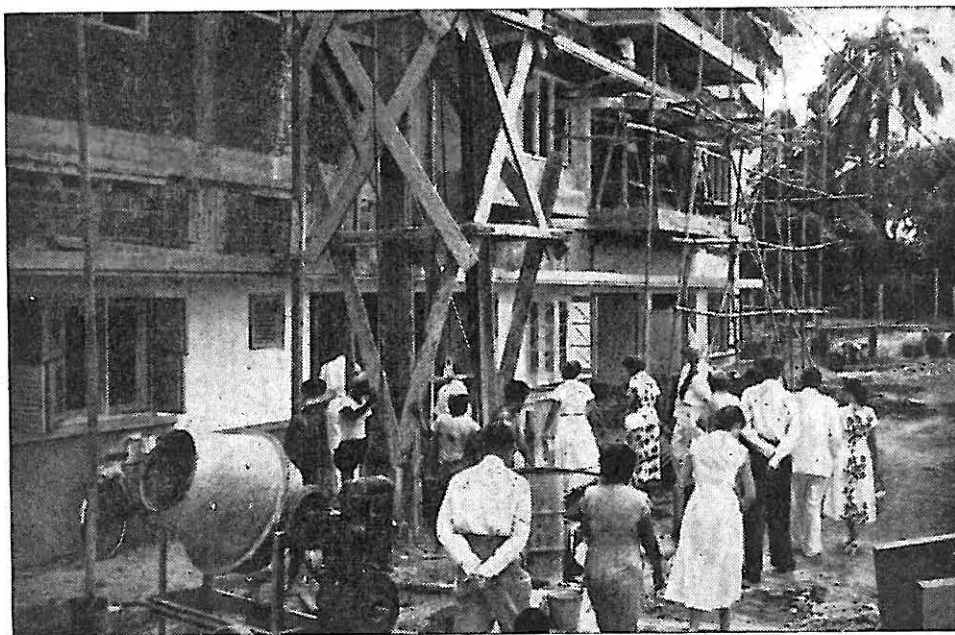
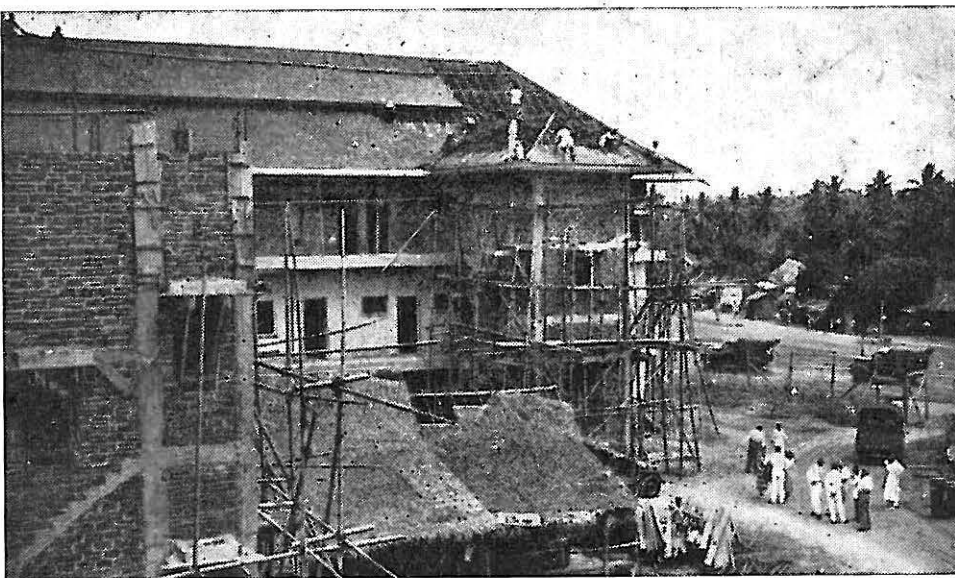
lende trappenhuizen (vier stuks maar liefst) buiten het eigenlijke flatgebouw zijn aangebracht, waardoor men geen hinderlijk geloop van medebewoners krijgt. Iedere flat is van de achterzijde te bereiken, zodat men niet langs de verschillende voorgalerijen der medebewoners hoeft te lopen om zijn eigen appartementen te bereiken. Een eigen lichtaggregaat zorgt straks voor de ver-

lichting, terwijl men ook op op elk punt van het gebouw ruimschoots van water zal worden voorzien.

Op de tweede verdieping hebben wij genoten van het uitzicht: wij keken over een groot gedeelte van Kebajoran heen en wij konden ons zo voorstellen hoe de toekomstige 2-hoog bewoners dit panorama op prijs zullen stellen.

Er is één grote hoofdingang gemaakt, waardoor de auto's van de bewoners en bezoekers op het grote binnenplein achter het gebouw, waar zich ook de garages bevinden, terecht komen, zodat vooral de benedenbewoners geen risico lopen dat hun uitzicht door geparkeerde voertuigen zou worden belemmerd.

Na de rondgang werden de gasten verzocht zich weer naar de ontvangkamer te begeven, alwaar het eigenlijke pannebier stond te wachten om de inmiddels dorstige kelen te laven.



(foto's: studio Tong & Tim)
Een tweetal overzichtfoto's der bouwwerkzaamheden. De genodigden maakten een rondgang door het in aanbouw zijnde flatgebouw.

Nadat de eerste dorst was gelest, richtte Directeur Mr. De Koe zich in een vlotte toespraak tot Ir. Planten en zei met hoeveel genoegen hij niet alleen had kunnen constateren dat het flatgebouw op snelle wijze zijn voltooiing naderde, doch ook dat er vrijwel geen aanleiding bestond een op- of aanmerking op de bouw te maken; ongetwijfeld zou het flatgebouw aan zijn gestelde verwachtingen voldoen. Spreker bracht hierna een toast uit op de bouwer en op een spoedige aflevering van het gebouw.

Onwillekeurig vroegen wij ons af bij welke toekomstige bewoner wij in diens zit-eetkamer nu reeds een glaasje dronken.

De genodigden bleven nog geruime tijd gezellig bijeen en een ieder der aanwezigen zal bij het naar huisgaan ongetwijfeld tot zichzelf hebben gompeld: *het (Panne) bier was weer best!*



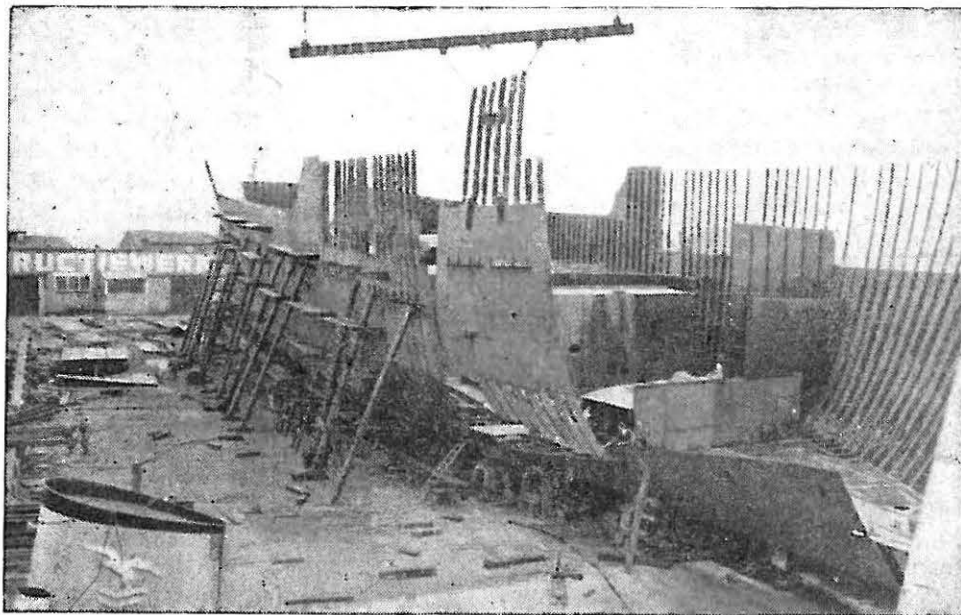
Nadat de aanwezigen zich op de hoogte hadden gesteld der bouwvoorwaarden, richtte directeur Mr. De Koe zich, in een toespraak tot Ir. Planten, directielid van het A.I.A.-Bureau.

HET MEER DES OVERVLOEDS.

Een van de grootste natuurwonderen is Lake Pitch, een meer in Trinidad. In de laatste honderd jaar zijn er miljoenen tonnen asfalt uit opgedolven om er straten mee te plaveien in alle voorname steden in de hele wereld en desondanks toont de asfaltvoorraad in dit meer nog hoegenaamd geen vermindering.

Tot op heden heeft men nog geen middel gevonden om deze enorme asfaltvoorraad langs mechanische weg op te delven. Alles moet met pikhouwelen door handarbeiders moeizaam worden veroverd. Door de winning ontstaan er natuurlijk grote gaten, maar na enkele dagen zijn die weer geheel opgevuld met nieuw asfalt, dat klaarblijkelijk van onder uit wordt opgestuwd, als uit een verborgen, onuitputtelijke bron.

Het oppervlak van Lake Pitch is altijd in beweging, zij het ook, dat deze beweging zo traag is, dat ons oog er ternauwernood iets van ziet. De taaie massa valt voortdurend over zichzelf heen. Daardoor komt er van allerlei naar boven, zoals fossielen uit ondenkbaar oude tijden of te loor gegane schatten uit vroeger eeuwen. Deze voortdurende beweging van de hard geworden oppervlakte is gevaarlijk en als gevolg daar-



Van hfd. empl. A. H. van Koevinge, die momenteel met verlof in Nederland vertoeft, ontvingen wij bovenstaande foto van het, voor rekening van onze maatschappij, in aanbouw zijnde m.s. „Schouten” op de IJselwerf van Bijker's Aannemings Bedrijf (B.A.B.) te Gorinchem. Als bijzonderheid kunnen wij nog vermelden, dat het schip in secties wordt gebouwd en samengevoegd. Er wordt aan dit schip nog al veel gelast, waarbij een nieuwe methode wordt gevolgd, n.l. de las aan de binnenzijde en de tegenlas aan de buitenzijde. Met Röntgen-foto's worden daarna de lasnaden gecontroleerd.

van moet het spoorlijntje, dat het opgedolven asfalt vervoert, elke dag worden verlegd, opdat het niet plotseling zal wegzinken.

De geleerden hebben de oorsprong

van dit meer nog steeds niet kunnen vaststellen, maar zij zijn het er over eens, dat de hier aanwezige hoeveelheid asfalt de wereld nog voor onbeperkte tijd van dienst zal kunnen zijn.

VRIJDAG 4 AUGUSTUS 1807... IN NEW YORK.

