

de
uitlaat

de uitlaat

personeelsorgaan
van de
n.v. koninklijke
paketaan-
maatschappij

9e jaargang no. 10
oktober 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 waarde van dienstbetoon

*
jaarlijkse sloepenwedstrijd
te tg. priok

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

*
j'ai deux amours c'est
paris et mon pays!

*
overspannen

*
dieren géén toegang

bij de foto's:

als omslag een foto van
het ms. „camphuys” ter
reparatie liggende in de
kali mati te tg. priok.

(foto: studio Tong & Tim)

*
de beste foto van de
maand is te vinden op de
binnenzijde van de ach-
terpagina: het ss. „blin-
joe” te tandjong-redeb
(baraoekali - n.o. borneo).
met deze foto heeft 3de
stuurman e.a. röntgen de
uitgeloopte foto-prijs van
vijftig rupiah gewonnen.

gedrukt bij n.v. visser & co.
djakarta.

VAN DE REDACTIE

Belangstelling.

Het is vooral de laatste tijd merkbaar, dat „de Uitlaat” zeer kritisch wordt bekeken en gelezen. Wij vinden deze belangstelling uiteraard bijzonder prettig. Als wij ons oor dan zo eens te luisteren leggen, dan horen wij verschillende (opbouwende!) opmerkingen maken en u begrijpt dat we er dan even recht voor gaan zitten en de oren spitsen. De een vindt de foto's over het algemeen wel goed, maar ja, u moet nu toch heus eens een keer ophouden met het plaatsen van foto's van schepen langs de kant! Een ander vindt nu juist deze foto's wel aardig, maar voelt niets voor zgn. actie-foto's. Een derde vindt de puzzlerubriek prettig, terwijl een vierde de pagina van de afd. Personele Zaken het interessantst vindt.

Wij begrijpen dit allemaal; er moet nu eenmaal in elk nummer zoveel mogelijk voor elk wat wils te vinden zijn. Helaas komt het ook een enkele maal voor dat inzendingen, die om bepaalde redenen niet voldoen aan de door onze redactie-commissie gestelde eisen, moeten worden geretourneerd. Prettig is dat niet, want je weet immers nooit van tevoren of de geachte inzender(ster) sportief genoeg is om dit zo maar te accepteren.

Toch zouden wij onze lezers willen aanraden om ons regelmatig van inzendingen te blijven voorzien. Uw collega's stellen een aardig verhaal of een goede foto zeker op prijs en de aantrekkelijkheid van ons blad wordt er groter door.

U kent ons redactie-adres toch wel: p/a Hoofdkantoor K.P.M. -- Medan Merdeka Timur no. 5 -- Djakarta.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.



Bij het verlaten van Priok's eerste haven wordt het ms. „Maros” gesleept door de „Paul” van de NISHM.

(foto: studio Tong & Tim)

„De Ruyterschool” te Vlissingen

*Alle K. P. M.-leerlingen
behaalden dit jaar diploma*

De dag van de diploma-uitreiking is de jaarlijks terugkerende goede reden om naar Vlissingen te gaan.

In tegenwoordigheid van genodigden — voor de K.J.C.P.L. waren de heer Rouffaer en Mr. De Lange, voor La Corona Kapt. Van Eerde en voor de K.P.M. Ir. Struyk en de heer Scholte aanwezig — en van het lerarenkorps geschiedde de diploma-uitreiking Vrijdagmiddag 23 Juli j.l. in de aula van de school. Het eindexamen-resultaat gaf aanleiding tot enig feestelijk vertoon, in verband waarmee, ter gelegenheid van deze voor de school bijzondere dag, de vlag was uitgestoken.

Te Vlissingen kon aan 95 leerlingen van de „De Ruyterschool” het eindgetuigschrift worden uitgereikt, n.l. aan 82 het B.M.- en aan 13 het A.M.-getuigschrift.

Voor de rederijen, t.w. K.J.C.P.L., La Corona en K.P.M. studeren een groot aantal leerlingen aan de „De Ruyterschool”. Met grote voldoening kan gemeld worden, dat alle leerlingen onzer maatschappij een diploma behaalden, terwijl van de eindexamen-candidaten slechts één leerling werd afgewezen.

De directeur der school, de heer P. Vijn, wees er in een korte toespraak op, dat het aantal geslaagden voor deze examens dit jaar in Vlissingen bijna even hoog was als het totaal van alle andere opleidingen in Nederland samen. Voorts lagen ook de gemiddelde cijfers der leerlingen hoog.

Nadat de geslaagden waren binnen gelaten, wenste de heer Vijn hen in hartelijke bewoordingen geluk. Hij verbond aan deze gelukwens enkele ernstige woorden: „Op een schip doen ze niet veel aan paedagogie. Houdt rekening met iedereen, die boven je is gesteld. Vergeet niet, dat je op een schip een kleine gemeenschap vormt, waarin een goede teamgeest dient te heersen”. Met een „houdt de zeemansstand hoog en houdt ook de school hoog” besloot hij zijn toespraak. Hierna brachten de leerlingen drie hoera's uit op de „De Ruyterschool”.

Namens het schoolbestuur en het gemeentebestuur wenste burgemeester Mr. Kolff in het bijzonder de directeur en het lerarenkorps geluk, die zulk een uitnemend resultaat wisten te bereiken.



Tijdens de toespraak van de directeur der „De Ruyte school”. V.l.n.r.: Ir. Struyk, Mr. Kolff (burgemeester van Vlissingen), Hr. P. Vijn (directeur der school), Hr. Kelder (leraar) en de Hr. Bosveld (leraar).



Leerling-werktuigkundige W. A. M. v. d. Brande (KPM) ontvangt zijn BM-getuigschrift met gelukwensen uit handen van de heer G. Harlaar, leraar wiskunde aan de „De Ruyterschool”.

De heer Rouffaer bood namens de rederijen felicitaties aan.

Een der geslaagde leerlingen sprak tenslotte een dankwoord. Voor aanvulling van het corps werktuigkundigen kwamen voor onze maatschappij uit Vlissingen 29 leerlingen beschikbaar.

Aan boord van het ms. „Van Waerwijck” zijn reeds een 14-tal nieuwelingen naar Djakarta onderweg, terwijl de anderen eerst nog enige maanden praktijk in de scheepselectrotechniek in Nederland opdoen, waarna zij hun collega's naar Indonesië zullen volgen.

De waarde van dienstbetoon

De moeilijkheden, die de naoorlogse tijd heeft meegebracht, zijn velen. Hoe anders hadden wij de nieuwe tijd, die na de oorlogsinspanning zou komen, ons voorgesteld. De rustige sfeer voor leven en werken is bepaald niet gekomen en deze omstandigheid legt een min of meer pessimistische stempel op doen en laten voor velen.

In dit alles schuilt uiteraard een groot gevaar, nl. dat wij „door het bos de bomen niet meer zien” en een onverschilligheid aan de dag leggen fnuikend voor onze omgeving en ons zelf.

De remedie tegen dat alles kan slechts gevonden worden in wat men in de praktijk van het leven maakt en hoe men zijn diensten tegenover de gemeenschap bij het werk en in maatschappelijke zin weet uit te voeren. In de meest eenvoudige vorm kan de ingewikkelde structuur om het dagelijkse brood te verdienen teruggebracht worden tot het verrichten van „goede diensten” voor anderen.

Verstaan wij b.v. in het zakelijke leven deze kunst ten volle, dan spreken wij van goede zaken doen; in het tegenovergestelde geval kunnen wij ons niet handhaven en krijgt de concurrent zijn kans.

In tijden en omstandigheden als zich thans voordoen is het zeker niet overbodig om deze „waarheid als een koe” af en toe als realiteit te zien.

Men kan er lering uit trekken en kunnen gezegden als: „Het zal mijn tijd wel duren” en „we moeten weg” verder aan de kapstok worden gehangen.

Dit sluit dan natuurlijk niet in dat wij onze ogen dicht doen voor moeilijkheden waarvoor we dagelijks gesteld zijn; wij verkrijgen echter de moed in gezond optimisme te volharden om het gestelde doel te bereiken.

Wij beseffen ten volle dat dit makkelijker gezegd dan gedaan is. Het verschil in opvoeding en karakter speelt o.m. hierbij een voorname rol. Wat de opvoeding betreft wordt op de eerste plaats de grondslag gelegd thuis en op school. Hoe weinig opvoeders besteden in feite ernstige aandacht aan de fouten die in aard en aanleg liggen bij jeugdige mensen in, o.a. de wijze waarop zij met anderen omgaan, het zich wel of niet makkelijk voegen, het zich verdienstelijk weten te maken voor anderen.

Naar onze smaak wordt vaak al te véél bij opvoeding het accent gelegd op parate kennis alléén en karaktervorming e.d. te veel over het hoofd gezien.

Men behoeft in eigen omgeving slechts een weinig kritisch rond te kijken om de juistheid van dit alles te constateren.

Wij zien dan mensen, die feitelijk steeds moeilijkheden als het ware naar zich toetrekken en volkomen alle flair

en élan missen in de omgang. Zij zijn in wezen ongeschikte elementen in het werk en in persoonlijk optreden, want als een stekelvarken zetten zij bij de minste weerstand en moeilijkheid de stekels op.

Voor de tegenwoordige tijd brengt e.e.a., in het bijzonder voor de jeugd, nog speciale problemen met zich mee. Dienstbaarheid en diensten verrichten, vooral van persoonlijke aard, hindert bij velen het gevoel van eigenwaarde en brengt bij hen de idee mee van neerbuigendheid en onafhankelijkheid met als ondergrond zo weinig mogelijk rekening behoeven te houden met en dienstbaar te moeten zijn voor naaste omgeving. Nu zijn er bij het verdienen voor het dagelijkse brood geen haantjes, waarbij gehele zelfstandigheid bestaat, zelfs de z.g. „zelfstandigen” bieden slechts hun diensten aan en als zij dat niet op goede wijze en naar behoren doen is totale afhankelijkheid hun eind-lot.

Zo liggen nu eenmaal de harde feiten en alle andere gedachten hieromtrent vormen „wishfull thinking”.

Het geheel wordt wel het best geaccentueerd als men zijn werkkring heeft in scheepvaart en soortgelijke transportbedrijven. Nergens is de strijd voor het „to be or not to be” groter als juist bij vervoersmaatschappijen, die het primair moeten hebben van de perfecte dienstverrichting en de klank die uitstekende service naar buiten uitdraagt.

Helaas zijn er zo velen onder ons die wel de stormen zien, die dreigend op ons afkomen en onze bestaanszekerheid kunnen doen wankelen, maar dan niet onderkennen wat wij persoonlijk daar-tegenover kunnen stellen.

Opkomende concurrentie, de momenteel totaal veranderde omstandigheden, arbeidsproblemen in allerlei vorm kunnen angstige uitroepen zijn voor alles dat transporteert te water, te land of in de lucht. Met alléén maar plichtsbetrachting en kunde zijn al deze problemen niet op te vangen als men daarnaast niet als devies voert: „De Klant is Koning”.

Voor de scheepvaartwereld geldt dit alles wel in het bijzonder, juist nu verwacht kan worden, dat de komende

jaren de concurrentiestrijd feller zal zijn dan ooit te voren. Hoewel dit beeld uiteraard een minder opwekkend aspect meebrengt ligt daarin toch ook opgesloten, de prikkel om in eigen scheepvaartkring het beste te bieden, onze diensten naar buiten zo uit te voeren, dat wij de concurrent en alles wat daar mee verband houdt de baas blijven.

Dit alles heeft voor hen, die hieraan mee kunnen doen, vele aantrekkelijke kanten. Als mensen uit de scheepvaart dienen wij een levendig bedrijf waarin golfslag ligt en voor betijen géén plaats is.

Het vervoeren van personen en goederen houdt reeds in, dat de kern voor zelfbehoud moet liggen in het geven van uitstekende „service”, waarbij geen detail over het hoofd mag worden gezien. Hoe fnuikend werkt hierop niet de „laat-maar-waaien-geest”, de onverschilligheid, die helaas een kenmerk is geworden van deze tijd. Men praat en zemelt over wat de toekomst zal brengen, loopt vaak met ongemotiveerde angstcomplexen over afbraak e.d., brengt hierdoor in z'n omgeving slechts onrust en onstabiliteit in de plichtsbetrachting te weeg met slechts een volkomen negatief resultaat. Dat deze houding als een boemerang werkt schijnen velen niet in te zien.

Weer kan men daarbij constateren hoe groot feitelijk de waarde is van juiste vorming in de jeugdjaren, want in het bijzonder bij een vervoersbedrijf moet naast de normale plichtsbetrachting de eigenschap worden opgebracht om met mensen van allerlei slag om te gaan, en zodanige diensten te bieden, dat iedere „klant” het gevoel krijgt van betekenis te zijn. Goede diensten en uitstekende service vormen inderdaad de grondslag van dit alles, want de reclame en goede naam die er uit voortkomen zijn de hartslag voor een bedrijf, dat gevoelig is voor de wijze waarop men over zijn prestaties spreekt en denkt. Met enthousiasme mee te werken aan de vormgeving hiervan moet wel voldoening geven, want men krijgt kans zelf bij te dragen in de bestaanszekerheid van eigen werkkring.

Wat „Jan Salie geest” en de mentaliteit van „het zal mijn tijd wel duren” in dat opzicht verknoeien moet men niet onderschatten. Deze groep kan men het best kwalificeren als de doodgravers van de werkkring, waarvoor zij arbeiden. Ze zijn in wezen gevaarlijker dan de problemen en moeilijkheden, die van buiten af komen, omdat e.e.a. vaak niet direct valt te onderkennen en bestrijding en liquidatie vaak te laat komt.

(slot zie nevenstaande pagina)



Zijne Excellentie President Soekarno en Mevrouw Vijaya Lakshmi Pandit verbleven gedurende het bezoek, dat de Voorzitster van de Algemene Vergadering der Verenigde Naties aan Indonesië bracht, ook enige dagen in ons Bali Hotel te Den Pasar als gasten van onze Maatschappij. Men ziet op bovenstaande foto hoe Z. Ex. President Soekarno en Mevrouw Vijaya Lakshmi Pandit aan tafel gaan, daarbij geassisteerd door de manager van het Bali Hotel de heer J. Kok.

