

de  
uitlaat



## de Uitlaat

personeelsorgaan  
van de  
n.v. Koninklijke  
Paketaart-  
Maatschappij

10de jaargang no. 2  
Februari 1955

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 koers in 1955.

\*

In Holland.

\*

Als het tij verloopt... moet  
men de bakens verzetten.

\*

Foto-montage „Ophir”-  
cruise.

\*

Een onvergetelijke reis.

\*

De Noordzee in de aanval

### Bij de foto's:

Op de omslag van dit  
Februari-nr. de „Ophir”  
liggende te Kolonedale  
(Midden-Celebes). Deze  
plaats werd door de  
„Ophir” op haar eerste  
cruise aangelopen.

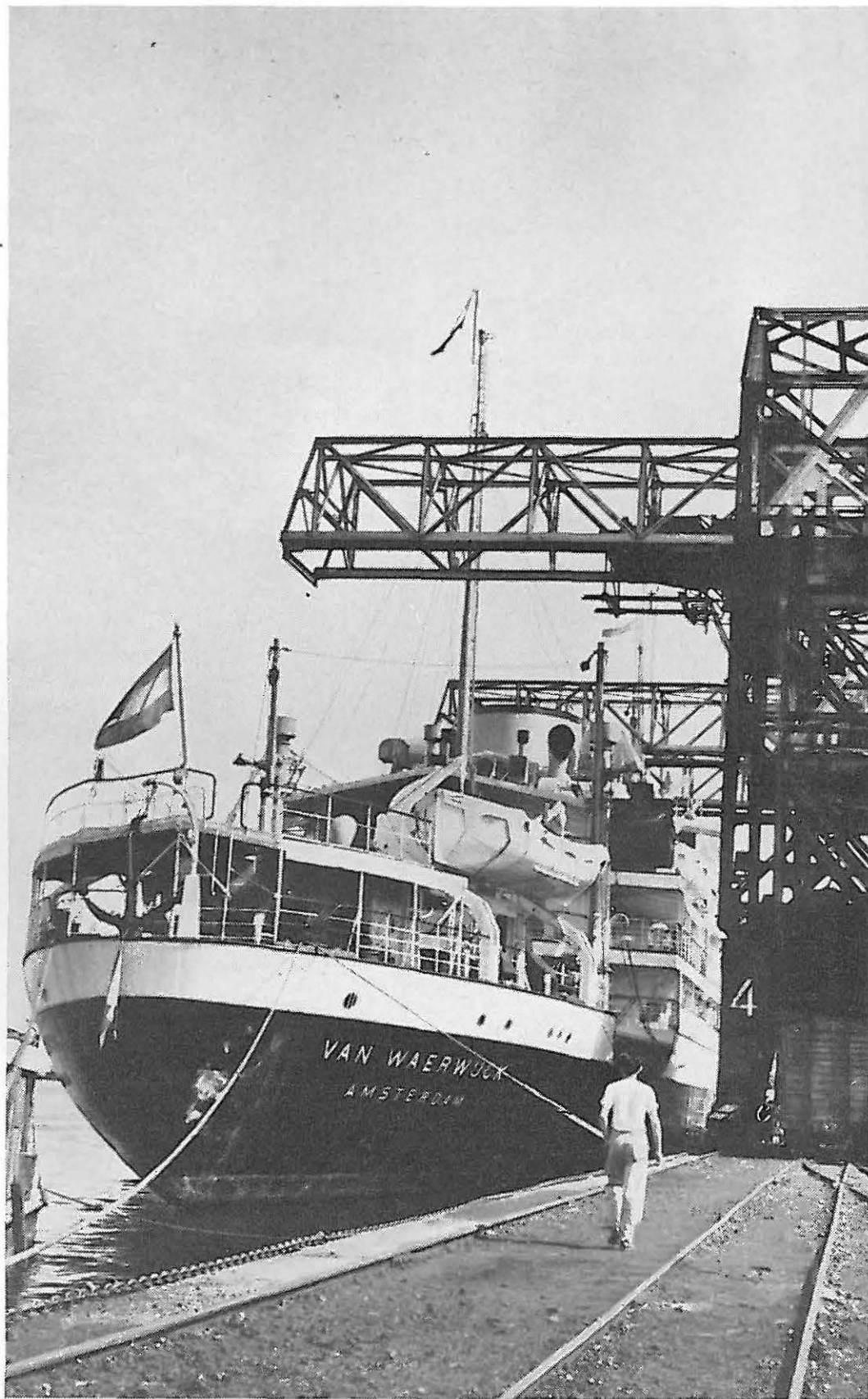
(foto: Studio Frans Bodmer)

\*

Op de binnenzijde van de  
achterpagina staat de beste  
foto van de maand, voor-  
stellende het ms. „Batoela”  
liggende op de Bangkok-  
rivier.

