

de  
*uitlaat*





## de Uitlaat

personeelsorgaan  
van de  
n.v. koninklijke  
paketaan-  
maatschappij.

9e jaargang no. 3  
1 maart 1954

overneming van tekst en  
illustraties alleen geoor-  
loofd met bronvermelding

\*  
alle stukken „de uitlaat”  
betreffende te adresseren:  
aan de redactie van  
„de uitlaat”  
p/a k.p.m.  
medan merdeka timur 5  
djakarta

dit nummer bevat o.a.:

schip en wal  
\*  
een toekomstige stem  
\*  
logica in shipping  
\*  
vreemde legaten aan  
mensen en dieren  
\*  
zeeziekte  
\*  
een maandelijks foto-  
prijsvraag  
\*  
leest u doornroosje  
nog eens

bij de foto's

op de frontpagina een ty-  
pisch beeld in de 1e bin-  
nenhaven te tg. priok.

\*  
op de binnenzijde van de  
omslag (pag. 19): het ms.  
„baud” voor vertrek gereed  
in priok's haven.

\*  
op de achterzijde van de  
omslag: bekende bedrijvig-  
heid langs de kant van  
priok's haven: de „Kali-  
anget”, de „Tasman”, een  
ander „Ka”-type en de  
„Swartenhondt” broederlijk  
bijeën.

(foto's: Studio Tong & Tim)



### „Groove it now, folks!”

Het is een Amerikaanse uitdrukking  
voor: „Zet het nu op de plaat!” En dat  
geldt dan voor goede songs, die het  
verdienen op een gramfoonplaat te  
worden vastgelegd. Teneinde er duizen-

den méér een plezier mee te doen dan  
toevallig de zes, tien mensen alleen die  
het liedje het eerst hoorden. Zo zouden  
we ook willen doen met al de verhalen  
over het K.P.M.-leven, die u in uw  
kleine kring vertelt: schrijf erover aan  
ons. Zo nodig werken we hier en daar  
wat om (maar u zult merken dat u  
beter schrijft dan u wel denkt) en dan  
komt uw story in „de Uitlaat”. Niet  
uw kleine kennissenkring alleen profi-  
teert ervan, maar wij allen van de  
K.P.M. En in de complete jaargang van  
straks alle K.P.M.-ers die er nog komen  
zullen.

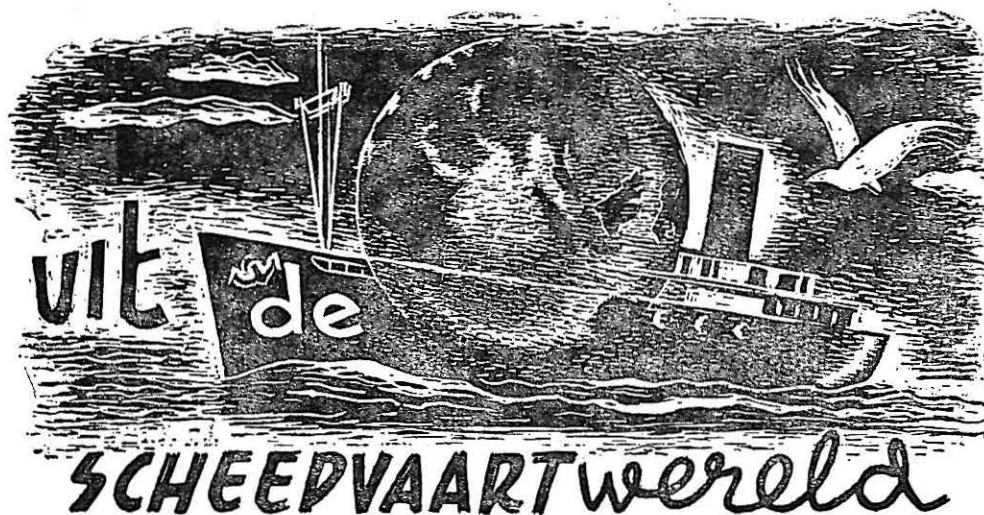
„Groove it NOW, folks! !”



Het ms. „Leksula” in Tjirebon's haven.

(foto: studio Tong & Tim)





Nu door het recente staatsbezoek van Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins der Nederlanden aan Zijne Keizerlijke Majesteit Haile Selassie, Ethiopië — althans in Nederland — in de algemene belangstelling is gekomen, leek het ons interessant iets te vertellen over de haven-problemen van Ethiopië, dat overigens zelf géén koopvaardijvloot bezit.

Tot de federatie tussen Ethiopië en Eritrea bezat Ethiopië geen eigen uitweg naar zee. Vrijwel de hele in- en uitvoer ging via Djibouti in Frans Somaliland. Na de federatie werd het voor Ethiopië mogelijk eigen havens in Eritrea te krijgen. De haven van Massawa zal blijven dienen voor het goederenverkeer met Noord-Ethiopië.

Het is echter anders gesteld met de verbindingen met Centraal-Ethiopië, waar de hoofdstad Addis-Abeba verreweg de belangrijkste plaats is.

Addis-Abeba beschikte tot voor kort voor goederen-vervoer maar over één verbinding met de buitenwereld: de ongeveer 800 km lange spoorweg naar Djibouti, waarvan door gebrek aan concurrentie de tarieven de hoogste ter wereld zijn: bijvoorbeeld voor koffie f 105.— per ton; draadnagels zelfs f 156.—.

Na de federatie met Eritrea maakte de Ethiopische regering plannen om zich los te maken van dit spoorwegmonopolie door een haven aan te leggen te Assab in Zuid-Eritrea, die door een autoweg met Addis-Abeba zou worden verbonden.

Dit zou een ernstige bedreiging voor de spoorweg-maatschappij en voor de haven van Djibouti zijn. De im- en exporteurs in Djibouti — bang voor de gevolgen van deze plannen — hebben voorgesteld een autoweg aan te leggen naar Addis-Abeba. Door de concurrentie tussen auto en trein verwacht men verlaging van de huidige tarieven.

Djibouti blijft in dit geval de enige in- en uitvoerhaven van Ethiopië en dringt dus aan op een spoedige beslissing, omdat er nu al met vrachtauto's een verbinding wordt onderhouden tussen Addis-Abeba en Assab, hoewel Assab vrijwel geen havenfaciliteiten heeft en slechts voor een paar kleine schepen toegankelijk is. Opslagplaatsen zijn er vrijwel niet; het grootste deel van de goederen is in de brandende zon opgeslagen. De verbindingsweg met Addis-Abeba is slecht.

Djibouti ligt veel gunstiger, heeft een vrij moderne havengelegenheid en is als vrijhaven aantrekkelijk voor de scheepvaart. Toch worden nu al tegen concurrerende prijzen goederen via Assab geleid, dat 400 km verder van Addis-Abeba ligt. Bij toenemend vervoer via Assab zullen de spoorwegtarieven moeten worden herzien.

Beide plannen, zowel dat van de weg van Addis-Abeba naar Djibouti als dat van de weg naar Assab en de aanleg van een haven aldaar, zullen tot verlaging van de vrachtprijzen leiden. Er is echter één groot verschil.

De weg van Djibouti zal door de concurrentie tussen wegvervoerders en spoorweg-maatschappij de ontwikkeling van Ethiopië bevorderen door lagere prijzen voor zijn verbindingen met het buitenland. Een haven in Assab zou echter een ernstige bedreiging voor de haven van Djibouti vormen. Politieke moeilijkheden zouden daarvan zelfs het gevolg kunnen zijn.

Ethiopië is echter sterk vóór een haven in Assab. In tijd van oorlog is men dan niet afhankelijk van een buitenlandse haven als Djibouti. Ook voor de ontwikkeling van het land zelf is het bezit van een eigen haven belangrijk. Bovendien krijgt Ethiopië, als Assab een haven krijgt en de verbinding met de hoofdstad tegen een redelijk tarief mogelijk is, toch een goedkopere verbinding met Djibouti, want de spoorweg-

maatschappij zal dan ongetwijfeld haar tarieven moeten verlagen. In dat geval zal een der voornaamste voorwaarden zijn vervuld voor een ongestoorde economische ontwikkeling van Ethiopië.

\*

Enige tijd geleden heeft de heer G. F. de Ronde, oud-gezagvoerder ter Koopvaardij en thans verbonden aan de Filiaal Inrichting van het K.N.M.I., in het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart in Rotterdam een uiteenzetting gegeven over een door hem uitgevonden apparatuur voor radio-peilingen met 3-centimeter golven, waarmee het mogelijk moet zijn, de juistheid van de manoeuvres van een schip te controleren. Deze uiteenzetting, waarvan de volledige tekst heeft gestaan in het Dagblad Scheepvaart van 11 Juli '53, komt zeer in het kort hierop neer.

Twee redenen hebben de heer de Ronde aanleiding gegeven te zoeken naar de oplossing van het probleem van de navigatie bij slecht zicht in nauwe en bochtige vaarwaters, het aanlopen van een kust, het invaren van zee-armen, baaien en dergelijke.

Ten eerste zijn de bestaande elektronische navigatie-middelen voor dit fijne werk niet nauwkeurig genoeg. Ten tweede staat de gezagvoerder geen enkel middel ten dienste om de aanwijzingen van de loods te controleren, als deze bij slecht zicht op de scheeps-radar navigeert of zijn instructies van een radarstation aan de wal ontvangt.

Niettemin blijft de gezagvoerder ten alle tijde verantwoordelijk voor schip en lading.

De heer de Ronde heeft daarom gezocht naar een hulpmiddel voor de navigatie, dat de kapitein in staat moet stellen zich te vergewissen van de juistheid van de manoeuvres van zijn schip, dat minstens zo nauwkeurig moet zijn als die van „lichten ineen varen” en dat bedrijfszeker en dus weinig kwetsbaar moet zijn.

De oplossing, die de heer de Ronde heeft gevonden, is een radiozender en ontvanger voor kortegolven. Deze golven gedragen zich in zoverre net als de golven van het licht, dat zij zich rechtlijnig voortplanten. Hun reikwijdte is dus afhankelijk van de hoogte van de zender.

De golven kunnen met behulp van een reflector worden gebundeld en dus met grote nauwkeurigheid in een bepaalde richting worden uitgezonden. Omgekeerd kunnen deze golven bij ontvangst weer met een reflector worden gebundeld, waardoor men een scherp richteffect krijgt.

(zie vervolg op pag. 15)

# SCHIP EN WAL

Het varen zit de mensheid in het bloed en dit moet al het geval zijn sedert de eerste bewustwording van de mens. De verklaring hiervan is eenvoudig. Ontstaan en ontwikkeling van het mensdom heeft plaatsgevonden op onze Moeder-Aarde, waarvan het grootste deel uit water bestaat. De weg over de rivieren en langs de kusten was voor de primitieve mens de snelverbinding, hij beschikte nu eenmaal niet over wegen en voertuigen.

Zo werd in de voor-historische tijd met uitgeholde boomstammen de grondslag gelegd voor de scheepvaart.

De scheepvaart, die in de loop der eeuwen een hoogstmerkwaardige en interessante groei en ontwikkeling heeft doorgemaakt. Vanaf de tijd van de uitgeholde boomstammen, toen men „eigenaar-captain” was van zijn vaartuigje, zullen er lieden zijn geweest, die qua aanleg dit werk zo goed verstonden, dat zij zich meer gingen specialiseren op het varen en geschikt werden op het water diensten voor anderen te verrichten. De zeelieden hadden in feite hun ontstaan en werkkring gevonden.

Daarnaast zullen er zeker lieden zijn geweest, die minder voelden voor het water en van de wallekant af probeerden de zeemaneigenaars van dienst te zijn. De „walslurp” in het scheepvaartbedrijf had zijn intrede gedaan en de grondslag van wat wij nu als rederij kennen, was gelegd.

Hoe interessant zou het zijn de ontwikkeling in beide groepen (zee en wal), in de loop der eeuwen op de voet te volgen. Voor zover ons bekend is, is over dit speciale onderwerp weinig of geen litteratuur, hoewel wij uiteraard veel hierover te weten kunnen komen uit de algemene zeegeschiedenis der landen met maritieme betekenis.

Hoewel het niet precies is na te gaan in welke tijden het samengaan van zee en wal een meergeordende scheepvaart bracht, weten wij, dat reeds bij de oude Grieken en Romeinen in feite sprake was van rederijbedrijven. In het begin waren er slechts geregelde verbindingen langs de bekende kusten, om na de stoutmoedige tocht van Columbus uit te groeien tot wereldscheepvaart en het bevaren van de zeeën.