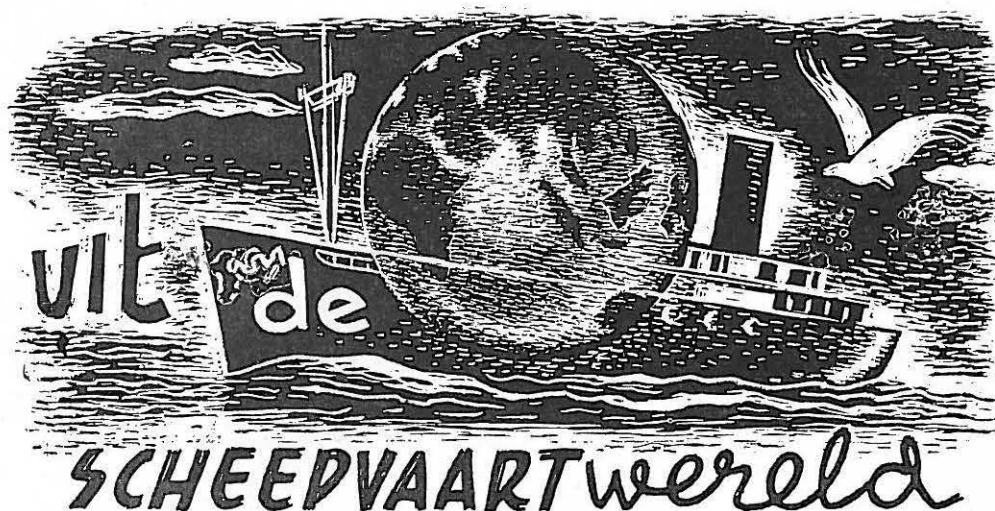
(foto: Nicola Drakulic — Surabaja)

Het leek ons nuttig juist in deze tijd bij het vorenstaande even stil te staan. Tenslotte gaat niemand vrij van de zorgen, ook voor de toekomst, die ons nu omringen. Hoe goed is het dan niet te kunnen constateren, welke mogelijkheden er nog aanwezig zijn om te zorgen, dat wij kunnen blijven bestaan.

Indachtig aan het gezegde: „de kost gaat de baat vooruit” dienen wij onze inspanning, werklust en te verlenen diensten daarop in te stellen.

H.A.C.

„Er is maar één gedragslijn, die mijn doen en laten bepaalt,” vertelde eens Paul Henri Spaak, de eerste President van de Assemblée van de Verenigde Naties, die door zijn grote kunde reeds op negenendertigjarige leeftijd Eerste Minister van België was. „Die gedragslijn houdt in, dat ieder mens iets in zich heeft, dat onze aandacht verdient. Wanneer je dat eenmaal ontdekt, wordt het een verrijking van je eigen persoonlijkheid. Maar je moet voortdurend naar dat goede in anderen blijven zoeken. Het heeft geen zin jezelf nu en dan hierop in te stellen — maak het tot een eigenschap. Dan heb je de sleutel om anderen te begrijpen.”



sten op scheepvaartgebied toegekend en in 1951 werd hij aangezocht om gedurende één academisch jaar op te treden als gast-hoogleraar aan het Massachusetts Institute of Technology en aan de University of California. Dit leidde weer tot zijn benoeming tot Head of the Department of Naval Architecture and Marine Engineering, als opvolger van vice-admiraal Cochrane.

De onderscheiding van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs is voor professor Troost een mooie bekroning van het vele en belangrijke wetenschappelijke werk in dienst van de Nederlandse scheepvaart.

*

Het is alweer vijftien jaar geleden, dat de Amsterdamse Maatschappij van Levensverzekering een Schepenboek heeft uitgegeven, waarvan de opbrengst moest bijdragen aan de bouwsom voor de strandreddingboot „Johan de Witt” van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij. Dat eerste Schepenboek was binnen twee jaar uitverkocht en de nieuwe reddingboot is er gekomen.

Aangemoedigd door dit succes en op verzoek van de velen, die indertijd achter het net hebben gevestigd, heeft Amstleven nu een tweede soortgelijk boek uitgegeven, waarvan de opbrengst ook is bestemd voor de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij, die daarvan een motorreddingvlet de „Christiaan Huygens” zal laten bouwen, die in Den Helder zal worden gestationneerd.

Als u nu weet, dat het nieuwe boek met toestemming van Zijne Koninklijke Hoogheid Prins der Nederlanden, erevoorzitter van de Koninklijke Noord-

Begin Juli is in Nederland in een vergadering van de afdeling voor werktuig- en scheepsbouw van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs een eminent Nederlands geleerde met een internationale reputatie in de scheepsbouwwereld in de kring van zijn vakbroeders gehuldigd: professor ingenieur Laurens Troost, oud-directeur van het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen heeft de erepenning van het Koninklijk Instituut ontvangen op grond van zijn grote verdiensten voor de scheepsbouw, speciaal op het gebied van de weerstand en de voortstuwing.

Doctor ingenieur J. A. Ringers, de voorzitter van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs heeft bij deze gelegenheid de vele verdiensten van professor Troost nog eens uitvoerig geschetst. Hij herinnerde er aan hoe Troost reeds als jong ingenieur met het probleem van de sleeptank kreeg te maken en hoe hij in 1924 werd aangezocht om het secretariaat op zich te nemen van een commissie, die de vestiging van een sleeptank in Nederland zou bestuderen.

Dit werk leidde in 1929 tot de Stichting „Het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation”, waarvan ir. Troost directeur werd. Onder zijn leiding kwam de door de staat en vier grote Nederlandse rederijen gezamenlijk gefinancierde sleeptank tot stand, die op 9 Mei 1932 werd geopend.

Ir. Troost begreep de eisen van zijn tijd en maakte zijn cliënten „sleeptank-minded”, door op korte termijn nauwkeurige en praktische adviezen te geven, met het gevolg, dat er van de Marine, van binnen- en buitenlandse rederijen, werven en constructiebureaux steeds meer opdrachten binnenkwamen, zodat het Proefstation al na vijf jaar zichzelf kon bedruipen.

Het werkterrein werd uitgebreid, verschillende publicaties van de directeur en zijn medewerkers verschenen, waarvan vooral de nu over de gehele

wereld gebruikte Wageningse schroefseries het Proefstation een internationale reputatie gaven. In 1940 werd de voor die tijd grootste cavitatie-tunnel voor het onderzoek van schepsschroeven in gebruik genomen.

Tijdens de oorlog werd het Proefstation van zijn gehele installatie beroofd, maar al in 1946 kon men weer op volle toeren draaien en op het ogenblik is zowel het personeel als het aantal jaarlijkse opdrachten groter dan vóór 1940. Overigens had men ook tijdens de oorlog niet stil gezeten, want in die tijd bereidden dr. Van Lammeren, de tegenwoordige directeur, ir. Koning, de toenmalige directeur en ir. Troost de verschijning voor van het handboek „Weerstand en Voortstuwing van Schepen”, waarvan de tweede, Engelse editie nu over de gehele wereld als het standaardwerk op dit gebied wordt beschouwd. In 1946 werd aan professor Troost de gouden De Ruytermedaille voor zijn bijzondere verdien-



Het ms. „Paloh”, tijdens windkracht 5, in de Java-zee.

(foto: gezagvoerder H. Berkhout)



Het laden van iengkawangpitten aan boord van het ms. „Larat”.

(foto: 3de stm. H.M. Tonino)

en Zuid-Hollandse, is opgedragen aan Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet als petekind van de Koopvaardij, dan begrijpt U wel, dat er aan deze uitgave alle mogelijke zorg is besteed.

De illustraties — dertig aquarellen in zes-kleurendruk en veertien pentekeningen — zijn van de oud-scheeps-werkuigkundige D. Monsma. Daarnaast zijn opgenomen vier-en-twintig scheepsprofielen en vier algemene plannen van verschillende scheepstypen. De afgebeelde schepen zijn vrijwel zonder uitzondering na de bevrijding gebouwd en voor het merendeel op Nederlandse werven. Uiteraard is de Koninklijke Marine niet vergeten.

De begeleidende tekst is gewijd aan de moderne scheepvaart en scheepsbouw en zeevaartlectuur. Deze tekst is van de hand van een zestal deskundigen, dat evenals de illustrator zijn sporen op dit gebied heeft verdiend: ir. W. H. Warnsinck, C. W. de Veer, W. E. de Wit, Willem de Geus, H. Th. de Booy en jhr. mr. A. F. de Savornin Lohman.

Als wij u nu nog vertellen, dat dit boek maar twee gulden en vijf-en-zeventig cent kost en dat de prijs van die nieuwe motorreddingvlet voor de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij ergens tussen de vijf en zes cijfers zweeft, dan begrijpt u zeker wel, dat er veel, heel veel van die boeken moeten worden verkocht. Noteert u het gironummer even: 3—3 — 9—0 van het Amstleven Schepen-boekfonds.

*

Nu we het toch over schepenboeken hebben, mogen wij u ook wel even wijzen op het nieuwe jaarboek „De Nederlandse Koopvaardijvloot 1954” door L.L. von Münching. Dit boek geeft een volledig overzicht van de huidige Nederlandse koopvaardijvloot en het ligt in de bedoeling van de Uitgeverij v/h C. de Boer Jr., om dit boek elk jaar te laten verschijnen. Behalve een compleet overzicht van alle rederijen en hun vloten op 1 Januari 1954, geeft het boek ook alle bestelde en in aanbouw zijnde schepen, de belangrijkste

technische gegevens, vroegere namen, bouwjaar, tonnage, werf, machinevermogen, snelheid enz. Een nuttig boek voor ieder, die beroepshalve of uit liefhebberij belangstelling heeft voor die immer groeiende tak van Nederlandse bedrijvigheid: de Nederlandse scheepsbouw- en scheepvaart.

Grote kraan voor de haven van Tanger

De Werf Gusto N.V. te Schiedam ontving een order om, in samenwerking met Le Titan Anverso S.A. te Antwerpen, een 100-tons kraan te bouwen voor de haven van Tanger.

De waarde van de order beloopt circa f 2 miljoen.

Wie geen werkplan heeft voor zijn dag, bezit zijn dag niet.



Het moment van vertrek van het afgeladen ms. „Sinabang” op haar eerste S(outh) P(acific) S(ervice)-reis, vanuit Walsh Bay te Sydney.

Jaarlijkse sloepenwedstrijd te Eg. Priok

Deze wedstrijd, die moet worden gezien als een voortzetting van een traditie, werd ditmaal op 29 Augustus (31 Augustus viel dit jaar niet op een Zondag) verroeid-verzeild.

Aan de startlijn verschenen helaas slechts de reddingboten van drie schepen t.w. van de „Langkara” (Pelni), de „Reiniersz” en van de „Kampar”. Het binnenliggende ms. „Willem Ruys” liet verstek gaan. Jammer.

De deelnemers waren, alvorens naar de startlijn te worden gesleept, van instructies voorzien en tevens „gelaafd”; ze waren mede daardoor in een strijd-lustige stemming geraakt.

Om 2 uur precies werden de ankers gehesen en gingen de deelnemers aanvankelijk roeiend van meet. De wind, bij de start NO 3, kromp direct naar Noord 3. Dit feit werd het eerst onderkend door de sloep van het ms. „Reiniersz” — een nieuwe zware stalen laadreddingboot. Het fraaie oranje

gekleurde zeil ging daar omhoog, waarmee de snelheid van de boot dusdanig vermeerderde, dat zij de anderen zienderogen in- en voorbij liep. Dit kon uiteraard door de concurrenten niet worden getolereerd en ook daar gingen de zeilen op. Het gevolg was een gedrang van jewelste bij boei 6. Na boei 6 moest recht in de wind worden opgestoken naar boei 3, uiteraard een niet eenvoudige taak met een sloep. De wind was inmiddels toegenomen tot NtO/4 met een behoorlijke zeegang.

Alle drie de stuurlieden reageerden op verschillende wijze. De sloep van de „Reiniersz” zocht het om de Oost, doch beging daarbij de fout na verloop van tijd het zeil te strijken. De sloep van de „Langkara” streek direct het zeil en ging op de riemen verder. De stuurman van de „Kampar” echter liet het zeil bijstaan en ging tevens door met roeien. Hij maakte enige goede slagen en kreeg een grote voorsprong op de anderen. Deze voorsprong stond hij niet meer af en eindigde dan ook als eerste. De sloep van de „Langkara” presteerde het om van boei 6 naar boei 3 te roeien: een bijna bovenmenselijke taak!

Na boei 3 ging het op boei 1 af met de wind achterlijker dan dwars en schuim voor de boeg. Deze sloep werd tweede. De logge boot van de „Reiniersz”, die uitsluitend met officieren was bemand, bleek onmogelijk tegen deze zee en wind in te kunnen roeien en gaf dan ook de strijd op.

Na de prijsuitreiking aan de winnaars — fraaie bekers — volgde onder vele koele dronken een gezellig samenzijn op de Jachtclub.

Wij spreken de hoop uit, dat het volgende jaar meer schepen aan deze ongetwijfeld geanimeerde wedstrijd zullen deelnemen.

Wat een opluchting.

Hij was de enige man, die de schipbreuk had overleefd. Enige uren nadat hij het kleine, blijkbaar onbewoonde eiland had bereikt, had hij voldoende kracht om op onderzoek uit te gaan. Hij sloop voorzichtig rond, doodsbang dat hij kannibalen zou ontmoeten en hij sidderde van angst, toen hij van achter rotsblokken menselijke stemmen hoorde.

Met bonzend hart en ingehouden adem sloop hij nader en luisterde..... „Nee, boeresuf-ferd!”, klonk het. „Je had die vervloekte heer op mijn aas motte bekenne, jij stuk ongeluk...!”

Ontroerd viel hij neer. „Goddank!” snikte hij. „Ik ben weer onder beschaafde mensen!”



Het ms. „Sinabang”, op haar maidentrip in de S(outh) P(acific) S(ervice), onder Sydney Bridge.

Roggen en haaien achter glas

De Haagse bioloog John C. Jager, een man, die van zijn hobby een beroep maakte, kwam, op zoek naar zeedieren, in het voorjaar van 1954, met zijn vrouw bij toeval in Bergen aan Zee.

Aan dit bezoek is het te danken, dat Bergen aan Zee binnenkort een instelling rijk zal zijn, die in haar soort voor Europa wel haast uniek genoemd mag worden: een ondergronds zee-aquarium.

Oorspronkelijk waren de heer Jager en zijn assistent, de heer R. van der Velde, van plan, een zee-aquarium in De Koog op Texel te stichten. In principe was hiervoor reeds toestemming verkregen... maar een geschikte plaats ontbrak. Die geschikte plaats lag in Bergen aan Zee. De fundamenten en

kelders van het grote badhotel „Nassau Bergen”, dat op last van de Duitsers was afgebroken, waren de bewoners van Bergen al lang een doorn in het oog. „Wanneer wordt die rommel nu eens opgeruimd?” mopperde men. Maar toen mevrouw Jager de „rommel” zag, wist zij het, hier was een unieke gelegenheid voor haar echtgenoot om zijn plannen te verwezenlijken.