Het eerste stoomschip ter wereld.... en het sprong niet uit elkaar en verbrandde niet....

De geschiedenis van de stoomvaart is als een heldenepos, waarin de grote denkers en uitvinders, die de wereld wilden veranderen, worden bezongen. Het verhaalt van heldhaftige strijders en dramatische ogenblikken, waarin grote historische uitvindingen werden geboren en van de onbuigzame moed van mannen, die geleid door inzicht, zich niet door luchtspiegelingen lieten misleiden. De waarde van hun uitvindingen inziende, hielden zij vol en zetten vaak hun gezondheid en huiselijk geluk op het spel ter wille van de idee, die hun bezielde.

Maar vaak leefden zij te vroeg en oogstten zij, inplaats van geld en roem, slechts ontbering en spot, omdat hun tijdgenoten de betekenis van hun uitvindingen nog niet ten volle konden of wilden begrijpen...

Het begon eigenlijk met de theepot van James Watt. Beter gezegd, met die van zijn moeder. Of de ontdekking van de kracht van de stoom en de uitvinding van de stoommachine zich nu inderdaad precies zo heeft afgespeeld als vele boeken ons dat willen doen geloven, kunnen wij in het midden laten, maar een feit is, dat alle kronieken beweren, dat in het jaar 1767 James Watt de stoommachine uitvond en dat spoedig daarna de mens op velerlei gebied ging experimenteren om de nieuwe uitvinding op breed terrein te kunnen toepassen.

De stoommachine was dus, zoals gezegd, geheel een Britse uitvinding, doch de experimentele toepassing er van op schepen vond ongeveer tezelfder tijd plaats in Engeland en Amerika. Het zou ons te ver voeren alle „aanloop-pogingen”, in de loop der jaren gedaan, te bespreken, doch van een enkele willen wij melding maken. Daar was dan eerst in 1737 — dus nog voor Watt! — een uiterst merkwaardige publicatie van een zekere Jonathan Hulls uit Gloucester, waarin deze, alleen al door de titel en de door hem gemaakte tekeningen, duidelijk blijk geeft ernstig te hebben nagedacht over de mogelijkheid van een mechanisch voortbewogen schip. Hij moet hebben gedacht aan een soort sleepboot, welke andere schepen zou kunnen trekken, zo wel met de wind en het getij mee als daar tegenin.

Hulls heeft inderdaad een dergelijk schip gebouwd, doch het zonk in de rivier Avon en bespotting was slechts het resultaat van zijn onvermoeid streven. Arm en hulpbehoevend stierf Hulls, als een vergeten mens, in Londen.

Daarna scheen het of John Fitch, die in 1787 een huurdienst met schepen op de rivier de Delaware onderhield, meer succes zou hebben, maar ook hij slaagde

er niet in zijn ideeën ingang te doen vinden. In de geschiedenis zal men niet gemakkelijk een droeviger relaas vinden dan dat waarin gewag wordt gemaakt van deze eenzame pionier. Fitch was in ieder opzicht arm en zijn gezondheid was zwak, maar als er ooit een ware uitvinder is geweest, dan was hij het wel. Hij werd in armoede geboren, leefde arm en stierf arm. Toch is hij zijn hele leven gebleven wie hij was: een van die bezielde mensen, die er hun leven voor over hebben om hun doel te bereiken. Toen hij met zijn uitvinding, het construeren van een boot, welke door stoom zou worden voortbewogen, niet verder kon, eenvoudig, omdat hij geen geld meer had, meende hij wat hij zei, toen hij verzekerde, „dat hij dadelijk bereid zou zijn zich een been te laten afzetten als hij er £ 100 voor kon krijgen.” In Amerika en in Frankrijk probeerde hij tevergeefs aan kapitaal te komen voor zijn schip, maar zijn vertrouwen bleef ongeschokt: „De dag zal komen”, aldus voorspelde hij, „dat men de stoomboot zal verkiezen boven ieder ander middel van vervoer, dat stoomboten van New York tot Wheeling de rivier zullen opvaren en zelfs de Oceaan zullen oversteken. John Fitch zal worden vergeten, maar anderen zullen zijn denkbeelden verwezenlijken en eer verwerven.” Arm, haveloos en bespot, door velen krankzinnig gehouden, was hij een deerniswekkende figuur, doch zijn voorspelling is inderdaad uitgekomen en vele jaren is de stoomboot het vervoermiddel geweest, dat boven alle andere werd geprefereerd.

Nadat Fitch was mislukt — hij kwam in discrediet en sloeg tenslotte de hand aan zichzelf — wordt vervolgens in de geschiedenis melding gemaakt van de Schotse mijnwerker William Symington, die zelf een machine bouwde, welke in een schip geplaatst, in staat bleek an-

dere schepen voort te trekken. Met de aldus gebouwde boot, de „Charlotte Dundas”, welke twee pramen van 70 ton in 6 uur 20 mijl kon slepen nam Symington proeven bij de Forth in het Clydekanaal. De uitvinder gaf zijn sleepboot echter op, nadat deze schade had opgelopen op een proeftocht. Twintig jaar later stierf Symington in bittere armoede ten tijde, dat reeds een aantal scheepseigenaren met succes — mede dankzij zijn experimenten — stoomschepen in exploitatie hadden.....

Tot degenen, die getuige waren geweest van zijn proeven, behoorde de beroemde Robert Fulton uit Pennsylvania en Henry Bell, die werkzaam was bij de civiele ingenieur Rennie (bekend geworden van zijn successen als bouwer van dok- en havenwerken en de constructie van de Waterloo-bridge in Londen). Teruggekeerd in New York en geïnspireerd door hetgeen Symington hem had laten zien, bouwde Fulton zijn „Clermont”, waarmede hij in 1807 — om precies te zijn op Vrijdag 4 Augustus — 's werelds eerste regelmatige passagiersdienst tussen New York en Albany opende.

Op genoemde dag verdrong zich tegen 12 uur 's middags een nieuwsgierige menigte langs de werven van de Hudson. Zij was gekomen om te zien hoe een aantal roekeloze mensen scheep zou gaan op een door stoom voort bewogen boot. Die boot was de „Clermont” en niemand geloofde, dat het fantastische plan kon slagen. Wie had ooit zo iets dwaas gehoord als tegen de stroom op te varen met een schip zonder zeilen? „Het ding zal uit elkaar springen”, meende de een. „Het zal verbranden”, een tweede en een derde was van mening, „dat de passagiers onherroepelijk zouden verdrinken”. Alle toeschouwers waren dan ook ontzet, toen zij dikke, zware rookwolken en hoog opblaaiende vlammen uit de pijp zagen komen. Algemeen was men van oordeel, dat de man, die het schip had gebouwd, zijn tijd en zijn geld verknoede en een gek was, die in een gesticht diende te worden opgesloten.

Niettemin, de passagiers gingen aan boord, de loopplank werd ingehaald, de afsluiter geopend en langzaam begon de krukstang op en neer te bewegen. De „Clermont” dreef naar het midden van de rivier.

„Het ding zal nooit tegen de stroom opkomen”, zeiden de toeschouwers, maar zij vergisten zich. Het ding ging tegen de stroom op en Fulton, eerst uitgelachen om zijn boot zonder zeilen, stelde allen, die aan hem hadden getwijfeld, beschaamd.

De „Clermont” werd met dennenhout gestookt en er stegen voortdurend donkere rookkolommen uit de schoorsteen op toen zij triomfantelijk de rivier opstoomde, tot grote verbazing van alle bewoners der dorpen en gehuchten langs de oevers, die zulk een monster nog nooit hadden aanschouwd. Zij konden voor het schouwspel geen verklaring vinden, snelden naar de waterkant en stonden verstomd toen zij met eigen ogen zagen hoe de „vuurboot” zonder zeilen of riemen” steeds sneller tegen de stroom opvoer. Het geplas en gedaver van de grote schepraderen droeg nog tot vergroting van de consternatie bij; matrozen vluchtten van hun schepen en vissers op de rivier roeiden wat zij konden om het gevaarte uit de voeten te blijven. De Indianen schrokken minstens net zo hard als hun voorvaders toen die het eerste zeilschip van de blanken hun jachtgronden op het eiland Manhattan zagen naderen!

Enkele eigenaars van zeilschepen waren echter woedend van jaloezie en probeerden de „Clermont” aan de grond te doen lopen en later betwistten andere belanghebbenden het recht van Fulton op de uitvinding door een aanklacht tegen hem in te dienen. Maar de „Clermont” had haar tocht schitterend volbracht en weldra werden ook elders raderschepen gebouwd. De regering nodigde Fulton uit zijn hulp te geven toen zij een stoomfregat op stapel zette. Fulton stemde toe, gaf zijn advies en als erkenning werd het later gedoopt: „Fulton de Eerste”.

Maar ook Fulton ondervond tegenwerking. Hij bewees de mensheid een dienst, welke een totale ommekeer bracht in de wereldhandel, maar dat werd in het begin nog niet zo ingezien. Integendeel velen bleven hem aanvankelijk beschouwen als een vijand van de maatschappij. Er werd de spot met hem

gedreven, critici smaalden om hem, maar uiteindelijk won de koene uitvinder toch het pleit.

Hij vond nog een duikboot uit, welke torpedo's kon afschieten maar zijn raderboot met stoom was en bleef zijn meesterwerk dat zijn naam over de gehele beschaafde wereld beroemd maakte.

Toen hij in 1815 overleed droegen de nieuwsbladen rouwranden, de leden van de New Yorkse gemeenteraad droegen eveneens rouw en toen de lijkstoet ten slotte zich langzaam voortbewoog naar het oude Trinity-kerkhof, werden er met tussenpozen van een minuut kanonschoten gelost, ter nagedachtenis aan de uitvinder. Slechts heel zelden hebben particulieren zo veel eerbetoon bij hun begrafenis gekregen.

(uit „De Blauwe Wimpel”)

EEN AFSCHIED



Gezagvoerder Van Dierendonck.

Gezagvoerder Van Dierendonck vertrok op 16 September j.l. met de „Willem Ruys” naar Nederland. Voor de tweede keer was zijn verbintenis met onze maatschappij op eervolle wijze beëindigd.

Hij kwam ook van ons nog even afscheid nemen en toen wij zo zaten te praten hebben wij zijn levensgeschiedenis, een loopbaan een zeeman waardig, opgetekend.

