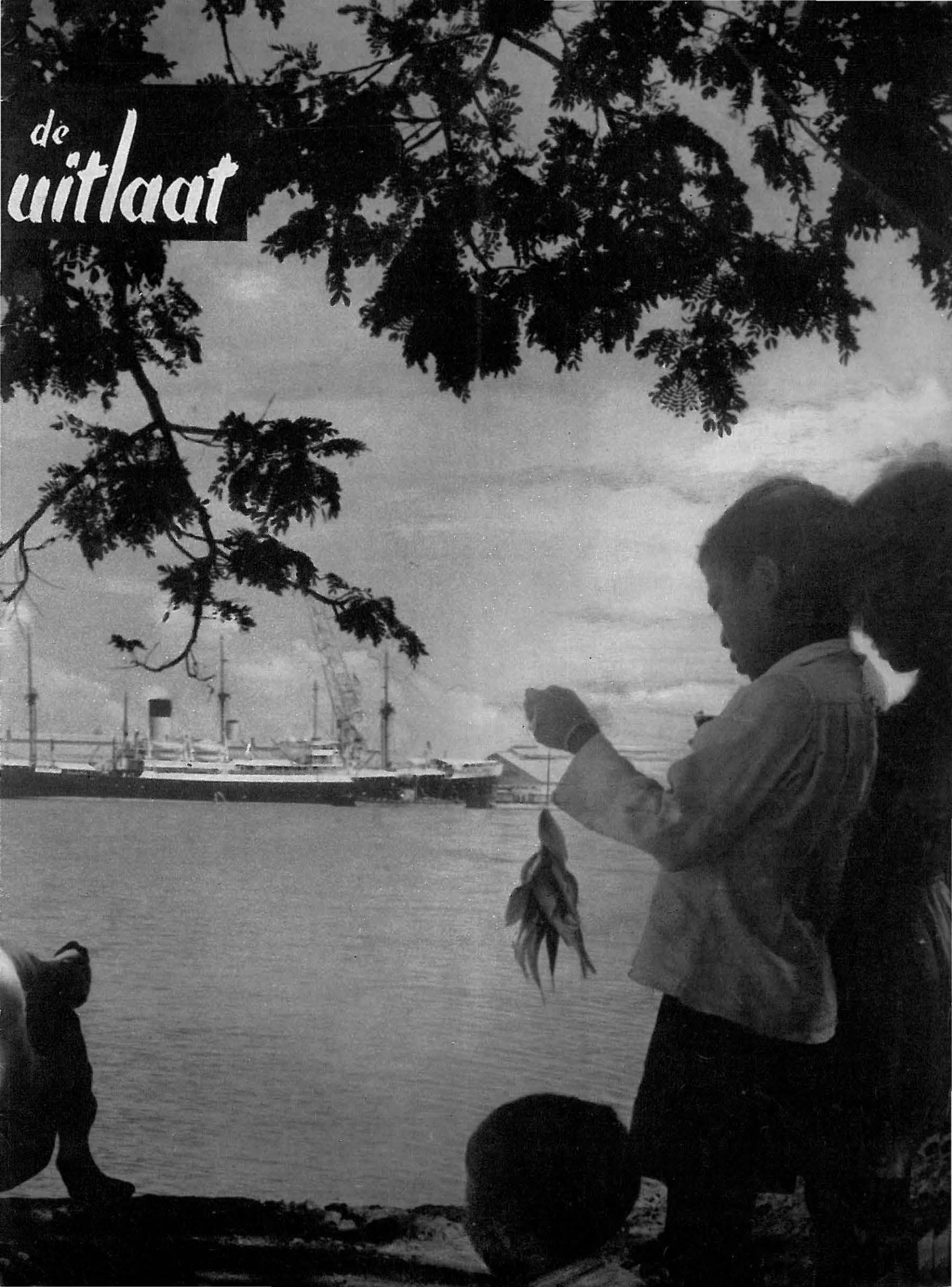


de  
uitlaat





## de uitlaat

personeelsorgaan  
van de  
n.v. koninklijke  
paketaan-  
maatschappij

9e jaargang no. 9  
september 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.:

de „houtman” tewaterge-  
laten

\*  
voor a.s. verlofgangers:  
auto huren of kopen?

\*  
archipelvaart in het ver-  
leden (deel V)

\*  
tradities en gewoonten

\*  
scholieren werkten bij de  
k.p.m.

\*  
janus, ridder in de orde  
van de kolenschap

\*  
scheveningen — surabaja  
allebei tropisch

*bij de foto's:*

op de omslag een foto van  
surabaja's haven, gemaakt  
door frans bodmer, foto-  
graaf te djakarta.

\*  
op de binnenzijde van de  
achterpagina staat de beste  
foto van de maand: het  
ms. „lampong” op de  
djambi-rivier.

deze foto werd gemaakt  
door de gezagvoerder van  
genoemd schip, de heer  
h. meyer, die hiermede de  
uitgeloofde Rp. 50,— heeft  
gewonnen.

Gedrukt bij N.V. Visser & Co  
Djakarta

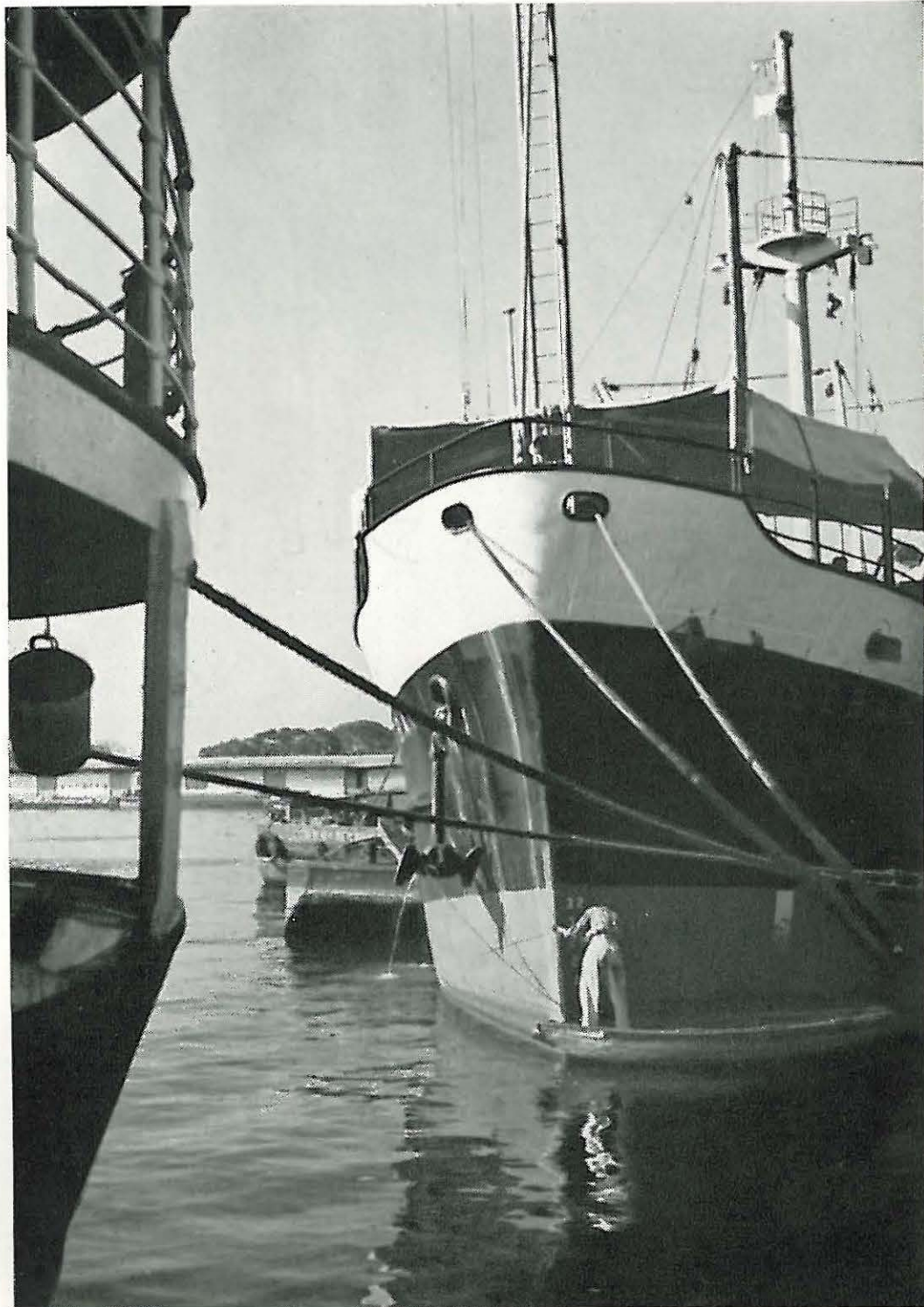
## Omslag-foto's

De meeste lezers zullen hebben bemerkt dat op de omslag van ons blad een foto staat afgedrukt, waarvan de front- en de achterpagina één geheel vormen; m.a.w. voor de gehele omslag van „de Uitlaat” wordt 1 foto gebruikt.

Het komt voor dat er verschillende lezers zijn die dit blijkbaar (nog) niet weten en als wij hen terloops op onze omslag wijzen en het blad openvouwen kijken zij ons verbaasd aan. Dat is jammer, want onder ons gezegd: wij zijn een beetje trots op deze omslagfoto's, die met bijzonder veel zorg speciaal voor het hiervoren omschreven doel zijn gemaakt.

Doet ons dus het, genoeg lezers en spreidt na ontvangst van uw blad de omslag open, zodat u de hierop voorkomende foto nog beter kunt appreciëren.

Nu wij het toch over omslag-foto's hebben, nog even een apartje met onze K.P.M.-amateur-fotografen. Wie van u ziet kans om ons aan dergelijke foto's te helpen? Tot nu toe werden deze foto's door beroepsfotografen gemaakt, maar het zou toch aardiger zijn als onze lezers ons hieraan zouden kunnen helpen. Probeer u het eens?



Wandelende langs Priok's eerste haven maakte onze fotograaf bovenstaande specifieke K.P.M.-foto.

(foto: studio Tong & Tim)



## Directeur Harinck jubileerde

### Een geanimeerde receptie

Op 28 Juli j.l. herdacht Directeur Harinck het feit, dat hij op die dag vóór 25 jaar bij onze maatschappij in dienst trad. Ter gelegenheid van dit zilveren dienstjubileum werd des avonds ten huize van de familie Harinck aan Pegangsän Timur 33 een receptie gegeven voor de directie, chefs van dienst en adjunct-chefs; de meesten waren van hun dames vergezeld. Ook verschillende persoonlijke vrienden van de familie gaven van hun belangstelling blijk.

Nadat een ieder van een koele dronk was voorzien, vroeg President-directeur Iken het woord en sprak de jubilaris op zeer hartelijke wijze toe, daarbij de nadruk leggende op de belangrijke functie die de jubilaris in de bedrijfsleiding der maatschappij uitoefent. Spreker overhandigde de heer Harinck aan het einde van zijn toespraak het gouden Paketvaart-horloge en nodigde alle aanwezigen uit een toast op de jubilerende directeur uit te brengen.

De heer Harinck antwoordde hierop op geestige wijze, er op wijzende, dat hij, die de laatste tijd steeds het voorrecht had om jubilerende KPM-ers toe te spreken, thans zelf aan den lijve ondervond hoe men zich op zo'n feestdag wel voelt. Spreker eindigde met de aanwezigen uit te nodigen het glas te heffen op de toekomst van de K.P.M.

Men bleef na dit officiële gedeelte van de avond in de, in een bloementuin herschapen, directeurswoning nog lange tijd gezellig bijeen. Er heerste een zeer geanimeerde stemming, waaraan de als cabaretier optredende gezagvoerder E. de Vries ongetwijfeld het zijne heeft bijgedragen.

De laatste bezoekers gingen ver na het middernachtelijke uur huistoe.



*Na zijn toespraak overhandigde President-directeur Iken aan Directeur Harinck het gouden Paketvaart-horloge.*

*(foto: studio Tong & Tim)*



*Directeur Harinck temidden der talrijke genodigden, tijdens zijn antwoord aan President-directeur Iken.*

*(foto: studio Tong & Tim)*

### Van ons Amsterdam-kantoor.

De heer C. A. Poot, hoofd-inspecteur bij de Technische Dienst in Nederland, die deze functie sedert 1 Januari 1948 heeft vervuld, heeft op 1 Augustus j.l. de dienst van de K.P.M. verlaten, onder toekenning van ouderdomspensioen vanwege de K.J.C.P.L.

De heer Poot was voordien werkzaam bij de K.J.C.P.L., onder meer als

Inspecteur tevens Chef van de Technische Dienst der toenmalige J.C.J.L. in Indonesië en later als Inspecteur op het Amsterdam-kantoor dezer maatschappij. Bij de reorganisatie van de Technische Diensten van beide maatschappijen ging de heer Poot over naar de K.P.M.

Als zijn opvolger werd aangesteld de heer Ir. M. Muysken, die m.i.v. 1 Augustus 1954 werd bevorderd tot adjunct-chef.

Mevrouw G. P. Walraven-van Ginneken, Sociaal Werkster op het Amsterdamkantoor, zal op 1 September a.s. haar werkzaamheden, die zij sedert 1 Januari 1952 als zodanig in het belang van onze maatschappij heeft verricht, neerleggen. Tot haar opvolgster is aangesteld Mevrouw S. Bakker-Stobbe, die wij gaarne succes toewensen in deze moeilijke, doch dankbare taak.



*Mevrouw E.C.W. de Koe-d'Arnaud verrichtte op Zaterdag 10 Juli j.l. de doopplechtigheid en de tewaterlating van het ms. „Houtman”  
(foto: Fotobureau C. Kramer te Rotterdam)*

## TEWATERLATING ms. „HOUTMAN”

Zoals wij in ons vorige nummer reeds met een enkel woord schreven, is op Zaterdag 10 Juli j.l. van een der hellingen van C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven n.v. te Krimpen aan de IJssel met goed gevolg tewatergelaten het voor rekening van onze maatschappij in aanbouw zijnde motorschip „Houtman”.

De tewaterlating en de doopplechtigheid geschiedden door mevrouw E.C.W. de Koe-d'Arnaud, echtgenote van onze directeur. Er bestond voor deze plechtigheid grote belangstelling. Tot de genodigden behoorden vooraanstaande personen uit scheepsbouw-, scheepvaart- en handelskringen, de meesten vergezeld van hun echtgenoten. Om half een knipte mevrouw De Koe een koord door, waardoor de laatste beletselen werden weggenomen. De „Houtman” gleed daarna vlot in het water.

Na de tewaterlating verzamelden de genodigden zich in het kantoorgebouw, alwaar de heer C. van der Giessen Azn., de oudste directeur van de werf, de aanwezigen begroette. Hij sprak zijn vreugde uit over de vlotte tewaterlating en bood de doopster ter herinnering aan deze gebeurtenis een met diamanten bezette broche aan. Spreker zei verder, dat de werf zo'n 25 jaar geleden het eerste schip voor onze maatschappij heeft gebouwd, welk schip door andere boten is gevolgd, zodat thans de werf

van Van der Giessen twintig schepen met een draagvermogen van in totaal 62.000 ton voor de K.P.M. heeft gebouwd.

De heer Van der Giessen hoopte de „Houtman”, die de laatste van een serie van vier op Nederlandse werven voor de K.P.M. in aanbouw gegeven schepen is, op tijd, en wel in het begin van December a.s. aan de rederij te kunnen afleveren. Dat het schip gelukkig moge varen en bijdragen tot de voorspoed van de K.P.M., zo eindigde hij.