Zo zal nu, na enkele maanden van hard werken Nederlands grootste zee-aquarium met 36 vitrines, in totaal 60.000 liter zout water bevattend, binnenkort gereed komen. De Berger brandweer zal het water uit de Noord-zee pompen in de voorraadbakken.

Er worden ongeveer honderdzes-tig verschillende diersoorten ondergebracht. De grote attractie zijn niet

alleen de zeepaardjes, de haaien en roggen, maar ook de verschillende bloemdieren, slakken, waaier wormen, kreeftachtigen, stekelhuidigen (zeesterren en-appels) en schelpdieren. De achtergrond wordt gevormd door rots-partijen van lava, Noorse leisteen, rotsblokken en allerlei marmersoorten, wat een bijzonder effect geeft.

Cultuur is niet iets, dat men aanpast als een confectiepakje, maar een voedsel, dat men tot zich moet nemen om zijn persoonlijkheid te vormen. Het is geen ornament, waarmee men te koop kan lopen, maar een moeizaam verkregen strijd ter verrijking van de ziel.

Somerset Maugham in A Writers Notebook.

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
VI

De brik „Dankbaarheid” van de Rederij J.B. 't Hooft te Dordrecht liep in Maart 1842 de Cocos-eilanden aan voor reparatie. Kapitein J. J. Duintjer kwam hier terecht bij James Ross en vertelde van dit bezoek e.e.a. in het Tijdschrift voor het Zeewezen (1844), aan welk verhaal wij diverse bijzonderheden hier ontleenen. James Ross (in de officiële documenten zagen wij hem noemen John Clunnies Ross), stamde af van een niet onaanzienlijk Schots geslacht, werd geboren op de Shetland eilanden en had reeds vroeg de Groenlandse-en Indische zeeën bevaren. Tijdens het Engelse bestuur op Java trad hij in koloniale dienst en werd gezaghebber van een oorlogsbrik.

Zoals wij reeds over Hare vertelden, werd deze laatste, voor de bevolking van zijn landgoed, door Raffles een 4000-tal Javanen toegewezen. Ross nu werd opgedragen om deze Javanen naar Bandjermasin over te brengen. Hij bleef ten lange leste ook in genoemde stad en nam de leiding op zich van de aldaar gevestigde scheepstimmerwerf. Hij bouwde daar o.m. een driemast-schip, dat „Borneo” werd gedoopt. Toen Hare van Bandjermasin vertrok, bleef Ross daar voorlopig als zijn zaakgelastigde achter. Ook hij mocht daar niet blijven en in 1818 zien wij Ross met zijn schip „Borneo” en de schoener „Molukko” met de eerste repatriërende Javanen, die van het Ned. Ind. Gouvernement hun bewegingsvrijheid hadden teruggekregen, van Bandjermasin te Surabaia aankomen om zich voor de reis naar Batavia aldaar van behoorlijke papieren te voorzien. Aanvankelijk werd hij te Surabaia door de Chef der Marine aangehouden, doch op instructie van de Gouverneur-Generaal spoedig vrijgelaten. Ross is nog enige jaren in de Archipel blijven varen.

In 1823 vinden wij hem ter rede van Bima paarden innemen, die te Batavia met goede winst waren te verkopen. Als hij op een zijner reizen ter Westkust van Sumatra in 1827 de Cocos-eilanden aandoet, komt hij hem het plan op de peperhandel in andere banen te leiden. Door de Amerikaanse concurrentie varieerden de peperprijzen nog al eens. Ross besloot alleen peper op te kopen als er geen concurrenten waren en de prijzen laag zouden zijn, deze peper naar de niet te ver afgelegen Cocos-eilanden te vervoeren en op te slaan, totdat de markt in Londen voordeliger zou zijn voor de verkoop.

Zoals reeds gezegd had zijn vroegere patroon Alexander Hare zich sedert 1823 op deze eilanden gevestigd. Heel groot schijnt de vriendschap niet geweest te zijn, want Ross vestigde zich met zijn gezin op een ander eilandje dan Hare, nl. Poeloe Tikoes en noemde zijn haven Port Albion. Dit leek hem voor zijn doel zeer geschikt. De lust naar avontuur scheen er bij Ross, die toen ongeveer 45 jaar oud geweest moet zijn, uit te zijn. Hij bouwde een huis voor zich en zijn gezin alsmede de nodige opslagplaatsen voor de peper. Zijn eerste stuurman werd uitgezonden om met de „Borneo” peper op te kopen. Deze handel bracht hem, ondanks de goede opzet, geen voordeel, daar het handelshuis te Londen, waarmede hij zaken deed, failliede. De „Borneo” scheen eveneens verloren te zijn gegaan. Ross bleef drie jaar verstoken van alle verbindingen met de buitenwereld. Hij vatte zijn oude hobby van scheepsbouwer weer op en bouwde een schoener, om daarmede benodigdheden en vooral rijst van Java en Sumatra te halen. Tevens werd vruchtbare tuinaarde aangebracht om groentetuinen aan te leggen.

In de Javabode van 1853 vonden wij onder de scheepsberichten gesignaleerd de N.I.-schoener „Harriet” onder commando van Kapitein H. Ross (hij zal vermoedelijk wel een zoon van John Clunnies geweest zijn), terwijl Adam & Zoon te Batavia als agenten optraden. Van de Cocoseilanden werden aangebracht 60 vaten klapperolie en 140.000 klappers, terwijl verder planken, rijst en tabak werden gelaten. Hetgeen opvalt is, dat hier sprake is van de Ned. Indische schoener. Volgens de berichten voer Ross op de „Borneo” onder Engelse vlag, doch kapitein Duintjes schreef dat op de windmolen, die Ross had gebouwd voor de oliebereiding, de Nederlandse driekleur wapperde.

Er is inderdaad even sprake geweest de Cocos-eilanden te bezetten. In 1829 was Resident Mac Gillavry aangewezen om op zijn reis met de brik „Mercator”, welke schip daartoe van de N.H.M. was ingehuurd voor f 3300.— per maand, van Batavia naar Padang deze eilanden aan te doen. Daar zou dan de Nederlandse vlag worden geplaatst en een kleine bezetting worden achtergelaten. Oorspronkelijk was daartoe de „Blora” voor f 2300.— gecharterd, doch toen

de eigenaren van dit schip, de firma Milln Haswell & Co., hoorden dat er militairen zouden meegaan, trok zij zich terug. Later had deze firma geen bezwaren meer en bood haar bark „Radja Walie” voor f 2500.— in charter aan. De plannen gingen evenwel niet door, daar in verband met het tractaat met Engeland van 1824 van een dergelijke actie werd afgezien.

In het Tijdschrift voor Ned. Indië van 1857 lezen wij hierover: „Niemand heeft ons het recht op die eilanden betwist en de Regeering zelve heeft dit recht feitelijk erkend door te gedoogen, dat de heer Ross onder de Hollandsche vlag handelsverkeer met Batavia en andere plaatsen onderhield en aan hem nimmer de voor vreemdelingen te betalen diffrentieele rechten zijn gevorderd geworden”.

Ross was voor zijn handel op Java en Sumatra aangewezen en hij had steeds alle moeite gedaan onder Nederlandse vlag te varen. In 1841 te Batavia stelde hij zelfs voor, dat de Cocos-eilanden door het Gouvernement werden erkend als behorende tot de N.I.-bezittingen. Hij en zijn familie, alsmede de andere bewoners van de eilanden, wilden gaarne worden beschouwd als onderdanen van de Koning der Nederlanden. Voor zijn schoener „Harriet” had hij een certificaat van de Gouverneur van Mauritius, doch de Engelse admiraal Meatland had hem geschreven, dat de Cocos-eilanden buiten de jurisdictie der Engelse bezetting lagen. Zijn certificaat kwam daardoor te vervallen.

Eerst had men er op gevonden om Ross voor zijn schoener geen zeebrief doch voor elke reis van en naar de Cocos-eilanden een certificaat te geven. In 1845 werd hij evenwel beschouwd zijn domicilie op Java te hebben, waarna hij een zeebrief voor de „Harriet” (46 last) krijgt. Ross was dus volkomen gerechtigd zijn schip onder Nederlandse vlag te laten varen. Dat hij die vlag ook op zijn molen plaatste was

Directeur Pronk van Hoogeveen met verlof.

Directeur D. J. Pronk van Hoogeveen vertrekt op 2 October a.s. per ms. „Oranje” met verlof naar Nederland.

Wij wensen hem een goede reis, een behouden aankomst en een prettig verblijf in Nederland toe.

een sympathieke geste, doch uit politiek oogpunt bezien geheel voor zijn eigen verantwoording.

In 1849 bouwde Ross zijn schoener om tot barkschip. Indien het omgekeerde het geval was geweest zouden wij aan deze metamorfose geen aandacht hebben besteed. Deze ombouwerij had met volschepen en barken dikwijls plaats, vooral als de schepen ouder waren geworden of om de een of andere reden niet meer geschikt waren voor de grote oceaanovaart en in de zoveelste hand overgingen. De ra's werden er dan afgenomen en de masten werden van langszeilen voorzien; men kon de schepen dan met minder personeel en dus economischer bevaaren. De enige reden die wij ons kunnen voorstellen dat Ross het omgekeerde had gedaan, was dat hij van Java naar de Cocos-eilanden v.v. steeds van de moessons gebruik maakte en de wind achter had. In zo'n geval loopt een ra-schip nu eenmaal beter dan een schoener.

Inmiddels hield Ross zich bezig met de reparaties aan binnenlopende schepen, zoals de Nederlandse bark „Java's Welvaren”, de Ned. Ind. brik „Tartaar”, de bark „Corsair” en ettelijke Amerikaanse en Engelse schepen. Behalve een zeer bekwaam scheepsbouwer schijnt hij ook een zeer belezen man te zijn geweest. Zijn bibliotheek bevatte een 1000-tal delen.

Zijn nakomelingen zijn ter plaatse nog steeds te vinden. Nog niet zo lang geleden lasen wij in een tijdschrift, dat de 22-jarige John Clunies Ross na een jaar in Engeland te hebben gestudeerd, zich weer derwaarts had begeven om zijn taak als „Koning der Cocos-eilanden” op zich te nemen.

Omstreeks 1835 vestigde zich op Lombok een Deen, Mads Johansen Lange genaamd. Deze was in 1811 in Kopenhagen geboren en ging reeds op jonge leeftijd naar zee. Wij vonden hem tenslotte als 1e stuurman op een Deens schip, de „Falcon”, eigenaar was Captain John Bard. De „Falcon” was oorspronkelijk een „East India”-vaarder, later omgedoopt in „Syden” en voer onder de vlag van de Danish Asiatic Company. Captain Bard vestigde zich als handelaar te Hong Kong en vond Lange naar Lombok met de „Syden” om aldaar rijst op te kopen en naar China te zenden. Toen Lange op Lombok kwam, had zich daar juist de Engelsman King gevestigd en de twee heren kwamen al spoedig in elkaars vaarwater, daar ze kennelijk beiden een monopolie in de handel wilden vestigen. Gebruik makende van een ruzie onder de vorsten van het eiland, waarbij zij de tegenoverelkaar liggende

partijen kozen, wist King zijn rivaal Lange te verjagen. Slechts door zwemmende op zijn schip te komen, doch met achterlating van al zijn have en goed, wist Lange het er levend af te brengen. Hij bereikte de overwal en begon nu opnieuw op Bali, waar hij zich in 1839 te Badong vestigde en tot grote zaken wist te komen. Geleidelijk aan beschikte hij over enige schoener-tjes, die producten verzamelden op Lombok, Soembawa, Flores en zelfs verder de Molukken in. Schepen van alle mogelijke nationaliteiten kwamen te Badong en laadden rijst, koffie, tabak, klapperolie enz. Franse schepen kwamen geregeld van Isle de Bourbon (Reunion) om vee, paarden, varkens en kippen te kopen. Schepen van China brachten zakken vol koperen munten mee. Voor de Nederlandse troepen verscheepte hij deng-deng naar Java. In 1846 kreeg Lange bezoek van zijn landgenoot L. V. Helms, aan wiens boek „Pioneering in the Far East” wij bovengenoemde bijzonderheden ontleenden. Helms arriveerde op Lombok met de Amerikaanse bark „Michael Angelo”, welk schip van Singapore kwam om rijst en andere producten over te nemen. Hij werkte als assistent van Lange, doch op den duur beviel het hem niet op Lombok en zeilde in 1849 met de brik „Bramah” naar Singapore en zocht verder zijn avontuur in San Francisco (destijds zeer in trek bij geluks- en goudzoekers), Hong Kong en Serawak. Tenslotte kwam Helms in 1858 per brik „Gouda” nog eens op Bali terug, om aldaar 6 weken te blijven en per „Stately” naar Australië te verdwijnen.

Mads Lange bleef Bali evenwel trouw (hij overleed te Koeta in 1856) en deed goede zaken. Hij werd de vertrouwensman in Zuid-Bali ook voor de Nederlandse Regering, die daar nog steeds geen zeggenschap had. Bij militaire expedities, naar aanleiding van vele gevallen van plundering van gestrande schepen, in 1846 en ook daarna, trad hij als bemiddelaar op. De voortdurende onderlinge twisten der radja's belemmerden de handel voor hem ten eerste zodat hij blijkbaar de noodzaak van een regelmatig bestuur is gaan inzien.

De Nederlandse Regering had de kwestie van een regelmatig bestuur reeds trachten te bevorderen door de Nederlandse Handel Maatschappij te verzoeken een kantoor op Bali te openen. In 1839 werd aan dit verzoek voldaan, doch daar dit de Factory niets opleverde werd het kantoor in 1844 weer gesloten.

Deze kwestie ontlokte aan Ds. W. R. van Hoëvell in zijn „Reis over Java,

Madoera en Bali” de volgende ontboezeming: „De Agent der N. H. M. dreef zijn zaken voor een ander, terwijl Lange zijn eigen heer en meester was. Alleen te midden van Baliërs, verstoken van de genoegens en beschaafde samenleving in een land waar gedurig acht geven op eigen veiligheid noodzakelijk was, had zijn betrekking weinig bekoorlijks. Werd de post ingetrokken, dan zou hem een andere werkring worden aangewezen, hij kon daar nooit bij verliezen, wel bij winnen. Toen de uitkomst voor haar handel gedurig nadeliger werd, toen de verliezen, die zij leed, jaarlijks vermeerderden, toen de berichten van haar Agent altoos ongunstiger werden en voor de toekomst geen de minste beterschap beloofden, toen besloot de N.H.M. deze post in te trekken”.

