



de uitlaat

personeelsorgaan
van de
n.v. koninklijke
paketsvaart-
maatschappij

9e jaargang no. 7.
1 juli 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.:

directeur harinck jubileert
28 juli a.s.

*
de „roggeveen” te tg. priok
aangekomen

*
archipel-vaart in het ver-
leden (deel III)

*
st. lawrence seaway, een
belangrijk object

*
promoties per 1 juli '54

*
ieder zijn stiel — een ver-
telling door aldert

bij de foto's:

de omslagfoto geeft u dit-
maal weer een overzicht
van de Kali Mati te Tg.
Priok, een der belangrijke
service-stations van onze
maatschappij.

(foto: Studio Tong & Tim)

*
op de binnenzijde van de
omslag (pag. 27) de be-
kroonde foto van de
maand: het ms. „Lam-
pong” krijgt een (nog)
fraaiër aanzien.

deze foto werd gemaakt
door gezagvoerder H. Mey-
er, die voor deze inzen-
ding de uitgeloopte prijs
van Rp. 50.— ontvangt.

Gedrukt bij N.V. Visser & Co.
Djakarta



Schrijf ons 'ns.....

Uw redactie komt weer eens op een oud,
afgezaagd, aanbeeld hameren... Het is nu toch
wel zo, lezers, dat „de Uitlaat” in zijn huidige
vorm gezien mag worden. Door de directie
daartoe in de gelegenheid gesteld, worden
kosten noch moeite gespaard om iedere maand
onder ons personeel een toon- en leesbaar
huisorgaan te verspreiden, maar het moet ons

(wederom!) van het hart, dat het met de
pennenvruchten van onze lezers nog steeds
droevig is gesteld.

De vorige maand was er een kleine opleving
merkbaar, maar op het ogenblik stelt het
weer praktisch niets voor. Het is heus niet
zo'n grote kunst om iedere maand met een
„Uitlaat” van 28 pagina's te verschijnen, daar
ziet Uw redactie wel kans voor, maar het is
daarentegen een héél grote kunst om maande-
lijks met een blad te komen dat vol staat
met nieuws van en over onze maatschappij.

Het is in dit verband, dat de redactie
nogmaals een beroep doet op allen in het
bedrijf om zo af en toe eens met een bijdrage
voor de dag te komen. De stijl, we zeiden
dit reeds vaker, komt er weinig op aan. Het
gaat om de inhoud. Als de redactie zo'n bij-
drage eenmaal maar heeft, is de zaak verder
gemakkelijk genoeg. Moge de rij van vaste
medewerkers (gelukkig hebben we er al een
paar!) zich verder uitbreiden.

Toe, schrijf ons 'ns...!



Het loze vissertje, dat zich niet bewust was van de nabijheid van onze fotograaf, toen deze
laatste een foto maakte van Priok's eerste haven.

(foto: Studio Tong & Tim)

28 Juli
1929



28 Juli
1954

H. Harinck

Geboren: 18 Juli 1905 te Amsterdam.
In dienst getreden bij de K.P.M.: 28 Juli 1929.
Bevorderd tot hoofdemployé: 1 Januari 1935.
Aangesteld tot adjunct-chef: 1 Januari 1940.
Aangesteld tot chef van dienst: 1 Januari 1946.
Benoemd tot directeur in Indonesië: 1 Februari 1949.

Bovenstaand résumé toont, naar wij menen, beter dan een gedetailleerde beschrijving van zijn loopbaan bij de K.P.M., welk een snelle en succesvolle carrière onze financiële directeur, de heer Harinck, heeft volbracht.

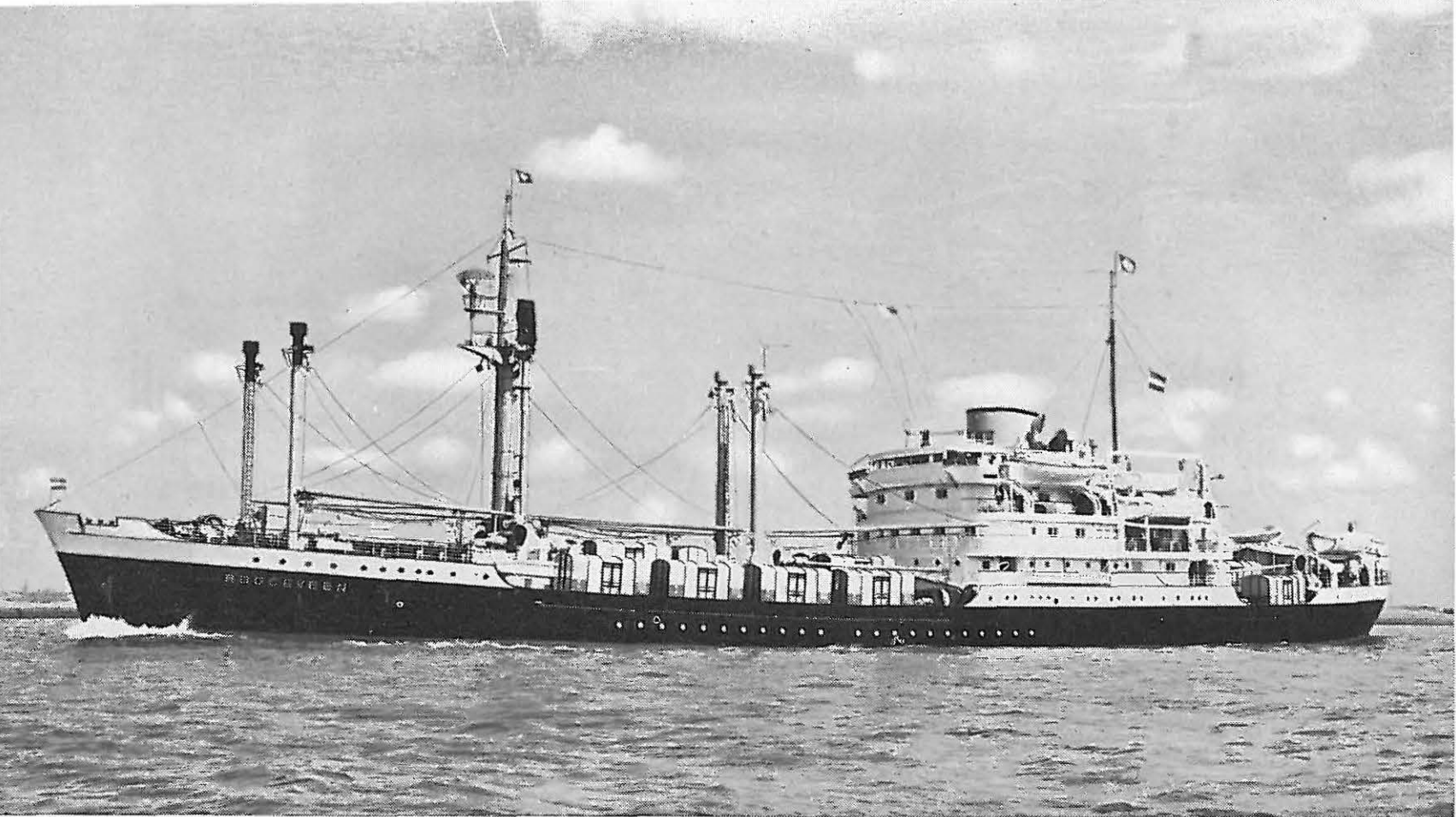
En wanneer wij hier spreken over onze „financiële” directeur, dan doen wij hem in feite daardoor ernstig tekort. Want wél was de heer Harinck, toen hij 1 Februari 1949 tot directeur in Indonesië werd benoemd, op dat moment leider van de financiële- en administratieve sector van het K.P.M.-bedrijf en hadden zijn werkzaamheden tot dat tijdstip zich practisch uitsluitend op dit gebied bewogen, terwijl er evenzeer bij deze gelegenheid alle aanleiding is om te releveren met hoeveel kundigheid, fantasie, oorspronkelijkheid en zin voor realiteit hij onze maatschappij gelooft heeft langs de klippen van geld-ontwaarding, belastingheffingen, deviezenbeperkingen en tranfert-belemmeringen, om het bij deze voorbeelden te laten, maar daarnaast is in de figuur van de heer Harinck getoond, hoe een brede ontwikkeling op een specialistisch gebied, wanneer deze gepaard gaat met een helder verstand en een ruime blik, de mogelijkheid in zich houdt om iemand in korte tijd tot een allround directeur van een scheepvaart-maatschappij te doen uitgroeien.

Voor die jongeren in de maatschappij, die wel eens mochten menen dat alleen het werk, dat direct met het actieve scheepvaartbedrijf te maken heeft, de gelegenheid tot een succesvolle carrière opent, is de heer Harinck een levend voorbeeld van het tegendeel.

Doch niet alleen deze jongeren zouden wij onze middelste directeur — de middelste in jaren en in benoeming van het huidige directorium — voor ogen willen houden. Ieder, die de artikelen over „leiderschap”, welke de laatste maanden in „de Uitlaat” zijn opgenomen met aandacht heeft gelezen en die tot de dagelijkse medewerkers van de heer Harinck behoort, zal moeten erkennen, dat hij een respectabel aantal van de eigenschappen van geest en karakter bezit, die iemand tot een ideale „captain of industry” bestempelen.

Het moet voor de heer Harinck, die in zijn standpunten ten opzichte van personeelsvraagstukken, algemene zowel als individuele, altijd zoveel wijsheid en rechtvaardigheid weet te putten uit zijn eigen gezond en intens familieleven, een grote vreugde zijn, dat op de 28ste Juli 1954 zowel zijn echtgenote als zijn vier kinderen allen in Indonesië zijn.

Aan ons het voorrecht om hem met deze dag als eerste geluk te wensen.



Op Woensdag 5 Mei j.l. verliet het ms. „Roggeveen” de haven van Rotterdam op zijn eerste reis naar Indonesië. Duidelijk ziet men de spoorwegwagons op het dek, bestemd voor Rangoon.

De „Roggeveen” te Tg. Priok aangekomen

K.P.M.'s nieuwste aanwinst

Na een zeer voorspoedige reis van 44 dagen is op Zaterdagmorgen 19 Juni j.l. ons nieuwe motorschip de „Roggeveen”, onder commando van gezagvoerder A. Spaans, de haven van Tg. Priok binnengelopen.

Op zijn maiden-trip week de „Roggeveen” van de gebruikelijke route af, teneinde te Rangoon de vanuit Rotterdam meegebrachte spoorwegwagons te lossen.

De „Roggeveen” werd op 16 December a.p. tewatergelaten en begon op 7 Mei j.l. zijn reis naar Indonesië met aan boord een twaalfstal passagiers voor Djakarta. Op deze reis werden slechts 2 havens aangelopen, nl. Port Said en Rangoon.

Het schip is genoemd naar Jacob Roggeveen, een vermaard Nederlandse zeereiziger, die werd geboren te Middelburg in Januari 1659 en aldaar in 1729 is overleden. In 1703 vertrok hij naar Indonesië en werd er Raad van Justitie. In 1714 in Nederland teruggekeerd, vertrok hij in 1721 voor de West-Indische Compagnie om te trachten het, nog steeds onbekende, „Zuidland” te ontdekken, dat hij tussen Zuid-Amerika en Australië meende te moeten vinden.

Nadat Jacob Roggeveen Kaap Hoorn was omgezeild, ontdekte hij een eiland dat hij de naam gaf van Paas-eiland. Daar hij één zijner schepen en tweederde van zijn bemanning had verloren, probeerde hij in één ruk de Kaapkolonie te bereiken. Dit mislukte en hij was gedwongen naar Batavia te zeilen, waar zijn schepen verbeurd verklaard werden en Jacob Roggeveen als monopoliebreker door de V.O.C. naar Nederland werd gestuurd.

Naar hem zijn de Roggeveen-eilanden genoemd, een eilandengroep in Oostelijk Polynesië.

Het schip.

Ons ms. „Roggeveen” is de eerste van 4 schepen, welke allen namen van Nederlandse ontdekkingsreizigers zullen

krijgen. De 3 zusterschepen zullen resp.: „Schouten”, „Van Waerwyck” en „Houtman” genoemd worden.

Na de summiere gegevens welke wij in „de Uitlaat” van April 1952 en van Februari 1953 publiceerden, willen wij nu trachten u een betere voorstelling van deze schepen in het algemeen en van het ms. „Roggeveen” in het bijzonder te geven.

Het ms. „Roggeveen” is een vrachtschip, dat een hutaccomodatie voor 12 passagiers heeft en in de Indonesische archipel ook nog 860 dek- en tussen-dekpassagiers mag vervoeren.

Hiervoor voldoet het aan alle eisen welke een gevolg zijn van de Internationale Conferentie ter Beveiliging van Mensenlevens op Zee, Londen 1948, terwijl het schip bovendien onder de hoogste klasse en speciaal toezicht van Bureau Veritas werd gebouwd.

De voornaamste gegeven zijn:

Lengte	102,40 m.
Breedte	16,18 m.
Holte	7,12 m.
Zomerdiepgang	6,75 m.
Tropendiepgang	6,89 m.
Draagvermogen	5029 ton
Ruiminhoud	218.738 cub. ft.
Buto tonnage	3983,41 reg. ton
Netto tonnage	2590,46 reg. ton
Dienstsnelheid	13½ knoop.

Het laadgerei is, evenals bij de gehele huidige nieuwbouw, opgezet om vlug

en efficiënt te kunnen werken. Elk laadruim is voorzien van voldoende laadbomen, terwijl boven luik II ook nog een 30 tons zware spier is opgetuigd.

De blootgestelde luiken zijn allen van het snel-manoeuvrerebare MacGregorpatent, waardoor het mogelijk is een geheel luik in 1 minuut te openen of te sluiten. Hierdoor zijn regententen overbodig geworden. De tusschendeckse luiken zijn allen van lichtmetaal vervaardigd.

De verblijven van opvarenden en passagiers zijn een lust voor het oog. Eenvoudig, maar zeer goed doordacht en mooi en ruim opgezet.

De „Roggeveen” is het eerste K.P.M. schip dat de radarscanner op een platform aan de voormast heeft, waardoor een geheel vrij uitzicht naar voren wordt gegarandeerd.

De hoofdmotor voor dit schip werd eveneens door P. Smit Jr. gebouwd en is een 6 cylinder direct omkeerbare enkelwerkende tweetact Burmeister en Wainmotor van 3200 aspaardekrachten. Deze motor werd meteen ingericht voor het gebruik van zware olie als brandstof.

Met het ms. „Roggeveen” werd een schip aan onze vloot toegevoegd waarover iedereen met lof spreekt. Een schip waarvan wij hopen en vertrouwen dat het vele jaren gelukkig moge varen.

VARENDE OPERA IN NEDERLAND

In een tot motorschip verbouwde tjalk, de „Uylenspieghel” zal het uit 25 leden bestaande operagezelschap Camerata een tournee door Friesland gaan maken, waar het in deze maand in verschillende plaatsen een volledige operavoorstelling zal geven. Deze methode van reizen brengt een belangrijke besparing mee aan kosten voor transport van artiesten, décors, requisieten en costuums en door logies enz.

In de gehuurde boot kunnen behalve het gezelschap alle operabenodigheden worden ondergebracht. Financiële steun is niet alleen toegezegd door de overheid, maar ook enkele gemeentebesturen en culturele commissies in de te bezoeken plaatsen werken in financieel en organisatorisch opzicht mee. (Dirigent is de heer Max van Doorn. Solisten zijn Elisabeth Glastra van Loon, Nelly Smit, Jeanne van de Rosiere, Wiebe Draayer, Henk Meyer en Piet Tra. Het koor wordt gevormd door enkele leden van het Nederlands vocalistenensemble. Voor de begeleiding zorgt het Camerata-kamerorkest).

Op 3 Juni is de tocht naar Friesland aangevangen. Op het programma staan



Nog een fraaie foto van de nieuwe „Roggeveen” in de haven van Rotterdam, vlak voor vertrek naar Indonesië. Op 5 Mei vertrokken, arriveerde men via Port Said en Rangoon, op Zaterdag 19 Juni j.l. te Tandjong Priok.

Bolsward, Joure, Beetsterzwaag, Heerenveen, Drachten en Franeker. Regenverzekering dekt het risico van eventueel wegens slechte weersomstandigheden af te gelasten voorstellingen, die in de openlucht worden gegeven.

Men hoopt ook in andere provincies soortgelijke tournee's te kunnen organiseren.

Het Amsterdam-Rijnkanaal

Volgens de Rijkswaterstaat in Nederland zullen de werkzaamheden aan het Amsterdam-Rijnkanaal, nl. het overal op de vereiste breedte brengen van het kanaal, naar men verwacht einde Augustus ten einde lopen. Het kanaal zal dan overal zijn volle breedte en diepte hebben.

Om uw taak te kunnen vervullen, moet u vervuld zijn van uw taak.

Initiatief, energie, talent, zakenkennis — ze zijn alle even belangrijk en alle even afhankelijk van één ding: volharding.

Ten afscheid.

Waringa van de Nautische Dienst.