In de Nederlanden zien wij een eigen scheepvaart tot behoorlijke ontwikkeling komen na beëindiging van de tachtig-jarige oorlog. Maar dan gaat de scheepvaart in de Lage Landen met sprongen vooruit. De walorganisatie had toentertijd een andere vorm als die wij nu kennen. Het geheel was in feite een staatsbedrijf, met als hoofdtaak het financieren en voorbereiden van de zeetochten. De zeeman is daarnaast de praktische uitvoerder, die de bevelen en orders dient na te komen. Zijn gehele zelfstandigheid krijgt hij eerst terug, wanneer de trossen zijn

losgesmeten en hij koers zet naar de landen, die door zijn opdrachtgevers waren aangewezen. Radio kon hem nog niet achterhalen en aan de wal moest men rustig afwachten of hij wel of niet zou terugkeren, waarbij als belangrijkste factor gold dat hij bij terugkeer rijke buit en lading zou meebrengen. Het avontuur, dat dit alles meebracht, drukte uiteraard zijn stempel op de zeeman van die tijd.

Voor de wal was na het uitvaren van de galjoenen alle zorg voorbij en de zeeman moest maar zien dat hij er kwam en trachten om natuurlijk ook terug te komen.

Het is te begrijpen dat reeds spoedig de tegenstellingen kwamen tussen schip en wal. Het goede leven van de wallekant ontging de zeeman natuurlijk niet, vandaar dan ook dat een groot gedeelte van de equipage de walgeneugten zo apprecieerde, dat alleen met „ronselen” zijn varen naar verre landen een feit werd.

De man, die met de bevelen van de „Hoogmogenden” voor alles letterlijk alleen stond, was de „Schipper naast God”. Hij oefende gezag uit onder de moeilijkste omstandigheden, liep vreemde kusten aan, moest bedacht zijn zijn schip te verdedigen en te behouden tegen overvallen en aanvallen en moest de veilige navigatie leiden met zeer primitieve hulpmiddelen.

The Old Man (de Ouwe) moest zich in deze tijden wel ontwikkelen in een weinig zachtzinnige vorm. Dit typische leven van avontuur, romantiek en harde werkelijkheid doet rondom de zeeman een eigen sfeer ontstaan. De verhalen komen los als hij weer thuis is. Men luistert graag naar zijn belevenissen uit verre landen. De eigen zeemanstaal ontstaat en naast de vaak min of meer ruwe omgangsvormen ontdekt men in de zeeman „rondborstigheid” en „goedmoedigheid”. Tot heden ten dage spreekt en schrijft men nog graag van de „rondborstige en joviale” zeeman.

Naast deze ontwikkeling van de man op zee, stond een geheel andere, die van de man, die in de scheepvaart, aan de wal, zijn taak had gevonden. Zijn werkkring en leven was veel rustiger en normaler en het instructieve element van zijn taak bracht hem reeds spoedig ten aanzien van schip en scheepsbemannings autoriteit en zelfverzekering.

In dit opzicht lag de zeeman uit de zeiltijd enige slagen achter. De waarderding, die hij van de wal en zijn opdrachtgevers ontving, werd geheel bepaald door de winsten, die hij, voor hen, wist te vergaren. Sociaal gesproken stond hij feitelijk nergens, slechts op hoogtijdagen wanneer ter zee, dank zij zijn gehele inzet, successen waren geboekt, kon hij tijdelijk op werkelijke belangstelling rekenen. Vanzelfsprekend is het, dat deze omstandigheden er niet toe meewerkten, de zelfbewustheid bij de beoefenaren van het zeemansvak te bevorderen.

De „Ouwe” was toentertijd in de gedachten sfeer van velen, de man van avontuur met pruimtabak, beslist geen borrelhater, met taal en manieren, waarover men zich kostelijk kon amuseren, maar in de omgang ging men hem in behoorlijke kringen uit de weg.

Het heeft feitelijk geduurd tot na de Napoleontische tijd, dat o.m. in de Nederlanden meer aandacht werd besteed aan de positie van de zeeman. De opleiding van het stuurmansvak werd aanzienlijk verbeterd en allerlei wettelijke voorschriften kwamen tot stand, die er toe bijdroegen, o.a. het leven van de zeelieden aan boord van het schip prettiger en menswaardiger te maken. De scheepvaart begon zich te ontwikkelen in de vorm, die wij thans kennen. Het stoomschip, de lijndiensten met passagiersvervoer, eisten van de kapitein kwaliteiten en eigenschappen, die vòòr die tijd geen rol speelden. Het duurde echter tot het begin van deze eeuw, dat het zeemansvak als een eervol beroep werd gezien en de mening verdween, dat men naar zee ging, omdat men nergens anders voor deugde.

De jongeman, die op datzelfde tijdstip zijn intrede maakte in het rederijbedrijf, vond zijn bedje beter gespreid. Natuurlijk moest hij hard werken, want in de scheepvaartwereld kan slechts



„Ik wil ogenblikkelijk de kerel spreken, die mij gisteren dit haargroeimiddel heeft verkocht.”



met aanpakken vooruit worden gekomen. Hij vond echter direct een bepaald „cachet”, dat hem reeds spoedig een gevoel van betekenis bijbracht. Bij het contact met de kapitein en de zeelieden van zijn rederij deed hij vaak zodanige ervaring op, dat een soort van superioriteitsgevoel niet kon uitblijven.

Bij zeelieden daarentegen werden door houding en optreden van de wal, wantrouwen en antipathie opgewekt tegen de „meneer met de das”, de heren van het kantoor.

De gestadige ontwikkeling van het stoomschip in de scheepvaart bracht in het bijzonder voor de koopvaardijofficier zijn vaste en belangrijke plaats aan boord van het schip. Vele vooroordelen had hij te bestrijden, die in de loop van de jaren rondom zijn „varensbaan” waren gegroeid. De mannenmaatschappij, waarin hij verkeerde, bracht gevaren mee van vervlakking in omgangsvormen en taal, waardoor hij vaak door de wal werd gezien als ietwat ruw en onbeholpen. Bij het stellen van hogere eisen aan het zeevaartonderwijs en algemene ontwikkeling van de a.s. koopvaardij-officier, liep het gehalte direct omhoog.

Het was vooral na de Eerste Wereldoorlog te merken, dat zelfbewustheid van de koopvaardij-officiëren vorm en betekenis had gekregen. De rederijen moesten naast de zeemans kwaliteiten van de kapiteins, voor hun passagiersschepen, ook gaan letten op de representatieve kwaliteiten van de gezagsdragers aan boord. Men diende daardoor meer aandacht te gaan besteden aan andere aspecten van de officieren ter koopvaardij, dan alleen maar nautische en technische.

De tegenstellingen tussen schip en wal waren echter door allerlei factoren niet eenvoudig te overwinnen. Een goede stap in de richting van beter onderling begrip werd verkregen, toen vooral in de periode na de Eerste Wereldoorlog, ex-gezagvoerders en koopvaardij-officiëren, betrekkingen en vaak belangrijke, in het scheepvaartbedrijf aan de wal verkregen. Dit bracht voor de wal dagelijks rechtstreeks contact met de zeemansgaard en hierdoor konden vaak verkeerde begrippen over doen en laten van de zeeman worden rechtgezet.

Bij de grote rederijen met hun vaste lijndiensten werd uiteraard eerder onderling begrip geboren tussen schip en wal als bij de z.g. vrachtaart. Toch heeft het in feite tot Wereldoorlog I geduurd, dat gesproken kon worden van beter samengaan van de man aan boord en die aan de wal. De huidige jeugdige koopvaardij-officiëren en jonge employés aan de wal hebben hiertoe eveneens belangrijk bijgedragen. Als kinderen

van de naoorlogse tijd brachten zij vaak, naar onze gevoelens, allerlei eigenaardigheden met zich mee. Zij hadden echter het voordeel, los te staan van verhoudingen uit de „goeie oude tijd”.

Hoewel wij dus thans op de goede weg zijn, dient er, wat de waardering voor het zeemansvak betreft, nog veel te worden verbeterd. Wij zeelieden hebben in dit opzicht nu niet bepaald het tij mee. Als ballast varen wij met het verleden, waarin onze „goedmoedigheid”, „rondborstigheid” en „zin” voor avontuur, ons bracht op een niveau, waar wij in het huidige tijdsbestek zeker niet meer thuishoren.

Deze zaken lagen, zoals wij reeds zagen, veel gunstiger voor degene, die zijn plaats vond als werknemer in het scheepvaartbedrijf aan de wal. Verheugend is het feit, dat de officier ter koopvaardij thans meer dan voorheen, inziet, dat gepaste zelfbewustheid en respect nodig is om een plaats te veroveren in de maatschappij, waar hij qua zijn werk en verantwoordelijkheid thuis hoort. Dit alles vergemakkelijkt voorts de omgang met de wal.

Het grote doel, dat wij op de eerste plaats hierbij voor ogen moeten stellen, is de naam van onze Nederlandse koopvaardij en van onze scheepvaart in het algemeen, hoog te houden. De eisen, die in deze tijden aan schip en wal worden gesteld, zijn zeker niet eenvoudig.

Wij zullen dan ook slechts positieve resultaten kunnen boeken, wanneer de werknemers (zee en wal) in onderling goede samenwerking en waardering, de handen in elkaar slaan, om voor onze scheepvaart het hoogste rendement te bereiken, waarbij wij niet dienen te vergeten dat hiermee ook onze welstand gediend is.

H. A. C.

#### DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJVLOOT.

Het herstel, de vernieuwing en uitbreiding van de Nederlandse koopvaardijvloot heeft ook in 1953 voortgang gevonden. Deze vloot telde nl. volgens een recente publicatie van het CBS, per 1 Januari '54 in totaal 1305 schepen met een gezamenlijke bruto-tonnage van 3.287.241. Dit betekent een toename in het afgelopen jaar van 17 schepen en van 53.672 BRT.

De nieuwbouw in 1953 omvatte 71 schepen (vorig jaar 98), w.o. 51 (v.j. 79) kustvaarders. De gemiddelde leeftijd der schepen daalde sedert medio 1946 van naar schatting 15 à 15½ jaar tot eveneens naar schatting 12½ à 13 jaar per schip.

Hoewel de uitbreiding der vloot in 1953 ver beneden de gemiddelde jaar-

lijkse toename sedert begin 1947 bleef — deze bedraagt nl. ca 174.000 BRT en een aantal van 54 schepen — moet in aanmerking worden genomen, dat het accent de laatste jaren verlegd is van de vlootuitbreiding naar de vlootvernieuwing.

Naast de door de oorlogsjaren veroorzaakte veroudering der schepen, werd namelijk ook de vervanging van de 4 à 450.000 BRT aan Amerikaanse Liberty- en Victory-schepen, die destijds door de regering werden aangekocht als direct, doch tijdelijk lapmiddel voor de deplorabele toestand en omvang van de Nederlandse koopvaardij, meer en meer van stringent belang.

De Nederlandse vloot telde per 1 Januari jl. 33 passagiersschepen (vorig jaar 35), met een totale bruto tonnage van 346.768 (vorig jaar 372.964). 86 (onv.) vrachtschepen met gedeeltelijke passagiersaccommodatie met in totaal 485.003 (486.130) bruto register ton, 323 (318) andere vrachtschepen, elk boven 500 bruto register ton, met 1.549.964 (1.489.893) BRT. in totaal; 738 (669) kustvaarders (beneden 500 bruto register ton) met 248.460 (330.07) BRT, en tenslotte 125 (75) tankschepen met in totaal 657.046 (vorig jaar 490.942) bruto register ton.

Bij een koopvaardijvloot als de huidige Nederlandse mag worden aangenomen, dat naar schatting ruim 20.000 zeelieden en ruim 30.000 mensen aan de havenkant hun bestaan vinden in deze tak van bedrijvigheid.

#### VAN DE POSTZEGELVERDEEL- COMMISSIE.

Naar aanleiding van de in ons Kerstnummer voorkomende oproep, geplaatst door de PVC., werd voor een bedrag van Rp. 475.— aan enveloppen met zegels onder de K.P.M.-philatelisten verdeeld. Dit bedrag werd ditmaal door de PVC afgestaan aan de Stichting Pa van der Steur, die de volgende dankbetuiging aan onze Directie stuurde:

Djakarta 15 Januari 1954

Aan de Directie der  
n.v. Koninklijke Paketvaart-Mij.  
Medan Merdeka Timur 5  
Djakarta

Geachte Directie,

Hiermede willen wij U namens het Bestuur en de kinderen van de Stichting Pa van der Steur hartelijk bedanken voor de liefdadige storting ad. Rp. 475.—, welke bedrag U ons per postwissel deed toekomen.

Tevens willen wij U een Gezegend en Voorspoedig 1954 toewensen.