Ofschoon wij de verantwoordelijkheid voor deze uitspraak natuurlijk geheel voor de geachte schrijver moeten laten, schuilt er o.i. toch wel een kern van waarheid in. Mogelijk heeft de N.H.M. niet „the right man in the right place” gehad, doch in het algemeen gesproken kan een plaatselijke vertegenwoordiger wel eens te erg aan bepaalde voorschriften gebonden zijn. Er zijn nu eenmaal omstandigheden, die zich minder goed laten beschrijven en die nog minder vanuit de verte achter de groene tafel te beoordelen zijn.

Genoemde predikant maakte de oversteek van Oost-Java naar Bali met de schoener „Venus”, onder de bekwame leiding van Mads Lange. Deze reis vond plaats in Juli 1847, dus midden in de Oost-Moesson. In ons volgende hoofdstuk meer hierover.

(wordt vervolgd).

Nieuws van de Postzegel Verdeel Commissie

In December a.s. zal wederom een verdeling van de in de loop van 1954 vergaarde postzegels worden gehouden.

Liefhebbers voor deze postzegels wordt verzocht hun aanvraag vóór 15 November a.s. in te dienen; alle aanvragen welke de P.V.C. ná 15 November a.s. bereiken, zullen terzijde worden gelegd. Indien het aantal aanvragen de hoeveelheid beschikbare enveloppen overtreft, zullen de enveloppen onder de inschrijvers worden verlost.

De prijs der enveloppen zal eerst ná de loting bekend worden gemaakt.

Men wordt vooral verzocht bij uw aanvraag géén geld in te sluiten.

De Postzegel Verdeel Commissie.

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden bij onze maatschappij plaats.

AANGEKOMEN.

Per vliegtuig :

J. Vis	hfd. wtk.	6/9	ex RV
J. A. van Rhee	hfd. empl.	9/9	ex GSV (naar ag. Palembang)
G. J. Koper	hfd. empl.	15/9	ex EV (naar ag. Tg. Priok)
W. J. Pottinga	gezagv.	18/9	ex RV
C. de Lathouder	hfd. empl.	18/9	ex EV (naar ag. Palembang)
Th. Hut	adj. chef	20/9	ex EV (naar ag. Surabaya)
J. A. Haringsma	1e stm.	25/9	ex RV/SV
A. J. Leget	2de stm.	25/9	ex RV/SV

Per ss. „Rondo“ ddo. 1/9 :

B. Th. W. M. Hoppenbrouwers	2de stm.	ex RV/SV
-----------------------------	----------	----------

Per ms. „Schouten“ ddo. 19/9 :

F. J. Damen	gezagv.	ex RV
T. H. Koeslag	1e stm.	ex RV/SV
P. Hoekstra	2de stm.	ex RV/SV
H. C. Meyer	2de stm.	ex RV/SV
J. P. Kuipers	hfd. wtk.	ex RV
F. H. Niël	2de wtk.	ex RV
M. Carels	2de wtk.	ex RV
Irzan	2de wtk.	

Per ms. „Van Waerwijk“ ddo. 19/9 :

P. Kusters	gezagv.	ex RV
G. W. Zwarts	1e stm.	ex RV
C. Bakker	2de stm.	ex RV/SV
Ch. L. Rogge	2de stm.	ex RV/SV
B. Land	2de stm.	ex RV

Per ms. „Oranje“ ddo. 25/9 :

B. J. Huigsloot	hfd. wtk.	ex RV
J. Rietberg	adj. chef	ex EV (naar afd. CM/HK)
Mevr. M. C. C. van Swoll-Blüggel	echtgd. adj. chef	
Mej. M. A. H. Coerts	verpleegster	ex EV (naar Med. dienst/Petamburan)
J. Doornbos	empl.	ex EV (naar Surveydienst/Tg. Priok)
E. J. van Eyk	empl.	ex EV
W. N. van Heusden en gezin	empl.	ex EV (naar afd. CD/HK)
G. M. L. Laaper en gezin	empl.	ex EV (naar afd. VZ/HK)
J. A. Willemsen en gezin	empl.	ex EV (naar Werkpl./Tg. Priok)

Welkom !

VERTROKKEN.

Per vliegtuig :

J. C. L. Utrecht	hfd. wtk.	29/8	RV
G. A. van Bentum	1e stm.	2/9	ZV
Ch. A. Volmer	kv. gezagv.	5/9	einde dienstverband.
N. Scheer	2de stm.	8/9	RV/SV
I. L. Brinkman	kv. 3de wtk.	8/9	einde dienstverband.
H. Koning	hfd. wtk.	9/9	OP
W. F. Huyding	gezagv.	14/9	RV
Th. H. J. van Adrighem	2de stm.	15/9	RV/SV
R. A. Schuitemaker	2de stm.	15/9	RV/SV

P. J. M. B. van Wieringen	hfd. wtk.	19/9	RV
P. Koning	2de stm.	29/9	RV/SV
J. Jonkman	2de stm.	29/9	RV/SV

Per ms. „Japara“ ddo. 21/8 :

J. J. M. Lensing	empl.	EV (ex ag. Medan)
------------------	-------	-------------------

Per ms. „Oranje“ ddo. 2/10 :

D. J. Pronk van Hoogeveen	directeur	EV
R. de Lange en gezin	adj. chef	EV (ex afd. Claims/HK)
J. W. v.d. Stadt en echtgd.	adj. chef	EV/OP (ex agent Semarang)
G. Homburg en echtgd.	2de wtk.	RV/SV
Ch. P. Verhaar	2de wtk.	VP
M. Tielman en gezin	2de stm.	RV/SV
G. A. van Driem en gezin	hfd. empl.	EV (ex Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
W. J. A. Noordhoek	hfd. empl.	EV/OP (ex TD/HK)
Hegt en echtgd.		
A. J. Toussaint	hfd. empl.	EV/OP (ex SMP/Tel. Bajur)
J. Jansen en gezin	empl.	EV (ex CD/Tg. Priok)
J. J. Ostreig	empl.	EV (ex afd. VZ/HK)

Goede reis en behouden aankomst !

NIEUW AANGENOMEN :

J. C. v.d. Elburg	kv. 3de wtk.	ddo. 23/8	per vliegtuig aangek.
W. v.d. Wal	kv. 3de wtk.	ddo. 23/8	per vliegtuig aangek.
A. V. Korompis	loc. empl.	ddo. 25/8	naar ag. Tg. Priok.
H. R. Kormann	loc. empl.	ddo. 1/9	naar ag. Medan.
M. J. F. Tikoalu	loc. empl.	ddo. 1/9	naar afd. VZ/HK.
E. Verburgt	loc. empl.	ddo. 1/9	naar Werkplaatsen/Tg. Priok.
E. J. Kaseger	loc. empl.	ddo. 8/9	naar Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok.
J. Schoneveld	kv. 3de wtk.	ddo. 16/9	ver vliegtuig aangek.
C. A. Polderman	5de wtk.	ddo. 19/9	per ms. „Schouten“ aangek.
J. Hakkers	ll. wtk.	id.	id.
F. R. van Duyn	ll. wtk.	id.	id.
F. Hylkema	ll. wtk.	id.	id.
J. Aldewereld	4de stm.	id.	id.
J. Langbroek	4de stm.	ddo. 19/9	per ms. „Van Waerwijk“ aangekomen.
P. B. Mierop	4de stm.	id.	id.
J. G. J. Borger	4de stm.	id.	id.
C. A. de Wilde	4de stm.	id.	id.
W. M. Heugen	4de stm.	id.	id.
R. Budding	4de stm.	id.	id.
L. H. van de Wal	4de stm.	id.	id.

Welkom bij onze maatschappij !

MUTATIES :

J. Kruyt	adj. chef	31/8	van ag. Surabaya naar afd. VZV/HK.
L. E. de Feniks	loc. empl.	1/9	ontslag op verzoek (ex ag. Tg. Priok).
J. P. Abel	loc. empl.	1/9	ontslag op verzoek/pensioen (ex ag. Ambon).
P. Bakker	verpleegster	1/9	ontslag op verzoek (ex Med. dienst/Petamburan).
G. A. Steketee	adj. chef	6/9	van Werkpl./Tg. Priok naar TD/HK.
A. van Zwieten	empl.	6/9	van Werkpl./Tg. Priok naar Surveydienst/Tg. Priok.
Ch. A. de Roy van Zuidewijn	hfd. empl.	15/9	van SMP/Berouw naar TD/HK.



Hoofdwerktuigkundige R. Pagels
1929 — 2 Augustus — 1954
K.P.M. — N.T.P.M.

Op 2 Augustus jl. herdacht de hoofdwerktuigkundige R. Pagels, die in 1953 overgegaan is in dienst van de N.T.P.M. het feit, dat hij 25 jaar geleden zijn loopbaan bij de K.P.M. begon.

De viering van dit jubileum vond plaats op het m.s. „van Linschoten”, nadat dit schip op 8 Augustus 1954 te Amsterdam was teruggekeerd.

De jubilaris, die vergezeld was van zijn gezin en ouders werd, bij ontstentenis van de directeur, in de rooksalon toegesproken door de chef van de Afdeling Machinebouw, Ir. E. Struyk, die namens de Raad van Bestuur en de directies in Indonesië en Nederland zijn dank uitsprak voor hetgeen de heer Pagels voor de Paketvaart en in het laatste jaar ook voor de N.T.P.M. heeft gedaan.

Aan het einde van zijn toespraak overhandigde de heer Struyk de jubilaris de gebruikelijke enveloppe en het gouden polshorloge.

Hierna nam de gezagvoerder van het m.s. „van Linschoten”, de heer W. H. Iedema, het woord, die daarbij het cadeau van de état major van dit schip aanbood.

Nadat de heer Pagels beide sprekers had dankgezegd, werden verversingen rondgebracht en kregen de talrijke belangstellenden gelegenheid de jubilaris persoonlijk te feliciteren.

Bij de psychiater

Een moeder kwam met haar zoon op het spreekuur van de psychiater. De zielkundige vroeg beroepshalve: „Wat zijn de moeilijkheden met deze jongeman?”

„Hij lijdt aan zinsbegoocheling, dokter”, zei de moeder.

„En welke begoocheling in het byzonder?”

„Hij denkt dat hij een kip is!”

De psychiater stelde haar gerust en zei haar, dat er véél erger afwijkingen bestonden; hij vroeg haar tenslotte hoe lang de jongen er al last van had.

„Al twee jaar, dokter”.

„Twee jaar!” echode de arts. „Maar waarom bent u dan niet eerder bij mij gekomen?”

„Ja ziet u, dokter, we konden de eieren zo goed gebruiken!”



Op 1 September jl. vond aan boord van het ss. „Plancius”, binnenliggende te Tg. Priok, wederom een contact-avond plaats, waartoe ditmaal waren uitgenodigd de afdelingen Secretarie, Nautische Dienst, Claims en het Nautisch Instituut.

Onze fotograaf maakte op die avond o.a. bovenstaand plaatje: staande v.l.n.r. adj. chef F.A. Moerdijk (Naut. Inst.); 1e stuurman H. v.d. Worp; mevrouw Van der Worp; gezagvoerder H.A. Corsten en adj. chef H. Ch. Hart (Secretarie).

Zittend v.l.n.r.: adj. chef R. de Lange; mevrouw Hart; mevrouw Moerdijk; mevrouw De Lange en adj. chef L.W. Wakka (Naut. dienst).

(foto: studio Tong & Tim)



Deze gezellige contact-avond werd besloten met een genoegelijk dansje op het promenadedek van de „Plancius”.

(foto: studio Tong & Tim)

Nog salaris ook.

Een man had al veel baantjes gehad.....en verloren totdat hij op een goede dag bij de Gemeente kwam en de opdracht kreeg de gasmeters te controleren en het geld eruit te halen. Na een paar weken kreeg hij een brief, waarin hem werd gevraagd, waarom hij zijn salaris niet kwam halen.

„Verhip”, zei de man, „krijg ik ook nog salaris?”

Wie kaatst...

De pijp, die de man bij 't raampje van de coupé rookte, was geen pijp, 't was een stinkend riool, zulke ellendige tabak had hij.

„Als ik uw vrouw was”, zei een dame vinnig, „dan gaf ik u vergift”.

„Mevrouw”, zei de man, „als u mijn vrouw was, dan zou ik het met plezier innemen!”

Onze jubilarissen van deze maand



B. M. TAMIN
hoofdklerk II — ag. Padang
35 jaar
1 October 1954

Baginda Marah Tamin, geboren op 7 Februari 1901 te Sebrang Padang-Pandjang trad na zijn schoolopleiding op 1 October 1919 als klerk in dienst van onze maatschappij te Padang. Op 1 Januari 1950 werd hij tot 1e klerk bevorderd, om op 1 April 1951 tot hoofdklerk II te worden aangesteld.



B. J. GREEVINK
employé Amsterdamkantoor
25 jaar
1 October 1954

Barend Jan Greevink, geboren op 20 November 1909, kwam, na zijn opleiding aan een Handels-HBS te Amsterdam ontvangen te hebben en daarna korte tijd elders werkzaam te zijn geweest, op 1 October 1929 in dienst der K.P.M., om op het kantoor te Amsterdam als employé der Comptabiliteit te worden aangesteld.

In Augustus 1945 ging hij over naar de afdeling Financiën, alwaar de jubilaris sindsdien werkzaam is.

Gememoreerd zij nog, dat hij van October 1943 tot September 1944 behoorde tot de groep Amsterdamse K.P.M.-ers, welke werd geïnterneerd.



B. J. H. SCHOLTE
employé Amsterdamkantoor
25 jaar
1 October 1954

Geboren te Vlaardingen op 20 December 1911, trad Bart Johan Hendrik Scholte op 1 October 1929 in dienst der K.P.M. Hij werd geplaatst op de afdeling Personeel, alwaar hij thans nog werkzaam is. Tijdens de oorlog behoorde de heer Scholte tot de groep der K.P.M.-ers, die in Ruwenberg door de Duitsers werd geïnterneerd.

In 1950/51 werd hij gedetacheerd op het Hoofdkantoor te Djakarta, gedurende welke tijd hij o.m. optrad als chef-bureau PZ/TD.

Na zijn terugkeer in Nederland werd hij belast met het toezicht op de opleidingen van het varende personeel.