De waarde van een afscheidsartikel hebben wij immer in twijfel getrokken. De inhoud is praktisch steeds hetzelfde, de vertrekkende zal worden gemist en goede en bekwame eigenschappen worden met kwistige hand toebedeeld. Hoewel het gezegde „van de dode niets dan goeds” in de gevallen als door ons bedoeld gelukkig niet letterlijk opgaat, zijn er toch frappante punten van overeenkomst. Wij denken hierbij aan het bekende Franse spreekwoord: „Partir c'est mourir un peu”. Dit gevoel ligt inderdaad bij een afscheid van enige betekenis wel ingesloten.

„Afscheid nemen is een weinig sterven”.

Op de levensweg die ieder mens aflegt ontkomt hij zeker niet aan twee dingen, n.l. afscheid nemen met vaak 'n lach en 'n traan en de vreugde-volle belevenis van het weerzien.

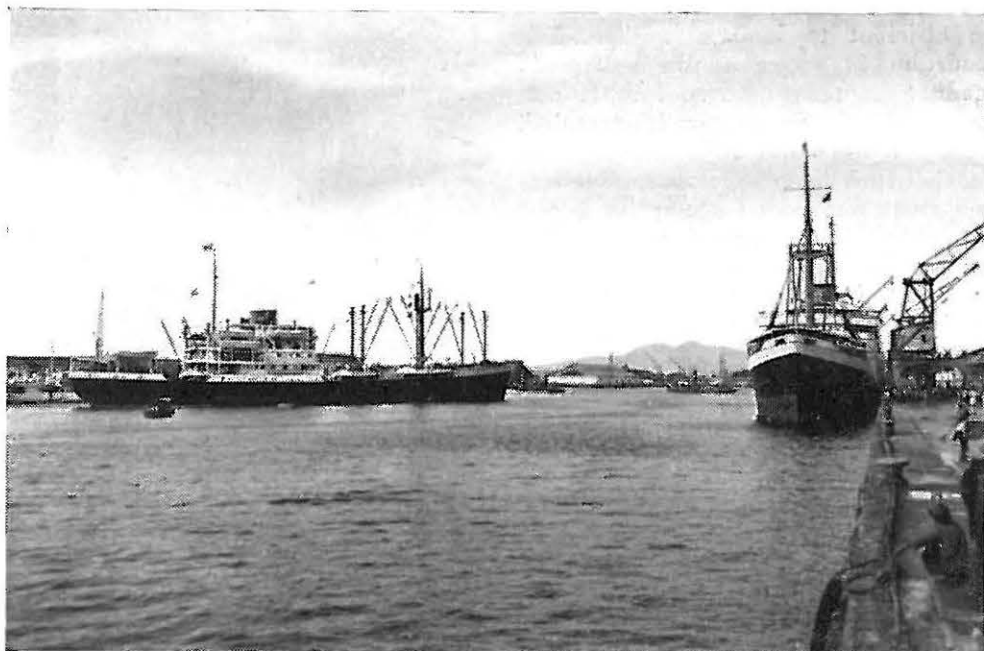
Deze gedachten kwamen bij ons op toen wij een woord ten afscheid wilden richten tot Waringa van de Nautische dienst.

Wanneer Waringa dit artikel onder de ogen krijgt, ligt het afscheid van zijn werkring alweer achter hem en hij heeft reeds de blijheid doorleefd van het weerzien met zijn gezin. Het is, zoals bij alles in dit leven dat steeds twee kanten kent, het steeds geven en nemen. Het verlaten van een vertrouwde werkring is hier zo'n typisch voorbeeld van.

In de lange jaren van dagelijkse routine verlangt men dikwijls naar de eindstreep. Als het zover is gekomen dan realiseert men zich plotseling dat bij het afscheid nemen iets in ons sterft. Onze Waringa zal hierop wel geen uitzondering maken en ook in hem zal het e.e.a. zijn omgegaan bij het vertrek uit een omgeving waar hij tenslotte mee vergroeid was.

Na ruim 20 jaar op het hoofdkantoor te hebben gewerkt kwam het moment dat hij voor het laatst van achter zijn schrijftafel is opgestaan om koers te zetten naar de vrijheid die wij allen van de pensioentijd verwachten. Wat zullen zijn laatste „famous words” geweest zijn? Het zal de moeite waard zijn ze te weten te komen. Waringa was welbespraakt en beredeneerd en kon daarbij zonodig een ironisch spotlache inlassen, het geheel weleens tot schrik van vriend en vijand.

Waringa was zijn loopbaan in de scheepvaart niet als walslurp begonnen. Hij kwam uit voor onze maatschappij als 4de stuurman in 1924 en na het behalen van de eerste rang in 1930 begon in 1932 zijn loopbaan aan de wal. Als een merkwaardigheid kan hierbij worden vermeld dat Waringa voor zijn



Op 19 Juni j.l. arriveerde het nieuwe motorschip „Roggeveen” voor de eerste maal te Tg. Priok. Tijdens het draaien in de eerste binnenhaven. Op de achtergrond ziet u nog duidelijk de Gedeh.

(foto: studio Tong & Tim)



Er bestond grote belangstelling voor de moderne navigatiemiddelen van de „Roggeveen”. Op bovenstaande foto ziet u om de radar-installatie v.l.n.r.: A.H. Knoppen, chef VRV; M.F.S. van Zeyl, reizend inspecteur onze maatschappij; president-directeur D. Iken en de gezagvoerder van de „Roggeveen” A. Spaans.

(foto: studio Tong & Tim)

zeemansloopbaan in Nederland opvoedingsambtenaar bij het Rijks-Opvoedingsgesticht te Leiden is geweest. De fijne trekjes van deze functie zijn hem steeds bijgebleven; e.e.a. kwam vooral sterk tot uiting in zijn betoogtrant met het daarbij gemarkeerde gezicht en bewegelijke docerende handen.

De walcarrière werd gemaakt bij de

Afd. N.D. Hij was voor ons ouderen daar altijd op die afdeling en nu is hij daar plotseling niet meer. Dit is een factor van misbaarheid die de werkelijkheid aangeeft en niet gebaseerd op de bekende afscheidsformule van „onmisbaarheid” en „onvervangbaarheid”.

Over de verdiensten van Waringa gedurende zijn K.P.M. loopbaan willen

wij niet uitwijken; het lijkt ons voldoende te vermelden dat hij op 1 Januari 1951 bevorderd is geworden tot adjunct-chef, een bekroning op zijn lange walcarrière. Waringa heeft op het hoofdkantoor directies en directe chefs (N.D.) zien komen en gaan. Hij kon op zijn eigen wijze hierover op vaak humoristische wijze vertellen, hij bezat nu eenmaal de kunst het echt menselijke te ontdekken bij de „meerdere” en „mindere” waarmee hij dagelijks omging.

Hoewel hij Nicolaas als voornaam draagt, is Waringa niet het type van de goede Sint. Hij nam nimmer een blad voor de mond en zijn critiek en commentaar waren beslist geen pepernootjes.

Behalve op de afd. N.D. zal het ook in ons Logeergebouw opvallen dat Waringa er niet meer is. Op het borreluurtje s'avonds wist hij altijd vrienden (wal en zee) om zich heen te verzamelen en de discussies voort te zetten tot tijdnood het einde moest brengen, wilde men nog kunnen tafelen. Vanaf 2 Mei j.l. moet de N.D. het verder zonder Waringa doen en de vóóravond-debatclub op het voorplat van het Logeergebouw mist een scherp opmerker en causeur.

Toch draait natuurlijk alles gewoon door, de nuchtere Waringa zal de eerste zijn om te beseffen dat wij allen in feite misbaar zijn. Eén ding staat echter onomstotelijk vast dat hij na 20 jaar werken om en nabij de nautische dienst een grote praktische ervaring heeft verworven, dat bij zijn vertrek wel gevoeld moet zijn. Waringa moet nu gaan omshakelen in de sfeer van de gepensioneerde. Van rust genieten is ook een levenskunst. Wij zijn benieuwd t.z.t. te ervaren hoe hij, gezien zijn aard en aanleg, dit heeft aangepakt.

Tot slot dan de bekende afscheidswaarden, waarbij enige persoonlijke herinneringen in gedachten komen. Hiervan willen wij één herinnering even aanstippen toen wij enige maanden geleden in ons vacantieoord Tjipajong samen geroerd werden door het machtige mooie berglandschap van dit land en de stemming van dit alles ons zo open deed zijn voor prettige indrukken van onze omgeving. Toen waren wij in aanraking gekomen met een andere zijde van Nicolaas Waringa's karakter, die gevoelig bleek te zijn voor het schone dat wij steeds weer in de natuur terug kunnen vinden.

Nu hij de dagelijkse routine van zich heeft afgeschud en geheel naar eigen inzicht zal kunnen gaan leven mogen wij hem en zijn gezin volgens zeemansgebruik daarbij toewensen:

Een behouden koers en vaart!

H. A. C.



De jubilerende Chef Buitendienst Tg. Priok, de heer C. L. J. van Hartrop.

Op 17 Juni j.l. herdacht de heer C. L. J. van Hartrop, Chef Buitendienst te Tg. Priok, het feit dat hij 25 jaar geleden in dienst van onze maatschappij trad.

Ofschoon de heer Van Hartrop dit feit zonder meer wilde laten passeren (dit moge blijken uit het feit dat in het Juni-nummer van „de Uitlaat” met geen woord over dit jubileum was gerept — red.) was het personeel van het agentschap en de Buitendienst een andere mening toegedaan en in alle stilte werden voorbereidselen getroffen om Kees eens duchtig in het zonnetje te zetten.

Door de medewerking van gezagvoerder E. de Vries, die voor dit doel spontaan de salon van het ms. „de Eerens” beschikbaar stelde, werd de gelegenheid geschapen de jubilaris in intieme kring te huldigen.

Als eerste sprak de agent, de heer A. L. van den Bosch, de heer Van Hartrop toe en stelde hem als voorbeeld voor vele jongeren en wees er op, dat

Kees niettegenstaande de vele moeilijkheden die zich kunnen voordoen en ondanks de vaak verhitte gemoederen immer de opgewektheid zelve was gebleven en vergeleek hem in dit verband met de befaamde olie op de golven die er met zijn „broad smile” altijd in slaagde de vrede in huis te bewaren.

Vervolgens werd de jubilaris in prijzende bewoordingen toegesproken door de heer De Frank namens de Buitendienst en door gezagvoerder De Vries namens de vloot.

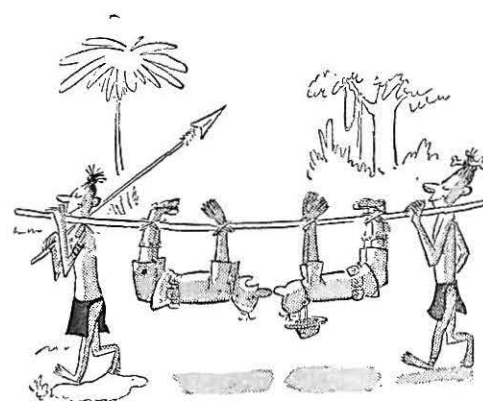
Daarna dankte de heer Van Hartrop in een geestige speech voor de hem aangeboden cadeaux en souvenirs en wees erop, dat teamgeest voor een prettige verstandhouding en een goede samenwerking allerbelangrijkst was. Voorts sprak hij de wens uit dat hem gegeven mocht zijn nog vele jaren zijn krachten aan de KPM te kunnen geven.

Na het officiële gedeelte bleef het gezelschap nog lange tijd onder een koele dronk bijeen en de sterretjes flonkerden al uren aan de hemel toen het gezelschap huiswaarts toog.

Nu de heer O. H. Ritsema van verlof is teruggekeerd, zal hij de plaats gaan innemen van een van onze oudste en trouwste dienaren, die wij reeds enkele maanden zeer node in ons midden missen.

Wij hopen en vertrouwen, dat hij weer zeer spoedig in de huiselijke kring en die van zijn vele vrienden mag terugkeren.

Onze gedachten zijn veel bij hem!



Jij bent advocaat..... doe iets!!

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga.
III.

Zoals reeds was gezegd, waren de schepen als het ware op de moessons aangewezen: in de West-moesson vertrok men in de richting der Molukken en men kwam in de Oost-moesson terug. Eén reis per jaar dus. Toch werden er voor beide moessons zeilaanwijzigingen gegeven, waarvan er hieronder curiositeitshalve één volgt, zoals G.P.J. Mössel die in 1861 in het Tijdschrift voor het Zeewezen publiceerde:

„Als men in den West-moesson van Djakarta naar Macasser moet, gaat men N.O. op, totdat men de breedte van de Boompjes-eilanden gepasseerd is. Vervolgens stuurt men O. op een afstand van 3 mijl be-Noorden de Carimon-Djawa-eilanden langs waaraan men zich moet verkennen. Met gezegden koers houdt men op 2 à 3 mijl be-Noorden Poelo Bawean langs, latende de Arrogants droogte aan bakboord liggen. Nu stuurt men iets Zuidelijker, om het eiland Groot Solombo op een paar mijlen afstands ten Z. te passeren en zich al weder daaraan te verkennen, terwijl de Rosalie-klip aan stuurboord gelaten wordt. Dan zet men den koers regt O. en tracht zich eerst door het lood aan de Sibbalds Bank en later aan de Laarsbank te verkennen. Dewijl de stromen voor de ingang van Straat Macasser zeer sterk en ongeregeld zijn, zal men best doen, het Zuidelijkste van de twee Laars-eilanden op een afstand van 2 mijlen ten Z. te passeeren, zodat het goed van het dek te zien is, doch het Noordelijkste Laars-eiland of Poeloe Saflana mag niet van het dek gezien worden, want als men dat ziet, zal men te Noordelijk staan en duidelijk om de Z. moeten sturen.

Als men op deze breedte over de Laars-bank gaat, zal men ook het Tonijn-eiland zien, dat evenals het Zuidelijke Laars-eiland zeer laag is, en zal men dan binnen het klipje doorgaan, dat op de kaart (Straat Makasser in 2 bln. door Edeling 1860) met een vraagteken gemerkt is.

Als men Zuidelijker gaat, heeft men ongelijkmatige diepten op de Laarsbank en zou men ook kans hebben om op de Bul te vervallen, die zeer gevaarlijk is. Van het Zuidelijke Laars-eiland zet men de koers op Tanekeke aan, en als men dat in het gezigt krijgt, zal men ook de meer Noordelijk gelegen Drie Gebroeders zien. Men zeilt nu tusschen Sata-tanga en Dajang-Djajangan door, waar men, behoudens de reven, die aan

weerskanten van de genoemde eilanden afsteken, maar Zuidelijk te zien zijn, een schoon water vindt, dat ruim een halve mijl breed is.

Van Dajang-Djajangan stelt men den koers eerst N.O. om zich aan de twee kleine eilanden van Glislong te verkennen en vervolgens meer Noordelijk om het baken van de rivier Goa aan stuurboord te laten krijgen en dan met den koers van N.O. $\frac{1}{4}$ N. tusschen dit en het baken op de Zuidpunt van het rif van Groot Lely door, naar de reede van Macasser te zeilen.

In den Oost-moesson van Batavia naar Macasser bestemd zijnde, moet men langs de Noordkust van Java en Madura opwerken en door Straat Sapoe di gaan. Verder moet men onder de eilanden Bali, Lombok enz., alwaar de winden dikwijls Zuidelijk trekken, om de Oost opwerken, tot aan het eiland, genoemd Goening Api, liggende aan het Oosteinde van Sumbawa. Vandaar stuurt men om de N.O. naar het kleine en lage eiland Mamalakki en verkennt zich aan de eilanden Boesa en Tanboeloenga, omdat Mamalakki zeer laag en moeilijk te zien is, loopende alzo tusschen de Postillons en den Archipel van Salayer door, alwaar men een ruim en schoon vaarwater heeft. Van Mamalakki stuurt men zoodanig naar de Zuidkust van Celebes, om aldaar land te halen bij de Melassor-baai. Als men het land aldaar op $\frac{1}{2}$ mijl genaderd is, zal men zich gemakkelijk verkennen aan een klein eiland, dat aan de Westzijde in de Melassor-baai afstand langs de Toeratta-baai meer kunnen afhouden om op genoemde afstand langs de Toeratta-baai meer den hoek van Laykan te loopen, die men op $\frac{1}{4}$ mijl passeren kan.

Men zal nu spoedig het lage en vlakke eiland Tana Keke in het gezicht hebben en op het midden daarvan aan moeten stuur, totdat het rif, hetwelk daarvan afsteekt, goed aan het dek in het gezicht is. Dit rif verkleurt zeer duidelijk en moet zoo na genomen worden om de gevaarlijke banken Malang-Beang, die zooals gezegd is zeer gevaarlijk is, en op welken Westelijke punt een kruisbaken zal worden opgericht.

Verder houdt men om de N. langs Poeloe Glisseng heen en stuurt naar de reede van Macasser.”

Wij hopen hiermede niet te veel van het geduld van de niet-nautici onder

onze lezers gevergd te hebben! Het is misschien wel eens aardig voor onze tegenwoordige navigateurs de aangegeven koersen zo niet te sturen, dan toch op de kaart uit te zetten.

