

de  
uitlaat





## de uitlaat

personeelsorgaan  
van de  
n.v. koninklijke  
paketaan-  
maatschappij

9e jaargang no. 11  
november 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.:

opdat wij niet vergeten...

\*

het ms. „schonien” in  
indonesië aangekomen

\*

samenwerking in de onder-  
neming in de praktijk

\*

ook het ms. „van waer-  
wijk” te tg. priok gearri-  
veerd

\*

de „westertoren” — de  
nieuwe tanker van de  
n.t.p.m.

\*

300 jaar geleden: wonder-  
lyck schip van een der  
werven tewatergelaten.....

### bij de foto's:

voor dit november-nummer  
zijn er maar liefst twee  
beste foto's van de maand.  
op de omslag: oceaan-  
branding op bali's zuid-  
kust, deze bekroonde foto  
werd gemaakt door de  
heer j.j. mulder — chef  
civiele dienst van onze  
maatschappij. als bijzon-  
derheid mogen wij hierbij  
vermelden dat het de  
eerste maal is dat een  
amateur-foto wordt ge-  
bruikt als (gehele) omslag  
voor ons blad.

\*

de tweede foto welke wij  
hebben gemeend te moeten  
bekronen met rp. 50,—  
staat afgebeeld op de bin-  
nenzijde der achter-pagina:  
laadboten van het ms.  
„waingapoe” lossen te en-  
deh. deze foto werd ge-  
maakt door de heer a.f.  
lancker — employé van  
het agentschap surabaia.

gedrukt bij n.v. visser & co.

## Van de redactie

### Ons volgende nummer

Ook dit jaar is de redactie van plan om met een speciaal December-nummer te komen. Om dit Kerstnummer beter tot zijn recht te doen komen zal het eerst op 15 Decem-  
ber a.s. worden verspreid.



Het ms. „Janssens” loopt Priok's eerste haven binnen.

(foto: studio Tong & Tim)



## Oud-leerlingen „De Ruyterschool” komen tot heroprichting vereniging

In September van het vorige jaar, tijdens de viering van het 50-jarige bestaan van de zeevaartschool „De Ruyter” te Vlissingen, kwam spontaan de wens naar voren de vereniging van oud-leerlingen weer op te richten. Op Zaterdag 19 September jl. werd tijdens een reünie in „Unitas” daartoe het officiële besluit genomen.

In een vergadering, voorafgaande aan een gezamenlijk diner en een gezellig samenzijn, werd kennis genomen van de werkzaamheden van het voorbereidende comité. Men had op die 19de September 102 leden en 12 donateurs. De statuten werden voorlopig goedgekeurd. Later zal hierop de koninklijke goedkeuring worden gevraagd.

Het financiële verslag werd eveneens aanvaard en bij acclamatie werd het volgende bestuur gekozen:

M. J. Kievit	— voorzitter
G. Bosveld	— secretaris
W. L. Hofman	— penningmeester
W. van der Plank	{ leden
C. L. van Oppen	

De contributie werd bepaald op zes gulden per jaar, alsmede op vijftig cent af te dragen voor een fonds waaruit de onkosten worden bestreden voor de uitgave van een periodiek. Tevens werd vastgesteld dat men voortaan op de eerste Zaterdag in October een reünie zal houden, die in de komende jaren zeer aantrekkelijk belooft te worden.

Onder zeer veel bijval werd spontaan de naam vastgesteld voor de Vereniging: „Oude De Ruyter”.

Het hoogtepunt van de avond was ongetwijfeld de aanbieding van het erevoorzitterschap aan de heer P. Vijn, directeur van de zeevaartschool. Het ere-lidmaatschap werd aangeboden aan de heren J. C. Anker, H. J. Schot, J. Schouten en J. Spaanderman, op grond van hun verdiensten voor de vorige vereniging.

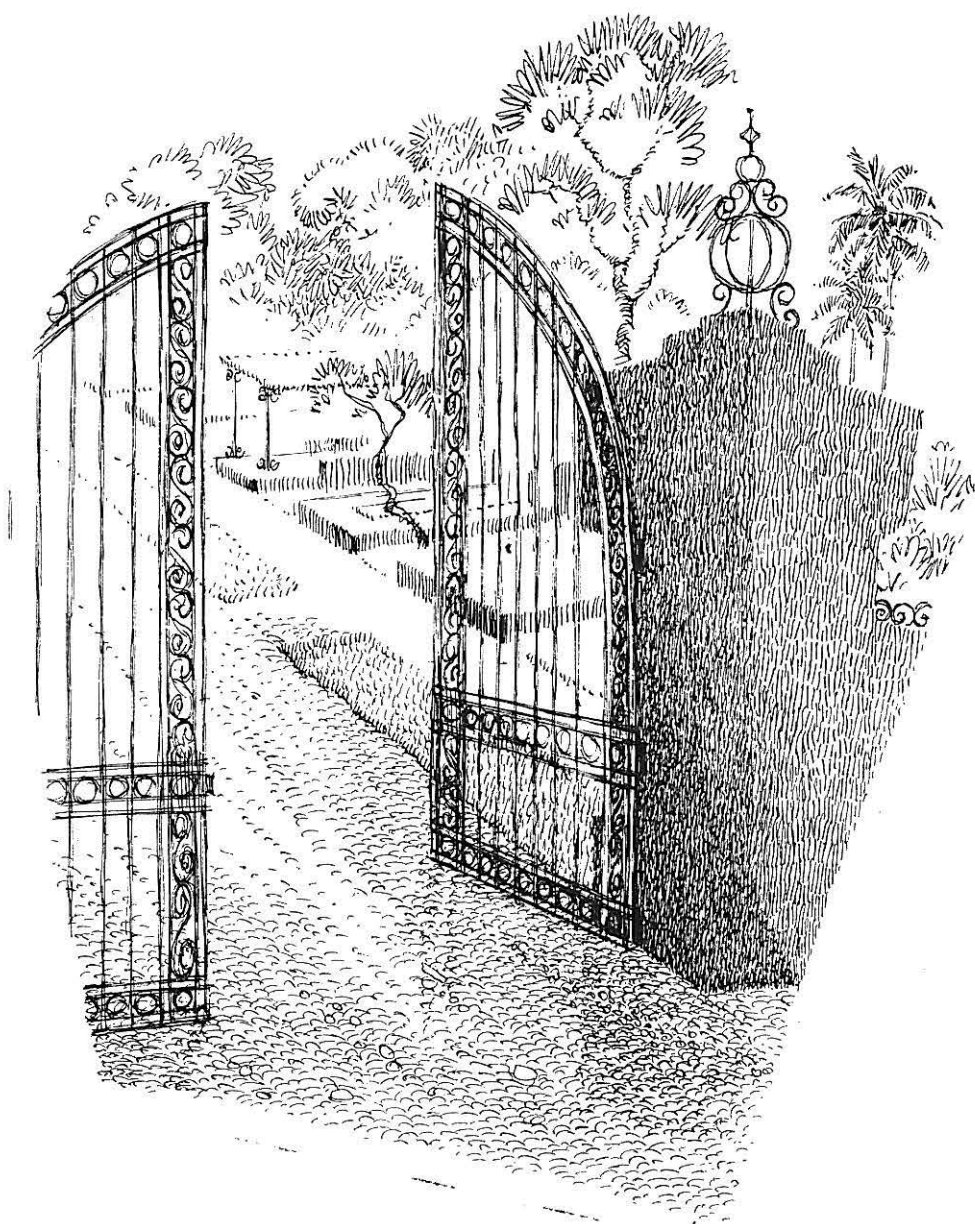
De verschillende oud-leerlingen toonden zich vol enthousiasme voor de heropgerichte vereniging en afgaande op de plannen voor de toekomst mag men het beste verwachten, zodat het nu nog beperkte ledental ongetwijfeld sterk zal stijgen.

Als de mensen zoveel deden als zij zeiden, zouden zij geen tijd vinden om er over te praten.



Op een afstand van ca. 8 km. van ons Bali Hotel te Den Passar bevindt zich het KPM-toeristenoord Sanur. Een groot woonhuis annex tentoonstellingszaal werd omgebouwd tot een geriefelijk vakantieoord, bestaande uit 9 tweepersoonskamers. Op bovenstaande foto's ziet u dit complex, dat gelegen is aan het strand. In April van dit jaar is Sindu Beach, zoals dit toeristencentrum eigenlijk heet, gereed gekomen en we kunnen zeggen dat dit veilige vakantieoord nu reeds zeer populair is bij ontelbare toeristen en vakantieangers.

(foto's: J. J. Mulder — chef CD)



opdat wij niet vergeten...



**N**OVEMBER is de sprokkelmaand, waardoor juist deze maand zo goed past voor terugschakeling naar het verleden. Sprokkelen houdt nl. in het verzamelen van brandbaar vermolmd hout, derhalve van materie waaruit het leven reeds verdwenen is. Bij de gedachten aan het verleden „sprokkelen” wij ook, want de herinneringen die dan in ons opkomen zijn voor ons reeds voorbijgegaan en hebben dus geen betekenis meer voor wat wij „leven” noemen.

\*

Het is dan zeker geen toeval dat voor noordelijke streken, de Novembermaand met haar herfsttinten en langzaam afsterven van de natuur, de gedachten wel moeten uitgaan naar hen, die niet meer bij ons zijn. Hierin schuilt niets geen sentimentaliteit want, wanneer wij uiterlijk dit niet zouden willen doen blijken, dan nog gaan wij er innerlijk niet vrij van. Men kan nu eenmaal de realiteit van dit leven niet omzeilen.

Wij zijn nu weer in de Novembermaand en kwam, in verband met de gedachten hierboven, de volgende ontmoeting in onze herinnering.

Het was op een zomerse dag in de Meimaand tijdens een verlof in Nederland. Wij maakten die dag een tochtje met de Harlinger boot naar Terschelling. Tijdens de doorvaart maakten wij kennis en een praatje met verschillende van onze medepassagiers. Een nog jonge vrouw trok bijzonder onze aandacht. Levendig in gebaren en pittig in uitdrukking. Als vanzelfsprekend kwam hier de kennis-making en het contact, dat deze ontmoeting zo merkwaardig maakte. De naam van ons bedrijf, de K.P.M., had onmiddellijk haar levendige belangstelling. Zij was nog maar een kind van vijf-zes jaar, toen haar tweede broer naar de Paketvaart ging als 4e stuurman, helaas om nooit meer huiswaarts te keren. Toen wij eenmaal zijn naam en de feiten van het ongeluk wisten, dat hem was overkomen, konden wij uit dit tragische geval de bijzonderheden vertellen. Hoe goed hadden wij deze broer niet gekend en hoeveel indruk had het ongeluk aan boord van een Molukkenboot niet op ons gemaakt. Nu werden wij aan dat alles weer herinnerd, nadat wij feitelijk na lange jaren het voorval geheel waren vergeten.

Door toevallige omstandigheden waren wij, ruim 1 jaar na de ontmoeting op de Terschellinger boot, in de gelegenheid het graf van deze broer te bezoeken.

Het graf lag bij een klein plaatsje op een eiland in de Zuid-Molukken. Het was maar een eenvoudig kerkhofje, feitelijk slechts opengekapt tussen bos en alang-alang.

Hier rustte dan één van ons, op een vroege ochtend, jaren terug verongelukt bij de uitoefening van zijn taak als jong officier aan boord.

En terwijl wij daar stonden, realiseerden wij ons, hoe door de gehele Indonesische archipel en in het bijzonder in de Molukken, van deze stille graven liggen, die eens levende schakels zijn geweest van ons bedrijf. Hoe weinig tijd hebben wij feitelijk om, in de routine van de dag en het werk, onze gedachten naar hen te doen uitgaan. Na-

tuurlijk is dit van onze kant geen bewust vergeten, maar wij leven nu eenmaal snel waardoor wij wel snel moeten vergeten.

Na dit kerkhofbezoek, dat ons werd ingegeven door het gesprek met een jonge vrouw op de overvaart tussen Harlingen en Terschelling, hebben wij tijdens het Molukken-varen nog meer graven ontdekt met de aanduiding „in leven in dienst der K.P.M.”. De meesten zijn gevallen in de pionierstijd van onze Paketvaart, waartoe zeker ook de eerste 20 à 30 jaar gerekend mogen worden. Men moest toen eenmaal meer risico aanvaarden met dikwijls alle consequenties van dien.

Onze maatschappij heeft deze durf en doorzettingsvermogen groot gemaakt en de tol die daarvoor betaald moest worden, vinden wij terug in deze laatste rustplaatsen ver van de geboortegrond.

Wij werden bij dit gravenbezoek ook steeds getroffen door het leed, dat het heengaan, ver van huis en haard, in eigen omgeving moet hebben gebracht. Het was zo goed aan te voelen in het „lieve man en vader” of „dierbare zoon”. In hoeveel gevallen zal het stille verdriet nog steeds aanwezig zijn, ook al heelt de tijd alle wonden. Als realiteit zal in het bijzonder voor de achtergebleven vrouwen en hun gezin zijn blijven bestaan de omstandigheid, dat het plotselinge heengaan van man en vader, daar ver weg in een plaatsje of strand van deze eilanden, haar leven en levensdoel volkomen wijzigde. Van het actieve Paketvaart-leven kwamen zij te behoren tot de groep waarvan de stem niet meer rechtstreeks kan worden gehoord. Wanneer dit op de plaats rust voortijdig komt, dan wordt er om een overschakeling gevraagd die heel veel van het persoonlijke „ik” vereist.

Dat wij hieraan in onze Paketvaart-familie een moment terugdenken, moge getuigen van onze piëteit en ons medeleven met hen, die vele jaren terug alleen kwamen te staan en toch de veerkracht vonden hun leven en dat van de kinderen inhoud te geven.