Onze directeur in Nederland, Jhr. I.H.A. Backer, noemde de „Houtman” een mooie aanwinst voor zijn rederij. De vier nieuwe schepen zullen gaan varen in de diensten van de Koninklijke Java-China-Paketaart Lijnen, doch zij blijven eigendom van de K.P.M. Het ontwerp van de schepen is gedeeltelijk





Jhr. I. H. A. Backer, onze directeur in Nederland, sprak in het kantoorgebouw van Van der Giessen en Zonen's Scheepswerven te Krimpen aan de IJssel, na de tewaterlating van de „Houtman”, de genodigden toe.

Op de foto geheel links mevrouw en directeur Mr. D.F. de Koe, geheel rechts Jhr. I.H.A. Backer.

(foto: Fotobureau C. Kramer te Rotterdam)

naar eigen inzicht en gedeeltelijk volgens model van het enige jaren geleden door onze maatschappij aangekochte kleinere motorschip „Norvest”, dat op het ogenblik onder de naam van „Le Maire” in de vaart is. De heer Backer prees zich gelukkig, dat de vier schepen alle door P. Smit Jr. te Rotterdam gebouwde B & W-motoren bezitten. Met het eerste van deze serie in de vaart gekomen schip, de „Roggeveen”, heeft men goede ervaringen. Spreker wijdde nog enige woorden aan de vele buitenlandse orders, die aan onze Nederlandse scheepswerven verstrekt worden en die wel eens aanleiding zijn, dat de oplevering van op onze werven voor Nederlandse reders in aanbouw zijnde schepen vertraging ondervindt. Deze woor-

den hadden echter geen betrekking op de „Houtman”. Jhr. Backer sprak de hoop uit, dat zijn rederij opnieuw bouwopdrachten zou kunnen verstrekken.

Ten slotte dankte directeur De Koe, namens zijn echtgenote, voor het mooie geschenk. Tot nu toe had hij steeds de nieuwe schepen van de K.P.M. kant en klaar in de Indonesische Archipel zien aankomen, doch nu was hij eens van de geboorte van een K.P.M.-schip getuige geweest.

Door de vriendelijke medewerking van ons Amsterdam-kantoor mochten wij van de tewaterlating van de „Houtman” een drietal ongetwijfeld fraaie foto's ontvangen, die onze lezers op deze en volgende pagina's vinden afgedrukt.

## De Vrouw Johanna

De jonge vrouw gaf 't schip haar naam.  
Wij vonden hem beschreven staan  
op 't gelend bijbelblad, bewaard  
voor hen, van wie nu geen meer vaart;  
maar het verhaal, zo vaak verteld,  
hoe in het Pinksterstormgeweld  
„De Vrouw Johanna” is gebleven,  
staat diep nog in het hart geschreven:  
't Galjoen, ter houtvaart naar d'Oostzee,  
voer jonge vrouw en kinderen mee  
na lang beraad voor d' eerste keer  
en mens noch wrakstuk keerde weer...  
Johanna doopt men sinds alleen  
kind'ren bij ons. Wanneer zal een  
van hen een schip die naam weer geven?  
Wie stuurt „De Vrouw Johanna's” steven  
opnieuw de haven uit naar vreemde zeeën?

Annie Joh. van Beintum.





Nadat de laatste beletselen waren weggenomen gleed de „Houtman” vlot in het water.

(foto: Fotobureau C. Kramer te Rotterdam)

## Nieuwbouw in Nederland

Aan het einde van het tweede kwartaal van 1954 nam Nederland in de rij der scheepsbouwende naties de derde plaats in achter Groot-Brittannië en Duitsland. Op Nederlandse werven werd aan 130 schepen met 443.700 bruto register ton gewerkt, ruim 7.5 percent van alle tonnage, welke over de gehele wereld in aanbouw was. De Nederlandse scheepsbouwindustrie handhaafde zich hierdoor niet alleen op het peil van het eerste kwartaal, maar passeerde bovendien de Amerikaanse werven, wier productie halveerde.

Volgens de gegevens van Lloyds Register is deze ereplaats voor Nederland in het bijzonder toe te schrijven aan de zeer grote nieuwbouw van tankschepen. Er stonden op 30 Juni in totaal 24 tankschepen met 287.761

bruto register ton op Nederlandse helingen tegen 20 met slechts 192.111 bruto register ton op 31 Maart.

### Kent U ze? (speciaal voor het walpersoneel)

Nederland werd groot door zijn zeelieden. Daarvan getuigen onder meer de talloze, aan de scheepvaart ontleende, uitdrukkingen en zegswijzen, die in de Nederlandse taalschat zijn te vinden. Maar het is even droevig als waar, dat verschillende van die scheepstermen in de moderne tijd weinig meer zeggen. Het is heus geen bijzonderheid, als een Nederlander het verschil niet weet tussen bakboord en stuurboord...

Weet u de afkomst en betekenis van de volgende scheepstermen? Zo niet, dan vindt u de oplossing op pagina 18.

1. Kielhalen
2. Voor de wind gaan
3. De loef afsteken
4. Overstag gaan
5. Bakzeilhalen
6. Laveren
7. Op drift gaan
8. De vlag strijken.

## Dankbetuiging

Langs deze weg betuig ik mijn oprechte dank, mede namens mijn zoon, aan de heren gezagvoerders en officieren voor hun bijdragen voor het tot stand komen van een gedenksteen op het graf van mijn geliefde echtgenoot, de heer J.W.G. van Haaren, in leven 1ste stuurman der K.P.M.

Tevens dank ik de velen onder U voor hun blijken van medeleven met mijn verlies.

Het gaat U allen wel. Behouden vaart.

Mevrouw de weduwe  
J. H. E. van Haaren-Buurman.

(door omstandigheden eerst thans geplaatst)



## Voor a.s. verlofgangers

### AUTO HUREN OF KOPEN?

Het wordt steeds meer gebruikelijk voor verlofgangers om zich in Nederland tijdelijk een auto aan te schaffen. Velen zijn het er met zichzelf niet over eens of zij nu tijdelijk een auto zullen huren van een der talloze autoverhuurbedrijven of dat zij zich voor de duur van het gehele verlof een auto zullen (kunnen) aanschaffen. De volgende globale cijfers kunnen wellicht voor hen, die moeilijk een beslissing kunnen nemen, van nut zijn.

Voor prijzen van ongeveer f 2000.— à f 3000.— zijn behoorlijke tweedehandse wagens beschikbaar in de kleine- en middenklasse, zowel van particulieren als op de grote autoveilingen, die regelmatig in de grote steden worden gehouden. Wij willen daarmee niet zeggen, dat iemand niet voor een prikje, zeg f 1500.—, een bruikbaar oud wagentje op de kop kan tikken. Hij mag daarvan uiteraard ook niet zoveel verwachten en loopt de kans grote reparaties te krijgen. **Wat u echter ook doet, koop nooit een wagen zonder keuringscertificaat!**

Experts van de autoveilingen kunnen deze certificaten opmaken, doch ook de KNAC en de ANWB verrichten voor een klein bedrag een grondige keuring. Dit beperkt reeds voor een deel het risico, hetgeen niet uitsluit, dat er later toch nog verborgen gebreken voor den dag kunnen komen.

Laten wij er verder rekening mede houden, dat u de wagen na een half jaar rijden (mogelijk in een ongunstig seizoen, bijv. tegen de winter) voor f 500.— minder moet verkopen, dan heeft u daarmee de eerste reële uitgave. Alles wat u er minder op verliest is meegenomen. De globale kosten worden dan :

afschrijving:	f. 500.—
½ jaar all-risk verzekering	f. 150.—
½ jaar wegenbelasting	f. 60.—
½ jaar stalling	f. 120.—
kleine onderhoudskosten (doorsmeren, rijklaarhouden etc.)	f. 180.—
afschrijving banden	f. 100.—

f. 1110.—

#### Variabele kosten:

benzine 10.000 km (1:12)  
olie verversen —

f. 322.—

f. 70.—

f. 392.—



Op weg zijnde met verlof naar Europa, vierde gezagvoerder J. Staakman op 22 Juni j.l. aan boord van het ms. „Oranje” zijn 25-jarige dienstjubileum. Dit jubileum werd aan boord gevierd in tegenwoordigheid van alle aanwezige K.P.M.-ers.

Zittend in het midden de jubilaris, kapitein J. Staakman; derde van links mevrouw Pronk van Hoogeveen, echtgenote van onze directeur.

Verder nog staande: 5de van links gezagvoerder Lassche van de „Oranje” en 4de van rechts gezagvoerder A. Penny.

Hierbij is dus aangenomen, dat u een goede wagen heeft getroffen, waaraan geen grote reparaties nodig waren, of die bijv. voor f 500.— gereviseerd moest worden.

Huurt u een auto, dan betaalt u in de wintermaanden al gauw f 5,— p.d. plus 5, 6 of 7 ct. per km. Wil men in het hoogseizoen, precies in de grote vakantie, een auto huren, dan heeft u kans f 300.— per maand plus 6 ct. per km; te betalen. Ook wel andere soorten tarieven, b.v. f 100.— per week, zonder km-tarief.

Een kleine wagen gedurende het goedkope seizoen kost voor 6 maanden

à f. 5,— per dag = 6 × f. 150.— f. 900.—  
plus 10.000 km. à 6 ct. f. 600.—

f. 1500.—

Daarbij komen dezelfde variabele kosten voor olie en benzine. Een voordeel van huren is, dat men alleen een auto huurt indien men werkelijk gaat rijden en verder, dat men niet het risico draagt van onverwacht grote reparaties, slijtage, nieuwe banden, revisies enz., terwijl belasting, verzekering, afschrijving en meestal smering ook voor rekening van de verhuurder komen. Bij huur gedurende 6 maanden achtereen, kan doorgaans nog een reductie worden bedongen.

Aanstaande verlofgangers kunnen bij de Indonesische Motor Club (c/o Factory in Djakarta Kota) een internatio-

naal rijbewijs aanvragen, waarmee men geheel Europa kan rondtoeren.

Hierboven hebben wij enige prijzen van een willekeurig verhuurbedrijf gegeven, doch er zijn natuurlijk verschillen in prijzen en voorwaarden bij diverse zaken. Wij hopen echter hiermede een globale indruk van de te verwachten kosten te hebben gegeven, waarmee a.s. verlofgangers ongetwijfeld hun voordeel kunnen doen.

C. de L.

### Niet verstaan

De Amerikaan, die op de tram stapte, eindeloos kauwend op zijn gummi, nam plaats tegenover een oud, gerimpeld en verschrompeld vrouwtje. De tram reed verder. De Ami kauwde en kauwde alsof zijn leven er van af hing; zo zijn Ami's. Het vrouwtje staarde hem met grote ogen aan; tot zij met een vriendelijk lachje en een gebarsten stemmetje zei: "Erg vriendelijk van u meneer, maar ik versta er geen woord van, want ik ben stokdoof."



„Mathilde!”



# Archipel-vaart in het verleden

door  
G. Knijpenga.  
V.

Het land van Koetei schijnt bij de avontuur-zoekenden altijd in trek te zijn geweest. Waarschijnlijk was het meer de roep dat daar goud te halen was, dan de attracties van het land zelf. Zo bracht reeds in Mei 1813 de „Nautilus” het bericht van Makassar, dat een jonge Engelsman, Thomas Brooks, zich te Koetei bevond. Twee jaar daarvoor was hij met zijn schip door rovers overvallen, bij welke gelegenheid 3 Europeanen, 2 Chinezen en 5 Bengalezen, allen tot de équipage behorende, waren gedood en de rest van de bemanning als slaven was verkocht. Het was dus niet altijd even prettig om in die streken te varen! Het was was toen nog ten tijde van het Engelse bewind en wat er is gedaan om deze Thomas Brooks naar de civilisatie terug te brengen is ons niet bekend, evenmin met welk doel deze Engelsman in deze contreien was (in letterlijke zin) verzeild geraakt.

Men verwarre deze Thomas niet met James Brooke, de latere Sir en Radja van Serawak, van wie heel wat meer bekend is. Deze laatste was in 1803 geboren en had de „call for the East” ongetwijfeld te pakken gekregen in dienst van de East India Company. Hij moest om gezondheidsredenen naar Engeland terug keren. Zijn vader liet hem na zijn dood een slordige duit na, voor welk geld hij een schoener, de „Royalist”, van 142 ton kocht en daarmee in 1839 op avontuur naar Singapore vertrok. Financieel voordeel hoefde hij dus niet te zoeken. Zijn doel was de christelijke beschaving te verspreiden en ongetwijfeld ook de Engelse invloed uit te oefenen en bevorderen. Toen hij in opdracht van de Singapore-autoriteiten voor de eerste maal Serawak bezocht, schreef hij, zoals in die tijd vele kapiteins hun bevindingen in zeevaartkundige tijdschriften publiceerden, ter voorlichting van collega's in de „Nautical Magazine” van 1840. (deze publicaties zijn vertaald overgenomen in het Tijdschrift Zeewezen van 1841).

„The Royalist” deed het eerst het land van Borneo aan, op de hoogte van Tandjong Assi, en vandaar begonnen wij eene opneming, welke wij 150 mijlen langs de kust hebben voortgezet. Onze kaarten zijn zoo slecht, zoowel in ligging als in omtrekken, dat het onmogelijk is eenig duidelijk denkbeeld van de kust te geven, zoo als zij werkelijk bestaat; en ik moet mij bepalen bij de

opgave, dat de weinige plaatsen, door Horsburgh gegeven, 60 of 80 mijlen buiten hunne behoorlijke ligging geplaatst zijn, dat er talrijke eilanden, bevaren rivieren en hooge voorlanden geheel en al zijn weggelaten en dat de kust, als zeer laag land opgegeven, zich onderscheidt door afzonderlijk liggende bergen van 2000 tot 3000 voeten hoogte. Onder andere schoone rivieren onderscheiden zich die van Sarawah, Morotobas en Sading, als bevaarbaar voor schepen van aanmerkelijke grootte. „The Royalist” liep de eerste 40 mijlen op, tot het dorp Kuching, de tijdelijke verblijfplaats van Radja Moodah Hassim; en van daar werden er, in onderscheidene rigtingen togten met sloepen gedaan, tot 100 mijlen de Samarahn-rivier opwaarts, en gedeelten van de Quap, de Riom, de Bogar, de Lindoo enz. bezocht”.

In zijn „Private Letters” schrijft James Brooke over zijn eerste bezoek aan Serawak het volgende :

„In trade I have been able to accomplish an excellent footing with the Borneons and a free permission that English vessels may trade with Borneo. The Dutch are making great efforts to effect the same objects, and I have possessed myself of their correspondence with the Governor of Serawah on this subject. They are positively excluded now”.

En verder:

„I could cross to Sumbas, but I dislike the idea of placing myself at the mercy of the Dutch of that place”.

Erg gesteld op de Nederlanders schijnt Sir James dus niet geweest te zijn. Na zijn terugkeer te Singapore maakte hij een reis rond Borneo en komt dan op Celebes terecht. Hierover schrijft hij het volgende:

„Leaving Singapore, we made a wretched passage to Bouthain, a small Dutch settlement on the South of Celebes. It is distinguished by the mountain of Lumbur Batang or Big Belly. A party from the „Royalist” were the first Europeans who ever reached the summit. From Bouthain we proceeded into the Bay of Boni by the inner passage, which is clear, without any rocks as

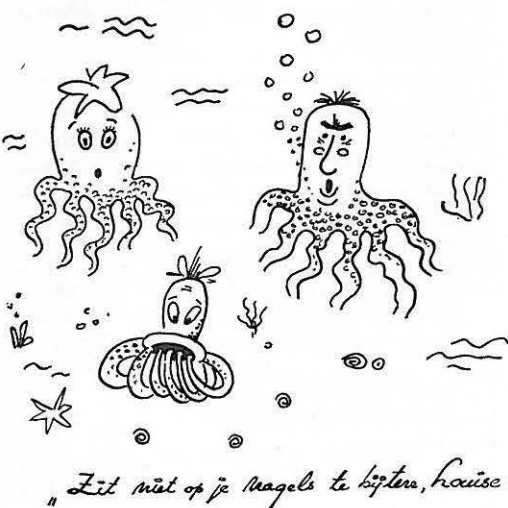
stated by Horsburgh. This bay is 180 miles long by an average breadth of from 40 tot 50 miles, the survey is quite new. The navigation is awful. I thought „Royalist” would have left her bones there, but she escaped untouched. Sometimes we could count thirty coral-patches from our masthead and we had to sail through them by eye”.