Op diverse plaatsen, zoals b.v. in 1820 op Bangka, Palembang en Pontianak, waren door de Regering loods en aangesteld. (Zo zagen wij dat in 1823 te Surabaia het tractement van een opperloods was vastgesteld op f 110.— per maand en f 75.— per maand voor een gewone loods). Ook boden zich dikwijls particuliere loods en aan, doch die werden er, en blijkbaar niet zonder reden, vaak van verdacht de schepen in handen van zeeroovers te sturen.

Voor elk vervoer van voorraden, zout en rijst naar de „buiten-établissemens” moest door het Gouvernement incidenteel een schip worden gearterd. Als in 1819 de Resident te Soerabaia rapporteert de „Admiraal Buyskes” voor Banda te hebben ingehuurd, krijgt hij een briefje „soortgelijke inhuren niet te doen, dan na voorafgaande openbare inschrijvingen, teneinde daardoor aan den lande de laagste vracht te verzekeren”. Hieruit zou men toch meer concluderen, dat er voldoende ruimte werd aangeboden. De scheepsruimte moet natuurlijk zoveel mogelijk worden benut. Als de brik „Ceneus”, ingehuurd voor Padang, nog 50 koyangs ruimte over heeft en het vervoer met kleine schepen niet adviseerbaar is, (dit in verband met de aanwezigheid van vele zeeroovers, een factor waarmee de tegenwoordige scheepsbevrachter geen rekening meer behoeft te houden) wordt besloten de ruimte met zout en arak op te vullen. Het Engelse schip „John Bull” (Capt. J. Bean) wordt voor een 3-tal maanden ingehuurd à f 2400.— per maand, voor overbrenging van gelden (zeer attractief voor zeeroovers!) en verder „van de scheepsruimte zoveel mogelijk partij te trekken”, van Batavia naar Pontianak. Dit zijn slechts enkele voorbeelden van de vele charters uit die tijd.

Op veeervoer schenen de scheepskapiteins weinig gesteld te zijn, gezien een klacht in 1820, dat reeds 2 jaren tevergeefs wordt uitgezien om een schip te charteren voor het vervoeren van koebeesten naar de Molukken.

Captain C. Brodie, voerende de brik „Alert”, vroeg in datzelfde jaar maar liever ontheffing van zijn charter i.v.m. opgelopen stormschade, om paarden in de Golf van Persien te kopen en af te halen. Op de terugreis werden de schepen dan beladen met diverse producten, zoals b.v. tin van Banka en specerijen uit de Molukken. Dat de kapiteins daarbij hun eigen handeltje niet verwaarloosden moge blijken uit de toestem-

ming, die Captain J. J. R. Bowman van het Engelse schip „George Crut-tender” krijgt om 120 pic. massoyhout uit de Molukken te Surabaia aange-bracht te lossen en te verkopen. Dat hiervan nu ook weer geen ongelimi-teerd misbruik kon worden gemaakt, moge blijken uit de mededeling aan Van der Kaa, Haste & Co., eigenaren van het fregat „Baron van de Capellen”, dat van de chartervracht van Batavia naar Padang en terug f 2475.— zal worden gekort, daar het schip parti-culiere goederen vervoerde, terwijl het gehele vaartuig door het Gouvernement was gecharterd.

Het is ondoenlijk en dat zou trou-wens erg eentonig worden om alle char-ters uit die tijd van het Gouvernement op de voet te volgen; het lag slechts in onze bedoeling om de eerste ontwik-kelingen van die charters te schetsen.

Het Gouvernement was toen de grootste bevrachter. De particuliere kooplieden hielden er meest zelf sche-pen op na. De hierna volgende, maxi-mum te betalen, vrachtgelden werden als leiddraad voor charters in 1817 ingesteld:

Voor vervoer van Batavia naar:

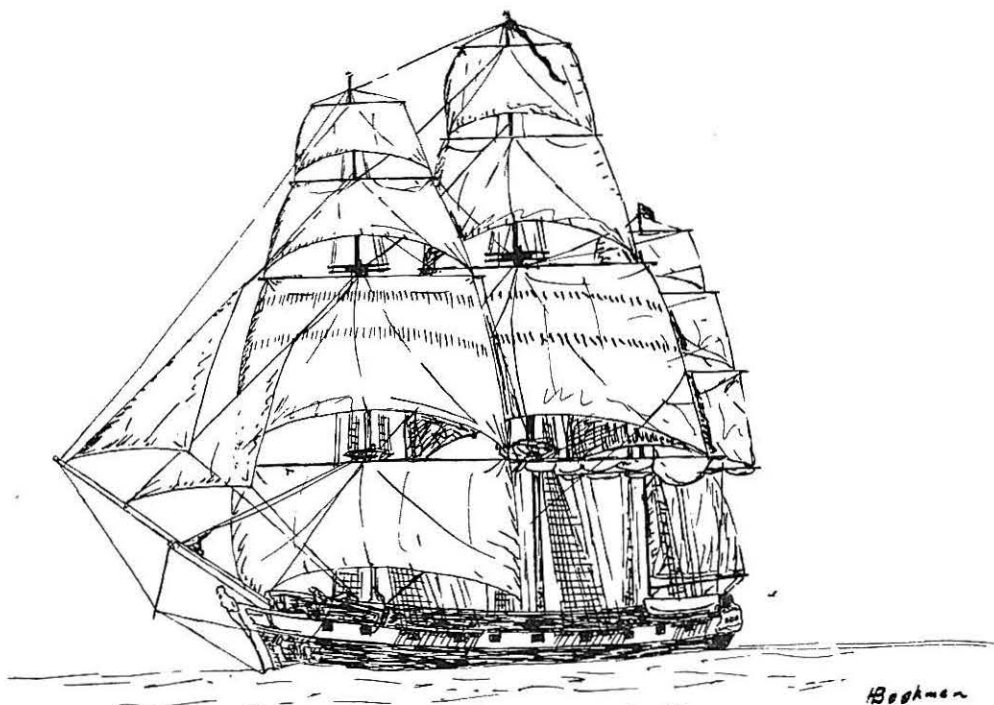
Cheribon v.v.	per koy.	f 16.—
Semarang v.v.	„ „	f 18.—
Soerabaia v.v.	„ „	f 26.—
Ambon en Banda v.v.	„ „	f 80.—
Ternate en Menado v.v.	„ „	f 84.—
Macasser en Timor v.v.	„ „	f 40.—
Bandjermasin v.v.	„ „	f 34.—
Palembang en Banka v.v.	„ „	f 33.—
Een koyang vracht is voor		
rijst, tin, zout, koper, ijzer	3400 ponden	
voor suiker	3200 „	
voor koffie, peper, nagelen	2500 „	
voor thee, kaneel en		
lijnwaden	1700 „	

Onder „lijnwaden” werd destijds verstaan katoenen en wollen stoffen enz., kortom wat wij nu textiel noemen. Men rekende in die tijd in Amsterdamse ponden van 0,494 kg.

(wordt vervolgd)



— Fred, dit is meneer Peremans, die zegt dat hij graag van beneden af wil beginnen!



Fregat of volschip in het begin der 19de eeuw

„Adriaan Volker” vierde haar eeuwfeest

Het was eind April groot feest in Sliedrecht. Eén van de oudste en grootste baggerbedrijven van Nederland en vermoedelijk ook van de wereld, de Maatschappij tot het Uitvoeren van Openbare Werken „Adriaan Volker”, heeft er haar eeuwfeest gevierd.

Adriaan Volker, die in 1854 de grondslag heeft gelegd voor dit typische Nederlandse bedrijf, begon als eenvoudig griendwerker en griendschipper. 's Winters hakte hij rijshout, dat 's zomers tot bossen werd gebonden om te dienen bij het aanleggen van wegen en dijken. In 1854 stichtte Adriaan met zijn neef Dirk Volker een aannemingsbedrijfje, dat met het uitvoeren van herstelwerken langs de rivieren, het maken van kribben en het onderhouden van waterkeringen het vertrouwen won van de toenmalige hoofdingenieur van de Staatsspoorwegen en latere minister Van den Berg. In 1869 kreeg de firma Volker de bouw van de 12 noordelijke pijlers van de Moerdijkbrug, in die jaren een grote technische prestatie.

Voor het volgende werk — de kanalisatie van de Merwede — kocht de firma Volker de eerste drie baggermolens, die toen met z'n drieën de enorme som van f 64.000 kosten. De nieuwste baggermolen, die de Maatschappij op het ogenblik laat bouwen kost anderhalf miljoen...

De doorgraving van de Nieuwe Waterweg tussen 1800 en '82 — samen met de firma Bos — trok zó de aandacht in het buitenland, dat van die tijd af de firma Volker ook regelmatig grote werken buiten Nederland kreeg uit te voeren: havenwerken in Ostende, Calais, Boulogne, Spanje, Egypte, Zuid-Afrika, Australië, om er maar enkele te noemen. Ook heeft de Maatschappij „Adriaan Volker” vrijwel alle havens in Rotterdam gegraven en er tot op de huidige dag het onderhoud van. Verder mogen we niet vergeten, dat de Maatschappij één van de vier aannemers was, die de Zuiderzee hebben afgesloten en tenslotte herinneren we ons nog allen de drooglegging van Walcheren na de oorlog in 1945 en het dichten van het grote stroomgat bij Schelphoek na de watersnood van het vorige jaar.

In 1950 voer een deel van de baggervloot naar Australië om daar, samen met de firma Van Hattem & Blankevoort, havenwerken uit te voeren in Albany, Geelong en Melbourne. Sinds 1950 is de Maatschappij voortdurend werkzaam aan het Suezkanaal en op het ogenblik is er ook een groot werk onderhanden in Arabië.

Zo is de vloot van „Adriaan Volker” sedert 1854 uitgegroeid van één griendaakje tot 200 vaartuigen, terwijl op 't ogenblik nog voor zes miljoen gulden in aanbouw is. En het zijn voornamelijk Sliedrechters, die deze vloot bemannen en over de hele wereld de naam van Nederland op het gebied van de waterbouwkunde hoog houden.



Onze fotograaf passeerde op een avond ons flatgebouw te Kebajoran en maakte toen bovenstaande opname.

(foto: Studio Tong & Tim)

VERONTREINIGING VAN ZEEWATER

Nog altijd zoekt men naar een oplossing van het probleem van de verontreiniging van het zeewater door olieresten. Begin Mei is in Londen de derde Internationale Conferentie hierover gehouden en uit de verklaringen van de afgevaardigden van een dertigtal landen is gebleken, dat vervuiling van het zeewater nog steeds toeneemt, dat hierdoor de vogelstand ernstig wordt bedreigd en het toerisme grote schade ondervindt, omdat uitgestrekte gedeelten van de zeestranden onbruikbaar worden voor ontspanning.

De voornaamste oorzaken van de verontreiniging zijn de tankers, die het spoelwater uit hun ladingtanks op zee buiten boord pompen en de vrachtschepen die hetzelfde doen met hun ballastwater.

De conferentie kwam tot de conclusie, dat het kwaad alleen bestreden zal kunnen worden door een internationale overeenkomst, waarbij het niet alleen wordt verboden resten van ruwe olie, brandstofolie, zware dieselolie en smeerolie op zee te lozen, maar waarbij dan

tevens wordt voorgeschreven, dat aan boord maatregelen moeten worden genomen, waardoor men de voorschriften ook metterdaad kan naleven, bijvoorbeeld door het aanbrengen van olieafscheimers op vrachtschepen, die gewoonlijk hun bunkeropslagtanks voor ballastwater gebruiken. Anderzijds zal deze internationale overeenkomst ook aanbevelingen moeten bevatten met betrekking tot de zeehavens, waar dan gelegenheid moet zijn voor de schepen om zich van de olie-resten te ontdoen.

Het hele probleem heeft echter zoveel facetten, dat er thans een aantal commissies zijn ingesteld, die ieder van het haar toegewezen terrein een studie zullen maken en daarover rapport zullen uitbrengen. Eerst daarna zal men kunnen beginnen met het opstellen van een ontwerp-overeenkomst.

We hebben niet de illusie, dat een en ander binnen enkele maanden of zelfs binnen een jaar zijn beslag zal krijgen, maar het is al een stap in de goede richting, dat er zoveel belangstelling voor het probleem bestaat en dat bij alle afgevaardigden ter conferentie de ernstige wil voorzat te trachten zo spoedig mogelijk een afdoende oplossing voor het vraagstuk te zoeken.

scheur in panama-kanaal-oever

Er dreigt de internationale scheepvaart een vrij ernstige ramp. Een grote scheur in de hoge oever van het Panamakanaal in de zogenaamde „Gaillard-sector” — vroeger bekend als de „Culebra-insnijding” — haart de autoriteiten veel zorg. Er dreigt gevaar, dat het kanaal zal worden geblokkeerd door een aardverschuiving, een gevaar, dat met het invallen van het regenseizoen nog zal toenemen. Aangezien het deel van de wand dat op instorten staat, voor het grootste deel bestaat uit rotsen, is er inderdaad kans, dat het kanaal voor onbepaalde tijd onbruikbaar zal worden.

Het bedreigde gedeelte is thans voor het publiek gesloten en men is nu bezig te trachten het gevaar te bezweren door tonnen grond af te graven. Werklieden zijn verder nog steeds bezig een weg aan te leggen naar de tot dusver onbereikbare top van „Contractor's Hill”, waar zich de overhangende rots- en aardmassa bevindt, die het kanaal bedreigt.

Uit het land van Naguib

In Egypte schijnt men momenteel wat minder ruim in de contanten te zitten. De „Ports and Lights Administration” van Alexandrië zal namelijk binnenkort de inschrijving openstellen voor het bouwen van een droogdok, maar de autoriteiten hebben geen fondsen beschikbaar om een en ander te financieren. Zij hebben zich daarom bereid verklaard aan de onderneming die het droogdok wil leveren, een concessie voor de exploitatie ervan te garanderen met een looptijd van dertig jaar. Het droogdok moet een lengte krijgen van 305 meter en een breedte van 40 meter; de diepte zal 12 meter moeten bedragen.

Momenteel beschikt Alexandrië maar over één klein droogdok, dat bovendien voortdurend wordt gebruikt door de Egyptische Marine.

*

Het Suez Kanaal zal worden verbreed en uitgediept en de kanaalrechten zullen worden verlaagd. Dit zijn dan wel - behalve dat de aandeelhouders op een hoger dividend dan verleden jaar mogen rekenen - de voornaamste mededelingen op de jaarvergadering van de Suez Kanaal Maatschappij. De voorgestelde verbetering van het kanaal, waarmee ruim 5 miljoen zeven honderdduizend dollar is gemoeid, is een aanvulling op het jaarlijkse uitbaggeren en onderhoud van het kanaal, waarmee de laatste jaren telkens 10 miljoen dollar was gemoeid. Het is te hopen, dat het werk aan het Suez Kanaal net zo vlot verloopt als de tewaterlating van de „Louis Percier”, de grootste snijkopzuiger van Europa, die bij de werf Gusto in Schiedam wordt gebouwd en die te zijner tijd bij het werk in het Suez Kanaal zal worden gebruikt. Door het breken van een hout is namelijk de „Louis Percier” drie kwartier vóór de doopplechtigheid uit eigen beweging van de helling gegleden, wonder boven wonder zonder brokken te maken. De doop met de traditionele fles champagne werd toen maar van een sleepboot af toegediend.

Een Turkse opdracht.

De Koninklijke Nederlandse Maatschappij voor Havenwerken heeft van de Turkse regering opdracht gekregen voor het aanleggen van een nieuw



Het trappenhuis in de hal van ons flatgebouw te Kebajoran.

(foto's: Studio Tong & Tim)

havencomplex te Mersina in Zuid-Turkije. Het gehele project omvat de bouw van golfbrekers en kademuuren, een silohaven, een vissershaven, een marinehaven, een hout- en petroleumhaven en een industriehaven. De duur van het werk wordt geschat op ongeveer vijf en een half jaar. Volgens het bouwcontract is met dit project een bedrag van 68 miljoen Turkse ponden gemoeid, hetgeen overeenkomt met 90 miljoen gulden, waarvan ongeveer de helft in gulden zal worden betaald.



— Ik draag in de winter altijd lange, Majoor!

St. Lawrence Seaway

Een kort bericht in de dagbladen, dat — behalve in Scheepvaartkringen — misschien weinig aandacht zal hebben getrokken, heeft ons er kennis van gegeven, dat het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden op 6 Mei 1954 het Wetsontwerp goedkeurde, inzake de bevaarmaking van de St. Lawrence rivier voor grote zeeschepen.

Het is niet gemakkelijk de betekenis hiervan te schatten. Immers waren er verschillende kundige personen, die destijds bij de bouw van het Suez-kanaal ernstig bevreemd waren, dat de Indische handel zich weer van het Noord-Westelijk-Continent van Europa naar de havens aan de Middellandse zee zou verleggen en daarom tegen de aanleg van dit kanaal bezwaren hadden. De vrees, dat het Suez-kanaal schade zou toebrengen aan de economische positie van Nederland, of van West-Europa in haar geheel, is niet bewaarheid. Integendeel hebben, naast de ontwikkeling van de grote stoomvaart en de doorwerking van de industriële revolutie, het Suez-kanaal en nadien ook het Panama-kanaal ongetwijfeld de mogelijkheid geopend tot goedkoper en sneller vervoer en daarmee de wereldhandel krachtig bevorderd, hetgeen voor Nederland van groot voordeel is geweest.