Inmiddels verblijven wij na beleefde groeten,

Hoogachtend,  
(w.g.) J. Nendissa



## EEN TOEKOMSTIGE STEM

Een lezeres uit Voorburg schreef ons o.m.:

*"..... stukjes die je ontroeren en weer andere, welke zo duidelijk de sfeer weergeven van het land, waar ik zo heel graag geweest ben, zodat 't is, alsof je geen ouder wordende weduwe meer bent, maar —in gedachte reis je snel en ver— weer 'n jonge vrouw midden in het mooie, drukke leven van toen. U ziet, uw blad wekt herinneringen bij me op en altijd 't prettige gevoel er nog bij te horen....."*

Het is maar een fragment van een brief, een willekeurige brief uit de stapel, die we regelmatig ontvangen. Deze brief kwam uit Voorburg, zo'n plaats in Holland, waar de mensen nooit de K.P.M. gezien hebben en zij niet de geringste idee hebben van die Paketvaart-maatschappij met haar lijnennet over een wijd eilandenrijk aan de evenaar.

Maar in dat Voorburg woont een dame, die in haar eentje in een gesloten kamer zit: we weten allemaal hoe afgesloten van de wereld je zo zitten kan in Holland. Maar deze dame zit niet afgesloten. Met elk nummer van „de Uitlaat” gaat er een wijde en zonnige wereld voor haar open. Met horizonten, die zich steeds verder ontrollen. En achter die weggrollende horizonten ploegen schepjes voort. Soms huppelend over smaragdgroene golfjes, soms tornend tegen zware grauwe waterbergen in. Ze naderen verre stranden met daarachter een nevelige vulkaantop. Ze brengen visites aan verlaten steigers aan een stille roestkleurige rivier. Ze stomen triomfantelijk drukke havens binnen met donderend vertier langs de kaden. Ze leiden een leven van voortdurend komen en gaan.

Wij komen — bij de K.P.M. — en wij gaan er ook weer weg. Maar het leven dat we er hebben en gehad hebben, gaat nooit meer weg. Het heeft ons rijker gemaakt en het geeft ons de vrijheid zelfs in een afgesloten winterdonkere kamer ergens in Holland. We hebben het meestal druk, dat we aan het moment van gaan niet denken. Maar komen doet het zeker. En zoals onze briefschrijfster het zegt: dan blijven alleen de herinneringen over (altijd goede). Hoeveel goede? Hoeveel kan onze herinnering er blijvend bewaren? En hoeveel goede vergeten we toch wel weer?

Dat ene treffende fragment uit zo maar een brief is een vriendelijke maar dringende waarschuwing voor ons, die nog midden in dit drukke leven zitten: leg uw ervaringen vast. Schrijf ze op en stuur ze ons. Geef het goede voorbeeld aan hen, die na u zullen komen en die ook regelmatig in „de Uitlaat” zullen schrijven. Zodat als uw tijd straks komt om in Voorburg te zitten of in Heemstede of waar ook ter wereld, het leven niet met u heeft afgedaan, maar u met ons blad jong blijft „midden in het mooie, drukke leven van toen”.

Schrijf. Voor die lezeres in Voorburg. En voor alle oud-gasten die met elk nieuw nummer van „de Uitlaat” weer frisse herinneringen oprakelen aan het leven van toen. Schrijf als een soort belegging in levensvreugde.

Zoals wij in het begin reeds zeiden: het is maar een fragment van een brief. En toch is het alsof ons grijze Ik van later een beroep doet op ons jonge Ik van vandaag. Wel, zullen we vandaag nog antwoorden en vandaag nog schrijven?

Uw redactie wacht!

## GULDEN IS WEER BEST

Niet alleen een zeker gerstenat is weer best in Nederland, ook van de gulden mag dit worden gezegd. Tot degenen, die dit getuigen behoort het toonaangevende Parijse blad „Le Monde”. Het signaleert, dat Nederland het eerste land is geweest, dat de controle op de muntwissel durfde op te heffen. Het is thans aan Nederlandse onderdanen toegestaan buitenlandse deviezen, waaronder zelfs dollars en Zwitserse francs, in den vreemde of in het eigen land op banken te deponeren. Dit noemt de „Monde” een gebeurtenis van kapitaal belang in de Europese muntgeschiedenis sedert de laatste oorlog.

## NOG EENS BEGINNEN . . . . .

„Als u uw leven over kon doen zoudt u het dan anders aanpakken of niet?”

Het Nederlandse Instituut voor de Publieke Opinie heeft deze vraag voorgelegd aan een gedeelte van de mannelijke bevolking van Nederland. Het mag een verrassend resultaat worden genoemd dat 39 percent van de ondervraagden ontkennend antwoordden. Daa. tegenover verklaarde 42 percent van de ondervraagden, dat zij het leven anders zouden aanpakken als zij nog eens de kans zouden krijgen en de rest had geen antwoord klaar.

## LOGICA IN SHIPPING.

„Van een klein beetje logica houd ik nou toch ook wel”, sprak mijn (verre) vriend Bertus en graaide naar mijn (nabije) vriend Bokma. (a bottle a day keeps the rajaps away).

Wat mijn borrel met zijn logica te maken had, was mij nog niet duidelijk, maar alvast schoof ik geïnteresseerd mijn stoel dichterbij en mijn nabije vriend Bokma verderaf; ik mag wel zeggen uit-zicht!

„Jullie in shipping”, vervolgde Bertus, „beoefenen het meest onlogische beroep dat ik ooit heb meegemaakt en laat ik je nou de verzekering geven, dat ik ervaring heb: binnen de grenzen van 12 ambachten en 13 ongelukken is mij niets vreemd! Na veel telefoneren en telegraferen zien jullie nog nèt kans, ten koste van verhoogde bloeddruk van buitendienst, schip, VRV- en VZ-personeel, een partij bier mee te nemen naar Priok. Dat bier is zo dringend nodig, dat het er gewoonweg uitgejaagd wordt na aankomst. Maar wat gebeurt er? Vlak voor vertrek naar Surabaia moet en zal een even grote partij bier mee naar Surabaia, want daar zitten ze er om te springen gewoonweg! Kijk, jongen, dat is nou géén logica! Al staat daar nou een ander tjap op, bier is bier! Je weet zelf, dat ik een Bolsdrinker ben, maar als ik bij jou kom en je hebt geen Bols, dan drink ik Bokma. Schenk nog maar eens bij. Dat is logisch! En als dat nou maar bij bier bleef, maar, de suiker, het meel, de rode uien en het zout — alles vaart schots en scheef door de Archipel en daar verdienen jullie je geld mee!”

„Bertus”, sprak ik streng, „je zwamt en je weet dat je het doet; er zit een zekere lijn in en er is wel degelijk sprake van een zeker éénrichtingsverkeer, kijk naar de rubber, de copra, de tin, komen die ooit terug? Jij met je Bols en Bokma bijvoorbeeld, een verplaatsing van goederen zonder economisch deel heeft toch geen zin? Wat wil je eigenlijk?”

„Om je de waarheid te zeggen”, sprak Bertus, „ik voel je nu beter aan. Zou jij mij als éénrichtingsvervoer een fles Bokma mede willen geven, dan krijg jij van mij a.s. Zaterdag als ik kom borrelen een kruik Bols terug en ik neem een fles Bokma mee voor het geval jij komt. Nu heb ik het pas door. Laten we er daar nog een op nemen!”

Ik heb het opgegeven.

Babe.

Wie niet wil vechten voor zijn deel,

Krijgt in de regel niet erg veel.



## VREEMDE LEGATEN AAN MENSEN EN DIEREN.

Toen kortgeleden in Manchester (Eng.) miss Mildred Russell stierf, vermaakte ze haar gehele bezit aan Lady Edwine Peek en volvoerde met die daad iets, dat men „de verkeerde wereld” zou kunnen noemen. In de regel vermaken rijke dames legaten aan de dienstbode of huisdame, die hen vele jaren „eerlijk en trouw” hebben gediend. Maar miss Russell had de 30.000 gulden, die ze haar adellijke patrones naliet, overgespaard in de vele jaren, die ze bij Lady Peek in betrekking was geweest.

Ofschoon men soms van het tegendeel hoort, bestaan er ook dankbare meesters. Zo kreeg miss Annie Hurt voor de vijf en twintig jaren dat ze haar ongetrouwde meesteres de verveling en het alleen-zijn, had helpen verlichten, een som ineens van 100.000 gulden en een lijfrente van 80 gulden per week. Hilda Lonsdale uit Londen ontzegde zich vijftien jaar iedere ontspanning, die haar buiten de deur zou brengen, teneinde haar zieke meesteres ter zijde te staan en kreeg daarvoor een lijfrente van 140 gulden per week. Ze was toen pas zes en dertig jaar.

Dat goede keukenprinsessen hun ge-



wicht in goud waard zijn, bewijst mrs. Margaret Hughes. Toen haar „meneer” stierf vermaakte hij haar 100.000 gulden, zijn huisraad, 'n hond en twee kanaries.

Een verpleegster, miss Lavina Wooldridge, die haar zieke patroon jarenlang verzorgde en in de oorlogstijd voor hem urenlang in verschillende „queue's” stond om eten in huis te brengen, erfde van haar patiënt niet minder dan 200.000 gulden ineens en bovendien nog een lijfrente van 50 gulden per week.

Steeds hoger gaande, besluiten we met miss Ada Ryan, die vier jaar lang,

dag in dag uit, een oud echtpaar verzorgde en verpleegde en daarvoor een erfenis kreeg van 500.000 gulden en bovendien een prachtig Londen's herenhuis.

Een vreemd legaat was ook het bedrag van 2000 gulden, dat uitbetaald werd op grond van de volgende passage in een wilsbeschikking: „Voor Dr. Girling Ball 2000 gulden omdat hij me niet wilde opereren, aangezien mijn blind darm niet ontstoken was en later bleek dat hij gelijk had gehad”.

Op het bed van een dame, die in een Londens ziekenhuis lag, sprong eens een poes. Het was een doodgewone, zwervende kat, die zich al spinnende aan het voeteneind van het bed nestelde. Toen de verpleegster de kat wilde wegnemen, verzette de zieke zich daartegen, behield het dier nog vier jaar — tot aan haar dood — bij zich en vermaakte de poes 5000 gulden, opdat deze „een zorgeloze oude dag zou hebben” zoals in het testament stond.

Werelds rijkste huisdier is waarschijnlijk Jerry, wiens tachtigjarige eigenaar, Luther Sawyer uit Cambridge, hem een legaat van 70.000 gulden naliet. En dit betekent, dat Jerry gerust een butler kan nemen en zich zijn eten in gouden schalen kan laten serveren, want Jerry is een papegaai!

## „ROMANCE”

Dat de romantiek de wereld nog niet uit is wordt weer eens door het volgende bewezen. Wat dacht u van dit leuke grapje, uit de advertentiepagina van, we mogen wel zeggen, ons best gelezen weekblad?

Wil dame in kort, bruin bontjasje, die j.l. Zaterdag in babyzaak P. C. Hooftstr. in gesprek raakte met heer over kwaliteit SGA-plasticbroekjes, correspondentieadres opgev. Br. 15-32873, E.W., Asd.

Nu zijn wij, en dat zal iedereen beseffen, niet direct het type om met vreemde dames (in korte bontjasjes) plompverloren een conversatie over plastic broekjes op touw te zetten, maar toch, bij het lezen van dit schone proza, konden wij onze ontroering maar nauwelijks meester worden.

Kijk, zo fantaseerden wij, stel nu dat uit deze (plastic) romance via correspondentie en zwoele lenteavonden, een innige en duurzame verbintenis tot stand zou komen, welke uiteindelijk in alle eer en deugd tot een uitbreiding van het bevolkingsregister zou leiden. Wat zou dat aardig zijn, dachten wij.

En dan later die onvermijdelijke vraag van de kinderen, waar en hoe Pa en Ma elkaar ontmoet hadden. Hoe vol trots zou Pa dan niet kunnen uitwijden over zijn eerste romantische ontmoeting met Ma! Dat was wel iets bijzonders!

Niet zomaar in het Vondelpark of Rembrandtsplein, ook niet in lawaai-rige dancings of bij „Broodje van Kootje”, neen hoor, echt gezellig in de babyzaak P. C. Hooftstraat.

S. G. A. plastic-broekjes de beste!! Tien veiligheidsspelden (groot model) voor een duppie!

Speciale aanbieding plastic kinderpotjes! (f 2,97).

Wij zagen Pa daar al staan in die winkel, schuchtere verliefde blikken op Ma werpend.

„Wat een bijzonder goede kwaliteit broekjes, hè mevrouw!”

„Gunst ja mijnheer, zegt u dat wel, en speciaal die.....”

Koopt hier uw bonte pantoffeltjes voor de kleuters!! f 3,89. p.p.

En zo fantaseerden wij maar verder en voelden ons tevreden en gelukkig te weten dat de romantiek in deze tijd tenminste niet verloren is gegaan!

