



1 februari 1954  
9<sup>e</sup> jaargang no. 2

# de witlaan

personeelsorgaan van de n.v. koninklijke pakketvaart-maatschappij



VAN DE REDACTIE

# deUitlaat

negende jaargang — no. 2

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.:

twee nieuwe lijnen

onze jongeren

mensen in het hotel

ds. zijlstra — eerste koopvaardij-predikant in indonesië

vreemde gasten van poseidon

gewogen en te zwaar bevonden

met een roeiboort over de atlantische oceaan

hoe beveiligen wij onze juwelen?

## bij de foto's:

op de frontpagina een recente opname van het ms. „siberoet” aan de k.p.m.-kade te tg. priok.

(foto: studio Tong & Tim)

binnenzijde omslag (pag. 23) het ms. „kalianget” voor vertrek gereed in priok's haven.

(foto: studio Tong & Tim)

op de achterzijde van de omslag de foto van de maand: het ms. „ophir” in het dok te surabaia. deze foto werd gemaakt door de 2de wtk. lw. bense — a/b van het ss. „khoen hoea”, die hiermede de prijs van rp. 50.— heeft gewonnen.

## Vertel het ons . . . . wij vertellen het verder.

Pas als je uit Indonesie weg bent, als je in Den Haag zit of pakweg Stampersgat, in New-York of in Hongkong, als je dan een K.P.M.-er of een ex K.P.M.-er tegenkomt of zo maar elke Nederlander die ook „in de Oost” gezeten heeft, dan komen de verhalen los. Lange en korte, anecdoten, grappen en wonderlijke stories. Al luisterende kan je je opeens een voorstelling vormen

(vervolg op pag. 3)



(foto: Studio „Tong & Tim”)   
Bedrijvigheid op de K.P.M.-kade te Tg. Priok. Het laden van kool aan boord van het ms. „Van Riemsdijk”.



# Jubileum-receptie directeur De Geus

Ter gelegenheid van het 25-jarige dienstjubileum van onze directeur, de heer J. F. P. de Geus, op 24 December a.p., werd op deze dag in de kamer van de president-directeur voor de directie, hoofden van dienst, verschillende vertegenwoordigers der vloot en talrijke genodigden, de meesten vergezeld van hunne dames, een zeer geanimeerde receptie gehouden.

Nadat president-directeur Iken de jubilaris op zeer hartelijke wijze had toegesproken en een toast op hem had uitgebracht, antwoordde de heer De Geus in een toespraak, waarbij hij nog eens verschillende hoogtepunten uit zijn carrière de revue liet passeren. Hierna kregen de aanwezigen gelegenheid de familie De Geus geluk te wensen.

In de rijkelijk met bloemstukken getooide directeurskamer bleef men, onder het genot van een koele drank, nog geruime tijd gezellig bijeen.



(foto's. Studio Tong & Tim)  
De bovenste foto: President-directeur Iken spreekt de jubilerende Directeur De Geus toe.  
De onderste foto geeft een duidelijk beeld van de gezellige drukte in de kamer van de President-directeur na afloop van het officiële gedeelte der receptie.

van de betekenis van de K.P.M en van de vele bijzondere mensen die haar dienden en nog steeds dienen.

Wat alleen zo jammer is: is het vertellen voorbij, dan is ook de K.P.M. weer voorbij. Er blijft geen geschreven letter over, geen jaargang waarin je later eens bladeren kan om een leven in herinnering te roepen van trots en van vreugde, van teleurstelling en overwinning, van harde arbeid en van succes. Dit nu kan veranderen als U ons regelmatig van Uw ervaringen vertelt. Want er geschiedt bij onze maatschappij zeker evenveel bijzonders als bij een luchtlijn, een exploratiemaatschappij, 'een expeditie. Er is veel om trots op te zijn, er is veel dat een langdurige herinnering overwaard is. Wie nog niet doodgelopen is in een doffe monotone werksleur, wie nog het idee heeft mee te werken aan een leven waar wat in zit, die vindt in de dag van gisteren, in de dag van vandaag een goede story, een interessant verslag.

Laat eens horen, lezers. Ga er vanavond bij zitten. Schrijf. En bij voorbaat de dank van zeven duizend belangstellende lezers.

## Uit de scheepvaartwereld

Het stoomschip "Utrecht" van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd heeft een niet alledaags record verbeterd. In het begin van December is het in Rotterdam teruggekeerd na een onafgebroken afwezigheid van bijna 5 jaar. Tot dusver stond het record voor de naoorlogse vloot van de Lloyd met 3½ jaar op naam van het m.s. "Slamat".

In December 1948 vertrok de „Utrecht" voor de laatste keer uit Rotterdam met bestemming Indonesië. Het was in die tijd het enige schip van de Lloyd, dat wegens de toenmalige moeilijkheden in het Suez-kanaal, rond Kaap de Goede Hoop voer. Sedert die tijd heeft de "Utrecht" in bijna 5 jaar 23 reizen gemaakt in de verschillende lijnen van de Lloyd, het bezocht 37 verschillende landen, voer 6 maal door het Panama-kanaal en 3 maal door het Suez-kanaal, stak 7 maal de Atlantische Oceaan over en 14 maal de Stille Oceaan.

Om precies te zijn, de "Utrecht" was 1807 dagen afwezig. Daarvan lag het schip 1002 dagen in een buitenlandse haven en 805 dagen voer het op zee. Het verbruikte ongeveer 47.000 ton stookolie en vervoerde 182.000 ton lading. De "Utrecht" legde in totaal 572.981 kilometer af. Daarbij werd 342 maal een haven aangelopen.

(zie vervolg op pag 4)

# Nieuwjaarsreceptie in Logeergebouw

UIT DE SCHEEPVAARTWERELD.

(vervolg van pag. 3)

Gelukkig spreekt het tegenwoordig vanzelf, dat geen van de opvarenden deze hele reis van bijna 5 jaar heeft meegemaakt. De gehele bemanning werd in die jaren gemiddeld bijna 5 maal afgelost. Er is een tijd geweest — gelukkig lang geleden — dat dit anders was! Tot degenen, die het langst van huis waren, behoort ook de gezagvoerder H. Rijnbergen, die 17 maanden geleden voor de laatste keer zijn huisdeur in Schiedam achter zich in het slot trok.

\*

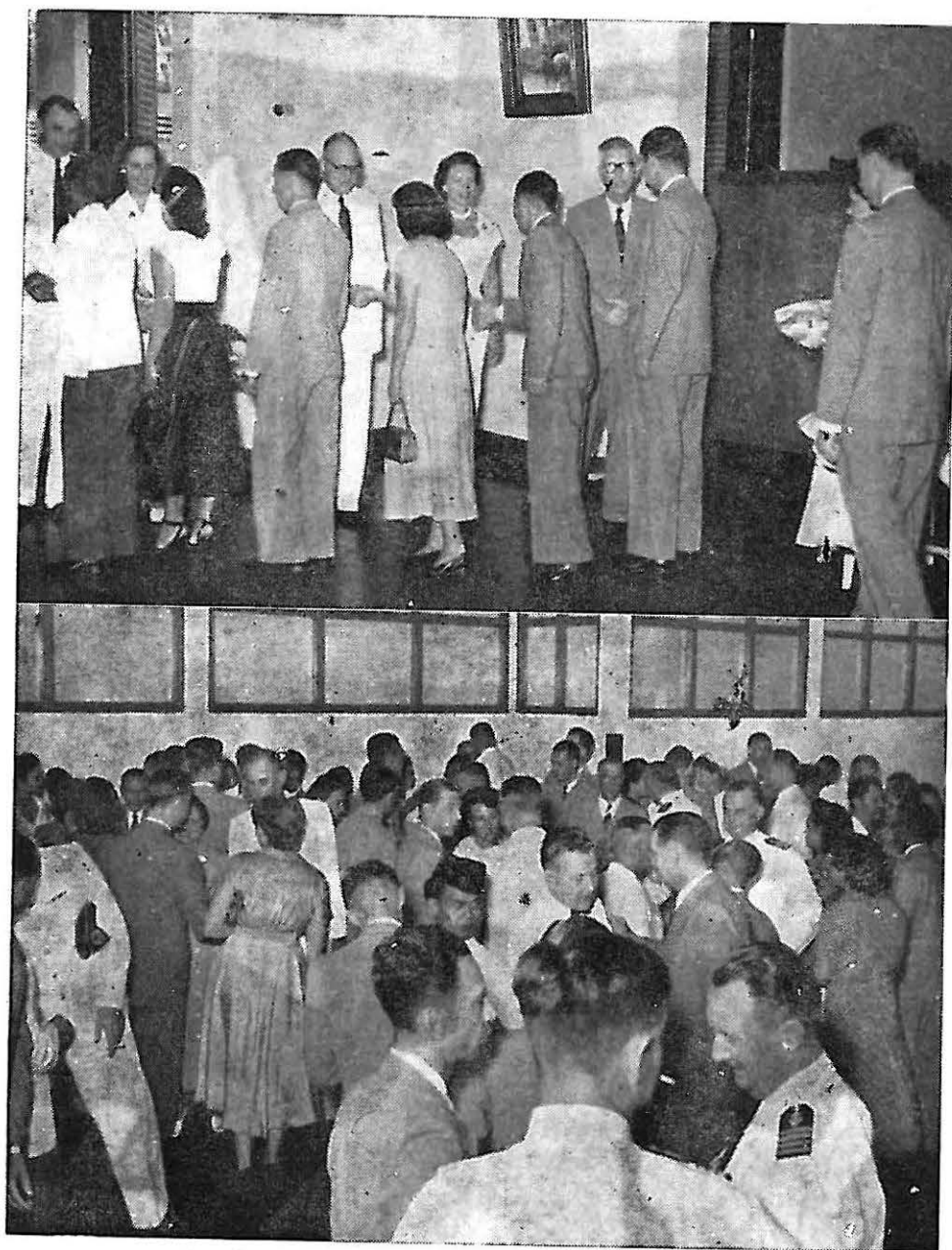
Eind November heeft een heliport, gestationneerd aan boord van H.M. Vliegkampschip "Karel Doorman", heel laag gevlogen over de terreinen van de Holland-Amerika Lijn in Rotterdam. Het schijnt, dat men heeft willen nagaan, of hier gelegenheid is, om met een heliport te landen. Men neemt daarom aan, dat de Holland-Amerika Lijn van plan is een proef te nemen om de documenten van haar binnenkomende schepen door middel van een heliport snel van boord te halen en daardoor de behandeling van het schip, als het eenmaal voor de kade ligt, te bespoedigen.

\*

Een van de problemen waarvoor verschillende rederijen in Amerika en Europa zich zien gesteld, wordt gevormd door de Liberty-schepen. Deze schepen, tijdens de oorlog aan de lopende band gebouwd, hebben aan het doel waarvoor zij waren bestemd, uitstekend voldaan. Maar het kan niet ontkend worden, dat deze schepen, die nu gemiddeld tien jaar oud zijn, snel zijn verouderd, in zoverre, dat zij vooral bij de huidige lage vrachtenmarkt, niet meer economisch te exploiteren zijn.

Dit probleem weegt vooral in Amerika zwaar, omdat de Amerikaanse reserve-vloot op het ogenblik nog ruim 1400 Liberties omvat. De heer Douglas Macmillan van de firma George G. Sharp Inc. heeft daarom een plan uitgewerkt om Liberties te moderniseren en dit plan aan een senaats-commissie voorgelegd. Zijn voorstel is de Liberties een nieuwe machine te geven van 8500 pk in plaats van de 2500 die er nu in staan, waardoor de snelheid van 11 op 18 mijl zou komen. Daarvoor zouden de schepen dan bovendien een ander model voorsteven moeten krijgen en zij zouden 34 voet langer moeten worden. Het draagvermogen zou daardoor met 1400 ton worden verlaagd van 10.800 op 9415 ton en de onkosten — schrikt u niet — zouden komen op 2 miljoen tweehonderdduizend dollar, hetgeen overigens altijd nog minder is dan een

(zie vervolg op pag. 5)



(foto's: Studio Tong & Tim)

Op Vrijdag 1 Januari — Nieuwsjaarsdag — hebben de heer D. Iken, de heer en mevrouw De Koe, de heer en mevrouw Harinck, de heer en mevrouw De Geus en de heer en mevrouw Pronk van Hoozeveld in het Logeergebouw aan het personeel de gelegenheid geboden zijn gelukwensen in verband met de intrede van het jaar 1954 aan te bieden. De receptie begon om half 12 des morgens, doch reeds geruime tijd tevoren kwamen van alle kanten der stad de leden van het personeel met hun dames naar het Logeergebouw, alwaar spoedig een gezellige Nieuwjaarsdrukte heerste.

De bovenste foto geeft u een beeld van de in volle gang zijnde receptie, terwijl de benedenste foto een overzicht heeft van de receptie-zaal in het Logeergebouw.



## UIT DE SCHEEPVAARTWERELD.

(vervolg van pag. 4)

nieuw schip van dezelfde capaciteit zou kosten. Wellicht zal men ertoe over gaan bij wijze van proef een of twee schepen te verbouwen om ervaring op te doen.

Het plan is in Amerikaanse scheepvaartkringen met opvallend weinig enthousiasme begroet. Het algemene standpunt is, dat het strategisch wellicht verantwoord zou zijn, maar dat men economisch gezien te laat komt.

Robert C. Lee, de president van de Moore McCormack-Lines, drukte zich veel scherper uit, toen hij zei "They are not basically sound", waarmee hij bedoelde, dat de Liberties scheepsbouwkundig gezien niet volgens gezonde beginselen zijn gebouwd. Hij acht ze dan ook ongeschikt om aan de toekomstige behoeften van koopvaardij en verdediging te voldoen. "Laat men het geld besteden aan de ontwikkeling van nieuwe scheepstypen en nieuwbouw", zei de heer Lee. Hoewel Europese rederders zich over het vraagstuk van de Liberties nog niet hebben uitgelaten, zijn er tekenen die er op wijzen, dat ook zij het Amerikaanse standpunt delen.

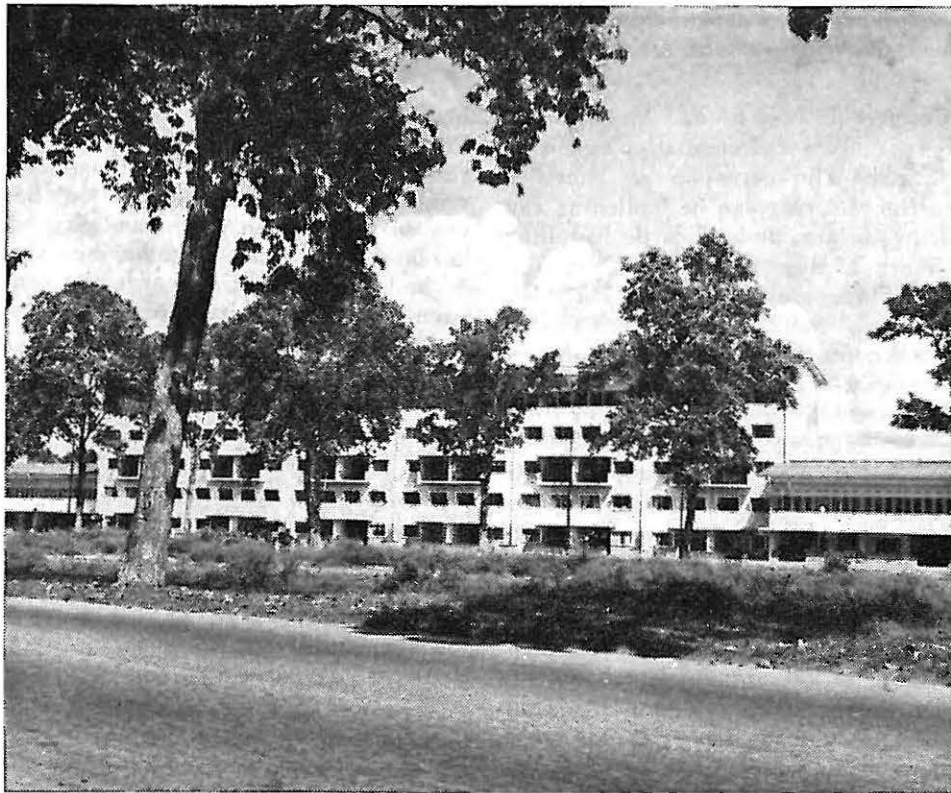
\*

Er gaat vrijwel geen maand voorbij waarin de Raad voor de Scheepvaart in Nederland niet een geval van aanvaring krijgt te behandelen tengevolge van het feit, dat men bij de navigatie een te groot vertrouwen in de radar heeft gesteld. Wij kunnen natuurlijk niet al deze gevallen signaleren, maar het lijkt ons toch nuttig er van tijd tot tijd eens de aandacht op te vestigen. Zo diende onlangs voor de Raad voor de Scheepvaart het overvaren van een kleine houten schoener door de "Maasdam" van de Holland Amerika Lijn in het St. Mars Channel bij Port au Prince op Haiti. Het ongeluk gebeurde op 20 October en men mag aannemen, dat het niet was te vermijden omdat de schoener geen lichten voerde en de radar dikwijls niet reageert op houten schepen. Juist om deze reden werd deze zaak op dringend verzoek van de Scheepvaart-Inspectie in openbaar onderzoek genomen.