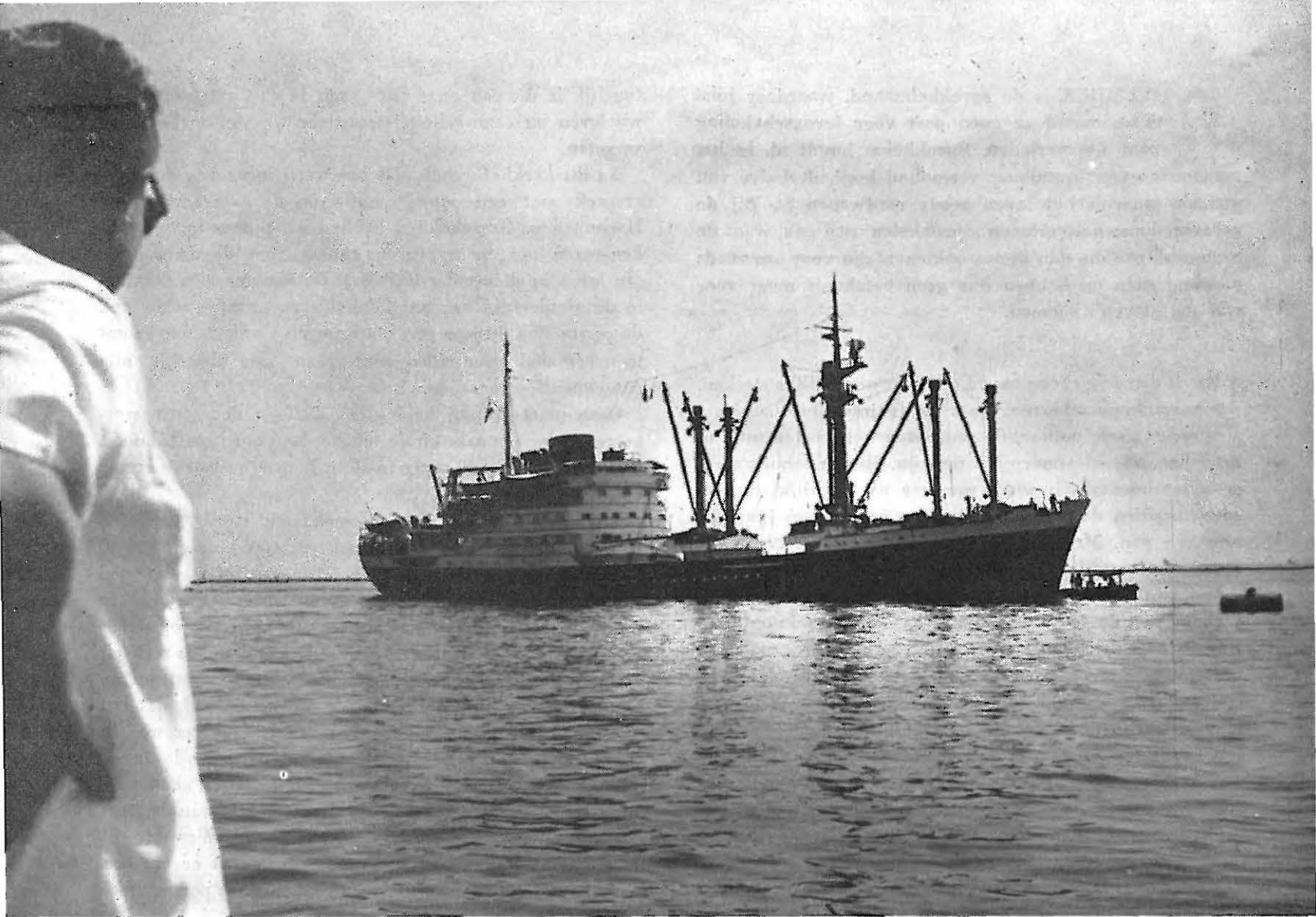
De jongste wereldoorlog eiste aan mensenlevens van onze K.P.M. de grootste offers. In vele gevallen zijn er voor deze gevallen geen graven die de herinnering levendig kunnen houden, maar werd de zee het grote graf. Voor deze nabestaanden ligt het verlies van een dierbare echtgenoot, vader of zoon, nog vers in het geheugen en voor velen drukt de eenzaamheid en vaak leegte van het nieuwe bestaan nog in volle zwaarte. Wij beseffen volkomen dat het schrijven van enkele regels als „gedachtenis” aan dit alles, geen directe praktische waarde kan hebben voor de betrokkenen, die, zoals het in dit harde leven nu eenmaal gaat, hun problemen zelf moeten uitvechten en oplossen.

\*

Opdat wij echter niet zullen vergeten, brachten wij deze gedachten naar voren met een eresaluut aan onze Paketvaart-vrouwen, die vaak in zo moeilijke omstandigheden hun zwaar verlies wisten te dragen en daarom nog steeds recht hebben op ons werkelijk medeleven en onze belangstelling.

H.A.C.





*Vertrokken uit Rotterdam op 12 Juli j.l., arriveerde op Zondagmorgen 19 September d.a.v., na een voorspoedige reis te Tg. Priok, het nieuwe m.s. „Schouten” onder commando van gezagvoerder F.J. Damen. Op bovenstaande foto het moment waarop de „Schouten” voor de eerste maal de haven van Tg. Priok binnenloopt.*

*(foto: Studio Tong & Tim)*

## Het ms. „Schouten” in Indonesië aangekomen

**Op Zondagmorgen 19 September j.l. arriveerde, na een interessante reis, het ms. „Schouten” onder commando van gezagvoerder F.J. Damen te Tg. Priok.**

Het ms. „Schouten” vertrok op 12 Juli j.l. vanuit Rotterdam, via Walvisbaai, Kaapstad, Lorenzo Marques, Madagascar, Penang en Singapore naar Djakarta.

De „Schouten” is het tweede schip van een serie van vier, die de naam draagt van een Nederlandse ontdekkingsreiziger. Op 19 Juni j.l. arriveerde het ms. „Roggeveen”, zusterschip van de „Schouten”, waarover wij in ons Juli-nummer een uitvoerige beschrijving hebben gegeven. Het derde schip uit

deze groep, de „Van Waerwijck” arriveerde inmiddels op 8 October j.l. voor de eerste maal te Tg. Priok, waarover u elders in dit nummer nog het e. e. a. kunt lezen.

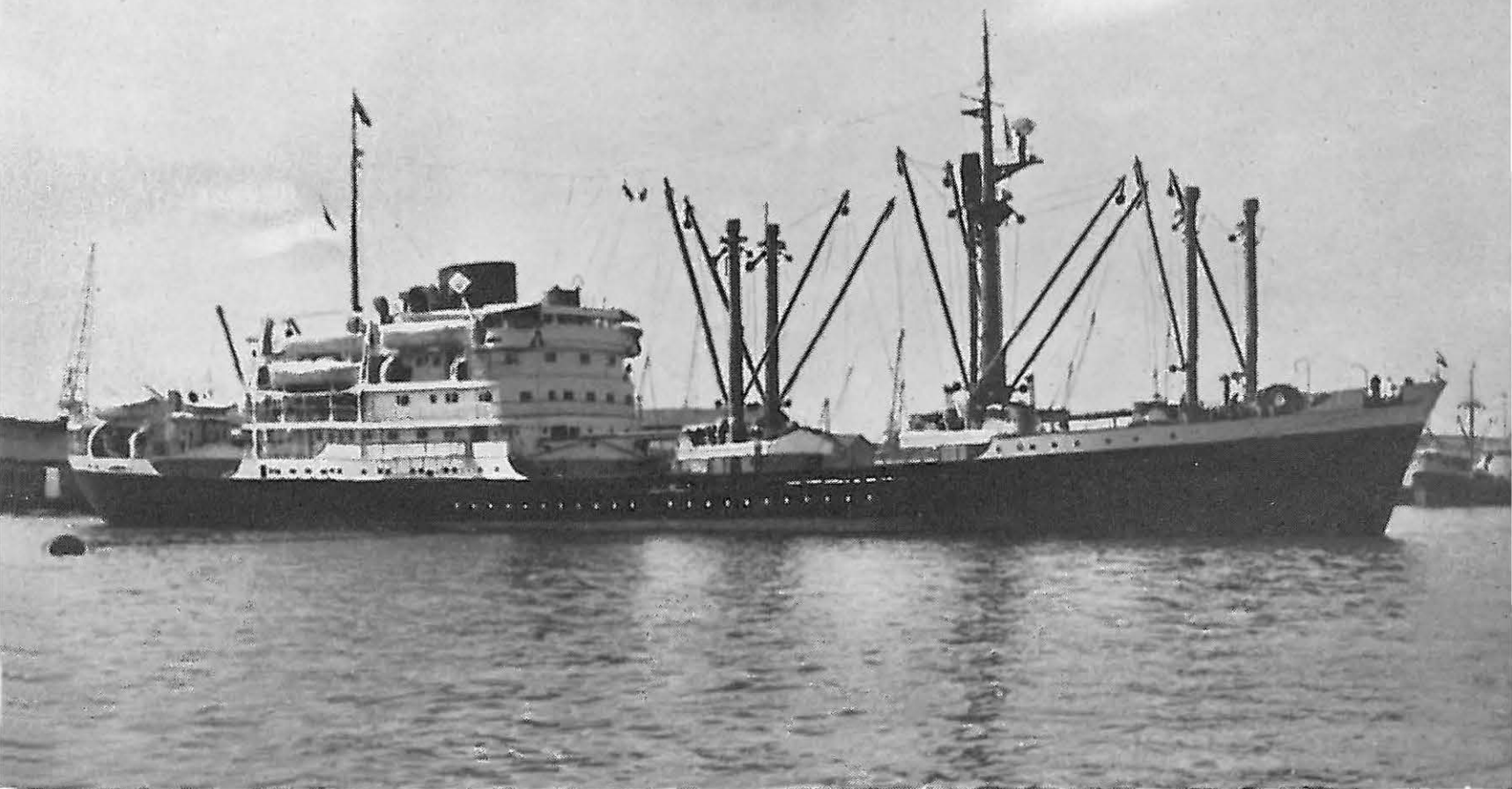
Om niet de kans te lopen in herhaling te vervallen, willen wij volstaan met u iets te vertellen over Willem Cornelisz Schouten, naar wie onze tweede nieuwe aanwinst is genoemd.

Willem Cornelisz Schouten werd in Hoorn (N.-Holland) geboren en nam o.a. deel aan de tocht onder Wolffhart

Harmansen naar Indonesië in 1601 — 1603, en had verder de leiding van de tocht der Australische Compagnie, opgericht door Isaac le Maire. Deze laatste kwam op de gedachte, dat er behalve straat Magelhaen nog een andere doorgang moest bestaan waardoor men zonder in strijd te handelen met het monopolie der O.I. Compagnie naar Indonesië zou kunnen komen. Om hiervan zekerheid te verkrijgen, richtte Le Maire eerdergenoemde Australische Compagnie op, welke een expeditie uitrustte die onder leiding van Willem Cornelisz Schouten in Juli 1615 naar Zuid-Amerika vertrok. Men ontdekte daar een doorgang tussen Vuurland en Stateneiland, welke Straat Le Maire werd genoemd.

Schouten overleed in 1625 in de baai van Antongil (Madagascar) op zijn terugreis met Bontekoe.





Het ms. „Schouten” bij aankomst op 19 September j.l. in Priok's eerste haven. Zoals u op bovenstaande foto ziet draagt de schoorsteen reeds het embleem en de kleur van de K.J.C.P.L., bij welke maatschappij het schip in combinatie-verband zal gaan varen.

(foto: Studio Tong & Tim)

## Samenwerking in de onderneming in de praktijk

Zondagochtend 1 Augustus brak brand uit in de courantenpapierfabriek te Velsen (Nederl.) van Van Gelder Zonen N.V. Koninklijke Papierfabrieken. Al spoedig werd het duidelijk, dat dit ernstige gevolgen zou hebben voor het productievermogen van deze fabriek en dus ook voor de papiervoorziening in Nederland.

De brand had zich namelijk meester gemaakt van een machine, die een belangrijk deel levert van het courantenpapier dat de Nederlandse dagbladers voor de dagelijkse nieuwsvoorziening behoeft.

Men zon derhalve aanstonds op midelen om aan deze productie-vermindering het hoofd te bieden, waarbij in de eerste plaats de gedachten uitgingen

naar de andere courantenpapierfabrieken van Van Gelder Zonen N.V., namelijk fabriek II te Renkum; deze zou in dit geval belangrijke diensten kunnen bewijzen.

Het trof echter wel bijzonder ongelukkig, dat voor het personeel van deze fabriek Zaterdag juist de fabrieksvacantie-week was ingegaan, waarbij praktisch het gehele personeel was betrokken. Dit stelde de bedrijfsleiding voor een aantal moeilijkheden, in de eerste plaats omdat verschillende personeelsleden met vakantie reeds naar elders waren vertrokken, zodat zij moeilijk te bereiken waren. Voorts was Zaterdags reeds begonnen met een gedeeltelijke demontage van enkele machines ten behoeve van de algemene revisie welke jaarlijks tijdens de fabrieksvacantie plaats vindt, voor zover dit althans niet op andere tijden kan geschieden.

In verband hiermede werd aanstonds deskundig personeel gerequireerd om deze machines weer zo spoedig mogelijk

bedrijfsklaar te maken. Hierbij werd tevens contact opgenomen met de personeelskern, welke, overtuigd van het grote belang van snelle maatregelen, alle medewerking toezegde.

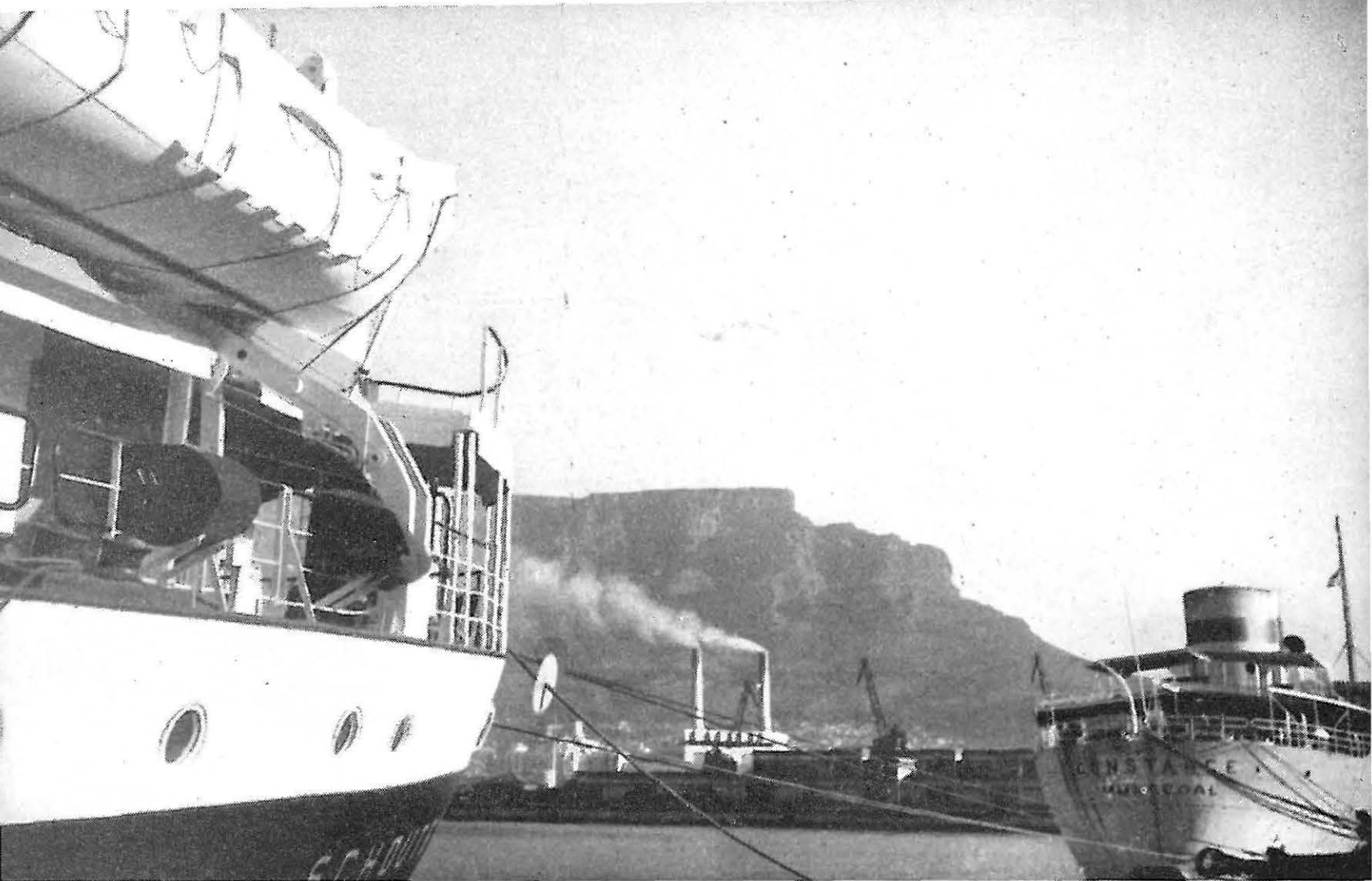
Inmiddels — het was nog steeds vroeg in de Zondag-middag — was men begonnen met het opstellen van een lijst van die personeelsleden, die voor het op gang brengen van de productie onmisbaar waren, en die men dus moest trachten te bereiken.