W. B.

## Achterdocht.

Twee pioniers hadden de verre reis van West Amerika naar Wall Street, New York, gemaakt, om te zien of zij geld konden krijgen voor het ontginnen van een goudmijn, die zij hadden ontdekt. Zij hadden een lang gesprek met een uitgekookte bankdirecteur.

„Een achterdochtige kerel, vind je niet?” zei de ene pionier later tot de andere.

„Achterdochtig?” vroeg de andere. „Niets van gemerkt”

„Niets van gemerkt,” zei de ander spottend. „Zag je niet, hoe hij zijn vingers natelde, nadat we hem de hand hadden geschud?”

## BOER, PAS OP JE EG.

Een oude boer te Echt (in Limburg) was op zijn akker bezig met een eg, toen plotseling de beugel van dit nuttige werktuig brak. De boer keek rond naar het een of ander, dat hij in de plaats daarvan zou kunnen gebruiken en zijn oog viel op een vreemd, roestig voorwerp, dat onder een struik half verborgen lag. Hij knoopte het ding vast aan zijn eg en werkte uren lang voort. Pas toen hij thuis kwam ontdekte men, dat het hulp-handvat in werkelijkheid een... handgranaat was! De ontsteking zat er nog in en het moordwerktuig was zó maar voor het gebruik gereed, zoals de Mijnoprui-mingsdienst vaststelde. De eg heeft nu echter weer een echt Echtse beugel.

## LANG ZULLEN ZE LEVEN!

De nieuwste cijfers inzake de levensduur van mensen in diverse landen laten zien, dat de gemiddelde Nederlander van een lang leven is verzekerd. Een Nederlandse baby, die thans wordt geboren, heeft een gemiddelde kans om 70,5 jaar oud te worden. Op de tweede plaats komt Engeland waar dit cijfer 68,9 jaar bedraagt. Dan volgen de Verenigde Staten met 68,7 jaar (60,8 jaar voor negers). Frankrijk en België met 64,7 jaar, West-Duitsland met 60,6 jaar, enzovoort.



# Zeeziekte

*Eerst denk je dat je dood gaat:  
Later hoop je het!*

Bernard Shaw.

Wat ieder mens nog steeds het meest bezig houdt als hij de woeste baren voor het eerst zal gaan opzoeken, is de gedachte: zal ik last van zeeziekte hebben? Zo lang er mensen de zee bevaren hebben, heeft deze kwaal bestaan, en zo zal het wel blijven. De medicus heeft er maar nauwelijks belangstelling voor, want hij kan er geen eer mee inleggen. Een afdoend geneesmiddel is er nog niet tegen gevonden, of het zou het logisch advies: „aan de wal blijven” moeten zijn. En zo lopen we maar gelaten over het dek terwijl we onze slachtoffers om ons heen meewarig aanschouwen. En in vele gevallen is ons medelijden zo groot, dat we medelijden.

De ongevoeligen hebben meestal maar een smalend lachje voor die stakers over en vinden zichzelf daartegenover geweldig flink. Ze moesten het maar eens meemaken om te beseffen wat het betekent zeeziek te zijn. Natuurlijk bestaan er vele graden. Eigenlijk iedereen bemerkt bij zichzelf wel iets, al zullen de meesten dit niet toegeven. Een geringe slaperigheid, verminderde eetlust en verlichtende zure oprispingen na de maaltijd zijn de beginsymptomen. De minder bevoorrechten worden al heel gauw misselijk, waarna het bekende offer aan Neptunus meestal niet lang meer op zich laat wachten. In kooi is de toestand nog wel dragelijk te houden in de meeste gevallen. Het ergst zijn die mensen er aan toe, die gal en bloed (van verwondinkjes) gaan braken. Deze lieden bevinden zich tenslotte in een staat die de wens bij hen oproept zo spoedig mogelijk te sterven. En het is niet eens zo zeldzaam, dat de daad bij het woord wordt gevoegd en de betrokkene over boord springt. Gelukkig houden oude zeelui altijd een waakzaam oog op die zware gevallen en weten hem meestal op tijd tegen te houden.

Al die hondsberoerde personen kruipen meestal in de raarste schuilhoekjes weg. Als oude vodden liggen ze weggedoken in een oliegoedkast, een aardappelzak of iets dergelijks. Uren hangen ze daar maar een beetje te leven met een kreunende en kokhalzende maag in zich. Sommigen hebben het inderdaad heel gauw te pakken. Zo ken ik mensen die in het Noordzeekanaal al onwel worden; ook zag ik eens een geval op een schip in de haven van Colombo. Vooral kinderen schijnen er snel last van te krijgen.

Dat angst, suggestie e.d. een rol spelen, is ongetwijfeld waar, maar niet essentieel. Ter geruststelling van velen dient gezegd te worden, dat zeeziekte zelf NIET op verbeelding berust. De oorzaak ligt in het gestoorde en overprikkelde evenwichtsorgaan, ons z.g. labyrinth. Van hier gaan de impulsen via ingewikkelde reflexbanen naar het

sympathisch zenuwstelsel, dat de maag weer beïnvloedt.

Sommige personen ondervinden meer hinder van het slingeren, anderen meer van het stampen van het schip. En eveneens reageren de mensen verschillend op de diverse soorten deining. De een is allerberoerdst op het IJsselmeer met zijn korte golfslag, een ander vindt zijn draai op de Noordzee weer niet. En de grootste zielepieten zijn het altijd en overal.

Natuurlijk bestaat er in de meeste gevallen gewenning. Het lichaam stelt zich op de schommelbeweging in, men krijgt „zeebenen”. Klemvast staat men aan dek te balanceren en niets kan iemand letterlijk meer uit zijn evenwicht brengen. Bij dieren zien wij deze gewenning nog sterker. Ik herinner me nog de een of andere scheepshond die na een lange zeereis eindelijk op de vaste wal dribbelend, ontzettend aan het overgeven sloeg. Het dier „kon niet meer tegen de wal”, kreeg last van „walziekte”. Misschien zijn uit deze beesten de zeehonden ontstaan!

Dat scheepsofficieren geen last van zeeziekte zouden hebben, is helaas een fabeltje. Jammer genoeg is bij de keuring hun gevoeligheid in deze niet te constateren. Een proeftocht zou dit kunnen uitmaken. Bij de meest sensibelen zal afkeuring de enige oplossing zijn. Merkwaardig genoeg is de liefde voor de zee bij sommigen zo groot, dat zij het ongemak der zeeziekte gaarne op de koop toe nemen.

Verwant met deze kwaal zijn de luchtziekte en de wagenziekte, reden waarom de Fransen van de „mal des transports” spreken. Heeft iemand van een der twee laatstgenoemde reeds last gehad, dan is een varend beroep belust in het belang van deze persoon af te raden.

Op alle mogelijke manieren heeft men getracht zich tegen deze hinderlijke kwaal te beschermen. Verkeerde ideeën tieren hier nog welig. Zo is het denkbeeld een lege maag te houden om

niet te hoeven overgeven ten enen male onjuist. Integendeel: een goedgevulde maag is volgens de ervaring ongevoeliger. De moeilijkheid is natuurlijk hem op een geven moment vol te krijgen!! Een feit is, dat men zich geestelijk tegen de narigheid kan verzetten, hoewel men de zaak vanzelfsprekend niet ignoreren kan. Om de schommeling te neutraliseren slaapt men natuurlijk het best in een hangmat, daar het stampen of het slingeren hierop geen invloed heeft.

Indertijd heeft men proeven genomen met schepen die zeeziekte-„proof” moesten zijn. Ook waterpas blijvende kussens zijn uitgedokterd, enz. enz. Het succes was allemaal maar uiterst matig. Tabletten, poeders, drankjes tegen de zeeziekte bestaan er legio. Alle bevatten ze stoffen die de maag en de zenuwen tot rust moeten brengen. Zo bestaan de Engelse, rose gekleurde zeeziektetabletten uit hyoscineamide-bromide. Andere preparaten zijn peremesin (bij de K.L.M. in gebruik), nautisan, thalassan e.d. Verder worden er histaninpreparaten en labyrinthmiddelen (met twijfelachtig resultaat) in de handel gebracht. Van alles zal de werking voor een gedeelte suggestief zijn, hoewel ik een zekere invloed ten goede niet zou willen bestrijden. Men moet ze alleen tijdig innemen, anders accepteert de maag ze niet meer, dus een paar uur voor dat „storm” verwacht wordt. Men volgde derhalve gespannen de weerberichten.

En zo zitten we dan in het schuitje en moeten meevaren.

(uit „De Blauwe Wimpel”)

## EEN FANTASTISCH ARCHIEFSTUK.

Naar uit een archiefstuk blijkt, dat zich tegenwoordig in het Engelse scheepvaart-museum bevindt, had het Engelse oorlogsschip „Bachante” op 12 December 1881, tijdens een zware storm, bij Kaap Hoorn een ontmoeting met de „Vliegende Hollander”, het oude spookschip.

Volgens dit stuk zag men plotseling op 200 meter van het oorlogsschip verwijderd een hel-rood licht opvlammen. En in dit rode licht gleed de „Vliegende Hollander” voorbij, terwijl op de „Bachante” op datzelfde ogenblik een uitkijk uit het kraaiennest dood op het dek stortte.

## NEDERLANDSE EMIGRANTEN

Sedert 1945 zijn in totaal ongeveer 170.000 Nederlanders geëmigreerd. In Canada kwamen ruim 80.000 emigranten terecht, in Australië 40.000, in de Verenigde Staten 15.000, in Zuid-Afrika 12.000, in Nieuw-Zeeland 10.000.



## BEZOEKJE.

Al is het wel wat lang geleden  
dat 'k op een doordeweekse dag  
hier neergeknield heb en gebeden,  
toch weet ik, Heer, gij zijt tevreden  
met mijn doorgaans gevolgd gedrag.

Ik heb geen kwaad op mijn geweten,  
want 'k bleef mijn man in kuisheid trouw,  
en had ik Vrijdags vlees gegeten  
of de collecte weer vergeten,  
dan had ik steeds oprecht berouw.

Ik ben niet als dat mens van Koole,  
dat weet u: ik deed Kees en Jeanne  
op goed christelijke scholen  
en altijd heb ik ze bevolen  
om Zondags naar de kerk te gaan.

Ik mag u rustig alles vragen;  
dat heeft de kapelaan gezegd  
toen 't na de Quatertemperdagen  
de derde roep was van Jan Hagen  
met dat mooie nummer van Van Echt.

Ik bid u, Heer, voor Zuid-Korea:  
dat het niet overslaat naar hier;  
en dan voor Zondag, als 'k met Thea  
de zuster van mijn man naar zee ga,  
om prachtig weer en veel plezier.

Verhoed toch dat u ook de Russen  
de atoombom produceren laat,  
en u moet ook dat kind eens sussen  
van overkant, dat 's nachts steeds tussen  
half twee en twee zo schreeuwen gaat.

Ik bid u voor de negerkinderen  
die nog niet weten wie gij zijt,  
maar als ze ooit de Shell gaan hinderen,  
moet gij hun aantal maar verminderen,  
o Heer, in uw voorzienigheid.

Berisp toch ook eens goed mijn zwager,  
(die fout was) om zijn grote mond,  
en help me onthouden dat 'k de slager  
straks nog moet bellen om een mager  
kalfslapje van een half pond.

En houd, wanneer de Russen komen,  
vooral toch Hoogstraat 6 in 't oog,  
want gij zijt altijd met de vromen  
die vredig van de hemel dromen  
en naarstig streven naar omhoog.

En laat Kees slagen voor 't examen  
en geef Jeanne's jongen beter werk  
en houd ons allemaal lang samen  
tot later in de hemel, amen.  
(Wat doet die Dijkstra in de kerk?)

Michel van der Plas.  
(uit „Hard Gelach”)

## Als hij het had geweten.

Danny Kaye, de bekende filmkomiek, vertelt graag de anecdoten van de zuinige Schot, die zijn laatste geld had uitgegeven om naar Amerika te gaan. Hij was er echter niet in geslaagd een behoorlijke betrekking te vinden en zat mistroostig aan de haven, overdenkend wat hij allemaal had kunnen doen met het geld, dat hij aan de overtocht had uitgegeven. Plotseling dook er voor zijn ogen een duiker op, die onder water aan een dok had gewerkt. De man schroefde zijn duikerhelm af en haalde diep adem. Ontsteld sloeg de Schot hem gade. „Als ik had geweten, dat het kon, was ik ook gaan wandelen”, mompelde hij in zichzelf.