Gezagvoerder H. Meyer,  
die deze foto heeft ge-  
maakt, wist wederom be-  
slag te leggen op de uitge-  
loofde prijs van Rp. 50,—.

n.v. Visser & Co.



Het ms. „Van Waerwijck” lost kolen te Tg. Priok.

(foto: Studio Tong & Tim)



## Het College Zeemanshoop

In 1822, nu 133 jaar geleden, namen 18 koopvaardijkapiteins te Amsterdam het initiatief tot de oprichting van een „Zeemans College”, waar zij van gedachten zouden kunnen wisselen over de belangen van de zeevaart „uit hunne ervaring ontleend” en tot stichting van een „Weldadig Zeemansfonds” dat op gepaste wijze zou zorgen voor gebrek- kige en hulpbehoevende zeelieden, hun weduwen en wezen.

Zo ontstond „Het College Zeemans- hoop” dat van 1862 tot 1914 zetelde in het gebouw „Zeemanshoop” op de hoek van de Dam en de Kalverstraat. Het overgrote deel der kapiteins trad als lid toe, zij voeren een nummervlag, wisten van iedere collega het nummer en konden dus bij het in zicht lopen van een schip direct nagaan, wie het andere schip commandeerde. Alle leden stort- ten 2,5% van hun gage in het fonds van het College en hadden toegezegd hun equipage te „persuaderen” even- eens 2,5% te storten, met als in uitzicht gestelde tegenprestatie dat zij, of hun weduwen en wezen, bij ongevallen een uitkering uit het fonds zouden krijgen.

Naast de leden-kapiteins, traden een groot aantal honoraire leden toe, hun contributies werden — zonder uitzicht op uitkering — eveneens in het fonds gestort. Talrijke legaten kwamen het fonds ten goede en waren evenzovele blijken van waardering voor het mooie werk door Zeemanshoop verricht.

De gedachtenwisseling over de be- langan van de zeevaart leidde o.m. tot het deelnemen aan de besprekingen tot oprichting van het filiaal van het K.N.M.I. te Amsterdam, idem tot op- richting van het Zeemanshuis te Am- sterdam. Toen de stalen schepen op- kwamen, ontwierp het College de eerste Kompasjournalen en loofde medailles uit voor de goed bijgehouden journalen, terwijl het College nu nog steeds een kijker uitlooft voor het beste eind- examen van de zeevaartscholen B.S. en idem A.S.

De vuurtoren van Egmond aan Zee, de van Speyk-toren, is mede opgericht door Zeemanshoop om de nagedachte- nis van deze zeeheld te eren.

Het charitatieve doel is en wordt steeds in ere gehouden; dat dit voor- al in de vorige eeuw toen ter zake geen andere voorzieningen waren ge- troffen geen kleinigheid was, blijkt uit de uitkeringen die b.v. in 1845 de f. 100.000.— per jaar overschreden. Met het verbeteren der sociale omstan- digheden is het aantal ondersteunder en daarmee de jaarlijkse uitkeringen verminderd, doch ook nu nog ont-



Op Zaterdag 1 Januari jl. was in het Logeergebouw het KPM-personeel in de gelegenheid gesteld om aan de Heer en Mevrouw De Koe, de Heer en Mevrouw Harinck en de Heer en Mevrouw De Geus zijn gelukwensen aan te bieden in verband met de intrede van het Nieuwe Jaar.

De bovenste foto werd van bovengenoemde drie Directieleden en hunne dames gemaakt, nadat het officiële gedeelte van de receptie was afgelopen. De onderste foto geeft een indruk van deze druk bezochte en geanimeerde samenkomst.

(foto: Studio Tong & Tim)

vangen 63 oudjes van dagen, maande- lijks een welkome toeslag op de „ouder- domsvoorziening Drees” en wordt hier- mede de levensavond van oud-zeelieden en hun nagelaten betrekkingen enig- zins veraangenaamd.

Een geheel nieuw gebied voor Zee- manshoop is in latere jaren de geldelij- ke bijstand bij de studie van a.s. stuur- lieden geworden. Het totaal uitstaande bedrag aan renteloze studiebeurzen ligt tussen de f. 40.000.— en f. 50.000.—.