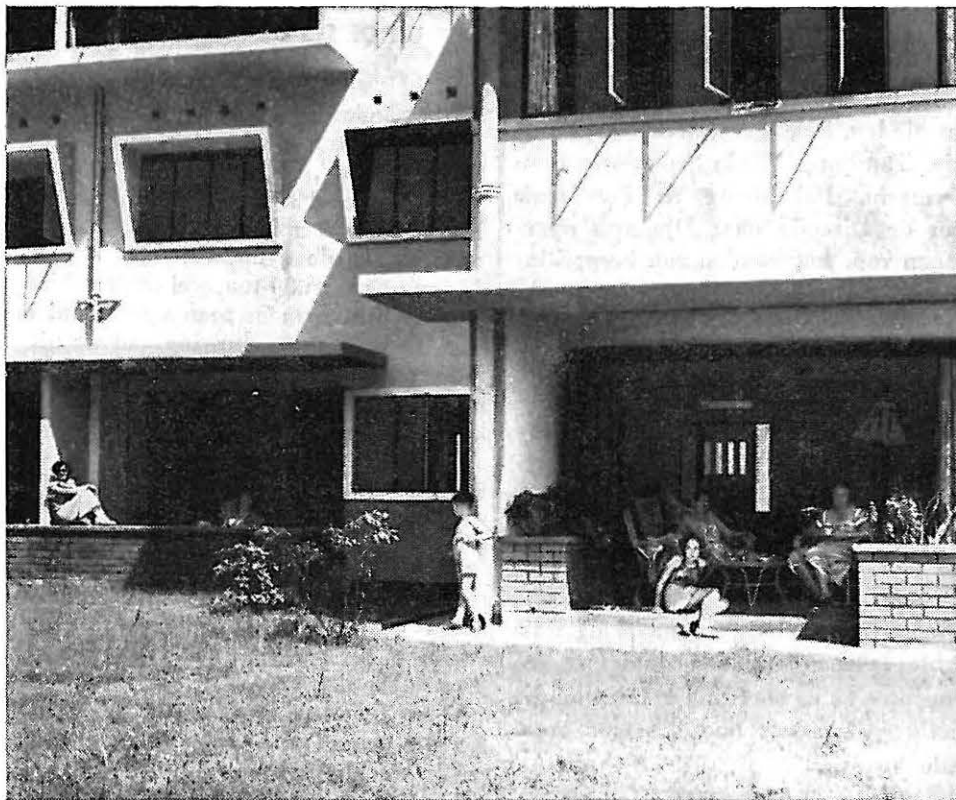
„Men dient voorzichtig te varen in wateren waar veel houten schepen voorkomen”, zo zei de Inspecteur voor de Scheepvaart, de heer J. Metz. "Andere landen hebben er al vaak op aangedrongen om de bepalingen voor het varen met rader bij mist en duisternis te verzachten. Als wij van Nederlandse zijde dan aanvoerden, dat houten schepen vaak geen reflex geven, verdacht men er ons van de zaak slepende te willen houden. Ook nu is weer bewezen.

(zie vervolg op pag. 6)

## FLATGEBOUW "DUNEARN COURT" TE SINGAPORE



Het frontale aanzicht van het K.P.M.-K.J.C.P.L. — flatgebouw te Singapore, gezien vanaf de Bukit Timah Road.



Nog een detail-opname van de voorzijde van het hoofdgebouw.



## Twee nieuwe lijnen

Dezer dagen is op de nieuwe dienstregeling (1954) een supplement verschenen. Zoals in het kader van de zakelijke voorlichting past, is deze aanvulling opgesteld in nuchtere bewoordingen en nuchtere cijfers. Maar het is goed even bij deze zakelijke aankondiging te blijven stilstaan, omdat zij ons wat leert van de daadkracht van onze maatschappij.

Immers de twee nieuwe lijnen, welke blijkens het verschenen supplement in het leven zijn geroepen en enerzijds een intensivering van de bediening van Nieuw Guinea, anderzijds de instelling van een nieuwe rechtstreekse verbinding Singapore — Timor Dilly — Sorong v.v. betekenen, getuigen van de levenskracht van de K.P.M. Want een scheepvaartmaatschappij waar de fut uit is, zou blijven voortgaan in de sleur van het samenstel van reeds bestaande lijndiensten. Een maatschappij echter met frisse spirit zoekt steeds naar nieuwe mogelijkheden, tast telkens onbekende regionen af. Het doet er daarbij niet zoveel toe of zulk een nieuwe lijn later blijkt ook werkelijk een mijlpaal te zijn in de historie der maatschappij. Is het zo, zoveel te beter.

De lijn Singapore — Timor Dilly doet aan zijn planning denken aan de opzet van een Tsaar aller Russen: een diagonaal over de kaart van Indonesië. Een reis van zes dagen varen, de langste ononderbroken route van de maatschappij, 1495 zeemijlen. En deze diagonaal verbindt de oudste Portugese

historie in de archipel (Malacca) met Portugal's laatste voet in deze Gordel van Smaragd (Dilly). Het is haast een symbolische overbrugging, die ook leven en streven van onze maatschappij karakteriseert: met handhaving van de beste oude tradities, wordt niet verzuimd een levende band te leggen met heden en toekomst.

Het is moeilijk te zeggen (ondanks de positieve gegevens waarop zulk een planning is uitgevoerd) of deze lijnen in de toekomst "wel wat zullen worden", want de historie houdt van het maken van gekke sprongen. Het lijdt echter geen twijfel of bij zoveel waakzaam aanpassingsvermogen van de K.P.M. zal ook telkens weer de loop der gebeurtenissen op de voet worden gevolgd; er is een gezonde "routine op lange termijn".

Aldus geven deze twee nieuwe lijnen, verwerkt in een eenvoudig supplement, aan het personeel van onze maatschappij en de toeschouwers daar rondom, een blijk van werkelijke spirit. Een spirit, die een sterkere band vormt dan die met het verleden, nl. een band met de toekomst.

voor Scheeps- en Werktuigbouw "Fijenoord" verenigd tot de Dok- en Werf Maatschappij Wilton Fijenoord N.V. Deze vennootschap is thans één der grootste Nederlandse ondernemingen op het gebied van scheepsbouw, scheepsreparatie en machinebouw. De maatschappij heeft scheepswerven, dokken en fabrieken te Rotterdam en Schiedam.

Het aantal arbeiders en werkbazen bedraagt thans rond 6.400. In de jaren na de oorlog werd — ongerekend het herstel van de oorlogsschade — een bedrag van bijna f 43 miljoen in de bedrijfsuitrusting geïnvesteerd, waarvan in de beide laatstafgesloten boekjaren alleen reeds f 21,5 miljoen.

De in 1953 afgeleverde nieuwbouw omvatte 4 koopvaardijschepen met een totale tonnage van ruim 75.000 ton dw. en een kruiser voor de Nederlandse Marine. In de laatst afgesloten overzichts jaren — 1951 en 1952 — werden per jaar ca. 350 schepen gedokt met een tonnage in elk dier jaren van rond 2,6 miljoen ton.

\*

Bij de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam werd het 50ste schip te water gelaten, dat door haar na de bevrijding van Nederland werd gebouwd. Het was het 31.000 ton metende turbine-tankschip "Royal Arrow", bestemd voor de Rispond Tankers Ltd. te Edinburgh. Dit is het grootste tankschip, dat tot nu toe in Nederland werd gebouwd. Het schip, dat zal gaan varen tussen Venezuela en de Verenigde Staten, zal over twee maanden worden opgeleverd.

Op de vrijgekomen helling werd de kiel gelegd voor het zusterschip "Sylvan Arrow", dat voor dezelfde opdrachtgever zal worden gebouwd. De werf heeft ook een order in portefeuille voor de bouw van twee nog grotere tankschepen voor de Afran Transport Company uit Liberia met een draagvermogen van 37.000 ton elk.

### Agentenvergadering

Op 12 Januari jl. waren de Agenten van Medan, Singapore, Makassar, Surabaya, Tandjong Priok, Semarang, Bandjermasin, Palembang en Pontianak door de Directie naar Djakarta opgeroepen voor het houden van besprekingen, waarbij tevens aanwezig waren de chefs van de afdelingen van het hoofdkantoor en de reizende inspecteurs de heren Ritsema en Van Zeyl.

De hoofdschotel bij deze besprekingen werd gevormd door het onderwerp "efficiency", waarbij zowel de inkomsten- als de uitgaven-zijde van het bedrijf aan gedegen beschouwingen werden onderworpen.

Naast de plenaire vergadering was er ruim gelegenheid voor contact tussen de agenten en de chefs der verschillende afdelingen van het hoofdkantoor over lokale kwesties.

Van het nut van dergelijke periodieke vergaderingen was een ieder overtuigd.

### UIT DE SCHEEPVAARTWERELD.

(vervolg van pag. 5)

dat dit inderdaad voorkomt en daarom moet de uiterste voorzichtigheid worden betracht", aldus de Inspecteur.

In dit geval stond de radar op een bereik van 6 mijl. De tweede stuurman heeft de schoener, een scheepje van nog geen 20 ton, wel in de schijnwerper gehad, maar toen was het al te laat. Ook de waarschuwing van de uitkijk op de bak kwam te laat. De stuurman heeft de "Maasdam", die halve kracht voer, onmiddellijk volle kracht achteruit laten slaan, maar het scheepje kapseisde toch. De vier opvarenden werden door de "Maasdam" aan boord genomen.

De Raad voor de Scheepvaart zou later schriftelijk uitspraak doen.

\*

Op 7 Januari werd het feit herdacht dat 100 jaar geleden te Rotterdam Wilton's Machinefabriek en Scheepswerf werd opgericht. In 1929 werd zij met de reeds in 1823 opgerichte Maatschappij

### In memoriam

#### H. Mulder

Op 24 December a.p. is in de ouderdom van 54 jaar te Zwolle overleden de heer H. Mulder, in leven gepensionneerd hoofdwerktuigkundige van onze maatschappij.

#### A. G. Schieffelaers

Op 30 December j.l. overleed in de ouderdom van 51 jaar te Voorhout de heer A. G. Schieffelaers, in leven gepensionneerd hoofdwerktuigkundige der K.P.M.

Zij rusten in vrede.



## Onze jongeren

Het ouder worden en het gaan behoren tot de meer bezadigden van middelbare leeftijd brengt, in verband met de opgedane levenservaring vanzelfsprekend mee, dat wij ons bemoeien met onze jongeren. Wij hebben dan meestal onze carrière gemaakt en zullen dagelijks de jongeren vanuit een leidinggevende functie kunnen gadeslaan in hun opvattingen inzake uitvoering van de dagelijkse taak, algemene levensopvattingen en het besteden van de vrije tijd. Hoort men zo de gesprekken over de tegenwoordige jeugd, dan heeft men zoals elke generatie voor ons dit heeft gehad, ook thans weer het probleem van de jongeren. Men schrijft, denkt en spreekt erover, vindt hele en halve oplossingen, doch het verschil in levensinzicht tussen „Oud en Jong” blijkt niet weggenomen te kunnen worden.

Als troost voor de huidige generatie kan gelden, dat geen enkele generatie voor ons een middel heeft kunnen vinden om dit vraagstuk geheel op te lossen. Hieruit kan dan weer de conclusie worden getrokken dat het „jongerenprobleem” niet zo ernstig is als elke generatie dit weer heeft bekeken.

Het schijnt in de allereenvoudigste vorm zo gesteld te zijn, dat met het ouder worden der jongeren van een bepaalde generatie, deze vanzelf naar de ouderen toegroeien, wanneer ze zelf plotseling met het typische wereldje van de jeugd geconfronteerd worden. Toch mag men ook weer niet te lichtvaardig over het verschil in levensopvatting, levenswijze e.d. tussen oudere en jongere mensen denken. Werkelijk verantwoordelijkheidsgevoel zal voor de ouderen, die leiding moeten geven aan de thans als jongeren gekwalificeerden, mee moeten brengen dat men aandacht besteedt aan het inzicht en het „doen en laten” van onze jongemannen en — vrouwen.

Te vaak wordt naar onze mening de onderwerpelijke kwestie volkomen negatief bekeken. Men heeft dan slechts oog voor de vele minder goede kwaliteiten, die vaak bij de huidige jonge werkers in b.v. een bedrijf e.d. naar voren komen, zonder zich de moeite te geven op de goede eigenschappen, die bij de jongeren toch ook wel aanwezig moeten zijn, te letten. Gaat men e.e.a. uit het gezichtspunt als vorenbedoeld bekijken, dan ontkomen de ouderen niet aan zelf-critiek. In vele gevallen zal men dan tot de conclusie komen, dat wij ouderen zo weinig positieve bijdragen leveren om de jongeren te

brengen op het niveau, waarbij naar onze inzichten, een goede en juiste werkwijze en plichtsbetrachting mogelijk blijkt te zijn.

Met opsomming van de bekende „fouten-littanie” van de jonge garde bereikt men feitelijk niets. De kloof wordt vaak groter, wat vooral in een bedrijf een remmende invloed heeft op de goede onderlinge verhouding en werkprestaties.

Naar onze mening dient e.e.a. dan ook geheel anders te worden aangepakt, waarbij gebruik gemaakt kan worden van karaktertrekken, die bij de huidige jongemensen opvallend naar voren komen. In het kort kan dit als volgt worden samengevat:

- 1e. hun kritische aard,
- 2e. gevoeligheid voor goede leiding,
- 3e. gezags-aanvaarding, mits gezag ook respect weet af te dwingen.

Uit de praktijk is ons steeds weer gebleken, hoe erkenning van vorenvermelde eigenschappen een grondslag vormt de jongeren onder ons beter te leren kennen en hun voorts te richten naar de inzichten der ouderen, die nu eenmaal meer levenservaring bezitten. Deze werkwijze heeft ook een opvoedende waarde en zal tevens een beter onderling begrijpen meebrengen, waardoor in elke bedrijfsorganisatie het beste rendement in de werkzaamheden tussen de oudere en jongere groep wordt verkregen. Naar onze mening valt en staat e.e.a. echter met het voorbeeld dat de oudere aan zijn jonge ondergeschikten geeft.

De goede oude tijd is nu eenmaal voorbij, toen alleen maar het feit dat men „meerdere” was volgzzaamheid en gehoorzaamheid bij de ondergeschikten meebracht. De huidige generatie kijkt zoveel kritischer naar alles wat uitgaat van de boven hem gestelden. Faalt de gezagsdrager of leidinggevende functionaris in het geven van de juiste leiding, of zijn de gedragingen niet in overeenstemming met de beklede positie dan verspeelt men bij de huidige jongeren zeker een deel van zijn „goodwill” en respect.

Veel te weinig wordt naar onze gevoelens met deze factoren door de ouderen rekening gehouden. Naar de toestanden van voorheen valt niet terug te schakelen en de verhouding tussen oud en jong van 20 tot 25 jaar geleden komt nimmer terug. Eerlijk gezegd kunnen wij ons hierover wel enigszins verheugen, want zonder wegdoezelen van de jeugd van deze tijd, is de toestand thans toch heel wat gezonder.

Het systeem in de goede oude tijd bracht n.l. al te vaak een meerdere naar

voren, die feitelijk alle eigenschappen miste als gezagsdrager op te treden. Natuurlijk zal dit ook nog thans plaats vinden, maar de meer kritische aard van de jongeren en de huidige omstandigheden zullen een dergelijke functionaris veel meer beperkingen opleggen bij onkundige en onbekwame gezagsuitoefening.

Op grond van vorenstaande overwegingen zijn er voor de ouderen, die leiding moeten geven, vele perspectieven. Men zal het daarbij, gezien aard en aanleg van de huidige jeugdige werkers, niet altijd gemakkelijk hebben, maar o.i. kan redelijkerwijs succes worden verwacht, mits men zorgt een gezagsdrager te zijn, die leiding weet te geven en door voorbeeld, handeling en gedragingen het vertrouwen en respect van de jongeren weet te verkrijgen.

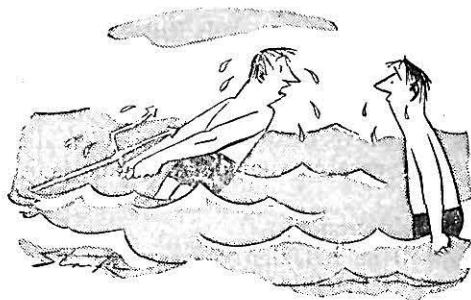
H. A. C.