Of men nu de toekomstige St. Lawrence-Seaway zal mogen vergelijken met het Suez-kanaal of het Panama-kanaal is nog een open vraag. Op het eerste gezicht zou men zeggen van niet, want het Suez-kanaal verbindt de Atlantische Oceaan via de Middellandse Zee met de Indische Oceaan en het Panama-kanaal de Atlantische Oceaan met de Stille Zuidzee, terwijl de St. Lawrence rivier slechts de Grote Meren in het centrum van het Noord-Amerikaanse continent verbindt met de Atlantische Oceaan. Maar ook zou het zeker onjuist zijn het nieuwe project te willen vergelijken met een Nieuwe Waterweg of een Noordzee-kanaal. De afstanden zijn veel groter en de waterweg en het verkeer, die er nu reeds zijn en waarschijnlijk in de toekomst zullen ontstaan, zijn verschillend van aard.

De St. Lawrence rivier is thans — behalve 's winters — voor grote schepen bevaarbaar tot Montreal, dat op ongeveer 1000 mijl van de open Oceaan ligt. Daarna is er stroomopwaarts een traject van ruim 200 mijl, dat niet bevaarbaar is voor grote schepen, vanwege een aantal stroomversnellingen met een gezamenlijk verval van 250 voet, en dan begint het Meer van Ontario weer opnieuw een diepe waterweg over de meren, waar afstanden van meer dan 1000 mijl geen zeldzaamheid zijn.

Hieruit volgt dus, dat indien het on-

bevaarbare stuk bevaarbaar gemaakt wordt, men over een afstand van ruim 2000 mijl met grote zeeschepen het Noord-Amerikaanse continent kan binnenvaren, waardoor Toronto, Cleveland, Detroit, Chicago, Duluth, Port Arthur en zovele andere havens door grote zeeschepen kunnen worden bediend.

De kosten van de bevaarbaarmaking worden geschat op ruim US \$ 400.000.000; de electriciteitswerken zullen minstens een evengroot bedrag vergen, terwijl de St. Lawrence rivier, daar waar de werken moeten worden uitgevoerd, over een zekere afstand de grens vormt tussen Canada en de Verenigde Staten. Het is dus begrijpelijk, dat er steeds naar is gestreefd de werkzaamheden door de twee landen gezamenlijk te laten uitvoeren en financieren.

De Canadezen hebben reeds jaren geleden in het Parlement goedkeuring aan het project gehecht. De spectaculaire industriële ontwikkeling van de Oostelijke Canadese provincies, voornamelijk Ontario en Quebec heeft geheel nieuwe eisen gesteld aan het verkeer en de energievoorziening, eisen waaraan slechts tegemoet gekomen kan worden door een nieuwe verkeersweg en energiebron aan te boren nl. de St. Lawrence rivier. Bovendien zal de tarwe uit de prairie-provincies Manitoba, Saskatchewan en Alberta — die nu nog per spoor wordt gebracht naar de dubbelhaven Port Arthur-Fort William aan het Bovenmeer, vandaar per schip naar de silo's aan het meer van Ontario, dan weer per trein naar Montreal en omgeving om tenslotte vandaar uit per zeeschip over de wereld gedistribueerd te worden — voortaan aan het „Lakehead” rechtstreeks in grote zeeschepen kunnen worden verladen.

In de Verenigde Staten bestond daarentegen krachtige tegenstand, vooral van de zijde der grote Atlantische havens en de machtige spoorwegen, die deze havens verbinden met de industriegebieden van het Midden-Westen. Gedurende circa 25 jaren hebben deze belangen de zaak aan Amerikaanse kant weten tegen te houden en ook nu nog hebben zij op onmiskenbare wijze van hun bezwaren doen blijken. De economische ontwikkeling van de Verenigde Staten heeft echter veroorzaakt, dat er ook belangengroepen zijn

ontstaan, die het project een warm hart toedragen.

Door de ontwikkeling van het Midden-Westen, vooral in en na de laatste wereldoorlog, zijn de krachtverhoudingen tussen de verschillende economische gebieden in de Verenigde Staten verschoven, hetgeen psychologisch bovendien het effect heeft gehad, dat de bankiers, handelaren en industriëlen van het Midden-Westen zich van de voorgedij der Oostelijke grote steden trachten te ontdoen. De wens om goederen te verschepen en te ontvangen in de eigen havens van het Midden-Westen en ook de daarbij behorende financiële en commerciële transacties zelf te doen, zijn hiervan een gevolg geweest. Voorts heeft de industriële ontwikkeling ook aan Amerikaanse zijde een nog grotere vraag naar elektrische energie doen opkomen, die door de St. Lawrence rivier kan worden gestild.

Een belangrijke rol speelt verder de ijzerertsvoorziening van de staalindustrie. Gedurende lange jaren is de grote behoefte aan hoogwaardige ijzerertsen door de Amerikaanse staalfabrieken langs de grote meren gedekt uit de ijzerertsvoorkomens aan de Westelijke oever (Mesabi-Range) en de zuidelijke oever van het Bovenmeer. De voorraad hoogwaardig erts vermindert hier echter zodanig, dat de staalindustrie zich moet gaan oriënteren op nieuwe vindplaatsen.

Men ziet dan ook, dat de grote Amerikaanse staalondernemingen elders ertsmijnen zijn gaan ontwikkelen o.a. in Venezuela en Chili en dat zij ook grote hoeveelheden erts aankopen in andere landen. Voor de staalindustrie aan de Grote Meren is in dit verband vooral van belang de ontginning van het ijzererts in Labrador, het Canadese gebied ten Noorden van de mond van de St. Lawrence rivier.

Het is duidelijk, dat die ertsen het goedkoopste met grote schepen naar de hoogovens en de staalfabrieken aan de meren vervoerd kunnen worden.

Deze combinatie van belangen heeft het pleit nu gewonnen en het Huis van



van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden bij onze maatschappij plaats.

AANGEKOMEN.

Per vliegtuig:

J. J. v.d. Riet	2de stm.	29/5 ex RV/SV
J.W.F. van Hummel	2de stm.	29/5 ex RV/SV
H. Pronk	2de stm.	31/5 ex RV/SV
R. A. A. van Dale	empl.	5/6 ex EV (naar ag. Hollandia)
E. G. A. Filarski	1e stm.	9/6 ex RV/SV
O. H. Ritsema	chef van dienst	10/6 ex GSV (naar Naut. dienst/HK)
R. Severien	2de stm.	13/6 ex RV/SV
B. Broekhuizen	gezagv.	21/6 ex RV
H. Verseput	gezagv.	30/6 ex RV

Per ms. „Oranje” ddo. 4/6:

Mevr. M. W. Bood	echtgc. 2de stm.
— van Vloten	
Mevr. M. Flach	echtgc. 4de stm.
Prins	
Mej. Ch. H. Harinck	dochter directeur
Mevr. C. P. Huizen	gezin 4de stm.
ga — Gorter en kind	
Mevr. E. N. de Wit	gezin hfd. wtk.
— Leidelmeyer en kinderen	

Per ms. „Roggeveen” ddo. 19/6:

A. Spaans	gezagv.	ex RV
T. J. W. H. Kayzer	hfd. wtk.	ex RV
F. Verburg	1e stm.	ex RV
K. Glas	2de stm.	ex RV/SV
W. L. M. van Troost	2de stm.	ex RV/SV
J. A. Gieltsjes	2de wtk.	ex RV
C. Stam en echtgc.	2de wtk.	ex RV
A. C. Koning	2de wtk.	ex RV
Mevr. N. A. Roms-winkel	echtgc. adj. chef	
Mevr. W. Slebe	echtgc. hfd. empl.	
H. Hazebroek en echtgc.	empl.	(naar Tandh. dienst/Logeergebouw)

Welkom!

VERTROKKEN.

Per vliegtuig:

A. J. A. Bolsius	empl.	11/5 EV (ex ag. Hollandia)
D. C. Claus	2de wtk.	30/5 RV
A. Boer	kv 3de wtk.	2/6 einde dienstverband
J. H. Woldringh	hfd. wtk.	6/6 RV
W. J. Pottinga	gezagv.	10/6 RV
P. Oudt	3de stm.	23/6 RV/SV

Per ms. „Oranje” ddo. 11/6:

Mevr. E.W.P. Pronk	gezin directeur van Hoozeveen en kinderen	
J. Staakman	gezagv.	
A. Penny en gezin	gezagv.	
H. Binnendijk en echtgc.	hfd. empl.	
		RV
		RV
		EV (ex Unie-kamp. Belawan)

L. H. van den Benden en gezin	empl.	EV (ex CM III/HK)
F. H. Schenkhuizen en gezin	hfd. empl.	EV (ex CM III/HK)
H. J. Janssen en gezin	empl.	EV (ex Vervoer/HK)
H. J. K. Schuiten-voerder	maandgelder	EV (ex Passage/HK)
J. Roose en echtgc.	2de stm.	RV/SV
H. de Vries	2de stm.	RV/SV
W. Martherus en echtgc.	3de stm.	RV/SV
D. Hendriks en gezin	2de wtk.	RV/SV
A. J. de Winter	3de wtk.	RV/SV
C. Hazenbosch	3de wtk.	RV/SV

Goede reis en behouden aankomst!

NIEUW AANGENOMEN:

J. M. Weterings	empl.	(per 26/5 aangek. en gepl. ag. Singapore)
C. M. W. van Bal-kv.	2de wtk. kom	(ddo. 29/5 per vliegtuig aangek.)
B. Wijkens	kv. 2de wtk.	(ddo. 31/5 per vliegtuig aangek.)
R. F. Kraag	loc. emp.	(1/6 naar PZ/AZ/HK)
P. W. van den Berg	4de stm.	(ddo. 5/6 per vliegtuig aangek.)
J. A. ten Hage	4de stm.	(ddo. 19/6 aangek. per ms. „Roggeveen”)
J. Schuurman	4de stm.	(idem.)
D. Philips	4de stm.	(idem.)
E. A. ter Burg	4de stm.	(idem.)
H. van Gorkum	4de stm.	(idem.)
P. C. IJsseling	4de stm.	(idem.)
G. A. Lemette	4de stm.	(idem.)
R. Beijik	5de wtk.	(idem.)
P. J. Boliijn	11. wtk.	(idem.)
S. Sies	11. wtk.	(idem.)
D. Plooy	4de stm.	(ddo. 23/6 per vliegtuig aangek.)
B. H. P. Houwing	4de stm.	(ddo. 28/6 per vliegtuig aangek.)

Welkom bij onze maatschappij!

MUTATIES:

B. A. Melger	loc. empl.	17/5 ontslag op verzoek (ex afd. Vervoer/HK)
J. L. Venendaal	chef van dienst	20/5 van ag. Makassar naar ag. Palembang.
W. R. Brassem	empl.	24/5 van afd. CM III/HK naar Werkpl./Tg. Priok
G. Takken	hfd. empl.	1/6 van Surveydienst/Tg. Priok naar de Techn. dienst/HK
W. F. Wijsman	loc. empl.	1/6 ontslag op verzoek (ex PZ/AZ/HK)
H. Bertsch	loc. empl.	1/6 ontslag op verzoek (ex PZ/WP/HK)
Sie Khing Hian	loc. empl.	4/6 ontslag op verzoek (ex VZ/HK)
E. L. Rabé	adj. chef	5/6 van ag. Palembang naar afd. Vervoer/HK
P. Hulleman	empl.	5/6 van ag. Surabaja naar ag. Pangkal Pinang
G. J. Reitsema	empl.	5/6 van ag. Singapore naar ag. Sorong
G. D. Mitchell	adj. chef	9/6 van afd. Vervoer/HK naar ag. Padang.

Bevorderingen

per 1 Juli 1954

De redactie van „de Uitlaat” heeft het genoegen de volgende bevorderingen per 1 Juli 1954 bekend te maken:

tot gezagvoerder de 1e stuurlieden:

P. den Heyer; A. J. J. de Feijter; M. v.d. Noort; H. N. L. Hoomans; G. W. de Bruyn; H. Schellart; W. A. Giel; A. v.d. Meulen; J. A. Houtman; J. S. Veldman en B. de Blank.

tot 1e stuurman de 2de stuurlieden:

H. Pronk; M. J. Aldenkamp; W. Brandt; M. M. Adamse; H. Muys; P. J. J. Maas; B. J. Hennephof; J. Touw; H. Buth; J. A. Haringsma; A. B. Albrecht; H. L. van Dam; K. Glas; H. F. Ottenhoff; C. Bood; R. Severien en B. R. Beekhuysen.

tot 2de stuurman de 3de stuurlieden:

J. Foppen; A. den Hartog; D. C. R. M. Wevers; A. Zijlstra; P. Hoogland; H. Vegter; J. A. Harmsen; J. Lezer; J. E. Geersen; A. L. C. Vis; F. F. M. v.d. Pas; C. van Dam; P. J. Kuyn; W. Visser; W. Martherus; J. L. N. Voll; H. Schuil; H. Twisk; P. Oudt; J. A. M. Fransen; R. F. Haarsma; P. J. Bruls; N. Scheer; Th. H. J. van Adrighem; R. A. Schuitemaker; P. Koning; J. Jonkman; M. Tielman; K. Bareman en J. C. van Boxel.

tot 3de stuurman de 4de stuurlieden:

C. A. Voorrips; J. Ouwejan; J. v.d. Horst; E. A. Röntgen; A. C. E. Caloh; W. Wessel; H. P. de Keulenaar; W. v.d. Hage Jr.; G. J. van Walraven; J. G. Bruinings; H. J. de Graaff; E. A. Munster; R. L. Hessel; J. Oudraad; C. F. Scheffmann; L. M. Kaptein; H. Veldkamp; L. W. Schrevelius; H. M. Tonino; H. J. Crijnen; J. van Driel; A. C. de Kubber; R. v.d. Sar; B. J. Scheybeler; A. B. Ch. Verveer; E. M. J. Corten; C. F. v.d. Toorn; Ph. Walter; R. C. Rietveldt; H. F. Munzebrock; R. G. Driessen; J. Ham; G. H. Schroor en L. Kranenburg.

tot hoofdwerktuigkundige de 2de werktuigkundigen:

P. K. W. Haack van der Goes; E. Engelberts; P. Kopmels; F. L. A. de Calonne; J. Weelinck; A. Niël en A. F. G. Smeets.

tot 2de werktuigkundige de 3de werktuigkundigen:

M. Carels; M. F. Muller; N. J. de Hoog; J. H. Loman; B. Pekel; G. Buijze; J. G. W. Klandermans; E. J. M. Bollen; H. J. Spruyt; F. J. Hanou en J. R. Holman.

tot 3de werktuigkundige de 4de werktuigkundigen:

R. Noë; Th. J. Bronsvoot; B. le Roy; M. Biljardt; J. M. Vrolijk; B. Th. Kreefft; R. E. Stolk; W. A. v.d. Berg; W. H. v.d. Poel; J. L. H. Osinga; D. C. Westerbeek; K. A. W. Blogg; F. Jager; L. Dijkslag; J. W. Brinkert; A. D. Deunk; C. Schoemaker; H. J. Driessen; J. J. Pieterse; T. F. Rijckaert; G. Reitsma; J. B. v.d. Winden; P. v.d. Berg; A. Verheijden; H. v.d. Ridder; H. Broekman; I. S. Schaafsma; D. van Noort en K. Winters.

tot 4de werktuigkundige de 5de werktuigkundigen:

H. Schout; H. L. Latoeperissa; S. Barendregt; J. F. Elmensdorp; A. E. Schnitzler; W. J. D. Kluppel; J. Zwolle; R. Pool; T. van Voorst; G. Tolsma; H. v.d. Roest; J. Grevink; A. Vogel; C. F. van Beukering; L. H. Bieringa; J. A. Faber; J. Appeldoorn; J. A. H. v.d. Kraats; J. H. Waldd; J. Remmerde; H. R. Meyjes; J. Koops; N. Dekker en R. Herrema.

(N.B.: In verband met het feit, dat de definitieve uitslagen der zojuist beëindigde examens bij het ter perse gaan van dit blad nog niet alle bekend waren, bestaat de mogelijkheid, dat bij de 3de- en 5de werktuigkundigen alsnog enige bevorderingen zullen plaatsvinden. De publicatie der namen van die geslaagden zal dan in ons Augustus-nummer plaatsvinden-red.).

tot adjunct-chef de hoofdemployé:

R. de Lange (afd. Claims/H. K.).

tot stuurman locaalvaart de wnd stuurlieden locaalvaart:

J. Panungkelan; B. B. Ong; M. Sidik; F. Wawondatu; F. Rotinsulu; R. J. Jacobus en J. Lahutung.

tot ladingklerk de leerlingen-ladingklerk:

D. Tamaela; J. Tumundo; W. M. Pattymahu; M. A. Molle; A. E. W. Tewu; A. Karuntu; A. M. Najoan; M. Souhoka; Tan Tjie At; F. S. Hukom en C. J. Camerling.

tot proviand-klerk de leerlingen-proviandklerk:

Ho Tok Boe; P. Z. Tendean; P. J. Pongai; A. L. S. Rumengan; N. E. Kapojos; A. O. U. de Pierri; A. Rondonuwu; J. S. Laloh; Ventje Po; N. Jocom; E. Sigar; J. Kaloh; D. R. Wahani; W. A. E. Ekel; G. Th. Warouw; B. Dumais; L. Kambey; W. A. Chamberlain en P. M. W. Kawilarang.