Te Boni werd Brooke niet al te vriendelijk door gewapende prauwen ontvangen. Hij vertrok weer daarvandaan en ging naar Waja, „where they feasted me”. Hij bleef daar 6 weken en leerde veel van het landschap kennen alsmede van de gewoonten en gebruiken der bevolking.

Hij werd nu ook weer uitgenodigd om naar Boni te komen en werd nu heel vriendelijk ontvangen. In totaal bleef James Brooke 4 maanden in deze Bugis-countries. Na in Singapore te zijn teruggekeerd, bracht hij wederom een bezoek aan Serawak om daar (door toevallige omstandigheden) zijn grote en welbekende carrière te maken.

In 1847 trachte Capt. P.J.B. Drysdale met zijn Engelse schoener „Mazie” toegang tot de kleine Celebes-havens te verkrijgen. Hij verscheen eerst te Goenoeng Tella, waar hem evenwel niet werd toegestaan handel te drijven. Te Makassar vroeg hij uitklaring voor Paré-Paré en Mandar, hetgeen eveneens werd geweigerd. Captain Drysdale forceerde deze zaak echter niet. Hij zeilde via Timor naar Java en diende later zijn klacht in bij de Gouverneur van Singapore.

George Windsor Earl bereisde in 1832/34 de Archipel en weet in zijn boek „The Eastern Seas” veel belangwekkends te vertellen over de handel in die jaren. Hij is daarbij evenwel zeer chauvinistisch, alles wat de „Dutch” doen is verkeerd en wat ze niet doen is





evenmin goed. De opkomende Nederlandse handel in de Archipel noemt hij: „Dutch aggression in the British trade”.

Uiteraard is het als Engelsman zijn goed recht voor de Engelsen op te komen, doch alle overdaad schaadt. Zo ook hier. Men is huiverig om aan zijn mededelingen en bevindingen enige historische waarde toe te kennen. Laten wij thans iets over zijn ervaringen op West-Borneo navertellen.

Hij vertrok op 28 Februari 1834 met zijn schoener „Stamford” van Singapore met bestemming Singkawang en arriveerde, daar op 8 Maart op de rede, doch beschrijft de toegang tot Singkawang moeilijk te hebben kunnen vinden. Dat behoeft ons helemaal niet te verwonderen. Een ieder, die wel eens op de rede van Singkawang heeft gelegen en daar nooit eerder is geweest, vraagt zich af waar nu eigenlijk precies de rivier is tussen al dat geboomte. Enfin, ook Earl slaagde er in om per boot de plaats te bereiken waar hij uitsluitend Chinezen vond, die volgens zijn zeggen, gaarne handel wilden drijven met Singapore, hetgeen echter door het Nederlandse Gouvernement niet was toegestaan. Dit zal wel juist zijn geweest. In een instructie van 1823 aan de Resident van Sambas lezen wij dat deze er voor heeft zorg te dragen, dat hoegenaamd geen handel te Singkawang wordt gedreven dan uitsluitend met de hoofdplaats Sambas. Geen schepen of inheemse vaartuigen werden toegestaan om ter rede van Singkawang te ankeren, met uitzondering van 's Landsvaartuigen met landproducten, komende van Pontianak of Sambas. Dit ter bevordering van de kustvaart.

De „Stamford” ging toen maar weer anker op en stevende naar Sambas, alwaar Resident Romswinkel aan Earl bevestigde dat alleen Sambas en Pontianak voor de handel open waren. (Deze plaatsen waren, om de economische toestand van West-Borneo te verbeteren, in 1833, dus een jaar vóór Earl's komst, tot vrijhavens verklaard).

Earl bleef tot 15 April te Sambas om enige ruilhandel te doen. Hij beklagde zich er over dat de Resident hem voortdurend onder toezicht hield, waarvoor deze laatste ongetwijfeld wel goede reden zal hebben gehad! Hij maakte nog net mee, dat een Chinese prauw van ca. 25 ton met een volle lading van Singapore, die op de kust smokkelhandel kwam drijven, in beslag werd genomen. Dit verhinderde Earl evenwel niet om inplaats van rechtstreeks naar Singapore toch weer naar Singkawang te gaan. De verboden vruchten zijn nu eenmaal het lekkerst! Volgens Earl's opvatting was

Singkawang een vrije Chinese gemeenschap, waarover de Resident van Sambas niets te vertellen had. Het was ongetwijfeld het goud dat hem aantrok. Hij wist door te dringen tot de goudmijnen in Montrade en ruilde de rest van zijn lading, die hoofdzakelijk uit opium bestond, in voor goudstof. Op Poeloe Batu Blat nam hij zandballast en water in, wist nog enkele wilde varkens te schieten en vertrok op 4 Mei d.a.v. weer van Singkawang om de 15de van die maand te Singapore terug te keren.

Over de financiële resultaten van zijn reis is Earl niet ontevreden, doch zeker niet over het optreden der Nederlandse autoriteiten, waardoor er geen kans bestond om geregelde handel (natuurlijk zoals hij die bedoelde) met West-Borneo te drijven. Earl zocht het toen maar verder op Serawak, waar het voordelige was antimony-erts voor \$ 1.— per ton te kopen en die te Singapore voor \$ 16.— tot \$ 20.— van de hand te doen.

In de „Kroniek der Z.O. Afd. van Borneo” vertelt Dr. J. Eisenberger, dat nadat in 1809 G.G. Daendels had besloten om Bandjermasin te doen verlaten, het volgende jaar een particulier, de Engelsman Alexander Hare verscheen. Dit zal vermoedelijk met zijn schip de „Betsey” (van 135 ton) zijn geweest, aangezien wij dit vaartuig aantreffen in de „List of Shipping” van 1816, toebehorende aan A. Hare en gevoerd door J. C. Rose. Volgens de „Arrivals and departures” van dat jaar, voer genoemd schip, behalve een enkele reis naar Malacca, vrij geregeld tussen Bandjermasin en Java. Het Engelse bestuur had Hare inmiddels genoemd tot Resident van Bandjermasin. In de „Java-Almanac” van 1815 vonden wij hem aangeduid als: „Resident and Political Commissioner of Government for the Native States on Borneo”. Hij wist dan ook een contract met de Sultan te sluiten, waarbij deze de landen Beraoe, Koetei, Pasir, Pegatan en Poeloelaoet aan de Honourable East India Company afstond. Ook voor zichzelf wist hij te zorgen, door de toewijzing door de Sultan van het landgoed „Maloeka”. Van Raffles kreeg Hare 4000 Javaanse verordeelden (tenminste daarvoor gingen ze door) toegewezen om laatstgenoemd landgoed te bevolken. Hij heeft daar peper, koffie en groentetuinen doen aanleggen en heeft er zelfs onderleiding van kapitein Ross een scheepstimmerwerf gevestigd. Indien Hare onder een beter gesternte geboren was geweest, zou hij waarschijnlijk een tweede blanke Radja zijn geworden. Nu evenwel zou hij niet lang van zijn landgoed, waarvan hij zichzelf reeds tot „heerser” had

uitgeroepen, alsmede van de gunsten van de Sultan profiteren.

De Nederlanders hadden inmiddels het Bestuur op Java weer overgenomen en in 1816 vertrokken de Engelsen uit Bandjermasin. De aan de East India Company afgestane gebieden werden aan het Nederlandse Gouvernement overgedragen.

Hare vertrok naar Java om zijn persoonlijke rechten op zijn landgoed „Maloeka” te betwisten. Zijn claim werd echter door de Nederlandse Regering afgewezen, daar de Sultan verklaarde het landgoed niet aan Hare persoonlijk doch aan de Resident in bruikleen te hebben afgestaan. Hare, die een lastig heerschap bleek te zijn, werd zijn verdere verblijf in Indonesië ontzegd.

Zijn schip de „Betsey” zagen wij nog een paar maal vermeld. In April 1819 werd het, na vier maanden door de douane te zijn vastgehouden, vrij gelaten, daar het behoorlijk voorzien bleek te zijn van een certificaat van verkoop, afgegeven door de Resident van Rembang, als te zijn overgedragen door de scheepsbouwmeester John Dixon aldaar. In het jaar daarop, in Juli 1820, verkocht hij de „Betsey” aan Charles Brodie. Daarbij deden zich nog enkele moeilijkheden voor, aangezien de exkapitein A. Roy, zich bij het verlaten van het schip, te Calcutta de koopbrief wederrechtelijk had toegeëigend.

Hare schijnt daarna een ander schip te hebben gekocht. In Januari 1822 verzocht de firma Miln, Hasveld, agenten van A. Hare, het Engelse schip „Mary” dat op Java werd gebouwd en te Batavia lag, naar Surabaia te mogen zenden voor het afhalen van houtwerken. Als genoemde firma evenwel later vraagt de „Mary” voor de kustvaart te mogen gebruiken, wordt dit slechts toegestaan onder voorwaarde dat het schip eigendom is geworden van een ingezetene van Indonesië.

Hare zelf vestigde zich in 1823 met enige inheemse gezinnen op de toen nog onbewoonde Cocos-eilanden. Daar heeft hij een aantal jaren gewoond, waar hij zich met handel op Bourbon (het tegenwoordige Reunion) en Mauritius bezig hield. In 1930 kreeg hij vergunning om zich op Benkoelen te vestigen, alwaar hij echter korte tijd daarna overleden schijnt te zijn.

(wordt vervolgd).

Mensen, die weifelen, slagen  
nooit in hun ondernemingen.

NAPOLEON

# Tradities en gewoonten



Gezagvoerder H.A. Corsten, die iedere maand onder zijn initialen H.A.C. een interessante bijdrage levert aan ons blad.

In deze moderne tijd gaat men zeker niet meer naar zee voor belevenissen van „Romantiek en Avontuur”. Het gehele scheepvaartbedrijf en het varen heeft thans een meer zakelijk cachet gekregen. Dit heeft natuurlijk voor- en nadelen, waarbij o.i. de voordelen tegen de nadelen opwegen. De romantiek en het avontuur van de zeevaart in oude tijden, brachten n.l. factoren mee die ons, moderne zeelieden, niet meer zullen aanlokken.

Men trok er met zijn schip op uit met kennis van begin- en eindhaven; al het overige was een „God zegen de greep”. Reisschema's waren derhalve van eenvoudige opzet en de toenmalige „schippers naast God” zullen wel nimmer van een afdeling Vervoer hebben gehoord. De „Ouwe” was toen inderdaad een oppermachtig heerschap en in zijn instructiebrief stond één algemene opdracht: „met schip, rijke lading en buit thuiskomen”.

Over bemanningen werd met minder zorg gedacht. Als een vloot naar de Indië met meer dan 1/3 van de uitgaande crew terugkwam, dan kon het praedicaat luiden: „well done”. Onder deze omstandigheden beleefde men toen op de wereldzeeën romantiek en avontuur. Inderdaad, veel is hiervan bij de zeevaart niet meer aanwezig. Slechts enkele eigenschappen, in die tijd verworven, worden in geschrift en woord de zeeman nog toegezwaid. Denk maar eens aan de gezegden van: de eenvoudige rondborstige zeeman, de man van weinig woorden en joviale levenshouding. In zeker opzicht geen onverdienstelijke karaktereigenschappen, alhoewel er ook een tintje aan zit van bepaalde mogelijkheden om de goedgehartige zeeman te taxeren, te waarderen.

Is er derhalve veel in de loop van de tijd veranderd van de romantische en avontuurlijke sfeer dat het reizen en trekken met zich meebracht, twee voorname zaken zijn echter grotendeels blijven bestaan, n.l. de tradities en gewoonten. Naar onze mening is hierdoor het beste deel voor discipline en ordehandhaving aan boord in de kern gehandhaafd. De waarden van in hoofdzaak tradities kunnen niet hoog genoeg worden aangeslagen, mits men daarbij zorgt niet in zelfgenoegzaamheid te vallen en tradities en gewoonten van anderen met geringschatting e.d. te bezien. Helaas is deze levenshouding in het leven van volken de basis geweest van onderling onbegrijpen en ernstige controversen.

Gewoonlijk is hiervan de oorzaak, dat men over en weer te weinig van tradities en gewoonten van elkander afweet en in vaak goedkope spotlust een negatieve beoordeling geeft en nodeloos ergeris opwekt.

Als weinige andere beroepen is het vooral de zeeman, die door aanraking met mensen van verschillende aard en aanleg een brede en objectieve kijk krijgt omtrent zeden, gewoonten en tradities in allerlei schakeringen. Van meet af aan brengt de aanraking met het schip hem in contact met vormen, die eeuwen oud zijn en als tradities nog steeds aan boord bestaan. Het begint met de traditionele naam van de gezagsdrager van zijn schip „de Ouwe”, nog beter uitkomend in het Engelse „the old man”. Verder wordt hij bij taak- en wachtdeling en in de namen van gebruiks- en andere scheepsvoorwerpen en omgangsvormen voortdurend herinnerd aan de behoudende band in de scheepvaart met het verleden.

De grootste doorbraak ondergaat de jeugdige zeeman in zijn gevoels- en gedachtenwereld, wanneer hij geconfronteerd wordt met gebruiken en gewoonten die zo geheel anders zijn dan hij in eigen kring gewend is. De reacties hierop zijn uiteraard bij de verschillende typen naar aard en aanleg zeer verschillend. In het algemeen is het zó: hoe bréder de basis van de opvoeding, hoe méér begrip voor andere omstandigheden en levensvoorwaarden. In het tegenovergestelde geval is de overscha-

keling vaak heel moeilijk, aangezien men buiten de enge kring van huis en haard weinig heeft meegekregen om een objectief oordeel terzake te vellen.

Toch blijft de zeeman, hoe ook milieu, algemene ontwikkeling en opvoeding is geweest, in de gunstige omstandigheid gelegenheid krijgen om kennis te maken met gewoonten, tradities e.d. van andere volken. Zelfs de meest eenvoudige varensgezel zal hiervan invloed ondergaan en vaak zonder zich ervan bewust te zijn, zodanig in doen en denken veranderen, dat het „thuis” opvalt. Hij is dan de man geworden, die ruim kan denken en van anderen niet alles meer „gek” vindt. Men constateert dan verder, dat hij makkelijker in de omgang is geworden en niet zijn eigen vierkante meter als alléén zaligmakend beschouwt.

Het rondkijken in de wereld doet de mens ervaren, hoe gewoonten, gebruiken en tradities bij volken in uiterlijke vormen vaak verschillen maar in feite wel hetzelfde doel beogen. Voorts krijgt men dan inzicht hoe alles van elkaar afhankelijk is en practisch geen volk kan wijzen op geheel oorspronkelijke ideeën in gebruiken en gewoonten. Het nuttige van overzee te hebben gekeken komt ook naar voren in de onderkenning dat men met een beetje goede wil zich best in de vreemde thuis kan voelen. Tradities en gewoonten van mensen uit verschillende landen komen ook sterk tot uiting in hun gerechten en vaak ook in de wijze waarop e.e.a. wordt genuttigd. Ook in dit opzicht krijgt de zeeman gelegenheid zijn lering te doen en de weg te vinden zich aan te passen. Hij gaat reeds spoedig inzien hoe practisch elk nationaal gerecht te waarderen is en legt dan al gauw alle sarcasme en laatdunkendheid af over eetgebruiken e.d. die niet met de zijne overeenkomen.