Met enkele personenauto's, die elk in een bepaald rayon zouden opereren, werden deze personeelsleden opgehaald. Eigener beweging kwamen inmiddels reeds arbeiders naar de fabriek; de radio had het bericht van de brand in Velsen omgeroepen en men begreep, dat dit voor de fabriek in Renkum wel gevolgen zou hebben.

Omdat van velen het vakantie-adres niet bekend was, ging er een verzoek

(voor vervolg van dit artikel  
zie volgende pagina)





Het ms. „Schouten”, liggende te Kaapstad, met op de achtergrond de bekende Tafelberg.

(foto: 2de stm. H. C. Meyer)

## Samenwerking in de onderneming

(vervolg)

naar Hilversum om per radio die personeelsleden van de fabriek, welke niet persoonlijk te bereiken waren, te verzoeken hun vacantie te onderbreken om zich naar Renkum terug te begeven.

De radio-berichten hadden velen, die met de personenauto's werden opgehaald, al voorbereid op het verzoek om aan de fabriek te komen.

„Dat ik u hier zo zie komen, betekent geen goed nieuws”, zei een van de arbeiders lachend, terwijl hij zonder veel vragen in de auto stapte. Op een ander adres stond de arbeider op het punt, zelf eens poolshoogte aan de fabriek te gaan nemen. „Zou je niet eens gaan kijken op de fabriek, nou met die brand”, had zijn vrouw gezegd.

Op de fabriek begonnen de telefoontjes binnen te komen van diegenen, die ver van Renkum het nieuws door de radio hadden vernomen en kwamen informeren of hun overkomst gewenst was. „Ik stap net van mijn fiets, hier

in Haarlem”, zei een hunner, die 's morgens van Renkum was vertrokken. „Ik wil wel terugkomen, als ik even mag uitrusten” voegde hij er lachend aan toe. Hij kreeg „uitstel” tot Maandagochtend, op welk tijdstip hij ook inderdaad weer op de fabriek aanwezig was.

Tegen anderen, die b.v. het laden en lossen van schepen in de Rijnhaven verzorgen, kon gezegd worden, dat zij rustig konden blijven zitten waar zij zaten, aangezien zij voor het op gang brengen van de productie niet onmiddellijk nodig waren.

Met man en macht werd er die Zondag gewerkt aan het bedrijfsklaar maken van het machinepark en toen de Maandag aanbrak had men de beschikking over een bijna compleet productie-apparaat, al ontbraken er enige personeelsleden, die men niet had kunnen bereiken omdat zij in hun vacantie ver weg bleven van kranten en radio.

Er werd een half uur later dan gewoonlijk met de productie begonnen, maar de productie van die Maandag kwam hoger dan de gemiddelde productie op andere Maandagen.

Het afbreken van de vacantie was natuurlijk voor niemand prettig, vooral niet voor degenen, die bepaalde afspraken hadden gemaakt en hiervoor reeds geld hadden uitgegeven.

In de meeste gevallen heeft men hieraan een mouw kunnen passen, doch sommige problemen moesten onopgelost blijven, zoals b.v. het geval van de productieafdeling waarvan het personeel gezamenlijk een dag zou uitgaan.

Door de directie zijn inmiddels maatregelen getroffen om de mensen schadeloos te stellen indien het afstel van de vacantie voor hen financieel nadeel met zich heeft gebracht.

Van een collectieve vacantieweek zal niets meer kunnen komen, doch door middel van een rouleringssysteem zal getracht worden om de werknemers zoveel mogelijk nog vacantie te geven.

Dit praktijkgeval toont aan, wat met samenwerking in de onderneming kan worden bereikt.

---

*Zoals het vrouwtje thuis kijft, kijft het nergens.....!*

---





Bovenstaande foto's werden door onze fotograaf gemaakt vlak voor en na aankomst van het ms. „Van Waerwijck” te Tg. Priok op 8 October j.l. Links boven: de „Van Waerwijck” wordt de tweede haven van Priok binnengesleept. Rechts boven: de gezagvoerder van dit nieuwe schip kapitein P. Kusters. Links onder: een gedeelte van het voorschip en rechts onder een kijkje in een gedeelte van de machinekamer.

(foto's: Studio Tong & Tim)

## Ook de „Van Waerwijck” te Tg. Priok aangekomen

Onder commando van gezagvoerder P. Kusters is het nieuwe ms. „Van Waerwijck” op Vrijdagmorgen 8 October, na een voorspoedige reis, te Tg. Priok binnengelopen.

De tewaterlating van de „Van Waerwijck” vond plaats op 13 Maart j.l. van een der hellingen van de firma Bolnes te Rotterdam. Op 10 Augustus d.a.v. ving vanuit Amsterdam de maidentrip aan van dit nieuwe schip en de reis ging verder via Santander, Port-Said, Suez, Singapore, Bangkok, Singapore naar Tg. Priok, alwaar men na 59 dagen arriveerde.

De „Van Waerwijck”, het derde schip uit een serie van vier (de „Houtman” ontbreekt nu alleen nog) is genoemd naar Wybrand van Waerwijck, vice-admiraal onder Van Neck, tijdens de tocht van 1598 naar Indonesië.

Van Waerwijck stichtte op Ternate het eerste Nederlandse handelskantoor en keerde toen naar Nederland terug,

waar hij in 1600 aankwam. In 1602 vertrok Van Waerwijck als admiraal over een smaldeel wederom naar Indonesië, waar hij eerst in 1603 aankwam na een reis van 317 dagen. Na enige tijd aldaar te hebben vertoefd, trok hij naar China, maar hij slaagde er niet in om daar handelsbetrekkingen aan te knopen. In 1607 kwam hij weder in Holland terug. Veel voordeel heeft deze laatste tocht niet opgeleverd.

Alleen dient vermelding de oprichting van kantoren te Bantam en Grisee.

## Wij namen afscheid van:



J.W. van de Stadt

adjunct-chef  
agent te Semarang

Onze agent te Semarang, de heer J. W. van de Stadt, vertrok met zijn echtgenote op 2 October j.l. met het ms. „Oranje” met verlof naar Nederland om na afloop daarvan onze maatschappij met pensioen te gaan verlaten.

Johan Willem van de Stadt werd op 6 April 1904 te Kampen geboren, trad op 6 October 1927 als employé in dienst van onze maatschappij en werd geplaatst op de afd. Vrachtzaken van het hoofdkantoor. Van Maart 1932 tot April 1934 was hij werkzaam op ons agentschap te Singapore om daarna voor de eerste maal met verlof naar Nederland te vertrekken. Na ommekeer van dit verlof werd hij wederom te Singapore geplaatst om van Juni '37 tot Juli '38 onze belangen als agent te Samarinda te behartigen. In Februari 1936 was hij inmiddels tot hoofdemployé bevorderd. Van Augustus 1938 tot April 1941 was hij KPM-agent te Pontianak om, na een maand op het hoofdkantoor te hebben gewerkt, in Mei 1941 aangesteld te worden tot chef Buitendienst te Makassar.

Toen de Japanners Indonesië bezetten werd de heer Van de Stadt geïnterneerd. Onmiddellijk na Japans' capitulatie meldde hij zich weer bij onze maatschappij aan, doch ging, na enkele maanden te hebben gewerkt, via Australië met verlof naar Nederland. Van October 1946 tot Januari 1949 was de heer Van de Stadt werkzaam op de afd. Vrachtzaken van het hoofdkantoor, nadat hij op 1 Januari 1948 tot adjunct-chef was bevorderd. Van Februari '49 tot Februari '50 wederom naar het agentschap Singapore thans als sub-agent. Van Februari '50 tot November '50 werd wederom van een Europees verlof genoten, na terugkomst waarvan zijn benoeming tot agent Bandjermasin volgde. Op 2 November 1952 volgde overplaatsing in dezelfde functie naar Semarang.

Dat het de heer Van de Stadt gegeven moge zijn nog vele jaren, in de allerbeste gezondheid, van zijn zo welverdiend pensioen te genieten!

Bernard Shaw kreeg eens van een enthousiaste vereerder — natuurlijk uit Amerika — een brief met het volgende voorstel: „Geliefde Meester! U bent de verstandigste man die ik in de wereld ken. Ik ben (zie bijgaande foto) een zeer schone vrouw. Laten we trouwen. Onze kinderen zullen de volmaaktheid zelve zijn!” Shaw ging aan zijn schrijftafel zitten en antwoordde:

„Maar wanneer onze kinderen nu eens mijn schoonheid en uw verstand erven? Dat zou 'n nare geschiedenis worden!”



Binnenliggende te Bangkok werd op Zaterdagavond 25 September jl., aan boord van het nieuwe ms. „Van Waerwijck”, door gezagvoerder Kusters een geanimeerde party gegeven. Tal van Nederlandse zakenrelaties gaven van hun belangstelling blijk en maakte van deze gelegenheid gebruik om met het nieuwe KPM-schip kennis te maken.

Als eregast was op deze avond aanwezig Harer Majesteits buitengewoon gezant en gevolmachtigd minister in Thailand Zijne Excellentie N.A.J. de Voogd, die immer veel interesse toont voor de Nederlandse scheepvaart.

Bovenstaande foto werd gemaakt in de zitkamer van de gezagvoerder. Van rechts naar links: Mevrouw De Voogd, gezagvoerder P. Kusters, Zijne Excellentie N.A.J. de Voogd, de vertegenwoordiger van onze maatschappij te Bangkok de heer N.J. Wurtz en Mevrouw Neseke, echtgenote van de manager der Amsterdamse Ballast Mij.

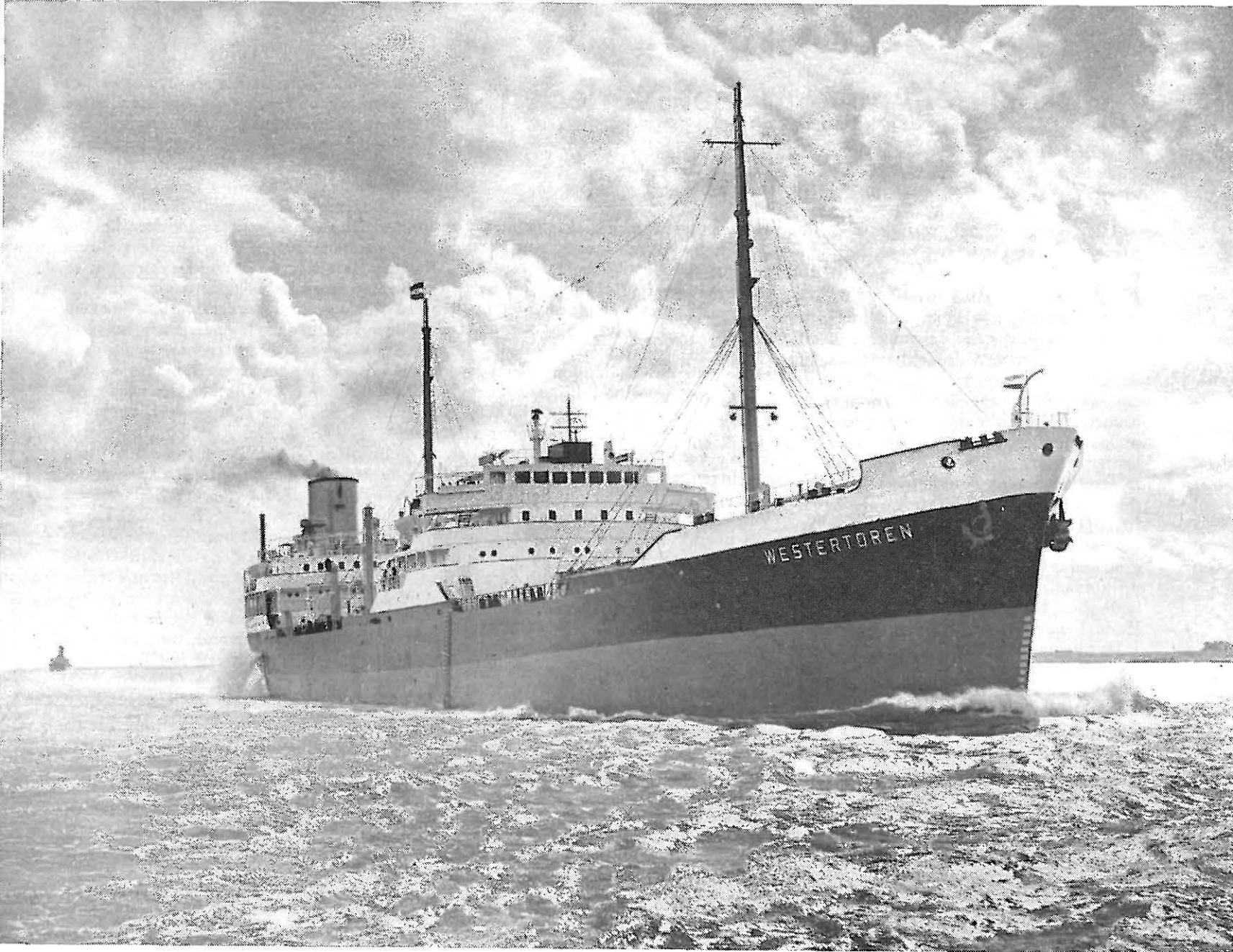
Vermeld moge worden dat Directeur De Geus, die op dienstreis te Bangkok vertoefde, eveneens op deze avond aanwezig was.



De „Van Waerwijck” heeft, op weg van Nederland naar Indonesië, ook enkele dagen gastvrijheid genoten in de Spaanse havenstad Santander.

(foto: hoofdempl. E.C.C., Barnaart)





*In ons vorige nummer plaatsten wij een viertal foto's van de toen in aanbouw zijnde nieuwe tanker, de „Westertoren”. Het is ons een genoegen thans reeds bovenstaande foto te kunnen publiceren van de „Westertoren”, welke tijdens haar proefvaart op 21 September j.l. werd gemaakt. Zoals u ongetwijfeld weet is deze 18.000 tons tanker het eigendom van de n.v. Nederlandse Tank- en Paketvaart Mij. Gezagvoerder is kapitein L. Koster.*

*(foto: fotoafd. v.d. Rotterdamsche Droogdok Mij.)*

### **Nederland als scheepsbouwende natie.**

Aan het einde van het eerste halfjaar 1954 bezette Nederland in de wereldscheepsbouw de derde plaats achter het Verenigd Koninkrijk en Duitsland. In Nederland waren toen in aanbouw 130 schepen met 443.075 bruto registerton of 11 6/10 procent van het wereld-totaal. Uit de cijfers van Lloyd's Register of Shipping — waaraan wij een en ander ontleen — blijkt verder, dat de in Nederland in aanbouw zijnde tonnage sedert Maart van dit jaar is gedaald met ruim 35.000 ton.

In Duitsland, Zweden, Frankrijk, Denemarken en Spanje is de hoeveelheid

tonnage in aanbouw gestegen, maar in de andere landen gedaald, in de Verenigde Staten zelfs met bijna 147.000 ton, waaruit wel duidelijk blijkt dat de situatie in de Amerikaanse scheepsbouw allesbehalve rooskleurig is.