Aan alle bevorderden bieden wij hierbij onze hartelijke gelukwensen aan!



Seow Chin Guan
hoofdkassier B/ag. Singapore
40 jaar
1 Juli 1954

Geboren te Singapore op 19 Juni 1896, trad Seow Chin Guan op 1 Juli 1914 in dienst van onze maatschappij te Singapore als kassier. Na eerst tot hoofdkassier te zijn bevorderd, werd hij op 1 Januari 1948 tot hoofdkassier I (beambte) aangesteld.

Op 1 Juli a.s. herdenkt de heer Seow Chin Guan het feit, dat hij veertig jaar geleden, als 18-jarige jongeling, in dienst trad bij onze maatschappij.



W. de Grave
beambte — ag. Makassar
35 jaar
1 Juli 1954

Op 11 October 1899 werd Willem de Grave te Makassar geboren en trad, na zijn Mulo-opleiding, op 1 Juli 1919 als klerk in dienst der KPM op ons Makassar-agentschap. In 1935 werd hij tot hoofdklerk I bevorderd, om op 1 Januari '46 tot beambte te worden aangesteld.

De heer De Grave hoopt op 1 Juli a.s. het feit te herdenken, dat hij voor 35 jaar in dienst trad bij onze maatschappij.

Vele mensen leren nooit iets, omdat zij altijd al weten, wat ze niet geleerd hebben.



S. C. d'Conceicao
1e klerk — ag. Singapore
35 jaar
21 Juli 1954

Simon Cecil d'Conceicao werd op 5 Juni 1901 te Singapore geboren en trad als 18-jarige jongeling op 21 Juli '19 in dienst der KPM te Singapore. Op 1 Januari 1946 volgde zijn bevordering tot 1e klerk.



C. C. Karsseboom
hoofdemployé — afd. Claims/HK
25 jaar
1 Juli 1954

Caspar Cornelis Karsseboom werd op 24 Juni 1910 te Tg. Pandan (Billiton) geboren, doorliep de 5-jarige HBS en trad op 1 Juli 1929 als employé in dienst van onze maatschappij, alwaar hij bij de afd. Claims werd tewerkgesteld.

Tot Juni 1933 bleef hij bij deze afdeling werkzaam, waarna wij hem achtereenvolgens geplaatst zien bij onze agentschappen te Menado, Ternate, Makassar, Sioe, Tg. Priok, Surabaia, Gorontalo, Makassar, Bima en Surabaia. In Juni '52 vertrok hij met verlof naar Nederland, na ommekeer van waarvan hij werd geplaatst op het agentschap te Tg. Priok. In Juli 1953 werd hij wederom op de afdeling Claims van het Hoofdkantoor geplaatst, alwaar hij tot op heden nog steeds werkzaam is. Op 1 Januari 1951 werd hij tot hoofdemployé bevorderd.



H. Hillebrandt
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
1 Juli 1954

Geboren op 10 November 1907 te Bandung, doorliep Hendrik Hillebrandt de Technische School aldaar. Na een voorpraktijk bij de Radiodienst van de PTT en de SS, trad hij op 1 Juli 1929 als 5de werktuigkundige in dienst van onze maatschappij en werd op 1 October '36 en op 1 Januari '42 resp. tot 4de- en 3de werktuigkundige bevorderd. Gedurende de oorlog heeft hij op de drie laatst overgebleven Paschepen gevaren. Met de „Palima” werd hij de 12de Juni '43 in de Middellandse Zee getorpedeerd, om daarna nog dienst te doen op de „Paleleh” en de „Palopo”. Op 1 Januari 1950 werd hij tot 2de werktuigkundige aangesteld, om op 1 Januari '54 tot hoofdwerktuigkundige te worden bevorderd.



R. R. I. Londong
beambte ag. Makassar
25 jaar
1 Juli 1954

Op 8 Maart 1906 werd Richard Rembrandt Leeuwenhart Londong te Tikala (Menado) geboren en trad, na zijn schoolopleiding, op 1 Juli 1929 als klerk in dienst bij onze maatschappij. Op 1 Januari 1946 en op 1 Januari 1953 werd hij resp. bevorderd tot hoofdklerk II en hoofdklerk I, waarna op 1 Januari '53 zijn aanstelling tot beambte afkwam.



J. J. Lim
hoofdklerk II — ag. Singapore
25 jaar
1 Juli 1954

John Joseph Lim, geboren te Singapore op 16 September 1907, trad op 1 Juli 1929 als

klerk in dienst van onze maatschappij te Singapore. Op 1 Januari 1951 werd hij tot hoofdklerk II bevorderd, in welke functie hij op ons Singapore agentschap nog steeds werkzaam is.



Tinggal
mandur Bengkel² Tg. Priok
25 tahun
1 Djuli 1954.

Tinggal dilahirkan pada tahun 1913 di kota Betawi jang dahulu dan sebagai seorang pemuda jang berumur 16 tahun ia masuk bekerdja sebagai buruh harian di Bengkel² K.P.M. Tg. Priok pada tanggal 1 Djuli 1929.

Sekarang ia menjadi mandur pada Bengkel² tersebut dan telah berada dalam dinas Perusahaan kami selama 25 tahun.

Kami utjapkan selamat berbahagia kepadanya dan mudah²an bertahun-tahun lagi ia dapat melakukan pekerdjaannya dan dapat memberi lagi tenaganja bagi Perusahaan kami.



Arba bin Saibi
mandur- Bengkel²/Tg. Priok
25 tahun
1 Djuli 1954.

Arba bin Saibi jang dilahirkan di Bogor pada tahun 1901, masuk bekerdja pada K.P.M. pada tanggal 1 Djuli 1929, sesudahnja ia mendapat pengalaman seperlunya sebagai tukang arlodji, tukang batu dan tukang kaju. Sekarang ia menjadi mandur pada bengkel tukang kaju di Bengkel² K.P.M. di Tg. Priok dan pada tanggal 1 Djuli j.a.d. ia harap memneringati hal, bahwa ia 25 tahun dahulu telah masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami. Kami mengutjapkan selamat bagi Saibi dengan pengharapan mudah²an ia masih dapat menjalankan pekerdjaannya bertahun-tahun lagi dalam keadaan sentosa hendaknja.



Ardja bin Rachmat
mandur-gudang-kantor perwakilan Bandjermasin
25 tahun
1 Djuli 1954.

Ardja dilahirkan di Bandjermasin pada tahun 1911 dan masuk bekerdja sebagai kuli pada dinas K.P.M. disana pada tanggal 1 Djuli 1929 mula² ia dipangkatkan menjadi mandur kuli dan sesudahnja ia ditetapkan sebagai djuru usaha gudang pada achir bulan September 1946 mandur - gudang, pangkat mana hingga sekarang masih dipangkunja dengan memuaskan bagi kepala² bagiannya. Berkeanaan dengan jubileum dinas 25 tahun kami utjapkan kepada Ardja selamat berbahagia.



Latip
djurumudi- Kantor Perwakilan Indrapura
25 tahun
1 Djuli 1954.

Latip dilahirkan pada tahun 1895 di Muara Sakai (Sumatera Selatan) dan ia masuk bekerdja pada dinas K.P.M. pada tanggal 1 Djuli 1929. Sekarang ia merajakan sebagai djurumudi jubileumnja 25 tahun-dinas pada Perusahaan kami di Kantor Perwakilan kami di Indrapura.

Kami harap, bahwa bertahun² lagi ia dapat bekerdja dengan sentosa dan bahagia hendaknja.



Amat
djurumudi- Kantor Perwakilan Indrapura
25 tahun
1 Djuli 1954.
Amat dilahirkan pada tahun 1900 di Painan (Sumatera) dan masuk bekerdja pada dinas

Perusahaan kami di Indrapura pada tanggal 1 Djuli 1929. Pada tanggal 1 Djuli j.a.d. genap 25 tahun ia bekerdja pada Perusahaan kami dan kami dapat katakan dengan memuaskan bagi kepala² bagiannya.

Mudah²an bertahun-tahun lagi ia dapat mentjurahkan tenaganja bagi Perusahaan kami.



Maseri
pesuruh Bag. Cm. III/Kantor Pusat
25 tahun
1 Djuli 1954.

Maseri dilahirkan pada tanggal 17 Djuni 1907 di Djakarta dan pada tanggal 1 Djuli 1929 ia masuk bekerdja pada dinas Perusahaan kami sebagai pesuruh kl. 3. Sekarang ia menjadi pesuruh kl. I dan pada tanggal 1 Djuli j.a.d. ia harap memperingati, bahwa 25 tahun lalu ia telah masuk bekerdja pada K.P.M. Kami mengutjapkan selamat bahagia kepadanya.

Mudah²an masih bertahun-tahun lagi dalam keadaan sehat wal'afiat.



Ajat bin Astro
mandur- Bengkel²/Tg. Priok
25 tahun
1 Djuli 1954.

Ajat bin Astro (Jatman) dilahirkan pada tahun 1911 di Kedung Waru (Surabaya) dan sesudah mendapat pendidikannya disekolah maka ia bekerdja sebagai bankwerker/draaier selama 4 tahun pada pabrik gula Tegalwaru. Pada tanggal 1 Djuli 1929 ia masuk bekerdja sebagai buruh harian pada Bengkel² K.P.M. di Tg. Priok. Sekarang sesudah 25 tahun, ia masih bekerdja disana sebagai mandur plaatwerker. Kami mengutjapkan selamat berbahagia kepada Ajat bin Astro berkenaan dengan jubileumnja; mudah²an bertahun-tahun lagi dalam keadaan sehat walafiat hendaknja.



J. D. de Bats
hoofdemployé
25 jaar
2 Juli 1954

Johannes Daniël die Bats werd op 10 Juli 1905 te Sintang (Borneo) geboren, doorliep de 5-jarige HBS en studeerde daarna nog enige tijd handelswetenschappen aan de 6de Faculteit te Amsterdam. Op 2 Juli 1929 werd hij als employé tewerk gesteld op het Priok-agentschap, om daarna tot medio 1936 werkzaam te zijn op het agentschap te Samarinda. Daarna vertrok hij met verlof naar Nederland om na ommekomst hiervan geplaatst te worden op de afd. Passage van het hoofdkantoor. In Maart '38 werd hij overgeplaatst naar ons agentschap te Makassar, alwaar hij nog steeds werkzaam was toen de Japanners Indonesië binnenvielen. Na in verschillende Japanse interneringskampen te hebben vertoefd, vertrok hij, na Japan's capitulatie, met verlof naar Nederland. Na dit verlof zag de heer De Bats zich weer op het Makassar-agentschap geplaatst, om op 1 Januari 1948 tot hoofdemployé te worden bevorderd. Vanaf Juli '52 behartigde de heer De Bats onze belangen als agent te Sorong.

Hij is kortgeleden met verlof naar Nederland vertrokken.

Moh. Ali
pakhuismeester II/hoofdklerk II
agentschap Tg. Priok
25 jaar
5 Juli 1954
(géén foto beschikbaar)

Moh. Ali werd op 1 Juli 1906 te Naras (Sumatra) geboren en trad op 5 Juli 1929 in dienst van onze maatschappij. Na diverse rangen te hebben doorlopen, werd hij op 1 Januari 1953 bevorderd tot pakhuismeester II/hoofdklerk II.

Op 5 Juli a.s. hoopt hij dus het feit te herdenken, dat hij voor 25 jaar bij onze maatschappij in dienst trad.

F. J. Woudstra
gezagvoerder
25 jaar
7 Juli 1954
(géén foto beschikbaar)

Feiko Jan Woudstra werd op 19 Juni 1908 in Kediri geboren, doorliep eerst de 3-jarige HBS en daarna de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. Op 7 Juli 1929 trad hij als 4de stuurman in KPM-dienst en werd op 1 Januari 1937 tot 3de stuurman bevorderd. In Mei 1939 behaalde hij te Djakarta zijn le rang en werd op 1 October 1940 tot 2de stuurman aangesteld. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië heeft de heer Woudstra doorgevaren, o.a. op de „Tasman”. Op 1 Juli 1949 volgde zijn bevordering tot le stuurman, om op 1 Januari 1953 tot gezagvoerder te worden aangesteld.



B. Sjouw
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
7 Juli 1954

Geboren op 27 Februari 1911 te Heenvliet (Zd.-Holland), doorliep Bastiaan Sjouw de Ambachtsschool en trad op 7 Juli 1929 als 5de werktuigkundige in dienst van onze maatschappij. Op 1 October '36 en op 1 Januari '42 werd hij resp. tot 4de- en 3de werktuigkundige bevorderd. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië zwierf de heer Sjouw door verschillende Japanse interneringskampen, om na Japan's capitulatie weer te gaan varen. Op 1 Januari '50 en op 1 Januari '54 werd hij resp. tot 2de- en hoofdwerktuigkundige aangesteld.



Oeteh
djurupesawat- Kantor Perwakilan Paneh
25 tahun
8 Djuli 1954.

Oeteh jang dilahirkan pada tahun 1908 di Labuan Bilik masuk bekerdja pada dinas K.P.M. di Kantor Perwakilan Paneh pada tanggal 8 Djuli 1929. Pada tanggal 8 Djuli j.a.d. ia telah berada dalam dinas K.P.M. selama 25 tahun dan kami harap mudah²an ia masih dapat bekerdja bertahun-tahun lagi, dalam keadaan sehat sentosa hendaknja.



J. P. van der Endt
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
13 Juli 1954

Jacob Pieter van der Endt werd op 29 Maart 1910 te Den Haag geboren en doorliep

de Zeevaartschool te Vlissingen, met als resultaat, dat hij op 13 Juli 1929 als 5de werktuigkundige in dienst trad van onze maatschappij. Zijn eerste bevordering, tot 4de werktuigkundige kwam af op 1 Januari 1937 om op 1 Januari 1942 tot 3de wtk. te worden aangesteld. Gedurende de oorlogsjaren bleef de heer Van der Endt doorvaren, o.a. op de „Nieuw-Holland”, de „Ruys” en de „Straat Soenda”. Op 1 Januari 1950 werd hij tot 2de werktuigkundige aangesteld, om op 1 Januari 1954 tot hoofdwerktuigkundige te worden benoemd.

W. Lorijen
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
13 Juli 1954
(géén foto beschikbaar)

Op 29 Augustus 1910 te Rotterdam geboren, doorliep Willem Lorijen eerst de Machinistenschool te Rotterdam en daarna de Zeevaartschool te Vlissingen. Op 13 Juli 1929 trad hij als 5de werktuigkundige in KPM-dienst, om op 1 Januari '37 en op 1 Januari 1942 resp. tot 4de- en 3de werktuigkundige te worden benoemd.

Gedurende de oorlogsjaren kwam de heer Lorijen in verschillende Japanse interneringskampen terecht en ging, na de capitulatie van Japan, weer varen. Op 1 Januari '50 kwam zijn bevordering tot 2de werktuigkundige af, om precies 4 jaar later, op 1 Januari 1954 tot hoofdwerktuigkundige te worden aangesteld.

J. v.d. Vuurst de Vries
gezagvoerder
25 jaar
13 Juli 1954
(géén foto beschikbaar)

Op 23 Mei 1909 werd Jacob van der Vuurst de Vries te Beek (Limburg) geboren, doorliep eerst de 3-jarige HBS en daarna de Kweekschool voor de Zeevaart. Op 13 Juli 1929 trad hij als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij en deed daarna te Djakarta zijn examen voor zijn 2de en le rang. Op 1 Januari 1937 en op 1 Januari 1942 werd hij resp. tot 3de- en 2de stuurman bevorderd. Op 1 Juli 1953 werd hij tot gezagvoerder aangesteld.



J. A. van Rhee
hoofdemployé
25 jaar
15 Juli 1954

Op 11 Februari 1909 werd Jan Albertus van Rhee te Merauke (Nw. Guinea) geboren en doorliep in het toenmalige Batavia de Hogere Handelsschool. Op 15 Juli 1929 trad hij als employé in dienst van onze maatschappij en werd tewerk gesteld bij de afd. Claims op het hoofdkantoor. Daarna zien wij de heer Van Rhee achtereenvolgens werkzaam op onze agentschappen te Benkoelen, Pakan Baroe, Padang, Kroë en Padang. Nadat Indonesië door de Japanners was bezet, zwierf de heer Van Rhee door verschillende Japanse

interneringskampen. Na Japan's capitulatie was hij achtereenvolgens werkzaam te Cheribon en te Tg. Priok. Na eerst met Europees verlof te zijn gegaan, kwam hij na ommekeer hiervan eerst op ons agentschap Pontianak te werken, waarna hij tot ultimo 1951 op het Medan-agentschap werkzaam bleef. Op 1 Januari 1952, met een kort verlof in Europa zijnde, werd de heer Van Rhee tot hoofd-employé bevorderd. Na eerst 2 maanden op ons agentschap te Djambi te hebben gewerkt, werd hij medio Mei '52 naar Palembang overgeplaatst. Hij verblijft thans met verlof in Nederland.