Zo houdt dit reizen en trekken, hoewel nog weinig van de romantiek en het avontuur is overgebleven, nog steeds een goede basis in voor de onderlinge verstandhouding tussen mensen van verschillend ras, aard en aanleg in de kennismaking met hun gewoonten, gebruiken en tradities. In deze materialistische tijd is het goed dit als „winstpunt” te onderkennen en voor de zeeman en overzee-dienende mag dit ook een factor zijn om niet alle tijd doorgebracht in een andere omgeving als van de geboorte, te beschouwen als in feite een tijd die veel van het eigen ik heeft gekort en dus min of meer moet worden afschreven. De realiteit wijst n.l. gewoonlijk anders uit: meestal vindt door kennismaking met andere zeden en gewoon-



ten een verruiming van inzicht plaats, wat zeker niet nadelig werkt op vorming der persoonlijkheid.

Hoe nuttig zou het niet zijn, wanneer school en vakopleiding e.d. meer aandacht zou besteden aan dit belangrijke vraagstuk. Helaas wordt maar al te veel in een soort verkeerd chauvinisme alles van eigen huis en haard aanprezen als het enige juiste, met als gevolg dat in de jeugd een soort zelfgenoegzaamheid ontstaat, die zich later bij kennismaken met andere levensopvattingen, uit indirecte afwijzing en het alles raar en gek vinden wat men eenmaal niet gewend is. Dat wij, die meer van de wereld hebben gezien, hieromtrent andere gedachten uitdragen, is een niet te onderschatten bijdrage voor onderling begrippen in omgang met mensen, die door ras en andere verschillen niet hetzelfde „lesje” hebben geleerd.

Zo kunnen wij derhalve uit tradities en gewoonten van anderen veel leren en tot de conclusie komen, dat er in feite in dit ondermaanse ook in dit opzicht niets vreemds is en alles praktisch op hetzelfde neer komt.

H.A.C.

## Filmavonden in Logeergebouw

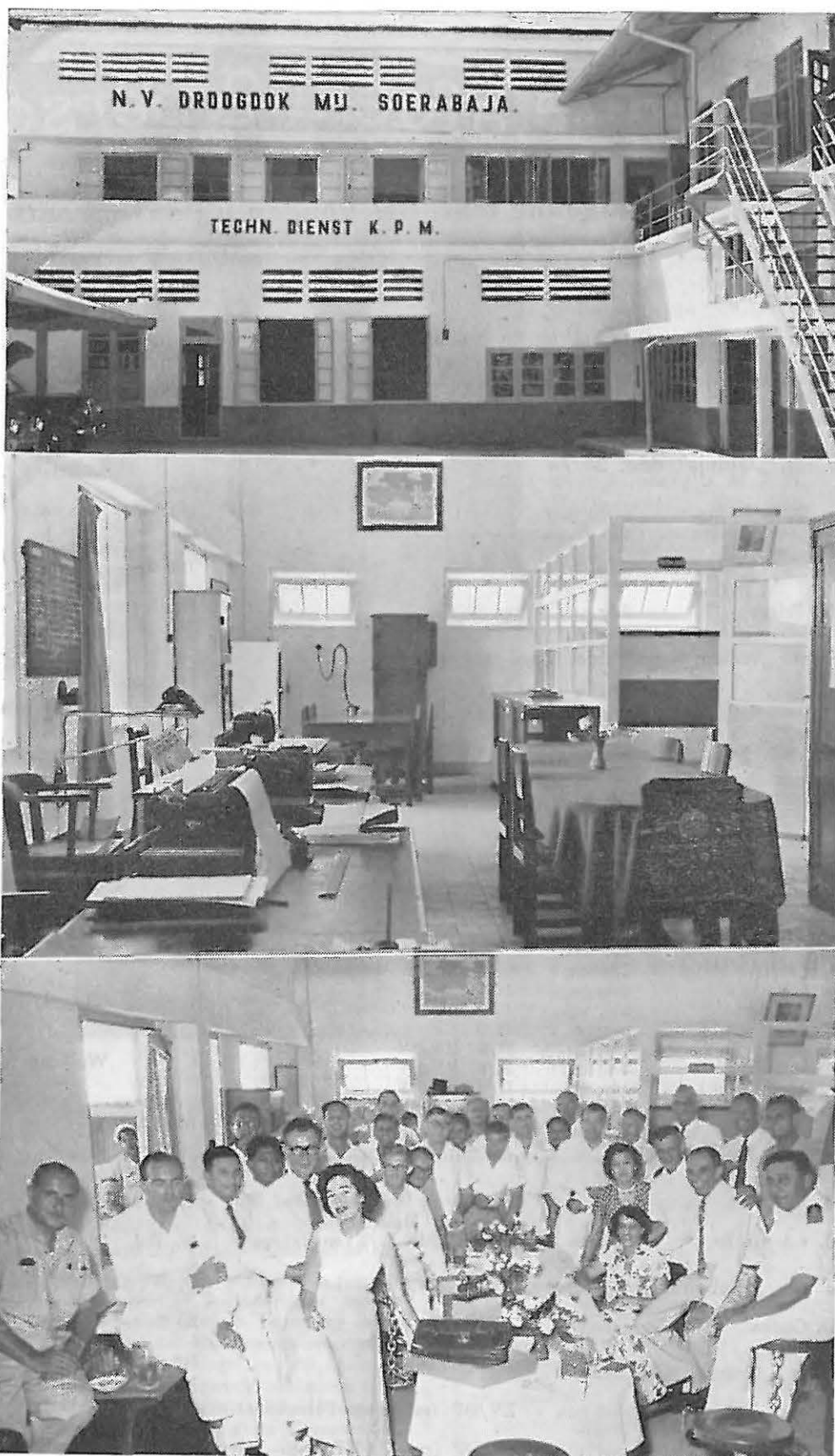
Op Donderdag 29 Juli j.l. werd dan een begin gemaakt met het vertonen van films in het Logeergebouw, terwijl de tweede filmavond 3 weken later, op 19 Augustus, plaats vond.

Op beide avonden werd onder ruime belangstelling een vijftal films vertoond, die, zoals reeds was aangekondigd, „elck wat wils” boden. Getracht zal worden, zoals dit tot nu toe steeds het geval was, iedere filmavond een specifieke film over Nederland te draaien (het leven, steden, natuurschoon) alsmede een film, welke direct of indirect met scheepvaart verband houdt, hetgeen uiteraard voor ons, K.P.M.-ers, altijd wel interessant is.

In de laatste „Uitlaat” werd vermeld, dat deze filmavonden in principe op een Vrijdag gehouden zouden worden. Wel, dit is natuurlijk door allerlei omstandigheden veranderd, zodat nu Donderdagavond de vaste filmavond is geworden. Hoewel dit tot heden de trainingsavond van de Tafeltennisclub was, zal dit geen bezwaar zijn, aangezien het Tafeltennis-seizoen gesloten zal zijn tot begin November.

Tot slot nog een woord van dank aan het Hoge Commissariaat der Nederlanden, met name de heren Janssen en Van Harten, door wier sympathieke medewerking deze filmavonden thans plaats kunnen vinden.

W.B.



Op 3 Augustus j.l. werd het nieuwe kantoor van onze Technische Dienst te Surabaia officieel ingewijd. Om aan een reeds lang gevoelde behoefte aan meer kantoorruimte te voldoen werd door de Droogdok Maatschappij „Soerabaia” een nieuwe vleugel gebouwd aan het reeds bestaande kantoor, zodat thans de bovenverdieping geheel beschikbaar kon worden gesteld aan onze Technische Dienst.

Op de foto's van boven naar beneden: Met de trap rechts komt men bij onze Technische Dienst te Surabaia; hetgeen men dan ziet geeft de middelste foto weer. De onderste foto werd gemaakt tijdens de feestelijke opening van het nieuwe kantoor op 3 Augustus j.l.

(foto's: Nicola Drakulic — Surabaia)

# van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden bij onze maatschappij plaats.

## AANGEKOMEN.

### Per vliegtuig :

K. Klijn	1e stm.	31/7 ex RV/SV
J.H. Beumer	2de wtk.	2/8 ex RV
A.J. Manuputy	2de stm.	4/8 ex RV/SV
N. Dijns	2de stm.	7/8 ex RV/SV
J. Foppen	2de stm.	9/8 ex RV/SV

### Per ms. „Oranje“ ddo. 30/7 :

Mevr. O. K. B. Bessem — Schwarz en dochter	gezin chef van dienst	
Mevr. H. J. v.d. Worp — Bakker	echtgd. 1e stm.	
A. M. Frigge	2de stm.	ex RV

### Per ms. „Willem Ruys“ ddo. 25/8 :

J. de Reus	hfd. wtk.	ex RV
P. A. P. Noë en gezin	hfd. empl.	ex EV (naar ag. Surabaia)
J. J. Schols Jr.	ass. mijnopz.	ex EV (naar SMP/Teluk Bajur)

W e l k o m !

## VERTROKKEN.

### Per vliegtuig :

W. Vader Dzn.	gezagv.	1/8 RV
J. H. Loman	2de wtk.	4/8 RV/SV
A. L. C. Vis	2de stm.	4/8 RV/SV
J. D. J. Postma	gezagv.	10/8 ZV
O. W. Brauer	hfd. wtk.	15/8 RV
B. G. Bloemers	gezagv.	17/8 RV
F. F. M. v.d. Pas	2de stm.	18/8 RV/SV
C. van Dam	2de stm.	18/8 RV/SV
Liem Khiem Tjo	3de wtk.	19/8 RV/SV
R. F. Haarsma	2de stm.	25/8 RV/SV

### Per ms. „Modjokerto“ :

R. J. Kuynders	empl.	ontslag op verzoek (ddo. 25/7 van ag. Makassar)
G. J. v.d. Heiden	2de stm.	RV/SV (ddo. 14/8 van Singapore)

### Per ms. „Theben“ van Singapore dd. 27/7:

C. D. Caalen	gezagv.	RV
--------------	---------	----

### Per ms. „Oranje“ ddo. 6/8:

J. L. Venendaal	chef van dienst	EV/OP (ex. agent Palembang)
Ir. J. A. H. Gooszen en echtg.	chef van dienst	EV/OP (ex. TD/HK)
H. Leeuwe en echtg.	gezagv.	RV/OP
C. F. van Rosmalen en gezin	hfd. wtk.	RV
R. Kopmels en gezin	hfd. wtk.	RV
J. den Hartog	gezagv.	RV/OP
H. J. van Rosmalen en gezin	hfd. empl.	EV (ex Surveydienst/Tg. Priok)
C. P. van Eck en echtg.	hfd. empl.	EV (ex afd. VZ/HK)

R. M. H. Soebagio en gezin	empl.	EV (ex ag. Surabaia)
W. J. Arnold en gezin	empl.	EV (ex ag. Bandjermasin)

### Per ms. „Willem Ruys“ ddo. 1/9:

Mevr. W. M. Wilbrink — Gielen	echtgd. gezagv.	
F. E. Samson en gezin	empl.	EV/OP (ex TD/BA/HK)
H. J. Th. Albersen en echtg.	empl.	EV (ex Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
C. D. Petersen en gezin	empl.	ontslag op verzoek (ex Surveydienst/Tg. Priok)
C. S. Vermeulen	empl.	GSV (ex ag. Medan)
B. Schramm	empl.	ontslag op verzoek (ex afd. CM II/HK)
H. Bouwman	1e stm.	VP
J. L. N. Voll en gezin	2de stm.	RV/SV
J. v.d. Velde	kv. 3de wtk.	einde dienstverband.
H. J. van der Doe	11. wtk	ZV

Goede reis en behouden aankomst!

## NIEUW AANGENOMEN :

R. J. Th. de Wys	loc. empl.	ddo. 9/7 naar afd. Vervoer/HK
Mej. Lie Lhee Tien	loc. empl.	15/7 naar Med. dienst/Petamburan
A. Treffers	4de stm.	ddo. 2/8 per vliegtuig aangekomen
R. v.d. Schaaff	4de stm.	ddo. 2/8 per vliegtuig aangekomen
R. B. Schabracq	4de stm.	ddo. 2/8 per vliegtuig aangekomen
H. J. J. van Ass	loc. empl.	16/8 naar Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok
H. de Wit	empl.	18/8 naar afd. CM III/HK

Welkom bij onze maatschappij!

## MUTATIES:

J. Kesaulya	loc. empl.	1/7 met ontslag/pensioen (ex. afd. ND/HK).
G. D. Mitchell	adj. chef	20/7 van ag. Padang naar ag. Tg. Priok.
W. Bol	empl.	22/7 van afd. Claims/HK naar afd. VZ/HK.
D. W. Ch. Oly	empl.	27/7 van ag. Pontianak naar afd. VZ/HK.
R. Gorter	empl.	27/7 ontslag op verzoek (ex. ag. Djambi).
Djiauw Kie Biau	empl.	1/8 ontslag op verzoek (ex afd. CM, II/HK).
Mevr. C. C. Maul — Frederiks	empl.	1/8 ontslag op verzoek (ex Med. dienst/Petamburan).
L. A. S. Ingram	loc. empl.	1/8 ontslag op verzoek (ex ag. Tg. Priok).
E. A. W. Koetin	loc. empl.	1/8 ontslag op verzoek (ex afd. PZ/AZ/HK).
Mevr. M. C. C. Hofman — Holman	verpl.	1/8 ontslag op verzoek (ex Med. dienst/Petamburan).
J. H. Ch. de Frank	loc. empl.	16/8 van ag. Tg. Priok naar afd. Claims/HK.
Ch. G. Antonissen	hfd. empl.	16/8 van afd. Archief/HK naar afd. Vrachtzaken/HK.
Th. A. van Vliet	hfd. empl.	19/8 van afd. Vrachtzaken/HK naar ag. Surabaia.



## Wij namen afscheid van:



**J. L. Venendaal**

chef van dienst  
agent te Makassar

Op 6 Augustus j.l. is met het ms. „Oranje” naar Nederland vertrokken de heer L. J. Venendaal, laatstelijk agent te Makassar en Palembang, die onze maatschappij met pensioen zal gaan verlaten.

De heer Venendaal trad op 9 December 1927 als employé in KPM-dienst en werd tewerkgesteld op het hoofdkantoor, waarvan de eerste vier maanden bij de afd. Passage en daarna gedurende 6 jaar bij de afd. Vrachtzaken. Daarna vertrok hij voor de eerste maal met verlof naar Europa, om na ommekomst hiervan (tot November 1936) als employé werkzaam te zijn op het Palembang-agent-schap. Van November 1936 tot aan de Japanse bezetting van Indonesië trad de heer Venendaal op als onze vertegenwoordiger voor Banka, met als standplaats Pangkal Pinang. Op 1 Januari 1940 was hij inmiddels tot hoofd-employé bevorderd.

Gedurende de bezettingsjaren kwam de heer Venendaal in verschillende Japanse interneringskampen terecht, na afloop waarvan hij enige maanden de functie van Niso-agent te Palembang uitoefende. In Februari 1946 ging hij voor de tweede maal met Europees verlof, om na terugkeer van dit verlof onze maatschappijbelangen als agent te Pontianak waar te nemen. In Maart 1948 werd hij aangezocht om directeur te worden van de „Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit”, in welke functie hij medeoprichter was van de te Djakarta gevestigde Maskapai Pelajaran „Nusantara”. Op 1 Januari 1949 kwam zijn bevordering tot adjunct-chef af.