In samenwerking met het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart te Rot- terdam is in het gebouw van Zeemans- hoop, Weteringschans 16 te Amster- dam, een uitstekend verzorgde leeszaal ter beschikking van leden en dona- leurs. Jaarlijks wordt een 4-tal lezingen gearrangeerd over een op de scheep- vaart betrekking hebbend onderwerp.

Der traditie getrouw is de voorzitter steeds een oud kapitein, zijn de pen- ningmeesters assuradeuren en de beide secretarissen juristen.

Zij en hun medebestuurleden ver- richten hun taak con amore, steunt U, die dit leest, het goede doel van Zee- manshoop door toe te treden als lid — f. 10.— per jaar — of als donateur, minimum f. 2.50 per jaar. Het adres is: College „Zeemanshoop”, Wete- ringschans 16, Amsterdam Centrum.

Leer van de fouten van anderen —  
u hebt niet de tijd ze allemaal zelf  
te maken en — het is goedkoper!

# De koers in 1955

Het nieuwe jaar is ruim een maand om en Baby 1955 krijgt al weer zelfbewustheid. De geestdrift, waarmee gewoonlijk de jaarwisseling wordt gevierd en de nieuwe toekomst wordt ingeluid, is wederom betijd. De werkelijkheid ligt voor ons. Naast de algemeene zorgen voor het huidige wereldbeeld heeft ieder van ons zijn eigen persoonlijke beslommeringen. Dit alles brengt mee dat het "Quo Vadis" voor onze toekomst in onze gedachten verankerd is.

Er is eigenlijk over een geheel jaar slechts één ogenblik, dat wij dat van ons af weten te zetten en dat is het moment dat wij vol goede moed, in feestvreugde, elkaar een gelukkig en voorspoedig Nieuwjaar toewensen.

Jammer feitelijk, dat wij deze belevenis niet b.v. drie keer per jaar kunnen beleven, om dan met voorbijgaan van de realiteiten telkens weer met een hart vol verwachtingen een bepaalde periode in te gaan. Een tijdsverloop van 12 maanden is in het menselijke bestaan zeker niet kort en maar al te vaak zien wij de optimisten van de „Oud- en Nieuwjaarviering” als pessimisten door het jaar sukkelen. Ze zijn als ééndagsvliegen, die in een te korte periode vreugde en moeilijkheden beleven en derhalve geen tijd vinden een bestendige koers te bepalen. Wij ontveinzen ons daarbij niet dat er ook nog een categorie luchthartigen zijn, die met een volslagen gemis aan verantwoordelijkheidsgevoel er feitelijk maar wat van maken en de stuurloze elementen zijn in elke omgeving. Zoals alles in dit leven is ook hier de middenkoers de meest juiste vorm en men schept hiermee een passe-partout waarin velen uit onze omgeving, hoe hun aard en aanleg ook is, kunnen passen.

Wat ons uit de scheepvaart uiteraard het meest interesseert zijn de verwachtingen voor 1955. Overlatend aan meer deskundigen om deze vraag te beantwoorden kan er wel één conclusie worden getrokken n.l. dat de spoeling steeds dunner wordt en derhalve om te behouden wat wij hebben alle zeilen bijgezet dienen te worden. Ons inziens is dat voor het nieuwe jaar geen ongunstig geluid; hoe levendig en vol golfslag is niet een bedrijf wanneer concurrentiestrijd e.d. dwingt steeds „all hands” aan dek te houden.

Te moeten strijden en vechten voor het dagelijkse brood kan, wanneer deze strijd niet slechts materialistisch is ingesteld, de beste eigenschappen van de mens naar voren brengen. Zonder idealen zijn werk verrichten en slechts denken aan wat er te verdienen en te halen valt, zal nimmer werkelijke bevrediging geven. Het bewijs hiervan valt rondom ons te constateren, omdat angst en zorgen voor de toekomst het meest naar voren komen bij hen, die slechts ingesteld zijn op de materiële kant en tot het opbrengen van idealen niet in staat zijn.

Wij varen voort, ook in dit jaar, en schip en wal zullen wederom vele en vaak moeilijke problemen moeten oplossen. Van de wijze waarop wij e.e.a. zullen aanpakken hangt veel af, zowel voor het bedrijf als voor onze persoonlijke belangen. De scheepvaart krijgt het in dit nieuwe jaar zeker niet gemakkelijker, de winsten zullen er niet groter op worden en steeds meer inspanning zal er nodig zijn, om niet geheel of gedeeltelijk te worden verdrongen. Helaas zijn er nog te veel onder ons die weinig doordrongen zijn van deze realiteit en de tekenen aan de wand niet vermogen of wensen te zien.