## EEN MAANDELIJKSE FOTO-PRIJSVRAAG



Wat stelt nevenstaande foto voor?  
Bekijkt u deze afbeelding eens goed. Als u weet, wat de foto voorstelt, zend dan uw oplossing uiterlijk 20 April a.s., met op de envelop als vermelding „foto prijsvraag”, aan de Redactie van „de Uitlaat”, p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur no. 5 — Djakarta. U heeft dan kans om de uitgelopen prijs van Rp. 15,— te winnen, die wij in den volgende maandelijks onder de goede oplossers zullen verloten

## EEN NETELIG PROBLEEM

Met enige schroom gaan wij u deelgenoot maken van een probleem, waarvoor een inspecteur, in Londen, van een Engelse rederij zich onlangs gesteld zag.

De kern van dit probleem was gelegen in het verbod om aan boord van in de Londense „docks” liggende schepen gebruik van de toiletten te maken, zulks om de verontreiniging van het water zoveel mogelijk tegen te gaan. Daarom worden er ten dienste van passagiers en bemanning verplaatsbare toiletten aan boord gezet, die men „stillettjes” een naam geeft, welke wij maar niet zullen noemen. Met een deftige naam heten ze „inodore portable”.

Maar, om nu op die hierboven bedoelde inspecteur terug te komen, deze kreeg bericht, dat met een van de schepen van zijn maatschappij vier olifanten zouden meekomen, die bestemd waren voor een dierentuin op het vasteland van Europa. En dat schip zou maar eventjes een week in Londen blijven liggen.

Was het wonder, dat hij zich eens achter het oor krabde en zich afvroeg: „Waar blijft ik met hun „droppings”?” Tussen twee haakjes: Wat hebben die Engelsen toch aardige namen voor minder aardige zaken.

Ten einde raad belde hij de directeur van de Londense „Zoo” op, om te informeren hoe groot het dagelijkse productievermogen van dit soort passagiers zou zijn. Deze verwees hem naar een van de opzichters en die op zijn beurt naar de schoonmaker van de olifantenverblijven.

Deze deskundige kon het verlossende antwoord op de kwellende vraag geven: „Reken op één grote vuilnisbak per dier per dag, zodat u er dus vier per dag nodig zult hebben, maar neem er voor de zekerheid vijf, als het gezonde eters zijn!”

## VLIEGENDE LOODSEN.

Vliegende loodsen is een primeur, die België misschien binnenkort zal brengen. Belgische reders hebben er n.l. op aangedrongen helicoptères ter beschikking te stellen van de Schelde-loodsen, omdat de reders van oordeel zijn dat hierdoor het verlies aan tijd kan worden opgeheven, dat wordt veroorzaakt door het heen en weer reizen van de loodsen, tussen Antwerpen en Vlissingen.

## HONDERD JAAR K.N.M.I.

Op 31 Januari van dit jaar bestond het Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut, te De Bilt, 100 jaar.

Het K.N.M.I., om zijn „weersverwachtingen” beter bekend als „De Bilt”, is een instelling, die dagelijks in de belangstelling van het publiek in Nederland staat. Toch vormen het samenstellen van de weersverwachtingen en de weerpraatjes slechts een klein onderdeel van de taak, welke het instituut zich heeft gesteld. Immers, het K.N.M.I. heeft vijf afdelingen, t.w.:

1. algemene dienst en algemene meteorologie;
2. weerdienst en luchtvaart-meteorologie;
3. klimatologie;
4. oceanografie en maritieme meteorologie en
5. aardmagnetisme en seismologie.

De zee speelt bij het „maken van het weer” een belangrijke rol. Het aanrakingsoppervlak tussen water en lucht is namelijk bepalend voor wat er in de dampkring gebeurt. En het zijn o.m. de gezagvoerders en de stuurlieden van 182, onder Nederlandse vlag varende, schepen, die het K.N.M.I., geheel vrijwillig en „con amore”, hieromtrent op de hoogte houden.



# van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden bij onze maatschappij plaats.

## AANGEKOMEN.

### Per vliegtuig:

V. W. Orth	hfd. wtk.	4/2	ex RV
Th. H. Rappard	2de stm.	13/2	ex RV/SV
H. Muys	2de stm.	27/2	ex RV/SV
F. W. Kaptijn	2de stm.	28/2	ex RV/SV

### Per ms. „Maetsuycker” ddo. 29/1:

W. A. Breebaart	1e stm.	ex RV
-----------------	---------	-------

### Per ms. „Oranje” ddo. 6/2:

Ir. A. M. Poot en echtg.	adj. chef	ex EV (naar Surveydienst — Tg. Priok)
J. M. Sobels	hfd. empl.	ex EV (naar ag. Makassar)
W. L. Zinsmeester en gezin	hfd. empl.	ex EV (naar Techn. dienst — Singapore)
P. Riem	hfd. empl.	ex EV (naar afd. VRV/HK)
F. A. de Lannoy en gezin	hfd. empl.	ex EV (naar ag. Medan)
P. A. J. M. Maas en gezin	empl.	ex EV (naar afd. CM/HK)
J. M. Lorijnen en gezin	empl.	ex EV (naar ag. Tjirehon)
W. Dam	empl.	ex EV (naar afd. CM/HK)
D. v. d. Schilden	gezagv.	ex RV
Ch. F. Schlüter	2de stm.	ex RV/SV
Mej. L. H. Blomberg	verpleegster	ex EV (naar Ziekenhuis Petamburan)

Welkom!

## VERTROKKEN.

### Per vliegtuig:

J. Weelink	2de wtk.	24/1	RV
H. L. Leyendekker	kv. 3de wtk.	31/1	beëindiging dienstverband.
C. P. v. d. Heyden	2de stm.	5/2	RV/SV
H. C. Verseput	gezagv.	8/2	RV
G. v. d. Kleijn	gezagv.	15/2	RV
G. W. Zwarts	1e stm.	28/2	RV
N. J. L. Kortekaas	3de stm.	28/2	RV/SV
J. A. F. Rugebregt	kv. gezagv.	28/2	beëindiging dienstverband.

### Per ms. „Victoria” ddo. 22/1 van Singapore:

Th. Hut en echtg.	adj. chef	EV (ex ag. Singapore)
-------------------	-----------	-----------------------

### Per ms. „Oranje” ddo. 13/2:

O. H. Ritsema	chef van dienst	GSV (Reizend-inspecteur)
A. C. Hogervorst	kv. gezagv.	beëindiging dienstverband.
P. Slingerland en gezin	hfd. empl.	EV (ex Werkpl. Tg. Priok)
C. de Lathouder en gezin	hfd. empl.	EV (ex ag. Balikpapan)
Ir. R. van Trikt en gezin	hfd. empl.	EV (ex Techn. dienst — Surabaya)
H. A. Aartsen	hfd. empl./hfd. baas	EV/OP (ex Surveydienst Tg. Priok)

J. A. Willemsen en gezin	empl./Baas A	EV (ex Werkpl. Tg. Priok)
G. M. L. Laaper en gezin	empl.	EV (ex ag. Makassar)
J. Doornbos en gezin	empl.	EV (ex Surveydienst Tg. Priok)
Mej. M.A.H. Coerts	verpleegster	EV (ex Ziekenhuis Petamburan)
J. J. Schols Sr. en gezin	mijnopzichter empl.	EV/OP (ex S.M.P. - Beran)
W. N. van Heusden en gezin	empl.	EV (ex CD/HK)
E. J. van Eyk	empl.	EV (ex VRV/HK)
G.E. Bod en echtg.	2de stm.	RV/SV
A. A. Persoon en gezin	2de stm.	RV/SV
L. H. Timmers	kv. 2de stm.	beëindiging dienstverband.
A. Welsch	3de stm.	RV/SV
O. M. Kayadoe en gezin	2de wtk.	RV/VP
A. L. Gooszens	2de wtk.	RV
P. Severijn	2de wtk.	RV
B. Stigter	2de wtk.	RV
F. Mijloff	kv. 3de wtk.	beëindiging dienstverband
F. J. Palmen	kv. 3de wtk.	idem.
J. A. Magielsen	kv. 3de wtk.	idem.
R. I. Haarloo en gezin	4de wtk.	met ontslag
H. Hummelgens	hfd. empl.	EV (ex afd. Claims/HK)

Goede reis en behouden aankomst.

## NIEUW AANGENOMEN.

J. G. de Harde	empl.	ddo. 9/1 per vliegtuig gearriveerd en op het ag. Singapore geplaatst.
J. W. Verwey	5de wtk.	ddo. 6/2 aangekomen met het ms. „Oranje”.
P.A.C.M. Adriaansens	11. wtk.	idem.
A. Bloem	”	idem.
W. J. Boom	”	idem.
J. N. Becker	”	idem.
H. Bruins	”	idem.
J. S. Clec	”	idem.
J. C. van Dinteren	”	idem.
H. J. v. d. Doe	”	idem.
A. J. Flipse	”	idem.
R. H. Kok	”	idem.
W. Klaassen	”	idem.
H. G. Nahapiet	”	idem.
M.A.C. van Riet	”	idem.
J. E. Schipper	”	idem.
H. A. Th. Steens	”	idem.
J. J. F. de Vos	”	idem.
E. Th. W. Verkonteren	4de stm.	ddo. 20/2 per vliegtuig aangekomen.
J. Biever	4de stm.	ddo. 27/2 per vliegtuig aangekomen
G. H. de Heer	4de stm.	ddo. 27/2 idem.

Welkom bij onze maatschappij!

## MUTATIES.

Mr. H. Mook	empl.	18/1 van afd. Secretarie/HK naar afd. PZ/AZ/HK
R. A. Dekker	hfd. empl.	ddo. 22/1 van ag. Makassar naar ag. Balikpapan als agent
R. Bregman	empl.	ddo. 22/1 van afd. VRV/HK naar Timur Dilly als waarnemer.





Over de uitzending van het koopvaardijprogramma op 18 December a.p. schreef Mevrouw Van der Heyden, echtgenote van 2de stm. C. P. van der Heyden van het ms. „Reiniersz” het volgende:

„De Reiniersz” bevond zich op 18 December in Tandjong Priok. De eerste uitzending kwam niet zo heel erg best door, de tweede was echter stukken beter, zodat mijn man de stem van zijn moeder en mij goed heeft gehoord. Hij heeft zich reuze geamuseerd en het heeft ons beiden een echt gezellige dag bezorgd”.

Moeilijkheden zijn als een frisse wind.  
Als u er tegen ingaat, wekken zij uw gevoel van kracht.

#### JEUGDGROETENUITZENDING WALPERSONEEL.

Van de Directie in Nederland ontvingen wij de mededeling, dat door de welwillende medewerking van „Radio Nederland Wereldomroep” voor de leden van het walpersoneel — op de wijze zoals dit het vorige jaar is geschied — wederom de gelegenheid wordt geboden stemmen van hun kinderen uit het Moederland te horen.

Uitsluitend voor in Nederland verblijvende kinderen van hier te lande werkzame personeelsleden wordt thans weer de mogelijkheid geboden om groeten tot hun ouders uit te spreken. Deze jeugdgroetenuitzending zal, evenals vorig jaar, in de a.s. Paasvacantie plaats vinden. De uitzenddata zullen zijn 15, 17, 19, 21, 22 en 24 April a.s. De te gebruiken golf lengte(n) en het uur van uitzending zullen nog nader worden bekendgesteld.



foto: J. H. C. Vermeulen

Gedurende de uitzending van het groetenprogramma, bestemd voor de mss. „Van Riemsdijk” en „Lebak”, in de K.R.O.-studio op 21 Januari j.l., werd bovenstaande foto gemaakt. Als gast waren bij deze uitzending aanwezig de gezagvoerders A. Spaans en K. Boswijk, alsmede de 1e stuurman J. A. Houtman met hunne echtgenoten. Zij bevinden zich op de achterste rij en wel van rechts naar links als derde persoon: Gezagvoerder Spaans, als 5de en 6de: Gezagvoerder en Mevrouw Boswijk met voor hen Mevrouw Spaans, terwijl op de achterste rij v.l.n.r. zich bevinden: P.W.A. Keller (empl. Amsterdam-kantoor) en stuurman en Mevrouw Houtman. Geheel links op de foto omroeper Guus Weitzel met naast zich onze Sociale Werksters de dames T. Y. Hobma-Glastra en G. P. Walraven-van Ginneken.



Op 17 Januari j.l. herdacht gezagvoerder H. C. Verseput aan boord van het ms. „Kalabahi”, liggende te Surabaia, zijn 25-jarige dienstjubileum. Bovenstaande foto toont de jubilaris temidden van collega's en vrienden, nadat hem namens de Directie door ag. Bückmann de gelukwensen en het gouden horloge waren overhandigd.