Made Parwa
hoofdklerk I — Buleleng
25 jaar
16 Juli 1954

Made Parwa werd in 1909 te Bandjar-Djawa (Singaradja) geboren en trad op 16 Juli 1929 als klerk in dienst van onze maatschappij te Buleleng. Op 1 Januari 1947 volgde zijn bevordering tot 1e klerk, waarna hij op 1 Januari 1951 en een jaar later, op 1 Januari 1952 resp. tot hoofdklerk II en hoofdklerk I werd aangesteld.



C. Zuidscherwoude
gezagvoerder
25 jaar
20 Juli 1954

Cornelis Zuidscherwoude werd op 1 Augustus 1909 te Schagerbrug (Nd.-Holland) geboren, doorliep de 3-jarige HBS en de Zeevaartschool te Amsterdam. Op 20 Juli '29 trad hij als 4de stuurman in dienst der KPM en behaalde te Djakarta in 1932 en 1936 resp. zijn 2de- en 1e rang GHV. Op 1 Januari 1937 werd hij tot 3de stuurman bevorderd, om op 1 Januari 1942 tot 2de stuurman te worden aangesteld. Gedurende de oorlogsjaren is de heer Zuidscherwoude blijven doorvaren om op 1 Juli 1949 tot 1e stuurman en op 1 Juli 1953 tot gezagvoerder te worden bevorderd.



Th. B. Kers
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
20 Juli 1954

Theodorus Bernardus Kers werd op 13 Maart 1909 te De Werken (Nd.-Brabant) geboren en doorliep de Electrotechnische School te Amsterdam. Op 20 Juli 1929 trad hij als 5de werktuigkundige in dienst van onze maatschappij, om op 1 Januari 1937 tot 4de werktuigkundige te worden benoemd. Gedurende de oorlogsjaren kwam de heer Kers in verschillende Japanse interneringskampen terecht, ging na Japan's capitulatie weer varen en werd op 1 Januari '46 en op 1 Januari 1950 resp. tot 3de- en 2de werktuigkundige bevorderd. Op 1 Januari '54 volgde zijn aanstelling tot hoofdwerktuigkundige.



A. Mess Lapré
locaal-employé CM III/HK
25 jaar
22 Juli 1954

Op 25 Augustus 1913 werd Arthur Mess Lapré te Buitenzorg geboren, doorliep de Mulo en trad op 22 Juli 1929 als klerk in dienst van onze maatschappij, alwaar hij werd tewerk gesteld op de afdeling CM. Tot aan de inval der Japanners bleef hij onafgebroken op deze afdeling werkzaam, om, na door de Japanners geïnterneerd te zijn geweest, zich wederom herplaatst te zien op zijn oude afdeling. In Maart '47 werd hij overgeplaatst naar ons Priok-agentschap, terwijl hij daarna nog een tweetal maanden werkzaam bleef bij de Magazijnsdienst te Tg. Priok. Op 1 Januari 1948 volgde zijn bevordering tot beambte, om op 1 Januari '52 tot locaal-employé te worden benoemd.

Sinds Augustus '49 is de heer Mess Lapré weer tewerkgesteld op de Afd. CM van het hoofdkantoor, alwaar hij tot op heden nog steeds werkzaam is.

Njo Tjong Hoei
locaal-employé CM III/HK
25 jaar
22 Juli 1954
(geén foto beschikbaar)

Op 6 Juni 1898 werd Tjong Hoey Njo te Padang geboren, trad op 22 Juli 1929 als klerk in dienst van onze maatschappij en werd tewerkgesteld bij de afd. Contrôle

(later CM). Op 1 Januari 1946 volgde zijn bevordering tot beambte, terwijl hij op 1 Januari 1951 tot locaal-employé werd bevorderd. Tot op heden is de heer Njo Tjong Hoei nog steeds op de afd. CM III werkzaam en hoopt dus op de 22ste Juli a.s. het feit te herdenken dat hij voor 25 jaar in dienst trad bij onze maatschappij.



H. Lyklema
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
28 Juli 1954

Hendrik Lyklema aanschouwde het levenslicht op 6 Februari 1910 te Woudsend (Friesland) en doorliep de Ambachtsschool. Op 28 Juli 1929 trad hij als 5de werktuigkundige in KPM-dienst en werd op 1 April '37 en op 1 Januari '42 resp. tot 4de- en 3de wtk. bevorderd. Gedurende de oorlogsjaren zwierf hij door verschillende Japanse interneringskampen, na afloop waarvan hij ging varen om op 1 Januari '50 tot 2de werktuigkundige te worden aangesteld. Zijn benoeming tot hoofdwerktuigkundige kwam op 1 Januari '54 af.

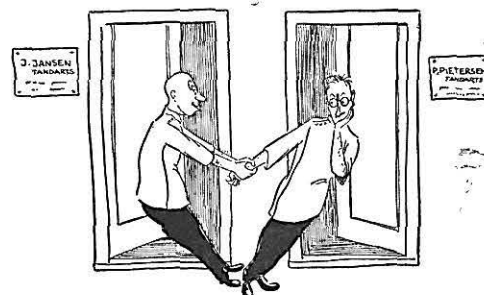
In het stadion

Sam zat voor het eerst bij een Olympische dag in het stadion. De Marathonpoort werd opengegooid en enkele minuten later verscheen een kleine gestalte die met een enorme snelheid de laatste ronde liep, door de finish ging en vervolgens overmoedig nog over zes horden sprong.

Als één man vlogen de bezoekers overeind en juichten de kleine athleet uitbundig toe. Behalve Sam. Die bleef zitten.

Verbaasd keek de man naast hem Sam een ogenblik aan en zei toen: „Meneer, wat bent u voor een man?! Die kerel, die 42 kilometer en 190 meter gelopen heeft, springt daar nog over zes horden!”

„Kunsjt. Met zo'n aanloop”, zei Sam.



„Kom, wees een kerel!”



De état-major van het ms. „Banggai” stuurde aan Radio Nederland — Wereldomroep de volgende telegrafische reactie:

„...Banggai 14/5 liggende te Padang tweede uitzending 16 meter matige ontvangst doch verstaanbaar — hartelijk dank”.

Telegrafist J. van Duyne van het ss. „Swartenhondt” zond een luisterrapport over de ontvangst van het Radio-Holland programma op 7 Mei j.l.:

„Liggende te Surabaia tweede uitzending op 16 meter schitterend ontvangen sinfo 55555 — hartelijk dank”.

Telegrafist J. Zwart van het ms. „Musi” zond over hetzelfde programma het volgende rapport:

1458 — 1510 GMT (16 m.): 43443
1510 — 1525 GMT (19.45 m.): 44444
(19.71 m.): nihil

Positie: Straat Karimata

Herkauwen.

Van hen, die over alles en nog wat hebben gelezen, neemt men weleens aan, dat zij ook van alles en nog wat verstand hebben. Maar dat is niet zo. Lezen verschaft de geest slechts het materiaal der kennis; pas door te denken wordt het gelezene ons eigendom. Wij zijn herkauwers en kunnen er niet mee volstaan ons vol te stoppen met een grote hoeveelheid geestelijk voedsel; wij moeten het herkauwen.

Channing.

TANKER „WESTERTOREN” TEWATERGELATEN

Vlak voor het ter perse gaan van dit nummer, bereikte ons nadere bijzonderheden over de tewaterlating van de „Westertoren” op 29 Mei j.l. van een der hellingen van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te Rotterdam. De doopplechtigheid geschiedde door Mevrouw Van der Mandele.

Zoals bekend is de „Westertoren” een nieuwe tanker, welke is bestemd voor de N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij.

In ons volgende nummer komen wij uitvoeriger op e.e.a. terug.



foto: J.H.C. Vermeulen

opname in K.R.O.-studio

Op 13 Mei j.l. was het groeten-programma van Radio Nederland bestemd voor opvarenden van de mss. „Atjeh”, „Balanipa” en „Banggai”. Bovenstaande foto werd gedurende genoemde uitzending gemaakt.

Lef

Hij was een eenzaam schrijver, met als enige vriend een muis. De muis hield hem gezelschap als hij werkte, deelde zijn karige maaltijden met hem, sloep in zijn bed. Maar één keer per jaar gooide de schrijver zijn schrijfmateriaal in een hoek, stopte zijn muis in zijn binnenzak, liep ergens een bar binnen en begon te drinken. Elke keer bestelde hij twee borrels, goot er één in zijn keel en de andere in zijn binnenzak, zodat ook de muis niet zonder zat.

De barman, die met verbazing deze behandeling al tien maal zwijgend had gadegeslagen, zei op het laatst: „Meneer, u hebt genoeg gehad. U krijgt geen druppel meer”.

De schrijver, zo dronken als maar kon, sloeg met zijn vuist op de bar: „Wat?! Kom d'r eens achter uit, als je durft...!”

Op dat ogenblik kwam de muis uit zijn binnenzak, ging zwaaiend op zijn schouder staan, balde zijn vuisten, en piepte: „En breng die r... kat van je ook maar mee...!”



De heer O.S.J. Klaassen, onze agent te Makassar, herdacht op 14 Mei j.l. het heugelijke feit, dat hij voor 25 jaar in dienst was getreden bij onze maatschappij. Op de foto de jubilaris temidden van talrijke bloemstukken en het gehele kantoorpersoneel van het Makassar-agentschap.

"De Straat Mozambique" tewater gelaten

Nieuwste aanwinst van de K. J. C. P. L.

Op 14 Mei j.l. is onder grote belangstelling bij C. v.d. Giessen & Zonen's Scheepswerven te Krimpen aan de IJssel het enkelschroef motorvrachtschip „Straat Mozambique” tewater gelaten, dat daar wordt gebouwd voor rekening van de Koninklijke Java China Paketvaart Lijnen. De „Straat Mozambique” — een fraai schip met beperkte passagiersaccommodatie — heeft als open shelterdekker een draagvermogen van ruim 11.000 en als gesloten shelterdekker bijna 14.000 ton. Een 10-cylinder enkelwerkende 2-takt Smit-Burmeister & Wain dieselmotor geeft het een snelheid van 16½ mijl. De uit 90 koppen bestaande bemanning is voor het merendeel gehuisvest in comfortabele éénpersoons hutten.

Na afloop van de tewaterlating werd onder andere door drs. L. Speelman, een der directeurs van de K.J.C.P.L. een toespraak gehouden, waarin hij opmerkte, dat er thans gelukkig een einde is gekomen aan de naoorlogse toestand, waarin de reders schepen lieten bouwen zonder dat de werf tevoren nauwkeurig een prijs kon opgeven, omdat er geen zekerheid bestond over de prijzen der verschillende materialen; vooral het scheepsbouwstaal vormde een onzekere factor.

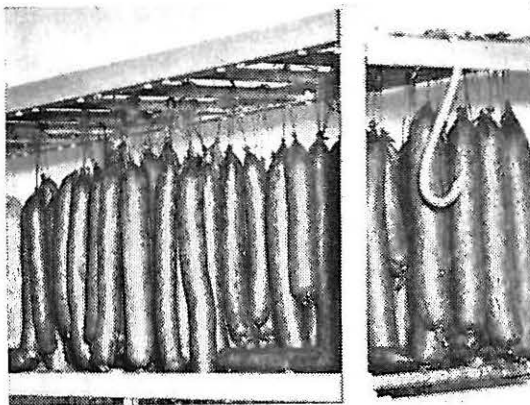
Dit was voor beide partijen een onbevredigende toestand, die wel eens tot financiële teleurstellingen heeft geleid. Zoals gezegd, is er dus thans aan deze toestand een einde gekomen en wanneer dan ook binnenkort de K.J.C.P.L. zal gaan onderhandelen over de bouw van nog twee schepen, dan zal men het voor de kiel daarvan wordt gelegd, weer evenals dat vroeger gebruikelijk was, over de bouw prijs eens kunnen worden.

De Amerikaanse scheepsbouw.

In Amerika doet men alle mogelijke moeite om de kwijnende scheepsbouw op de been te houden. De Maritime Administration heeft nu aan het Congres een rapport uitgebracht, waarin wordt gezegd, dat het noodzakelijk is, dat er in Amerika minstens zestig schepen per jaar worden gebouwd, wil men in oorlogstijd aan de behoefte aan vrachtschepen kunnen voldoen. Wil dit plan slagen, dan zal de regering echter steun moeten verlenen en bovendien zal men er bij de reders op moeten aandringen hun oude schepen eerder te vervangen dan zij tot nu toe deden.

Van Amerikaans standpunt bezien is het aantrekkelijke van dit plan onder andere, dat het aan 36.000 arbeiders in

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Dit is de oplossing van de foto-prijsvraag, voorkomende in het Mei-nummer: worsten, hangende in ons koelhuis te Tg. Priok. Om uw oplossing goed te doen zijn, hoefde dat laatste er natuurlijk niet bij te staan. De uitgeloopte Rp. 15,— gingen ditmaal nà loting naar de heer P. Kopmels — hoofdwerktuigkundige a/b van het ms. „Lembah”, die wij met zijn vindingrijkheid van harte gelukwensen.



Hiernaast vindt u de opgave voor deze maand. Ziet u het al, geachte lezer? Mocht de geest over u vaardig worden, dan kunt u uw oplossing vóór 20 Augustus a.s. inzenden aan: de redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.

Zet op de envelop: foto-puzzel. Misschien wint u ditmaal de uitgeloopte Rp. 15,—

de scheepsbouw werk zou geven. Op het ogenblik loopt de werkgelegenheid in de scheepsbouw sterk terug. Verleden jaar telde men op de grote werven aan de kust nog 23.000 arbeiders; dit jaar zijn het er nauwelijks 11.000 en als de werven geen nieuwe orders krijgen zal er het volgende jaar nog maar voor 1200 man werk zijn.

Het menu

Marie kwam voor het eerst met haar man in een Italiaans restaurant, en de kellner stond al een kwartier te wachten tot mevrouw haar keus had gemaakt uit de Italiaanse schotels met de welluidende namen.

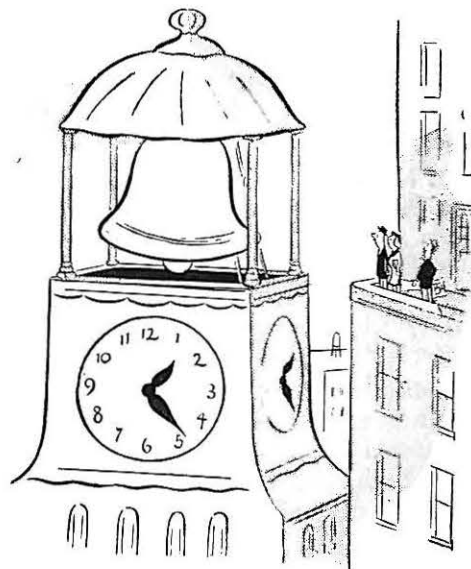
Eindelijk nam ze een kloek besluit.

„Geef me maar Spimoni Vermatelli!”

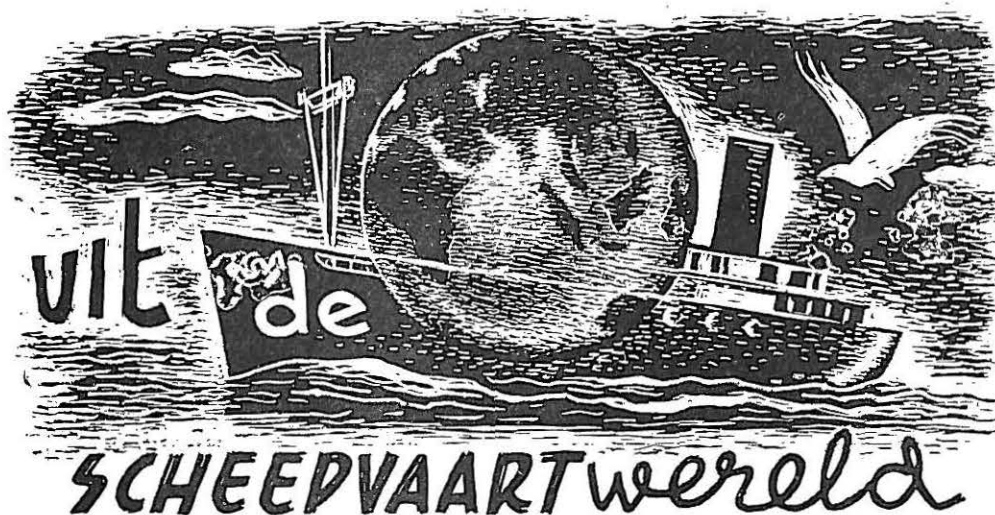
„Dat zal niet gaan, mevrouw”, zei de kellner beleefd.

„Maar het staat er op!”, zei Marie boos.

„Zeker mevrouw”, zei de kellner, nog altijd beleefd. „Maar Spimoni Vermatelli is de eigenaar van deze zaak en z'n vrouw wil hem niet kwijt!”



— Er is nog een voordeel verbonden aan deze appartementen en dat is dat u nooit bang behoeft te zijn om te laat op kantoor te komen!