De koers die onze maatschappij in dit jaar zal volgen wordt door de leiding bepaald. De beleidsuitvoering ligt echter in handen van het gehele personeel van hoog tot laag. Daarbij gaat het ons inziens niet alleen om het opvolgen van orders en richtlijnen of om precies afgebakend de dagelijkse taak te volbrengen. Met een zodanige mentaliteit doodt men elke arbeidsvreugde en men schept zeker niet de grondslag voor een gezonde verhouding tussen verlangen naar materiële welstand en behoud van idealen plus opbrengen van plichtsbetrachting en verantwoordelijkheidsgevoel.

In het nieuwe jaar zullen weer vele hindernissen moeten worden genomen. Uiteraard zullen wij daarbij niet steeds succes kunnen hebben. De tegenstand, die wij dikwijls zullen hebben te overwinnen, zal ons steeds weer in herinnering brengen dat men in de scheepvaart en handelswereld feitelijk niets cadeau krijgt.

Jan Salie geest, beroepsmopperaars en ontevreden zijn de gevaarlijke uithollers van het gezonde bedrijfsleven en zullen ook weer in dit nieuwe jaar beschouwd moeten worden als de zwakste plek in eigen kring.

Het is ons inziens nuttig even bij dit alles stil te staan nu 1955 jong is en met goede voornemens en goed voorbeeld nog zoveel kan worden bereikt.

Moge dan straks op het eind van dit jaar op goede resultaten worden gewezen, verkregen door gezamenlijke inspanning in onderlinge harmonie en moge dan bovendien met voldoening geconstateerd worden dat onze Maatschappij wederom een behouden koers en vaart heeft afgelegd.

H. A. C.

## Voorzitter Raad van Bestuur onderscheiden

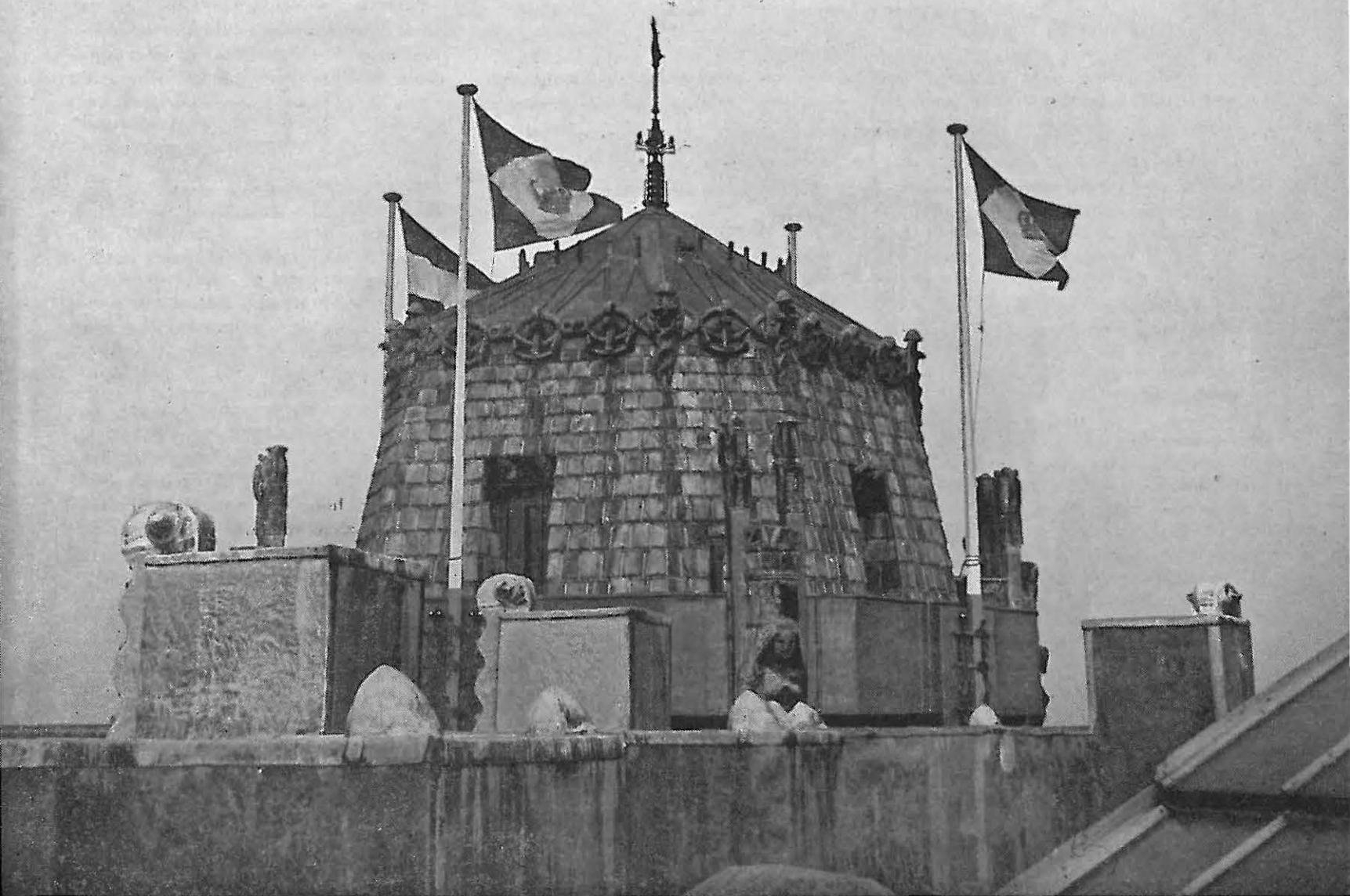
Ter gelegenheid van diens 65ste verjaardag op 10 Januari jl. heeft het H.M. de Koningin behaagd om de Voorzitter van de Raad van Bestuur van onze Maatschappij