## De Ryckaert en de dood.

*Inscriptie voor 't Jacht, op ene Amsterdamse Werf gebouwd, waarmee d'Eyghenaar het veege Lyf wil bergen als d'Oorlogh losbarst.*

Zie, hoe de Ryckaert zich een schuyt  
Met zeven Zeylen bouwyt,  
Waeraen hy strackx zyn dure Huydt  
En Scheckboeck toevertrouwt;  
Wat deert hem Landt en Volek en Staet,  
Wanneer de Strydt ontbrandt?  
Hy hyscht zyn Zeylen en verlaet  
Het dierbaer Vaederlandt!  
De stommerdt zonder Capitael  
Kryght lecker op zyn Snuyt,  
De Slimmerick gaet aen den hael  
En lacht de anderen uyt!  
Ay. spaer Uw felle Gramschap wat:  
De Tuynman, die den Doodt  
Ontmoette op het Roozenpadt  
En naer de Stadt ontvlood,  
Werd nog dienzelfden Nacht gehaeld  
In 't verre Ispahaen.  
Zooals de Tuynman heeft gefaeld,  
Zoo zal het hem vergaen:  
Als strackx de graauwe Ruyterstoet  
Langs 's Hemels Wolcken rydt  
Dan zeyl hy door een Zee van Bloedt  
Recht naer de Eeuwigheydt!

Joost  
(„Hard Gelach”)



„Ik weet niet, wat het is, maar ik heb het gevoel, dat er iemand aan de andere kant zit te trekken!”



# Voormalig K.P.M.-gezagvoerder en chef C. D. thans directeur Grand Hotel te Scheveningen

Het is altijd prettig iets te vernemen van oud-K.P.M.-ers en dan vooral nog als men hoort dat het hen goed gaat. Zo lazen wij kort geleden in het Algemeen Dagblad van 29 October a.p. een artikel over het bekende Grand Hotel te Scheveningen, alwaar de heer G.P. Post, oud K.P.M.-gezagvoerder en chef CD de directie voert. Wij hebben gemeend bedoeld artikel onze lezers niet te moeten onthouden en nemen het daarom in extenso over.

Den Haag. — Er moge sinds het Grand Hotel te Scheveningen in 1854 werd gebouwd veel in de wereld zijn veranderd, één ding is onveranderd gebleven, nl. de bestemming van dit indrukwekkende gebouw als een groot familiehôtel. De tijd waarin Russische grootvorsten en Duitse heersers, prinsessen en prinsessen hun vakantie doorbrachten in het beroemde Grand Hotel is reeds lang voorbij, zoals zoveel voorbij ging van die „goede oude tijd” waarin het houden van vakantie zeker niet voor iedereen was weggelegd. In dat opzicht is de wereld waarlijk vooruitgegaan. Uit dat oogpunt bezien is er met de herbouw van dit grote hotel, dank zij de financiële steun van de Verenigde Staten, baanbrekend werk gedaan. Het Scheveningse hotel, met zijn 500 bedden verdeeld over 200 kamers — alle voorzien van douchecellen — heeft een nieuwe fase in het Nederlandse hotelbedrijf ingeluid.

Het is geen wonder dat de directie van de N.V. Exploitatie Mij. Scheveningen aan het hoofd van het Grand Hotel een directeur benoemde, die aan het wezen van het Grand Hotel weinig zou veranderen.

En daarin is de heer G. P. Post, voormalig gezagvoerder en chef van de civiele dienst van de K.P.M. in Indonesië, volkomen geslaagd.

Dat is geen wonder: een man van de grote lijn, mensenkenner bij uitnemendheid, een voortreffelijk gastheer en daarbij een mens met een gevoelig hart, ziedaar het geheim van zijn succes. In het drukst van het seizoen is er geen kamer in het hotel meer onbezet, geen bed 's nachts onbeslagen. En wanneer de gasten vertrekken zijn er velen die weer reserveren voor het volgende jaar.

### Vreemde vragen.

„Wilt ge het zien?”, zegt directeur Post. Nauwelijks hebt ge „ja” gezegd of de directeur is al opgesprongen en naar de receptie gerend om even de reserveringslijsten voor 1954

te tonen. Belangrijk in een hotel is bij eventuele moeilijkheden de juiste oplossing te vinden, zodat de mensen tenslotte tevreden zijn. Dat is bij een dagelijks gezelschap van ca. 500 mensen van alle mogelijke nationaliteiten niet altijd even gemakkelijk. De ervaring heeft me wel geleerd, zo vertelt de heer Post, hoe vreemd de vragen soms kunnen zijn van gasten. Ik kijk nu niet meer vreemd op wanneer een gast op zekere dag het hotel binnenstapt en mij vraagt of hij ook op een plank kan slapen, wegens een pas ondergane rugoperatie. Toen dit voor de eerste keer gebeurde werd er net zo lang gezocht tot er een plank was van de geschikte afmetingen om onder de matras van de gast te leggen.

De man heeft blijkbaar heerlijk op die plank geslapen. Wanneer hij nu maar persoonlijk van mij afscheid had genomen, zou ik mij zeker herinnerd hebben dat die plank nog onder zijn matras lag. Maar u begrijpt, ik heb duizend dingen aan mijn hoofd en dacht al lang niet meer aan die plank, tot een kamermeisje een week of zes later tot de ontstellende ontdekking kwam dat de plank er nog steeds lag. Er waren natuurlijk al weer tal van andere mensen op die kamer geweest. Zij zullen niet begrepen hebben waarom het bed in het Grand Hotel zo keihard moest wezen.

### Vergeetachtig.

De mensen zijn ontzettend vergeetachtig. Er ging in de afgelopen zomer geen dag voorbij of er werden pakketjes verstuurd naar alle delen der wereld met vergeten spullen van de gasten.

Ook tijdens het verblijf in het hotel verliest men wel eens wat, maar nimmer kwam het voor dat het verlorene riet teruggevonden werd. Wat dat betreft beleefde ik vorig jaar een ware sensatie. Plotseling drong op een dag tot mijn werkkamer een hevig gegil door. Ik rende naar de hall en ont-

dekte een dame die hevig huilde. Zij was haar tas kwijt waarin zich wel voor 30.000 gulden aan juwelen zou bevinden. De politie werd gewaarschuwd. Binnen enkele minuten arriveerden enige rechercheurs die onmiddellijk een onderzoek begonnen in te stellen. Huisknechten, kamermeisjes, kellners werden gerequireerd om naar de tas te zoeken; doch zonder resultaat. De politiemannen vonden het raadzaam de belangrijkste grensstations telefonisch te waarschuwen en dit gebeurde.

Plotseling verscheen een heer in de hall die in zijn hand de bewuste tas droeg. „Of deze misschien aan iemand uit het Grand Hotel toebehoorde”, informeerde hij doodnuchter. Men stond versteld. Het hotelpersoneel liep te hoop en de eigenaresse die haar tranen droogde wilde wel dat zij alle boze woorden die zij in haar vertwijfeling over het personeel had gezegd, weer kon inslikken.

De onbekende man vertelde dat hij met zijn auto een uur tevoren voor het Grand Hotel had gestaan en van hier naar Amsterdam was gereden. Toen hij onderweg bij een benzinstation wat benzine wilde tanken, had een employé van het pompstation hem opmerkzaam gemaakt op een tas die tussen de koplampen en het spathbord lag. Onmiddellijk begreep de automobilist dat die tas uit het hotel moest zijn, aangezien hij tussen Scheveningen en Amsterdam nergens anders had gestopt.

Toen ging de eigenaresse van de tas een licht op. Zij herinnerde zich nu dat zij bij het vertrek haar mantels en de tas even op de radiator van de bewuste wagen had gelegd. De mantels had zij even later weer in haar arm genomen, maar aan de tas had zij niet meer gedacht.

### Spuitje.

Een Italiaanse gast die voor enige weken in het hotel logeerde, kwam op zekere dag vertellen dat hij een inspuiting nodig had. De medicijn waarmee hij moest worden ingespoten had hij bij zich. Ik liet dus een verpleegster komen voor wie het geven van een spuitje toch dagelijks werk is. Zij maakte het spuitje klaar doch voordat ze het toediende, vond ik het toch maar veiliger, eerst nog even een dokter te laten komen. Dat was mijn geluk, of liever het geluk van de Italiaan. De medicus ontdekte dat de zuster een zo grote dosis van het geneesmiddel in de spuit had gedaan dat de Italiaan zeker binnen een half uur het hoekje zou zijn omgegaan. Het spreekt vanzelf dat de gast nimmer geweten heeft dat zijn leven aan een zijden draadje heeft gehangen.

(vervolg op pag. 9)



## Prof. Thijse over strijd tegen de zee

Na elke overstroming is er schrik geweest in Nederland en is men min of meer zenuwachtig aan het verbeteren van dijken geslagen, aldus vertelde prof. ir J. Th. Thijse, de directeur van het Waterloopkundig Laboratorium te Delft, onlangs in een lezing voor de Gelderse Industriële Club te Arnhem. Voor het eerst na de overstromingen in 1918 is men de zaak anders gaan aanpakken; de defensieve strijd werd een offensieve met het gevolg, dat de Zuiderzee werd afgesloten. Thans staan we weer op de drempel van belangrijke beslissingen.

Zou Nederland er toe willen overgaan heel veel geld te besteden aan verhoging van de dijken, dan kan het geld beter besteed worden aan het afsluiten van drie zeegaten; het werk is technisch uitvoerbaar, het tempo zal bepaald worden door de snelheid, waarmee de midelen worden gefourneerd. Ervaring is er voldoende en nu het "team" er is, staat men voor niets meer. Dat noemde de professor één van de zilveren randjes van de Februari-storm.

Het feit dat Nederland vroeger zoveel hoger lag is volgens spreker één van de huidige moeilijkheden. De bodem daalt, terwijl Scandinavië nog altijd omhoog gaat. Het zakken van Nederland zal nog lang doorgaan al zal het geleidelijkaan verminderen.

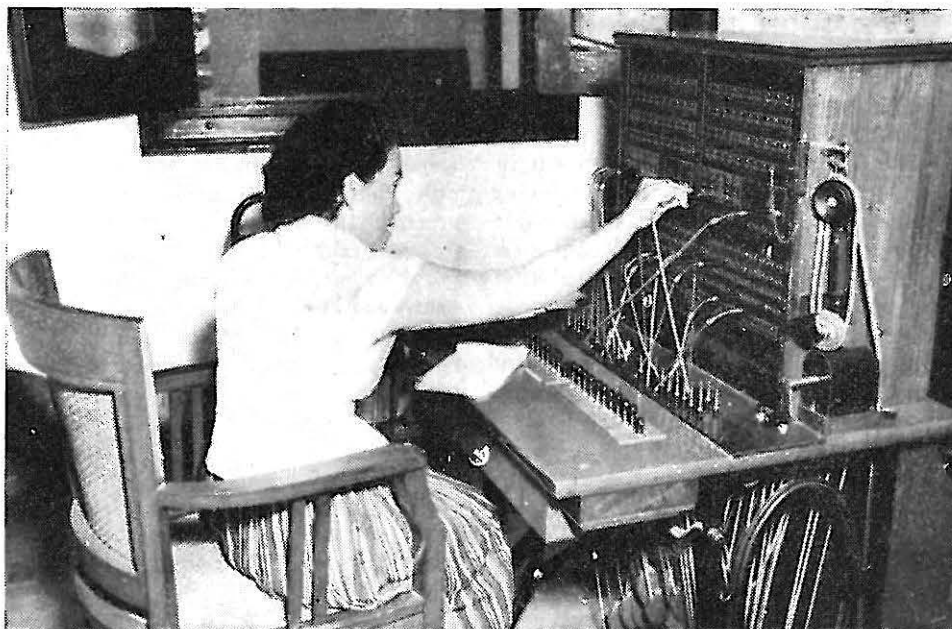
De laatste jaren is men ijverig gaan zoeken naar de kansen, die er waren op een overstroming. Men beschikte daarvoor over gegevens van de laatste 125 jaar. De hoogste storm was in 1894. Met als uitgangspunt de zogenaamde superstorm ontwikkelde de Rijkswaterstaat een groot rekenwerk. Daar de kans op zo'n storm zeer klein was (1 op de 300 à 400) heeft men dat risico de laatste jaren bewust gelopen.

In feite, aldus professor Thijse, zijn de kwade kansen eigenlijk niet te dekken. De enige manier is ze te elimineren. Behoorlijk beveiligd tegen een superstorm zouden de dijken zijn door verhoging met een halve meter, en tegen een hyperstorm (kans 1 op 5000) door verhoging met één meter. Wanneer Nederland bereid is zich grote opofferingen te getroosten, kan er een Zuid-Westelijke Zuiderzee komen.

### Uit een dienstreisrapport:

„.....Na nog een bezoek te hebben gebracht aan het H.C. en de Bupati vertrok het schip ten 20.00 uur”.

Waar onze schepen al niet toe in staat zijn!



(foto: Studio „Tong & Tim”)  
„Wat blijft U? Blijft U even aan de lijn, dan zal ik nog eens doorbellen!”.....  
Mejuffrouw B. S. Brockholz, chef-telefoniste op het hoofdkantoor in actie achter de telefooncentrale.

## HET LIED VAN DAMME.

Het verhaal wordt verteld bij de K.L.M., aldus de Volkskrant. Op een van de feestavonden in Christchurch na het winnen van de handicap-race door de „Ir. Damme”, wilde een kapelmeester vooral de Nederlanders onder z'n gehoor een genoeg doen met het spelen van verzoeknummers. Een zo'n Nederlandse feestganger kwam bij hem met de vraag of de leader-of-the-band zo goed wilde zijn "the song of Damme" te laten klinken. Grote verlegenheid onder de musici, verlegenheid bij de fluisterend geraadpleegde vliegtuigbemanning, verlegenheid ook bij de aanwezige Nederlandse officiële personen. Niemand kende een lied van Damme. De kapelmeester moest verstek laten gaan, tot zijn leedwezen kon hij aan het verzoek niet voldoen, of het een andere melodie mocht zijn.

„Dat is me ook wat”, zei de man van "the song of Damme", „héél Amsterdam kent die mop en daarbuiten ook. Zal ik 'm even voorzien?”

In onvervalst Amsterdams zette hij in en direct hadden niet alleen als Nederlanders maar ook alle niet-Nederlanders, de musici inclus, de wijs te pakken: „Damme toffe jongens zijn, dat willewe weten, daarom komme we overal.....”

## CIJFERS...

Iedere dag in Nederland wordt er voor 1.3 miljoen gulden verrookt, worden er 3.5 miljoen eieren geëxporteerd en 43,000 postpakketten verzonden; het aantal radiobezitters neemt met 270 toe (doch 129 worden er opgespoord die hun luisterbelasting niet hebben betaald); er komen 191 bromfietsen in het verkeer bij en 41 jongens en meisjes verlaten de lagere school zonder de 6e klas te hebben gehaald. Er zijn per dag ook 16 echtscheidingen. En 10,500 lieden houden zich bezig met de kunst als hun beroep.

## Mensen in het Hotel.

(vervolg op pag. 8)

Ook kennen wij hier de souvenirjagers, die er geen been in zien de badhanddoeken mee te nemen, lepels, messen en vorken als aandenken in hun zak te stoppen, als we er niet op zouden letten. Een Schot beklagde zich er eens over dat op de citroenstampertjes de naam van het Grand Hotel ontbrak. Hij was nl. een verwoede verzamelaar van citroenstampertjes. Maar ook aan het tegemoet komen aan alle wensen van de gasten komt een einde, vindt de heer Post. En daar heeft hij ook wel gelijk in.



## Een man met ideeën

Toen Theophraste Renaudot het eerste nummer van de eerste krant, die in Frankrijk verscheen, opdroeg aan Koning Lodewijk XIII, deed hij dat in een brief, waarin hij zijn verwondering er over uitsprak, dat nog niemand vóór hem op het „eenvoudig idee” van zo'n krant was gekomen. Die uitdrukking „eenvoudig idee” was typisch voor de bescheidenheid, waarmee deze even intelligente als lelijke man over zijn eigen uitvindingen placht te denken. En toch waren zijn „eenvoudige ideeën” van een oorspronkelijkheid, die zelfs verbazing wekt in de tegenwoordige tijd, waarin de mens toch aan heel wat gewend is.

Renaudot, de in 1586 geboren afstameling van Franse Huguenoten, die hun vaderland waren ontvlucht, keerde naar Frankrijk terug, toen hij zelf Katholiek was geworden. Als beschermeling van Kardinaal Richelieu werd hij lijfarts en raadsheer in buitengewone dienst van de Franse koning. Maar hij bleef dat niet lang, want reeds spoedig openbaarden zich zijn oorspronkelijke geest en zijn warm sociaal gevoel. Ondanks de critiek van de Parijse medische faculteit begon Renaudot in zijn huis een soort polikliniek, waar alle armen gratis medische bijstand konden verkrijgen. Weldra breidde hij zijn „bedrijf” uit en verleende de armen, die zich tot hem wendden, ook andere dan geneeskundige hulp, „Een van de grootste moeilijkheden voor deze

mensen,” schreef hij eens, „is dat zij niet weten, hoe zij in hun behoeften kunnen voorzien, omdat er niemand is, die het hun vertelt.” Renaudot nam die taak op zich en in zijn huis werd weldra behalve een polikliniek ook het eerste arbeidsbureau gevestigd. In 1629 opende hij bovendien de mogelijkheid geld te lenen tegen pand, waardoor hij de eerste exploitant van een bank van lening, de eerste „Ome Jan” werd.