Geboren te Vlissingen, kwam Cornelis Leonardus van Dierendonck in 1910 op 14-jarige leeftijd als lichtmatroos aan boord van het Finse 4-mastbarkschip „Albijn” voor een zeereisje van maar liefst 2 jaar; na deze periode nog eens een jaar als matroos op verschillende stoomschepen, waarna hij zich liet inschrijven als leerling op de Zeevaartschool te Vlissingen. In 1915 haalde hij het diploma voor 3de stuurman Grote Stoom- en Zeilvaart en ging een jaar naar de Wilde Vaart. In Augustus 1916 trad de hr. Van Dierendonck in dienst van onze maatschappij, door-

liep de verschillende rangen, om in 1923 tot 1e stuurman te worden bevorderd, terwijl in 1930 zijn aanstelling tot gezagvoerder afkwam.

Toen de oorlogsjaren. In Februari 1942 voerde gezagvoerder Van Dierendonck het bevel over het s.s. „Sloet van de Beele” en had opdracht van de toenmalige Commandant Zeemacht om met zijn schip van Tg. Priok naar Tg. Pandan (Billiton) te gaan en aldaar de militaire bezetting van het eiland Billiton te evacueren. Enkele uren na vertrek uit Tg. Pandan werd genoemd schip door 15 Japanse bommenwerpers aangevallen, waarbij de „Sloet van de Beele” en H.M. „Van Nes”, die eerstgenoemd schip escorteerde, tot zinken werden gebracht. Helaas gingen bij deze ramp vele mensenlevens verloren.

Gezagvoerder Van Dierendonck werd gered, gevangen genomen en in het bekende Adek-kamp te Djakarta opgesloten. Daarna waren het de interneringskampen te Bandung en Singapore, welke met zijn „bezoek” werden vereerd. Na de Japanse bezettingsjaren ging gezagvoerder Van Dierendonck weer varen, doch al spoedig bleek dat het nodig was dat hij voor herstel van gezondheid naar Nederland evacueerde. In 1947 werd hij gepensionneerd, kon echter geen afscheid nemen van Indonesië en trad in dienst bij de Billiton Maatschappij, waar hij 3 jaar lang werkzaam bleef.

In 1951 werd de roep naar zee hem te machtig en hij besloot weer te gaan varen. Nu een kort dienstverband als gezagvoerder bij de K.P.M.

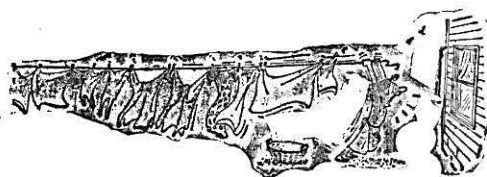
En thans is ook dit contract uitgediend en is gezagvoerder Van Dieren-

donck met de „Willem Ruys” op 16 September naar Nederland vertrokken.

„Maar”, zoals hij ons verzekerde, „beslist niet voorgoed. Ik houd teveel van dit land om er voor altijd afscheid van te nemen. Ik ben dan ook stellig van plan hier terug te komen. En als u dan toch iets over mij in „de Uitlaat” wilt schrijven, zet u er dan vooral bij, dat ik hen, die het voorrecht genieten hier hun carrière te kunnen voortzetten, een goed verblijf en veel succes toewens!”

ZEEMOLENS.

Water stroomt naar zee toe, dat is algemeen bekend. Maar weet u ook, dat er een heel klein stroompje is, dat van de zee uit het land in stroomt? Dit stroompje bevindt zich in Griekenland. Het Griekse eiland Cephalonia of Kephallenia heeft aan de Zuidwestkust een diepe golf. Hier ligt de hoofdplaats Argostoli. Ten Noorden van deze stad liggen de beroemde „zeemolens”, die gedreven worden door zeewater. Hier stort van de rotsachtige kust het zeewater zich op twee plaatsen in de diepte en verdwijnt een eindje verder in de bodem. De toevoer is zo regelmatig en zo krachtig, dat het water een paar molens in beweging kan brengen.



Geschiedenis zonder woorden.

Van onze afdeling Personele zaken

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

AANGEKOMEN:

Per vliegtuig.

P. H. G. Rijnders	1e stm.	23/8	ex SV/RV
J. Kuiper	kv. gezagv.	28/8	
A. Augusteyn	hfd. wtk.	30/8	ex RV.
M. E. Roumimper	empl./hfd. baas	30/8	ex GSV (naar Naut. Inst. Tg. Priok)
F. Th. van Hove	2de wtk.	1/9	ex RV.
P. van der Weerd	hfd. empl.	1/9	ex GSV (naar ag. Singapore)
H. Koning	hfd. wtk.	6/9	ex RV.
P. A. v.d. Vuurst			
de Vries	1e stm.	11/9	ex SV/RV
W. Janssen	1e stm.	13/9	ex SV/RV
H. F. Ottenhoff	2de stm.	13/9	ex RV
A. A. Dekker	1e stm.	17/9	ex RV

Per m.s. „Willem Ruys“ ddo. 9/9.

J. M. Dekker en gezin	hfd. empl.	ex EV. (naar ag. Semarang)
G. J. Reitsema en echtg.	empl.	ex EV. (naar ag. Singapore)
Ch. P. Verhaar	2de wtk.	ex RV.
G. L. de Zwart	2de wtk.	ex RV.

Welkom in Indonesië !

VERTROKKEN:

Per vliegtuig.

T. A. Langedijk	hfd. wtk.	24/8	RV
H. L. Manson	adj. chef	25/8	EV (ex Vrachtsaken/HK)
T. S. Kwee	hfd. wtk.	12/9	RV.

Per m.s. „Willem Ruys“ ddo. 16/9:

C. L. van Dieren-donck	kv. gezagv.	eiude dienstverband.
C. Luidenga	gezagv.	RV/VP
W. Purmer	hfd. wtk.	OP.
J. E. G. A. v.d. Schaaf	hfd. wtk.	OP.
W. C. Mulder	1e stm.	RV/SV
J. A. Haringsma	2de stm.	RV/SV
A. de Jong	kv. 2de stm.	eiude dienstverband.
B. E. Douma	2de stm.	RV.
A. Thiescheffer	2de stm.	RV/SV
L. Ruygrok	2de stm.	RV/SV
H. Twisk	3de stm.	RV/SV
K. E. Brouwer en gezin	3de wtk.	RV.
M. Carels	3de wtk. empl.	RV.
Mevr. W. J. v.d. Zee	echt. hfd. empl.	
D. F. Blauw en gezin	empl.	ontslag (ex. ag. Singapore)
Mevr. P. van Eyck	echt. empl.	
J. Verstraate	3de wtk.	RV.
D. Vos	empl.	EV. (ex. ag. Singapore)

Goede reis !

NIEUW AANGENOMEN:

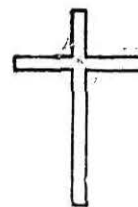
F. W. Ohlenroth	loc. empl.	28/9	naar Vrachtsaken/HK.
P. Janse	loc. empl.	1/9	naar Ink. & Mag. Dienst/Tg. Priok.
K. M. A. van Eekhout	loc. empl.	1/9	naar PZ/ND/HK.
J. C. Th. Moelands	5de wtk.	9/9	aangekomen per „Willem Ruys“.
A. G. C. M. Pastor	loc. empl.	18/9	naar Doorvoer/HK.

Welkom bij onze maatschappij.

MUTATIES:

J. Meurs	empl.	18/8	van Unie Kamp./Tg. Priok naar Ink. & Mag. Dienst/Tg. Priok.
C. J. Pilger	empl.	21/8	van C.D./Tg. Priok naar Log. Gebouw/Gadja Mada.
A. van Riemsdijk	hfd. empl.	26/8	van Surveydienst/Tg. Priok naar T.D./Surabaia.
L. J. Mangindaan	loc. empl.	30/8	van Ink. & Mag. Dienst/Tg. Priok naar ag. Menado.
Th. J. P. Verberne	empl.	15/9	van Vrachtsaken (HK) naar ag. Singapore.

IN MEMORIAM



S. de Jong.

Op 19 Augustus j.l. is, tengevolge van een noodlottig ongeval aan boord van het m.s. „Janssens“, liggende te Surabaia, in de ouderdom van 29 jaar overleden de heer S. de Jong, in leven 3de werktuigkundige kv. van onze maatschappij.

W. Tuinhout.

Uit Nederland ontvingen wij bericht, dat op 21 Augustus j.l. in de ouderdom van 57 jaar te Zeist is overleden de gepensioneerde hoofdwerktuigkundige van onze maatschappij, de heer W. Tuinhout.

Joesoef Soemardjo.

Op 9 September j.l. is in de ouderdom van 30 jaar in het ziekenhuis Petamburan overleden de heer Joesoef Soemardjo, in leven 1e kerk van de Afd. CM II van ons hoofdkantoor.

P. Marcus.

Op 14 September overleed in de ouderdom van 55 jaar in het ziekenhuis Petamburan de heer P. Marcus, in leven gepensionneerd 1e ladingklerk van onze maatschappij.

Zij rusten in vrede.



Op 17 Juli jl. was het „schip-van-de-week-programma” bestemd voor enkele schepen van onze maatschappij.

Gezagvoerder Staakman schreef over deze uitzending het volgende:

„... Hierbij zeg ik U gaarne dank namens de gehele état-major van het ss. „Sidajoe” voor de uitzending van 17 Juli jl., die ons allen voor een avond het gevoel gaf temidden van hen te zijn, die ons dierbaar zijn. Over de uitzending zelf het volgende: Het ss. „Sidajoe” bevond zich tijdens de uitzending in Straat Makassar ongeveer 30 bewesten Balikpapan. Ervaring heeft geleerd, dat radio-ontvangst daar als regel slecht is. De eerste uitzending kon dan ook niet worden beluisterd. Nadat de tweede uitzending twee minuten aan de gang was, ging een sterke buitenlandse zender op de 19 meterband uit de lucht, waardoor PCJ plotseling glashelder doorkwam en de uitzending een succes is geworden”.

De echtgenote van hoofdwerktuigkundige Van Wieringen van het ms. „Batoela” schreef over deze uitzending:

„..... De „Batoela” voer op beide ontvangsttijden in de buurt van het eiland Bali, waar de ontvangst doorgaans mager is. Toch heeft hij (hfd. wtk. Van Wieringen) de stemmen van zijn moeder en mij heel goed gehoord. Hij vond zelfs, dat ze mooi klonken door de radio! Hij heeft alles zeer gewaardeerd en het heeft hem een recht prettige dag bezorgd”.

*

(Ook de twee K.P.M.-schepen, die op 21 Augustus aan de beurt waren, konden een goede ontvangst melden.

m.s. „Van Riebeeck”:

„...Tweede uitzending prima. Hartelijk dank — Gezagvoerder en officieren”.

s.s. „Plancius”:

„...Melden prima ontvangst tweede uitzending en danken U voor deze aardige attentie — état major”.

Een succesvol man is iemand die meer kan verdienen dan zijn vrouw kan uitgeven; een succesvolle vrouw is iemand die zo'n echtgenoot kan bemachtigen.