De N.V. Sleephellingmaatschappij "Scheveningen", de N.V. Sliedrechtse Machinefabriek en Van der Leuns Electro Technische Onderneming in Sliedrecht gaan met z'n drieën een baggerzuiger bouwen, die de grootste ter wereld moet worden. Zij kregen daartoe opdracht van het Aannemingsbedrijf R. Boltje en Zoon uit Zwolle, dat o.a. op 't ogenblik deelneemt aan de uitvoering van omvangrijke havenwerken in Brazilië. De nieuwe snij-zuiger zal dan ook de naam „Brasil” krijgen en in het begin van het volgende jaar klaar moeten zijn.

Het vaartuig moet volkomen zeewaardig zijn en met eigen diesel-electrische M.A.N. motoren een snelheid kunnen bereiken van ongeveer 9 mijl. De afmetingen van de „Brasil” zijn: lengte 70 meter, breedte 12 meter en holte 6 meter. Op een normale zandbodem krijgt de „Brasil” een zuigcapaciteit van 1000 á 1500 kubieke meter per uur over een afstand van 8 tot 10 kilometer op een diameter van de zuigbuis van 80 cm. Het is de bedoeling, dat de zuiger ook veen, keileem en zelfs lichte rotsgrond zal kunnen verwerken. Hij krijgt daarom een diesel-installatie van 7200 pk. De bemanning zal uit 24 koppen bestaan.

In het algemeen is het de bedoeling met deze zuiger te gaan concurreren tegen de Amerikanen, die de grootste mededingers zijn van de Nederlandse baggeraars, maar dit neemt niet weg, dat de firma Boltje zeer veel waardevolle adviezen van zijn Amerikaans collega's heeft gekregen.

Intussen heeft de firma Boltje ter versterking van zijn arsenaal in Brazilië de baggermolen „Friesland” daaraan gederigeerd. Medio April is de „Poolzee” van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst onder commando van kapitein Weltevreden met de 45 meter lange en 9 meter brede „Friesland” naar Belem vertrokken.

En nu we toch zo aan het baggeren zijn, vertellen wij U meteen maar dat ook de Hollandse Aanneming Maatschappij een nieuwe hopperzuiger heeft besteld bij L. Smit & Zoon's Scheepsbouwindustrie in Kinderdijk. Dit wordt een vaartuig van 27 meter lengte en ruim 13 meter breedte. U moet echter niet denken, dat we alleen maar belangstelling hebben voor baggerwerk.

De Nederlandse Dok- & Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam, die blijkens haar jaarverslag voorlopig nog goed van orders is voorzien, heeft uit Noorwegen opdracht ontvangen voor de bouw van een tanker van 38.000 ton dwt., die eind 1957 moet worden opgeleverd.

Tenslotte nog een nieuwtje, dat rooskleurige perspectieven opent voor de mensen van de dekdienst. Een Amerikaanse firma heeft een hydraulische installatie uitgevonden, waarmee één man zonder enige verdere menselijke of technische hulp in vijf minuten een luik kan openleggen. Het nieuwe model luik bestaat uit vier scharnierende stukken, die hydraulisch terugklappen en de luikopening geheel vrij maken. De nieuwe installatie zou bovendien de exploitatiekosten verlagen en de behandeling van de schepen in de havens versnellen.

*

„Wij menen tot onze voldoening te mogen constateren, dat er ook op de schepen meer belangstelling begint te komen voor ons werk, hetgeen o.a. blijkt uit het grotere aantal brieven aan de scholen”. Dit is de conclusie van het Bestuur van de Nevas, de Nederlandse Vereniging tot Adoptie van Schepen, over het resultaat van het werk van het afgelopen jaar, neergelegd in het jaarverslag, dat medio April werd uitgebracht in de algemene vergadering waarvoor de Bataafsche Petroleum Maatschappij en de Petroleum Maatschappij „La Corona” op de raffina-

rij Pernis gastvrijheid verleenden. Tot zijn spijt moest de voorzitter, de heer De Monchy, een bericht van verhindering voorlezen van de beschermheer van de vereniging, Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard; de heer De Vries, directeur-generaal van Scheepvaart en de heer Lang, namens de British Ship Adoption Society gaven van hun belangstelling blijk.

Zakelijk gezien is de stand van het werk van de Nevas thans, dat 223 middelbare, ulo, lagere- en vakscholen en jeugdgroepen 224 schepen van Nederlandse rederijen en van de Koninklijke Marine hebben geadopteerd en dat er in 1953 tussen de leerlingen van die scholen en jeugdgroepen en de opvarenden van die schepen 1704 brieven van scholen naar schepen en 790 brieven van schepen naar scholen werden gewisseld.

Ook werd een dankbaar gebruik gemaakt van de door de Wereldomroep geboden gelegenheden, waarbij leerlingen van scholen een groet mochten brengen aan het door hen geadopteerde schip.

Bezoeken over en weer spelen een belangrijke rol bij het verstevigen der contacten, maar hierbij stuit men soms op onoverkomelijke bezwaren, omdat de school te ver van de haven ligt en de reiskosten een bezwaar vormen en doordat de schepen soms maar zo kort binnen zijn. Toch konden 20 scholen in het afgelopen jaar een bezoek brengen aan het geadopteerde schip en deputaties van de bemanning van vijf schepen bezochten „hun” school. Verder stonden bezoeken aan scheepswerven en voordrachten van de contact-correspondent van de Nevas, Kapitein L. H. Mager, op het programma.

Dit alles en nog iets meer, doet de Nevas, NIET — zoals ten onrechte nog wel eens wordt verondersteld — om „jongens voor de koopvaardij te ronsselen”, maar eenvoudig om het Nederlandse volk wat meer begrip bij te brengen voor de grote betekenis van de scheepvaart en alles wat daarmee annex is voor de welvaart van het land.

Ook de visserij draagt haar steentje daartoe bij door de jongens in de gelegenheid te stellen in de grote vakantie een visreis mee te maken; in 1953 maakten 25 leerlingen van deze gelegenheid gebruik. Het is dus wel jammer, dat de Nevas in de zeven jaar van haar bestaan nog altijd geen hechte financiële basis heeft gekregen. Dank zij enige bijzondere giften kon over het afgelopen jaar een batig saldo van f 783,97 worden bereikt, maar de

(vervolg op nevenstaande pagina)

Ieder zijn stiel

Hij had een zwart baardje en een rood-bruine piano. Aan dat baardje stond hij nerveus te plukken, omdat hij voor die piano doodsangsten uitstond.

Afkomstig uit het land van Strauss, had hij de lange weg afgelegd om hier alle mogelijke mankementen aan het menselijk organisme te repareren. En zo stond hij nu ver van de koele oevers van de Blaue Donau aan het hete Saromorse strand.

Al hadden wij hem talloze malen verzekerd, de zaak rustig aan schip en wal over te laten, desondanks bleven zijn ogen vol sombere voorgevoelens staren naar een van onze maatschappij-schepen. Wij konden het hem niet zo erg kwalijk nemen, want in een vreemd land weet je zo gauw niet wie je wel en niet kunt vertrouwen. Al pleitte dit niet voor ons (naar wij meenden) eerlijke gezicht.

De baard had het hevig te verduren en een niet meer smetteloze zakdoek veegde het eerlijke zweet van zijn steeds roder aanlopend gezicht. Toen brak een weldadig regenbuitje los, zo van het soort waarvoor ze in het land van de wals een veilig heenkomen zoeken. Met de regen maakte zich een laadboot los en wel van de scheepshuid. Daarop bevond zich een respectabele kist en de eigenaar van de piano, die als een ner-

veuze gems tussen zijn reeds in veiligheid gebrachte goederen op strand en steigertje rondsprong, zag tot zijn geruststelling, dat een majestueus dekzeil het gevaarte vaderlijk beschermde.

Wij knikten hem bemoedigend toe en vroegen of dit zijn lang-verbeide schat was. Ja, ja dat was zijn gekiste piano. Het kittige motorbootje ploeterde, door regen en branding, vastberaden naar het strand. Rukkend aan de baard en langs de kant lopend als een kip die een eendekuiken heeft uitgebroed en nu het jong ziet zwemmen, volgde hij elke schroefslag.

Als het mogelijk zou zijn door volledige concentratie vanaf de wal een schip te besturen, dan was dat op dat ogenblik zeker gebeurd. Met de nonchalante-securiteit onze djurumudi eigen, (dat-doen-we-even-zo,) zwaaide de motorboot elegant af en de volgzame laadboot met kist en nog wat kleingoed schoot van schrik tot aan het strand. Gereed om met schoenen en al het water in te schieten, indien er iets verkeerd mocht gaan, naderde hij de boot zo dicht mogelijk. Al baard-plukkend en regen-afdwelend van zijn gezicht en nek volgde hij de manipulaties die de kist aan de wal brachten. De weergoden hielpen een handje mee en de regen verdween even plotseling als ze gekomen was.

Met een ontroerde zucht die in Westen te horen was, werd de zakdoek in de

zak gefrommeld, de baard losgelaten en een sprint ingezet naar de plaats op het veilige droge waar het omvangrijke zorgenkind stond . . .

Althans had moeten staan, want bij nadere beschouwing van de zorgvuldig bezielde kist ontdekte de volkomen uitgeputte pianobezitter dat zijn psychische en fysieke krachtsinspanning verspild bleken te zijn aan een vreemde kist. Die mocht dan wel precies lijken op de bewuste, te meer daar het zeil alle verdere herkenningstekens met de mantel der bescherming bedekte, maar daarmee had hij zijn klankrijk bezit niet terug.

Mistroostig zakte hij neer op de dichtstbijzijnde kist en zei wat. Gelukkig verstaan we niet zo erg goed de taal uit het land van de Donau, althans niet wat er toen werd gezegd.

Opbeurend klopten we hem op de schouder en dachten: „Schoenmaker blijf bij je operatie-tafel” en zeiden dat er nu eenmaal meerdere grote kisten op een boot staan en dat de zijne wel ergens gevonden zou worden.

Ter geruststelling. Hij zit nu niet meer aan het strand op dat kistje. De piano prijkt zonder één schrammetje (had-u anders-verwacht) in zijn huiskamer.

We hebben ons er persoonlijk van overtuigd dat er zelfs muziek uitkomt. Waarmee we maar zeggen willen: ieder zijn stiel.

Aldert.

UIT DE SCHEEPVAARTWERELD

(vervolg)

nieuwe begroting wijst alweer een tekort aan van f 1500.—.

Uit de vergadering gingen dan ook stemmen op om te trachten subsidie of verhoging van subsidie te verkrijgen van rijk en gemeenten. Het bestuur kon hierop mededelen, dat er thans besprekingen aan de gang zijn, die wellicht enige hoop geven op een wat rooskleuriger toekomst voor de Nevas.

*

Begin April heeft weer de jaarlijkse uitreiking van de De Ruytermedailles plaats gehad. De Heer J. Niestern, scheepsbouwer te Groningen, kreeg de medaille in goud wegens zijn verdiensten voor de Groningse coasterbouw én als ontwerper van de eerste zelfrichtende reddingsboot ter wereld. Kapitein R. P. Dros te Heemstede kreeg de medaille in zilver, omdat hij als gezagvoerder van de „Stentor” van de KNSM, onder zeer moeilijke omstandigheden de berging heeft geleid van de reeds verlaten „Sparnestroom”. En tenslotte kreeg ook schipper H. Groen uit Katwijk-aan-Zee de De Ruyter-medaille in zilver, omdat hij in de

beruchte stormnacht van 1 Februari 1953 met zijn Katwijk 26 de Katwijk 140 is gaan helpen, die met ingeslagen luiken nagenoeg onbestuurbaar rondreed. Over een afstand van meer dan 120 mijl heeft hij het schip naar IJmuiden gesleept. Schipper Groen is 31 jaar en de jongste drager van de De Ruyter-medaille.

*

De Amsterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. en Messrs. Samuel Hodge and Sons, Ltd. te Londen hebben opgericht een nieuwe vennootschap, genaamd „Hollandse Olieseparator Maatschappij N.V.” te Amsterdam.

Doel is het schoon-, olievrij- en gasvrijmaken van oliehoudende compartimenten in schepen, het overnemen en olievrij maken van oliehoudend ballastwater, het olievrij maken van ladingsresten, tankbezinksels enz., een en ander in de ruimste zin des woords.

Verwacht wordt, dat de installaties in de tweede helft van dit jaar in gebruik zullen worden genomen.

Aan de nieuwe N.V., die is opgericht met een kapitaal van f 2.000.000, nemen deel de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”, de K.N.S.M. en de firma Vinke & Co., alle te Amsterdam.

Bij de K.L.M.

Het slemielige mannetje stond voor de toonbank bij de K.L.M.

„Meneer, ik heb een kaartje gekocht om naar New York te vliegen, maar ik kom het maar terug brengen!”

„Wilt u uw reis liever uitstellen?”

„Nee meneer, ik ga helemaal niet. Om eerlijk te zijn, ik ben bang!”

De man van de K.L.M. lachte als iemand die bij een luchtvaartmaatschappij werkt maar zelf nog nooit gevlogen heeft.

„Ach meneer, u gaat heus niet als het uw tijd niet is!”

Het mannetje knikte begrijpend, en legde het passagebiljet op de toonbank. „Dat is waar. Maar het kan ook de tijd van de piloot zijn!”



— Ja, dat is 't.....!



3. Het Mausoleum in Halicarnassus

De namen van beroemde bouwmeesters zoals Scotyros en Pytheos en beeldhouwers als Scopas, Bryaxis Leochares en Timotheos zijn verbonden met het meesterwerk van cultuur uit de vierde eeuw vóór Christus: de graftombe van koning Mausolus van Halicarnassus. Het is een monument van menselijk kunnen en van de grote liefde welke een vrouw voor haar man en broer koesterde.

Mausolus was in naam een satraap (stedehouder) van het grote Perzische rijk, maar in feite had hij zijn talenten gebruikt om een grote vloot te bouwen, zijn hoofdstad te verfraaien en Carië en delen van Ionië en Lycië onder zijn persoonlijke macht te brengen. Hij was gehuwd met zijn zuster Artemisia en deze heeft hem door haar liefde een grotere plaats in de wereldgeschiedenis verzekerd dan hij ooit uit eigen kracht had kunnen bereiken. Toen hij in 353 vóór Christus stierf, liet zij te zijner gedachtenis eerst een wedstrijd in welsprekendheid houden welke befaamd is geworden. Daarna wendde zij zich tot de bakermat onzer beschaving: Griekenland, en nodigde zij daar de grootste kunstenaars uit mee te werken aan een praalgraf dat zijn genie en liefde waardig zou zijn.

Zij heeft gezien hoe de Grieken er aan begonnen, maar de voltooiing heeft zij niet meegemaakt. De Rhodiërs profiteerden van de dood van Mausolus door Carië binnen te vallen en Artemisia kreeg daardoor al direct weinig gelegenheid naar de werkzaamheden te gaan kijken. Zij bestreed de invallers op geniale wijze, nam hun hoofdstad in, veroverde hun vloot en dwong hun een vrede te sluiten, welke deze rijke kooplieden diep in de beurzen deed tasten.