Na al deze „eenvoudige ideeën”, waarmee hij zijn tijd ver vooruit was, te hebben verwerkelijkt, vestigde Renaudot in zijn huis een drukkerij, waar hij op 30 Mei 1631 het eerste nummer van de *Gazette de France* drukte met behulp van de beide handpersen, waarop hij voorheen de verschillende bescheiden voor zijn arbeidsbureau had gedrukt.

## Sprookje

Er was eens een man, die aan de top van een berg woonde. Hij had eten en drinken, volop werk en een goed huis, maar hij was niet tevreden. Hij mopperde over het kreupelhout, dat om zijn woning groeide, over een tekort aan levendig groen en over alles, waarover maar te mopperen was.

Hij benijdde dag in dag uit een bewoner van een tegenover liggende berg, wiens huis te midden van mooie groene bomen lag, waarop de opkomende zon de mooiste kleuren toverde, als zijn berg nog in schaduw was gehuld.

Hij werd ouder en mopperde meer en meer, totdat hij het onmogelijk langer kon uithouden en besloot de tocht naar de overzijde eens te maken. Hij stond voor dag en dauw op en bereikte na een zware klimpartij 's avonds het dal. De volgende dag besteeg hij de tegenoverliggende berg en bereikte het huis van de lang benijde juist toen de zon onderging. Doch wat zag hij daar? Niets dan een duistere ongezelligheid. Een warwinkel van kreupelhout, een bos met kale stammen.

Toen wendde hij zijn blik in de richting van zijn eigen huis en hij stond sprakeloos van verbazing. Hel en donkergroen stonden daar zijn bos en zijn kreupelhout. Zijn huis scheen een sprookjespaleis, warmrood beschenen door de ondergaande zon. Hij was afgunstig geweest op die ander, omdat wat die had zoveel mooier en beter leek dan zijn eigen bezit, doch hij moest na een mensenleven van ontevredenheid ervaren, dat de schijn hem had bedrogen.

Als u denkt, dat uw moeilijkheden groter zijn dan die van anderen, denk dan eens aan de man op de berg.

## Europeaan!

In de „Leeuwarder Courant” werd onlangs het volgende gepubliceerd, dat meer is dan het verhaal van een „vermakelijke” ervaring. Want het staat tegen de achtergrond van een schrijnend stuk leed.

Een emigrant schrijft uit Australië: „..... en verder bevat het mij hier in Australië goed. Mijn nieuwe baas is een aardige kerel, echt een man uit het volk. Hij noemt mij „Europeaan”. Waarom, zul je vragen? Dat zal ik je vertellen. Toen ik de dag na mijn aankomst in Brisbane met hem en zijn gezin aan tafel zat, ontspon zich het volgende gesprek:

Hij vroeg mij: „Dus u komt uit Duitsland?”

„Ja, uit de Amerikaanse zone”.

„O, u bent Amerikaan?”

„Nee, ik woonde alleen maar in de Amerikaanse zone in Beieren.”

„O, dus u bent een Beier?”

„Nee, ik ben pas na de oorlog in Beieren gekomen, uit Munkatsch. Ik ben in Karpaten-Rusland geboren”.

„Nu weet ik het, u bent dus een Rus”.

„Nee, dat zit zo, toen ik werd geboren, behoorde Karpaten-Rusland tot Hongarije en.....”

„Dus een Hongaar?”

„Nee, want in 1928 werd mijn geboorteland Tsjechisch.....”

„Nou zijn we d'r, een Tsjech.”

„Nee, want in 1939 werd het weer Hongaars.”

„Weer Hongaars? Nou maar, dan bent u dus toch een.....”

„Nee, nee, vlak na de laatste oorlog werd het weer een poosje Tsjechisch”, „Verroest.”

„..... en nu hoort het bij de Sowjet-Ukraine.”

„Alle mensen! Dus toch een Rus!”

„Nee, want ik moest er als Duitser uit.”

„Nou, als u als Duitser naar Duitsland bent gegaan, dan bent u ook een Duitser!”

„Dat dacht ik ook, maar in Duitsland werd ik als statenloos beschouwd. — U moet begrijpen, ik was juist in Wenen, toen Oostenrijk Duitsland.....”

Mijn chef greep wanhopig naar zijn hoofd: „Schei d'r mee uit! Voor mij bent u een Europeaan!”

Vanaf dat ogenblik zegt hij „Europeaan” tegen mij, maar hij zegt het altijd een beetje peinzend.....”

\*

Getrouheid in die kleinste werk  
Maak voor die grootste taak jou  
sterk.

Zuid-Afrikaans gezegde.

RECVEIL DES  
GAZETTES.  
de l'année 1631.

DEDIE' AVROY.

AVEC UNE PREFACE SERVANT

à l'intelligence des choses qui y sont contenues.  
Et vne table alphabetique des maderes.



Au Bureau d'Adresse au grand Corne de la Calandre  
Sortant au marché neuf près le Palais à Paris.

M.DC.XXXII  
Avec Privilege

Titelpagina van het door Renaudot uitge-  
geven nieuwsblad.



Enkele reacties op uitzendingen van het Koopvaardijprogramma „Het schip van de week”, uitgezonden door de Wereldomroep van Radio Nederland.

Hoofdwtk. Th. B. Kers schreef: „Voor alle moeite, die u gaf om de mij zo lieve stemmen van vrouw en kinderen op 23 October a.p. in m'n hut aan boord van het ms. „Merak” te toveren, m'n heel bijzondere dank. Klankvol en zeer zuiver en ruim voldoende sterk van volume kwam de gehele uitzending door. We bevonden ons met de „Merak” in Straat Soenda, richting Tg. Priok.”

\*

Mevrouw Root -ter Maat te St. Maarten schreef: „Wij hebben bericht van onze zoon B. Root ontvangen, 3de wtk. a/b van het ms. „Kalabahi”, dat hij de groet buitengewoon goed heeft ontvangen. Hij was 12 October j.l. overgeplaatst als wnd. 2de op het ss. „Blinjoe”, maar had de oproep tijdig ontvangen. Ze bevonden zich te Telok Bajur t. Z. van Tarakan en zijn verloofde heeft het programma heel goed kunnen volgen in het Grand Hotel te Makassar.”

\*

Het volgende is een passage uit een brief aan huis van de 3de wtk. Stehouwer a/b van het ms. „Merak”:

„Hartelijk dank, Pa en Moe, voor die uitzending over de radio; het was prachtig duidelijk, zelfs de lach van Moe. Ja, als je na drie jaar de stem van je ouders weer eens te horen krijgt, dan moet je toch even op je lip bijten. Ik had het geluk, dat de 2de wtk. Pronk waar ik ging luisteren, nog een tape-recorder heeft en dus alles werd vastgelegd, waardoor ik jullie in de loop van de week nog diverse keren glashelder en woord voor woord kon beluisteren”.

\*

Over de ontvangst van het Koopvaardijprogramma a.b. van het ss. „Japara” en het ms. „Batoebahra” kwam de volgende reactie binnen. De echtgenote van 1e stm. Hennephof schreef: „Heden ontving ik een telegram van mijn echtgenoot, varende op het ss. „Japara” luidende: Groeten goed ontvangen”.

\*



foto: J. H. C. Vermeulen

opname in K.R.O. studio

Tijdens de uitzending van het koopvaardijprogramma op 17 December a.p., bestemd voor de mss. „Reiniersz” en „Banjuwangi”, werd bovenstaande foto gemaakt.

Gezagvoerder B. Mesker schreef aan de Wereldomroep: „In de eerste plaats wil ik u namens de gehele état-major onze welgemeende dank betuigen voor de prettige sensatie van het horen van de bekende stemmen van vrouw en kinderen. Wat de kwaliteit van de ontvangst betreft het volgende: Ten gevolge van het helaas uitgesteld vertrek, lag het ss. „Japara” in de haven van Tg. Priok. Van de eerste uitzending om 12.06 GMT kwam de zender op 19.15 meter wel door, hoewel zwaar gestoord door een Chinees station. Enfin, zij het dan niet ideaal, de ontvangst was er en de eraan verbonden vreugde groot. De kwaliteit van het geluid op momenten zonder storing, was goed en ik herkende positief de stemmen van mijn echtgenote en zoon, maar die van mijn dochter blijkt in de laatste tijd veranderd te zijn. De herhaling om 22.55 uur Javatijd was beter; hoewel gestoord, was deze echter geheel te volgen”.

\*

Gezagvoerder Van der Vuurst de Vries schreef als volgt: „Toen wij enige weken geleden van de Directie der K.P.M. bericht ontvingen, dat de „Batoebahra” op 13 November „Schip-van-de-Week” zou zijn, begon de spanning er in te komen en werd van toen af meer aandacht aan de ontvangst besteed dan normaal. Vrijdag 6 November a.p. te Pa-

dang liggende, was de uitzending voor de „Aalsum” onze testcase. De eerste uitzending was ten verstaanbaar, de tweede op de 19.71 meter kwam zeer duidelijk door. Op de 13de November d.a.v. bevonden we ons benoorden Bangka. Vol spanning naderde de avond van de uitzending. Teleurstellend was, dat de eerste uitzending op toestellen type Radio Holland BC 348 RC/2/24 en Philips BX 676 X nagenoeg onverstaaanbaar was. Nadat om 14.00 GMT de zender op 19.71 meter was bijgeschakeld, kwam deze helder en goed door en we hadden tenslotte een uitstekende ontvangst, waardoor de teleurstelling over de eerste uitzending weer geheel werd goedge maakt. Namens alle opgeroepen doe ik u hierbij onze hartelijke dank toekomen voor dit contact met onze familie, ook wat betreft de ontvangst en verzorging van onze familie in de studio”.

\*

Op Vrijdag 18 December j.l. kwamen in het Oostschip-programma van het „Schip-van-de-week” de motorschepen „Reyniersz” en „Banjoewangi” aan de beurt. De vertegenwoordigster van de K.P.M. was, zoals steeds, Mevrouw Hobma, terwijl de heer Roering namens het Amsterdam-kantoor een Kerstgroet uitsprak voor alle K.P.M.-ers ter zee.



# van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden bij onze maatschappij plaats.

## AANGEKOMEN:

### Per vliegtuig:

M. C. Motta	gezagv.	31/12	ex RV
J. P. Haaze	1e stm.	7/1	ex RV/SV
T. S. Kwee	hfd. wtk.	7/1	ex RV
J. J. C. Jansen	1e stm.	8/1	ex RV
J. D. J. Postma	gezagv.	8/1	ex RV
K. L. Fransz	hfd. wtk.	8/1	ex RV
J. K. Minderhoud	1e stm.	9/1	ex RV
G. G. Groenewout	hfd. wtk.	11/1	ex RV
A. Stramrood	gezagv.	11/1	ex RV
F. S. L. Kneefel	2de stm.	11/1	ex RV/SV
E. Kuiper	hfd. empl.	14/1	ex EV (naar Survey- dienst Tg. Priok)
H. Buth	2de stm.	23/1	ex RV/SV
R. de Quack	2de stm.	23/1	ex RV/SV
W. C. Bouter	2de stm.	28/1	ex RV/SV

### Per ms. „Rondo“ ddo. 10/12:

B. Claasz Coockson	2de wtk.	ex RV
--------------------	----------	-------

### Per ms. „Willem Ruys“ ddo. 6/1:

J. A. van Scheyen	hfd. empl.	ex EV (naar ag. Tg. Priok)
E. G. Purvis	hfd. empl.	ex EV (naar CD/Tg. Priok)
E. Verhaaf en gezin	empl.	ex EV (naar ag. Menado)
P. v. d. Molen	empl.	ex EV (naar CD/HK)
L. W. F. Rugebrecht en gezin	empl.	ex EV (naar ag. Palembang)
F. W. Godin en gezin	empl.	ex EV (naar ag. Makassar)
A. de Best	1e stm.	ex RV
W. Brandt en gezin	2de stm.	ex RV/SV
Ch. O. Faulhaber en gezin	2de wtk.	ex RV/SV
Mevr. F. Suyderhoud- Corporaal en kinderen	gezin hfd. empl.	
Mevr. D. P. van Vliet- v.d. Zijden en kind	gezin hfd. empl.	
Mevr. M. Buys-von Meyenfeldt en kinderen	gezin hfd. empl.	
Mevr. A. van Pelt- Heystek en kind	gezin empl.	
Mevr. M. Tounon-Albers	echtig. empl.	
Mevr. W. Th. van Os- Loeffen	echtig. 2de wtk.	

Welkom in Indonesië

## VERTROKKEN:

### Per vliegtuig.

W. F. Scheffer	hfd. empl.	15/12	EV/OP (ex PZ/WP/HK)
E. J. Fiege	3de wtk.	27/12	RV/SV
W. B. H. Strubbe	kv. gezagv.	15/1	einde dienstverband.

### Per ms. „Willem Ruys“ ddo. 13/1:

P. Kusters en echtg.	gezagv.	RV/OP.
Ch. F. Renaud	hfd. wtk.	OP.
A. A. Kroonberg	hfd. wtk.	RV/OP
J. Rietberg en echtg.	adj. chef	EV (ex CM II/HK)
H. H. Th. van Lennep	adj. chef	EV/OP (ex CD/HK)
Mevr. P. S. L. Kleian en kind	gezin hfd. wtk.	
G. J. Koper en gezin	hfd. empl.	EV (ex ag. Penang)
L. H. Clignett	hfd. empl.	EV/OP (ex CM III/HK)
D. J. Albrecht en gezin	1e stm.	RV/VP
B. Ch. Breedland	2de stm.	RV/SV
J. J. Maaskant	2de stm.	RV/SV
L. v. d. Molen	2de stm.	RV/SV
D. van Haarlem	2de wtk.	RV/SV
A. den Hartog	3de stm.	RV/SV
D. C. R. M. Wevers	3de stm.	RV/SV
J. G. A. Munter	3de wtk.	RV/SV

P. Stehouwer	4de wtk.	beëindiging dienstverband
A. Alferink	4de wtk.	id.
G. J. Monsauret	4de wtk.	id.
A. J. L. de Klerk	5de wtk.	id.

Een behouden aankomst!

## NIEUW AANGENOMEN:

F. Feddes	4de stm.	ddo. 2/1 per vliegtuig gearriveerd
-----------	----------	------------------------------------

Welkom bij onze maatschappij

## MUTATIES:

J. S. Wiltling	empl.	18/12	van ag. Menado naar ag. Tg. Priok
G. A. Steketee	adj. chef	19/12	van S.M.P./Berouw naar de Werkplaatsen Tg. Priok
G. D. Mitchell	adj. chef	2/1	van afd. Vervoer/HK naar ag. Padang (tijd.)
C. F. M. Rab	hfd. empl.	4/1	van afd. Vervoer/HK naar ag. Tg. Priok
F. J. den Ouden	empl.	6/1	van ag. Singapore naar ag. Hollandia
W. Starreveld	hfd. empl.	8/1	van Survey dienst/Tg. Priok naar Tech. Dienst Surabaia
H. H. W. Groot	hfd. empl.	12/1	van Techn. Dienst Su- rabaia naar Techn. Dienst/HK.

## STUURLIEDEN EXAMENS

Het resultaat van de in de maand December '53 te Djakarta gehouden stuurlieden-examens was als volgt:

### 1e stuurman G. H. V.

geslaagd 1e stm. A. Daudey; afgewezen 0 kandidaten

### 2de stuurman G. H. V. (theoretisch ged.)

afgewezen 1 kandidaat.

### 2de stuurman G. H. V. (practisch ged.)

geslaagd 3de stm. J. A. M. Fransen; afgewezen 0 kandidaten

### 2de stuurman G. H. V. (volledig)

geslaagd: 2de stm. W. A. Supit  
4de stm. P. J. Bruls  
4de stm. J. v. d. Horst

afgewezen: 1 kandidaat

Voor de examens radio-telefonie zijn van de 5 deelnemers er 2 geslaagd, t.w. de heren: 2de stm. W. A. Supit en 2de stm. H. J. Brons.

De geslaagden onze gelukwensen

## DISCIPLINE.

Discipline betekent, dat ieder mens op de plaats, waar hij staat, doet wat hij moet doen. Discipline sluit de persoonlijke vrijheid niet uit. Zij leidt tot een hogere sociale vrijheid. Zij vernietigt de persoonlijkheid niet, maar brengt haar tot ontwikkeling.