(foto: J. H. C. Vermeulen)

Opname in K. R. O.-studio.

Op 21 Augustus j.l. was het groetenprogramma van Radio Nederland bestemd voor 2 schepen van onze maatschappij, n.l. voor de „Van Riebeeck” en de „Plancius”. Bovenstaande foto werd gedurende deze uitzending, welke in de K.R.O.-studio plaatsvond, gemaakt.

De omroeper (gehurkt vooraan) is Guus Weitzel; staande geheel links onze Sociaal Werkster in Nederland Mevrouw G.N.O. Hobma-Glastra; 2de en 3de van links van de staande groep adj. chef C. H. Poulus en echtgenote, die deze uitzending als gasten hebben bijgewoond.

Invoerrechten op bagage verlofgangers en repatriërenden.

Onderstaande aanwijzingen, welke wij uit Nederland ontvingen, zijn voor verlofgangers en repatriërenden ongetwijfeld van belang:

„Invoerrechten op bagage kunnen tot een minimum worden beperkt, indien als volgt wordt gehandeld:

- a) eventueel zilverwerk dient voor de aanvang van de reis **separaat** te worden verpakt (d.w.z. in een aparte collo).
- b) van kostbare goederen (fototoestel, radio, schilderijen enz.), welke vroeger in Nederland zijn gekocht, dienen de aankoopkwitanties te worden verzameld of eventuele andere bewijzen, waaruit blijkt, dat de goederen destijds in Nederland zijn aangeschaft. Op vertoon van deze bewijzen of kwitanties worden over de daaronder vallende goederen geen invoerrechten geheven.
- c) van kostbare goederen waarvan de Nederlandse herkomst niet kan

worden aangetoond en van reeds gebruikte goederen, welke in het buitenland zijn gekocht, worden wel invoerrechten geheven **tenzij** onmiddellijk bij aankomst de douane wordt ingelicht, dat **vrijdom** van invoerrechten zal worden aangevraagd bij de Inspecteur van Invoerrechten en Accijnzen in de tijdelijke woonplaats van de verlofganger in Nederland, bij welke aanvraag een inventarislijst van de bagage in duplo (met waarden) dient te worden overlegd alsmede het bewijs dient te worden geleverd, dat men tijdelijk in Nederland vertoeft met verlof, dan wel dat men is gerepatriëerd (zgn. bewijs van woonplaatsverandering).

Wij merken hierbij op, dat **geen invoerrechtsenvrijdom** wordt verleend over **consumptieartikelen** alsmede over **nieuwe goederen**, welke in het buitenland werden gekocht en nog geen sporen van gebruik vertonen, terwijl daarentegen een gebruikte verhuishoed (zuiver huisraad en kleding) vrij mag worden ingevoerd, indien de waarde in overeenstemming is met rang en stand van betrokkene”.

Onze Jubilarissen van deze maand



SENEN A TIRTO OETOMO
werfmandur-kepala Perwakilan Surabaya
35 tahun
9 Oktober 1953

Senen A Tirta Oetomo dilahirkan di Surabaya pada tahun 1903 dan pada tanggal 9 Oktober 1918 masuk dinas K.P.M. sebagai werfmandur. Hingga pada Perang Dunia II ia memenuhi kewadajiban ini dengan tidak terputus. Selama pendudukan Djepang di Indonesia Senen A Tirta Oetomo mengerdjakan tanah di Surabaya dan lalu pindah ke Mojokerto. Baru pada bulan April 1947 ia dapat kembali ke Surabaya untuk menempati djabatannya jang lama sebagai werfmandur pada Perusahaan kita.

Pada tanggal 1 Djanuari 1950 djubilaris ini naik pangkat, mendjadi werfmandur-kepala, dalam djabatan mana ia kini masih bekerdja di Surabaya.

Kami berharap mudah-mudahan ia masih dapat lama ditengah-tengah kita.



E. JUNGINGER
machine-motordrijver
25 jaar
1 Oktober 1953.

Richard Junginger werd op 15 Januari 1905 te Kiama (eiland Beo) geboren en trad op 1 Oktober 1928 als leerling-smid te Surabaya in dienst van onze maatschappij. In October 1929 werd hij tot smid bevorderd, doch de heer Junginger liet het daarbij niet. Hij behaalde in 1936 te Surabaya zijn diploma als machine-drijver en werd ditzelfde jaar nog als zodanig aangesteld. Nog niet tevreden met het behaalde resultaat kwam er een jaar later, in 1937, het diploma tot motordrijver bij, waarna de heer Junginger op 1 September van dat jaar tot machine-motordrijver werd aangesteld. Deze

functie vervult hij tot heden nog steeds, tot volle tevredenheid van zijn superieuren.

Wij wensen de heer Junginger van harte geluk met zijn 25-jarig dienstjubileum en hopen dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren in de beste gezondheid onze maatschappij te dienen.



E. TIWA
hoofdklerk 1e kl. afd. Equipage Surabaya
25 jaar
10 Oktober 1953.

Elmandus Tiwa werd op 30 Juni 1908 te Manganitoe (op het eiland Sangir) geboren en trad op 10 Oktober 1928 als ll. ladingklerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 Oktober 1929 werd hij tot ladingklerk bevorderd en bleef onafgebroken in deze functie aan boord van verschillende K.P.M.-schepen doorvaren. Gedurende de oorlogsjaren bleef de heer Tiwa als ladingklerk aan boord van het ms. „Ophir” zijn werkzaamheden vervullen, om in Februari 1950 als hoofdklerk 2de kl. aan de wal te worden geplaatst bij de afd. Equipage te Surabaya. Op 1 Januari 1952 volgde zijn bevordering tot hoofdklerk 1e klasse.

Wij wensen de heer Tiwa van harte geluk met zijn 25-jarig dienstjubileum. Nog vele jaren.



B. SOETORO
klerk I — Dinas Pembelian dan Pergudangan Tg. Priok.
25 tahun
13 Oktober 1953

Bero Soetoro dilahirkan di Solo pada tanggal 20 Desember 1907 dan masuk dinas K.P.M. sebagai klerk 4 pada tanggal 13 Oktober 1928. Pada tanggal 1 Djanuari 1946 ia naik pangkat mendjadi klerk ke 3 dan pada tanggal 1 Djanuari 1947 naik mendjadi klerk ke 2, selanjutnya pada tanggal 1 Djanuari 1953 diangkat mendjadi klerk ke 1.

Kepada djubilaris ini, jang kini masih bekerdja pada Dinas Pembelian dan Pergudangan di Tandjung Priok, kami utjapkan selamat berhubung dengan djubilium dinasnja jang 25 tahun. Kami doakan bertahun-tahun penuh bahagia lagi.



E. C. PRONK.
gezagvoerder
25 jaar
15 Oktober 1953.

Emil Conrad Pronk werd op 4 December 1907 te Waspik geboren en doorliep de Kweekschool voor de Zeevaart, alwaar hij in 1928 zijn diploma voor 3de stuurman G.H.V. behaalde.

Op 15 October 1928 trad hij als 4de stuurman in K.P.M.-dienst en kwam met de „Generaal Verspyck” voor de eerste maal naar Indonesië. In December 1931 behaalde de heer Pronk te Djakarta zijn diploma voor 2de stuurman GHV, om op 1 Januari 1933 tot 3de stuurman te worden bevorderd. In 1935, in den Haag, werd het diploma voor le stuurman GHV behaald, waarna de heer Pronk op 1 April 1940 tot 2de stuurman werd aangesteld. Gedurende de Japanse bezetting van Indonesië werd de heer Pronk geïnterneerd, om direct na de oorlog weer als 2de stuurman te gaan varen. Op 1 Januari 1949 en op 1 Jan. 1953 werd hij resp. bevorderd tot le stuurman en gezagvoerder.

Wij wensen gezagvoerder Pronk op de 15de October a.s. van harte geluk met zijn 25-jarig jubileum. Nog vele jaren!



J. BENNINK.
gezagvoerder
25 jaar
15 Oktober 1953.

Op 29 September 1908 werd Jan Bennink te Den Haag geboren, ging na de lagere school naar de Mulo, waarna hij de Zeevaartschool bezocht. In Juli 1928 slaagde hij voor zijn diploma 3de stuurman GHV en trad op 15 October d.a.v. als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij. In October 1931 behaalde de heer Bennink te Djakarta zijn diploma voor

2de stuurman GHV, om op 1 October 1934 tot 3de stuurman te worden bevorderd. In 1937 slaagde hij te Djakarta voor zijn 1e rang en werd op 1 April 1940 tot 2de stuurman aangesteld. Gedurende de oorlogsjaren verbleef de heer Bennink in de Japanse interneringskampen en ging na deze periode weer als 2de stuurman varen.

Op 1 Januari 1949 en 1 Januari 1952 werd hij resp. bevorderd tot 1e stuurman en gezagvoerder.

Gezagvoerder Bennink wensen wij hierbij van harte geluk met zijn 25-jarig jubileum op de 15de October a.s.

Nog vele voorspoedige jaren.



A. H. VAN KOEVERINGE.
hoofdemployé b.d. Techn. Dienst
25 jaar
22 October 1953.

Adriaan Hendrik van Koeveringe werd op 4 Juni 1909 te Biggekerke geboren, doorliep na de lagere school de Ambachtsschool te Goes en de K.P.M.-machinisten-cursus te Vlissingen. Aan deze laatste instelling kreeg hij zijn voorlopig machinistendiploma, waarna hij op 22 October 1928 als 11. werktuigkundige in dienst van onze maatschappij trad. In 1931 behaalde hij in

Djakarta zijn diploma A, waarna hij op 1 Januari 1933 tot 4de werktuigkundige werd bevorderd. In 1936 slaagde hij erin om, eveneens te Djakarta, zijn diploma B te behalen.

Medio 1937 gaf de heer Van Koeveringe het varen op en werd voorlopig bij de Technische Dienst op het hoofdkantoor geplaatst, waarna hij op 1 Januari 1938 definitief aan de wal werd tewerk gesteld bij de T.D. in de rang van employé

Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië vertoefde de heer van Koeveringe in de verschillende Japanse interneringskampen, om na deze tijd zijn werkzaamheden bij de T.D. weer op te vatten. Op 1 Januari 1951 werd hij tot hoofdemployé bevorderd

Wij wensen de jubilaris, die momenteel met verlof in Nederland vertoeft, met zijn 25-jarig dienstjubileum van harte geluk.



MOESTAR
klerk I — bagian VRV Kanfor Pusat.
25 tahun
23 Oktober 1953

Moestar lahir pada tanggal 17 Djuli 1907 di kota Batavia yang dahulu masuk dinas pada Perusahaan kita pada tanggal 23 Oktober 1928

sebagai klerk. Pada tanggal 1 Djanuari 1942 ia diangkat sebagai klerk ke 2 dan pada tanggal 1 Djanuari 1947 ia di naik pangkat menjadi klerk ke 1

Berhubung dengan djubilium 25 tahun kami utjapkan selamat kepada Moestar dan mudah-mudahan ia masih dapat bertahun-tahun men-tjurahkan tenaganya bagi Perusahaan kita.