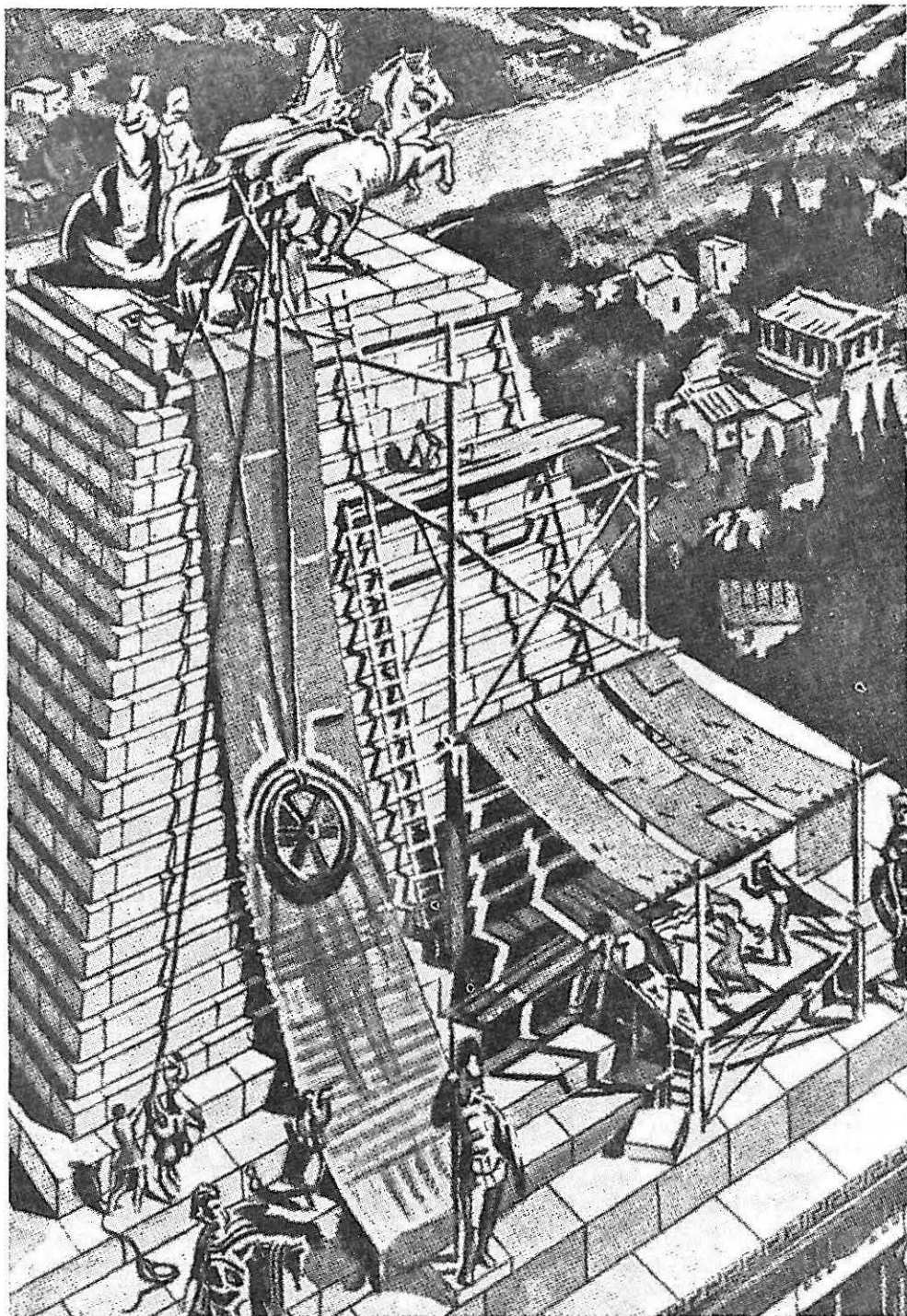
Zij zou ongetwijfeld een groot vorstin zijn geworden als het verdriet over de

dood van Mausolus op de duur toch haar krachten niet had gesloopt. Nu overleed zij twee jaar na hem. De Griekse kunstenaars maakten van baksteen een gesloten onderbouw en een schitterende grafkamer, welke zij omgaven met zes-en-dertig Ionische zuilen. Zij dekten het graf met een piramide van trappen en bekroonden dit met een zegewagen, getrokken door een vierspan. Het geheel bereikte een hoogte van bijna zes-en-veertig meter en werd opgeluisterd door tal van beeldhouwwerken welke thans nog elk museum beroemd zouden maken.

Het mausoleum werd in de dertiende eeuw door een aardbeving verwoest en

de overgebleven stenen werden later door de Johanniters voor hun sterkte in Boedroen gebruikt. Gelukkig zijn in later eeuwen nog delen van dit wereldwonder teruggevonden. Zo ontdekten de Engelsen in 1857 tussen de puinhopen van Halicarnassus een prachtig standbeeld van Mausolus, dat echter in schoonheid nog niet kan halen bij een bewaard gebleven fries van het mausoleum. Het stelt de strijd tussen de Grieken en de Amazonen voor en de mannen, vrouwen en paarden, welke er op staan afgebeeld, behoren tot de schoonste figuren, welke ooit ter wereld in basreliëf zijn weergegeven.

(wordt vervolgd)





Laatste Sportnieuws

ZEILEN.

Donderdag 27 Mei 1954, Hemelvaartsdag: 1e periodieke wedstrijd.

Een lichte gelijkmatige wind maakte deze wedstrijd voor de drie koplopers, allen K.P.M.-ers, tot een spannende race. Het veld van 7-boten werd reeds bij de start in tweeën gesplitst n.l. de „Vleugel” en de „Zee” voorop, met daarachter de vijf overige boten, waaronder zich de „Wind” bevond. In de tweede ronde werkte de „Wind” zich uit de groep achterblijvers los en liep zo een eind uit dat het een haar scheelde of hij was boei twee als eerste gerond. Door een gelukkige draai van de wind voor de „Vleugel” bleef deze nog één liggen, twee was de „Wind” met vlak daarachter de „Zee”. De rest van het veld lag een minuut of 15 achter op deze koplopers. Er ontstond een fel gevecht tussen de „Wind” en de „Zee”, dat bij de Wilhelmina-boei zo fel werd, dat de „Zee” meende zijn protestslag te moeten tonen voor te weinig gekregen ruimte bij het rondenvan de boei. Op het kruisrak liep de „Vleugel” en de „Wind” nog meer uit, zodat de uitslag werd:

1. „Vleugel” stm. Redeker
2. „Wind” stm. Brassem
3. „Zee” stm. Wakka.

Bij de protest-commissie werd het protest van de „Zee” toegewezen, zodat de „Wind” werd gediskwalificeerd en de „Zee” één plaatsje opschoof.

SCHAKEN.

Op 9 Juni '54 werd in ons Logeergebouw een wedstrijd gespeeld tegen het eerste tiental van „Philips”, van welk tiental echter slechts zes spelers opkwamen.

Reeds na twee uur spelen was de stand 5—0 voor ons team, met nog één partij te spelen (Sonnenberg —

Welvaart). Bovendien kwamen ons nog 4 winstpunten toe als gevolg van het niet opkomen van vier der „Philips” spelers.

Onzerzijds werd echter — na een desbetreffend verzoek van de tegenpartij — besloten deze 4 winstpunten niet zonder meer te accepteren, waarop door de 4 laagstgeplaatste spelers van ons tiental de strijd werd aangebonden met de op de nummers 1, 2, 3 en 6 ingedeelde „Philips” spelers, welke (uiteraard ongelijke) strijd voor ons zeer eervol eindigde met gelijk spel.

De inmiddels beeindigde en door de heer Sonnenberg gewonnen partij bracht de eindstand op 8—2.

Score:

1. Souisa	—	Richards	1—0
2. Alibasah	—	Wakkary	1—0
3. Neuenheim	—	Botter	1—0
4. Sonnenberg	—	Welvaart	1—0
5. Maliangkay	—	Jonathans	1—0
6. Rubin	—	Sanusi	1—0
7. Gerungan	—	Botter	1—0
8. Weenas	—	Wakkary	0—1
9. Ticoalu	—	Richards	0—1
10. Veenstra	—	Sanusi	1—0
8—2			

Wij delen onze leden hierbij nog mede, dat onze club m.i.v. 1 Juni j.l. is aangesloten bij de kantoor schaakbond „Djakarta”, waardoor de mogelijkheid van deelname aan de e.v. competities met als inzet een wisselbeker voor ons is geopend.

Tevens nemen wij afscheid van onze secretaris Mr. J.W. Royer, die m.i.v. 1 Juli a.s. is overgeplaatst naar het agentschap te Pontianak. „Good Luck” en dank voor alle medewerking.

K.P.M. SINGAPORE KAMPIOEN.

Bijna een jaar geleden werd op deze plaats gemeld, dat het K.P.M.-voetbal team in 1953, tengevolge van ruinerende overplaatsingen in de competitie der Derde Divisie van de Singapore Business House Football Association Leagues op de derde plaats belandde.

Hoewel ook dit jaar enige bijna rampzalige veranderingen plaats vonden, wist het elftal onder leiding van Mr. Cheah Thye Hin het verdiende kampioenschap te behalen. Hierdoor is de K.P.M. tevens naar de Tweede Divisie gepromoveerd.

De beslissende wedstrijd had plaats op 10 Juni j.l. tegen Thornycroft. Teneinde de kampioenstitel te veroveren diende deze wedstrijd niet alleen gewonnen, doch tevens het doelgemiddelde te worden verbeterd.

Onze naaste rivalen beschikten immers over één gewonnen wedstrijd meer

en een bijna even goed doelgemiddelde.

Zelfs de kranten maakten melding van de zichtbare strijd lust waarmee de K.P.M.-ers het veld betraden.

Dank zij Van der Meij (topscorer in de competitie met 17 doelpunten) werd de stand in de eerste helft gebracht op 1—0, daarbij verdienstelijk geassisteerd door Kassim en Neo Hock Leng. Ook onze verdediging verrichtte goed werk, waarbij keeper Lammertink zelfs gevaarlijke schoten „easy” deed lijken.

Hoewel na de rust de K.P.M. onmiddellijk in volle actie was, wist Thornycroft middels een verbitterde verdediging en plotselinge uitvallen het derde doelpunt tot de laatste speelminuten uit te stellen. Doch het was wederom Van der Meij, die met een onhoudbaar schot zijn ploeg naar een 3—0 overwinning voerde, waarmee tevens het kampioenschap in ons bezit kwam.

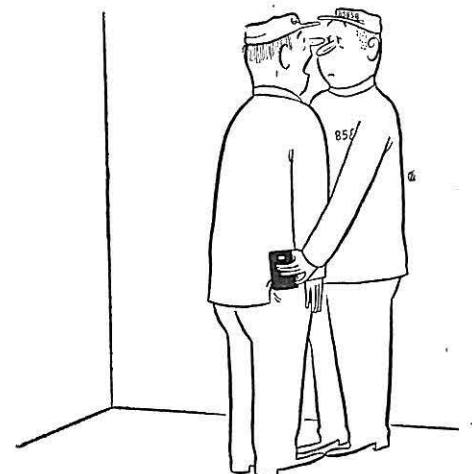
Spelers waren:

Doel : Lammertink
Achterhoede : Tenbroek, Koh Ah Lek
Middenlinie : Abdullah, Wilms, Yeo Soe Chye
Voorhoede : Kassim, Langeweg, Van der Meij, Neo Hock Leng en Ng Choon Hai

Eindstand Derde Divisie

	P	W	D	L	F	A	Pts.
K.P.M.	9	7	2	0	24	7	16
Cable & W.	9	7	2	0	35	13	16
Boustead	9	3	5	1	26	13	11
Dunlop	9	5	1	3	24	14	11
E. Asiatic	9	4	2	3	20	14	10
A. Brickworks	9	4	2	3	10	18	10
Thornycroft	9	4	1	4	23	16	9
Jacks	9	2	1	6	16	22	5
Rotterdam	9	1	0	8	5	25	2
Robinsons	9	0	0	9	3	53	0

Het voetbal seizoen is echter nog niet geheel afgelopen en de K.P.M. tekende in voor de wedstrijd om de Cup, waarop wij te zijner tijd nog terugkomen.



Waarvoor zit jij hier??

Ontspanning door Inspanning

Kom Puzzle Mee



Van het kruiswoordraadsel, voorkomende in ons Mei-nummer, luidt de juiste oplossing:

PEPER PLANT
EPILOO OEDAVER
RINS POT KAT MODE
EST MEDE DADER NEE
LT RONIK DEN VORM
EMOE NEGER BALI
LEENS NOR ZEDIG
TITEL MOREL
SDOK HESER
OPAAL SEDELE
BOORN BIT ETAGE
LIRE SERUM SNOR
NUIT MET ROBDVT
ONS REDERYKER NAR
EDIK NEL NETVORE
SERIEUS REKENEN
TRENS MEENT

Na loting werd de eerste prijs van Rp. 25.— toegekend aan:

A. W. Lantang — Afd. Claims — Hoofd kantoor;

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

Ch. M.J.R. Huffenreuter — CD — IJsfabriek te Tg. Priok;

terwijl de derde prijs van Rp. 10.— bestemd was voor:

D. A. Thijssen — Afd. CD — Hoofdkantoor, Onze gelukwensen.

Kruiswoordraadsel (Copyright „Denksport“)

Van links naar rechts:

5 stad in Azië - 8 mannel. dier - 11 vogel - 12 eenvoudig - 14 kleinhandel - 17 foto - 20 pl. in Gelderland - 21 lid v. e. geestelijke orde - 24 pl. in Finland - 25 schel - 26 gering bezit - 27 pl. in Drente - 28 waterovergang - 31 bovendien - 33 vlek - 34 keukengerei - 37 voertuig - 39 drijfmachine - 40 zuivelproduct - 42 specerij - 44 vaartuig - 47 Indon. geneesmiddel - 49 deel v. e. huis - 51 eerlijk - 53 ijzerhoudende aarde - 55 kaartspel - 58 maand - 59 voegeigenschap - 60 soort duif - 63 gedicht - 64 handlanger - 66 vorstenkind - 68 watergeest - 69 gestold sap - 70 klepper - 71 schrijfkosten.

Van boven naar beneden:

1 oude naam voor fiets - 2 onzin - 3 Indon. kindermid - 4 herkauwer - 6 spel - 7 deelteken - 8 afschrift - 9 kleur - 10 soort stof - 13 troep - 14 snavel - 15 voorspoed - 16 booze geest - 18 stad in Frankrijk - 19 beproeving - 22 voor - 23 krul haar - 29 oude maat - 30 nestel - 32 voorstel - 33 boete - 35 hoogste punt - 36 vod - 37 drinkgerei - 38 cijfer - 41 ronde doorgang - 42 verwoepeling - 43 pl. in N Holland - 45 wijnsoort - 46 zachte wind - 48 portemonnaie - 49 waterkering - 50 toverheks - 52 onbep. vnw. - 54 vertrek - 55 naam - 56 kerkje - 57 componist - 61 enig - 62 stad in Frankrijk - 65 Nederl. rivier - 67 deel v. h. lichaam.

Het telefoongesprek.

Hij had zich twee dagen geleden als advocaat gevestigd en op zijn kantoor, waar alles nog blonk van nieuwigheid, draaide hij doel- loos en onwennig in zijn bureaustoel heen en weer.

Plotseling hoorde hij voetstappen op de gang. Alsof hij het heel druk had, nam hij de telefoon op, en begon er in te spreken.

„Natuurlijk mevrouw, die zaak wil ik met genoegen voor u behandelen.....”

Na een bescheiden klopje was een man binnengekomen en bij de deur in afwachting houding blijven staan.....„Nee mevrouw, dat kost u tenminste.....pardon? Natuurlijk, wanneer het u niet convenieert, kunt u rustig naar een confrater gaan.....oh natuurlijk, als u liever hebt dat ik het doe.....Goed mevrouw, stort u dan alvast 250 gulden, dan regel ik die kwestie voor u.....” Met een blasé gebaar legde hij de telefoon op de haak, en wendde zich tot de man die nog steeds bescheiden bij de deur stond.

„Vertelt u eens, wat kan ik voor u doen?”

De man zette zijn tas op de grond, keek de advocaat aan en zei beleefd: „Als het schikt, wou ik effe de tellufoon aansluiten.....”.

Vijf miljoen

„Ziezo kinderen”, zei de juffrouw. „Nu nemen jullie allemaal papier en potlood en dan maken jullie een mooi opstel: Als ik vijf miljoen gulden bezat”.

Alle kinderen begonnen ijverig te schrijven. Behalve Levie. Levie zit in de lucht te kijken.

„Levie”, zegt de juffrouw, „werken, kereltje.....!”

„Nah.....” zegt Levie. „Werreke.....met vijf miljoen!”

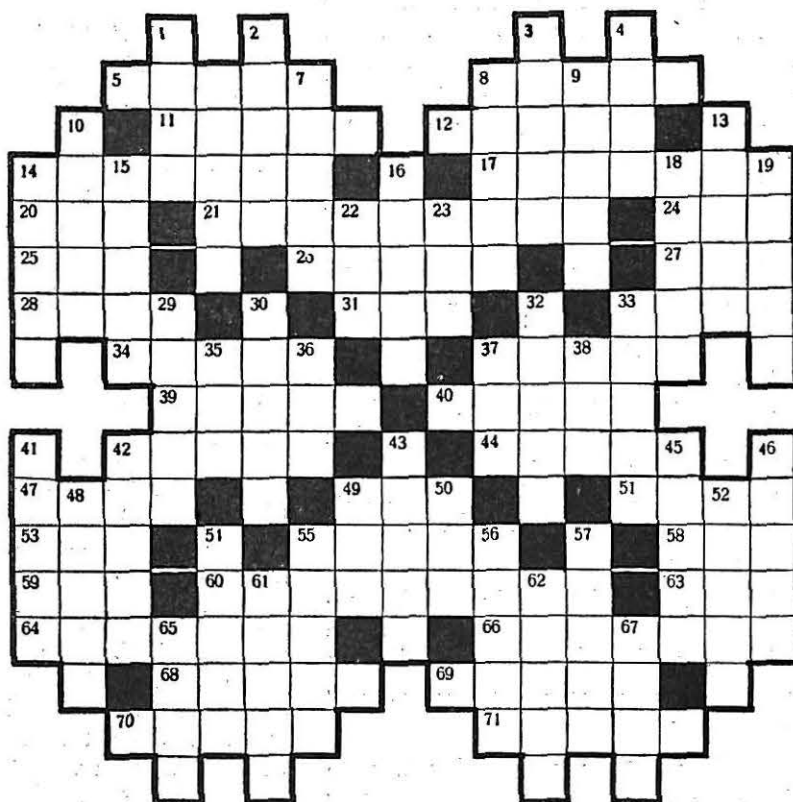
Het biertje.

Iessie, zeven jaar, mocht met vader en moeder mee naar een café.

„Wat mag het zijn?”, vroeg de kellner.

„Twee bier!”

Iessie boog zich naar zijn vader, en vroeg: „Krijgt moeder niks?”









de
uitlaat