Iemand, die ongedisciplineerd werkt, is de grootste vijand van zichzelf. Hij lijkt op een stier, die los in een porceleinwinkel rondloopt. Om het kort te zeggen, is discipline de volkomen controle over zichzelf, ten bate van anderen.

## **Ds. K. S. G. Zijlstra zal geestelijke verzorging van opvarenden van Nederlandse schepen op zich nemen**

Ds. K.S.G. Zijlstra, koopvaardijpredikant namens de Gereformeerde kerken, met als standplaats Rotterdam, is Woensdag 6 Januari j.l. met de „Willem Ruys” in Indonesië aangekomen om gedurende minstens een jaar vanuit Makassar de geestelijke verzorging te behartigen van de opvarenden van Nederlandse schepen.

Ds. Zijlstra is de eerste koopvaardijpredikant, die de opdracht heeft gekregen om in de Indonesische wateren de zorgen voor de zeevarenden op zich te nemen. De predikant is uitgezonden door de Deputaten voor de Koopvaardij van de Gereformeerde Kerken, in nauw overleg met de Hervormde Zeemansraad.

Onze maatschappij alsmede ook de S.M.N. en de K.R.L. zijn bijzonder geïnteresseerd in de komende werkzaamheden van Ds. Zijlstra; zij hebben elk er toe bijgedragen dat thans in Indonesië een koopvaardijpredikant aanwezig is.

De Indonesische Gereformeerde Kerken hebben meermalen op de kerken in Nederland druk uitgeoefend, opdat een predikant uitgezonden zou worden. Op de Synoden van Den Haag (1949) en Rotterdam (1952) kwam de uitzending reeds ter sprake, temeer daar brieven van zeevarenden de noodzakelijkheid onderstreepten. Thans is het zover dat de Deputaten besloten iemand voorlopig voor een jaar af te stuurden. Het was moeilijk een predikant te vinden, omdat het gebrek aan predikanten in het algemeen nog te groot is. Tenslotte besloot men ds. Zijlstra uit Rotterdam voorlopig uit te zenden en zijn werk in de Maasstad door een tijdelijke kracht te laten waarnemen. Het ligt in de bedoeling van de koopvaardijpredikant over een jaar terug te keren.

Ds. Zijlstra heeft reeds eerder pioniersarbeid verricht op het gebied van de geestelijke verzorging van de koopvaardij. Tweemaal ging hij naar de West en het resultaat van zijn arbeid was, dat ds. F. D. Kraan thans als koopvaardijpredikant in Curaçao woont.

„De geestelijke verzorging van de koopvaarders in Indonesië en het Verre Oosten bevindt zich nog in een voorbereidend stadium”, zo zeide Ds. Zijlstra. „Er is bij hen op zee uiteraard geen sprake van georganiseerd kerkelijk leven omdat zij dikwijls zo lang van huis zijn. Ik ga nu onderzoeken, in hoeverre de arbeid van een koopvaardijpredikant daar mogelijk is. Indien het werk vruchtbaar is, moet gezocht worden naar een weg, waarlangs de verdere uitbreiding mogelijk is en naar de financiële basis”.

Ds. Zijlstra bevindt zich thans reeds te Makassar en met zijn echtgenote, die met hem reisde, heeft hij zijn intrek genomen in het Grand Hotel aldaar. Hij hoopt te Makassar vele contacten te leggen met de zeelieden en vandaaruit wil

### **De kerkvlag in top.**

Als Ds. K. S. G. Zijlstra straks in een van de Indonesische havens aan boord van een der schepen een kerkdienst wil leiden, zal hij aan de gezagvoerder van het schip vragen de kerkvlag in top te hijsen, zodat de schepelingen op de andere schepen in de haven kunnen zien, waar de dienst wordt gehouden.

De kerkvlag is een witte vlag met een blauwe letter B, de eerste letter van het woord Bethel. Deze vlag zal Ds. Zijlstra op al zijn reizen door de Indonesische wateren meenemen. Het gebruik van de kerkvlag is een oud gebruik. Reeds onder vlootvoogd Piet Hein werd de vlag gehesen om aan te duiden, waar de kerkdienst plaats vond.

hij diverse reises maken om ook de andere plaatsen te bezoeken. Gedurende zijn afwezigheid wil mevrouw Zijlstra als gastvrouw voor de zeevarenden in Makassar blijven.

„Mijn werkterrein is dat ene jaar groot, maar ik zal steeds proberen iedere zeeman, die mijn zorg nodig heeft, te helpen”.

Ds. Zijlstra hoopt ook bezoeken te kunnen brengen aan Singapore en Hongkong, omdat naast Makassar deze havenplaatsen in aanmerking komen voor de vestiging van koopvaardijpredikanten.

Ds. Zijlstra vindt het daarom jammer, dat hij alleen maar uitgezonden is door de Gereformeerde Kerken, vooral omdat het werk van de koopvaardijpredikanten in interkerkelijke samenwerking

king geschiedt. Wel is hij in nauw overleg met de Hervormde Zeemansraad naar Indonesië gegaan en hij zal ook aan deze Raad zijn rapporten zenden. Het ligt verder in de bedoeling de definitieve uitzending straks gezamenlijk te overwegen en te regelen.

Wij wensen Ds. Zijlstra, die inmiddels met zijn zegenrijke arbeid te Makassar is begonnen, van harte succes!

### **MUTATIES AMSTERDAM-KANTOOR.**

Het is ons een genoegen de volgende bevorderingen per 1 Januari '54 op het Amsterdam-kantoor bekend te maken:

Tot hoofdemployé de employé's: A. van der Weele (P.Z.) en J. L. Aarsen (A.Z.).

Tot employé de beambte: P. I. Dagevos (Fin.).

Aangesteld tot employé de opzichter: J. v. d. Linde (T.D./Sb.).

Wij tekenen hierbij aan, dat de heer Van der Weele werd belast met de leiding van de nieuwe afdeling Nautische Zaken, behorende tot de groep Algemene Dienst.

De bevorderden onze hartelijke gelukwensen!

\*

Op 31 December a.p. nam de sous-chef W. Koelman, na een dienstperiode van ruim 36 jaar, afscheid van het actieve Paketvaart-leven, teneinde van zijn welverdiende pensioen te gaan genieten.

### **MACHINISTEN-EXAMENS.**

Het resultaat van de in de maand December te Djakarta gehouden machinisten-examens is als volgt:

#### **Diploma A.**

De 5de werktuigkundigen K. A. W. Blogg; D. C. Westerbeek; F. Jager; J. W. Brinkert; J. L. H. Osinga; A. D. Deunk; W. H. v. d. Poel; W. A. v. d. Berg; B. Th. Kreeft; K. Winters; J. B. v. d. Winden; J. J. Pieterse; G. Reitsma; L. Dijkslag; H. J. Driessen; B. J. Roy; Th. F. Rijckaert; D. v. Noort; H. v. d. Ridder; C. Schoemaker; P. v. d. Berg; J. M. Vrolijk; A. Verheijden; I. S. Schaafsma en de 4e werktuigkundigen C. Hazenbosch en J. v. d. Bijl.

Herexamen: 4 kandidaten; afgewezen 14 kandidaten.

#### **Diploma B I**

Geslaagd: 0 kandidaten; herexamen 3 kandidaten.

#### **Diploma B II**

Geslaagd: 0 kandidaten; herexamen 1 kandidaat.

#### **Diploma C I (oud) en C I (nieuw)**

Voor het diploma C I (oud) slaagde de 2de werktuigkundige A. Niël en voor het diploma C I (nieuw) slaagde de 2de werktuigkundige W. de Graaf.

De geslaagden onze hartelijke gelukwensen!



# 



**Kadar Sjariff**  
klerk 3 — Perwakilan Penang  
40 tahun  
1 Februari 1954

Dilahirkan pada tanggal 15 Djuli 1898 di India Selatan, Kadar Shariff mulai masuk dinas pada Perwakilan kita di Penang pada tanggal 1 Februari 1914 sebagai pesuruh. Kemudian ia diangkat menjadi pesuruh-kepala dan kemudian pada tanggal 1 Djanuari 1946 ia dinaikkan menjadi klerk 3.

Pada tanggal 1 Pebruari 1954 j.a.d. tuan Kadar Shariff telah berdinis 40 tahun pada Perusahaan kita, untuk hal mana kami mengucapkan selamat. Mudah<sup>2</sup>an ia bekerdja bertahun-tahun lagi pada Perusahaan kita.



**Hamado**  
kepala-gudang III Perw. Makassar  
35 tahun  
10 Februari 1954

Hamado dilahirkan pada tanggal 11 Djanuari 1904 di Makassar dan mulai bekerdja pada Perwakilan kita disana sebagai kerani pada tanggal 10 Pebruari 1919. Dalam bulan Djuni 1931 ia diangkat sebagai mandur-gudang, sedangkan pada tanggal 1 Djanuari 1952 dinaikkan menjadi mandur-gudang-kepala. Pada tanggal 1 Djanuari 1953 tibalah pengangkatannya sebagai kepala-gudang III.

Hamado, jang pada tanggal 10 Pebruari j.a.d. akan memperingati djubilium-dinasnja jang 35 tahun, masih tetap bekerdja pada Perwakilan Makassar dengan menjenangkan para atasannya. Pada hari itu kami utjapkan selamat dan mendoa mudah<sup>2</sup>an ia masih dapat bertahun-tahun lagi menjumbangkan tenaganya bagi Perusahaan kita.



**Tio Jong Mong**  
hfd. kassier II — ag. Pontianak  
25 jaar  
1 Februari 1954

Tio Jong Mong werd op 5 Februari 1905 te Pontianak geboren en trad als kassier II op 1 Februari 1929 in dienst van ons agentschap aldaar. Op 1 Januari 1947 volgde zijn aanstelling tot kassier I, waarna hij op 1 Januari 1949 tot hoofdkassier II werd bevorderd.

Wij wensen de heer Tio Jong Mong met zijn 25-jarig dienstjubileum van harte geluk: dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren in het belang van onze maatschappij te werken.



**The Ek Seng**  
beambte ag. Makassar  
25 jaar  
4 Februari 1954

The Ek Seng, geboren op 9 October 1911 te Makassar, trad na zijn schoolopleiding op 4 Februari 1929 als klerk in dienst van onze maatschappij aldaar. Op 1 Januari 1933

werd hij tot 1e klerk bevorderd, terwijl op 1 Januari 1946 zijn aanstelling volgde tot hoofdklerk II. Op 1 Januari 1947 en op 1 Januari 1950 werd hij resp. tot hoofdklerk I en beambte benoemd.

Wij wensen de heer The Ek Seng van harte geluk met zijn 25-jarige jubileum bij onze maatschappij. Nog vele voorspoedige jaren.



**E. de Vries**  
gezagvoerder  
25 jaar  
7 Februari 1954

Evert de Vries werd op 31 Mei 1909 te Sneek geboren, doorliep de Mulo en ging daarna studeren voor stuurman. Op 7 Februari '29 trad hij in K.P.M.-dienst als 4de stuurman en kwam in Februari '29 met het ss. „Van der Lijn” voor de eerste maal in Indonesië aan. Na zijn diploma's behaald te hebben voor 3de, 2de en 1e stuurman GHV, werd hij op 1 October '35 tot 3de stuurman bevorderd, waarna hij op 1 Januari 1941 tot 2de stuurman werd aangesteld. Gedurende de Japanse bezettingsjaren van Indonesië verbleef de heer De Vries in verschillende Japanse interneringskampen, om direct na deze periode, weer als 2de stuurman te gaan varen. Op 1 Januari 1949 werd hij bevorderd tot 1e stuurman; op 1 Januari 1953 volgde zijn benoeming tot gezagvoerder.

Wij wensen gezagvoerder De Vries van harte geluk met zijn 25-jarige dienstjubileum. Behouden vaart en een goede gezondheid!



**Selamat**  
mandur-gudang Perw. Makassar  
25 tahun  
7 Februari 1954

Selamat dilahirkan di Bonthain (Sulawesi Selatan) pada tahun 1905 dan mulai bekerdja pada perusahaan kita sebagai kerani pada tgl. 7 Pebruari 1929 di Makasar. Pada akhir tahun 1945 ia diangkat menjadi klerk-gudang, sedangkan pada tanggal 1 Djanuari 1947 ia dinaikkan pangkat menjadi mandur-gudang.

Selamat merayakan djubilium dinas 25 th.! Mudah<sup>2</sup>an ia masih dapat bertahun-tahun lagi bekerdja pada Perusahaan kita.

**F. Dededaka**

ladingklerk

25 jaar

13 Februari 1953

(geen foto beschikbaar)

Geboren op 29 December 1907 te Socwaän (Menado) trad Franciscus Dededaka op 13 Februari 1929 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij en werd geplaatst op het ms. „De Weert”. Op 1 Januari 1930 werd hij reeds tot ladingklerk bevorderd. Sedert dien heeft hij op de meeste schepen van onze maatschappij zijn functie uitgeoefend en nog steeds vaart hij als ladingklerk tot volle tevredenheid van zijn superieuren op onze vloot rond.

Wij wensen deze jubilaris met zijn 25-jarige jubileum van harte geluk. Dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren onze maatschappij in de allerbeste gezondheid te dienen!

**Kow Chwee**

kuli Perwakilan Singapura

25 tahun

15 Februari 1954

Dilahirkan pada tanggal 15 Djuli 1895 di Tiongkok, Kow Chwee masuk dinas perusahaan kita di Singapura pada tanggal 15 Februari 1929 dimana ia sekarang masih tetap bekerdja sebagai kuli. Dengan djubilium dinasnya 25 tahun kami utjapkan selamat dan semoga ia masihi dapat mengalami bertahun-tahun penuh keberuntungan.

**A. Andreas**

mandur Perbengkelan Tg. Priok

25 tahun

15 Februari 1954

Ato Andreas dilahirkan pada tanggal 15 Djuli 1899 di Halat (Flores) dan mulai berdjinas pada K.P.M. pada tanggal 15 Februari 1929 sebagai buruh harian. Pada tanggal 1 Januari 1948 ia diangkat menjadi mandur-pembuat pipa dan hingga sekarang ia masih bekerdja dalam pangkat itu di Perbengkelan di Tg. Priok.

Kami mengutjapkan selamat dengan djubilium dinasnya yang 25 tahun dan mudab2an ia mengalami banjak tahun penuh kebahagiaan lagi.

**Ch. G. van Houten**

hoofdemployé

25 jaar

18 Februari 1954

(geen foto beschikbaar)

Christiaan Godfried van Houten, geboren te Medan op 24 November 1903 doorliep de 5-jarige IIBS te Haarlem en deed daarna nog zijn propadeutisch examen voor mijnningenieur te Delft. Na 6 maanden bij de firma Ruys en Co. te Amsterdam te hebben gewerkt, trad hij op 18 Februari 1929 als employé in dienst van onze maatschappij te Tg. Priok. Van April '29 tot medio Januari 1931 werd de heer Van Houten te Penang geplaatst, waarna hij anderhalf jaar werkzaam was op ons agentschap te Singapore. Na van Europees verlof medio April '36 te zijn teruggekeerd, werd hij tewerkgesteld op ons Medankantoor om van December '38 tot September '39 zijn werkzaamheden te vervullen op het Durban agentschap. Daarna een 2-tal maanden op het hoofdkantoor te Djakarta (afd. Doorvoer), een jaar op het Singapore-agentschap, drie maanden op ons Medan-kantoor en dan weer terug naar het hoofdkantoor te Djakarta, nu op de afd. VRV.

Gedurende de Japanse bezettingsjaren vertoefde de heer van Houten, zoals zovelen van ons, in verschillende interneringskampen. Na de oorlog werd hij eerst op ons Medan-agentschap tewerkgesteld en daarna overgeplaatst naar ons Singapore-kantoor. De heer Van Houten vertoefte thans met verlof in Nederland en zal na dit verlof onze maatschappij met pensioen gaan verlaten. Wij wensen hem met zijn 25-jarige dienstjubileum op de 18de Februari a.s. van harte geluk en spreken de wens uit dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren in de beste gezondheid van zijn welverdiend pensioen te genieten.

**C. W. Kroon**

employé

25 jaar

18 Februari 1954

In Padang geboren op 17 Juli 1909, volgde Coenraad Willem Kroon, na zijn normale lagere school opleiding, de H.B.S. te Batavia en trad op 18 Februari 1929 in dienst der K.P.M., na eerst een jaar bij 's Landskas te Batavia te hebben gewerkt. Hij werd als klerk op ons Priokagentschap tewerkgesteld en in 1935 tot hoofdklerk I bevorderd. Op 1 Januari '46 werd de heer Kroon tot beambte bevorderd, terwijl op 1 Januari '47 zijn benoeming tot employé afkwam. Volledigheidshalve willen wij nog vermelden, dat de heer Kroon onze maatschappij 2 maal als agent heeft vertegenwoordigd, nl. eerst te Ende en later te Taroena.