ABD. MURAD BIN MOH. ZEN
klerk II pada Perwakilan Palembang.
25 tahun

23 Oktober 1953

Abdul Murad bin Mohammed Zen dilahirkan pada tanggal 21 Mei 1900 di Palembang dan mulai tahun 1918 hingga 1920 bekerdja pada Djawatan Bea

Pada tanggal 23 Oktober 1928 ia masuk dinas K.P.M. sebagai klerk pada Perwakilan di Palembang dan pada tanggal 1 Djanuari 1950 dinaikkan pangkatnja sebagai klerk ke 2.

Kami utjapkan selamat kepada djubilaris ini pada tanggal 23 Oktober j.a.d. dan mudah-mudahan dalam sehat walafiat ia masih dapat bertahun-tahun bekerdja pada Perusahaan kita.



(foto: studio Tong & Tim)

Op 20 Augustus j.l. werd door de Civiele Dienst aan de beheerder van het Logeergebouw, de heer R. Hoogeveen, zulks in verband met diens vertrek naar Nederland, een afscheidsavond aangeboden. Op de foto wenst de heer H. H. Th. van Lennep, adj. chef C.D., de heer en mevrouw Hoogeveen een goede reis naar Nederland.

Verkiezingsstrijd.

Het gebeurde tijdens een politieke verkiezingsstrijd in een klein Amerikaans plaatsje. Een jong advocaat, die er niet aan twijfelde dat hij zou worden gekozen, had reeds maanden voor de beslissende dag zijn baan er aan gegeven om tijd te hebben voor het voeren van zijn verkiezingscampagne. Het zag er al naar uit, dat hij de meeste stemmers op zijn hand had, toen er, kort voor de beslissing zou vallen, een kink in de kabel dreigde te komen. De eigenaar van het drukst beklante café van het stadje stelde zich namelijk eveneens kandidaat

De jonge advocaat, die zijn woede over dit feit zo goed mogelijk trachtte te verbergen, besloot zijn rivaal een bezoek te brengen en hem zo bang te maken, dat hij zich uit de strijd zou terugtrekken. „Kijk eens, Tom,” zei hij tot de caféhouder, „je begrijpt wel, dat je in de politiek je tegenstander wel eens erg zwart moet maken, ook al meen je het helemaal niet. Trek je er dus niet te veel van aan, als ik in mijn verkiezingsredevoeringen over jou spreek als: die kroegbaas.” „O, dat is in orde hoor!” zei Tom met zijn vriendelijkste glimlach. „En dan zul jij er zeker wel geen bezwaar tegen hebben, dat ik over jou spreek als over mijn beste klant?”

SPREUK VAN DE MAAND.

Beter laat dan nooit.
Nog beter: nooit laat!



ZEILEN.

De „Interport” teamwedstrijden, welke op 19, 20 en 21 Augustus te Tg. Priok werden verzeild en waaraan teams van Balikpapan, Surabaya, Semarang en van de beide jachtclubs te Tg. Priok deelnamen, zijn weer achter de rug.

Gezeild werd in de Vrijheids- en NN-klasse, elk team bestaande uit 3 boten. Voor de NN-klasse waren aangewezen om de kleuren van de Jachtclub Tg. Priok te verdedigen, de HH. Redeker met zijn zelfgebouwde „Vleugel”, Brassem met de „Wind” (beiden van de K.P.M.-Watersportvereniging) en Pistor van de Factory met de geleende „Schobbejak”.



Het winnende team in de NN-klasse. V.l.n.r.: „Schobbejak” met Pistor, „Vleugel” met Redeker en „Wind” met Brassem.

Aan variatie, vooral wat de wind betreft, heeft het niet ontbroken. Vrijdagmiddag stond er een behoorlijke bries. De wedstrijd van Zondagmorgen werd gezeild bij een aanvankelijk lichte wind uit het Westen afgewisseld met windstilte, later gevolgd door een meer constante bries uit het Noorden. Diezelfde middag stond de wind weer krachtig door uit het Noorden.

Over de resultaten kunnen wij kort zijn. Uit een theoretisch aantal van 72 punten behaalde bovengenoemde ploeg er 66,2, gevolgd door Surabaya met 47.1 en Pulau Seribu met 20 punten.



De prijsuitreiking door Mevrouw Djoko-Atma, echtgenote van de Havendirecteur van Tg. Priok. V.l.n.r. de heren J. Redeker, W. R. Brassem en M. de Wit.

De onderlinge uitslagen waren verder als volgt :

1e wedst.	2e wedst.	3e wedst.	
Redeker 2	Brassem 1	Redeker 1	
Brassem 3	Redeker 2	Pistor 2	
Pistor 4	Pistor 3	Brassem 6	

Deze klinkende overwinning werd beloond met een fraaie wisselbeker. Op Zaterdagmiddag werd voorts nog een open wedstrijd gehouden, waarin fraaie strijd werd geleverd. Uit een veld van 14 deelnemers kwamen wij als volgt uit de strijd : Redeker 2, Wakka 3, Brassem 4 en Bol 5.

Aan de hand van het bovenstaande, mogen wij vaststellen, dat de zeilers van de Watersportvereniging K.P.M., zowel in team- als in de open wedstrijden, zeker geen slecht figuur hebben geslagen. Uiteraard bleef men na de prijsuitreiking nog lange tijd gezellig bijeen,

althoewel vele zeilers reeds vroegtijdig de dansvloer voor het bed verwisselden in verband met het feit dat zij te moe waren na de inspanning der afgelopen wedstrijddagen.

BADMINTON.

K.P.M. speelde Zondagavond 13 September een vriendschappelijke wedstrijd tegen de „Swallow Badminton Association”. Wij wonnen de strijd met 7 — 0. In vier singels kwamen wij uit met Sunjoto, E. Sianta, Lily en Junus.

Het spel van onze mensen was beslist beter. Het spel van Sunjoto was een klasse hoger dan dat van zijn tegenstander. Hij won de game met 15 — 4 en 15 — 1. Ook E. Sianta gaf zijn tegenstander in de tweede set geen schijn van kans. Lily kreeg een sterke tegenstander tegenover zich. Na een gelijk opgaand spel moest zijn tegenspeler door vermoeidheid de strijd opgeven. Ook Moh.

Junus kreeg een sterke speler tegenover zich. Na een long set wint hij de game te winnen.

In de dubbel kwam de K.P.M. uit met de combinatie Sunjoto/E. Sianta/Lily/Moh. Junus en Suwandono/Lauw Giok Kim. Ook hier waren onze mannen verreweg de meerdere. Vermeldenswaard is, dat in de laatste dubbel Suwandono/Kim in de eerste set met 10 — 3 achter stonden.

Nadat zij waren ingespeeld wisten ze door goed combinatie-spel de score op te halen en de set te winnen.

Nieuwe dienstregeling.

ZEG WAAR(D) ZIJN DE BUSSEN ? ?

De nieuwe dienstregeling voor onze busverbindingen te Djakarta en Tandjong Priok, speciaal samengesteld voor leden van ons personeel, is in boekvorm verschenen. En wat doe je als redacteur wanneer je een boekwerk ter recensie krijgt aangeboden? Je begint natuurlijk te lezen en wij hebben dat dan ook gedaan.

Als u ons nu op de man af vraagt of het boeiende leetuur is, dan zeggen we ronduit: nee ! Absoluut geen vaart (behalve dan in de bussen), geen enkel romantisch tintje, zonder spanning, terwijl de ontknoping helemaal een klap in je gezicht is. Neen, geachte lezers, beslist geen leetuur om in bed te lezen.

Maar wilt u op een bepaalde dag, op een bepaald uur een bepaalde route afleggen in een onzer bussen, dan is dit boekje onontbeerlijk. We zijn er van overtuigd dat de Nederlandse Spoorwegen met deze uitgave eer zouden inleggen.

Deze K. P. M.-autobussenverbindingendienstregeling mag met zijn 44 pagina's tellende inhoud gezien worden: de typografische verzorging is keurig en in haar (dienstregeling is vrouwelijk !) strak-witte omslag zal zij ongetwijfeld een aanwinst zijn voor onze boekenplank.

Wij willen niet nalaten de (economische) samensteller een compliment te maken voor de wijze waarop hij dit omvangrijke werk tot een goede heeft weten te brengen. Wij zouden niet graag een time-table samenstellen met het risico, dat binnen een uur alle bussen hopeloos vast zouden komen te zitten, en de passagiers te laat zouden komen voor Petamburan of de bioscoop.

Hersengymnastiek.

K.P.M.-ers bestreden K.L.M.-ers

De omroepleiding van het Nederlandse programma van Radio Republiek Indonesia te Djakarta heeft een hersengymnastiek-competitie samengesteld, waaraan een tiental grote Nederlandse maatschappijen meedoen. Ook de K.P.M. is met een (uitgekookt !) tiental op Woensdag 2 September voor de microfoon verschenen en moest de strijd aanbinden tegen tien K.L.M.-ers. De strijd ging geheel gelijk op en de uitslag was dan ook aanvankelijk 11 — 11, doch waar er geen „gelijk spel” was toegestaan, werden nog 3 extra vragen op de deelnemers afgevuurd, met als resultaat, dat onze ploeg met een half puntje

verschil verloor. (12 — 12½). Misschien kwam het wel doordat onze mensen nogal veel specifieke luchtvaartvragen te beantwoorden kregen, waarop niet altijd een juist antwoord kon worden gegeven.

Hoe dan ook: het was een leuke wedstrijd, waaraan een ieder met veel genoegen heeft meegedaan. Een compliment aan de samenstellers Peter van Brakel en Henk Teeuw (jammer dat Teeuw als K.P.M.-er een der vragenstellers was en daardoor geen deel kon uitmaken van ons „intellect”), voor de wijze waarop zij de wedstrijd hebben geleid, is hier zeker op z'n plaats !

Een der deelnemers van onze ploeg, dichtte na afloop der wedstrijd onderstaande ballade, welke wij onze lezers niet wilde onthouden.

Wij geven een verslag hier in de Uitlaatsportrubriek van onze eerste wedstrijd in de hersengymnastiek. met 10 man van de ploeg en nog een supportersschaar stonden wij om 7 uur voor 't grote treffen klaar.

We kregen eerst een praatje over spelregels en zo de opname begon toen voor Djakarta-radio. Tegenover ons de K.L.M., dus ook van het vervoer en om van hen te winnen bleek al ras een hele toer.