In Maart 1951 mocht hij de S.G.S. liquideren en overdragen aan de „Pepuska”, de voorloper van de Peln. Na van April tot November '51 wederom met verlof naar Europa te zijn geweest, werd hij te Makassar geplaatst, eerst als sub-agent en per 1 September 1952 als agent. Op 1 Januari 1953 werd hij tot chef van dienst bevorderd.

Voor zijn definitieve vertrek op 29 Juli j.l. van Makassar, is hij nog gedurende een 6-tal weken gedetacheerd geweest als agent te Palembang.

Op 23 Juli j.l. werd door het personeel van het Makassar-agentschap officieel afscheid genomen van de heer Venendaal. Namens het personeel werd, zoals te Makassar welhaast traditioneel is geworden, het woord gevoerd door de beambte de heer Tan Heng Tjiang.

## Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Hiernaast vindt u de oplossing van de foto-prijsvraag, voorkomende in het Juli-nummer van „de Uitlaat”: opgestapelde zakken meel.

De prijs van Rp. 15,— ging ditmaal, na loting, naar de heer Ch. M. J. R. Haffenreuter c/o CD-IJsfabriek te Tg. Priok.

\*



Nevenstaand onze nieuwe opgave. Oplossingen van deze puzzle moeten uiterlijk 20 October a.s. in ons bezit zijn.

Op de envelop zette men: Fotopuzzle, en adressere aan: de redactie van „de Uitlaat” - p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.

Na in zeer toepasselijke bewoordingen de heer Venendaal te hebben toegesproken, besloot hij zijn toespraak aldus:

*„Evenals wij aan de ene kant de prettigste en aangenaamste herinneringen aan uw persoon zullen bewaren, hopen wij aan de andere kant dat Makassar en meer in het bijzonder het personeel van dit agentschap u niet heeft teleurgesteld, zodat ook u van uw kant kunt zeggen: mijn schoonste en mooiste KPM-tijd heb ik te Makassar doorgebracht. Mage u op uw verdere levenspad geluk en voorspoed deelachtig zijn. U een gelukkige hereniging met uw familie toewensende, wil ik hierbij afscheid van u nemen met het uitspreken van een bekend Nederlands spreekwoord: bergen en dalen ontmoeten elkaar niet, doch mensen wel!”*

Ook wij wensen de heer Venendaal toe, dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren in de beste gezondheid

van zijn zo welverdiend pensioen te genieten.

### Met prauwen

Onze Afdeling Vrachtzaken ontving kortgeleden de volgende brief:

Bandung, 27 Juli 1954

Weledere Heer,

Gaarne prijsopgave van transportkosten van tegels verpakt in kratten Priok-Singapore met prauwen. Ook opgeven goedangskosten Priok en verdere kosten van U.

U beleeft dankend voor de inlichtingen,

(w.g) S

We hebben er nog een moment over gedacht om onze directie voor te stellen onze naam maar te veranderen in:

Koninklijke Prauwen-Maatschappij.

# 



**K. Ch. Metekohy**  
hoofdklerk II — ag. Ambon  
35 jaar  
1 September 1954

Op 25 Juli 1900 werd Karel Christoffel Metekohy op Kaibobo (Ceram) geboren en trad als 19-jarige jongeling, op 1 September 1919, in dienst der K.P.M. op ons agentschap te Ambon. Na verschillende jaren eerst bij de Inkomende Lading en daarna bij de Uitgaande Lading te hebben gewerkt, werd de heer Metekohy in 1937 tot kassier benoemd. Ook na de Japanse bezetting van Indonesië kwam hij in laatstgenoemde functie bij onze maatschappij terug en werd op 1 Januari 1949 als hoofdklerk II ingedeeld.



**Hoesin Daeng Rewa**  
kepala gudang II — Perwakilan Makasser  
35 tahun  
4 September 1954

Dilahirkan pada tahun 1904 di Bonthain (Sulawesi Selatan). Pada tanggal 4 September 1919 ia masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami pada Perwakilan kami di Makasser sebagai krani.

Dalam bulan Maret 1935 ia didjadikan mandur gudang dan dua belas tahun kemudian ia ditetapkan mendjadi mandur Gudang Kepala. Djustru satu tahun kemudian ia dipangkatkan mendjadi Kepala Gudang III dan pada tanggal 11 Djanuari 1950 sebagai Kepala Gudang II (djuru usaha I).

Hoesin Daeng Rewa masih tetap bekerdja pada Perwakilan kami di Makasser dan pada tanggal 4 September j.a.d. akan diperingati

olehnja bahwa ia telah bekerdja selama 35 tahun pada Perusahaan kami.



**G. Bandsma**  
employé  
25 jaar  
1 September 1954

Gerardus Bandsma werd op 2 Januari 1904 te Amsterdam geboren, doorliep de 3-jarige HBS te Djakarta en de O.H.S. te Amsterdam, waarna hij zijn diploma Boekhouden haalde. Na eerst 2½ jaar werkzaam te zijn geweest bij Maclaine Watson te Djakarta en de firma Frese & Hogeweg te Surabaia en Semarang, trad de heer Bandsma op 1 September 1929 als employé in KPM-dienst en werd tewerkgesteld bij de afd. CM op het hoofdkantoor. Daarna was hij gedurende 4 jaar werkzaam op de afd. Doorvoer, om in 1936 te worden overgeplaatst naar ons agentschap te Makassar. Van September '37 tot Juni '40 behartigde de heer Bandsma onze maatschappijbelangen als agent te Ende, om daarna, tot aan de inval der Japanners, werkzaam te zijn op ons Surabaia-agentschap. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië verbleef de heer Bandsma in verschillende Japanse interneringskampen, om na Japans' capitulatie met verlof naar Nederland te vertrekken. Na ommeekomst van dit verlof in December '46 werd de heer Bandsma op ons Priok-agentschap tewerkgesteld om van 1 Januari '48 tot eind Februari '49 werkzaam te zijn bij de Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen te Hongkong. Na daarna met een kort verlof in Nederland te zijn geweest, werd de heer Bandsma resp. tewerkgesteld op ons Makassar-agentschap en de afd. Doorvoer op het hoofdkantoor. Daarna heeft hij zowel te Djambi als te Samarinda gedurende een jaar onze maatschappij als agent vertegenwoordigt, waarna hij in Mei van dit jaar met verlof neer Nederland is vertrokken. Na dit verlof zal de heer Bandsma onze maatschappij met pensioen gaan verlaten.

## Limerick

De man van een feeks uit Rockanje  
zei: „Schelden en kwaadspreken kan je;  
maar je koken is pët,  
en de thee die je zet  
lijkt wel zeepsop. Wat heb ik toch an je?”



**I. Dachlan**  
beambte ag. Oosthaven  
25 jaar  
1 September 1954

De heer Dachlan werd in Juli 1895 te Telokbetong geboren en trad, na zijn schoolopleiding, eerst bij de PTT en daarna bij de Waterstaat te Telokbetong in dienst. Op 1 September 1929 trad hij als klerk in KPM-dienst. Na de bezetting van Indonesië meldde hij zich wederom direct bij onze maatschappij aan en werd op 1 Juli 1949 tot hoofdklerk II bevorderd. Op 1 Januari '51 en op 1 Juli '52 werd hij resp. tot hoofdklerk I en beambte aangesteld.



**Tan Soon Chua**  
hoofdklerk I — ag. Singapore  
25 jaar  
1 September 1954

Tan Soon Chua (Stephen) werd op 12 Juli 1910 te Singapore geboren en trad op 1 September 1929 als klerk in dienst van onze maatschappij aldaar. Na beëindiging van de laatste oorlog meldde de heer Tan Soon Chua zich weer direct op ons agentschap aan en werd op 1 Januari '46 tot 1e klerk bevorderd. Op 1 Januari '48 en op 1 Januari '53 werd hij resp. tot 2de en 1e hoofdklerk henoemd.



**Lie Djin Njan**  
1e klerk — ag. Timor/Koepang  
25 jaar  
1 September 1954

Lie Djin Njan, geboren op 22 Februari 1913 te Timor Koepang trad op 1 September '29 als 11-klerk in KPM-dienst aldaar. Op 1 Januari 1952 werd hij tot 1e klerk bevorderd. Op 1 September a.s. herdenkt hij het feit, dat hij voor 25 jaar in dienst trad van onze maatschappij.



**Achmad bin Dapi***(tida ada portret)***kuli Perwakilan Tg. Priok**  
**25 tahun****1 September 1954**

Achmad bin Dapi dilahirkan pada tahun 1906 di Tangerang dan pada tanggal 1 September 1929 ia masuk bekerdja pada Perusahaan kami. Sekarang ia masih tetap bekerdja pada Perwakilan kami di Tg. Priok dan pada tanggal 1 September j.a.d. akan diperingati olehnya bahwa pada tanggal tersebut genaplah 25 tahun dinasja pada K.P.M.

**Djoema****serang — Perwakilan Makassar**  
**25 tahun****3 September 1954**

Djuma dilahirkan pada tahun 1894 di Takalar (Sulawesi Selatan) dan pada tanggal 3 September 1929 ia masuk bekerdja pada Perwakilan kami di Makassar. Hingga sekarang ia masih tetap bekerdja pada Perwakilan kami ditempatkan itu dengan sangat memuaskan bagi kepala<sup>2</sup> Bagiaannya. Berkenaan dengan dinas djubilumnia 25 tahun kami hatur utjapan „selamat belajar”.

**Nitiadjib***(tida ada portret)***mandur tukang kayu — Perwakilan Tg. Priok**  
**25 tahun****7 September 1954**

Nitiadjib dilahirkan pada tanggal 16 Mei 1911 di Gresik dan pada tanggal 7 September 1929 ia masuk bekerdja pada Perusahaan kami sebagai pembantu dan ditempatkan pada Perwakilan kami di Tg. Priok.

Ia masih tetap bekerdja sebagai mandur tukang kayu. Pada tanggal 7 September jang akan datang akan diperingati olehnya, bahwa ia telah bekerdja selama 25 tahun dalam dinas perusahaan kami.

**Ir. J. A. H. Gooszen**  
**chef Technische dienst /HK**  
**25 jaar****8 September 1954**

Jan Antony Hendrik Gooszen werd op 11 Januari 1901 te Den Helder geboren, door-

liep de 5-jarige HBS (Harlingen/Vlissingen en ging daarna studeren voor werktuigkundig ingenieur te Delft. Het ingenieursdiploma behaalde hij in Juni 1929 en trad op 8 September van dat jaar bij de K.P.M. in dienst.

Hij werd als employé bij de Technische dienst (Surveydienst) te Tg. Priok tewerkgesteld, om in 1932 naar de Surveydienst te Surabaya te worden overgeplaatst. In 1933 werd Ir. Gooszen bij de Technische dienst op het hoofdkantoor geplaatst, om in 1935 tot hoofdemployé te worden bevorderd.

In datzelfde jaar ging hij voor de eerste maal met Europees verlof, na ommekomst waarvan hij wederom bij de TD te Tg. Priok (tot Juli '37) werkzaam was, om daarna, tot Juni '38, bij de Surveydienst te Tg. Priok te werken.

Daarna volgde een periode van 2 jaar waarin hij regelmatig tussen Hongkong en het hoofdkantoor te Djakarta heen en weer reisde, om in eerstgenoemde stad steeds tegenwoordig te kunnen zijn bij het repareren van schepen. In Juli '40 kwam een einde aan deze dienstreizen en tot aan de inval der Japanners in Indonesië bleef de heer Gooszen werkzaam bij de TD op het hoofdkantoor. Gedurende de Japanse bezettingsjaren kwam hij in verschillende Japanse interneringskampen terecht om, na beëindiging van de oorlog, met verlof naar Europa te gaan.

Op 1 Januari '47 werd de heer Gooszen tot adjunct-chef benoemd, terwijl hij van Januari '47 tot Juli '48 geplaatst was te Hongkong. Toen weer een half jaar werkzaam als chef van de Surveydienst te Tg. Priok, om op 1 Januari 1949 tot chef van dienst te worden bevorderd. Met ingang van dezelfde datum werd hij belast met de leiding van de Technische dienst op het hoofdkantoor.

Op 6 Augustus j.l. is Ir. Gooszen met verlof naar Europa vertrokken, om na afloop hiervan onze maatschappij met pensioen te verlaten.

**Ganning****mandur-perahu — Perwakilan Makassar**  
**25 tahun****8 September 1954**

Ganning dilahirkan pada tahun 1907 dan pada tanggal 8 September 1929 ia masuk bekerdja dalam dinas perusahaan kami di Makassar sebagai djurumudi, pangkat mana ia masih memanggunga.

**Raän bin Ratna***(tida ada portret)***pandai besi — Perwakilan Tg. Priok**  
**25 tahun****16 September 1954.**

Raän bin Ratna dilahirkan pada tahun 1908 di Djeundjing (Tangerang) dan ia masuk dalam dinas K.P.M. sebagai kuli perahu tam-bangan (prauwenveer).

Pada tanggal 1 Djanuari 1951 dengan resmi ia dipangkatkan mendjadi pandai besi, pangkat mana masih dipangku olehnya pada Perwakilan kami di Tg. Priok.

**W. J. Pottinga****gezagvoerder**  
**25 jaar****14 September 1954**

Geboren op 11 December 1907 te Deventer, bezocht Willem Jan Pottinga eerst de 5-jarige Handelsschool en daarna de Zeevaartschool, om op 14 September 1954 als 4de stuurman in dienst der KPM te treden. Na achtereenvolgens zijn 3de, 2de- en 1e rang GHV te hebben gehaald, werd hij op 1 Januari '37 tot 3de stuurman bevorderd, om op 1 Januari '42 tot 2de stuurman te worden aangesteld. Gedurende de oorlog is de heer Pottinga blijven doorvaren. Op 1 Juli 1949 werd hij tot 1e stuurman aangesteld, om op 1 Juli '53 tot gezagvoerder te worden bevorderd.

**O. Sasiang****ladingklerk**  
**25 jaar****16 September 1954**

Onnessius Sasiang, geboren op 15 Augustus 1907 te Kendaha (Taroen), trad op 16 September 1929 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 April 1934 werd hij tot ladingklerk bevorderd. Tot op heden is de heer Sasiang nog steeds in laatstgenoemde functie werkzaam en hoopt op 16 September a.s. het feit te herdenken dat hij voor 25 jaar in dienst trad bij de K.P.M.

**Onverbeterlijk.**

Moos en Bram stonden in Tel Aviv voor de rechter, omdat ze het moreel van het land ondermijnden. De rechter keek ze streng aan.

„Moos en Bram”, zei hij, „dit is de derde keer dat jullie voor hetzelfde misdrijf terecht staan. De eerste keer hadden jullie gezegd dat wij de oorlog zouden verliezen. Klopt dat?”

Moos en Bram knikten berouwvol.

„Maar we hebben de oorlog glansrijk gewonnen. De tweede keer hebben jullie gezegd dat er hier hongersnood zou komen. Geven jullie dat ook toe?”

Moos en Bram knikten weer deemoedig.

„En nu verkondigen jullie tegen iedereen die maar luisteren wil dat Israël een vazalstaat van Rusland is. Nu heb ik geen keus meer, en ik veroordeel jullie allebei tot de doodstraf. Morgen bij het aanbreken van de dag worden jullie opgehangen”.

„Moos haalde zijn schouders op, en zei met overtuiging: „Wat heb ik je nou gezegd, Bram? Ze hebben geen kogels meer ook!”