CHOO BUCK SUAH
hoofdklerk II — ag. Singapore
25 jaar
1 October 1954

Op 2 Juli 1909 werd Choo Buck Suah te Singapore geboren, werkte eerst gedurende een tweetal jaren als klerk bij de Singapore Traction Co., waarna hij op 1 October 1929 als klerk bij onze maatschappij te Singapore in dienst trad. Op 1 Januari 1946 werd hij tot hoofdklerk II bevorderd.



GOH CHENG CHUAN
1e klerk — ag. Singapore
25 jaar
1 October 1954

Goh Cheng Chuan werd op 27 October 1910 te Singapore geboren en trad, na zijn schoolopleiding, als klerk in dienst bij de Singapore Harbour Board. Na in deze functie een jaar gewerkt te hebben, trad hij op 1 October 1929 als klerk in K.P.M.-dienst op ons agentschap aldaar. Op 1 Januari 1946 werd hij tot 1e klerk bevorderd.



ACHMAD HASAN
djuru usaha 2 — Perwakilan Makassar
25 tahun
1 October 1954

Achmad Hasan dilahirkan pada tanggal 18 Oktober 1912 di Medan (Deli) dan pada tanggal 1 Oktober 1929 ia masuk bekerdja dalam dinas perusahaan kami pada Perwakilan kami di Makassar sebagai krani gudang. Sesudahnya pangkatnja dinaikkan menjadi djuru usaha gudang pada bulan Desember 1945 maka berturut-turut ia dipangkatkan menjadi mandur gudang pada tanggal 1 Djanuari 1947 dan djuru-usaha 2 pada tanggal 1 Djanuari 1953.



I BATJO
djuru usaha 2 — Perwakilan Makassar
25 tahun
1 October 1954

Itoeng Batjo, lahir pada tanggal 6 Nopember 1908, masuk bekerdja pada K.P.M. di Makassar pada tanggal 1 Oktober 1929 sebagai djuru usaha gudang. Pada tanggal 1 Djanuari 1947 ia diangkat menjadi mandur gudang dan pada tanggal 1 Djanuari 1948 menjadi mandur gudang kepala.

Pada tanggal 1 Djanuari 1953 pangkatnja dinaikkan menjadi djuru usaha 2.



PABE III

djuru usaha II — Perwakilan Makassar
25 tahun
1 Oktober 1954

Pabe III dilahirkan di Makassar pada tanggal 10 Pebruari 1908 dan pada tanggal 1 Oktober 1929 ia masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami di Makassar. Pada tanggal 1 Djanuari 1947 ia dipangkatkan mendjadi mandur gudang dan pada tanggal 1 Djanuari 1953 diangkat mendjadi djuru usaha 2.



DJAPPA

mandur Perwakilan Makassar
25 tahun
1 Oktober 1954

Djappa dilahirkan di Makassar pada tahun 1890 dan ia masuk bekerdja pada tanggal 1 Oktober 1929 dalam dinas Perusahaan kami di Makassar. Hingga kini ia masih memangku pangkat mandur buruh darat.



J. E. SCHRÖDER
hoofdemployé ag. Medan
25 jaar
6 October 1954

Johannes Elias Schröder, geboren op 6 Maart 1907 te Culemborg, doorliep eerst de 3-jarige HBS te Amsterdam en daarna de Kweekschool voor de Zeevaart in deze zelfde stad. Na het behalen van het 3de stuurmansdiploma te Den Haag, trad de heer Schröder op 6 October 1929 als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij. In 1932 werd te Djakarta het tweede stuurmansdiploma behaald, maar medio Juli 1935 werd de heer Schröder op eigen verzoek aan de wal geplaatst in de rang van employé. Tot aan de Japanse bezetting van Indonesië was hij o.m. werkzaam op het Hoofdkantoor en de agentschappen te Tg. Priok, Makassar en Medan. Gedurende de bezettingsjaren werd de heer Schröder door de Japanners geïnterneerd, om direct daarna zich wederom bij onze maatschappij te melden. Na met verlof naar Nederland te zijn gegaan kwam hij in 1947 in Indonesië terug en werd op het agentschap Tg. Priok tewerkgesteld. Van ultimo 1948 tot en met 1952 behartigde de heer Schröder onze maatschappijbelangen als agent te Asahan. Thans is hij werkzaam op het Medan-agentschap.



MUI CHU GUAN

voorman III (djuru usaha 2)
Perwakilan Medan
1 Oktober 1954

Mui Chu Guan dilahirkan di Medan pada tanggal 1 September 1909 dan pada tangaal 1 April 1929 ia masuk bekerdja dalam dinas perusahaan kami sebagai mandur gudang. Berhubung dengan sesuatu hal ia terpaksa minta minta berhenti dari perusahaan kami pada achirnja tahun 1947, akan tetapi pada tanggal 1 Djuli ia masuk bekerdja pula dalam dinas K.P.M. Pada tanggal 1 Djanuari 1952 pangkatnja dinaikkan mendjadi voorman III (djuru usaha 2).



BATJO IV

djurmudie — Perwakilan Makassar
25 tahun
1 Oktober 1954

Batjo IV dilahirkan di Takalar (Sulawesi Selatan) pada tahun 1905 dan pada tanggal 1 Oktober 1929 ia masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami di Makassar sebagai djurmudie. Hingga kini ia masih mendjalankan tugasnja tersebut. Pada tanggal 1 Oktober j.a.d akan diperingati olehnja, bahwa pada tanggal tersebut ia telah bekerdja selama 25 tahun dalam dinas K.P.M.

G. KOOGER
gezagvoerder
25 jaar

6 October 1954

(géén foto beschikbaar)

Gerrit Kooger, geboren op 25 September 1908 te Amsterdam, doorliep eerst de 3-jarige HBS en behaalde daarna op 19 Juli 1929 te Den Haag zijn diploma 3de stuurman GHV. Op 6 October 1929 trad de heer Kooger als 4de stm. in dienst van onze maatschappij. In Maart 1933 en in December 1936 behaalde hij te Djakarta resp. zijn 2de- en 1e rang. Op 1 Januari 1937 werd hij tot 3de stuurman bevorderd, om op 1 Januari 1942 tot 2de stuurman te worden aangesteld.

Gedurende de laatste oorlog is de heer Kooger blijven doorvaren (o.a. op de „Stagen” en de „Swartenhondt”). Op 1 Juli 1949 werd hij tot 1e stuurman bevorderd, terwijl precies 4 jaar later, op 1 Juli 1953 de heer Kooger tot gezagvoerder werd benoemd.



ARSAD LADANDOE

1e klerk — ag. Donggala
25 jaar
1 October 1954

Arsad Ladandoe werd in December 1905 te Donggala (Celebes) geboren en trad als klerk bij onze maatschappij op 1 October 1929 te Donggala in dienst. Op 1 Januari 1946 werd hij tot 3de klerk bevorderd, daarna op 1 Januari 1947 tot 2de klerk, om op 1 Januari 1951 tot 1e klerk te worden aangesteld.



LA DALLE

mandur gudang kepala Perwakilan Pare
25 tahun
1 Oktober 1954

La Dalle dilahirkan pada tahun 1904 di Palanro dan pada tanggal 1 Oktober 1929 ia masuk bekerdja dalam dinas perusahaan kami di Pare-Pare sebagai djuru usaha gudang. Pada tanggal 1 April 1948 dia diangkat mendjadi mandur gudang kepala.

D. TINDANGEN
ladingklerk
25 jaar

11 October 1954

(géén foto beschikbaar)

Op 6 Januari 1906 werd David Tindangan te Menado geboren en trad op 11 October 1929 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 Januari 1935 werd hij tot ladingklerk bevorderd. Gedurende de laatste oorlog is de heer Tidangan blijven doorvaren. Op 11 October a.s. herdenkt hij dus het feit dat hij voor 25 jaar in dienst trad van de K.P.M.



A. PENNY
gezagvoerder
25 jaar

12 October 1954

Geboren te Middelburg op 18 Augustus 1907, doorliep Abraham Penny eerst de 3-jarige HBS en daarna de Zeevaartschool, met als resultaat dat hij op 12 October 1929 als 4de stuurman in dienst trad van onze maatschappij. Hierna behaalde de heer Penny nog zijn 2de- en 1e rang voor stuurman GHV, om op 1 April 1937 tot 3de stuurman te worden bevorderd. Op 1 Januari 1942 werd hij tot 2de stuurman benoemd. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië bleef de heer Penny zijn functie uitoefenen en wel aan boord van de „Balikpapan“, de „van Outhoorn“ en de „Both“.

Op 1 Juli 1949 volgde zijn aanstelling tot 1e stuurman, terwijl hij op 1 Juli 1953 tot gezagvoerder werd bevorderd.

J. PLUGGE
gezagvoerder
25 jaar

12 October 1954

(geén foto beschikbaar)

Jacobus Plugge, geboren op 3 Februari 1909 te Scheveningen, doorliep eerst de Mulo en daarna de Zeevaartschool te Scheveningen. Op 12 October 1929 trad hij als 4de stuurman in K.P.M.-dienst. De heer Plugge behaalde te Djakarta in Mei 1933 zijn tweede rang stuurman GHV, om 1 April 1937 tot 3de stuurman te worden benoemd. In Mei 1937 slaagde hij voor zijn eerste rang, eveneens te Djakarta. Op 1 Januari 1942 kwam zijn bevordering af tot 2de stuurman. Gedurende de Japanse bezetting van Indonesië kwam hij in verschillende Japanse interneringskampen terecht, na afloop waarvan hij met verlof naar Nederland vertrok. Op 1 Januari 1950 en op 1 Januari 1954 werd hij resp. bevorderd tot 1e stuurman en gezagvoerder.

H. SIGARLAKI
beambte ag. Tg. Priok
25 jaar

14 October 1954

(geén foto beschikbaar)

Herman Sigarlaki, geboren op 5 October 1912 te Kalongan Naoembie (Tonsea) trad op 14 October 1929 als 11. ladingklerk in dienst van onze maatschappij. Ondertussen ging hij studeren voor stuurman-locaalvaart en behaalde dit diploma in Maart 1933. Op 1 Januari 1934 werd hij tot ladingklerk bevorderd, om op 1 April 1937 tot stuurman-locaalvaart te worden benoemd. Hiermede blijkbaar nog niet tevreden zijnde, ging hij wederom studeren en zag kans om op 6 Januari 1949 het diploma voor stuurman I.K.V. te behalen.

Op 14 Augustus 1950 ging de heer Sigarlaki op eigen verzoek over naar de wal en werd met ingang van die datum aangesteld tot hoofdklerk I. Op 14 Februari 1951 werd hij tot beambte bevorderd. Hij is thans werkzaam op ons Agentschap te Tg. Priok.

R. TIKOALU
ladingklerk
25 jaar

26 October 1954

(geén foto beschikbaar)

Roeland Tikoalu werd op 4 November 1911 te Panikiwawa (Menado) geboren en trad op 26 October 1929 als leerling-ladingklerk aan boord van de „op ten Noort“ in dienst van onze maatschappij. Zijn bevordering tot ladingklerk kwam op 1 April 1934 af.

Op 26 October a.s. hoopt de heer Tikoalu het feit te herdenken dat hij 25 jaar bij onze maatschappij in dienst is.



R. M. SOEPARTOJO
locaal-employé/ agent te Muntok
25 jaar

28 October 1954

Raden Mas Soepartojo, geboren op 31 Juli 1905 te Surakarta, trad op 28 October 1929 als leerling-ladingklerk in dienst der KPM. Op 1 October 1930 werd hij reeds tot ladingklerk bevorderd. Ondertussen was de heer Soepartojo gaan studeren en behaalde op 24 November 1931 zijn diploma voor stuurman-locaalvaart. Op 1 Maart 1932 werd hij tot wnd. stm.-locaalvaart aangesteld, om een maand later definitief in deze rang benoemd te worden. In Mei 1941 werd het diploma stuurman IKV gehaald. In October 1950 werd de heer Soepartojo op eigen verzoek aan de wal geplaatst in de rang van hoofdklerk I. Op 1 April 1951 werd hij bevorderd tot beambte, om op 1 Januari 1952 tot locaal-employé te worden benoemd. Hij behartigde onze maatschappijbelangen als agent eerst te Benkulen, en thans te Muntok.

De traditie van het aanbieden van haring

De traditie van het aanbieden van haring aan het vorstenhuis stamt uit het begin van de 19e eeuw. Door de uitvinding van het haringkaken werd de haring van een product, dat spoedig moest worden geconsumeerd, een stapelproduct. Hierdoor openden zich gunstige perspectieven voor export. Bij zich in steeds stijgende lijn ontwikkelende handel was het onvermijdelijk, dat de haring moest worden gekeurd.

Uit de tijd van Karel de Vijfde dateren de eerste voorschriften op dit gebied. De bemoeiingen van de overheid met de visserij namen toe. In 1582 werd het „Collegie van de Grote Visscherij van Hollant ende Westvriesland“ gesticht. Dit college waarin de reders van de voornaamste haringhavens van toen, zoals Enkhuizen, Brielle, Rotterdam en Delft zitting hadden, had wetge-

vende macht. (In de naam weerspiegelt zich de betekenis, die de haringvisserij voor ons land had. Met de grote visserij bedoelde men de haringvisserij in tegenstelling tot de kleine visserij, waarmee de walvisjacht werd aangeduid.)

Het aantal haringscheppen, dat in het begin van de 17e eeuw uitvoer, wordt geschat op ongeveer 2000. De gunstige ontwikkeling van de haringvisserij en de handel wekte naijver bij andere visserijlanden, waaruit zodanige gespannen verhoudingen ontstonden, dat zij zelfs mede aanleiding waren tot oorlog met Engeland (1652). Het getal schepen slonk door oorlogsvernielingen geweldig en toen in 1713 de vrede van Utrecht een einde maakte aan de oorlogsperiode, waren er nog slechts ruim 200 over. Naderhand nam de Hollandse haringvisserij weer in betekenis toe. Zij ontwikkelde zich evenwel in geheel andere plaatsen dan de oude haringhavens. Vlaardingen, Maassluis, Scheveningen en Katwijk gingen van zich doen spreken. De vissers van deze plaatsen moesten vele plagerijen ondervinden van het machtige Collegie van de Grote Visscherij, waarin immers reders van de oude haringhavens vertegenwoordigd waren. Zo mochten zij geen haring kaken. Napoleon maakte aan dit onrecht een einde. Toen in 1813 de Napoleontische tijd voorbij was zagen de vissers van de nieuwe plaatsen met vreze het herstel van de oude bepalingen tegemoet. Uit die tijd stamt het gebruik haring aan de koning aan te bieden, wat toen het oogmerk had de aandacht van de vorst te vestigen op de belangen van de vissers. De Scheveningers stelden het gebruik voor het eerst in: zij hadden immers nauwe betrekkingen met Koning Willem I, die in 1813 te Scheveningen aan land was gekomen. De oude verbodsbepaling keerde niet terug, iedere haringvisser mag zijn haring kaken.