Deze jubilaris geniet thans in Nederland van een welverdiend verlof. Wij wensen hem van harte geluk met zijn 25-jarig dienstjubileum. Dat het hem gegeven moge zijn onze maatschappij in de beste gezondheid nog vele jaren te dienen.

**Khoo Sing Kang**

hoofdklerk II — ag. Singapore

25 jaar

20 Februari 1954

Op 23 November 1911 werd Khoo Sing Kang te Singapore geboren en trad op 20 Februari 1929 als klerk in dienst van onze maatschappij aldaar.

Na tot 2de klerk te zijn bevorderd, werd hij op 1 Januari '46 tot 1e klerk aangesteld om op 1 Januari '51 tot hoofdklerk II te worden bevorderd.

Nog steeds is de heer Khoo Sing Kang op ons Singapore-agentschap werkzaam. Wij wensen hem met zijn 25-jarige jubileum van ganse harte geluk.

**P. J. Eekhout**

hoofdemployé afd. CM II/HK.

25 jaar

22 Februari 1954

Pros Johan Eekhout werd op 10 Maart 1900, te Kendal (nog juist: op de Suikerfabriek Tjepiring) geboren, doorliep eerst de MULO te Semarang en daarna de Hogere Handelsschool te Batavia en trad op 22 Februari 1929 als voorlopige beambte in K.P.M.-dienst. Tot ultimo 1931 werd hij afwisselend tewerkgesteld bij de afd. Comptabiliteit (CM) van ons hoofdkantoor en bij ons agentschap te Pontianak. Daarna, tot aan de Japanse bezetting van Indonesië in 1942, werkte de heer Eekhout bij ons nevenbedrijf de Steenkool Mij. „Parapattan” te Berau (Borneo). Gedurende de bezettingsjaren verbleef hij in verschillende Japanse interneringskampen om direct na de oorlog geplaatst te worden op het Bandjermasin-agentschap. Na omekomst van zijn Europees verlof in '47 werd hij resp. tewerkgesteld op ons Bataviakantoor het agentschap te Surabaia en bij de afd. CM op het hoofdkantoor. Ook thans nog is de heer Eekhout op deze afdeling werkzaam. Na op 1 Januari 1937 tot employé te zijn bevorderd werd hij op 1 Januari 1953 tot hoofdemployé benoemd.

Wij wensen de heer Eekhout met zijn 25 jarige dienstjubileum op 22 Februari a.s. van harte geluk. Nog vele voorspoedige jaren!



# Vreemde gasten van Poseidon

Nog niet lang geleden waren een kapitein en zijn schip in de gehele wereld dagen lang het onderwerp van gesprek. Pers en radio hielden een in spanning wachtend publiek op de hoogte van de heroïsche strijd tegen de elementen, een strijd die door de „Flying Enterprise” ten slotte werd verloren. Het gezegde: Er is geen nieuwtje zo groot, of het is na drie dagen dood, werd hier wel enigszins gelogenstraft, maar het blijft een feit, dat nadien andere gebeurtenissen al onze aandacht opeisten.

Toch kunt u telkens weer vaststellen, dat schepen, hetzij door hun bijzondere reisavonturen, hun buitengewone prestaties of hun buitenissige vormen de aandacht van de wereld weten te trekken. De zee en de schepen, die de wateren bevaren, spreken altijd tot de verbeelding, vooral van de bewoners van landen, die zich als zeevarende natie een naam hebben verworven.

Is het dan een wonder, dat u in de scheepvaartmusea modellen vindt van vaartuigen, welke avonturen eens tienduizenden mensen in spanning hielden en honderden pennen in beweging brachten? Toen, om een voorbeeld te noemen, de Egyptische obelisk, die alle toeristen in Londen, New York en Parijs bewonderen, uit het land van herkomst vervoerd moesten worden, diende daar tegen het einde van de 19e eeuw een speciaal schip voor te worden ontworpen. Het ging om transporten van niet minder dan driehonderd ton!

Het waren de troepen van de Engelse veldheer Abercromby, die in 1801 in Alexandrië de overwinning hadden behaald, die bereid waren het geld in een onderneming te steken, welke een van Egypte's obelisk naar Londen kon brengen om er voor altijd te getuigen van het heuglijke feit der overwinning. Jaren verliepen echter voordat het plan uitgevoerd kon worden. In 1867 bracht Generaal Alexander echter een bezoek aan Alexandrië en toen ontmoette hij de kundige ingenieur John Dixon, die in staat bleek een schip te ontwerpen dat de obelisk kon vervoeren. Het werd de „Cleopatra”, een enorme ijzeren cilinder, die aan beide einden spits toeliep en voorzien was van een stuurhut, mast en zeilen. Het duurde nog tot 1876 alvorens het schip was voltooid en pas op 21 September 1877, na nog verschillende hachelijke avonturen tijdens de tewaterlating te hebben doorstaan, vertrok de „Cleopatra” met haar vreemdsoortige lading.

Het schip werd gesleept door de „Olga”. De 14e Oktober belandden beide schepen in een zware storm, zodat er masten moesten worden gekapt en de kapitein van de „Olga” een boot uit-

zond om de bemanning van de „Cleopatra” aan boord te nemen. De lading was dusdanig aan het schuiven gegaan, dat gevreesd moest worden, dat het schip ieder ogenblik in de golven kon verdwijnen. De kapitein van de „Cleopatra” wilde met twee vrijwilligers aan boord blijven, maar omdat niemand zich meldde, verliet ook hij ten slotte het schip. In totaal had men reeds zes zeelieden verloren en toen de kapitein van de „Olga” dit vernam, vond hij het welletjes. De sleep werd losgegooid en de „Olga” koerste verschillende uren rond in de hoop nog iemand van de overboord geslagen bemanning terug te vinden, maar tevergeefs.

Drie dagen later liep de „Olga” zonder sleep de haven van Falmouth binnen. Ondertussen was echter van Lissabon bericht gekomen, dat de „Cleopatra” in de Golf van Biskaye rondreed. Grote sommen werden gevraagd voor het bergen van het schip. Weer moest naar een sleepboot worden gezocht. Het werd de „Anglia” een schip dat al even vreemd was als de „Cleopatra” zelf. Door drie lange dunne pijpen en grote schepraderen kreeg het de bijnaam *Jack met de drie vingers*.

Op 21 Januari 1878 kwam de eigenaardige sleep dan toch in Gravesend aan. Na 122 dagen was het schip met zijn kostbare last op de plaats van bestemming gearriveerd en u kunt er van verzekerd zijn, dat de kranten uit die tijd er vol over stonden. Op 12 September werd eindelijk de Naald van Cleopatra, zoals de obelisk werd genoemd, op de plaats aan de Theems geplaatst, waar een ieder die Londen bezoekt deze trofee nu kan zien. Maar het schip, dat voor het transport zorgde en dat in de vorige eeuw duizenden nieuwsgierigen trok, is inmiddels tot oud roest vervallen en wordt geen blik meer waardig gekeurd.

## Tweelingschepen.

Op dit ogenblik doen dan meestal de musea hun intrede. In het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart te Rotterdam vindt u een grote collectie vreemdsoortige schepen in miniatuurvorm die elk hun eigen geschiede-

nis hebben. Zo is menig knappe geest bezig geweest met het ontwerpen van een ideaal Kanaal-schip. In het Kanaal kan het spoken, wat vele reizigers tussen Engeland en het vasteland van Europa tijdens de overtocht „aan den lijve” hebben ervaren. Om nu het slingeren en stampen tegen te gaan, kwam men op de gedachte zogenaamde tweelingschepen te construeren. Sir William Petty ontwierp al in 1663 zo'n schip, dat uit twee rompen en een breed overkoepelend dek bestond en de vaart tussen Dublin en Holyhead onderhield. Er verliep meer dan een eeuw alvorens Patrick Miller in 1788 met een soortgelijk schip begon te experimenteren. Zoals het zo vaak gaat met van huis uit rijke uitvinders, was het plezier er snel af en men hoorde nooit meer iets van Miller's schepen. Daarentegen bracht de „Castalia” die in 1874 door kapitein Dicey voor het Kanaal was ontworpen, het tot een grotere bekendheid. Het was het grootste tweelingschip, dat er werd gebouwd en bood plaats aan duizend passagiers. Inderdaad hield het schip zich bij storm vrij rustig, maar het was zo tergend langzaam, dat de meeste Kanaal-reizigers de voorkeur gaven aan snellere boten en de zeeziekte dan maar op de koop toe namen. Financieel was de exploitatie van het schip dan ook een strop en het werd uit de vaart genomen en als hospitaalschip in dienst gesteld, waarna het in 1907 werd ge-



— Nog steeds aan het uitvinden, Jan?

sloopt. Weer was er een droom van een uitvinder in rook opgegaan.

De Russen, die sedert Tsaar Peter een grote belangstelling voor de scheepsbouw aan de dag legden, hebben eveneens enkele fantastische boten op hun naam staan. De meeste belangstelling trokken de uitvindingen van Admiraal Popoff, die met een cirkelvormig schip voor de dag kwam. Het had veel weg van een grote, platte tarbot en diende als oorlogsbodem. In ondiepe wateren bleek het een succes te zijn, maar geheel voldaan heeft de „Admiraal Popoff” blijkbaar toch niet want er werden geen nieuwe schepen van dit type gebouwd. Op verzoek van Tsaar Alexander II werd er echter wel een jacht gebouwd, dat dezelfde vorm had. In 1880 werd de opdracht daartoe verstrekt aan de firma John Elder & Co. aan de Clyde. Het resultaat was de „Livadia”. Het schip werd voortgestuwd door drie vierbladige schroeven en moest volgens de opdrachtgevers ten minste veertien mijl per uur kunnen lopen. De voorzichtige Schotse scheepsbouwers namen natuurlijk niet het risico, dat het zou worden afgekeurd, en zorgden er voor, dat er een snelheid van bijna zestien mijl werd bereikt. Het schip lag rotsvast, maar de golfslag onder tegen de kiel maakte het verblijf aan boord tijdens stormweer tot een hel. Toch is dit schip zesenveertig jaar in de vaart geweest alvorens het werd gesloopt.

### Model „Sigaar”

Behalve cirkelvormige schepen zijn er ook schepen geweest, die de vorm van een sigaar hadden. De Amerikaan Ross Winans, die ze ontwierp, verwachtte dat deze schepen de meer gewone typen van de zeeën zouden verdrijven. Het is echter anders gelopen. Het oude type schepen ziet men nog steeds en Winans' „sigaren” lagen al spoedig in Amerikaanse en Engelse havens te verroesten. Wil men ze nog zien, dan is een gang naar het museum te Rotterdam de moeite waard.

Veel geheimzinnigheid heerste er echter in 1858 op de werf te Ferry Bay, in de buurt van Baltimore, toen daar het eerste sigaar-vormige wonderschip werd gebouwd. De uitvinder en de scheepsbouwers wilden er weinig over loslaten. Het zou een schip worden, dat binnen de vier dagen de Atlantische Oceaan zou kunnen oversteken. Er was slechts plaats voor eenentwintig passagiers, die voor de winst aan tijd bovendien met minder comfort genoegen moesten nemen. Onder de voor- en achtersteven bevonden zich vrijhangende balansroeren en vele bladen. Een geheel nieuwe voortstuwingsmethode dus, die in de praktijk echter niet voldeed. Het schip rolde zodanig, dat het waarlijk geen plezier was aan boord te zijn.

Toch zagen de Russen er wel iets in; zij bestelden in 1861 een exemplaar, dat echter met gewone schroeven moest worden uitgevoerd. De proef-

vaarten verliepen zeer bevredigend, zodat in 1864 te Millwall aan de Theems nog een Winans-schip werd gebouwd, thans op rekening van de Engelse regering. Dit werd de „Ross Winans” met een sigaarvormige romp en aan beide uiteinden een schroef. Hoewel het in vergelijking met het eerste Winans-schip sterk was verbeterd, voldeed het in de praktijk evenmin.

### Een schip op wielen.

De Fransman Ernst Bazin, die in 1900 tijdens de Parijse tentoonstelling op de Seine zijn met zes enorme drijvende wielen uitgeruste schip demonstreerde, verging het niet veel beter dan Ross Winans. Hoewel scheepsbouwkundigen voor zijn drijvende gevaarte op wielen wel belangstelling hadden en het ook nog een keer het Kanaal overstak, bleek het niet snel genoeg te zijn. De uitvinder had op dertig knopen gerekend; in werkelijkheid kwam men nauwelijks aan de zeven knopen toe! Alle visioenen van een snelle overtocht over de Atlantische Oceaan bleken ook in dit geval ijdele hoop te zijn geweest.

Zo zouden wij deze opsomming nog met tientallen andere voorbeelden kunnen completeren. Wie er meer van wil weten, leze het boek *Freak Ships* van Stanley Rogers of *Fantastische Schepen* van Frans Naerebout. Zij zullen er veel van hun gading vinden. („Wereld”)

## Waardering

Er bestaat geen beter middel om de arbeidsvreugde van een medewerker te vergroten en zijn werklust te prikkelen, dan zo nu en dan eens een blijk van belangstelling en waardering te geven voor zijn werk. Wanneer hij bemerkt dat zijn prestaties op prijs worden gesteld, zal hij zijn werk met verdubbelde toewijding en voldoening verrichten.

Niemand heeft genoeg aan de eigen overtuiging, dat hij zijn werk naar behoren verricht en ook buiten zijn werkring als mens zijn goede eigenschappen heeft. Nagenoeg ieder mens wil „geteld” worden. Dat wil zeggen, dat hij de goede kanten van zijn persoonlijkheid erkend en gewaardeerd wil zien door zijn directe omgeving.

Waarom kan de ene chef zonder moeite alles van zijn medewerkers gedaan krijgen en stuit de andere — die wat het werk betreft toch niet minder bekwaam is — telkens op onverschilligheid of tegenwerking? Waarom houdt de ene leraar zonder moeite orde in de klas en de ander niet? Omdat door de eersten steeds warme belangstelling

wordt getoond en door de tweeden alleen koude bekwaamheid en flinkheid. Alle mogelijke sociale voorzieningen en moderne hulpmiddelen — die het werk verlichten en veraangenamen — helpen op de duur weinig of niets, wanneer belangstelling en waardering van „hoger-af” ontbreken. Hieraan is in de meeste gevallen meer behoefte dan louter alleen aan geld.

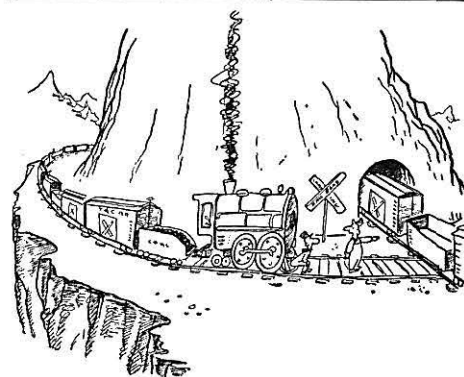
In het algemeen bemerken de ondergeschikten alleen „iets” over hun prestaties als er eens een keer iets fout is of verkeerd begrepen. Wanneer een opdracht feilloos wordt uitgevoerd hoort men zelden of nooit iets! De „pluim” blijft dus achterwege. Al gebeurt dit dan ook meestal niet opzettelijk, toch blijft dit een ernstige tekortkoming van het leidinggevende personeel. Op den duur — hoe kan het ook anders — zal hierdoor geen prettige stemming gekweekt worden, waardoor de werklust van de ondergeschikten onherroepelijk zal verminderen.

Wanneer wij in het leven willen slagen, dienen wij dit altijd in het oog te houden. Wie of wat u bent, het eerste wat er van u wordt verlangd is dat u waardering en belangstelling toont voor

uw naaste medewerkers of de mensen uit uw omgeving. Evenmin als anderen kunt ook u het niet stellen zonder waardering dat weet u wel. Maar weten is hier niet genoeg!

Het tonen van waardering moet een eerste levensprincipe van ons worden, iets even natuurlijk als het ademen. Want geen enkele factor is voor onze vooruitgang, voor ons levensgeluk en voor onze prestaties van zoveel belang, als de waardering die wij geven en ontvangen.

(Uit: *Ons Werk*).  
Bronswerk.



„Geen wonder, dat ze niet opschieten; dat zijn wij!”





## EN TE ZWAAR BEVONDEN

Het is beslist meneer Gaylord Hauser niet geweest, die heeft ontdekt, dat het voor vele mensen goed zou zijn om minder „gewichtig” door het leven te gaan. Hij heeft van die ontdekking alleen — zakelijk gezien — enorm slim gebruik gemaakt.

De meeste mensen interesseert het niet veel, dat een te groot lichaamsgevoel schadelijk voor de gezondheid is. Wat hun interesseert is hun lijn en zij zien dan ook met bezorgdheid die welvingen ontstaan op plaatsen waar die niet horen. Van dit zorgen voor de lijn hebben mensen als Hauser voortreffelijk gebruik weten te maken.