Van de bijna 1100 schepen, die in de hele wereld in aanbouw waren, zijn 284 tankers met ruim de helft van de tonnage. De gemiddelde grootte van de tankers komt op ruim 11.800 ton. Op het gebied van de tankerbouw bezet Nederland met 24 stuks en ruim 187.000 ton de vijfde plaats.

Interessant is, dat de Nederlandse scheepsbouw in het buitenland nog altijd zo goed staat aangeschreven; op het gebied van de export van schepen

bezet Nederland de vierde plaats na het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Zweden. Wat het aantal verschillende landen betreft, dat schepen op Nederlandse werven laat bouwen, mag Nederland er ook zijn; het is een hele lijst: Engeland, Brazilië, Ethiopië, Finland, Frankrijk, Duitsland, Indonesië, Ierland, Italië, Marokko, Noorwegen, Portugal, de Sowjet-Unie, Zweden, Turkije en Venezuela.

De enige landen, die niet voor buitenlandse rekening bouwen zijn Italië en Noorwegen; Finland is het enige land, dat geen schepen voor eigen rekening bouwt: hier staan één schip voor China, één voor Tsjechoslovakije en 31 schepen voor Russische rekening op stapel.

# Archipel-vaart in het verleden

door  
G. Knijpenga  
VII

Allereerst dan het verhaal van de overtocht van Oost-Java naar Bali gemaakt met de schoener „Venus” in Juli 1847 door Ds. W.R. van Hoëvell.

Het vaartuig was bewapend met een grote draaibas aan de voorsteven en twee kanonnen aan de achtersteven. In de kajuit, met een tafel in het midden en aan elke kant daarvan een kooi, hingen een menigte pistolen, geweren, pieken, bijlen enz., alles om eventuele lastige zeeroovers een hartelijk welkom te kunnen heten. Zowaar geen overbodige voorzorgsmaatregelen in die dagen. In 1841 nog was het Nederlandse schip de „Overijssel” op de Z.O.-kust van Bali gestrand en geplunderd, hetgeen noch de aldaar gevestigde agent der Nederlandsche Handel Maatschappij, noch Mads Lange had kunnen verhinderen.

De bemanning van de „Venus” bestond, behalve de gezagvoerder, nog uit 12 Javanen en 13 Baliërs. Om half twee werd het anker ter rede van Besoekei gelicht. Wij laveerden met een goede koelte, tegen de Z.O.-moesson op. Bij het vallen van de avond zeilden wij de Goenoeng Ringgit voorbij. Nu vooral viel mij de zonderlinge vorm van deze berg in het oog.

Toen de zon achter de kimmen was gezonken, begon de wind heviger te worden. Het ranke vaartuig zette moedig het hoofd in de golven en kliefde ze dat het schuim om ons heen spatte. Geruime tijd bleef ik aan dek om de prachtige sterrenhemel te bewonderen.

Opkomende regenbuien joegen onze predikant dan om 9 uur in de kajuit, waar hij zich op zijn kooi „neder-vleide”. Zijn rust was echter van korte duur, daar hij opschrok van de vele kakkerlakken, die in beweging kwamen. Mads Lange stelde hem evenwel gerust met de lakonieke mededeling dat de beestjes slechts op hun avondwandeling waren en straks geen last meer zouden veroorzaken. Op de vraag of Lange soms nog meer van dergelijke soort reizigers aan boord had, hoorde hij: „Och, niet anders dan nog wat duizendpoten, schorpioenen en dergelijk tuig!” Het komt ons voor dat Lange zich een weinig vermaakte ten koste van zijn onbevaren passagier.

De volgende morgen zagen ze heel in de verte de Sumanapse eilanden. Het had de gehele nacht geregend en met een stijve marszeilkoelte had de schoener ONO voorgelegen. In de morgen nam de wind in hevigheid toe en het schip slingerde hevig. Dominé had even-

wel geen last van zeeziekte en merkt op: „Ik heb het geluk van, wat zeeziekte betreft, als voor de zee geboren te zijn; nog nooit heeft die duivel mij beet gehad; zo erg kan de storm niet brullen en kunnen de golven niet razen, of ik weet hem weerstand te bieden. Maar mijne beide bedienden lagen reeds sinds lang weerloos, bijna zonder beweging. Te vergeefs riep ik hen, gaf hun bevelen, of wekte hen door vriendelijke vermaningen of krachtige aansporingen, ze bleven liggen, onverschillig omtrent al wat er om hen gebeurde. Van eten komt niets terecht. Doch gelijk overal weet een scheepskok onder welke omstandigheden ook altijd nog wel een warme kop koffie te voorschijn te toveren”.

Dichter onder de Sumanapse eilanden ging de „Venus” toen overstag en zette koers in de richting van de Java-kust. Tandjong Tjangkir werd het eerst verkend en de gehele dag werd de kust gehouden. Tegen de avond kwam Kaap Sedano in zicht. Er stond een stevige bramzeilkoelte uit het Zuid-Oosten; de gezagvoerder bleef de gehele nacht aan dek om tussen Meinderts-droogte (Karang Mas) en de kust met korte slagen door te laveren. De wind nam eerder toe dan af en er vielen geweldige stortregens. De volgende morgen had men Kaap Sadano West in de peiling en lag Meinderts-droogte achteruit. Met een briesje uit het Z.-Oosten voer men de gehele dag door, zeilde tussen Bali en Poeloe Gilboan of Duiven-eiland door.

Tegen de avond verflauwde de wind tot stilte en ging de bemanning „op de riemen”. Toen ze echter in Straat Bali de stroom tegen kregen waar niet tegen op te tornen viel, werd teruggekeerd en koers gezet naar Poeloe-Mindjangan of het Hartebeest eiland, dicht onder de Bali-kust, waar werd bijgelegd tot 's nachts 2 uur de stroom keerde en met een lichte koelte naar Banjoewangi kon worden gezeild. waar ze 's morgens vroeg, na dus 2½ dag zeilen, binnenvielen.

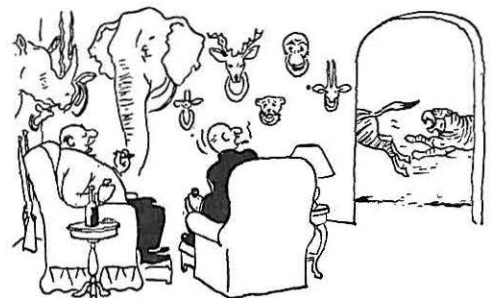
Te Banjoewangi bleef de „Venus” een dag liggen en het gezelschap had gelegenheid om aan wal de benen weer wat te strekken. De zee was, na een flinke onweersbui, zeer onstuimig geworden en de passagiers kwamen niet dan met veel moeite weer aan boord van de voor haar anker rijdende schoener. Hoewel de wind tegen was, koos Lange zee om te profiteren van de om de Zuid lopende

stroom. Toen tegen de avond echter weer een onweer kwam opzetten en de wind aanwakkerde tot stormkracht besloot de gezagvoerder een schuilplaats voor de nacht te zoeken in Pampang- of Blambanganbaai.

De volgende morgen was de zee afgeslecht; er stond een frisse koelte, waaronder de „Venus” in de richting van Bali stevende. Weldra kwamen er echter weer buien opzetten met hevige windvlagen uit het Zuidoosten, juist op de kop van de schoener. Daar het niet doenlijk was hier tegenop te tornen moest worden teruggezeild naar de Java-wal en men liet het anker wederom vallen, nu in de Banjoe-baai, ongeveer 10 mijlen Zuidelijker dan de vorige schuilplaats. Daar lagen twee Boeginese prauwen, eveneens op weg van Banjoewangi naar Badong, reeds 8 dagen op beter weer te wachten. Reeds twee keren hadden ze getracht over te steken doch telkens werden ze door de Zuid-Ooster teruggeslagen. Lange vond het nodig zijn schip nog wat zandballast te geven, waardoor het beter zou liggen en tegen het vallen van de avond, toen het weer gunstiger scheen, werd het anker opnieuw gelicht.

In open zee stak de storm echter weldra weer op uit het Z.O. De predikant hoopte toen maar dat de gezagvoerder zou terugkeren, doch deze zette door en bleef de gehele nacht door laveren. Ook de volgende morgen was de storm nog niet geluwd en de „Venus” kreeg geweldige hoeveelheden water aan dek, marsesteng en gaffel braken, doch Lange verminderde geen zeil en liet onvermoeid wenden en brassen. Tegen vier uur in de namiddag klaarde het weer eindelijk wat op en ze verkenden de kust van Tabanan op Bali; het gelukte de gezagvoerder nog juist voor zonsondergang het anker op de rede van Sèsèt te laten vallen, waarmee de oversteek dan toch eindelijk was volbracht. Hier vonden ze een grotere schoener van Lange onder commando van een jonge Engelsman. Het schip laadde rijst met bestemming Singapore.

In de Westmoesson lagen de schepen veiliger aan de Oostzijde van de Tafelhoek, ofschoon de toegang daar door de vele klippen veel gevaarlijker is en



„Ik heb nog geen tijd gehad om die twee op te zetten!”



diepgaande schepen bij eb in het geheel niet kunnen binnenlopen.

In 1842 kocht Lange de kotter „De Goede Hoop”. Zijn schepen hadden tot dat tijdstip steeds onder de vlag van de Vorst van Bali gevaren, doch de kotter mocht voorlopig onder Nederlandse vlag blijven. Het jaar daarop kreeg hij dan ook op zijn verzoek burgerrecht in Ned. Indië en kwam ook de „Venus” onder Nederlandse vlag. Lange koos zijn „domicilium citandi et exutendi” te Banjoewangi.

Aldaar werden in 1853 zijn schepen aldus geregistreerd:

de schoener „Sultana”, 180 last, kapitein H.

Petersen

de schoener „Venus”, 16 last, kapitein Dario

de schoener „Arrow”, 27 last, kapitein Pa

Oonrust

de kotter „Helper”, 38 last, kapitein Lien

Tjang

De „Sultana” was een in 1848 te Grisse gebouwd schip. Het commando van zijn vlaggeschip vertrouwde Lange toe aan zijn landgenoot Hans Petersen, die sedert 1837 op verschillende schepen in de Archipel had gevaren en in 1845 bij hem in dienst was getreden. Lange gaf er de voorkeur aan het roer van zijn schoener „Venus” zelf in handen te nemen. Dit scheepje was in 1840 door Charles Crainge te Lassem gebouwd. Zijn bemanning bestond meest uit Madoerezen en Timorezen. Voor de Baliërs was het een straf (dergelijke straffen werden soms door de Vorsten uitgedeeld) op schepen te moeten varen.

\*

Nadat de Engelsman Wallace o.a. de eerste paradijsvogel van Nieuw Guinea naar Europa had gebracht, verschenen daar Mac Farlane en Murray, die zich tot 100 geografische mijlen in kleine boten op de grote rivieren het land in waagden. Veel bijzonderheden van deze tochten hebben wij niet kunnen vinden. Heel veel fortuin schenen de heren er niet gevonden te hebben.

In 1844 verscheen een zekere Erskine Murray voor de kust van Oost-Borneo. Of dit nu dezelfde Murray was als eerst genoemde, zouden wij niet durven zeggen. Het is in Engeland een nog al veel voorkomende naam.

Eskine Murray dan kwam van Hongkong met de brik „Anne” en de schoener „Young Queen” (beide schepen waren goed bemand en sterk bewapend) en verscheen op de Barito voor de Martapoera rivier. Hij vroeg toegang tot de Sultan van Bandjermasin alsmede vergunning om de binnenlanden te mogen bezoeken. Dit werd geweigerd en aan Murray werd medegedeeld, dat het in het algemeen iederen vreemdeling was verboden, zonder speciaal verlof van de G.G., de binnenlanden der buitengewesten te bezoeken. De militaire sterkte scheen hen wel te imponeren.

Murray verdween om de Noord en zette koers naar de Koetei-rivier, die hij opzeilde. De geschiedenis vermeldt jammer genoeg niet hoe hij zijn weg in de delta, tussen alle eilandjes en ondiepten met veel stroom en tegenstroom, heeft gevonden.

Horsburgh East India Directory kon hem ook niet veel wijzer hebben gemaakt. In de Nederlandse vertaling der 4de Engelse uitgave van 1841 lazen wij o.m.:

„Ervaringen van de Woodford in Straat Macassar. Dit schip bevond zich 13 October 1803 voor Poelo Laut en stevende langs de Borneo-zijde der straat voort, waarbij men slappe koelten en windstiltten met een Z.-stroom van 3/8 mijl in het uur ondervond zodat men tussen 2° en 1° Z.Br. meer malen moest ankeren. Op 9 November kwam men voor Kaap Donda op 0° 47' N.Br., doch toen werd men weder tot op 1° 0' Z.Br. door de stroom teruggedreven waar men de 16de in 9½ vad. modder, ± 2 1/4 mijl van het Borneo-strand ankerde. Op de 19de ankerde men in 6½ vad. met de Z.O.-punt van Pamaroeng-eiland O.N.O. en de opening tussen dit en de vaste wal, of den ingang der Goety-rivier, 1½ of 1 3/4 mijl N.N.O.; men zond de twee kotters naar Goety op rijst uit, maar deze konden geene plaats van dien naam vinden. (De ingang van Goety of Koete rivier is een weinig bezuiden het voornoemde eiland, maar de stad is verder de rivier op gelegen. Capt. Robert Scott verloor in 1797 zijn vaartuig door het verraad van Philipijnse zeelieden, die een gedeelte der equipage uitmaakten, toen hij voor den ingang der Goety rivier geankerd lag. Daar hij zich in de stad bevond, toen zij zich van het schip meester maakten en de Europese officieren vermoordden, zag hij zich genoodzaakt totaan de kentering van den moesson te Goety te blijven, waar men hem zeer goed bejegende, daar hij aan het opperhoofd dier plaats bekend was; vervolgens kwam hij met een handelsprauw veilig te Malakka).

Van hier zeilde men naar Passier, ankerde daar op de 22e en kreeg 133 zakken rijst in, met eenige sago en vruchten; vandaar vertrok men op den 30sten maar hield steeds een Z.-stroom, zodat men niet voor 24 December Kaap Rivier bereikte, men had dus twee maanden en drie dagen werk gehad om door de Straat van Makassar te stevenen, waarvan men zich echter zeven dagen te Passier ophield”.

Het is intussen wel een bewijs hoe belangrijk over het algemeen Horsburgh's Directory voor de navigatie van die dagen was, als nog in 1841 een vierde uitgave verscheen en daarvan een Nederlandse vertaling werd gemaakt.

Een in 1852 op de Pedro Branco-klip in Straat Singapore geplaatste vuurtoren werd naar Horsburgh genoemd. Tot op de huidige dag verheugen zich de gezagvoerders van de voor Singapore bestemde schepen deze vuurtoren in zicht te hebben.

De „Commissie tot verbetering der zeekaarten in Oost-Indië” in 1821 geïnstalleerd, had reeds veel en nuttig werk verricht. Ettelijke zeekaarten en zeemansgidsen werden uitgegeven. Deze zeemansgidsen werden zelfs vertaald, zoals wij bijvoorbeeld in een boekaan-kondiging zagen: „The seamen's guide, through Banka and Gaspar Street by Lieut. H.D.A. Smits, of the Dutch Navy Hydrographer at Batavia. Translated by permission of the author 1847”, en „Pilote des Cotes de Java, par le baron Melvill de Carnbee, lieutenant de la Marine Royale des Pays Bas. Traduit du Hollandais 1849”.