Het gebruik haring aan te bieden aan de Koning bleef echter bestaan en deze traditie leeft thans nog. Bij het begin van iedere teelt is de zg. „groene“ haring schraal en heeft weinig vetten.

Naarmate de teelt voortschrijdt, wordt de haring vetter en malser. Elke aangevoerde partij wordt gekeurd en zodra de opperkeurmeester van oordeel is, dat de aangevoerde haring van uitstekende kwaliteit is en geschikt om aangeboden te worden, dan biedt de reder van het schip, dat de partij aangevoerde, de haring, verpakt in met vaderlandse kleuren beschilderde tonnetjes aan de Koningin aan. Het spreekt vanzelf, dat hierbij thans niet meer het oogmerk geldt, dat de Scheveningers in 1813 bewoog dit gebruik in te stellen.

Voor a.s. verlofgangers :

*J'ai deux amours ...
C'est Paris et mon pays !*

Het ideaal van vele verlofgangers blijft een uitstapje naar de stad aan de Seine. De Lichtstad heeft nu eenmaal een charme, die een onweerstaanbare aantrekkingskracht uitoefent op een ieder, die eens langs de Parijse boulevards en de boekenstalletjes bij de Seine heeft geflaneerd. Zo was het ook met ons gesteld, toen we besloten een weekje per auto naar Parijs te gaan. Het voorjaar is wel de beste tijd, omdat het 's zomers vaak te warm en stoffig is en de Parijzenaars zelf in die tijd de stad ontvluchten.

De eerste dag reden wij tot Brussel, waar wij overnachtten, dit om te voorkomen dat wij vermoeid na een hele dag rijden, des avonds voor de eerste maal in de Parijse drakte opgenomen zouden worden; het gehele traject is nl. 500 Km.

De volgende dag reden wij vrij vroeg in de middag echter Parijs binnen. Hoewel het in 't begin even vreemd aandeed de handig-manoeuvrerende taxichauffeurs kriskras door elkaar te zien rijden en aan beide kanten te zien passeren, werden we direct in de lange files opgenomen. Na enige tijd oriënteren deden we aan het verkeer mee als geboren Parijzenaars. Het valt uiteindelijk erg mee, indien men maar goed de politie-agenten (die zeer vriendelijk en behulpzaam zijn voor vreemdelingen) met hun baton in de gaten houdt en tijdig voor de overstekende voetgangers stopt. U kunt er ook goed leren om met een minimum aan plaatsruimte een auto tussen twee anderen in te wringen...

We zullen u niet ophouden met een uitgebreid verslag over de vele bezienswaardigheden. U zult vanzelf de touristische trekpleisters opzoeken, zoals de Arc de Triomphe, de Eiffeltoren, de Notre Dame, het Louvre, les Halles etc. U zult er ook ongetwijfeld een dagje doorbrengen in Montmartre met zijn gezellige oude straatjes, de Sacré Coeur en de Place du Tertre, waar u vele schilders aan het werk ziet en waar na een dag lopen une petite verre extra goed smaakt. Uit de vele boekjes over Parijs zouden wij u het prettig geschreven gidsje van Jan Brusse willen aanbevelen, waarin u zeven zwerftochten door Parijs en allerhande wetenswaardigheden beschreven vindt.

Wilt u van Parijs genieten en de sfeer in u opnemen, rijdt dan niet alleen van het ene monument naar het andere. Trek ook een dagje er voor uit om rustig langs de dure winkelstraten Rue de la Paix en Rue du Faubourg

St. Honoré te flaneren, waar de voor-
aanstaande zaken hun luxe vertonen.
De prijzen zijn er voor ons onbetaal-
baar. Niet alleen dat de gewone ge-
bruiksvoorwerpen in Nederland stukken
voordeliger zijn, doch bij de wereld-
beroemde zaken wordt de naam en de
exclusiviteit dubbel en dwars betaald.

Rust u dan eens uit op het terras van
een der talloze café'tjes en geniet
achter uw glaasje wijn van de film die
zich voor uw ogen ontrolt. Vergeet ook
niet eens in de Métro te stappen, het-
geen vooral als men de Londense un-
derground niet kent, een aardige er-
varing is. Wandel ook eens door de
grote warenhuizen, zoals het Magasin
du Louvre of La Samaritaine; u kent
daar alle denkbare artikelen vinden.

Het logies behoeft niet duur te zijn.
Reeds voor frcs. 600 kan men een
eenvoudige tweepersoons kamer krij-

gen, waarbij nog een petit déjeuner à
frcs. 150 pp. komt (1 fr = 1 nederl.
cent). Indien u wat handigheid heeft
gekregen in het uitkiezen en samenstel-
len der menu's die steeds buiten de
restaurants zijn aangeplakt, kunt u bij
de kleine zaken, vooral in de studen-
tenwijken, voor frcs 400 à 500 goed
terecht.

Probeer u niet om binnen een week
heel Parijs en omgeving te zien, want
dan wordt het programma overladen.
U heeft daarvoor meer tijd nodig en het
is niet erg om iets voor een volgende
keer te bewaren!

De terugreis via de Route National 2,
Mons, Brussel, Antwerpen, Rotterdam
naar Den Haag reden wij in ongeveer
8 uur.

Wij hopen dat u bij gelegenheid een
prettige tijd in Parijs zult hebben!

C. de L.

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Na loting onder de goede inzendingen werd de uitgeloofde prijs van Rp. 15,— voor deze maand toegekend aan Mejuffrouw Lie Soei Oang — 2de klerke — van het agentschap te Makassar.

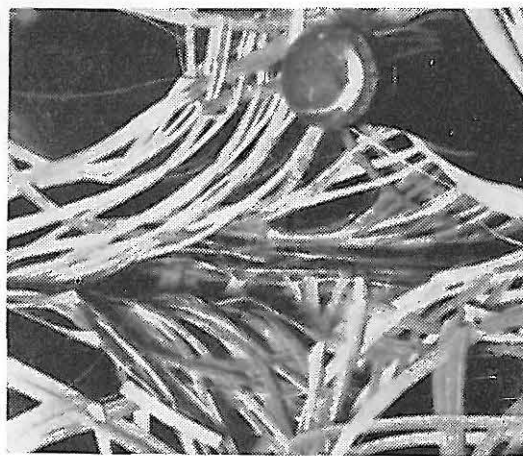
U ziet hiernaast de oplossing van deze foto-prijsvraag, voorkomende in ons Augustus-nummer: een gedeelte van een varkenssnuit.

*

Nevenstaand onze nieuwe opgave. U zult toch niet kunnen beweren dat deze puzzle erg moeilijk is?

Uw oplossing van deze opgave moet uiterlijk 20 November a.s. in ons bezit zijn. U gelieve uw inzending te adresseren aan:

de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta. Op de envelop zet u links in de bovenhoek: foto-puzzle.



Overspannen!

Er is een ziekte, die wij met een gerust hart de ziekte van de twintigste eeuw kunnen noemen: de overspannenheid. Er is ook geen ziekte die zo moeilijk is te genezen. Als U uit Uw slaap wordt gehouden door een hardnekkige hoest gaat U naar de dokter, als U verstandig bent tenminste en er niet zelf aan doktert, en dan is in de meeste gevallen de zaak in een paar dagen weer in orde. Maar iemand die eenmaal goed over zijn toeren is, heeft weken en soms maanden nodig om er weer bovenop te komen, als hij er weer bovenop komt. En al die tijd voelt hij zich gejaagd en onrustig, vliegt bij het minste of geringste op en zijn aanwezigheid is een straf voor de huisgenoten. En als men zich afvraagt waarom men nu dagelijks deze mensen op het spreekuur ziet terwijl dit vroeger uiterst zelden voorkwam, dan is daarvoor een groot aantal oorzaken aan te wijzen, teveel zelfs om uitvoerig te behandelen. Het is zonder meer duidelijk, dat de omstandigheden in de wereld hier een rol spelen. We denken wel dat wij eraan gewend zijn dagelijks de voorpagina van de krant bezaaid te zien met verhalen waarin onheil dreigt; conferenties die mislukken, spionnen die ontmaskerd worden, bommen die bij ontploffing grote delen der aarde onbewoonbaar maken en verkeersongevallen bij tientallen, maar echter eraan wennen doen we niet. Het is een geluk, dat krantenpapier zo snel vergaat, want je moet je niet voorstellen wat ons verre nageslacht van ons zal denken als het kennis neemt van „de beschaving” waarop wij zelf zo verschrikkelijk trots zijn, maar die niettemin toestaat, dat volksstammen praktisch worden uitgemoord en dat wij ons erop voorbereiden alles en iedereen tegelijk uit te roeien.

Maar een van de voornaamste oorzaken voor deze ziekte ligt in onszelf. We leven niet meer, we worden geleefd. Wij zijn niet tegen de situatie opgewassen. Wij haasten en hollen de ganse dag en het is goed dat wij ons van tijd tot tijd afvragen, waarvoor en waarheen? Het moet ronduit worden gezegd, we weten het niet. Het enige wat wij bereiken is, dat wij moe zijn, altijd moe, dat we prikkelbaar worden, teveel roken, soms teveel drinken en altijd te laat naar bed gaan. De dag is te kort geworden. Er is maar één middel om hem langer te maken en dat is door minder te slapen. We verbeelden ons dat wij 's avonds laat zo goed kunnen werken en als we dan eenmaal tollend van vermoeidheid in bed rollen, komt

de slaap niet. De gedachten en problemen bestormen ons en houden ons uit de slaap en als eindelijk, na uren heen en weer draaien de slaap zich barmhartig over ons ontfermt, dromen we. Dromen die betrekking hebben op de onopgeloste problemen van de dag, op de moeilijkheden met vrouw en kinderen, op ons geldgebrek. Is het U ook opgevallen, dat iedereen geldgebrek heeft? Heus niet alleen die mensen waarvan statistisch vaststaat dat zij te weinig verdienen om er te komen, maar iedereen. Niemand is tevreden, iedereen wil meer, steeds meer. En waarom? Niemand weet het. „Geld maakt niet gelukkig” en „de tering naar de nering zetten”; het zijn gezegden uit een vorige eeuw, waarin niemand nog gelooft. De wereld is een groot gekkenhuis geworden, waar iedereen wil hebben wat een ander al heeft. De een studeert daartoe avond aan avond om diploma's te halen, want hij wil vooruit, de ander tracht met slinkse streken zijn collega's voorbij te streven, omdat hij baas wil worden, de derde wil geen kinderen omdat dat hem hindert bij zijn carrière, de vierde wil veel kinderen omdat dat zoveel kinderbijslag oplevert. En al die mensen denken, dat als ze dat nu eenmaal maar bereikt hebben, ze gelukkig zullen zijn, alsof geluk iets is, dat op een gegeven moment aanbelt en zegt: „Hier ben ik, meneer Doorsnee, ik ben het geluk!”

Het enige wat tevelen van ons vergeten is te leven, en dat is het enige dat ons gelukkig kan maken, het enige dat het bestaan waarde geeft. Natuurlijk is het werk daarvoor een belangrijke voorwaarde, en iets te bereiken in de wereld is, als dat kan, veel waard. Maar niets is belangrijker dan het leven zelf, niets belangrijker dan op het einde van de weg te kunnen zeggen „Ik heb ervan gemaakt wat ervan te maken was, in

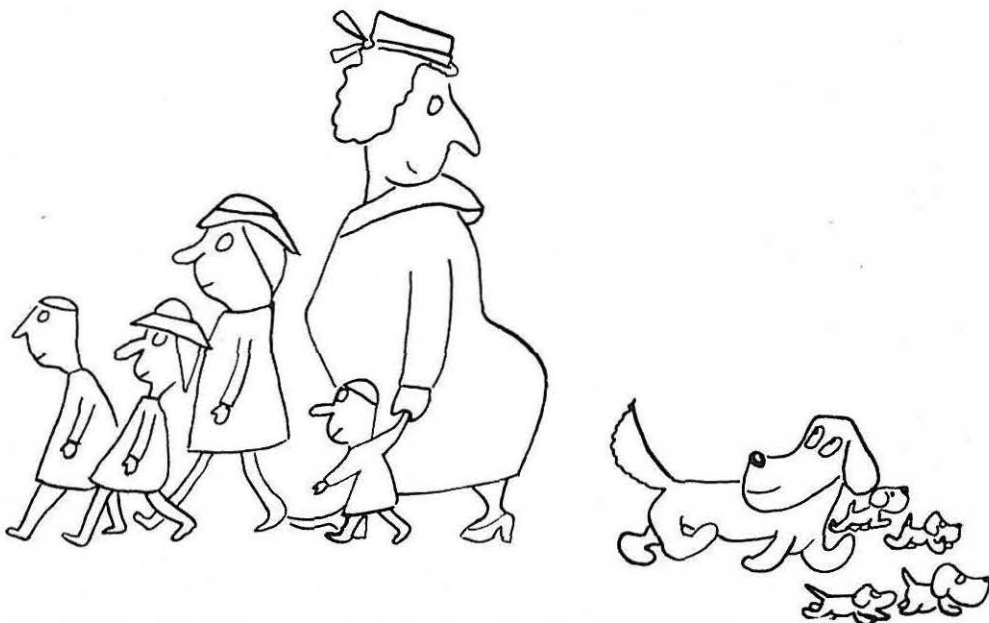
tegenspoed heb ik mij als een man gedragen en voorspoed was voor mij altijd reden ook anderen te laten mee-delen; ik heb altijd getracht niet schadelijk voor anderen te zijn”. De grootste narigheid die deze eeuw ons heeft gebracht is de onevenwichtige mens, de mens die vandaag mens is en zich morgen als een „beest” gedraagt, die de wereld alleen maar ziet als een hol, waarvan hij het middelpunt is. De wereld draait om het ik. Is het zo'n wonder, dat in deze wereld vele „ikken” de strijd op een gegeven moment opgeven, omdat zij er niet tegenop kunnen? Ik behoor niet tot de mensen die geloven in het hutje op de heide, waarin iedereen gelukkig is met een paar kippen en een tuintje met zonnebloemen. Maar ik geloof wel aan de noodzakelijkheid te leren inzien dat leven iets anders hoort te zijn dan vliegen, hollen en jachten naar een schijngeluk; dat leven ook is, rustig genieten van een bosje sneeuwkllokjes en van een kind, dat buiten speelt, dat het ook is, gewoon maar lopen en een beetje om je heen kijken.