Iedereen weet, kan althans weten, dat dikte schadelijk is voor de gezondheid, maar de meeste mensen gedragen zich in het bezit van deze wetenschap als perfect onbevoede struisvogels. Het spreekt toch vanzelf, dat iemand die bijvoorbeeld 5 kilo te zwaar is — en hoeven zijn er niet 10-15 kg te zwaar — daarvan op den duur last moet krijgen. Bij het ontstaan 's morgens tilt hij 10 pond teveel uit bed en de hele dag door sjuwt hij dit dode gewicht als een last met zich mede.

Wat zou men mee worden als men de hele dag een koffer van 5 kilo met zich mee moest sjuwen bij alles wat men zo'n dag doet. En toch is dit de situatie waarin zich iemand bevindt die te zwaar is.

Niet alleen zijn deze mensen op den duur meer dan normaal vatbaar voor bepaalde ziekten, maar bovendien remt in vele gevallen een te groot lichaamsgevoel het herstel van gezondheid bij verschillende ziekten.

Bovenaan de ranglijst die men jaarlijks opstelt van de oorzaken die tot de dood leiden staan de hartziekten en daarvan wordt het grootste deel inge-

nomen door die hartziekten, die door slijtage ontstaan. Het hart is het best te vergelijken met een zuig-persomp, die het bloed in de bloedvaten pompt en liet weer uitzuigt ook. Nu zal geen motordrijver het in zijn hoofd halen om een pomp en de motor die deze aandrijft voortdurend te overbelasten. Als wij de mens vergelijken met de bedrijfsleider dan is het eigenlijk onbegrijpelijk, dat zovelen rustig doorgaan met de voor het leven onmisbare pomp — het hart — voortdurend te overbelasten.

Aan de ene kant vergt zwaarlijvigheid dus een te grote inspanning van het hart. Anderzijds worden hart en bloedvaten beschadigd door de manier van leven, die aan die dikte ten grondslag ligt.

Bij een bepaalde leeftijd en lengte behoort een bepaald gewicht. Om te kunnen leven dient men voedsel te gebruiken.

Het lichaam heeft dit voedsel nodig voor twee doeleinden. In de eerste plaats voor de opbouw en voor het herstel van slijtage en in de tweede plaats als brandstof. Voor de opbouw en het herstel zijn vooral die voedingsstoffen belangrijk, die men voedingsstoffen met beschermende waarde noemt zoals; melk, ei, kaas, groente, vruchten, vis, vlees en peulvruchten. Het gebruik van deze stoffen in bepaalde hoeveelheden is beslist noodzakelijk. De hoeveelheid brandstof, die men, behalve in de al genoemde stoffen, ook aantreft in aardappelen, brood, boter, margarine, vet, spek, macaroni, havermout en dergelijke, is afhankelijk van de hoeveelheid lichamelijke arbeid, die men verricht. Het spreekt vanzelf, dat een mijnwerker, een sjouwer, een hootwerker, en een boer meer energie verbruiken bij hun werk en dus meer brandstof nodig hebben dan een advocaat, een boekhouder of een notarisklerk. Wanneer mensen uit deze laatste groep toch evenveel eten als die uit de eerste dan wordt die brandstof, die niet wordt gebruikt opgeslagen in de voorraadschuren van het lichaam in de vorm van vet en dan ontstaan die welvingen waar wij zo bang voor zijn. Bij iedere werkzaamheid en bij ieder mens past een bepaalde hoeveelheid voedsel. Overschrijding van die hoeveelheid betekent dik-worden.

Voor al een teveel gebruiken van margarine, vet, boter en spek geeft aanleiding tot het ontstaan van aderverkalking. Dit is te beschouwen als een slijtagetoestand waarbij de bloedvaten niet meer soepele en elastische wanden hebben, maar waarbij de wanden van die vaten star en stug worden. Zij zijn dan niet meer in staat een plotseling toenemende hoeveelheid bloed — zoals die

ontstaat bij lichamelijke inspanningen — te verwerken en de weefsels die juist op dat ogenblik zo bitter veel behoefte hebben aan de door het bloed vervoerde zuurstof krijgen tekort.

Dit kan zich aanvankelijk uiten in pijn in de hartstreek of in de benen. Het is dus zaak een juist lichaamsgevoel te handhaven.

Nu moet er met klem gewaarschuwd worden tegen de slechte gewoonte van vele mensen om op hun eigen houtje in het wilde weg te gaan vermageren. Men gaat dan vaak door met het gebruiken van voedingsmiddelen, die men lekker vindt en men laat andere, voor het behoud van de gezondheid beslist noodzakelijke, voedingsmiddelen staan. Vermageren dient dan ook onder medische controle te geschieden.

Iets anders is natuurlijk, dat de voedingsleer zo uitgebreid is geworden, dat ook op dit gebied al weer specialisten optreden. Deze specialisten zijn de diëtisten, die op advies van een medicus bepaalde voedingen voorschrijven en daarbij niet volstaan met het geven van een aantal verbodsbepalingen, maar de patiënten een volledig uitgewerkt dieet geven, dat zo is samengesteld, dat alle belangrijke voedingsstoffen erin zijn opgenomen.

Dr. G. C. S.

## DE KLEINSTE ERFENIS TER WERELD.

Alleen in een land als Nederland waar elk plekje grond zijn bijdrage moet leveren om de dicht opeen gedrongen bevolking te laten leven, werken en eten, is het mogelijk, dat u bij wijze van erfenis een „grondgebied” van . . . 121/89856de deel van 2 hectare krijgt toegewezen. Dit nu is werkelijk gebeurd en wel te Baarn, waar een stuk grond in de Eemnesserpolder aldus verdeeld moest worden.

Aangezien hier volgens de kadastrale gegevens, door de loop der tijden en versterf, niet minder dan een circa 40-tal mede-eigenaren zijn overgebleven en in de kadastrale legger geboekt staan, vermelden wij als curiositeit, dat er onder de rechthebbende personen, wonende op de meest uiteenlopende plaatsen, enkelen zijn die onder meer voor 1/12, 2/117, 3/104, 3/104, 31/648, 67/382, 29/1248, 29/4992, 1/3328, 23/29952 en 121/89856 gedeelte van 2 hectaren mede-eigenaar zijn!

Wij hebben ons de tijd niet gegund om deze gegevens nader om te rekenen, doch in ieder geval moeten al deze gedeelten gezamenlijk het totale bezit vormen.

Met recht zullen deze erfgenamen elkaar wel eens kunnen hebben afgevraagd: „Hebt u al een vierkante centimeter?”

## Met een roeiboot over de Atlantische Oceaan

Het gebeurde in het jaar 1896 in New-York, dat een Noorse zeeman, George Harbo genaamd, hunkerend naar roem en faam zoals zovele jonge mensen, de stoute schoenen aantrok en het kantoor van de uitgever, Richard Kyle Fox van de „Police Gazette“ binnenstapte en in gebroken Engels zijn plan onthulde, dat niets meer of minder inhield dan met een roeiboot over de Atlantische Oceaan de oversteek New-York — le Havre te maken.

Fox wees het idee als fantastisch van de hand doch de volgende dag was Harbo weer present en dat ging zo enkele dagen door tot Fox eindelijk in principe toezegde het project te financieren, menend op deze wijze door publiciteit de oplaag van zijn courant te vergroten.

Dogelukkig over het welslagen van het eerste deel van zijn plan ging Harbo naar huis terug, alwaar hij een collega-visser Frank Samuelson bereid vond de gevaren met hem te delen.

Met de door Fox ter beschikking gestelde fondsen togen de beide mannen aan het werk om hun roeiboot te bouwen volgens het door Harbo geschetste ontwerp.

Door de publiciteit, die Fox aan het fantastische project gaf in zijn „Police Gazette“, kwamen enige journalisten zich overtuigen van de waarheid dezer berichten en waren als met stomheid geslagen toen zij in de zijn voltooiing naderende sloep geen zeilen konden ontdekken doch alleen vijf stel roeispanen en een aan de bodem der sloep bevestigde voedselkist.

Het grote publiek was echter niet geïnteresseerd in de gewaagde onderneming, zodat op de voor het vertrek vastgesteld dag uit New York — op 6 Juni 1896— slechts een 2000 personen de waaghalzen uitgeleide deed.

In de eerste dagen schoten de beide mannen, door gemiddeld een zestien uur per dag aan de riemen te zitten, goed op.

Na drie dagen varen ontmoetten zij een Canadees schip en het scheelde niet veel of hun reis had een ontijdig einde genomen. De kapitein van het Canadese schip dacht nl. met een paar schipbreukelingen te maken te hebben en weigerde te geloven aan het doel der beide mannen. Tenslotte kon hij overtuigd worden nadat hem de tot berstens toe gevulde voedselkist getoond was geworden en hij wenste de beide mannen veel succes op hun verdere tocht.

Op de 31e dag geraakten zij in een hevige storm, waarbij de kleine sloep door het woedende geweld der elementen als een notedopje heen en weer werd gesmeten. Als wanhopigen klemde de beide mannen zich aan de boorden van het kleine vaartuigje vast en Vrouwe Fortuna was met hen. Doch juist toen zij zich uitgeput op de bodem van de sloep wilden uitstrekken nam een laatste huilende windvlaag hun

bootje als een blad papier op en wierp hen op een dusdanige wijze in een diep dal dat het scheepje omsloeg.

En daar dreeven de beide mannen in het water doch de vooruitziende blik van Harbo had op zulk een omstandigheid gerekend want aan de kiel waren twee handvaten bevestigd waaraan de mannen zich vast konden klemmen.

Met vereende krachten wisten zij tenslotte in het kalmer wordende water het bootje te keren en klommen uitgeput aan boord.

Helaas was door dit fatale ongeval het grootste deel van het voedsel weggedreven en bedorven door de aanraking met het zeewater, doch het drinkwater in een apart vaatje was nog bruikbaar.

En zo, afwisselend roeiend en rustend, vorderden de mannen, die zich op rantsoen hadden gesteld, snel, terwijl zij de golfstroom volgden.

Na 50 dagen varen verschaftte een Noorse boot hun voedsel en water, zodat de beide mannen welgemoed en als van nieuwe krachten vervuld, hun tocht voortzetten.

Op 7 Augustus 1896 kwamen zij eindelijk in le Havre aan, waar een enthousiaste menigte hen opwachtte en hen op de schouders nam.

Het duurde weken alvorens de mannen weer recht op konden staan en hun bebloede handen weer konden gebruiken en toen gingen zij op reis naar Noorwegen, de vurigste wens van Harbo, welk reisje hun was aangeboden door een welgestelde Franse fabrikant.

Het doel van Harbo was bereikt, hij had Noorwegen, van welk land zijn ouders afkomstig waren en dat hijzelf nooit had gekend, gezien en hij was een beroemd man. Dit laatste ging echter niet op in Amerika.

Daar was nl. de Spaans/Amerikaanse oorlog uitgebroken waardoor de aandacht van het volk van de prestatie van de mannen was afgeleid en zij niet die publiciteit kregen — behalve door Fox — die zij hadden verwacht toen zij aan boord van een Frans schip de haven van New York binnen voeren met hun sloepje op het dek vastgesjord.

Na nog op enkele voorstellingen en carnavalsfeesten hun wedervaren te hebben verhaald, besloten zij terug te keren naar hun vissersnetten.

Zij stierven dan ook vrijwel onbekend doch niet nadat hunne namen met gouden letters in het Gulden Boek van Avontuur waren geschreven door hun

prachtige prestatie om in een open sloep de Atlantische Oceaan over te steken en in 62 dagen een afstand van ruim 3300 zeemijlen af te leggen. *Habe*

## BLOEMEN HOOFDSTAD AALSMEER

Op weinig plaatsen ter wereld zullen meer bloemen worden gekweekt dan in het Nederlandse dorp Aalsmeer. Iederen is daar op de een of andere manier bij de bloemen-business betrokken en de Aalsmeesters zelf vinden dit zo gewoon, dat de bijzondere betekenis van hun dorp min of meer aan hun aandacht ontsnapt.

Zo kon het gebeuren, dat de plaatselijke Aalsmeerse Courant het niet eens nodig vond te vermelden, dat de sjah van Iran de bloemen voor zijn huwelijk uit Aalsmeer liet komen of dat koning Farook zijn paleis met Aalsmeerse sering en liet versieren, omdat hij zijn gade 'n pleziertje wilde doen. De Aalsmeesters zouden zich bij zo'n gelegenheid afvragen waar die keizers en koningen hun bloemen anders vandaan zouden halen. Ook het feit, dat bij de kroning van koningin Elizabeth bloemen uit Aalsmeer werden gebruikt viel de bloem-dorpers niet op.

Er zijn in Aalsmeer 1300 kwekerijen en wat die aan bloemen en planten produceren is ongelooflijk. Vijftien miljoen rozen en even zoveel anjers, tien miljoen takken sering en vier miljoen potplanten zijn cijfers, die een heel duidelijke taal spreken. Als deviezenbron is de export van Aalsmeerse bloemen van grote betekenis. In 1952 werd voor 18.7 miljoen gulden uitgevoerd. Nederland zelf neemt trouwens ook een groot quantum af.

De gehele streek van Aalsmeer is ongeveer twee meter lager gelegen dan de zeespiegel en de polders zijn nog weer ongeveer vier meter lager. Het is in deze laag gelegen polders, dat de stralende en geurende glorie van Aalsmeer gekweekt wordt.



— Als je liebt Henri, niet doen. Ik beloof je, dat ik die jurk morgen niet meer aan zal doen! —



## HOE BEVEILIGEN WIJ ONZE JUWELEN?

Nu even ronduit en eerlijk een woord van vrouw tot vrouw: Hoe beveiligen wij onze juwelen? Het verwondert me eerlijk gezegd, dat er in pers en radio zo weinig degelijke raadgevende woorden over dit nijpende probleem gezegd worden. En dat in deze onzekere tijd; de ene staking is nauwelijks opgeheven, of de andere juwelendiefstal komt weer. Mag ik hier even een persoonlijke ervaring optekenen? Hindert het U niet? Mijzelf hindert het niet, dank U, ik spreek graag over mijzelf.

Welnu dan, ik zei: Charles, zei ik, hoe moet het met mijn juwelen? Je weet, dat ik een safe zo unsafe vind en dat ik daarom mijn juwelen altijd in de katebak verstopt. Dommertje, zei Charles, praat niet zo luid, de muren hebben oren, zelfs de kat heeft oren. Charles, fluisterde ik, we kunnen naar Aix-les-Bains de katebak niet meenemen, hoe moet dat nu met het zeven-snoers-parelcollier, het diadeem met de

Karyloff-saffieren en ..... Charles ..... zei ik ..... O, Charles, de Romanoff-biezoes die zijn toch ook niet voor de poes. (O, jee, daar rijm ik in mijn angst) ..... en eig'lijk ben ik nog het bangst. voor de smaragd van Tante Rosa (o, help ik kan niet meer in proza, ik raak de rijmen niet meer kwijt, 't is allemaal nervositeit) en de briljanten? ('t is te laat, nu blijft het allemaal rijm en maat ..... 't is als een tic op het gelaat, blijft dat nu ook zo, als ik praat?) Maar goed waar was ik ook alweer? Dus de briljanten, nog een keer, en die antieke saffieren hanger, o Charles, o Charles, ik wordt steeds banger. Wij gaan nu toch op reis, naar Arles? Wat doe 'k met de juwelen, Charles? En Charles, doortastend als altijd, zegt maak je niet zo angstig meid, je draait die dief gewoon een loer, dus wat betreft het parelsnoer, dat wikkel je om je chemise, en de topazen in je kiezen, en wat betreft de paarlen clips: Je zit er op, zó ..... met je hibs, en dan de Romanoffbiezoes, die doe je in je streepjesbloes en de saffieren in je schoen. Zo zouden we het dan maar doen.

We zitten in de trein, en ..... Hu! Daar komt een goor individu. Hij staat in de coupé te loeren, o, ziet hij heus

mijn parelsnoeren? Ik geef een half gesmoord geluid en spring pardoes het raampje uit. De trein raast voort toertom-tidom, ik sta in 't donker, suf en stom, en strompeltastend, langs de rails. Wat is dat daar? Ik zie iets geels. Ik zie iets geels.

Wat is dat nu? De snor van 't goor individu! O, help, hij is me nagesprongen. Het is een hele zware jongen. Ik vlucht het bos in, 't bos bij Luik, ik voel de parels om mijn buik. Bij ied're stap, die ik moet doen, voel ik saffieren in m'n schoen. En in mijn neus ..... wat zou dat zijn? O, deksels, 't is de bloedroijn. 'k Hoor iemand roepen, hees en schor. Jawel, dat is de gele snor. Staat hij daar bij die boom te loeren? Ik struikel over parelsnoeren. Help, moord en brand en roof en moord! O, 't is de gele snor niet, 't is Charles.