In het K.V. van 1849 werd zelf geconstateerd: „Alle vreemde natiën, zonder uitsluiting bezigen de Nederlandsche zeekaarten van den Indischen Archipel en de assuradeurs te Singapore vorderen, dat de verzekerde schepen voorzien zijn van de Nederlandsche kaarten en beschrijvingen dezer vaarwaters”.

In de lange tijd van beschikbare kaarten van 1846 troffen wij evenwel nog niets aan, waarop Murray naar Koetei had kunnen navigeren. Trouwens enige marinevaartuigen die na Murray kwamen, hadden ook geen kaarten aan boord. De gezagvoerders moesten afgaan op aanwijzingen van loodsen, waarna ze..... prompt vastliepen!

Mogelijk heeft Murray zeilaanwijzingen en inlichtingen van voorgangers gekregen. In elk geval wist hij Samarinda te bereiken om daar contact met de Sultan te zoeken en handel te drijven. Daar hij zich echter niet aan de adat had gehouden en verder dan Samarinda de rivier was opgegaan, hetgeen aan geen vreemdeling was toegestaan zonder special toestemming van de Sultan, werd hij naar deze plaats terug verwezen.

(slot zie pagina 15).



# van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden bij onze maatschappij plaats.

## AANGEKOMEN.

### Per vliegtuig:

A. L. Goossens	2de wtk.	27/9	ex RV	
R. Klinkert	hfd. wtk.	29/9	ex RV	
Ch. Cuperus	empl.	4/10	ex EV (naar ag. Bandjermasin)	
J. Ch. Berkholst	empl.	6/10	ex EV (naar afd. Claims/HK)	
F. A. Resner	hfd. wtk.	11/10	ex RV	
L. F. Egeter	gezagv.	11/10	ex RV	

### Per ms. „Van Waerwijk“ ddo. 19/9:

H. Tuyman	hfd. wtk.	ex RV	
B. Bronsvort	2de wtk.	ex RV	
C. Varekamp	3de wtk.	ex RV	
A. Gillisse	3de wtk.	ex RV	
E. C. C. Barnaart en echt.	hfd. empl.	ex EV (naar Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)	
Mevr. T. Y. X. Sobels-Barnaart en zoon	gezin. hfd-empl.		

Welkom!

## VERTROKKEN.

### Per vliegtuig:

G. R. Hommes	2de wtk.	22/9	RV/SV	
S. H. Gerritsen	gezagv.	26/9	RV	
Ch. A. de Roy van Zuydewijn	hfd. empl.	28/9	GSV (ex TD/HK)	
H. Fleurbaay	kv. gezagv.	5/10	einde dienstverband	
J. C. van Boxel	2de stm.	6/10	RV/SV	
W. van der Meer	hfd. empl.	6/10	GSV (ex Werkpl./Tg. Priok)	
A. S. Klein en gezin	empl.	6/10	EV (ex. ag. Palembang)	
H. R. Bout	3de wtk.	6/10	RV/SV	
C. P. van der Mije	1e stm.	13/10	RV	
W. H. v.d. Poel	3de wtk.	13/10	RV/SV	
P. van Os	3de wtk.	13/10	RV/SV	
W. M. Wüthrich	hfd. wtk.	14/10	RV	
P. J. Balder	gezagv.	15/10	RV	
H. Punt	kv. gezagv.	17/10	einde dienstverband	
C. W. Lubberts	2de stm.	21/10	RV/SV	
O. S. J. Klaassen	adj. chef	12/10	(ex. ag. Makassar/ddo. 13/10 met ontslag op verzoek)	

Een goede reis en behouden aankomst!

## NIEUW AANGENOMEN:

P. J. B. Kint	5de wtk.	ddo. 19/9	per ms. „Van Waerwijk“	aangekomen.
J. A. Hendriks	5de wtk.	id.	id.	id.
J. W. A. Berends	11. wtk.	id.	id.	id.
C. E. Brakel	11. wtk.	id.	id.	id.
W. A. M. v.d. Brande	11. wtk.	id.	id.	id.
F. Creutzburg	11. wtk.	id.	id.	id.
H. Deusien	11. wtk.	id.	id.	id.
G. J. F. Eijssink	11. wtk.	id.	id.	id.
W. Jaarsma	11. wtk.	id.	id.	id.
L. C. Mehlbaum	11. wtk.	id.	id.	id.
W. Nieboer	11. wtk.	id.	id.	id.
H. Pipper	11. wtk.	id.	id.	id.
G. H. Schurink	11. wtk.	id.	id.	id.
W. de Wilde	11. wtk.	id.	id.	id.
H. H. D. Iken	11. wtk.	id.	id.	id.
J. J. E. Madlé	4de stm.	ddo. 27/9	per vliegtuig	aangek.
A. G. van Kuyk	empl.	ddo. 1/10	in dienst, geplaatst ag. Surabaia	
J. W. Siegers	4de stm.	ddo. 11/10	per vliegtuig	aangek.
J. N. Wormer	4de stm.	ddo. 18/10	per vliegtuig	aangek.

Welkom bij onze maatschappij!

## MUTATIES:

L. F. Souisa	loc. empl.	20/9	met ontslag en overgang naar Unie Kampong/Tg. Priok.
W. J. Dootjes	empl.	21/9	van afd. Claims/HK naar ag. Surabaia.
A. L. van den Bosch	chef van dienst	24/9	van ag. Tg. Priok naar ag. Makassar als agent.
J. A. Deunk	empl.	28/9	van ag. Padang naar ag. Tg. Priok.
K. H. Molleman	hfd. empl.	29/9	van ag. Surabaia naar ag. Makassar.
H. L. Latoeperissa	4de wtk.	1/10	ontslag op verzoek.
D. Reyneker	hfd. empl.	3/10	van ag. Palembang naar ag. Singapore.
W. Sun	empl.	4/10	van ag. Makassar naar afd. CM/HK.
H. O. Willems	empl.	5/10	van ag. Surabaia naar ag. Menado (tjld.)
L. van Dam	adj. chef	8/10	van ag. Singapore naar ag. Medan
D. J. Nooy	hfd. empl.	14/10	van ag. Surabaia naar afd. P. & T./HK.
G. S. Wennekes	hfd. empl.	16/10	van ag. Surabaia naar ag. Singkawang.

## Supertankers en droogdokken.

Wanneer de rederijen blijven doorgaan met het bestellen van 30.000 à 40.000 tons-tankers, dan wordt de kans groot, dat er binnenkort geen voldoende dok-gelegenheid meer voor deze reuzenschepen zal bestaan. Het gaat hierbij niet zozeer om de toelaatbare diepgang, dan wel om de lengte- en breedteafmetingen. Momenteel hebben de nieuwe supertankers een lengte, die varieert tussen 665 en 775 voet. Hiervoor heeft men in Engeland de beschikking over 14 dokken met lengtes van 675 tot 1200 voet. De breedte van de tankers loopt van 85 tot 95 voet, die van de dokken van

87 tot 135 voet. Voor de grootste tankers zullen dus sommige van deze dokken niet gebruikt kunnen worden. Het Europese continent beschikt over een 9-tal van zulke dokken met nog 2 in aanbouw (in Rotterdam en Amsterdam). In totaal heeft Europa 4 dokken boven de 1000 voet lengte; t.w. in: Liverpool, Southampton, Bremerhaven en Le Havre. Het nieuwe droogdok in Amsterdam zal afmetingen hebben van 800 × 115 voet, dat in Rotterdam van 689 × 98½ voet. Het animo voor de bouw van „super-liners“ schijnt af te nemen; na de oorlog zijn er, met uitzondering van de „United States“, geen passagiersschepen meer verschenen, die boven de 36000 brt. groot zijn.





*De „Musi” aan de steiger te Sungei Gerong*

*(foto: gezagvoerder W. Vader Men.)*

## Archipel-vaart in het verleden

(vervolg)

Murray, die, zoals wij reeds vertelden, voor Bandjarmasin was teruggestuurd, meende hier blijkbaar sterk genoeg te zijn om door te zetten en verder het land binnen te dringen. Zijn brutaal optreden schijnt strijd te hebben uitgelokt. Tanggarong, de residentie van de Sultan, werd afgebrand. Ten-

slotte moesten de Engelsen echter het onderspit delven waarbij Murray en zijn bemanning werden gedood.

Een maritieme expeditie werd van uit Bandjarmasin gezonden en contracten door het Nederlandse Gouvernement met de Sultan afgesloten, terwijl voor de regeling van een meer ordelijk Bestuur een Assistent-Resident te Samarinda werd geplaatst.

(wordt vervolgd)

## Alle begin...

De nieuwe recruten wisten van toeten noch blazen, maar de „leiding” kan daar nu eenmaal geen rekening mee houden. Bij de inspectie van de wapenen bekeek de dienstdoende officier een der geweren en riep de sergeant: „Bekijk dat geweer!!”

De sergeant tuurde met één oog door de loop, gaf het geweer aan de soldaat en baste: „Bekijk dat geweer!!!”

Wat onhandig richtte de recrute het wapen op het raam en slaagde er in door de loop te kijken.

„Gossieminje”, zei hij verbaasd. „D'r zit een gat in — dwars er doorheen!”

# Onze jubilarissen van deze maand

Saädi werd op 15 April 1899 in het toenmalige Batavia geboren en trad op 18 October 1919 in KPM-dienst. Na opgeleid te zijn tot verpleger, werd hij in 1931 aangesteld tot verpleger 2de klasse om in 1936 tot verpleger 1e klasse te worden bevorderd. Op 1 Juli 1948 volgde zijn aanstelling tot hoofdklerk II om op 1 Januari 1950 tot verpleger/hoofdklerk I te worden benoemd.



Saädi  
hfd.-verpl./beambte  
35 jaar  
18 October 1954

In October 1951 werd de heer Saädi overgeplaatst van de Polikliniek Tg. Priok naar de Polikliniek aan de Gadjah Mada (Logeergebouw). In Augustus 1952 werd hij bevorderd tot hoofdmantriverpleger II/hoofdklerk I, om op 1 Januari '54 tot hoofdmantriverpleger I/beambte te worden benoemd.

Op 18 October j.l. herdacht de heer Saädi het feit dat hij op die datum 35 jaar in dienst was bij onze maatschappij.

(door omstandigheden eerst thans geplaatst)

\*

Sakka III dilahirkan pada tahun 1906 di Pare-Pare (Sulawesi Selatan) dan pada tanggal 1 November 1919 ia masuk bekerdja pada Perusahaan kami.

Bahwa pekerdjaannya memuaskn bagi kepala"nja ternjata antara lain dari kenjataan, bahwa pada tanggal 31 Agustus 1948 kepada Sakka II di-anugerahkan oleh Seri Maha Radja sebuah bintang suasa tanda Kesetiaan dan Berdjasa.

Hingga kini jubilaris ini masih tetap bekerdja pada Perwakilan kami di Makassar.



Sakka III  
mand. kuli P. Makassar  
35 tahun  
1 November 1954

De reden waarom geleende boeken zo zelden worden teruggegeven, is dat het veel gemakkelijker is de boeken te behouden dan wat er in staat.

Montaigne



Matkassan, mand. gud.  
kepala, Perw. Semarang  
35 tahun  
1 November 1954

Otto Pietersz, geboren op 19 Mei 1899 te Surabaya, doorliep aldaar de 5-jarige HBS en trad op 1 November 1919 als beambte in dienst van onze maatschappij.

Hij werd geplaatst op het agentschap te Surabaya bij de afd. Passage. Na van Juli tot September '21 werkzaam te zijn geweest op het agentschap Samarinda, werd hij begin October '21 overgeplaatst naar het hoofdkantoor Djakarta en wel op de afd. CM III. Van Februari '24 tot April '26 was de heer Pietersz gede-tacheerd op het agentschap Sibolga om daarna wederom voor 2 maanden werkzaam te zijn op ons Surabaya-kantoor. Van Augustus tot October '26 behartigde hij de KPM-belangen als agent te Siaoe om daarna, tot Augustus 1933, op ons Semarang-agentschap te werken. Van Augustus 1933 tot December 1935 wederom op het Surabaya-agentschap, dan een maand te Bandjarmasin en weer terug naar het Surabaya-kantoor, alwaar hij werkzaam was tot aan de inval der Japanners. Inmiddels was de heer Pietersz op 1 Januari 1940 tot employé bevorderd. Na Japans' capitulatie meldde hij zich weer direct bij onze maatschappij aan en werd wederom op ons Surabaya-agentschap tewerkgesteld.

Na in Augustus 1950 met verlof naar Europa te zijn geweest, verliet hij onze maatschappij met pensioen, doch opnieuw vertrok hij naar Indonesië en trad op 5 April 1951 wederom in dienst, om geplaatst te worden op de afd. CM III van het hoofdkantoor.

Op 21 November a.s. herdenkt de heer Pietersz het feit dat hij op die dag 35 jaar in dienst is bij onze maatschappij.



O. Pietersz  
gepens. employé  
35 jaar  
21 November 1954

Matkassan, dilahirkan pada tanggal 8 Oktober 1898 di Semarang, masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami pada tanggal 1 Nopember 1919. Sesudah dipangkatkan mendjadi mandur gudang, maka pada tanggal 1 Djanuari 1952 ia ditetapkan mendjadi mandur gudang kepala. Hingga kini Matkassan masih bekerdja dalam pangkat tersebut dengan memuaskn bagi kepala"nja.

Leendert Roggeveen, geboren op 7 April 1901 te Rotterdam, behaalde zijn machinisten-diploma A en trad op 25 November 1919 als 5de werktuigkundige in dienst der KPM. Na het behalen van de machinisten-diploma's B en C zien we de heer Roggeveen successievelijk alle rangen doorlopen om tenslotte op 1 Januari 1937 te worden bevorderd tot hoofd-werktuigkundige.

In Mei 1951 gaf hij het varen op en werd in de rang van hoofd-employé bij de Technische Dienst op het hoofdkantoor tewerkgesteld.

De Heer Roggeveen gaat zéér binnenkort met verlof naar Nederland en zal na afloop van dit verlof onze maatschappij met pensioen gaan verlaten. Dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren van dit zo welverdiende pensioen te genieten.

\*



L. Roggeveen  
hoofdempl. Tech. D.  
35 jaar  
25 November 1954



Lie Hong Geat  
beambte ag. Makassar  
35 jaar  
27 November 1954

Lie Hong Geat, geboren op 29 November 1902 te Makassar, trad als 17-jarige jongeling, op 27 November 1919, in dienst der KPM te Makassar. In Maart 1936 werd hij bevorderd tot 1e klerk, om op 1 Januari 1946 tot hoofdklerk II te worden aangesteld. Op 1 Januari 1947 volgde zijn benoeming tot hoofdklerk I, om daarna, op 1 Januari 1952, tot beambte te worden bevorderd.

\*

Basiroen jang dilahirkan pada tanggal 10 Djuli 1914 di Baoe-Baoe (Boeton) masuk bekerdja pada tanggal 1 Nopember 1929 sebagai pesuruh dalam dinas perusahaan kami di Makassar. Pada tanggal 1 Djanuari 1951 ia diangkat mendjadi pesuruh kepala. Hingga kini ia masih bekerdja lagi pada Perwakilan kami di Makassar dalam pangkat jang tersebut diatas dengan sangat memuaskn bagi kepala" bagiannja.