Want wanneer was de Melbourne-race en wie de Uiver-crew bestormden al die vragen ons, wie, wat, wanneer en hoe. Waar dat vliegveld en wanneer was de Franse vrijheidsdag en wist U wel, dat Londen zoveel mijl van Christchurch lag.

Ook vragen uit de vleugel en op literair gebied en een fijne strikvraag, die ontbrak natuurlijk niet. Na die 20 vragen stonden wij toen elf om K.L.M. en K.P.M. zijn dus even knap of dom.

Verlenging werd noodzakelijk en we vochten als een leeuw, Maar toen de uitslag daarna kwam van onze „Mieke” Teeuw: We hebben het verloren met slechts ene halve punt Doch dat is onze vliegerij van harte toch gegund.

En vraagt men ons een volgende maal, dan luidt het: „Ja, direct” Wij binden dan de strijd weer aan met een ander intellect. Voorlopig zijn we uitgeschakeld, daarom niet getreurd. een volgend keer maakt heus de K.P.M. een goede beurt.

VRIENDELIJK ARNHEM

Arnhem doet zijn best de vriendelijkste stad van Nederland te worden. Onlangs werd hier het stelsel van de nutteloze en bedel-achtige autobewaking afgeschaft en nu is er weer een bijzonder initiatief uit de Gelderse hoofdstad te vermelden. Automobilisten, die hun wagen ergens hebben geparkeerd en daarbij hebben vergeten hun portieren af te sluiten, kunnen bij terugkomst een prettig opgesteld kaartje van de volgende inhoud in hun auto aantreffen :

„Neen, geachte automobilist, nu hebt ge het toch mis. Dit kaartje is geen

aanzegging van een bekeuring, noch een aanmerking naar aanleiding van een door u gemaakte verkeersfout. Het is een eenvoudige, welgemeende waarschuwing in uw eigen belang.”

„Arnhem” biedt u wel de gelegenheid tot vrij en kosteloos parkeren maar kan u helaas niet de garantie geven, dat uw eigendommen in een niet afgesloten auto op de parkeerplaatsen veilig zijn voor diefstal. Neem dus in het vervolg de moeite om of de auto af te sluiten, of, als dat niet kan, uw eigendommen, ook uw autopapieren, er uit te halen.”

„Voor uw begrip en medewerking zegt u dank de hoofdcommissaris van politie.”

De bekende dichter Piertje Pelikaan maakte onlangs met een onzer schepen een reis naar Balawan, naar aanleiding waarvan onderstaande dichterlijke ontboezeming ontstond. Hij verleende de redactie toestemming dit gedicht in „de Uitlaat” op te nemen, waarvoor onze hartelijke dank.

ZEEREIS.

Ik heb in 't leven menig reisje mogen maken
per autobus, per fiets, per trein of door de lucht;
kon zó de goede dingen naar hun waarde smaken
en was meteen de dagelijkse sleur ontvlucht:
Ik toefde aan het strand, genoot van bos en heide
of ski-de dóór de Alpen met een schone fee...
Maar... nimmer toch kon ik mij méér oprecht vermeiden
dan door een welverzorgde trip op zee.

't Rumoer der haven, met dynamische sensatie
— exotisch en verlokkelijk als een vreemde vrouw —
ontketent bij 't vertrek die zwoele consternatie
rond lang-verdroomde verten achter hemeisblauw.
Je legt je burgermanse kleren op de kade
en voelt je plots gekleed als koninklijk tourist,
je kijkt wat smalend naar je dik-geworden gade
en denkt: "Wat heb ik vaak de boot gemist".

Dan glij je met de zee, de zon, de maan, de sterren
stil-doezelend de rimpelende einder af...
Wat meeuwen keren na den eten als van verre
op 't woelend kielzog, dat de boot volgt in haar draf.
De deugd van 't nietsdoen gloeit door al je ledematen
en als je zó een eiland, vol van groen, passeert,
dan moet je God een complimentje weten laten,
zó mooi het aan 't koraalrif ligt gemeerd.

En in de hut de rust en louterende wijding
van 't levend hart van 't schip, dat regelmatig bonst
én 't typisch kraken van een kast als begeleiding
van 't wiegend slaaplied, dat je in de oren gonst.
Wanneer je 'snachts door 't raam naar buiten ligt te staren
gaat een ander schip in feeërieke schijn voorbij
met gouden ogen van een vuurvlieg, die de klare
taal spreekt van een sprookje... voor haar... én... mij.

Zo'n milde weldaad kan helaas niet eeuwig duren,
een kwade dag komt veel te spoedig land in zicht;
je hoort de boot haar schoffen langs de palen schuren
en wandelt rond met een bedompt, verward gezicht.
Je voelt je schuldig als bij ontrouw onder vrienden,
omdat je net als Adam 't paradijs verlaat,
en moet aan wal met pijn je levenspad hervinden
doch weet ternauwernood nog hoe dat gaat.

Want als een veel te nauw geworden smokingboordje
Zó knijpt de sleur van 't leven zich weer om je heen:
je stapt dan daag'lijks door het platgetreden poortje
van het "bestaan" ... wéér in de baan én ... op de been.
Maar in je oude hart staan duizend schone dingen,
al eet je nu weer brood met pindakaas of jam:
je teert gezapig op een tuil herinneringen...
...de weldaad van een reis per K.P.M.

Piertje Pelikaan.

JOURNALISTEN-CONGRES TE DEN PASAR

Het zevende congres van de Persatuan Wartawan Indonesia (Vereniging van Indonesische journalisten), dat is gehouden van 16 tot 19 Augustus j.l. te Den Pasar, werd geopend met een receptie in ons Bali Hotel.

Behalve de vijftig journalisten, die de landelijke P.W.I.-kringen vertegenwoordigen en van heinde en verre ter bijwoning van dit congres naar Bali waren gekomen, werd de receptie bijgewoond door het Daerahhoofd van Bali, de heer Anak Agung Sutedja, de regimentscommandant van het eiland en nog vele anderen.

Gedurende hun verblijf op Bali verbleven de journalisten in het Bali Hotel, dat door onze maatschappij voor dit congres ter beschikking was gesteld. Ten slotte werd op 19 Augustus door de congressisten nog een geslaagde tocht over het eiland gemaakt.

MUSICEREND NEDERLAND

Het Nederlandse instituut voor onderzoek der publieke opinie heeft onlangs aan vele mannen en vrouwen, afkomstig uit alle lagen der bevolking en over het gehele land verspreid, gevraagd: "Kunt U zelf ook een muziekinstrument bespelen? Indien ja, welk?" Uit de antwoorden is gebleken, dat drie op de tien één of meer instrumenten kunnen bespelen.

De piano prijkt bovenaan. Dit instrument kan door 8% worden bespeeld. Bezien naar de welstand blijkt dit percentage bij de lagere inkomens terug te lopen tot 3% en bij de hogere te stijgen tot 18%.

Na de piano volgt het orgel, dat over de hele linie door 6% bespeeld wordt. Hierbij valt het op, dat bij de Gereformeerden dit percentage 30% bedraagt, terwijl het orgel slechts bij 1% van de Rooms-Katholieken en onkerkelijken bespelers vindt.

De mondharmonica kan evenals het orgel door 6% van alle ondervraagden worden bespeeld. Dit instrument geniet een geringe belangstelling bij de vrouwen en de ouderen. Eén op de twintig kan een snaarinstrument, banjo, gitaar enz. (behalve viool) bespelen.

De violisten bereiken een percentage van 2. Dit percentage stijgt bij degenen, die middelbaar of hoger onderwijs hebben genoten. Het accordeon kan door 5% van alle mannen worden bespeeld; de vrouwen schitteren hier nagenoeg door afwezigheid.

Een man vindt u aardig, omdat hij een goede indruk van u heeft; een vrouw, omdat u een goede indruk van haar hebt.

EEN PRIJSVRAAG.

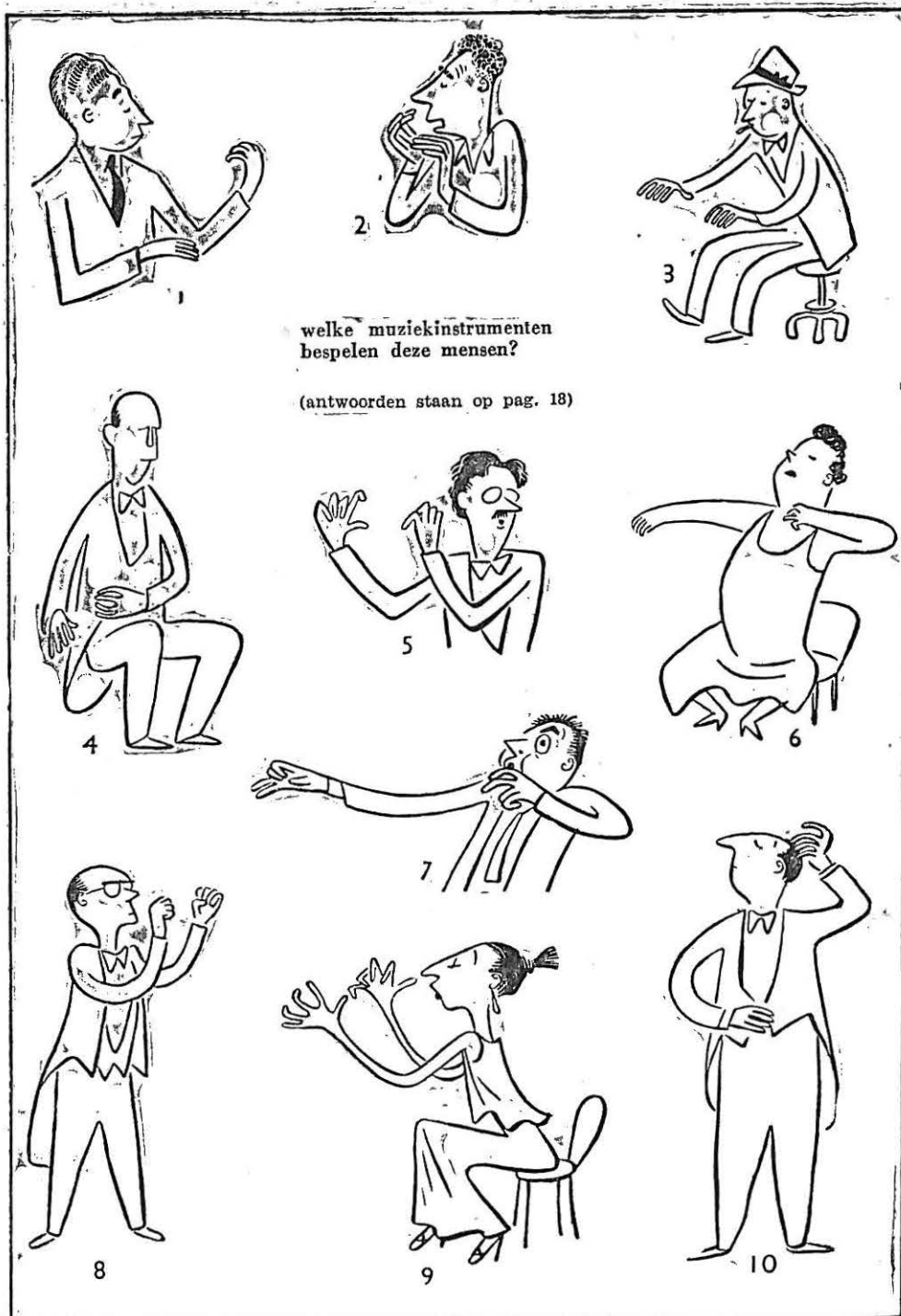
Enige tijd terug verscheen er in een Amerikaans tijdschrift een prijsvraag. Men had de koppen en de staarten van vijf verschillende dieren afzonderlijk gefotografeerd en de reproducties kristal door elkaar op een pagina van het periodiek geplaatst. De opgave was nu, dat aangegeven moest worden welke kop en staart bij elkaar behoorden.