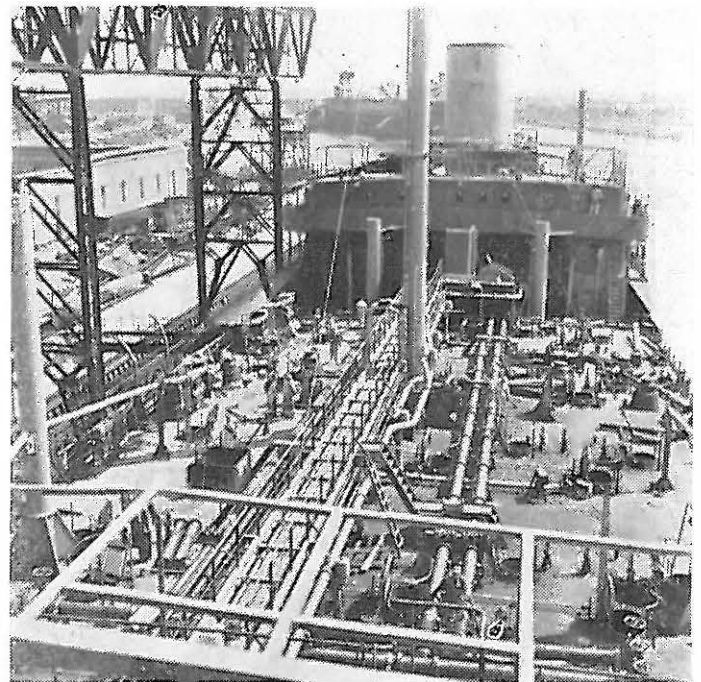
Als we overspannen raken, komt dat niet van het werk, niet van onze vrouw, niet van de buurman en zelfs niet van de inwoning, maar we hebben dat in de eerste plaats aan onszelf te danken, omdat we niet geleerd hebben te leven, omdat we niet een minimum aan levenswijsheid en aan levensaanvaarding hebben ontwikkeld.

En het zal een ieder duidelijk zijn, dat dat niet met een drankje te bereiken is.

G.C. Soeters, Arts.

Het Vlaamse woord voor auto?
Snelpaardelooszonderspoorwegpetrolrijtuig.





Bovenstaand een viertal opnamen van de nieuwe 18.000-tons tanker de „Westertoren”, in aanbouw bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te Rotterdam, en bestemd voor de n.v. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij. De proefvaart vond inmiddels op 21 September j.l. plaats, terwijl de overdracht aan de N.T.P.M. op 1 October a.s. zal geschieden.

(foto's: gezagvoerder L. Koster)

Dieren géén toegang

We logeerden in een klein berghotel. Het was er heerlijk rustig, een verrukkelijke rijsttafel en prettige bediening. De omgeving pas prachtig en we maakten lange wandelingen, waarvan ook ons hondje Tommy genoot.

Toen we de eerste keer de kamer binnenkwamen waar de maaltijden werden gebruikt, namen we Tommy mee. 't Was er zo huiselijk, helemaal niet hotelachtig en behalve wij, waren er nog maar twee andere gasten, die allervriendelijkst tegen Tommy deden. Het hondje, dat al van te voren had gegeten, lag rustig onder onze tafel aan onze voeten, geen gebedel dus of heen

en weer gedraaf. Alles verliep keurig en ordelijk en de volgende dag togen we weer met ons drieën eetkamerwaarts. Er hing nu een briefje aan de deurpost en we keken er even nieuwsgierig naar. Er stond nl. op: Binatang tida boleh masuk!

We keken elkaar even aan en toen naar Tommy, onze gezellige vrolijke kameraad. Hij stond rustig te wachten tot we verder zouden gaan. Nu, dit deden we en het toneel was precies gelijk aan dat van de vorige dag. Mijn man zei niet veel, maar hij had een ondeugende tinteling in zijn ogen en, jawel hoor, daar riep hij opeens: „Mandur, angkat itu lalar!”

De mandur, die het heel goed had verstaan, kwam wat naderbij en vroeg

beleefd: „Tuwan mau apa?” Mijn man herhaalde dat de vliegen uit de kamer moesten verdwijnen en daar had je warempel nog een tjitjak ook, die moest er ook uit...! En de mandur onthutst: „Kenapa tuwan?” „Sebab binatang tida boleh masuk!”

Er barstte een lach-salvo los van mijn man en mij alsmede van de twee andere gasten en ook de bedienden zelf hadden pret en fluisterden vrolijk onder elkaar.

Wie het briefje had neergehangen hebben we nooit geweten, we vroegen er ook niet naar, maar de volgende dag was het weg en de „beesten” hadden weer vrij entree!

E.G.L.



6. De vuurtoren van Alexandrië

De Pharos, de vuurtoren van Alexandrië, die tijdens de regering van Ptolomeus Philadelphus (285—247 vóór Chr.) door Sostratus werd gebouwd, wordt als de eerste echte vuurtoren ter wereld beschouwd. Plinius schrijft hierover: „Een ander beroemd bouwwerk is de toren, welke werd gebouwd door de koning van Egypte op het eiland Pharos bij de ingang van de haven van Alexandrië. Men zegt, dat de oprichting er van achthonderd talenten heeft gekost. Het doel er van is om door middel van vuur, schepen de ingang van de haven te wijzen.”

Als de Pharos inderdaad slechts achthonderd talenten (twee miljoen tweehonderdduizend gulden) kostte, was dat niet duur, hetgeen uit het volgende duidelijk zal worden. Edrisi, een Arabische geograaf uit de dertiende eeuw, verzekert, dat de Pharos honderdtachtig meter hoog was. Anderen spreken van honderdvijfentwintig meter, maar vast staat in ieder geval, dat het een buitengewoon hoog bouwsel was.

Om het geheel onverwoestbaar te maken, ongevoelig voor het beuken van de zee tegen de noordzijde, werden, naar men verhaalt, de steenblokken niet met cement, doch met gesmolten goud samengevoegd. Volgens de Arabische versie bestonden de fundamenten geheel uit glas, omdat dit materiaal tijdens proefnemingen van Sostratus bewezen had beter dan goud, zilver, koper, lood en ijzer de invloed van het zeewater te kunnen weerstaan.

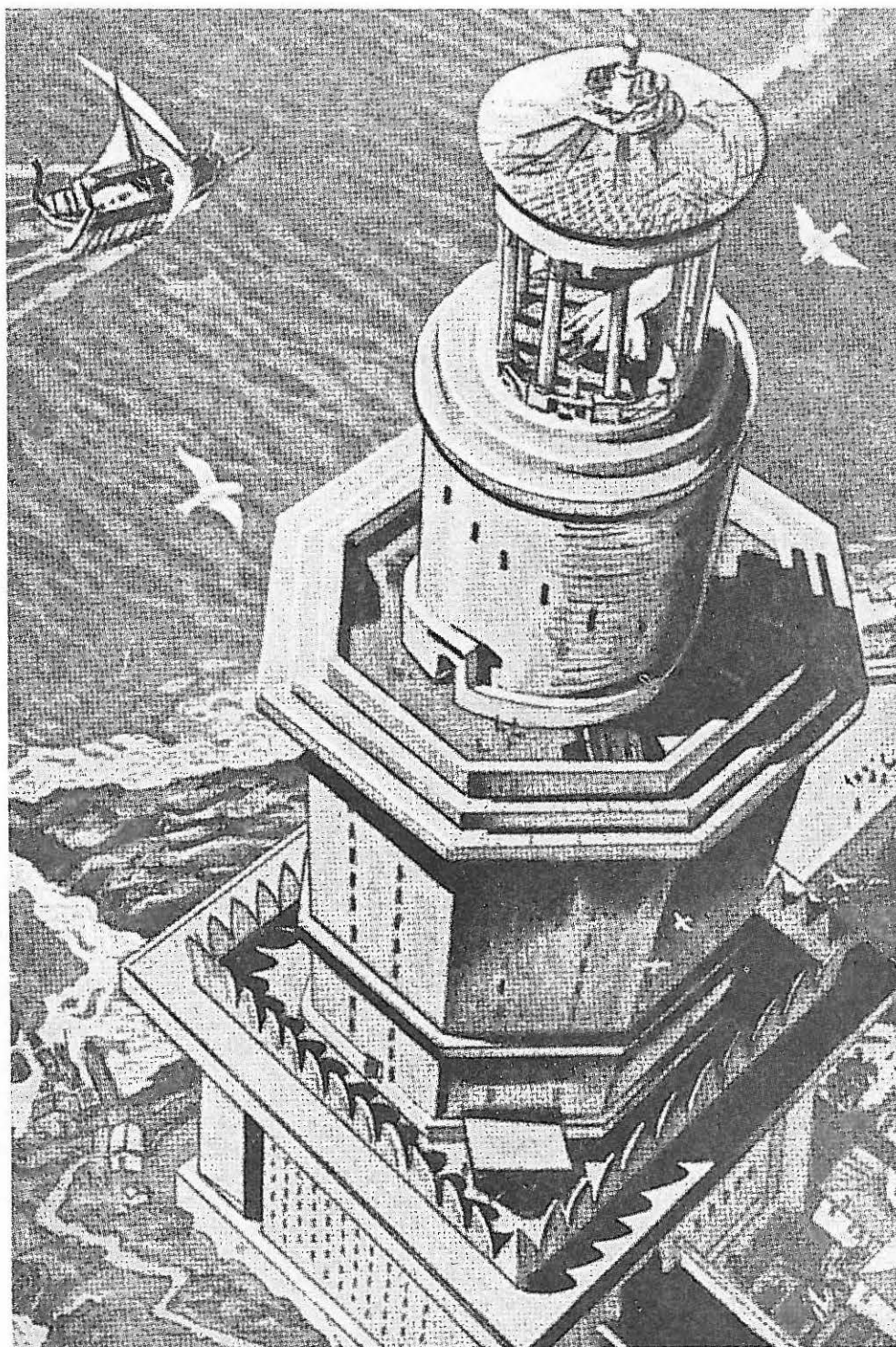
In de ogen van de Arabieren, die Egypte in de zevende eeuw veroverden, bestond het mooiste deel van de Pharos uit de geweldige spiegel in de top. De legende verhaalt, dat men het glas zo kon wenden, dat het de zonnestralen weerkaatste en het schepen in brand stak, die op honderdvijftig kilometer afstand op zee

voeren. Arabieren hebben een grote fantasie, maar we kunnen wel aannemen, dat Sostratus door middel van een geweldig komfoor en een spiegel een sterker licht schiep dan de mens vóór de uitvinding van de atombom ooit had geproduceerd.

In handen van de Mohammedanen was de Pharos een wapen tegen het christendom, reden waarom een inwoner van Constantinopel besloot een poging te wagen om het grote vuur te laten doven. Hij wist het vertrouwen van kalief Al-Walid te winnen en maakte hem wijs, dat onder de Pharos schatten verborgen lagen. De

hebzucht van de kalief was gewekt en hij gaf order de Pharos af te breken! Pas toen het geweldige bouwwerk al tot de helft van zijn hoogte was teruggebracht, begon de Oosterse heerser argwaan te koesteren. De Arabieren trachtten daarna de toren met bakstenen weer op de bouwen, maar zij misten het genie van Sostratus: zij slaagden er niet in de oorspronkelijke hoogte te bereiken en toen zij de grote spiegel weer op zijn plaats trachtten te zetten, viel hij en brak in duizend stukken. In 1375 werd de rest van de Pharos als een vormeloze massa steen door een aardbeving in zee gesmeten.

(wordt vervolgd)



ONS SPORT-NIJOUWS

ZEILEN.

Interport-wedstrijden te Surabaia.

De KPM-ers die, zoals ons vorige nummer vermeldde, in Surabaia de kleuren van de Jachtclub Tg. Priok verdedigden, hebben het er best afgebracht. In de teamwedstrijden ging in de N.N.-klasse met een ruime voor-sprong in punten het team van Djakarta, bestaande uit de „Vleugel” met stm. Redeker, de „Wind” met stm. Brassem en fokkenist Verhoeven alsmede een boot van de Factory met de eer strijken.

In de te Surabaia gehouden individuele wedstrijd had stm. Brassem de „Wind” aan een andere Djakartaan uitgeleend. Dat het Djakarta-team met goede zeilers was uitgekomen blijkt wel uit de uitslag:

1. „Vleugel”: stm. Redeker, fokkenist Brassem
2. boot van de Factory uit Djakarta
3. „Wind”.

Zaterdag 11 September: Nachtwedstrijd.

Nadat op Donderdag 9 September de 3 NN-ers uit Surabaia met de „Valentijn” waren teruggebracht, kon deze wedstrijd weer doorgang vinden. Helaas bleek dat dit transport de boten geen goed had gedaan. Zowel de „Wind” als de „Vleugel” konden geen vaart lopen.

De „Wind”, die bij Leiden al zo’n eind achter lag dat de na zijn klasse gestarte boten hem al allemaal hadden ingehaald, gaf het maar op en keerde terug. Op de terugweg had hij nog een ontmoeting met de coaster „Lebak”, die de inzittenden op een koele dronk tracteerde om de moed van deze verloren wedstrijd er weer in te krijgen. Na twee uur langszij te hebben gelegen, ging het weer op de Jachtclub aan, waar met een luid gejuich de „Wind” werd binnen gehaald. met een: „Jullie zijn nummer één !!”

We hebben maar niets gezegd, alleen op het afteken-formulier vermeld: „opgegeven”.

De officiële uitslag luidde:

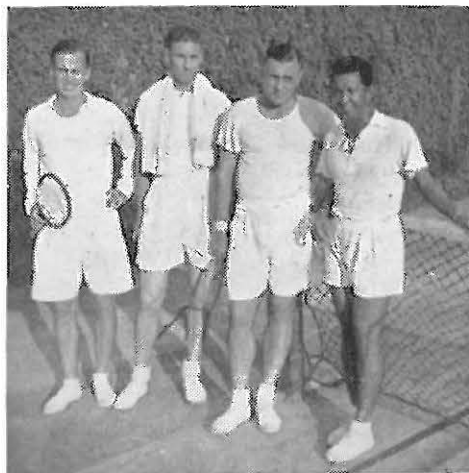
2. „Zee”: stm. Wakka
3. „Vleugel” stm. Redeker
5. „Deining”: stm. Bol.