Basiroeng  
pes.-kep. P. Makassar  
25 tahun  
1 November 1954

\*

Liem See Koen  
loc. employé ag. Semarang  
25 tahun  
1 November 1954  
(géén foto beschikbaar)

Coenraad Liem See Koen, geboren op 16 Mei 1908 te Tegal, doorliep de 5-jarige HBS te Djakarta en trad op 1 November 1929 als klerk in dienst van onze maatschappij om geplaatst te worden bij de destijds bestaande afdeling Statistiek Economie. In 1937 werd hij over-



geplaatst naar de afd. Comptabiliteit, waarna hij in 1938 tot hoofdklerk II werd bevorderd.

Na de Japanse bezetting van Indonesië meldde de heer Liem See Koen zich weer direct bij onze maatschappij, om op 1 Januari 1946 tot hoofdklerk I te worden aangesteld. Inmiddels was hij overgeplaatst naar ons Semarang-agentschap en werd op 1 Januari '51 tot beambte bevorderd. Op 1 Januari 1954 volgde zijn benoeming tot lokaal-employé.

\*



Rakim b. Djasiroen  
pes. Perw. Tg. Priok  
25 tahun  
1 November 1954

Rakim bin Djasiroen dilahirkan pada tahun 1906 di Kresek (Tangerang) dan masuk bekerdja sebagai kuli pada Prauwenvoor di Tg. Priok dalam dinas Perusahaan kami. Sesudah ia di naikkan menjadi djuragan, maka atas permintaannya sendiri ia pindah pada tanggal 1 Djuli 1951 sebagai pesuruh ke Perwakilan Tg. Priok, dalam pangkat mana ia masih bekerdja hingga sekarang.

\*



J. Ruurs  
empl. Amsterdamkantoor  
25 jaar  
11 November 1954

Jacob Ruurs, geboren 10 October 1914, trad op 11 November 1929 bij de K.P.M. in dienst en werd als „jongste” geplaatst op de afdeling Expeditie en Registratie. Zijn dienstverband zou aanvankelijk slechts 2 jaar duren, doch zijn plichtsbetrachting was aanleiding om deze termijn te verlengen en de heer Ruurs later in vaste dienst aan te stellen.

Na de oorlog werd de heer Ruurs ingedeeld als beambte en kreeg hij de leiding over de afdeling Expeditie. Zijn bevordering tot employé vond plaats op 1 Januari 1953.

Tijdens de Duitse bezetting werd de heer Ruurs geïnterneerd in het kamp „Ruwenberg”

\*

François Theodoor Mentel werd op 29 Januari 1907 te Djokjakarta geboren, doorliep de 5-jarige HBS te Djakarta en trad op 13 November 1929 als beambte in dienst van onze maatschappij.

Hij werd tewerkgesteld bij de afd. Claims op het hoofdkantoor, om in Januari 1932 overgeplaatst te worden naar het agentschap Padang. In September '37 vertrok hij voor een maand naar ons agentschap te Medan om daarna, tot aan de inval der Japanners in Maart '42, onze belangen als agent te behartigen te Pangkalan Brandan. De heer Mentel werd door de Japanners geïnterneerd en kwam dan ook in verschillende interneringskampen terecht.



F. Th. Mentel  
hoofd-employé  
25 jaar  
13 November 1954

Nadat hij zich wederom bij onze maatschappij had aangemeld, was hij tot Mei 1949 werkzaam bij het Tg. Priok-agentschap, nadat hij op 1 Januari 1949 tot employé was bevorderd. Hierna vertrok hij met verlof naar Nederland om na ommekomst hiervan geplaatst te worden bij de afd. Claims op het Hoofdkantoor. In Januari '51 werd hij tewerkgesteld op het Medan-agentschap, om daarna voor korte tijd werkzaam te zijn op de agentschappen te Asahan en Paneh.

Hierna vertrok hij voor enkele maanden met gezinsscheidingsverlof naar Nederland om na afloop hiervan wederom geplaatst te worden op ons agentschapskantoor te Tg. Priok, alwaar hij tot op heden nog steeds werkzaam is. Op 1 Januari 1953 volgde zijn bevordering tot hoofd-employé.

\*

P. H. Kairupan  
hoofdklerk I afd. C. D. — Tg. Priok  
25 jaar

13 November 1954

(géén foto beschikbaar)

Pieter Hendrik Kairupan, geboren op 19 Augustus 1908 te Remboken (Menado) trad, na zijn schoolopleiding, op 13 November 1929 als leerling-proviandklerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 Mei 1930 werd hij reeds tot proviandklerk bevorderd.

Op eigen verzoek werd de heer Kairupan in Augustus 1949 definitief aan de wal geplaatst en wel als hoofdklerk II bij de afd. CD te Tg. Priok. Op 1 Januari 1951 werd hij tot hoofdklerk I bevorderd.

\*



Tjarada  
kuli gud. P. Makassar  
25 tahun  
15 November 1954

Tjarada dilahirkan di Makassar pada tanggal 19 Oktober 1896 dan pada tanggal 15 November 1929 ia masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami sebagai kuli disana. Pada tanggal 15 November j.a.d. ia harap dapat diperingati olehnya, bahwa ia telah bekerdja selama 25 tahun dalam dinas K.P.M.

\*

Johannes Alexander Versteegh werd op 21 October 1906 te Malang geboren, doorliep in Nederland de Mulo

en daarna te Surabaya de Koningin Emma School, met als resultaat dat hij op 18 November 1929 als 5de werktuigkundige in dienst trad van onze maatschappij. Op 1 October 1937 werd hij tot 4de werktuigkundige bevorderd, terwijl hij inmiddels het diploma B als scheepswerktuigkundige had behaald. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië is de heer Versteegh op verschillende onzer schepen blijven doorvaren, om op 1 Januari 1946 tot 3de werktuigkundige te worden aangesteld. Op 1 Januari 1950 volgde zijn benoeming tot 2de werktuigkundige om op 1 Januari van dit jaar tot hoofdwerktuigkundige te worden bevorderd.



J. A. Versteegh  
hoofdwerktuigkund.  
25 jaar  
18 November 1954

Te Kampen geboren op 3 April 1907, doorliep Herman Berkhout eerst de Mulo om daarna te gaan studeren voor stuurman GHV te Rotterdam.



H. Berkhout  
gezagvoerder  
25 jaar  
23 November 1954

Op 14 September 1929 behaalde hij zijn 3de rang te Den Haag en trad op 23 November 1929 als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij. In 1933 en in 1937 behaalde hij te Djakarta resp. zijn 2de en 1e rang voor stuurman GHV. Op 1 April 1937 werd hij tot 3de stuurman bevorderd om op 1 Januari 1942 tot 2de stuurman te worden aangesteld.

Gedurende de laatste wereldoorlog is de heer Berkhout op verschillende schepen van onze maatschappij blijven doorvaren. Op 1 Januari 1950 werd hij bevorderd tot 1e stuurman, terwijl zijn benoeming tot gezagvoerder op 1 Januari van dit jaar is afgekomen.

## SCHEPEN

Op de scheepswerf van de N.V. Haarlemse Scheepsbouw Maatschappij te Haarlem werd het 1300 ton metende dag-passagiersschip „President Vargas”, dat bestemd is voor een Braziliaanse rederij, te water gelaten. De afmetingen zijn: lengte 79 m, breedte 11,8 m, holte 5,3 m en diepgang 3 m. De snelheid bedraagt 17 mijl.

Het schip, dat plaats biedt aan 700 passagiers, is bestemd voor de vaart op de monding van de Amazone rivier.

\*

Op de scheepswerf van de N.V. Scheepsbouw en Machinefabriek „De Merwede” te Hardinxveld werd onlangs het 1650 ton dw. metende stoomvrachtschip „Ara”, dat gebouwd wordt voor de rederij Finska Angfartyges Aktiebolaget te Helsinki, te water gelaten. De afmetingen zijn: lengte 75 m, breedte 11,3 m en holte 5,5 m.

Het schip, dat voorzien is van een speciale ijsversterking, heeft een 1100 pk motor, gebouwd door de N.V. Werkspoor te Amsterdam, die het schip een snelheid geeft van 12 mijl.

Het 2800 ton metende stoomvrachtschip „Ariel”, dat voor dezelfde opdrachtgever werd gebouwd, maakte een geslaagde proeftocht. De afmetingen van dit schip zijn: lengte 96 m, breedte 13,3 m, holte 8,7 m en diepgang 6 meter. De snelheid bedraagt 13½ mijl.

\*

Bij de werf van de N.V. Scheepsbouwwerf „De Hoop” Hardinxveld (Nederland) werd de dubbelschroef sleepboot „Nente”, die gebouwd wordt voor de Elder Dempster Lines in Engeland, te water gelaten.

# Dood door schuld

Hoe zoudt u oordelen over de moeder die de kinderwagen met haar kind erin midden op een zéér drukke verkeersweg zou neerzetten? Dat oordeel zou niet mals zijn, daaraan valt niet te twijfelen. Maar is het eigenlijk niet precies hetzelfde of men dat doet, of dat men zo zorgeloos omspringt met vergif, dat een kind er het slachtoffer van wordt?

Ik moest hieraan denken toen ik enkele weken geleden bij een kindje werd geroepen, dat in een onbewaakt ogenblik een slok had genomen uit de fles met tonicum, die de moeder op voorschrift van haar dokter moest gebruiken. Het kind had een gelukkig slechts lichte strychnine-vergiftiging en is er weer bovenop gekomen, maar het had ook anders gekund.

Er bestaat een tijdschrift, dat zich uitsluitend bezighoudt met vergiftigingsgevallen. Ik kan U verzekeren, dat dat trieste lectuur is. Er worden mannen en vrouwen in beschreven die sterven aan het door slordigheid innemen van o.a. meubellak, politoervloeistof en kunstmest. Maar de hoofdschotel wordt gevormd door vergiftigingsgevallen bij kinderen, die een of ander flesje met vloeistof of doosje met tabletten in handen hebben gekregen en slachtoffer zijn geworden van hun natuurlijke drang de wereld te ontdekken. Steeds weer leest men van kinderen die ernstig ziek zijn geworden of sterven door het innemen van slaaptabletten, hoofdpijntabletten, tonicum, wormkoekjes, e.d. Maar niet alleen medicijnen zijn in dit opzicht gevaarlijk. Gevaarlijker nog zijn de stoffen die dagelijks in de huishouding worden gebruikt, zoals bleekwater en lysol. Al deze gevallen hebben één ding gemeen, namelijk de verregaande zorgeloosheid en onverantwoordelijke slordigheid, waarmee men met geneesmiddelen en andere vergiften omspringt. Andere vergiften is hier de juiste uitdrukking omdat men goed moet beseffen, dat vrijwel elk geneesmiddel een vergif is dat, als het niet op de juiste manier, op de juiste tijd en door de juiste persoon wordt ingenomen, ernstige schade kan aanrichten. Een drankje voor moeder is alleen voor haar geschikt; de hoeveelheid werkzame stof die het bevat is in verband met haar leeftijd en haar gewicht voorgeschreven, en die hoeveelheid is veel te groot voor haar kind. Maar dat kind ziet moeder het drankje innemen en wil ook graag groot schijnen, en zal, als het daarvoor de kans krijgt, een slok uit het flesje nemen met alle gevolgen van dien.

Gevaarlijker nog zijn tabletten, die door de fabrikant in een zo smakelijk

## Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Hiernaast staat de oplossing van de foto-puzzel uit het September-nummer van „de Uitlaat”: enkele dolken hout.

Na loting werd de uitgelopen prijs van Rp. 15. toegewezen aan de heer G.C.E. Schultz — 1e klerk — afd. Archief/HK.

\*

U ziet hiernaast de opgave voor deze maand. Het is U toch zeker bekend dat U, om de juiste oplossing te zoeken, de opgave mag draaien? Het is dus best mogelijk dat wij een opgave ondersteboven afdrucken of op z'n kant neerzetten, al naar het ons belieft.

Uw oplossing van nevenstaande opgave moet uiterlijk 20 December 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 in de linker-bovenhoek: foto-puzzel.

mogelijke uitvoering worden gemaakt; vaak voorzien van een laagje suiker en een aantrekkelijke kleur. Het kind ziet een snoepje en de rest kunnen we iedere maand in het bovengenoemde tijdschrift lezen.

Maar het allergevaarlijkste zijn stoffen die normaal in het huishouden worden gebruikt. Als u één keer een kind hebt gezien dat door het drinken van lysol zijn slokdarm voor altijd heeft verwoest, zult u er heus wel aan denken de fles naast die met bleekwater op de bovenste plank van een afsluitbare kast te zetten. Maar waarom wachten tot u langs deze tragische weg tot een juiste handelwijze komt? Als er één gebied is waar voorkomen beter is dan genezen, dan is het wel dit terrein.

Stoffen, die giftig zijn, en dat zijn er meer dan u denkt, moeten worden bewaard in dozen of flessen met een etiket erop, en goed worden opgeborgen. Op het moment dat u het in de kast zet weet u wat erin zit, maar als u het na een half jaar weer eens in handen krijgt, heeft u er geen flauwe notie meer van als u het niet op het etiket kunt lezen. Het is een zuinigheid die de wijsheid bedriegt, medicijnresten te bewaren; temeer omdat de meeste toch bederven. Bovendien bestaat de kans, dat de vloeistof voor een deel verdampt en dat daardoor een sterkere oplossing ontstaat dan de oorspronkelijke; het is dan niet alleen een gevaar voor uw kinderen maar ook voor u-zelf.

(slot zie nevenstaande pagina)





*Nog een aardige foto van de aankomst van het ms. „Roggeveen“ te Tg Priok op 19 Juni j.l.*

Met het weggooien van medicijnen, vooral van tabletjes, moet men voorzichtig zijn. U kent die onuitroeibare neiging van kinderen om in vuilnisbakken te gluren of er niet iets van hun gading te vinden is. Eigenlijk is de verstandigste methode deze, dat men medicijnen die men niet meer gebruikt terugbrengt naar de apotheek, waar men weet hoe men met vergiften moet omgaan. Geen moeder zou het in haar hoofd halen om haar kinderwagen met kostbare inhoud op een drukke verkeersweg te zetten en niemand zal een scherp vleesmes binnen het bereik van een kinderhand neerleggen, maar duizenden springen met bleekwater om of het limonade is en laten tabletten slingeren of het pepermunten zijn. Alsof er al niet genoeg narigheid in de wereld is!

G. C. Soeters, Arts.

### Overtuigingskracht

Als u iemand voor uw standpunt wilt winnen, begin dan hem er van te overtuigen, dat u als een werkelijk vriend tot hem komt. Dat is honing voor het hart. Het opent de weg tot zijn verstand. Wanneer u dit hebt bereikt, zal het u niet moeilijk vallen hem van de juistheid van uw inzichten te overtuigen, mits deze natuurlijk gezond zijn. Dringt u hem een mening op zonder eerst zijn vertrouwen te hebben gewonnen, dan zal hij zich in zichzelf terugtrekken. Hij zal alle wegen naar zijn hoofd en hart voor u sluiten. Al slingert u uw gedachten ook met de kracht van een Hercules naar hem toe, u bereikt zijn hart evenmin als een strohalm, waarmee u de harde schaal van een schildpad wilt doorboren.

Abraham Lincoln.

### In memoriam



Van ons Amsterdam-kantoor ontvingen wij bericht, dat op 14 September j.l. in de ouderdom van 64 jaar te Haarlem is overleden de heer

**H. Wijnstok**

in leven gepensionneerd gezagvoerder van onze maatschappij.

Hij ruste in vrede



Het ms. „Schouten”, tijdens zwaar weer, tussen Kaapstad en Port Elisabeth.