# Scholieren werkten bij de K.P.M.

## Nuttige besteding der grote vakantie

Begin Juni werd aan de leerlingen der hoogste klassen van HBS en Lyceum te Djakarta het volgende rondschrijven toegezonden:

De directie der n.v. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij biedt hierbij aan de leerlingen der hoogste klassen van de HBS en het Lyceum de unieke gelegenheid hun vakantie op een weliswaar ongebruikelijke, doch zeer nuttige en leerzame wijze te besteden. Zij geeft aan diegenen uwer, die kennis willen maken met de byzondere aspecten, welke aan het scheepvaartbedrijf inhaerent zijn, de kans om gedurende de komende grote vakantie werkzaam te zijn, hetzij op haar hoofdkantoor, hetzij op haar agentschap te Tandjong Priok, waar door praktisch werkzaam te zijn ruimschoots gelegenheid bestaat iets te zien van het zo fascinerende scheepvaartbedrijf.

Wat betreft het hoofdkantoor zijn er op de verschillende afdelingen uiteraard vele mogelijkheden, zich een inzicht te verwerven in de praktische moeilijkheden en mogelijkheden van het bedrijf. Wellicht echter geven sommigen uwer de voorkeur aan werkzaamheden op de kade in Tandjong Priok, waar schepen de gehele dag binnenkomen en uitvaren, waar het laden en lossen de gehele dag voortduurt en waar nooit rust heerst.

Indien u mocht overwegen u aan te melden, zal de K.P.M. hier vanzelfsprekend iets tegenover stellen. Indien u gedurende één maand bij ons werkt, ontvangt u een beloning van Rp. 150.—; besluit u gedurende zes weken uw krachten aan ons bedrijf te wijden, dan ontvangt u Rp. 250.—. Doch bovendien zal u na afloop van uw „diensttijd” een gratis reisje per K.P.M.-schip worden aangeboden, waarvan de duur afhankelijk zal zijn van uw volbrachte diensttijd. Dit reisje kan desgewenst in een volgende vakantie worden gemaakt...

Het resultaat van deze oproep was dat er zich eind Juni een dertiental jongelui aanmeldde, die op de verschillende afdelingen van het hoofdkantoor en op ons agentschapskantoor te Tg. Priok als volontair werden tewerkgesteld.

Na afloop van hun „diensttijd” werd er door enkelen een opstel gemaakt waaruit wij u de volgende bloemlezing niet wilden onthouden.

Rudy B., HBS-er, liet zich over zijn werktijd bij de K.P.M. als volgt uit:

„..... Het werken op het agentschap beviel mij wel. Men hoort, ziet en leert veel. De telefoons bij mijnheer De Mol en mijnheer Jonkmans waren geen minuut stil. Maar toch waren deze heren even opgeruimd en vrolijk en ze hadden nog tijd om me enigszins wegwijz te maken in het boeiende scheepvaartbedrijf. Na twee weken werd ik op de Buitendienst geplaatst. Ik moest met mijnheer Wiltink mee-



Op 1 Augustus j.l. herdachten de dames Frans en Hop, hoofdtelefonisten op het hoofdkantoor, het feit dat zij voor 35 jaar bij onze maatschappij in dienst traden. Zij werden daags tevoren (1 Augustus viel nl. op een Zondag) door Directeur Harinck in diens werkkamer ontvangen en op hartelijke wijze toegesproken.

Bovenstaande foto het moment waarop de heer Harinck de jubilaressen (links mej. L. E. Frans en rechts mej. F. Hop) gelukwens.

(foto: studio Tong & Tim)

lopen. Vermoedelijk is hij eens snelwandelaar geweest. Hoe dan ook: ik kon hem nauwelijks bijhouden met lopen. Hij liep het ene schip in en het andere uit en ook de loodsen werden niet gespaard. Al die tijd moest ik achter hem aanlopen en als ik iets niet begreep kon ik 't hem vragen, want hij zelf had geen tijd om me alles uit te leggen.”

„En nu heb ik mijn diensttijd achter de rug. Ik wil dan eindigen met de directie der K.P.M. hartelijk te bedanken voor de geboden gelegenheid en voor de in uitzicht gestelde bootreis naar Makassar. Verder wens ik de K.P.M. het allerbeste toe voor de toekomst”.

Jan B. v. T., leerling van het CAS-lyceum, schrijft in zijn opstel o. a.:

„Dus de volgende 2 weken kwam ik op de Buitendienst; dat is een prettige tijd geweest, want mijnheer Heuvelman heeft me gezegd, nadat hij mij de gang van zaken had uitgelegd, dat ik met de heer Gout moest mee lopen. Nou, toen was 't elke dag varen, toen pas wist ik waar de 3de haven lag en ik zag de vreemde schepen die buiten waren...”

Frans M., leerling van het CAS-lyceum schreef o.a.:

„..... na 2 weken werd ik op het hoofdkantoor geplaatst bij de afd. Vrachtzaken, waarvan de heer Manson chef is. Ook hier waren al de heren vriendelijk voor ons, ze legden ons alle moeilijkheden uit, zoals het berekenen van de verschillende vrachten en waar-

voor de manifesten, laadbrieven enz. dienen. Ook moest ik daar de grafieken bijwerken. Maar ik heb op deze afdeling slechts een week gezeten en had daarom weinig, maar genoeg geleerd, want ik had aan de heer Manson gevraagd of ik weer op Priok mocht werken, daar ik mij daarvoor had opgegeven en meer voor de techniek voelde. Ik vroeg hem tegelijk of hij mij bij de Werkplaatsen van de K.P.M. aan de Kali Mati kon plaatsen. Hier kon ik dan wat leren, hetgeen een voordeel zou zijn voor m'n latere studie. Ik ben nl. van plan om naar de Zeevaartschool te gaan en voor werktuigkundige te studeren. Zo heb ik m'n laatste 3 weken op de Kali Mati doorgebracht en daar wat geleerd van de scheepswerktuigkunde. Ik ben de directie van de K.P.M. en ook de heren die hun medewerking hebben verleend dan ook erg dankbaar, vooral omdat zij ons de gelegenheid hebben gegeven onze vakantie nuttig te besteden.....”

Uit alle opstellen spreekt het enthousiasme, waarmee men zich zo goed als het maar kon, van zijn taak heeft gekweten. Het is voor deze 13 jongelui ongetwijfeld een leerzame tijd geweest, waarin men van de zo vele facetten, die een groot scheepvaartbedrijf nu eenmaal biedt, een goede indruk heeft gekregen. Deze Djakartaanse scholieren hebben een groot gedeelte van hun vakantie zeer nuttig werk gedaan. Volgend jaar weer!



# JANUS

Ridder in de Orde van de

## Kolenschop

In 1929 voer ik met de oude „Van Riemsdijk” op lijn 23: Java — Kleine Soenda eilanden - Timor - Zuid-Wester eilanden en terug, de zgn. „paarden-dienst”. Met veel genoegen heb ik daar gevaren, de verstandhouding tussen de verschillende diensten aan boord was uitstekend, er heerste een opgewekte geest en... er viel altijd wel wat te beleven op deze drijvende „menagerie”.

We waren 24 dagen van Djakarta weg en dan 4 dagen thuis. Voor „moeder de vrouw” brachten we meestal een krans van djeruoks, van Kisar, en een stelletje kippen, van Bima, mee. Deze kippen baarden ons gedurende de reis wel de meeste zorg, omdat praktisch iedere opvarende kippen had. De 5de werktuigkundige was, naast hetgeen waarvoor hij gemonsterd was, belast met het toezicht over de kippen van de werktuigkundigen. Voor de kippen van „de baas” had hij de meeste zorg en om die gedurende de reis goed in de gaten te kunnen houden, kregen de ajams direct na inscheping aan een der poten een flinke lik uit de meniepot.

Tweemaal per dag werd ik van de stand van zaken op de hoogte gebracht. Zo kon het dan gebeuren, dat wanneer ik des morgens om 4 uur in de machinekamer de wacht betrok, de 5de naar mij toekwam met een: „Goeden morgen, mijnheer, alles is in orde en de kippen zijn compleet” of: „Mijnheer, de H.D. kruk is een beetje doorgetrokken en 2 kippen van „de baas” zitten zo met hun kop naar beneden, ik denk dat ze 't snot hebben!” Maar al sneuvelde er dan wel eens een ajam, de meesten kwamen toch, dank zij de goede zorgen van onze 5de werktuigkundige, goed over.

Door bemiddeling van „Janus”, die overal connecties had, kwamen wij respectievelijk te Kisar en te Bima in het bezit van djeruoks en ajams. Wie was nu eigenlijk „Janus”? Wel, het was een stoker, afkomstig van Kisar. (We hadden een gemengde machinekamer-crew bestaande uit Javanen en Timorezen, met Javaanse mandurs). Maar onze man uit Kisar dan werd in de wandeling „Janus” genoemd. Janus was een potige kerel, niet zo heel jong meer, met altijd een gulle grijnslach over zich, U kent dat wel, zo van S.B. tot B.B. — oor. Tida bisa of tida tahu stonden niet in zijn vocabulaire, terwijl hij verder een liefhebber was van een goed glas port.

Janus bleef zo nu en dan eens een reis te Kisar achter om zijn „zaken te regelen”, want naar hij beweerde zou hij daar ook burgemeester zijn. Hoe dan ook: aan boord was hij ongetwijfeld het ongekroonde hoofd aller Timorezen.

Konden de Timorese stokers geen stoom houden of kwamen er door de dito tremmers niet voldoende kolen voor de schuif, nu, dan kregen ze met Janus te doen en dan ging het er niet erg bewaarschoolachtig van langs! Op Timor werden er meestal aspirant-matrozen en aspirant-tremmers aangeworven, die dan tot Surabaya dienst aan boord mee deden en aldaar aangekomen aan de afdeling „Equipage” werden overgedragen. Ook bij deze aanwerving, ten minste wat de aspirant-tremmers betrof, had Janus een stem in het kapittel, want met een „baik” of „tida baik” was des aspiranten lot beslist.

Op de terugreis moest vóór Waingapoe de spare-bunker leeg getrimd zijn, daar deze dan gebruikt moest worden voor het bergen van balen geperst hooi. Dit was dan de gelegenheid dat de aspirant-tremmers door Janus werden „geïnstalleerd”. Op de daarvoor aangewezen dag, des morgens half negen, werd Janus met zijn „satellieten” aan de werkbank onthoden, waarop de trimschoppen gereed lagen, geflankeerd door twee oudere tremmers, elk voorzien van een ledig petroleumblik en een stevig stukje hout. Aan Janus werd 1 glas port aangeboden en aan hem werd opgedragen om binnen de kortst mogelijke tijd de spare-bunker in de zij-bunkers leeg te trimmen. Na deze opdracht deelde Janus de schoppen uit en begon zelf met een schop boven z'n hoofd te zwaaien, waarop een hels kabaal losbarstte; het was een Timorees krijgsgewil, begeleid door slagen op de ledige petroleumblikken, zodat horen en zien je verging. Onder het geschreeuw en gekrijs begaf men zich naar de spare-bunker, Janus voorop, waarna men de bunker indook. Plotseling werd het dan stil en even later hoorde men de schoppen door het „zwarte goud” glijden. Janus trimde zelf net zo hard mee en mocht het tempo verflauwen, dan kwamen de lege petroleumblikken weer in volle actie, waarop weer een even wild gebrul aanving. Maar de bunker was inderdaad in record-tijd leeg en bezemschoon!

Het was op één van mijn laatste reizen, ik stond vlak voor mijn 2de Europese verlof, dat Janus bij mij kwam en zei: „Tuan, saya dapat kabar, ada banjak susah di kampong saya”. Zo Janus,

dus je langere aanwezigheid op Kisar is weer eens nodig en gewenst? Je wilt zeker je burgemeestersambt weer eens gaan uitoefenen. Nu Janus, ik zal het met de „baas” en de le stuurman bespreken, dan komt het misschien wel voor elkaar. En het kwam voor elkaar, maar voor dat Janus het schip verliet hebben we hem tot „ridder” geslagen en wel tot „ridder in de Orde van de Kolenschop”. Voor dit doel hadden we een nieuwe kolenschop genomen, het blad keurig in de zilver-verf gezet, de steel rood-wit en blauw geschilderd en door de handgreep een lang oranje- en een lang rood-wit en blauw lint bevestigd.

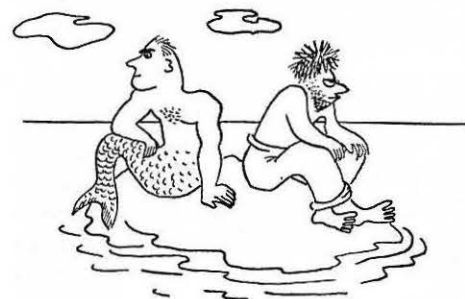
De dag brak aan dat Janus zijn functie aan boord voorlopig zou neerleggen, we waren ter rede van Kisar gearriveerd en het afscheid van Janus was daar. Aan de werkbank alle werktuigkundigen en de gehele machinekamer-crew en op de werkbank, in een gonjezak, het ereteken voor Janus, de kolenschop! Janus die ergens op het voorschip al in een drukke conferentie was gewikkeld, met enkele „kawans” van de kust die per prauw aan boord waren gekomen, werd aan de werkbank, voor het front onthoden. Hij werd door ons bedankt voor zijn goede en veelvuldige diensten aan maatschappij, schip en opvarenden bewezen, vervolgens werd door de 5de werktuigkundige de kolenschop uit de gonjezak gehaald en plechtig aan Janus overhandigd.

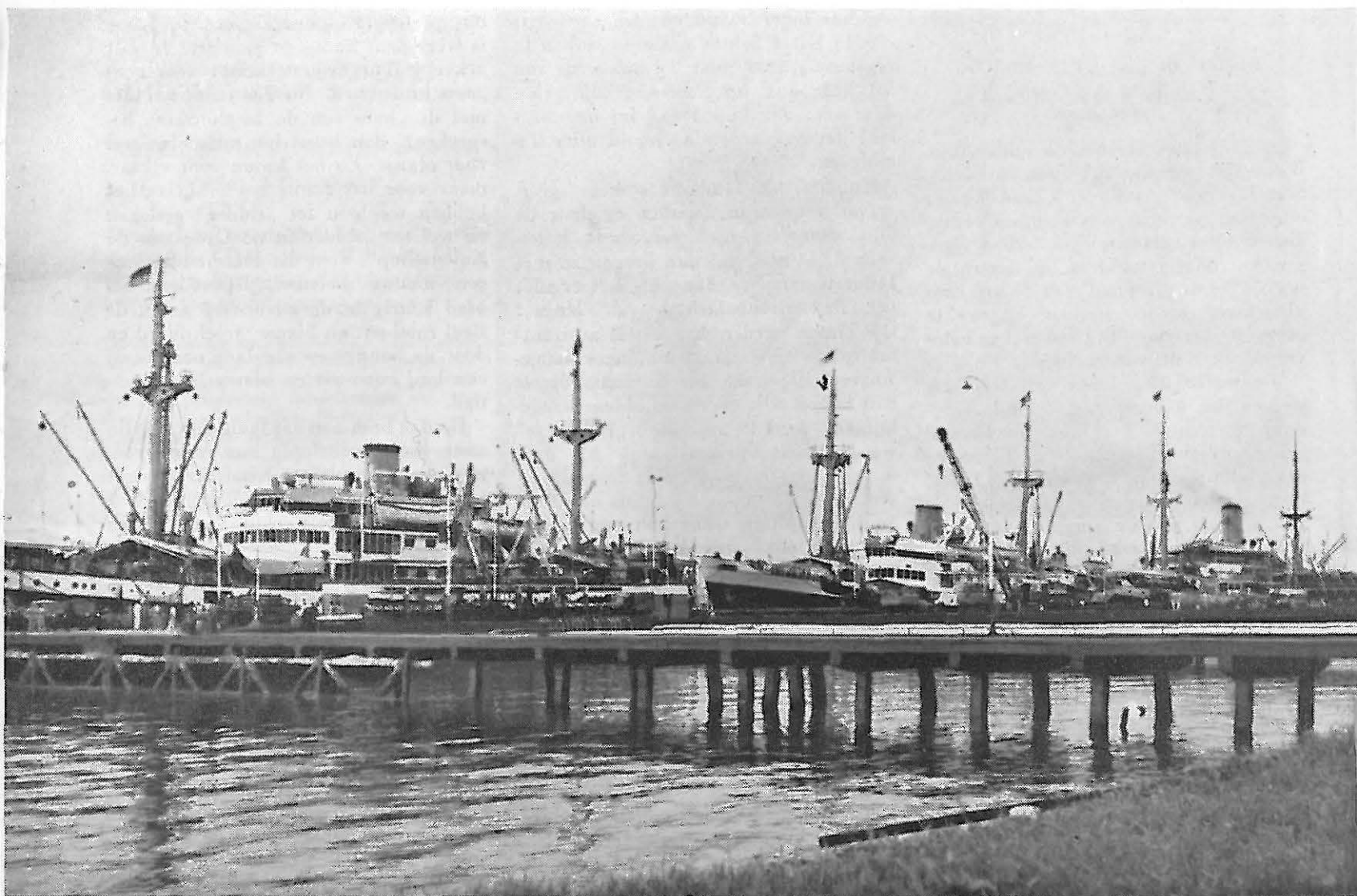
Nooit zal ik dat gezicht van Janus vergeten: eerst was hij perplex, toen scheurde zijn mond van oor tot oor open en met een statig gebaar bracht hij de schop boven zijn hoofd. Hij begon met de schop er de voor ons zo bekende zwaaien mee te maken, het krijgsgewil van alle Timorezen, de „kawans” inclus, brak los en zo ging Janus in de prauw en naar de wal.