# onze jubilarissen van deze maand



**Dj. Kadir**  
mandor-gudang di Waingapu  
40 tahun  
26 Maret 1954

Djaman Kadir dilahirkan di Bima pada tanggal 26 Maret 1889 dan pada tanggal 26 Maret 1914 masuk dinas Perwakilan kita di Waingapu sebagai mandur. Hingga hari ini ia masih bekerdja sebagai mandur dan pada tanggal 26 Maret ia akan memperingati bahwa ia telah 40 tahun menturahkan tenaganya bagi Perusahaan kita dengan tiada putus-putus. Mudah-mudahan ia masih dapat memenuhi pekerdjaan dalam kesehatan baik beberapa waktu lagi.



**M. M. Veerman**  
hfd. voorman-beambte  
agentschap Makassar  
35 jaar  
1 Maart 1954

Geboren op 12 Augustus 1899 te Banda Neira, trad Mariano Matheo Veerman, na zijn schoolopleiding, op 1 Maart 1919 als voorman in dienst van onze maatschappij te Makassar. Onafgebroken, tot de Japanse bezetting van Indonesië, vervulde de heer Veerman zijn taak tot volle tevredenheid van zijn superieuren. Daarna werd hij door de Japanners geïnterneerd om zich direct na deze periode weer bij onze maatschappij te melden. Op 1 Januari 1946 werd de heer Veerman tot hoofd-voorman

bevorderd, om op 1 Januari 1947 in de rang van beambte te worden benoemd.

Wij wensen de heer Veerman met zijn 35-jarige dienstjubileum van harte geluk. Nog vele voorspoedige jaren in de allerbeste gezondheid.



**Lie Njie Njan**  
hoofdklerk I — ag. Kupang  
35 jaar  
1 Maart 1954

Lie Njie Njan werd op 22 Juli 1900 te Kupang geboren en trad op 1 Maart 1919 als 4de klerk in dienst van onze maatschappij aldaar. Op 1 Juni 1919 werd hij reeds tot 3de klerk bevorderd om op 1 Januari 1927 en op 1 Januari 1939 resp. tot 2de en 1e klerk te worden aangesteld.

Na de bezettingsjaren van Indonesië meldde de heer Lie Njie Njan zich weer direct bij ons agentschapskantoor te Kupang aan en werd op 1 Januari 1946 tot hoofdklerk II bevorderd. Op 1 Januari 1950 volgde zijn aanstelling tot hoofdklerk I. Nog steeds is hij als zodanig, tot volle tevredenheid van zijn chefs, werkzaam.

Wij wensen de heer Lie Njie Njan van harte geluk met dit 35-jarige jubileum. Dat het hem gegeven moge zijn nog lange tijd in goede gezondheid en voorspoed voor onze maatschappij te werken!

## EEN RADERBOOT OVER DE OCEAAN.

De eerste „Oceaan-reus” werd in 1858 gebouwd en bood plaats aan 4000 passagiers. Het schip was uitgerust met twee geweldige raderen, benevens een achterschroef, maar deze drie apparaten waren niet in staat het geweldige schip voldoende snelheid te geven. De boot verwisselde enige malen van eigenaar, die allen verbeteringen aan het schip trachten aan te brengen, maar niets gelukte. Het schip was niet rendable te maken en werd tenslotte afgebroken voor het zijn eerste tocht over de grote Oceaan maakte.



**J. Th. Mulder**  
hoofdemployé afd. Claims/HK.  
35 jaar  
27 Maart 1954

Jan Theodorus Mulder werd op 13 Januari 1900 in het toenmalige Batavia geboren, doorliep de 3-jarige HBS (PHS) aldaar en legde daarna met goed gevolg achtereenvolgens het eerste en tweede gedeelte van het Groot Notaris-examen af.

Op 1 Januari 1919 trad hij als employé in dienst van onze maatschappij en werd tewerkgesteld bij de afd. Claims op het Hoofdkantoor. Na nog enkele maanden werkzaam te zijn geweest op ons Palembang-agentschap, werd hij tot November '24 wederom op de afd. Claims geplaatst. Daarna behartigde hij gedurende drie jaar onze belangen als agent te Bima en keerde toen wederom twee jaar naar de afd. Claims terug, om daarna resp. werkzaam te zijn te Tegal, Pekalongan, Tg. Priok en Ternate. Ook in de tussentijdse perioden kwam hij steeds weer naar de afd. Claims op het hoofdkantoor terug. Van November '36 tot Februari '40 was de heer Mulder Chef van deze afdeling en werd hierna als 1e geëmployeerde op ons Priok-kantoor tewerkgesteld. Inmiddels was hij op 1 Januari '38 tot hoofdemployé bevorderd. Van Juni '41 tot Februari '42 eerste geëmployeerde op ons Palembang-agentschap. Toen kwam de Japanse bezetting. Ook de heer Mulder werd geïnterneerd en zwierf door verschillende Japanse kampen. Na deze periode ging de heer Mulder met Europees verlof, na ommekomst waarvan hij de K.P.M.-belangen als agent te Samarinda behartigde. Op 17 April '51 werd hem eervol ontslag verleend en verliet de heer Mulder onze maatschappij met pensioen. Doch degenen die hadden gedacht dat hij van een welverdiend pensioen zou gaan genieten, kwamen bedrogen uit. In Juli '51 trad hij wederom, thans op een kortverband-verbintenis, in dienst der K.P.M. en tot op heden zit de heer Mulder weer op de hem zo bekende afdeling Claims op ons hoofdkantoor.

Wij wensen hem met zijn 35-jarige dienstjubileum van harte geluk. Dat het hem gegeven moge zijn straks nog heel vele jaren in de beste gezondheid van zijn zo welverdiend pensioen te genieten!

## Een titel.

Een jong auteur kwam zijn boek aanbieden bij een uitgever, maar moest bekennen dat hij er geen titel voor had kunnen vinden. „H'm!” zei de uitgever. „Komen er trommels in uw boek voor?”

„Nee,” antwoordde de jonge man neerslachtig.

„En trompetten?”

„Ook niet,” was het antwoord.

„Uitsiekend,” besloot de uitgever. „Dan noemen we het boek: „Geen trommels en trompetten.....”





**R. de Lange**  
hoofdemployé chef afd. Claims/HK  
25 jaar  
1 Maart 1954

Rudolf de Lange werd op 22 Februari 1908 te Surabaya geboren, doorliep de 5-jarige HBS (K.W. III-school) te Djakarta en begon zijn carrière bij de pharmaceutische import. Na een jaar daar te hebben gewerkt, besloot hij de kant van de scheepvaart op te gaan en trad op 1 Maart 1929 als employé in dienst van onze maatschappij en werd geplaatst op het agentschap te Tg. Priok. Eerst bij de Buitendienst, daarna op 2 verschillende afdelingen van het agentschapskantoor. In Februari 1934 werd de heer De Lange overgeplaatst naar het agentschap te Bima, alwaar hij tot Maart 1938 onze belangen als agent behartigde.

In Maart 1938 werd hij geplaatst op het agentschap te Surabaya, eerst bij de Inkomende Lading, daarna bij de Buitendienst te Tg. Perak en tenslotte bij de Ink. Lading, Claims en Kas aldaar.

Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië werd ook de heer De Lange geïnterneerd, na afloop waarvan hij in 1946 zich geplaatst zag bij de Niso-claim-centrale. Daarna werd hij overgeplaatst naar het agentschap te Tg. Priok voor de oprichting van een claim-afdeling. Begin Januari 1948 vertrok de heer De Lange met verlof naar Nederland. Op 1 Januari 1949 werd hij tot hoofd-employé bevorderd om, na ommekomst van zijn Europees verlof, geplaatst te worden als 1e assistent op de afd. Claims van het Hoofdkantoor. Op 26 Juni '53 volgde hij de hr. Cordesius, die met pensioen naar Nederland vertrok, als chef van genoemde afdeling op.

Wij wensen de heer De Lange van harte geluk met zijn 25-jarige jubileum en spreken de wens uit, dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren in de beste gezondheid onze maatschappij te dienen!



**D. Lumi**  
beambte afd. PZ/ND/HK  
25 jaar  
4 Maart 1954

Dirk Lumi werd op 6 Maart 1911 te Ritey (Amoerang) geboren en trad op 4 Maart 1929 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 Januari 1930 volgde reeds zijn aanstelling tot ladingklerk. Tot aan de

komst der Japanners in Indonesië bleef de heer Lumi doorvaren; het laatste schip van onze maatschappij waarop hij zijn functie van ladingklerk uitoefende was de „Sloet v. d. Beele”. Op 17 Februari 1942 ging dit schip, na drie voltreffers van een vijftiental Japanse bommenwerpers te hebben gekregen, nabij Biliton ten onder. De overgebleven schipbreukelingen zagen gelukkig nog kans om een reddingboot bedrijfsklaar te maken; na 5 etmalen te hebben geroeid hadden zij de Javazee overgestoken. De geredden, waaronder de heer Lumi, kwamen uiteindelijk nabij Pamanoeakan op Java aan en konden met een Catalina-vliegboot naar Tg. Priok worden overgebracht.

Direct na de oorlog meldde de heer Lumi zich weer bij onze maatschappij aan en werd in de functie van 1e klerk bij de Nautische Dienst op het Hoofdkantoor tewerkgesteld. Op 1 Januari 1949 volgde zijn aanstelling tot hoofd-klerk II, om op 1 Juli 1951 tot Hoofdklerk I te worden bevorderd. Op 1 Januari 1954 werd hij tot beambte benoemd.

Wij wensen de heer Lumi met zijn jubileum van harte geluk. Nog heel vele voorspoedige jaren in de beste gezondheid bij onze maatschappij!



**Letta**  
mandor-darat Perw. Makassar  
25 tahun  
4 Maret 1954

Letta dilahirkan pada tahun 1904 di Balanipa (Sulawesi Selatan) dan pada tanggal 4 Maret 1929 mulai masuk dinas Perusahaan kita sebagai tukang-tumpuk di Makassar. Pada tanggal 1 Januari 1949 ia dinaikkan pangkat sebagai mandor-darat dan jabatan ini kini masih didjalankannya di Perwakilan kita di Makassar dengan memuaskan para atasannya. Berhubungan dengan djubiliumnya 25 tahun ini kami utjapkan selamat kepadanya. Mudah-mudahan ia masih dapat mengalami banyak tahun dalam kesehatan yang baik pada Perusahaan kita.

**J. Tumanken**  
stuurman I. K. V.  
25 jaar  
4 Maart 1954  
(géén foto beschikbaar)

Johannes Tumanken aanschouwde op 29 December 1907 te Posso het levenslicht, bezocht eerst de HIS en daarna de Mulo en trad op 4 Maart '29 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 Januari 1930 werd hij reeds tot ladingklerk bevorderd. Doch de heer Tumanken nam hier nog geen genoegen mee. Op 9 Mei '32 deed hij examen voor stuurman-locaalvaart en slaagde hiervoor. Op 1 April '37 werd hij als zodanig bevorderd. Op 18 April '49 slaagde hij te Surabaya voor het examen voor stuurman I.K.V. en werd in October van datzelfde jaar in deze functie aangesteld.

Wij wensen de heer Tumanken van harte geluk met zijn jubileum; dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren in de beste gezondheid onze maatschappij te dienen.



**A. Rompas**  
stuurman I. K. V.  
25 jaar  
4 Maart 1954

Adrianus Rompas, geboren op 1 Augustus 1908 te Manganitu, doorliep de HIS en trad op 4 Maart 1929 als leerling-ladingklerk in dienst der K.P.M. Op 1 Januari 1930 werd hij tot ladingklerk bevorderd, doch liet het hier niet bij zitten. In Mei '33 slaagde hij te Belawan-Deli voor het examen voor stuurmanlocaalvaart en werd op 1 October '37 als zodanig bevorderd. In Juli '50 slaagde hij voor het diploma voor stuurman I.K.V. en werd hiertoe aangesteld op 8 Januari '52.

Op 4 Maart a.s. herdenkt de heer Rompas het feit dat hij voor 25 jaar in dienst trad bij onze maatschappij. Onze hartelijke gelukwensen met dit jubileum. Nog vele voorspoedige jaren en een behouden vaart!



**W. J. Rondonuwu**  
ladingklerk  
25 jaar  
4 Maart 1954

Waworuntu Jacob Rondonuwu werd op 11 Augustus 1911 te Kolongan (Menado) geboren, doorliep de HIS en trad op 4 Maart 1929 als leerling-ladingklerk in onze dienst. Op 1 Januari '30 werd hij reeds tot ladingklerk bevorderd. Tot op heden vervult de heer Rondonuwu deze functie nog steeds tot volle tevredenheid van zijn superieuren. Wij wensen hem met zijn 25-jarige dienstjubileum van harte geluk. Nog vele voorspoedige jaren.