Er bleek voor deze prijsvraag nogal animo te bestaan, want er kwamen niet minder dan 8346 oplossingen binnen, (iets meer dus als gewoonlijk op onze puzzles in „de Uitlaat” worden ontvangen — Red.). Slechts een gering percentage hiervan was geheel foutief: 259 inzenders hadden nl. geen enkele juiste kop-staart-combinatie tot stand kunnen brengen. Van de overige oplossingen hadden 483 deelnemers slechts een kop en een staart bij elkaar weten te voegen. Twee koppen en twee staarten waren door 3418 inzenders goed gecombineerd. Aan 2147 inzenders was het gelukt drie bij elkaar behorende koppen en staarten te ontdekken, terwijl 1437 inzenders zo pienter waren om vier koppen en vier staarten geheel juist te combineren. De gehele opgave tot een goed einde te brengen, dus alle vijf koppen en alle vijf staarten bijeen te voegen, was maar aan 602 inzenders mogelijk geweest.

Ofschoon de diverse categorieën (geheel juist, ten dele en geheel foutief) in totaal 8346 bedraagt, dus precies het aantal oplossingen, dat op de prijsvraag in totaal was ingezonden, kan de uitslag toch niet geweest zijn, zoals die hiervoor is weergegeven.

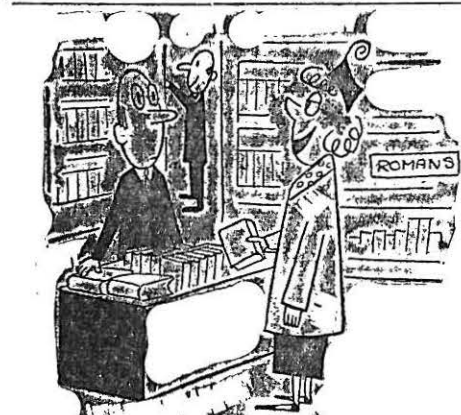
Aan U de vraag, geachte „Uitlaat”-lezer, waar schuilt er een kanjer van een fout?

Het is natuurlijk onze bedoeling dat U over deze opgave eerst zelf even rustig nadenkt. Mocht U dan nog het antwoord niet weten, dan kunt U de oplossing van dit probleem vinden op pag. 19.



welke muziekinstrumenten
bespelen deze mensen?

(antwoorden staan op pag. 18)



„Misschien kan ik beter een trilogie nemen.
Het is voor iemand met een flinke griep!”

Dat wordt een fiasco.

In de Middeleeuwen behoorde het Venetiaanse glaswerk tot het fraaiste van de wereld. In Venetië werden de glazen geblazen, die de tafels der welgestelden sierden, zowel in Italië als ver daarbuiten.

Natuurlijk gebeurde het wel eens, dat de vloeibare glasmasa, waaruit de ambachtsman zijn kostbare werkstukken moest vormen, door een of andere onzuiverheid niet geschikt was om als grondstof te dienen voor een van de fraaie producten die de Venetiaanse glasblazers beroemd maakten. Die glasmasa werd dan gebruikt voor de vervaardiging van een doorgewone platte fles, in het Italiaans fiasco geheten. De uitdrukking „Dat wordt een fiasco”, die oorspronkelijk slechts werd gebruikt om aan te geven, dat een glasmasa van minderwaardige kwaliteit was, werd in latere jaren gelijkluidend met de meer algemene uitdrukking: „Dat is gedoemd te mislukken”.

Op mijn boeken.

Van al mijn boeken word ik gek.
Ik sta er voor als voor een hek.
Eerst was ik met honderd niet tevreden.
Nu ik duizend heb, denk ik 'verrek'.

Reinold Kuipers

*

Twee spreekuizen zaten op de snor
Van Maarschalk Pablo Porpidor.
Die had zichzelf, compleet met pet,
In marmer op het plein gezet.
Daaronder was het onderschrift
„Bevrijder van het Volk” gegrift,
En daar was weer, met verse verf
Aan toegevoegd het woordje „sterf”.
Maar voor de spreekuizen op de snor
Van Maarschalk Pablo Porpidor
die in de zon zaten te tukken
mocht dat zozeer diens pet niet drukken.
Die dachten: ach, het zit wel snor
Bij Maarschalk Pablo Porpidor.

Kees Stip.
(„Hara gelach”)

„Draadloze“ telefonie in de Tomini-bocht

Onlangs kon men in de nieuwsbladen lezen dat telefoneren uit auto's voorlopig nog op diverse moeilijkheden stuit. Toch is mij een toepassing van draadloze telefonie tussen schepen en de vaste wal bekend, lang vóór de draadloze was uitgevonden en de telegrafie zonder draad zich beperkte tot enig, voor leken onbegrijpelijk, getik in de lucht, zo lezen wij in het Juni-nummer van „De Blauwe Wimpel“. „Klinkt vreemd maar deze geschiedenis is waar. De Koninklijke Paketvaart Maatschappij was er in geslaagd Celebes' Oostkust, vroeger een nagenoeg waardeloos handelsgebied, tot ontwikkeling te brengen. Gemakkelijk was dit niet gegaan, maar moeilijkheden waren er in die dagen om overwonnen te worden. De handelaren-opkopers van coprah, het uitvoerartikel van de Tomini-bocht, meest kleine Arabische opkopers, werd het gemakkelijk gemaakt. Naar ik meen, werden ruilgoederen tegen verlaagd vrachttarief verscheept en de connossemensen voor de plaatselijk ingekochte coprah konden reeds aan boord worden beleend, zodat opkopers, wanneer hun eigen middelen waren uitgeput, desgewenst over nieuwe fondsen konden beschikken. Bij zijn vele bijbaantjes deed de le officier ook bankzaken. Maar met dat al floreerde de handel en de tijd kwam, dat de beschikbare laadruimte „krap“ werd en er

lading moest worden geweigerd. Elke handelaar kreeg zijn deel en zo kon zich het geval voordoen, dat een Arabisch opkoper zeer nederig bij de kapitein kwam met het verzoek om nog een paar honderd zakken coprah te mogen verschepen boven het hem toegestane kwantum.

Dan kon het voorkomen, dat de Toean Kapten zijn ernstigste gezicht trok en de aanvrager toevoegde: „Ja, Sech, dat zal ik eerst aan de Toewan Hoofdagent te Weltevreden telefonisch moeten aanvragen!“ „Toean Kapten, kan dat dan?“ „Ja zeker, per telefoon, draadloos! Omdat jij het bent zal ik trachten een goed woordje voor je te doen!“

Met medewerking van het machinekamer-personeel, een oud telefoon-toestel en een onklaar geraakte wekker, was een contraptie gefabriceerd, waarbij men het telefoon-toestel kon laten bellen, door met de voet ergens op een knop te drukken, bij wijze van „oproep“ van Weltevreden.

„Nu, omdat jij het bent, zal ik de Toewan Hoofdagent te Weltevreden maar eens voor je opbellen. Maar wacht even! Eerst mijn beste uniform aantrekken en mijn hoge hoed opzetten“ „Als je met de toean Hoofdagent spreekt, zie je!“

Zo extra op zijn Zondags ging de kapitein naar de „telefoon“, belde en zei in de spreekbuis: „Samboeng sama Toean Besar Hoofdagent, kantor Paket,

di Weltevreden“. Na enige ogenblikken zette hij ongemerkt zijn voet op de stop. En ziet! Daar rinkelde de telefoon weer! Dat was natuurlijk Weltevreden! De kapitein zette zijn hoge hoed op. „Zie je, als je met de Toean Hoofdagent spreekt!“ Nam de gehoorbuis en salueerde diep met zijn hoge zijde, zeggende: „Tabeh, Toean Hoofdagent, hier is kapitein K. Sech Salim bin Abdullah bin Achmad is bij mij en vraagt, of hij nog twee honderd zakken coprah mag afschepen“. Een poos stilte, waarbij de toean kapten aandachtig scheen te luisteren..... „Ja, toean Hoofdagent..... ik zal het hem zeggen, toean Hoofdagent..... zeker, toean Hoofdagent..... ik zal het hem zeggen, toean Hoofdagent..... Tabeh, toean Hoofdagent“. Wéér werd de hoge hoed afgenomen, waarmede het gesprek eindigde.

„Ja, Sech, ik heb met de toean Besar gesproken, en hij zegt dat je die coprah kunt verschepen met mijn schip, mits je belooft, dat je niets meer verscheept met de „Sri Pagottan“ of de „Bintang Djahoe“ naar Singapore. Begrepen?“ „Saia, toean kapten, seriboe kali die atas seriboe kali trimakasih“.

En gróót was de naam van „schip en schipper“ onder de fiere zonen van Hadramaut, die het klaarspeelden zonder „kawat“ (draad) of wat dan ook, vanuit de Tomini-bocht, zó maar, zonder extra kosten, te spreken met de Toean Besar dari Paket te Weltevreden..... !

GRAPJES IN DE RECHTEN.

Deze meester (onze juridische medewerker — Red.) heeft zich de laatste tijd herhaaldelijk vermaakt met de grapjes, welke zijn mede-meesters zich van tijd tot tijd veroorloven in de uitoefening van hun (edele en hoogst ernstige) rechtersambt.

Deze grappen doen — dat moet men goed begrijpen — aan de ernst van hun uitspraken niets af, maar zijn het zeker waard uit de voor, U, geachte „Uitlaat“-lezer, ietwat moeilijk verstaanbare taal des meesters te worden vertaald, opdat u daaraan uw pleziertje beleven kunt.