We hebben hem tot aan en op de wal nagestaard, boven alles uit zagen we steeds het zwaaien met de kolenschop en het fladderen der linten en we hoorden het gebrul dat, toen Janus voet aan wal zette, zijn climax bereikte.

Zwolle, Juli 1954

C.J.D.





Drie K.P.M.-schepen aan de steiger te Balikpapan: de „Karatón”, de „Sinabang” en de „Generaal Michiels”.

## Kent U ze?

(antwoord op de vragen van pagina 6)

1. Kielhalen was een in vroeger tijd toegepaste zware scheepsstraf, waarbij de overtreder aan een touw werd vastgebonden en onder de kiel van het schip werd doorgehaald. Vandaar dat het woord tegenwoordig ook wordt gebruikt voor: door en door nat maken.

2. Voor de wind gaan betekent eigenlijk: zeilen met van achteren inkomende wind. In figuurlijke zin heeft deze uitdrukking de betekenis van: voorspoed hebben.

3. De loef is de zijde van het schip, waar de wind op staat; een schip de loef afsteken betekent dan ook: zó gaan varen ten opzichte van dat schip, dat het buiten de wind komt. In figuurlijke zin betekent iemand de loef afsteken: hem vooruitkomen of overtreffen.

4. De stag is de naam voor de dikke touwen of staaldraden, die de masten steunen; overstag gaan betekent letterlijk: bij het zeilen het roer zo omgooien, dat de wind op een andere zijde van het schip komt te staan, en figuurlijk: een andere mening gaan aanhangen.

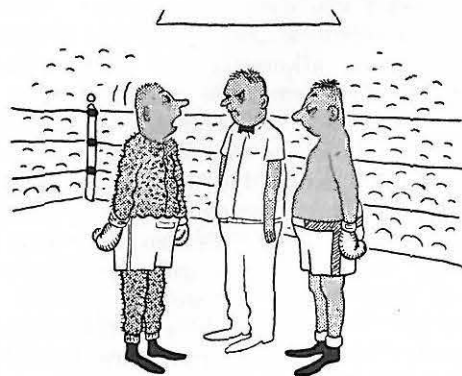
5. Bakzeilhalen betekent letterlijk: de zeilen zulk een stand geven, dat de wind er van voren inkomt en het schip dan stil blijft liggen of achteruitgaat. Vandaar de figuurlijke betekenis: achteruitkrabbelen, zoete broodjes bakken.

6. Laveren is heurtelings over de ene en de andere boeg zeilen om tegen de wind op te werken. In figuurlijke zin betekent het dan ook: zich naar de omstandigheden schikken, schipperen.

7. Een van de vele betekenissen van drift is: drijven op een vloeistof. Vandaar dat op drift gaan de letterlijke betekenis heeft van: gaan drijven of

wegspoelen, en de overdrachtelijke betekenis van: losslaan en aan het zwerfen gaan.

8. Strijken kan betekenen: laten zakken of neerlaten. In de oude tijd plachten de schepen de vlag te strijken als groet of als teken van overgave. Vandaar de moderne betekenis: zich onderwerpen.



— Ik ben ziek geweest !



# Scheveningen-Surabaia

## allebei tropisch

Niet te geloven, naar een concert te gaan in een luchtig zomerjaponnetje! En toch is het wonder gebeurd, na twee maanden gehuld te zijn geweest in dikke wollen vesten en regenjassen en met bleke gezichten elkaar toeroepend: „Wat 'n ijselijk weer, hè, de zomer zal om zijn vóór we het weten”, daar trokken opeens de steeds krijgertjespelende wolken weg en lieten de zon nu eens rustig doorstralen!

In de Kurzaal te Scheveningen waar ik bijtijds mijn plaatsje had opgezocht, was het nog lekker koel, de mensen bleven zolang mogelijk op het terras om naar de zee te kijken, die wel van zilver leek. Maar toen het belletje ging, kwamen ze binnendrommen, de dames in fleurige toiletjes en de ogen nu weer stralend in rose en bruine gezichten. Twee duizend mensen — en de zaal beslist niet air-conditioned; u begrijpt dat de temperatuur snel steeg toen de deuren gesloten waren.

De dirigent kwam binnen en daar klonken de eerste maten van de prachtige maar tragische Ouverture Manfred, waarna een pianoconcert volgde. Een half uur lang deze zware pianopartij in die hitte en dan in rokcostuum en 'n prachtig stijf wit-glanzende boord. Telkens als er een paar seconden rust was, werd er hevig met de zakdoek gewerkt en tussen de delen van het concert keken dirigent en pianist elkaar wanhopig aan vanachter hun wrijfmanoeuvres. De boordjes werden verdacht slap, maar na de pauze kwam de dirigent terug, zó fris, alsof hij pas had gebaad en zijn boord glansde.....

Toen vlogen mijn gedachten weer een 30 jaar terug en ik was in het gebouw van de Kunstkring aan de Embong Malang te Surabaia. De zaal had een schitterende aanblik, de dames in prachtige toiletten, de heren in rok of dinnerjacket. Maar het mooiste waren de Javanen en hun vrouwen in hun prachtige kleedij: de heren met de karakteristiek gevormde iket-kapala en achterop het witte jasje de dolk, waarvan het gevest was ingelegd met juwelen, de dames kaens dragende met de mooiste dessins en kleuren en hun kabaja's fonkelend van edelstenen, terwijl zij door hun echtgenoten met hoofse gebaren naar hun plaats werden begeleid. En dan opeens de gamelan, het sonore en weemoedige geluid, soms hartstochtelijk opklinkend als omlijsting van het prachtige spel der wajang-wong met



foto: J. H. C. Vermeulen

opname in Hotel „Sandbergen” te Hilversum.

Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens de opname van het groetenprogramma van Radio Nederland, bestemd voor de opvarenden van de motorschepen „Batoela”, „Kalianda”, „Letong” en „Must”. Als vertegenwoordiger van onze maatschappij was aanwezig de heer H.A. de Jong van de Afd. Personeel.

mooie gebaren en mimiek hun bedoeelingen onderstrepde. Tot laat in de avond bleef ik geboeid luisteren en kijken, tot ik opeens water-geplasp hoorde en begreep, dat de vermoeide, warme spelers, die niet meer behoefde op te komen een welverdiend, verfrissend bad namen.....

Zoals ik dacht van onze dirigent. Alleen: hij had geen kamar-mandi tot zijn beschikking!

Voorburg, Augustus '54

E.G.L.

## OVER GASTURBINES

Hoewel men in scheepsbouwkringen in Nederland nog enigszins sceptisch staat tegenover de toepassing van de gasturbine als voortstuwingsmiddel voor zeeschepen, gaan de pioniers op dit gebied in het buitenland rustig voort op de ingeslagen weg. Met name de heer John Lamb, de technische adviseur van de Anglo-Saxon Petroleum Company, is over de resultaten van het befaamde tankschip „Auris” zeer tevreden. Zo tevreden zelfs, dat de rederij omstreeks het midden van het volgende jaar in Birkenhead de werf van Camel-Leard & Co. de kiel zal latten leggen van een tanker van 18.000 ton, met alleen gasturbine-voortstuwing. Deze tanker zal vermoedelijk tegen het einde van 1956 in de vaart komen. Nog onlangs is de „Auris” aan een grondig onderzoek onderworpen. Bij de gelegenheid is de gasturbine — de „Auris” heeft er één en drie dieselmotoren — opengemaakt en de rotor, het onderdeel dat het zwaarste wordt belast, microscopisch onderzocht op verschijnselen van slijtage. Er is toen niets gevonden

dat niet direct kon worden verholpen. De heer Lamb verklaarde dan ook dat hij zeer tevreden was en dat hij verwachtte dat de turbine na deze survey nog beter zou lopen dan tevoren.

Van de nieuwe tanker zijn nu alle ontwerpen voor de machines klaar en over enkele maanden, zodra de speciale materialen zijn afgeleverd, zal men beginnen met de bouw van de twee gasturbines van 4150 PK elk, die het schip zullen voortstuwten. Het vermogen wordt via een elektrische transmissie op de schroefas overgebracht.

Ook in Frankrijk is de Compagnie Worms heel tevreden over haar kustvaarder „Cantenaque” met zijn twee vrije zuigergeneratoren met gasturbines, die samen 1800 PK kunnen opbrengen. Maar omdat de scheepsvorm van de „Cantenaque” zicht niet leent voor een dergelijk groot vermogen, is het gereduceerd tot 1200 PK.

Vier zusterschepen van de „Cantenaque” hebben enkel werkende tweetactmotoren van 750 PK elk. Hoewel de „Cantenaque” dus een aanzienlijk groter vermogen heeft is de machinekamer één spant-afstand korter, en dat ondanks het feit dat er nog extra centrifuges en verhitters moesten worden opgesteld voor het gebruik van zware olie. Bovendien weegt de hele machine-installatie van de „Cantenaque” bijna 30 ton minder dan een dieselmotor van het overeenkomstige vermogen. De turbines hebben drie loopschroefkransen voor vóóruit en één krans voor achteruit draaien. Het toerental van 9000 omwentelingen per minuut wordt via een tweevoudige tandwielreductie op de as overgebracht.

### Slordig

„Vader, ik heb strafwerk. Ik wist niet waar de Azoren lagen”.

„Berg je boel dan beter op!”



## 5. De pyramiden van Egypte

De pyramiden, die ook nu nog tot de wonderen van de wereld worden gerekend, zijn eigenlijk vervormingen van de „mastaba”, en langwerpig grafdeksel, dat een ondergrondse ruimte bedekte welke diepste deed als bidplaats. De oude Egyptenaren brachten hier offers voor de overledene, wiens graf zich onmiddellijk onder de uitgehouwen ruimte bevond. Op het grondvlak van deze bedekking der grafstede plaatste men talrijke lagen stenen, welke in oppervlakte naar boven toe steeds kleiner werden tot men ten slotte een volmaakte, langwerpige pyramide had. Over de vraag wat het doel van deze pyramiden is, is veel gestreden; zo heeft men willen beweren, dat zij werden gebouwd om astrologen in staat te stellen sterrekundige waarnemingen te verrichten. Deze mening is, evenals vele andere, als te fantastisch verworpen. De meest voor de hand liggende verklaring is wel de juiste: zij waren gewoon een onderdeel van het graf en dienden om de overledene en zijn bezittingen te beschermen.

De oude Egyptische opvatting over het leven na de dood is buitengewoon ingewikkeld; er zijn bibliotheken over vol geschreven. In verband met de pyramiden moeten wij daarom volstaan met het volgende: Voor de oude Egyptenaren was de dood slechts een lange slaap en daarom lieten zij voedsel, gebruiksvoorwerpen en geld met zich begraven om die te kunnen gebruiken als zij zouden ontwaken. Het was voor hen zeer belangrijk, dat hun „lijk” bewaard bleef en zij lieten het daarom mummificeren. Vandaar ook, dat zij het tegen roof wilden beschermen door middel van geweldige pyramiden. Tevens dienden deze bouwwerken als kluizen voor de enorme schatten welke de koningen met zich meevoerden.

De pyramiden werden gebouwd in de jaren van 3500 tot 1800 vóór Christus en strekken zich, ruim zeventig in ge-

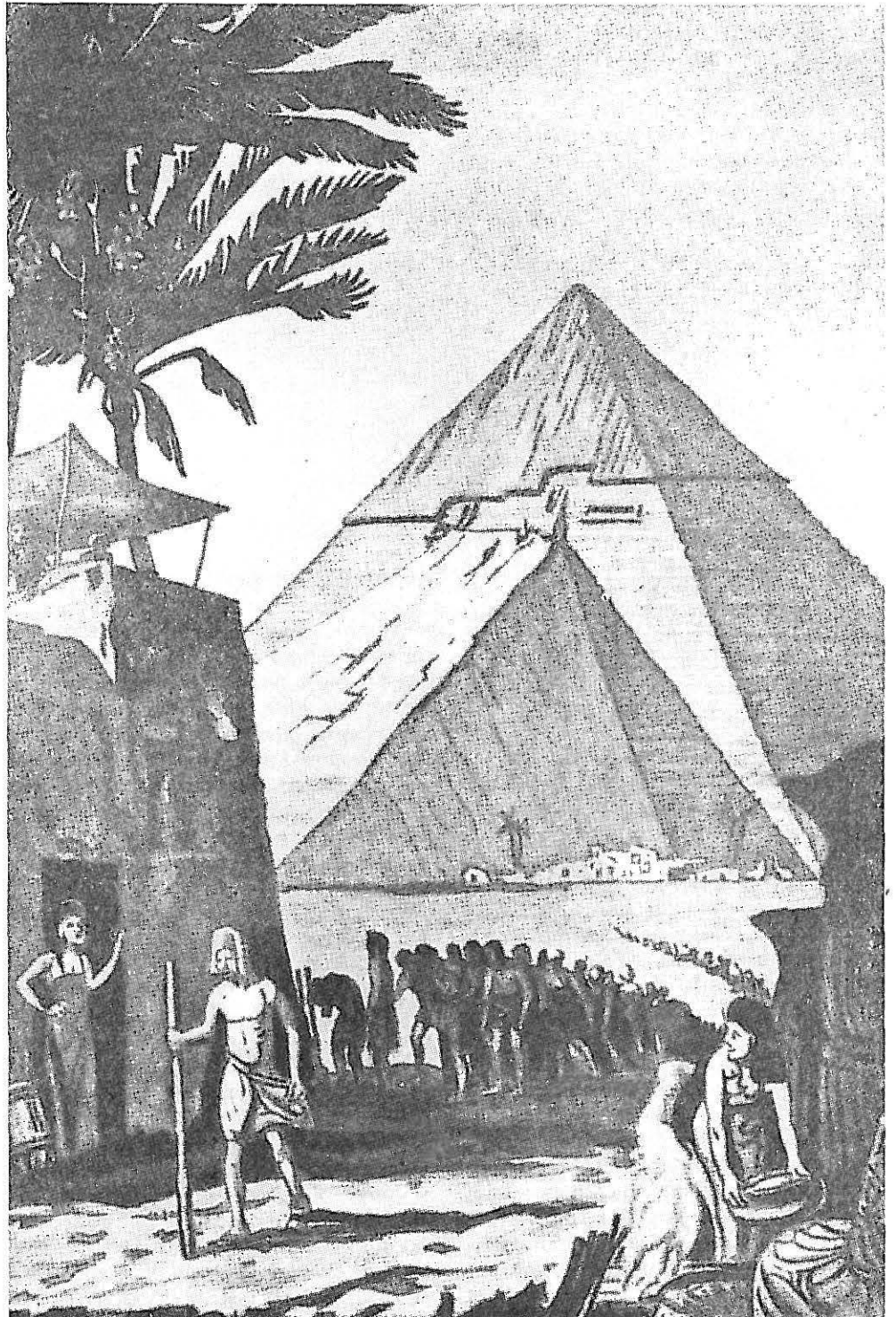
tal, ten westen van de Nijl uit over een strook land van honderd kilometer. De grootste en daardoor bekendste werd opgericht door Cheops; deze gigantische graftombe verheft zich honderdveertig meter boven de woestijn, is op zijn fundament tweehonderd-twintig meter in het vierkant en beslaat een oppervlakte van bijna vijf hectaren. Om dit wereldwonder te scheppen heeft men met mankracht en zeer primitieve hulpmiddelen twee miljoen driehonderdduizend blokken blauwsteen moesten aanvoeren en verwerken.