(foto: 2de stm. H. C. Meyer)

## Wie waren het ??

Er zijn dichtregels, die tot de huidige dag voortleven als gevleugelde woorden. Al te vaak echter kent de spreker, die ze te pas brengt, hun afkomst niet. Weet u op wiens naam de volgende zegswijzen staan? Als u er uit uzelf niet op kunt komen, vindt u de oplossing op bladzijde 23 :

1. Daar moet veel strijd gestreden zijn...
2. Een nieuwe lente, een nieuw geluid...
3. Waar werd oprechter trouw...
4. Twee zielen gloeiend aaneengesmeed...
5. Hier houdt de spreker stil; hij snikt, hij kan niet meer.
6. Men rekent de uitslag niet, maar telt het doel alleen.
7. Als het kindje binnenkomt, juicht heel het huisgezin.
8. Aan een boom zo volgeladen.....
9. Gij, die hier binnentreedt, laat alle hoop varen.
10. In het verleden ligt het heden, in het nu wat komen zal.



Op de kade van de eerste haven te Tg. Priok werd in het voormalige K.P.M.-Buitendienst-kantoor een wachtkamer ingericht voor salonpassagiers die, hetzij op het punt staan met een onzer schepen te vertrekken of zojuist met een K.P.M.-schip zijn aangekomen, nog even van een koele drank willen genieten. Deze wachtkamer werd in Augustus in gebruik genomen en werd ontworpen en uitgevoerd o.l.v. onze Bouwkundige Afdeling.

(foto: Studio Tong & Tim)



### *Wonderlyck schip van een der werven tewatergelaten*

Begin Juli was het precies driehonderd jaar geleden, dat de hele stad sprak over het „Wonderlycke Schip”, dat van een der Nederlandse werven te water zou worden gelaten. Helaas kwam van de stapelloop niets en niemand zag — zoals de uitvinder had beloofd — het schip in een etmaal heen en weer naar Dieppe gaan, aldus lazen wij in het dagblad „Trouw”.

Die uitvinder was een Fransman; hij heette Du Son of Lisson. In de zomer van 1653 kwam hij naar de Lage Landen met een aanbeveling van de Nederlandse gezant te Parijs. Er werd beweerd dat hij een vermogend man was, maar er waren lieden, die dit in twijfel trokken. Het staat in ieder geval wel vast, dat het geld, dat hij gebruikte om in Rotterdam het door hem ontworpen schip op stapel te zetten, niet zijn eigendom was.

Een Nederlander, die met hem uit Parijs naar Nederland was gekomen, de heer Bonneau, had de gelden gefourneerd voor de bouw van het gevaarte.

Volgens de tekeningen, die bewaard bleven, moest dit schip 24 meter lang worden, 4 meter hoog en 2,5 meter breed. Zijn vorm leek merkwaardig veel op die van een hedendaagse onderzeeboot. Midden in het schip was plaats gereserveerd voor dat, wat Du Son de „mechaniek” noemde. Veel wilde hij er niet over zeggen, maar hij liet wel los, dat er een „scheprad” in aangebracht zou worden. En dat scheprad zou dan bewogen worden door een uurwerk, dat 8 uur zonder onderbreking zou kunnen lopen. Daar, waar zich het rad bevond, had het water vrije toegang.

Aan wie het geloven wilde, vertelde Du Son, dat de Hollanders met dit van zeer sterk berkenhout gemaakte schip wel 30 vijandelijke oorlogsschepen achter elkaar zouden kunnen vernielen. (Wij waren in oorlog met Engeland!). In acht weken zou men er mee naar Oost-Indië en terug kunnen varen.

In het najaar van 1653 kwamen talrijke autoriteiten herhaaldelijk het in aanbouw zijnde schip bezichtigen, zij moesten ervaren, dat de uitvinder de tewaterlating telkens weer opnieuw uitstelde. Desniettemin kon hij op de nodige bsscherming rekenen; toen hij op een dag klaagde, dat men hem te Rotterdam meer „despect dan respect” betoonde, bood men hem een diner aan. Er werd goed gegeten en goed gedronken.....

Bij het sluiten van de vrede met Engeland was het schip echter nog niet klaar. Opnieuw volgde het ene uitstel op het andere, doch tenslotte kondigde de uitvinder aan, dat „den dag is vast ende seker gestelt, dat het voornoemde gebouw of wonderlyck Schip

op Maendag den sesten July 1654 sal in de Maes gebracht worden. Alle curieuse Liefhebbers konnen haer tegen den dag voornoemt tot Rotterdam laten vinden, om het beloofde effect daarvan te sien. Segget voort”. Vier deskundigen werden „gecommitteerd” om bij de proefnemingen aanwezig te zijn en alles scheen voor de stapelloop gereed te zijn, totdat de uitvinder op 4 Juli in een schrijven aan B. en W. liet weten, dat het nog enkele dagen zou duren eer zijn „Blixem van de See” met het water kon kennismaken. Hij was nl., naar hij

schreef, nog „soekende naar seker ijser, dat hij van nooden hadde”. Die „enkele dagen” verstreken, en er gebeurde niets. De geldgever, die tot het laatste ogenblik zeer optimistisch was gebleven, begon zijn geduld te verliezen. Spoedig moest hij ervaren, dat hij zijn geld wel kon afschrijven; de uitvinder was met de Noorderzon vertrokken.....

Het schip werd gesloopt; het mooie berkenhout kon nog wel voor iets anders dienen ... Was Du Son een miskend genie of een avonturier? Als men dat schimpdichtje, dat in die tijd de ronde deed, moest geloven, was hij beslist niet het laatste:

*„Ghy wilt onsterffelyck naast Erasmus leeven:*

*Ghy hebtet wel verdient: het moet u syn gegeven:*

*Twee beelden van Metael sullen staen op de Maes*

*Hij als de wijste man, ghy als de grootste Divaes”*



*Een nieuw K.P.M.-flatgebouw*

*Op 30 Juli j.l. is aan de Djambistraat te Surabaia het K.P.M.-flatgebouw gereed gekomen. Het (fraaie) ontwerp is afkomstig van onze Bouwkundige Afdeling, onder wier leiding ook de uitvoering geschiedde. Een aanwinst voor Surabaia.*

*(foto: A. F. Lancker)*

#### Het wonderigste plekje

Natuurlijk is er ook bij u in de buurt een straathoek of een plein waar het „altijd waait”. Denk echter niet, dat het daar het wonderigste plekje van de wereld is. Daarvoor moet u gaan naar Adélie Land in het Zuidpoolgebied ergens tussen 66° en 67° Zuiderbreedte en 136° en 142° Oosterlengte. Volgens Sir Douglas Mawson is de gemiddelde windsnelheid er ruim 80 km per uur, terwijl stormen van 160 km per uur daar geen zeldzaamheid zijn.

#### Zeeziek

De overtocht was nogal woelig. Er stond een flinke storm en tal van passagiers hadden het flink te kwaad gekregen. Eén van hen hing zó bleek en groen in een hoek, dat een hofmeester zich geroepen voelde om een woord van troost te spreken.

„Kom meneer”, zei hij met sympathieke stem, „niet wanhopen.....er is nog nooit iemand aan zeeziekte gestorven! „Had me dat niet gezegd,” kreunde de heer, „dat was de enige hoop, die me nog in leven hield!”

(uit: „Wereld“)

## Filmavonden in het Logeergebouw

De filmavonden in het Logeergebouw mogen zich nog altijd in een ruime belangstelling verheugen. Zo werd thans een begin gemaakt met het vertonen van speelfilms, waarvan de eerste: „On the Riviera” met Danny Kay — op 4 October j.l. voor ruim 150 belangstellenden werd gedraaid. Als voorfilm werd op die avond een 20-minuten-filmpje vertoond over de opbouw van Waleheren.

Het ligt in de bedoeling om in den vervolge regelmatig speelfilms te draaien en wel eens in de zes weken, terwijl eveneens eens per zes weken (dus om de 3 weken film!) een filmavond onder auspiciën van het Hoge Commissariaat zal worden gehouden, waarvan films over Nederland de kern zullen uitmaken.

Zo werd op 28 October j.l. wederom een dergelijke avond gehouden, waarop als speciale attractie een selectie uit Nederlands' Polygoon-nieuws werd vertoond. Na afloop van deze avond werd aan alle bezoekers een enquête-formulier uitgereikt, met het verzoek om deze formulieren zo zorgvuldig mogelijk ingevuld, wederom in te leveren, opdat door middel van deze enquête een inzicht kan worden verkregen omtrent de smaak en wensen der aanwezigen, waarmee dan bij volgende programma's zoveel mogelijk rekening kan worden gehouden, teneinde een zo goed mogelijk „elck-wat--wils”-programma te kunnen samenstellen.

W.B.

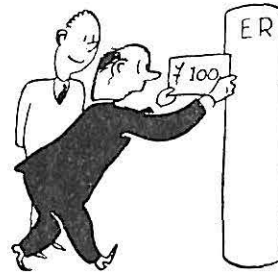
## Life begins at forty

De dezer dagen in Nederland opgerichte stichting „Het leven begint bij 40”, heeft uit bijna alle delen van Nederland honderden adhaesiebetuigingen ontvangen. Voorts zijn van werkgeverszijde aanvragen om werkrachten van boven de 40 jaar binnengekomen. Men vroeg voornamelijk om administratief personeel. Van werknemerszijde zijn vele verzoeken om een passende positie ontvangen. Zoals bekend is het doel der vereniging „in kringen van werkgevers de gedachte te verbreiden, dat ook oudere administratieve krachten recht hebben op arbeid en de werkgevers op te wekken, waar maar enigszins mogelijk is, oudere krachten te werk te stellen”.

Het ligt in de bedoeling van het stichtingsbestuur nauwe samenwerking te zoeken met het Nederlandse bedrijfsleven. De Stichtingsacte zou dezer dagen worden gepasseerd.



„wij hebben de eer”



„stellen er prijs op”



„juichen Uw voorstel toe”



„houden U op de hoogte”



„hebben er een zwaar hoofd in”



„blijven op ons standpunt”



„wij verblijven”



„delen U mede”



„hoogachtend”

## Harpconcert in De Bilt

In het Hervormd Centrum te De Bilt heeft de harpiste Rosa Spier een merkwaardig concert gegeven. Haar auditorium bestond uit leiding en medewerkers van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut. Deze belangstelling voor Rosa Spier's nieuwste compositie was overigens niet zo vreemd. De compositie, die circa negen minuten duurt, draagt de ongebruikelijke titel „Zomer 1954 ..... Wat zegt De Bilt? .....” Zij bestaat uit 5 delen. Achtereenvolgens: regen, mist, regen, harde wind en ..... weer regen.

De directeur van het KNMI vond het idee aardig, dat hij besloot Rosa Spier in De Bilt uit te nodigen. Het KNMI-personeel heeft alles gedaan om de slechte indrukken van deze zomer bij Rosa Spier weg te nemen.

## K.P.M. RECLAME KALENDER 1955.

Evenals het vorige jaar zal een beperkt aantal van de voor 1955 uit te geven K.P.M. reclamekalenders beschikbaar kunnen worden gesteld voor leden van ons personeel, ditmaal tegen betaling van Rp. 10.— per exemplaar.

Deze nieuwe kalender zal er een zijn van royaal formaat, met aantrekkelijke foto-reproducties van K.P.M.-schepen.

Bestellingen dienen uiterlijk 15 December bij de Afd. Passage/P.T. van het Hoofdkantoor te worden ingezonden.



## Wie het waren

Hier hebt u de namen van de dichters, die het eerste de zevensgilde woorden gebruikten, welke u op bladzijde 20 las.

1. Dirk Rataelsz. Camphuysen, die omstreeks 1600 dichtte:  
*Daar moet veel strijds gestreden zijn,  
Veel kruys en leeds geleden zijn,  
Daar moeten heyl'ge zeden zijn,  
Een nauwen weg betreden zijn,  
En veel Gebeds gebeden zijn,  
Zoo lang wij hier beneden zijn:  
Zoo zal 't hier na in vreden zijn.*
2. Herman Gorter, die in 1927 overleden dichter van „Mei”.
3. en 4. Vondel, die in de Rey van Burgsaeten uit zijn „Gijsbreght van Aemstel” dichtte:  
*Waer werd opreghter trou  
Dan tusschen man en vrou  
Ter wereld oyt gevonden?  
Twee sielen, gloende aan een gesmeed  
Of vast geschakelt en verbonden  
In lief en leed.*
5. en 6. Hendrik Tollens, die in 1815 de uitgeloopte prijs voor het beste Nederlandse volkslied won met „Wien Neerlandsch Bloed” en in wiens „Overwintering op Nova Zembla” de beide genoemde regels voorkomen, met dit verschil echter, dat de tweede regel bij hem luidt: En rekent d'uitslag niet, maar telt het doel alleen.
7. Nicolaas Beets, de auteur van de „Camera Obscura”, die met de aangehaalde regel Victor Hugo's „Lorsque l'enfant paraît” vertaalde.
8. Hieronymus van Alphen, die in de 18e eeuw talloze kindergedichten schreef, waarvan „De Pruimeboom” de aangehaalde woorden bevat.
9. Dante, de dichter van de „Goddelijke Comedie”, volgens wie deze woorden boven de poort van de hel zouden staan.
10. Willem Bilderdijk, die in 1831 gestorven schrijver van balladen, treurspelen, leerdichten en lyriek.

### De weddenschap.

Vader liet zijn jongste zoon Jan, negen jaar oud, roepen en vertelde hem, dat de tuinman 's morgens een lief klein babytje tussen de koolplanten in de moestuin had gevonden. Een schattig klein meisje, dat nu bij moeder op de slaapkamer in een wiegje lag. „Schrijf jij het grote nieuws nu eens aan je broer Jaap”, zei vader. Jaap logeerde namelijk voor een paar weken bij een oom en tante. Jan knikte, verdween naar z'n kamertje en kwam na tien minuten terug. Hij gaf z'n vader de brief en vroeg of deze er een postzegel op wilde plakken. Vader knikte toestemmend, stak de brief in z'n zak, maar was toch wel erg nieuwsgierig wat Jan had geschreven. De aankondiging van de geboorte van het zusje was uiterst kort en zakelijk. Zij luidde: „Beste Jaap, ik krijg twee kwartjes van je. Het is een meisje! Jan.”

### Mank.

Weet u, lezer, waarom het voor een tandarts niet mogelijk is om mank te lopen?

Om de eenvoudige reden dat men dan zou kunnen zeggen: Hij trekt met z'n been!

Vrees leert ons de wonderlijke kunst ons moe te maken met het optillen van niet aanwezige lasten.