#### Gehoorapparaat.

Na jaren volslagen doof geweest te zijn, ging een oude boer er, op aandringen van zijn familie, eindelijk toe over, zich een onzichtbaar gehoorapparaat aan te schaffen. Een paar weken later kwam hij weer in de zaak, die hem het apparaat verkocht had. De bediende vroeg hem, hoe 't apparaat beviel.

„Best,” antwoordde de oude man, „ik kan alles horen, zelfs de gesprekken in de kamer naast de mijne.”

„Prachtig,” zei de bediende, „en is uw familie niet blij?”

„Ik heb ze niks verteld,” grinnikte de oude baas, „ik zit maar net als altijd in m'n stoel voor het raam. Alleen kan ik nu alles horen, wat ze zeggen. Ik heb m'n testament al drie keer laten veranderen.....”





**Sangka**  
mandor-kuli Perw. Makassar  
25 tahun  
6 Maret 1954

Sangka dilahirkan dalam tahun 1900 di Sindjai (Sulawesi) dan mulai masuk dinas Perusahaan kita di Makassar pada tanggal 6 Maret 1929 sebagai kuli. Setelah pendudukan Djepang di Indonesia maka Sangka segera melaporkan diri kembali pada Perwakilan di Makassar dan dipekerdjakan sebagai mandor kuli-kapal.

Hingga hari ini Sangka masih menempati djabatan tersebut dan dapat kami katakan dengan sangat memuaskannya para atasannya.

Kami mengutjapkan selamat berhubung dengan djabatannya yang 25 tahun ini. Semoga ia masih dapat mentjurahkan tenaganya bagi Perusahaan kita dalam kesehatan yang baik banjak tahun lagi.



**W. Rumengan**  
ladingklerk  
25 jaar  
6 Maart 1954

Geboren op 30 Juni 1911 te Tjibadak, doorliep Willem Rumengan eerst de HIS en slaagde daarna voor het Klein Ambtenaarsexamen. Op 6 Maart 1929 trad hij als leerling-ladingklerk in dienst der K.P.M., om op 1 April 1930 tot ladingklerk te worden bevorderd.

De heer Rumengan hoopt op 6 Maart a.s. het feit te herdenken, dat hij voor 25 jaar in dienst trad bij onze maatschappij. Wij wensen hem van harte geluk op deze dag en spreken de wens uit, dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren in beste gezondheid te werken in het belang der K.P.M.



**Th. Nieuwenboom**  
machine-motordrijver  
25 jaar  
11 Maart 1954

Theobaldus Nieuwenboom werd op 1 Augustus 1909 te Ambon geboren en trad op 11 Maart 1929 als leerling-machinedrijver in dienst van onze maatschappij.

Op 31 December '31 slaagde hij voor het diploma machinedrijver en werd op 1 Januari '34 als zodanig aangesteld. In December '49 slaagde hij voor het diploma motordrijver en werd op 20 December van dat jaar tot machine-motordrijver bevorderd.

Op 11 Maart a.s. jubileert de heer Nieuwenboom en herdenkt op die dag het feit dat hij 25 jaar geleden in dienst trad van de K.P.M. Wij wensen hem nog vele voorspoedige jaren toe in de beste gezondheid.



**G. Hoogendoorn**  
hoofdwerktuigkundige  
25 jaar  
13 Maart 1954

Op 4 November 1907 werd Gerrit Hoogendoorn te Gouda geboren, doorliep de Mulo en daarna de Ambachtsschool en trad op 13 Maart 1929 als 5de werktuigkundige in dienst der K.P.M. Op 1 Juli '35 werd hij tot 4de werktuigkundige bevorderd. Na zijn A-diploma heeft hij daarna nog zijn B en C I-diploma gehaald, om op 1 October 1941 tot 3de werktuigkundige te worden aangesteld.

Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië heeft de heer Hoogendoorn doorgevaren (o.a. op de „V. d. Bosch“, „Janssens“, „Straat Malakka“, „Generaal Verspijck“ en de „Both“).

Na op 1 Juli '49 tot 2de werktuigkundige te zijn bevorderd werd hij op 1 Januari 1953 tot hoofdwerktuigkundige aangesteld. Wij wensen hfd. wtk. Hoogendoorn van harte geluk met zijn 25-jarige jubileum. Nog heel vele jaren en een behouden vaart!

#### Het grote gebeuren.

Zij was 17 en hij 25. Ze was voor de eerste keer bij hem..... Ze wist, dat het gebeuren zou, maar het was te laat, om nog weg te lopen. Maar toen hij zich over haar mond boog, sloot ze bevend de ogen..... „Ik ben bang,” fluisterde ze. „Dat is helemaal niet nodig!” zei hij. Toen..... trok hij haar kies.....



**W. de Vries**  
gezagvoerder  
25 jaar  
21 Maart 1954

Willem de Vries, geboren op 11 September 1909 te Zaandam, doorliep eerst de Mulo en daarna Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam, alwaar hij zijn diploma voor 3de stuurman GHV behaalde. Op 21 Maart '29 trad hij als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij en vertrok met het ms. „Rokan” voor de eerste maal naar Indonesië, alwaar hij begin Mei van datzelfde jaar arriveerde. In Maart '34 behaalde hij te 's-Gravenhage zijn diploma voor 2de stuurman GHV en werd op 1 Januari '36 tot 3de stuurman bevorderd. In Februari '37 behaalde hij in het toenmalige Batavia zijn diploma voor 1e stuurman en werd op 1 Juli '41 tot 2de stuurman aangesteld. Gedurende de bezettingsjaren verbleef de heer De Vries in verschillende Japanse interneringskampen en ging na deze tijd weer als 2de stuurman varen. Op 1 Juli '49 werd hij tot 1e stuurman bevorderd, terwijl op 1 Januari '53 zijn benoeming tot gezagvoerder afkwam.

Wij wensen gezagvoerder De Vries van harte geluk met zijn jubileum. Nog vele jaren en een behouden vaart!

**J. Kalangiet**  
ladingklerk  
25 jaar  
27 Maart 1954  
(géén foto beschikbaar)

Johanies Kalangiet werd op 7 September 1906 te Oeloe Siaoe geboren en trad op 27 Maart '29 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 April 1930 werd hij tot ladingklerk bevorderd en tot op heden vervult hij deze functie nog steeds tot volle tevredenheid van degenen, die boven hem zijn geplaatst.

Op de 27e Maart a.s. viert de heer Kalangiet zijn 25-jarige dienstjubileum, met welk feit wij hem van harte gelukwensen. Nog vele voorspoedige jaren in de beste gezondheid.

**B. Lesawengen**  
ladingklerk  
25 jaar  
27 Maart 1954  
(géén foto beschikbaar)

Bernard Lesawengen, geboren op 9 November 1904 te Petta, trad op 27 Maart 1929 als leerling-ladingklerk in K.P.M.-dienst. Op 1 Januari 1933 werd hij tot ladingklerk bevorderd. Tot op heden vaart hij in deze functie aan boord van een der K.P.M.-schepen, tot volle tevredenheid van zijn chefs, rond.

Op 27 Maart a.s. hoopt hij het feit te herdenken, dat hij voor 25 jaar in dienst trad van onze maatschappij. Wij wensen hem op die dag van harte geluk en hopen dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren in de beste gezondheid zijn werkzaamheden te vervullen.

## LEEST U DOORNRÖÖSJE NOG EENS

Zo merkwaardig zijn die sprookjes van Grimm, als ik ze met mijn volwassen ogen lees. Zo bijvoorbeeld Doornroosje, de schone slaapster. Een mooi verhaal, maar lees het eens en zie het voor U.

Er was eens een koningin, die zo graag een dochttertje wilde hebben, maar ze kreeg er geen. Op zekere dag ging zij baden in de vijver. Daar heb je 't al. Wie gaat er nou in de vijver baden? 't Idee! Toen kwam er een kikker naar haar toe. Tja, dat krijg je, als je in de vijver gaat zitten; op zichzelf lijkt die kikker me voldoende om gillend aan de wal te krabbelen. Maar verder: De kikker zei: Binnen het jaar zult gij het leven aan een dochter schenken.

Wat deed de koningin toen? Ik zou zo graag weten wat ze thuis vertelde, na dat baden. Hoe zou het gesprek aan tafel met haar man gegaan zijn? Zoiets als dit?

Zeg George!

Ja lieve.

Zeg, ik zwom vandaag in de vijver, en... Zwom jij in de vijver?

Ja, 't was zo warm, ik dacht, kom, dacht ik, even in de vijver.

Maar dat kun je toch niet doen; wat moet het personeel daarvan denken?

Hè, zeur toch niet zo. Als ik nou zo graag in de vijver wil. Nou en binnen het jaar krijgen we een dochter, de kikker heeft het zelf gezegd.

Wie heeft het gezegd?

De kikker in de vijver.

Heeft toen de koning zijn servet neergelegd en de lijf-psychiater opgebeld? Dat meldt de historie helemaal niet. Enfin, er kwam een dochttertje aan het eind van het jaar, maar persoonlijk blijf ik volhouden, dat die kikker er hoogenaamd niets mee te maken had.

Ze hielden een groot doopfeest. Twaalf feeën werden geïnviteerd, maar de dertiende niet, omdat ze maar twaalf gouden borden hadden. Kijk, dat is nou weer zo dom. Als je de een vraagt, moet je de ander ook vragen, anders moet je er helemaal niet aan beginnen, dat is toch met verjaardagen ook altijd zo. Had dan allemaal een emaille bord gegeven.

Alle twaalf feeën kwamen met een wens en een truitje uit de Libelle. En de boze tante Fie die niet was uitgenodigd, kwam toch zonder cadeau en met een vloek. Dat iemand zich zo laat kennen. Zijn jullie aan de tomatensoep? Ik wou alleen maar zeggen, dat dat kind op haar vijftiende doodgaat. Door toedoen van een spinnewiel. Eet smakelijk verder. Daag!

De twaalfde fee, tante Adeline, zei troostend tot de koningin: Kom, kom, doodgaan zal ze niet hoor. Ze zal honderd jaar slapen. Op dit punt van het sprookje aangekomen, moet ik even mijmeren. Honderd jaar slapen. Is dat een vloek? Het lijkt me helemaal geen vloek, het lijkt me verrukkelijk. Ik wil best. Om mijn huis zal dan een doornhaag groeien, waar niemand doorheen kan, ook niet de deurwaarder. De verkiezingen zou ik mislopen, op zichzelf een belangrijk voordeel. Over honderd jaar word ik wakker gekust door een prins. Nou, een prins..... het mag gerust wat minder. Een aardige goed gesitueerde man uit het verzekeringswezen bijvoorbeeld. Word wakker! Het is al 2054! roept hij al kussend. Ik zou slaperig de ogen opendoen en zeggen: Zijn de Russen er al? Ga nou gauw! zegt hij. Die zijn al tachtig jaar weg. Je kunt al lang weer naar Moskou voor vijf dagen met een bus voor zeventig gulden. Het zijn nu de Eskimo's. Hun agressieve houding wordt met de dag onduidbaarder. O, zeg ik dan. Dus de belastingen weer hoog, hè? Hoger, zegt hij. Maar er zijn wel wat woningen bijgekomen. Een goeie veertig. De weg Amsterdam — Utrecht is nu bijna klaar. Weet je wat, zeg ik. Ik pik er nog honderd jaartjes bij. Welterusten.

Geïkkelig, dat kinderen de sprookjes van Grimm anders lezen.

Uit: Nieuwe impressies van een simpele ziel  
Annie M. G. Schmidt

## UIT DE SCHEEPVAARTWERELD (vervolg van pag. 3)

Door de zender twee bundels te laten afgeven, elk met een eigen karakter — bijvoorbeeld punten en strepen — en deze bundels elkaar gedeeltelijk te laten overlappen, krijgt men een mengsector, waarin punten en strepen, door eenloopen. Het is gebleken, dat men de bundels elkaar zo nauwkeurig kan laten overlappen, dat de mengsector een hoekgrootte heeft van slechts 7 boogminuten. Dat wil zeggen, dat de basis van deze gelijkbenige driehoek op een afstand van 12 kilometer van de zender slechts 30 meter is.

Door de ontvanger op de bakboordsvleugel van de brug te plaatsen en naar stuurboord uit te sturen tot het schip juist op de rand van de mengsector en de puntensector is gekomen, kan men — aannemende dat de tegenligger hetzelfde heeft gedaan — elkaar altijd op een veilige afstand passeren.

Hoewel de uitvinding nog in het experimentele stadium verkeert, vonden wij het onderwerp interessant genoeg om U er iets van te vertellen.

## EEN AFTREKSOMMETJE.

k a p o t	— — — — —
— s t u k	— — — — —
— — — — —	— — — — —
= h e e l	= — — — — —

De letters kunnen worden vervangen door de cijfers 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 en 9.