Zo werd enige tijd geleden een voor-aanstaand weekblad in Nederland aangeklaagd wegens belediging en het was de hoofdstedelijke kantonrechter, die hierover een beslissing moest geven. Bedoeld weekblad had in zijn rubriek „Ongelooflijkheden“ onder het opschrift „Rekenen“ een berichtje opgenomen, dat in de stationsrestauratie van een stad in het Zuiden van Nederland (waarmen

druk bezig was met de Carnavalsviering) volgens de prijslijst onder meer verkrijgbaar waren:

broodjes met vlees	f 0,35
broodjes met kaas	f 0,30
broodjes zonder vlees	f 0,20
broodjes zonder kaas	f 0,15

De restaurateur, hoogst verholgen, nam het niet dat hij genomen werd en eiste schadevergoeding van het weekblad wegens aantasting van zijn eer en goede naam. Tengevolge van dit schandelijke bericht werd hij vervolgd wegens prijsopdriving (van broodjes zonder vlees), zo klaagde hij.

De wijze kantonrechter bezag het geval van een minder ernstige kant en begon zijn vonnis met de opmerking: „dat eiser blijkbaar iemand is, die van ieder gevoel van humor is gespeend en dat het onzinnig is waarom een broodje zonder vlees f 0,20 zou kosten en een broodje zonder kaas — dus een en hetzelfde broodje, — f 0,15 en dat eiser had moeten begrijpen, dat hier van een onschuldige carnavalsgrap sprake was“.

Met het vermaan zich van de kletspraat van anderen (toch niet de ambtenaar van de prijsbeheersing?) niets aan te trekken, werd de op zijn (lange) teentjes getrapte restaurateur met lege handen naar huis gestuurd.

Dezer dagen in mijn Burgerlijk Wetboek bladerend trof ik een bepaling aan, dat een arbeider zijn aanspraak op loon behoudt, wanneer hij gedurende korte tijd zijn arbeid niet heeft kunnen verrichten „tengevolge van zeer bijzondere, buiten zijn schuld ontstane omstandigheden“. Volkomen redelijk, zult ge zeggen, en zeker niet iets om van te schrikken.

Maar nu wordt in datzelfde artikel van het Burgerlijk Wetboek nog uiteengezet, dat onder die „zeer bijzondere, buiten zijne schuld ontstane omstandigheden“ onder meer wordt begrepen: „de bevalling van de echtgenote van den arbeider“ en dit was aanleiding tot ontsteltenis van

deze meester

Oplossing muziekinstrumenten (van pag. 17)

1. viool — 2. mondharmonica — 3. piano — 4. saxofoon — 5. fluit — 6. cello — 7. trombone — 8. trompet — 9. harp — 10. bas.



De beste foto van de maand. Paarden op het strand van Savu, wachtend op inscheping; op de achtergrond het m.s. „Janssens”. Deze fraaie foto werd gemaakt door hoofdwerktuigkundige W. Th. P. Mierop, die hiervoor de uiteloofde Rp. 50.— ontvangt.

BETREKKELIJKE WIJSHEID.

Maar al te veel oude gezegden, die zich voordoen als de geconcentreerde wijsheid van eeuwen, hebben zich ten onrechte een groter gezag verworven dan de Tien Geboden. Op de schadelijke gevolgen daarvan mag weleens worden gewezen. Neem bijvoorbeeld eens: „Wat je ook doet, doe het goed”. Onzin! Er zijn honderd en één dingen die je pas met plezier doet, als je je er niet op toelegt, ze ook goed te doen. Wie in dergelijke gevallen naar volmaaktheid streeft, kent niet langer de genoegens van de natuur, maar wordt een vervelend beroepsspeler.

Ik ken iemand, die het golfspel er aan gaf, omdat de een of andere oude dwaas eens heeft gezegd: „Wat je ook doet, doe het goed.” Maar de man had er beter aan gedaan voet bij stuk te houden en er op te wijzen, dat het als een paal boven water staat, dat iemand, die niet goed golft, tweemaal zoveel oefening en plezier heeft als een ander, die het wel goed doet; hij slaat immers altijd de eerste keer mis.

Is er een verschrikkelijker marteling denkbaar dan bridge te spelen met drie maniakken, die het met alle geweld goed willen doen? Is bridgen dan geen ontspanning?

Het ongerechtigde gezag van dat oude gezegde is er mede verantwoordelijk voor, dat de moderne mens in velerlei opzicht zo weinig actief is. In plaats van zelf te doen, kijkt hij toe, hoe anderen het „goed doen”. Al heel duidelijk blijkt dat in de muziek. Iemand heeft eens gezegd, dat de tegenwoordige wereld „meer armenmuziek” nodig heeft. Hij bedoelde daarmee, dat er thuis meer kamermuziek behoorde te worden gemaakt, zo maar voor de aardigheid; meer muziek van Jan, Piet en Marietje dan van Decca, Columbia en Parlophone. Maar vanwege een onzinnig gezegde hebben wij het heerlijke genoegen van „het zelf doen” vervuild voor de vadsige passiviteit van het luisteren en het toekijken.

Simeon Stylites in „The Christian Century”



Hebt U iemand gevraagd in los verband?

DURE NAMEN.

Iedereen weet, dat bekende handelsnamen, zoals Vim, Bols, Perl, veel geld waard zijn. Maar wist u, dat de naam Unerda van de Amerikaanse National Biscuit Company getaxeerd werd op zes miljoen dollar? Quaker Oats, d.w.z. alleen de naam van deze bekende haver-mout, schatte men op een waarde van negen miljoen dollar. Dat zulke taxaties ernstig gemeend zijn, bleek uit het bod van 10 miljoen dollar, dat de Camel-fabriek alleen voor de naam van deze sigaret kreeg. Een groep Amerikaanse financiers betaalde 20 miljoen dollar voor de naam Coca Cola; een aardig succes voor de kleine winkelier in Atlanta, die deze drank er in heeft gebracht.

Oplossing van de prijsvraag van pag. 17.

Als iemand van de vijf koppen en vijf staarten er vier goed heeft gecombineerd, moet zijn oplossing geheel juist zijn geweest. Immers de kop en de staart, welke er na de goede combinatie van vier koppen en vier staarten nog reteren, behoren als de juiste vijfde combinatie ook bij elkaar.

Wien het dus gelukt is een goede combinatie van vier koppen en vier staarten te vinden, heeft de gehele opgave tot een goed einde gebracht. Het is dus onmogelijk, dat er 1437 inzenders zijn geweest, die vier koppen en vier staarten goed bijeen hadden gevoegd. Al deze inzenders behoren tot de laatste categorie van geheel juiste oplossingen.



Kon Aankom

Hoewel wij niet direct willen klagen over de deelname aan onze puzzle-rubriek moet het ons toch van het hart dat de belangstelling voor onze puzzles gerust wel iets groter mag zijn. Iedere maand ontvangen wij van praktisch dezelfde lezers hun puzzle-inzendingen, doch dit aantal blijft altijd nog een klein percentage van onze oplaag. Wij weten zeker dat er veel meer lezers puzzelen dan hun oplossingen inzenden. Waarom eigenlijk? Wij vragen u daarom nogmaals om, als u uw puzzle heeft opgelost, ons uw oplossingen toe te zenden. Voor u een kleine moeite, en voor ons een tastbaar bewijs om op de ingeslagen weg voort te gaan.

Hier komt de oplossing van het doorlopende kruiswoordraadsel, voorkomende in ons Augustus-nummer:

TELKENS PREMIE STOP
WEELEDELEUVENVEREL
INKEEROUWELLESOKA
SPRINGPLANKANANAS
TREMAECHTERREMISE
AALARNHEMEUVELEED
PLINTSALONIEREKEI
PIEKROOMSSMOLENSK
ENFAAMSOFATOOMAKS
LEEDPENNEMESSEPIA
BARAKLADEPOTKLAMP
ARTSLEDERELKGALOP
GISTOTITALIAANCRU
AZORENRUNDESPDOEK
TORAKELIGOPDATHOE
ENDAASAVEGAAROORT
LAELFTTALENTTELES

De prijs van Rp. 25.— werd gewonnen door:

D. Kal — hfd. empl. CM/HK;

De tweede prijs van Rp. 15.— ging naar:

S. J. Krijt — 1e stuurman — Dj. Hang Tuah 15 Kebajoran — Djakarta..

De derde prijs van Rp. 10.— werd toegekend aan:

J. van der Lijn — employé ag. Oosthaven (Pandjang);

Voor deze maand weer eens een lettergreepraadsel, waarvan uw oplossingen ons *uiterlijk 15 November a.s.* moeten hebben bereikt. De opgave is niet moeilijk, zodat wij op een groot aantal inzendingen rekenen.

Voor de inzenders gelden de volgende voorwaarden:

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

LETTERGREEPRAADSEL.

Van de lettergrepen:

a — ak — be — be — ca — de — den
— der — der — di — do — droef —
eel — een — een — el — es — form —
ga — ge — gees — gram — gre — haar
— huur — i — im — in — in — ja —
jo — ka — kar — ke — ke — las —
le — lem — len — len — len — li — lie

— loon — ma — mal — mer — mes —
mi — mo — na — ni — o — pe — re —
ren — ren — ren — ren — ri — rig
— rig — roet — se — sen — ses — si —
soe — speet — sti — ta — teit — ter —
ti — ti — tie — tig — ting — toe —
— tuut — uit — um — ver — vi —
vig — wei — ze — zel
kunnen 24 woorden worden gevormd van de volgende betekenis:

1. somber (12)
2. het gezelschap van anderen niet zoekend (9)
3. begaafdheid (11)
4. 12 maanden durend (8)
5. bepaalde inhouding op salaris (13)
6. uitvoerig over iets spreken (9)
7. tabel welke jaarverdeling aangeeft. (8)
8. iemand die bepaalde voertuigen verhuurt (16)
9. inploegen (9)
10. spraakkunst (10)
11. halfjaar (8)
12. belachelijk, smakeloos kleden (10)
13. plaats in Gelderland (7)
14. draaimolen (10)
15. wezenlijk, werkelijk (10)
16. stuurmanskunst (9)
17. dommelig, sufferig (8)
18. zich u.e. ander land ergens komen vestigen (10)
19. K.P.M.-schip (8)
20. oud kwakzalversmiddel voor allerlei kwaaltjes. (14)
21. zilverwit glanzend metaal (7)
22. wordt gebruikt bij wondbehandeling. (8)
23. wanhopen, de moed verliezen (oud-Ned.) (12)
24. instelling (9)

Bij juiste oplossing ontstaan op de eerste en vierde verticale rij (van boven naar beneden gelezen dus) een spreuk. De cijfers achter de omschrijving geven aan uit hoeveel letters de gevraagde woorden bestaan.