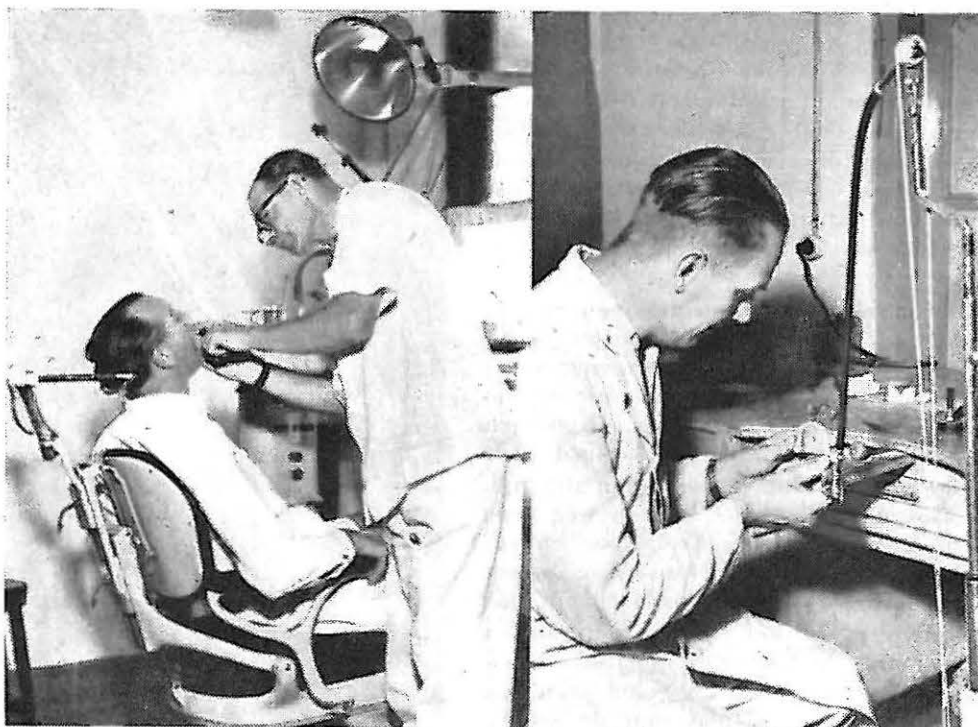


foto: J. H. C. Vermeulen

opname in K.R.O.-studio

Bovenstaande foto werd gemaakt na de opname van de familiegroeten bestemd voor de mss. „Wauverang” en „Rokan” op 9 September j.l.

\*



Op een ochtend hadden wij een afspraak met Dr. Reijnga, onze bekende bedrijfstandarts en toen we op onze beurt zaten te wachten hebben wij die tijd nuttig besteed om een paar foto's te maken van dit zo belangrijke onderdeel van onze medische dienst aan de Gadjah Mada. Op de linkerfoto ziet u hoe gezagvoerder J. van Onselen letterlijk aan de tand wordt gevoeld door Dr. Reijnga. Op de rechterfoto zien we tandtechniker/employé Hazebroek aan het werk. Ten overvloede zij hier nog vermeld, dat wij de meest aangename herinneringen aan ons bezoek bewaren.

(foto: Studio Tong & Tim)



## 7. De tempel van Diana te Ephese

Meer dan zeven eeuwen voor de geboorte van Christus stond te Ephese, gelegen aan de monding van de rivier Kaystros in het zuidwestelijke deel van klein-Azië, een zeer primitief tempeltje, dat was opgericht ter ere van een godin, die de Grieken later vereenzelvigden met Artemis (Diana), de godin van de vruchtbaarheid. De bedeplaats werd meermalen verwoest, maar steeds werd een nieuwe, grotere tempel gebouwd. De vierde tempel, waarvoor koning Croesus het grootste deel der kosten droeg, was in de toenmalige wereld reeds beroemd en werd door Herodotus zelfs met de pyramiden vergeleken. In het jaar 356 vóór Christus werd deze schitterende tempel opzettelijk in brand gestoken door een zekere Herostratus, die door deze misdaad zijn naam onsterfelijk wilde maken. Zoals U merkt is hem dat vrijwel gelukt, hoewel een gebod werd uitgevaardigd, dat niemand meer over hem mocht spreken!

Onmiddellijk begon men een nieuwe tempel te bouwen, die schoner moest worden dan de vorige. De vrouwen van Ephese verkochten haar juwelen om geld te kunnen bijdragen. Koningen schonken zuilen, beeldhouwd door de grootste kunstenaars van die tijd. Alexander de Grote, die op weg naar de verovering van Azië, door Ephese kwam, bood aan, alle kosten te dragen op voorwaarde, dat zijn naam als schenker op het gebouw zou worden vermeld. De trotse, diplomatieke Grieken antwoordden, „dat het geen pas gaf, dat de ene god voor de andere een tempel zou bouwen”. Desondanks was het Alexander's gunsteling Dinocrates, die de tempel ontwierp in afmetingen welke hem tot de grootste van Griekenland maakte.

Het marmeren bouwwerk werd honderddertig meter lang en ruim zeventig

meter breed; het telde honderdzeventwintig ruim achttien meter hoge zuilen, waarvan er zesendertig door verschillende grote beeldhouwers met bas-reliëfs waren versierd.

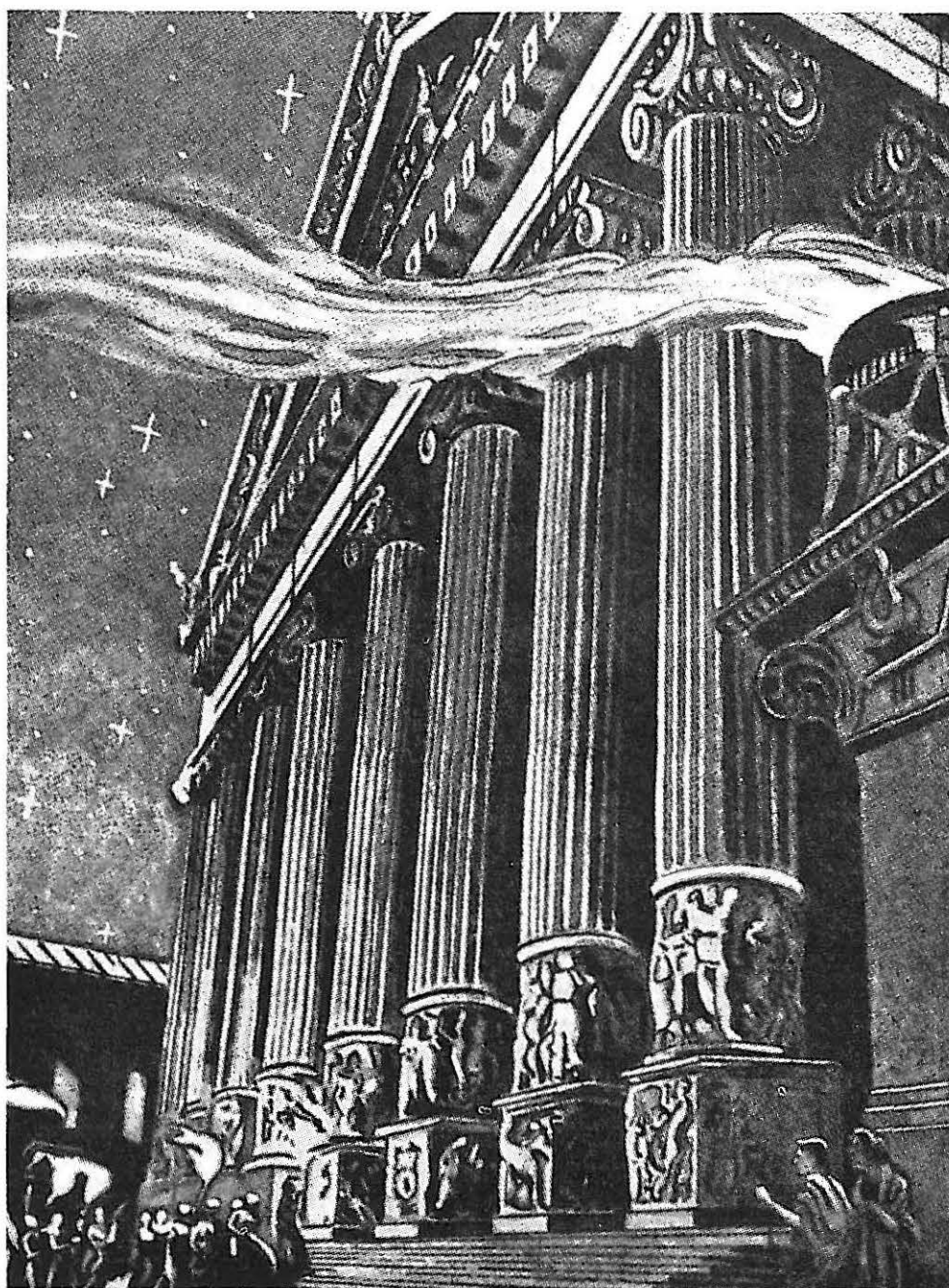
Meer dan door zijn eigen schoonheid was de tempel misschien beroemd door de kostbaarheid en pracht van zijn inhoud. Hij werd namelijk de bewaarplaats en het museum van de volmaaktste voortbrengselen van Griekse beeldhouw- en schilderkunst. „De tempel van Artemis”, zo verzekeren verschillende schrijvers, „werd de gemeenschappelijke schatkist van heel Azië”; alle volkeren deponeerden er hun grootste kostbaarheden. Plinius verhaalt, dat er vele boeken nodig zouden zijn om alleen de beeldhouwwerken te beschrijven. De tempel van Diana werd in 262 na Christus door de Goten

verwoest en na verloop van eeuwen wist niemand meer, waar dit wereldwonder precies had gestaan. In 1869 ontdekte de Engelsman Wood, na zes jaar studie en onderzoeken, enkele brokstukken van de tempel en op de plaats waar hij zijn eerste opgravingen verrichtte, zijn sindsdien vele kostbaarheden gevonden.

(deze serie artikelen is ontleend aan „Panorama”)

### Namen . . .

„What is in a name”, zei Shakespeare, en u zult het met hem eens zijn, dat een naam niet veel zegt, als u het Weense adresboek opslaat. Want daarin vindt u 43 mensen, die Richard Wagner heten. 17, die de naam Franz Schubert dragen, 16, die naar de naam Friedrich Schiller luisteren, 14, die Johann Strauss zijn genaamd en 8 Karl May's.





# ONS SPORT-nieuws

## ZEILEN.

Hoewel het zeilseizoen is afgelopen, kan, dank zij de uitstekende prestaties welke door onze K.P.M.-zeilers werden geleverd, nog het een en ander hier over de kampioenswedstrijden worden geschreven.

Dit jaar zijn twee series wedstrijden gehouden ; de nummers 1 en 2 van de eerste serie waren:

1. Brassem in de „Wind”
2. Wakka in de „Zee”

No's 1 en 2 van de tweede serie waren:

1. De Jongh in de „Wampie”
2. Redeker in de „Vleugel”

Van de vier mededingers om de kampioensprijs van dit jaar zijn er dus 3 K.P.M.-ers (walslurpen aan de waterkant!)

Deze wedstrijden worden zo verzeild, dat iedere wedstrijd in een andere boot wordt gezeild, zodat het voordeel van een bepaalde boot wordt uitgeschakeld. In deze drie wedstrijden staat Stm. Brassem bovenaan met een 1e, 2de en 3de plaats, op de voet gevolgd door Stm. Redeker met een 3de, 3de en 1e plaats, die daarbij het voordeel heeft dat de laatste wedstrijd in een snelle boot wordt gezeild in tegenstelling tot Brassem.

Op de 3de plaats volgt Stm. Wakka met een 4de, 1e en 2de plaats. Op de 4de plaats volgt Stm. De Jongh met een 2de, 4de en 4de plaats.

Uit deze puntentelling blijkt wel dat de spanning er tot de laatste wedstrijd in blijft. Dat een K.P.M.-er dit jaar zich club-kampioen kan noemen is bij voorbaat echter al zeker.

Proficiat ! !

## BADMINTON.

Het a.s. tournooi wordt gehouden op de baan boven de schuilkelder van ons hoofdkantoor. De deelnemers worden verzocht in behoorlijk sportenue te verschijnen. De dagen waarop de wedstrijden zullen worden gehouden, worden nader aan de deelnemers bekend gemaakt.

Voor de goede orde wordt eraan herinnerd dat de oefendagen zijn vastgesteld op Dinsdag en Donderdag na 16.30 uur.

Voor aspirant-leden bestaat de gelegenheid zich als lid op te geven bij de heer Soewarna — afd. CM II van het hoofdkantoor.

## SCHAKEN.

Ter gelegenheid van het 1 jarig bestaan van de Paketvaart Schaakclub werd op 30 September j.l. in ons Logeergebouw door de leden onderling een z.g. „gongwedstrijd” gespeeld, welke wedstrijd een zeer geanimeerd verloop had.

In een tempo van 10 seconden per zet werd een 5-tal ronden gespeeld, waarbij de korte bedenktijd een zware wissel trok op de zenuwen der spelers, zodat de flaters niet van de lucht waren.



De heren Rubin en Lantang slaagden er uiteindelijk in de overige spelers voorbij te streven en eindigden elk met 5 punten uit 5 partijen. Een fraaie prestatie! Een beslissingspartij tussen de beide kampioenen eindigde onder grote hilariteit in remise, zodat een tweede partij moest worden gespeeld, die de heer Rubin de eerste prijs bezorgde t.w. een kleine zilveren beker.

De heer Lantang ontving de tweede prijs, een zilveren medaille met inscriptie.

Al met al een geslaagde avond waarop met genoeg kan worden teruggezien.

Inmiddels is op 27 October j.l. een Kantoorbond competitie aangevangen, met als inzet een drietal wisselbekers, die zullen worden verspeeld tussen de kantoorclubs Borsumy, Stanvac, N.H.M., B.N.I., en K.P.M.

In ons volgende nummer hopen wij de uitslagen van deze competitie te kunnen bekendmaken.

## TAFELTENNIS.

Twee dames in Amerongen  
Van zeer gegoede stand  
Hadden hun beider harten  
Geheel aan sport verpand.

Zij boksten niet, noch zwommen,  
Zij reden of liepen niet hard,  
Neen, enkel aan tafeltennis,  
Aan pingpong hing hun hart.

Zij pingden in de keuken,  
Zij pongden in de salon.  
Zij tennisten vurig tafel  
En pingden met passie pong.

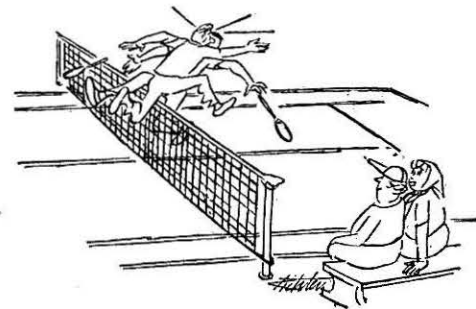
Daan Zonderland  
(„Redeloze Rijmen”)

## MET DE NOORDERZON NAAR DE KROKODILLEN.

De drie wereldreizigers Klaas, Ben en Wim Goezinnen zijn uit Westzijdeveld met hun botter Noorderzon vertrokken naar Amsterdam om de laatste voorbereidselen te treffen voor hun verre reis naar Nieuw-Guinea. Zij gaan op krokodillen jagen. Uit tachtig gegadigden (zo'n zeilreis spreekt blijkbaar tot veler verbeelding) hebben zij als vierde man gekozen Jaap Woppekamp uit Assendelft, een jongeman die vier jaar in Indonesië heeft gewerkt en een handige timmerman/kok moet zijn.

De fabrikant S. de Wit, zelf vermaard zeiler, heeft zich niet onbetuigd gelaten; hij schonk de avonturiers voor vele maanden proviand. De K.N.S.M. bleef niet achter; zij verstrekke gratis zeekaarten.

Het viermanschap is inmiddels vertrokken. Aanloophavens op de lange toch zijn: Madeira, Panama, Hawai en de Marshall-eilanden.



„Karel kan nog steeds maar niet onthouden, van wie nu eigenlijk verwacht wordt dat hij over het net springt . . . . de winnaar of de verliezer.”