Cheops besteedde zijn hele leven aan de bouw van deze pyramide en men verhaalt, dat hij er ook de levens van

driehonderdduizend slaven aan offerde.

Dit laatste wordt echter ten stelligste tegengesproken door bekende onderzoekers. Gedurende drie maanden, zo zeggen zij, overstroomde de Nijl het omliggende land, zodat er van landbouw geen sprake kon zijn. De pharao liet de mensen daarom gedurende die tijd aan grote publieke werken arbeiden, in ruil waarvoor hij in hun levensonderhoud voorzag. Zo bezien is de grote pyramide niet het monument van een wrede tiran, maar van een goed en wijs heerser, die zijn volk in dagen van schaarste voor ondergang behoedde.

(wordt vervolgd)





# ons sport-nieuws

## ZEILEN

### 25 Juli '54: Lange-afstandswedstrijd

Deze lange-afstandwedstrijd ging voor onze klasse langs boei 6 naar Neptunusdroogte (ter hoogte van Pasar Ikan), van Neptunusdroogte naar het eiland Enkhuizen en van dit laatste eiland langs boei 6 naar de finish.

Het is een wedstrijd geweest welke zich kenmerkte door een voortdurend gevecht om de beste plaats, hetgeen wel blijkt uit de uitslag, zodat na 5½ uur varen het verschil tussen één („Wampie”) en twee („Wind”) een halve bootlengte was, dus een 2½ meter!

De mooiste start maakte deze middag de „Zee” (stm. Wakka) met daarachter de „Schobbejak”, „Wampie”, „Vleugel”, „Deining” en de „Wind”. Bij het ronden van boei 6 was de situatie: 1 „Zee”; 2 „Vleugel”; 3 „Wampie” en 4 „Wind”.

Bij Neptunusdroogte, dat voor de wind gevaren werd, was aan de stand in de kopgroep de volgende wijziging gekomen: 1 „Wampie”, 2 „Zee”, 3 „Schobbejak”, 4 „Vleugel” en 5 „Wind”. Na Neptunusdroogte gingen van deze 5 boten de „Wampie”, „Zee”, „Schobbejak” en de „Vleugel” door, terwijl de „Wind” meteen overstagging, koersende op het eiland Leiden. Dit bleek de beste koers geweest te zijn, want bij Enkhuizen bleek dat de „Wampie”, die ver voor de overige concurrenten lag, nog maar net voor de „Wind” had kunnen komen. Voor de wind werd nu naar Boei 6 gevaren. Er kwam echter geen verandering in het beeld, zodat de uitslag werd:

2. „Wind” (stm. Brassem)
3. „Vleugel” (stm. Redeker)
4. „Zee” (stm. Wakka)
6. „Deining” (stm. Bol)

Van het overige zeilnieuws valt nog te vertellen, dat van de drie boten met bemanning, die uitgenodigd zijn om de kleuren van de Jachtclub in de Interport-wedstrijden te Surabaia te verdedigen, 2 K.P.M.-boten zijn, n.l. de „Vleugel” met stm. Redeker en fok-

kenist Zijlstra en de „Wind” met stm. Brassem en fokkenist Verhoeven.

Wanneer u deze regelen onder ogen krijgt, zijn de Interport-wedstrijden alweer afgelopen; we hopen dat onze K.P.M.-ers hun best gedaan zullen hebben en een eervol resultaat in de wacht hebben gesleept.

## BRIDGE

**Viertallen Competitie „Djakartase Bridge-Bond” uitslagen tot en met 18/8 — 1954.**

### 1e Klasse:

K.P.M. I — Manguni I	0 — 2	31-61
K.P.M. I — Manguni	0 — 2	31-61
Sportclub I — K.P.M. I	2 — 0	41-15
Borsumij I — K.P.M. I	0 — 2	30-37

### Promotieklasse:

B.P.M. I — K.P.M. 2	1 — 1	39-40
K.P.M. 2 — Tjikini 3	0 — 2	10-31
B.P.M. 2 — K.P.M. 2	2 — 0	55-33
Djakarta Club 2 — K.P.M. 2	0 — 2	57-39

### Tweede Klasse C

K.P.M. 3 — B.P.M. 4	2 — 0	46-38
---------------------	-------	-------

### Derde Klasse A

Borsumij 5 — K.P.M. 5	0 — 2	17-59
K.P.M. 5 — Kolff 3	2 — 0	65-13

### Derde Klasse B

Borsumij 4 — K.P.M. 4	0 — 2	26-47
K.P.M. 4 — Kolff 4	2 — 0	68-20

## SCHAKEN

**K.P.M. I — Factory I : 5 — 5**

Wederom werd op 21 Juli j.l. in ons Logeergebouw door ons eerste tiental een strijd op de 64 velden aangebonden, ditmaal tegen een club die ons — naar van bevoegde zijde werd beweerd — zeker de nederlaag zou bezorgen.

Inderdaad zag het er tegen tien uur zorgwekkend voor ons uit, toen het scorebord 5-3 vermeldde voor onze gasten, met nog slechts twee partijen te spelen door de heren Sonnenberg en Brouwer.

Laatstgenoemde bracht echter toen later de stand op 5-4, terwijl de heer Sonnenberg door een fraaie offercombinatie voor de gelijkmaker zorgde. Al

met al een mooie en spannende wedstrijd.

De uitslagen waren als volgt:

1. Sendouw	— Moh. Nasoen	0 — 1
2. Alibasah	— Moh. Sidik	0 — 1
3. Sonnenberg	— Meis	1 — 0
4. Rubin	— v.d. Broecke	1 — 0
5. Neuenheim	— Amirzah	1 — 0
6. Eman	— Mist	1 — 0
7. Lantang	— Hidajat	0 — 1
8. Brouwer	— Sumita	1 — 0
9. Ticoalu	— Alex	0 — 1
10. Soekir	— Nazir	0 — 1

5 — 5

## TAFELTENNIS.

Hierbij maken wij aan alle leden van onze Tafeltennis Club bekend, dat van heden af tot de eerste helft van November het „seizoen” gesloten zal zijn.

In December zal dan weer een aanvang worden gemaakt met het spelen van wedstrijden tegen andere clubs.

### Volhouden maar!

„Kijk hem maar 's goed na, dokter”, zei de sergeant, die een onnozel uitzierende soldaat kwam afleveren. „Hij loopt als maar door 't kamp en als hij een stuk papier ziet, dan vliegt hij er op af; hij kijkt er naar en zegt dan: Dat is 't niet!”

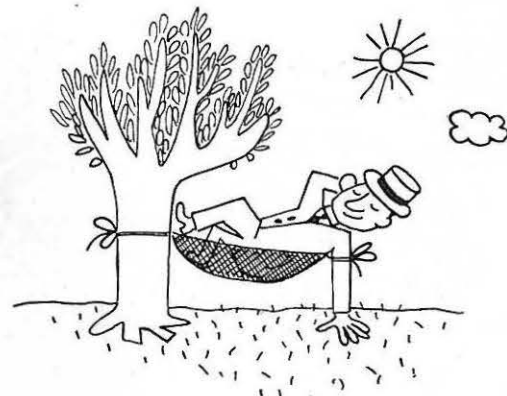
Als om een bewijs te leveren, rende soldaat Burgers plotseling op dokter's bureau af en smet links en rechts met papier, steeds maar roepend: „Dit is 't niet!”

Een maand lang werd soldaat Burgers onder observatie gehouden, maar 't bleef mis met hem. Tenslotte zat er niets anders op dan hem af te keuren en op 'n morgen kwam de goedhartige sergeant naar hem toe met z'n ontslagbrief.

Burgers bestudeerde het papier, keek de sergeant aan en zei toen: „Dat is 't!”



# Kom puzzel mee



## Wilhelm Tell

Gedurende de Tweede Wereldoorlog vloog een Britse bommenwerper over de Zwitserse grens, om de route naar Duitsland wat te verkorten. De commandant van een batterij luchtafweergeschut telegrafeerde onmiddellijk: "U bevindt zich boven Zwitsers grondgebied."

De telegrafist aan boord van de bommenwerper telegrafeerde terug: "Weet ik." Het vliegtuig vloog onbekommerd verder.

De Zwitsers waarschuwden: "Opgelet, wij moeten het vuur openen indien u niet onmiddellijk van koers verandert."

De Britse bommenwerper gaf geen antwoord. Dus gaf de commandant van het afweergeschut opdracht het vuur te openen. Met hevig geknal barstte het geschut los.

Toen kwam er opnieuw een levensteken uit het vliegtuig: "U schiet veel te laag. Willem Tell schoot heel wat beter."

De Zwitsers seinden terug: "Dat weten we. Maar u hebt bommen bij u en geen appels."

## Toch gelijk

"Zeg 's, meneertje," gromde de douane-ambtenaar tegen het ongeïnteresseerde mannetje. "U moet me niet voor de gek houden! U zei me, dat u niets dan nachtkleding in uw koffer had, en hier vind ik een hele fles jenever!"

"Dat kan, m'n slaapmuts," zei het mannetje.

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

V L B H  
KELAT KATER  
K LORRE SOBERB  
NEGOTIE DSPORTRET  
EPE TEMPELIER ENO  
BEL OARMOE A IDE  
BRUG VOOK M SMET  
E KETEL N KOETS S  
MOTOR BOTER  
P PEPER L PINAS B  
OBAT R DAK E FAIR  
OER S TAROK G MEI  
RUI TUI MELAAR ODE  
TRAWANT N PRINSES  
S ARIEL GELEIS R  
RATEL LEGES  
L K S R

De eerste prijs van Rp. 25,— ging naar: Mevrouw G. J. M. Tonino-Zaat, echtg. 3de stuurman, Logeergebouw te Djakarta;

De tweede prijs, Rp. 15,— werd toegekend aan: C. Laibahas — 1e klerk — afd. Doorvoer/HK;

terwijl de derde prijs, Rp. 10,— bestemd was voor: T. Resner — hoofd-werktuigkundige — Batutjeper 26 — Djakarta.

Voor deze maand eens iets nieuws. Wij komen thans met een invulraadsel,

waarvan onderstaande opgave voor zichzelf spreekt. Oplossingen moeten uiterlijk 20 October a.s. in ons bezit zijn. Probeert u het ook eens?

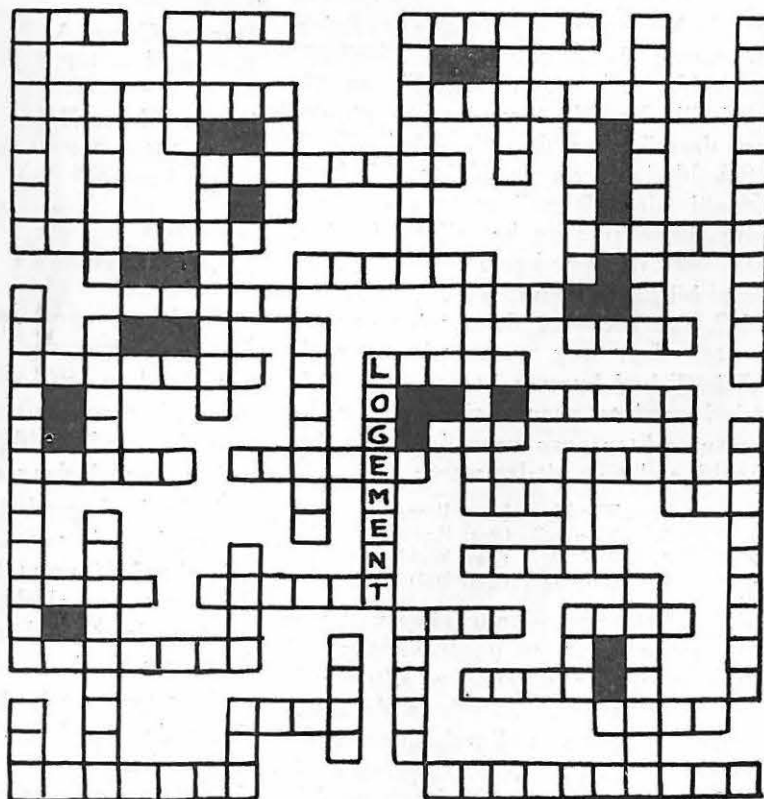
Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden:

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan:  
De redactie van „de Uitlaat”  
p/a K.P.M.  
Medan Merdeka Timur 5  
Djakarta.
2. Onduidelijk geschreven oplossingen worden zonder meer ter zijde gelegd;
3. Voor juiste inzendingen zijn 3 geldprijzen beschikbaar gesteld:  
1 prijs van Rp. 25.—  
1 „ „ Rp. 15.—  
1 „ „ Rp. 10.—  
Bij meerdere goede oplossingen beslist het lot.
4. Over oplossingen en/of toekenning der prijzen kan NIET worden gecorrespondeerd.

## Vul in

Hieronder vindt u een lijst van verblijven van mens en dier. De bedoeling is nu al deze woorden in nevenstaand diagram in te vullen. Als start is in het diagram het woord „logement” ingevuld. Voor het gemak staat achter elk woord het getal wat aangeeft het aantal letters, waaruit het woord bestaat:

afdak — 5; ark — 3; bar — 3; bioscoop — 8; bivak — 5; blokhut — 7; boerderij — 8; boot — 4; boudoir — 7; dorp — 4; duplex — 6; étage — 5; farm — 4; flat — 4; gekkenhuis — 10; gildehuis — 9; herberg — 7; herenhuis — 9; hok — 3; hol — 3; huis — 4; huisvesting — 11; hut — 3; kajuit — 6; kamer — 5; kast — 4; kasteel — 7; keet — 4; kerk — 4; koestal — 7; kooi — 4; kot — 3; kroeg — 5; krot — 4; landhuis — 8; leger — 5; logement — 8; loods — 5; onderdak — 8; optrek — 6; nest — 4; renstal — 7; restaurant — 10; paleis — 6; pastorie — 8; plaats — 6; prieel — 6; schaapskooi — 11; schuilkelder — 12; slot — 4; stal — 4; stee — 4; tehuis — 6; tent — 4; theater — 7; til — 3; villa — 5; zaal 4.











de  
uitlaat