TENNIS.

K.P.M. — V.O.P.

Voor de 2de maal in de afgelopen maand trad het K.P.M.-tennisteam in

het strijdperk tegen de tennisclub V.O.P. om weer met geduchte cijfers te verliezen. Het werd evenwel de tegenstanders niet cadeau gegeven en enige spannende partijen waren dan ook op onze Logeergebouw-baan te zien.



V.l.n.r.: de heren Metzelaar, Boegheim, De Maar en Ketje Sudarsono
(foto: W. J. Dootjes)

Het hoogtepunt van deze wedstrijden was de herendouble-demonstratiewedstrijd op Zaterdagmiddag 4 September tussen de Javakampioen Ketje Sudarsono en zijn partner de hr. De Maar tegen de heren Boegheim en Metzelaar, welke wedstrijd tegen alle verwachtingen in door onze buitengewoon sterk spelende KMP-double Boegheim/Metzelaar werd gewonnen in 3 sets! (6—3; 3—6; 8—6). Een keurige prestatie



V.l.n.r.: de dames Boegheim en Metzelaar en hun V.O.P.-tegenstandsters.
(foto: W. J. Dootjes)

waarvoor als huldeblijk nevenstaande foto dan ook werd geplaatst.

Alle 3 sets, welke in hoog tempo werden gespeeld, hadden een spannend verloop (wij denken hierbij aan de „beruchte” service-game van Metzelaar in de 3de set met 11 × duece) en het is dan ook zeker dat de vele toeschouwers volop van deze mooie wedstrijd hebben genoten.

Als 2de partij op deze Zaterdagmiddag werd een dames-double gespeeld waarbij de dames Boegheim-Metzelaar hun beste beentje voorzetten hetgeen evenwel niet mocht baten, want deze partij werd met flinke cijfers verloren. Toch ook een foto!

De resterende partijen, mixed: mevr. Noordhoek/Gerungan en mevrouw Bos/Levert, alsmede de heren-doubles Hart/Van Santen en Bakker/Dootjes werden verloren.

Toch, aggressief als we zijn, laten we de moed niet zakken en we zien met spanning de 3de ontmoeting tegemoet en dan.....!

BADMINTON

In November a.s. zal het jaarlijkse badminton-tournooi worden gehouden om de SVP-wisselbeker, die het vorige jaar in het bezit kwam van de double Lily/Junus.

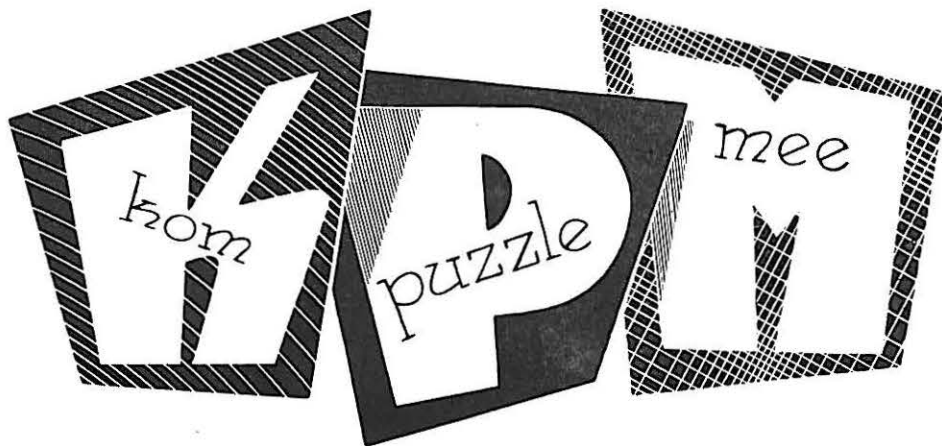
Degenen van ons personeel te Djakarta (Hoofdkantoor, Priok, Petamburan en Logeergebouw) die aan deze wedstrijden wensen deel te nemen, worden verzocht hun naam (en die van hun partner) te willen opgeven aan de heer R. Santossa, afd. CD/HK, (voor het Hoofdkantoor en Logeergebouw); voor Tg. Priok aan de heer S. Siauta en voor Petamburan aan de heer Marpaung.

Buiten de wisselbeker zijn er nog andere fraaie prijzen beschikbaar gesteld. Ter bestrijding der kosten is het inleggeld vastgesteld op Rp. 3,— per persoon.

Laatste gelegenheid tot inschrijven: 20 October as.!

Als een hoofd en een boek tegen elkaar botsen, en het klinkt hol, ligt dat dan altijd aan het boek?

Lichtenberg



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

PERIODE POLKA PERSICO
POLARES HOLLAND NITELV
EMKARBOOM STEK GAT DE
RAN NORIET ZIE EENDER TER
KRAM SOES GESLAAN PART
AKANI STIKRETA LK PORTE
MAL EBOA EDELOIR
END NEG DEN LAK REU KEI
NT STRAM NAAST MASSA INN
TMT GROS DTE LENT GMEG
TAAK DELTA LEENS KAAN
MORAAL DAR BEREI TRALIE
ENORM SEPIEK EG ETTER
RYTOEN VERTREK RUN ARE
EN KROOS MOTOR BETTOSI
LBR SOLO FES CENT EBS
BAAS DUPEL RMENS AXEL
MARKEN NEEN OORT NATUUR
KEET AGEN KOMEID PARI
XETE OPEN VOS SNORANT H
ET LEPEL DOSIS GRAAT KA
REKONAR PORTRIT ETS KLM
ERATO TTR EEL VNTALIE
STAART ODER RVEE GEHEEL
STAM KRENT BASTA ROEK
VSR KOEK IDEPELS RDOP
ET TALON SLONS ROTAN MA
EEM KIN ROBT EED DOR
SLAES KEU DOI ME ARM
TRAAN HM PREEK BL MALTA
AARD MAAR GIN DOOR SEIN
PAN HELDER KKHARTIG NET
EMBAL EDIK AARC TOL ORI
LEELDE EPIGRAM PUREFC
PROTEST SPEEN PASSAGE

Geogram

Omschrijving :

1. Hoofdstad van Ierland — 2. Europese staat — 3. Stad in Denemarken — 4. Franse badplaats — 5. Stad in Spanje — 6. Rivier in Noord-Brabant — 7. Rivier in Voor-Azië — 8. Stad in Zwitserland — 9. Stad in Ruhrgebied — 10. Stad in Friesland — 11. Stad in Egypte — 12. Plaatsje in prov. Utrecht — 13. Rivier in Afrika — 14. Plaats aan de Duitse grens — 15. Europese staat — 16. Stad in België — 17. Nederlandse provincie — 18. Nederlandse industrie-stad — 19. Havenplaats in Engeland.

De beginletters vormen een spreekwoord.

Te gebruiken lettergrepen zijn:

a — ab — aix — an — ar — ba — bains — bent — blin — cou
— de — den — die — do — dren — dri — du — e — e — eind
— en — es — eu — ge — gen — ger — ha — heim — ho — i
— ko — land — le — leeuw — les — lex — li — men — na —
new — ni — pen — phraat — port — sen — ta — te — to — ven
— ze — zel.

De derde prijs ad. Rp. 20,— gaat naar:

F. de Koning — le stuurman — a/b
ss. "Van Outhoorn"

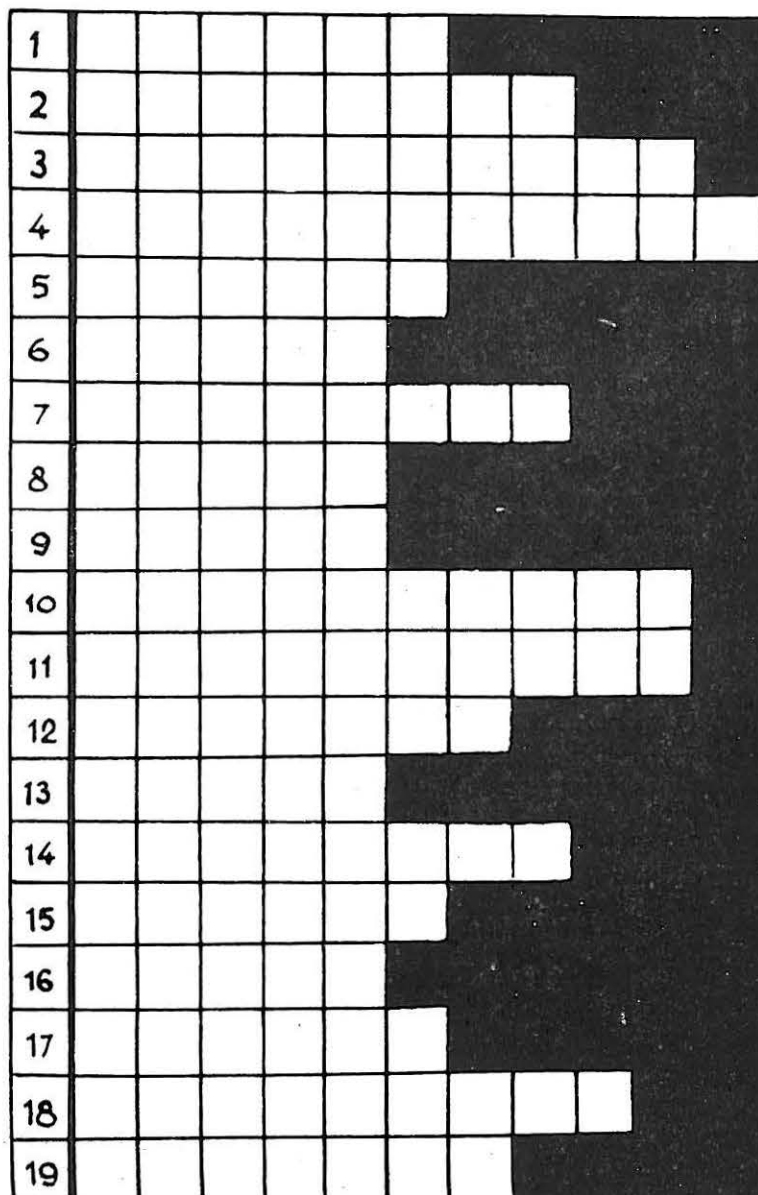
*

Voor deze maand een puzzle voor geografen. De sluitingsdatum is vastgesteld op 20 November a.s.

Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden :

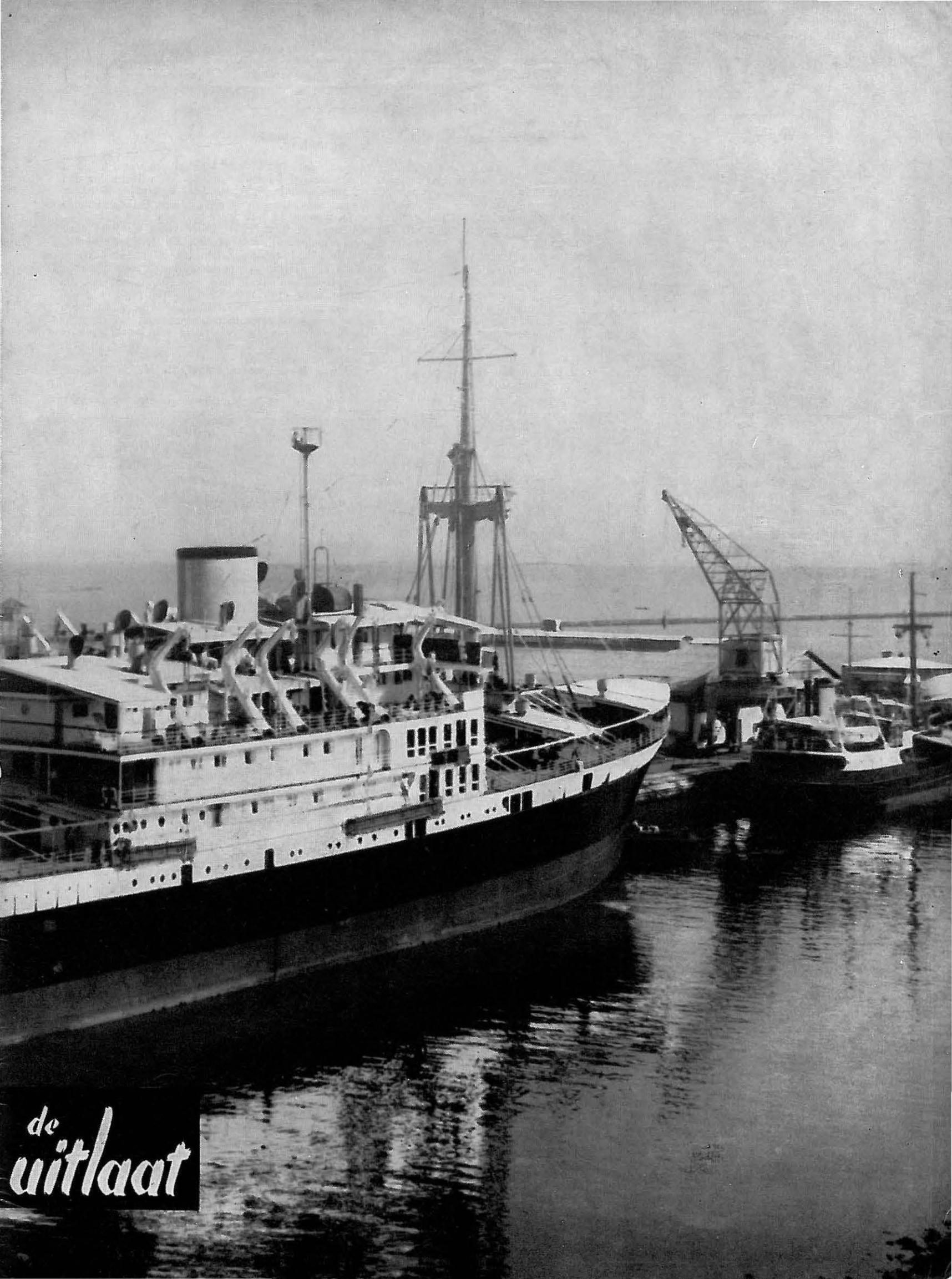
1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan :
De redactie van „de Uitlaat”
p/a K.P.M.
Medan Merdeka Timur 5
Djakarta.
2. Onduidelijk geschreven oplossingen worden zonder meer ter zijde gelegd.
3. Voor juiste inzendingen zijn 3 geldprijzen beschikbaar gesteld :
1 prijs 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.

*









de
uitlaat