O, Charles, ik ben het kwijt.

Wat, de juwelen? Ben je alle juwelen kwijt?

Nee, Charles, ik heb alles nog, mijn chemise zit boordevol. Maar het Rijn. Charles, het Rijn ben ik kwijt. Goddank.

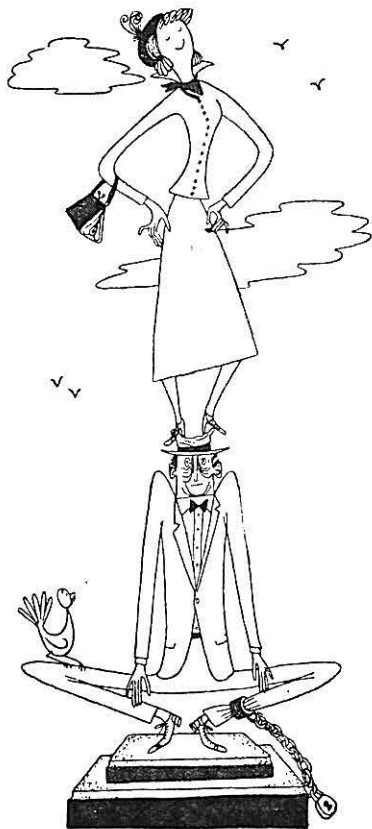
Annie M. G. Schmidt  
(uit: Impressies van een simpele ziel)

## HET VOLK DER VROUWEN

In de Kaukasus, niet ver van de Perzische grens, woont de slechts uit enkele duizenden mensen bestaande stam der Jassaaïen in een paar dorpen, die in het dal van de Zaba liggen en die u op geen enkele kaart zult ontdekken. De Mohammedanen noemen deze Jassaaïen het „Volk der Vrouwen” en dat is niet zonder reden, want de vrouw speelt bij deze vrij primitieve stam een alles overheersende rol. Zij werkt, vecht, bedrijft politiek en doet waar zij zin in heeft. Van gehoorzaamheid aan de man is geen sprake. Een jachtmes of strijdbijl behoort tot haar dagelijkse uitrusting, maar ook met de revolver en het geweer weet zij voortreffelijk om te gaan. De Jassaaï-mannen mogen geen wapenen dragen.

Jagen en houthakken zijn bezigheden, die de Jassaaï-vrouw even goed afgaan als huishoudelijk werk. Moet zij een kind ter wereld brengen, dan mag niemand haar tijdelijke zwakte zien. Zij trekt zich terug in de bossen en een paar uur na de geboorte hervat zij haar gebruikelijke zware werk.

Het is begrijpelijk, dat zulk een Jassaaï-vrouw zelf haar echtgenoot uitzoekt en de dag van het huwelijk bepaalt. Evenzo kan zij zich van haar man laten scheiden, wanneer zij dat



wenst. Zij behoeft dan slechts in tegenwoordigheid van haar echtgenoot en twee getuigen driemaal de man te gelasten: „Ga weg!”, en de scheiding

is voltrokken. De dictatoriale neigingen der Jassaaï-vrouwen gaan zelfs zo ver, dat zij haar mannen opsluiten, als dezen van plan zijn, een reisje te ondernemen of 's avonds het huis te verlaten. Anderzijds heeft de man echter een leven op een bordje. De stamzede verbiedt hem, nuttig werk te verrichten. Het wordt zowel voor het sterke als voor het zwakke geslacht als een schande beschouwd, wanneer een man iets anders doet dan wat sport of hengelen.

Een jaar of vijftien geleden verwoegde zich bij het Volk der Vrouwen een delegatie van een grote Sovjet-Vrouwenbond met het doel, de taak der Jassaaï-vrouwen te verlichten en ook de mannen bij het werk in te schakelen. Maar met verontwaardiging wezen de Jassaaïen die pogingen van de hand en met de wapenen in de hand verdreven de vrouwen deze delegatie. Voor mannen-emancipatie voelden zij blijkbaar niets.

Als u het eerlijk bij uzelf nagaat, zult u meer spijt voelen van dingen, die u verzuimd hebt, dan van dingen, die u gedaan hebt.



# laatste Sportnieuws

## HOCKEY.

Om te beginnen enkele uitslagen:

Zondag, 3 Januari: K.P.M. II — V.I.C. III:  
1-0

Zaterdag, 9 Januari: I.S.C. I — K.P.M. I:  
2-2

Zondag, 10 Januari: Spcl. III — K.P.M. II:  
3-0

### Het Eerste:

In de wedstrijd tegen I.S.C.I. welke eindigde in een 2-2 gelijkspel, werd fel gespeeld. Binnen 10 minuten na de aanvang stond het reeds 2-0 voor de K.P.M. De doelpunten werden gescoord door Metzelaar en Boom. Tot aan de rust bleef de stand onveranderd, doch daarna kwam I.S.C.I. opzetten en eveneens binnen 10 minuten had keeper Lips tot 2-maal toe het nakijken. Daar bleef het bij, zodat de winstpunten tussen de beide partijen werden verdeeld.

Het Eerste staat nu in de competitieranglijst op de 5e plaats met 5 punten uit 6 wedstrijden.

### Het Tweede:

In de wedstrijd tegen V.I.C. III heeft het Tweede weer 2 winstpunten kunnen behalen, ofschoon deze wedstrijd tegen een incompleet V.I.C.-elftal zeker met hogere cijfers had moeten eindigen, dan thans het geval is geweest. Vele aanvallen van de K.P.M. liepen dood op het onverbiddelijke fluitje van de scheidsrechter: off-side! De enige goal in deze wedstrijd werd gemaakt door Kraft van Ermel uit een goede voorzet van Van Wijk.

De wedstrijd Spcl. III — K.P.M. II stond op een hoog peil. Ofschoon onze mensen met 3-0 hebben verloren, speelde het Tweede op Zondag, 10 Januari wel haar beste wedstrijd van het sei-

zoen. Onze achterhoede gaf niet veel toe en het is aan gebrek aan schotvaardigheid bij onze voorhoede te wijten dat er geen tegengoals werden gemaakt. Meerdere goede aanvallen werden opgezet doch tot doelpunten kwam het niet.

Spcl. III wist daar wel weg mee en dat is dan ook de reden van onze nederlaag. In ieder geval een prettige en sportieve wedstrijd met een eervol resultaat. En zo staat het Tweede in de competitieranglijst op de 4de plaats, met evenals het Eerste, 5 punten uit 6 wedstrijden.

In het volgende nummer hopen wij de competitiestand te kunnen opnemen.

## TAFELTENNIS.

K.P.M. — Hercules: 9 — 21

De eerste wedstrijd in het nieuwe jaar (op 15/1 '54) werd met flinke cijfers door ons verloren. Een en ander wil niet zeggen, dat wij achter onze tafels werden weggeveegd, want er werd behoorlijk weerstand geboden, terwijl vele partijen slechts op het nippertje door onze gasten werden gewonnen. Wij kunnen terugblikken op een gezellige avond en zien met belangstelling uit naar een volgende ontmoeting, want hier laten wij het beslist niet bij zitten!

\*

Wij maken van de gelegenheid gebruik een beknopt overzicht te geven van het wedstrijdprogramma voor de komende 2 maanden, (wijzigingen uiteraard voorbehouden).

26 Januari: K.P.M. — Sportclub

eerste helft Februari: K.P.M. — Factory

tweede helft Februari: K.P.M. — Petamburan

begin Maart: K.P.M. — tournooi om de „Aida” — wisselbeker, alsmede onderlinge wedstrijden ter gelegenheid van het éénjarige bestaan van onze Tafeltennisvereniging.

eind Maart: K.P.M. — Tovo.

## SCHAKEN.

De regenperiode en het daarmee in nauw verband staande transportprobleem zijn de laatste weken van invloed geweest op het bezoek van de wekelijkse club-avond in het Logeergebouw.

Desalniettemin kon het bestuur aan de hand van de resultaten der gespeelde wedstrijden een voorlopige ranglijst naar de sterkte van de leden-spelers

opstellen, welke per circulaire aan de leden werd toegezonden. In deze ranglijst kunnen de leden zelf verder verandering brengen door elkaar tot een wedstrijd van 2 partijen uit te dagen. Het reglement van deze zgn. „ladderwedstrijd” werd eveneens per circulaire bekend gemaakt.

Verder hoopt het bestuur, zodra de ranglijst een definitievere vorm heeft gekregen, wedstrijden tegen andere maatschappijen te organiseren. Hiervoor is echter enthousiasme van de leden beslist nodig.

Wij willen van deze plaats gebruik maken om de leden nogmaals op te wekken zich niet door regenbuien etc. te laten weerhouden en met ijver en geestdrift aan het slagen van deze ladderwedstrijden mee te werken, opdat de K.P.M. met een zo sterk mogelijk schaakteam voor de dag kan komen.

Laten tenslotte alle schaakliefhebbers, die tot nu toe verzuimden lid te worden van de Paketvaart Schaakclub dit verzuim alsnog herstellen door zich als lid op te geven bij de heer Royer, afd. Vrachtsaken/HK.

## „SCHOORSTEEN-DIPLOMATIE”!

Teneinde een moreel overwicht te krijgen in de Perzische Golf zond Rusland jaren geleden de kruiser „Askold” naar de Perzische wateren. Het succes was groot! De „Askold” was n.l. de enige kruiser ter wereld, uitgerust met 5 schoorstenen.

Engeland wilde natuurlijk niet achterblijven en zond de veel grotere kruiser „Amphitrite”. Helaas bezat deze kruiser slechts 4 schoorstenen en de Perzen vonden de „Askold” dan ook veel belangrijker. De Commandant van de „Amphitrite” verdween voor enige dagen en kwam toen terug met een kruiser die niet minder dan 6 schoorstenen voerde! Van hout en zeildoek waren er twee bijgebouwd, rook werd naar deze schoorstenen gevoerd waardoor een zodanig effect werd verkregen dat de Russen wel konden inpakken!

*Slechts weinig mensen kennen hun eigen krachten. Het is met hen gesteld als met de eigenaar van een stuk land, die het bestaan niet kent van de goudader, die er doorheenloopt.*



# Ontspanning door Inspanning

## Kom Puzzle Mee



Hier heeft u de juiste oplossing van het monster-kruiswoordraadsel, voorkomende in ons Kerstnummer:

MONTERING ELLERDE RAMPZALIG  
L. JOEHEEN BLEI BOOI HARETAKT  
EKTRANT HY SEDESS AF AAGOT FER  
RAN KIN NOT ASEN PLEKTEL DUO  
ALOM LEL IE LK K HAT SLEEN VORE  
REGEN ROG STAL BENT OI REKRUIT  
ES TOE L EDA PINAS REEK ALE EE  
SSA ONE RAMP RAL VIN K TREEM L  
AMARANT GERDA KLOET KRUI MEL  
MAAL KOOL NAR AGER DROM DRAS  
ARA K STOP KENDANG SOOS BEPE  
N DROUK ETEN GEVAT TOKO GRIL LR  
IK KRAAM DAME L K RAD STEEN NU  
SEM KAR PERAK ESTALON ARM HAM  
PAT KEREL REKSTOK MAARN SOM  
GETAL SI RPAIR ODER VIN KAPEL  
URNET BIGOT AAR TAPI R DAT NA  
L ENGEL SAHRU NE DAG GEMIS R  
I ATER EROCTET WAAH A SAR EEN WE  
KRANS LEON BROME DOOR TAPREDEN  
ODE BARON WAL NOOT SI SAL TUL  
OMA KAM PEKEL GEFELES SIK  
RA KRAAG VAR GED LEI SMELT GR  
G SMET ROER MOT IE LENT KALK A  
EST K POOL TEN IERS TOEN PABT  
LUIK K DEK HOE GAS GLAS GRAS  
BEI GNET WERST MODEL TAT FOEN  
M REAAL FOKS IDE DREL FLUIT V  
AD VAL FILE GERST I TEN OIR SI  
NAMI S POL E ON TULE DOOR KLANT  
ADAT HOKER EEM K LAM DEMER EGER  
GES BODD TURK HES KOOR GEK ADA  
ER ROEDE MI MEDAN OL BENIG EG  
R DOORDEEL BOEI BODR KANTEEL E  
MOEDERDAG FIRMANT HARTELAAR

Wij geven direct toe dat het niet zo'n erg gemakkelijke puzzle was, doch dat mocht dan ook wel i.v.m. de verschillende vrije dagen in December. Na loting onder de goede inzendingen kwamen de volgende prijswinnaars uit de bus:

De eerste prijs van Rp. 50.— gaat naar  
**F. Bensen — employé VRV/HK.**

De tweede prijs van Rp. 30.— is bestemd voor  
**Mevrouw M. Roering — d'Olivat  
Emmakade 5 — Amstelveen (Nederland)**

en de derde prijs van Rp. 20.— is toegekend aan  
**H. C. Faber — employé agentschap Palembang.**

Onze gelukwensen. De prijzen zijn inmiddels verzonden. En nu weer een nieuwe opgave, ditmaal een lettergreep-raadsel, waarvan de oplossingen ons uiterlijk 20 Maart a.s. moeten hebben bereikt. Geen moeilijke opgave, zodat wij weer vele oplossingen verwachten.

\*

Voor inzendingen gelden de volgende voorwaarden:

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan:  
De redactie van „De Uitlaat”  
p/a 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.

(copyright „de Uitlaat”)

Van de 68 lettergrepen: aan — ha —  
ca — che — clo — cy — de — die —  
dig — door — du — e — e — ein — en —  
en — eus — fan — fe — gi — i —  
kel — keu — kleu — lan — ler — let —  
li — lich — lijk — me — nauw — ne —  
neel — nga — nu — ont — pau —  
pe — pen — poe — re — reel — ren —  
ren — rig — rig — roe — roos —  
rijn — sa — sis — so — spe — ta —  
ten — ten — ter — tie — to — uit —  
uit — ve — vou — wai — wen — ze —  
zui  
kunnen 19 woorden van de volgende betekenis worden gevormd:

1. .... K.P.M.-schip (9)
2. .... het alsnog verschuldigde bedrag voldoen (11)
3. .... godsdienstig (9)
4. .... opvoeding (8)
5. .... iemand m.e. lastig humeur (8)
6. .... acteur (12)
7. .... tenslotte (11)

8. .... luid zeggen, proclameren (9)
9. .... belovend, hoopvol (11)
10. .... tijd verbeuzelen, leeglopen (12)
11. .... lijnen o.e. kaart, die plaatsen met gelijke luchtdruk verbinden (8)
12. .... beschrijvend woordenboek (12)
13. .... met röntgenstralen onderzoeken (11)
14. .... schouderbelegsel (7)
15. .... keurig, precies (10)
16. .... afbeelding, schouwspel (8)
17. .... krachteloos maken, afdoende weerleggen (10)
18. .... Gr. godin van de wraak en gerechtigheid (7)
19. .... niet samengesteld (11).

Bij juiste oplossing ontstaat op de 1e en 4e verticale rij (van boven naar beneden gelezen) een gezegde.

De getallen, welke achter de omschrijving tussen haakjes zijn geplaatst, geven aan uit hoeveel letters ieder woord bestaat.

### Marietje.

Ieder mens voelt zich ongelukkig, als niemand notitie neemt van de dingen, waarvan hij vervuld is. Zo ook de kleine Marietje, die voor haar verjaardag een mooie ring had gekregen. Tot haar grote teleurstelling toonden de kleine en grote gasten veel te weinig belangstelling voor dat prachtige geschenk. Toen de verjaarspudding op tafel kwam en het een ogenblik stil was, kon Marietje zich niet langer bedwingen.

„O, Mammie”, riep zij met een hoog stemmetje, „mag er een raam open; ik heb het zo warm in mijn nieuwe ring!”

\*

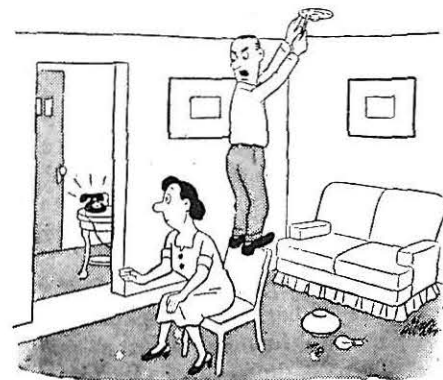
### Reserveren.

Jantje werd op een morgen verrast door de mededeling, dat er in het gezin een tweeling was geboren.

„Als je dat aan de juf op school vertelt,” zei zijn vader, „krijg je vast wel een dag vrij.” Jantje had succes. Hij kwam 's middags thuis met de tijding, dat hij de volgende dag niet naar school hoefde.

„En wat zei juf van de tweeling?” vroeg Vader.

„O,” antwoordde Jantje, „ik heb haar alleen maar verteld, dat ik een zusje heb gekregen. Het broertje bewaar ik voor de volgende week.”



„Laat bellen, laat bellen!”