Wanneer de letters door de juiste cijfers zijn vervangen, gaat bovenstaand aftreksommetje precies op.

Gegevens is:  $2 \times K = U$ ;  $2 \times U = P$ ;  $2 \times P = L$ .

Met deze gegevens is de oplossing niet zo moeilijk meer. Probeer u het eens of u er uit kunt komen. De redactie looft onder de goede inzenders een bedrag uit van Rp. 25,—.

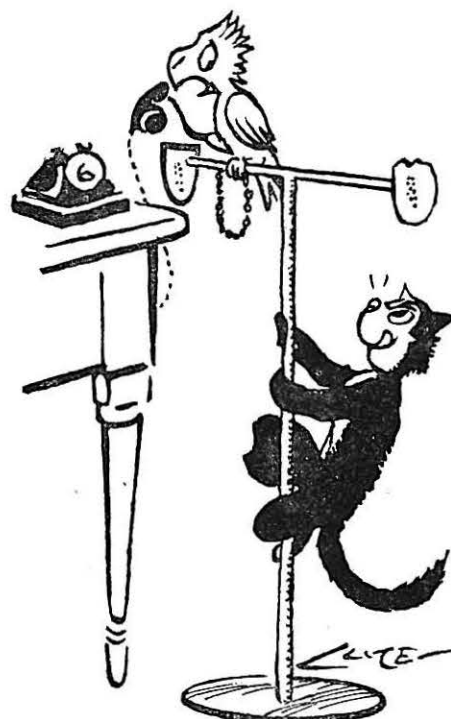
De sluitingsdatum voor inzendingen is 20 April a.s.; verder gelden dezelfde voorwaarden als zijn opgenomen in onze gewone puzzle-rubriek.

## Niets is hopeloos.

Ik zat erg in de put en verbeeldde, me dat niets me meer kon helpen. Toen kwam ik langs een steenhouwer, die in de rotsen een weg maakte.

Hij hakte vijftig maal op dezelfde plaats zonder dat er beweging in de rots kwam, maar met de eenenvijftigste slag sloeg hij een groot stuk los.

Ik wist, dat hij zijn resultaten niet alleen met die laatste slag had bereikt. Zonder de vijftig, die er aan waren voorafgegaan, zou de rots nog even muurvast zitten als tevoren.



— Met de brandweer?! Hier met Lorre.  
Vlug! Vlug!





# laatste Sportnieuws

## TAFELTENNIS.

In verband met de slechte weersomstandigheden werd in de afgelopen maand slechts 1 wedstrijd gespeeld en wel tegen de Sportclubmensen, die wederom van ons wonnen met 15—13. Een wedstrijd overigens die enigszins in het water is gevallen, in de eerste plaats door de stromende regen en ook door het niet tijd en volledig opkomen der Sportclub i.v.m. een misverstand onzer zijds.

Rest ons nog te vermelden het bijzonder geslaagde Tovo-feest, gehouden in het Podium op Zaterdag 6 Februari j.l., ter gelegenheid van de prijsuitreiking inzake het onlangs gehouden Tovo-jubileum-tournooi. Zoals u in ons vorige verslag heeft kunnen lezen kwam de K.P.M. in het Tafeltennistournooi als tweede uit de strijd en kon derhalve op genoemde Zaterdagavond negen medailles en een herinneringsvaantje in ontvangst nemen (zie de Tropheekast afd.

\*

## ZEILEN

Op Zondag 28 Maart a.s. begint het zeilseizoen weer! De wedstrijdzeilers kunnen dan hun hart weer ophalen. We zullen hopen, dat de resultaten van het afgelopen jaar nog verbeterd worden. Gelukkig behoeven wij over de sportiviteit geen verbetering te verlangen, want deze was verleden jaar uitmuntend.

Ook voor de toerzeilers staan dit jaar enige aantrekkelijke tochten naar de eilanden op het programma, o.a. een 6 à 7-daagse tocht naar de Duizend-eilanden onder geleide van grote jachten en motorboten. Deze tocht is zo opgezet, dat er slechts 1 of 2 dagen vrij voor genomen behoeft te worden, daar de overige dagen reeds op officiële vrije dagen vallen (Lebaran, Pinksteren).



De twee KPM — 16 M<sup>2</sup>: links de „Zee” en rechts de „Wind”. Voelt u er voor om ook eens een keertje mee te zeilen? Stelt u zich dan in verbinding met de hr. Wakka — afd. ND/HK.

Ook voor u, lezer, is er gelegenheid om aan deze tochten en/of wedstrijden mede te doen en wel met een van de keurig onderhouden KPM- 16 m<sup>2</sup>, de „Wind”, „Zee” of „Deining”.

Wilt U eens een keertje meezeilen om te proberen of de zeilerij u bevalt, geeft u dan op bij de hr. Wakka (afd. ND/HK), die u dan wel bij een ervaren zeiler zal introduceren.

Wij mogen hier wellicht ten overvloede bij aantekenen, dat de KPM iedere Zondagmorgen en -middag voor transport per bus zorgt.

*Wie succes wil tellen of wegen, kent het ware niet; elk goed werk, goed verricht, is succes.*

## BADMINTON.

De KPM-ploeg verloor haar eerste wedstrijd van het jaar op 23 Januari j.l. tegen de badmintonclub „Gerak”. Eindstand was 4—3 voor de gastheren.

Wij willen niet nalaten ook hier nog eens te wijzen op de noodzakelijkheid om nog veel meer te oefenen, anders slaan we binnenkort tegen „Garuda”, een der sterkste clubs van Djakarta, een slecht figuur.

Breng de zeilen in gereedheid, als er nog geen wind is. Dan kunt u uitvaren, wanneer anderen bij een flinke bries nog voorbereidselen maken.



K.P.M.-laadboten tijdens ruwe zee ter rede van Endeh (Flores). Wij verleenden aan deze foto het praedicaat: de beste foto van de maand. Inzender was de gepens. hoofdwerktuigkundige W. Th. Mierop, die hiermede de uitgeloopte Rp. 50,— heeft gewonnen.

### DE „KLIPFONTEIN”

8 Januari j.l. was het een jaar geleden dat in de buurt van Kaap Cavora voor de kust van Portugees Oost-Afrika de „Klipfontein” van de Holland-Afrika Lijn op een onbekende blinde klip stootte en in drie uur tijd zonk. Nog altijd is dit voorval niet door de Raad voor de Scheepvaart onderzocht. Er wordt n.l. nog altijd gewacht op de hydrografische gegevens, die bij de autoriteiten van Portugees Oost-Afrika zijn aangevraagd, omdat men veronderstelt dat die onbekende klip wel op Portugeese zeekaarten voorkomt, maar niet op de Engelse kaart die de gezagvoerder van de „Klipfontein”, de heer J. Oosterhuis, heeft gebruikt. De destijds geuite veronderstelling, dat de „Klipfontein” zou zijn gestoten op een van de vele wrakken van door de Duitsers in de Tweede Wereldoorlog getorpedeerde schepen, is door deskundigen van de hand gewezen omdat men aanneemt dat deze wrakken nu wel zo diep zijn weggezonden, dat ze voor de scheepvaart geen gevaar meer kunnen opleveren.

### NEDERLANDSE BODEM ZAL TOT 6800 3,5 M. ZAKKEN.

In een rede, die prof. dr. ir. F. A. Vening Meinesz onlangs voor de afdeling Natuurkunde van de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen te Amsterdam hield, deelde hij mede, dat de daling van de Nederlandse bodem, die bezig is plaats te vinden, geleidelijk langzamer zal worden en ongeveer in het jaar 6800 zal ophouden, waarna weer een langzame rijzing zal inzetten.

De totale daling zal een getal van 3,5 meter, gerekend vanaf heden, niet overschrijden.

\*

Tot 28 December 1953 heeft de Rijkswaterstaat 225 miljoen gulden voor het herstel der door de ramp beschadigde zeekeringen uitgegeven.

Voor 1954 kan de Rijkswaterstaat voor het voleinden van deze taak nog over honderd miljoen gulden beschikken.

### In memoriam



#### D. L. Muller Aufderheide

Uit Nederland ontvingen wij bericht, dat op 14 Januari j.l. te 's-Gravenhage is overleden, de heer D. L. Muller Aufderheide, in leven gepensionneerd employé van onze maatschappij.

\*

#### Jhr. L. J. D. van Holthe

Op 2 Februari j.l. overleed te Hilversum in de ouderdom van 61 jaar Jhr. L. J. D. van Holthe, in leven gepensionneerd hoofdemployé van onze maatschappij.

Zij rusten in vrede



# Ontspanning door Inspanning

## Kom Puzzle Mee



De juiste oplossing van het kruiswoordraadsel, voorkomende in het Januari-nummer, is als volgt :

ISRAEL STORAX  
OPLAATS EROOD  
PLAGIAAT TROMBONE  
SAOEGRANAAT EPOS  
LATGEEPPLAST TOT  
AGAVESENORHEIDE  
ONOROLYN GENEER  
IDEAALM KREEFT  
RREMEDIER  
ROMMELGGT ENGER  
LVAANNESPEILK  
ARENASANTE SEDAN  
AARSLOP RESTORO  
TAMP ELEMENTARAK  
SMAAKVOL EDELVALK  
TAROES PRAADE  
ATTENT GEKLOK

Hier volgen de namen van de drie prijswinnaars :

De 1e prijs van Rp. 25.— is bestemd voor :

**E. R. Willems** — loc. empl. afd. Door-voer/HK;

### Doorlopend kruiswoordraadsel.

Van links naar rechts :

1 Een der huwelijkspartners : fabelachtig dier : parvenu, 2 Positieve electrode : vogel : bewoonde planeet, 3 Bergplaats : spleet : spoor-ijzer, 4 Gewicht : zangnoot : sierlijke plantjes : grondtoon : wa-tering, 5 Gezinslid : wachter, trawant : grondtoon, 6 Loofboom : de lezer heil : bevel : gulden : plaats in Noord-Brabant, 7 Eng. titel : gereed : onaangenaam gevoel : voorzetsel : kostbare stof, 8 Gesloten : verrot : insect, 9 Omheinde streek bouwland : maat : ijzerhoudende aarde : godsdienst : ik, 10 Staaf : zangnoot : vogel : godsdienst : knaagdier, 11 Zangnoot : onvoorzichtig : rivier in Zwitserland, 12 Plaats in Noord-Brabant : voegwoord : familielid : voorzetsel : nauw, 13 Gast : hoeveelheid : uitstekende pilaster tegen een muur, 14 Duivel : Germ. myth. zeekoningin : Poolse lansruiter, 15 Liefdesgodheid : Zuid Europese plant : inwendig deel van het lichaam.

Van boven naar beneden :

1 Draf : samengestelde ether : staaf, gard, 2 Vrucht : electrisch geladen deeltje : schaaldier, 3 Zangnoot : dominee : redenaar : vreemde titel : onderwijs, 4 Gemeente in Gelderland : dwaas : wees gegroet : staaf : paard, 5 Lidwoord : bedrukte katoenen stof : hevig : zwemvogel : dichtbij, 6 Vlug : snijgereedschap : voor : courantenjongen : zwaardvis, 7 Slede : plezier : roofdier : godin : rivier in Noord Frankrijk, 8 Streling : bladgroente : grappen-maker : hooggelegen weide : rivier in Oostenrijk, 9 Vogel : gemeen volk : kraan : bloem : grondtoon, 10 Plaaggeest : kort ogenblik : nauw : hoofd : weide in het hooggebergte, 11 Nummer : onbep. hoofdtelefoon : nachtegaalskruid : voegwoord : tandeloos zoogdier, 12 Hatelijk, onuitstaanbaar : zwaar : hoeveelheid, 13 Ver- hindering : haringachtig visje : vertegenwoordiger.

De 2de prijs (Rp. 15.—) gaat naar :

**A. C. Boelaars** — 2de wtk. a.b. ms. „Kaimana”;

De 3de prijs (Rp. 10.—) valt ten deel aan:

**M. H. Macawalang** — ladingklerk a.b ms. „Maros”.

\*

Deze maand komen wij weer eens met een doorlopend kruiswoordraadsel. Moeilijk is het niet, zodat wij weer een groot aantal oplossingen verwachten. De sluitingsdatum voor het inzenden van uw oplossingen is vastgesteld op 20 April a.s.

Voor inzenders van puzzles gelden de volgende voorwaarden :

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres moeten zijn voorzien, te richten aan :

de redactie van „de Uitlaat” — p/a 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 prijs van Rp. 15.—

1 prijs van Rp. 10.—

Bij meerdere goede oplossingen beslist het lot.

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



— Kijk maar of je vreeselijk verbaasd bent; het is één van z'n gekke technische trucs !