**Mr. D. A. Delprat**

te benoemen tot Commandeur in de Orde van Oranje Nassau.

Ook langs deze weg bieden wij de heer Delprat onze gelukwensen aan met deze hoge Koninklijke onderscheiding.





De toren van het Scheepvaarthuis in Amsterdam op een feestdag. De vlaggen van K.P.M. en K.J.C.P.L., zusterlijk naast elkaar, zijn zo niet te onderscheiden. Symboliek voor de "Combinatie"?

(foto: K. v.d. Vliet — Amsterdam)

## Mutaties Amsterdam-kantoor

Met ingang van 1 Januari 1955 hebben op het Amsterdamkantoor, naast de benoeming van de heer Mr. W. A. J. Lucas tot Directeur in Nederland, de navolgende bevorderingen plaatsgevonden:

tot hoofdemployé de employé's:  
B. J. H. Scholte (Personeel/Insp. Opl.).  
P. W. A. Keller (Personeel).  
Ir. F. N. de Rooy (Scheepsbouw).

**Onze hartelijkste gelukwensen!**

Na een diensttijd van ruim 42 jaar heeft op 30 December a.p. de heer J. Limburg, die per 1 Januari 1952 reeds werd gepensionneerd, doch sindsdien nog 2 jaar als adviseur voor de afdeling Registratie is opgetreden, afscheid van de Paketvaart genomen.

## Bestuur M. C. Koning-Studiefonds.

In de samenstelling van dit bestuur zijn per 1 Januari 1955 enige wijzigingen aangebracht.

De heer K. H. Vos is, op eigen verzoek, eervol van zijn functie ontheven

in verband met veelvuldig verblijf buitenslands. In zijn plaats werd benoemd de heer W. B. H. Strubbe (gepensionneerd gezagvoerder).

In de plaats van mevrouw T. Y. Hobma-Glastra, die volgens rooster als secretaresse aftrad, werd benoemd mejuffrouw Mr. M. C. Dijkshoorn, employée K.P.M.-Amsterdam.

Teneinde het sociale werk van de K.P.M. nauw te verbinden aan dat van het M. C. Koning Studiefonds, werden mevrouw T. Y. Hobma-Glastra en mevrouw J. Bakker-Stobbe benoemd tot plaatsvervangend secretaresse respectievelijk plaatsvervangend lid.





## in holland

Wanneer je als vrouw in Holland zit, en je man in de Oost, dan kunnen er wel eens dingen zijn, waar je zo geen raad mee weet.

Eerst kwam de laatste boottocht, met de nodige afleiding, waardoor je het vertrek uit dat mooie land al spoedig vergat.

De kinderen werden groter en dat maakte dat je de keus deed..... niet meer mee terug.

Toen kwam het verlof. Samen met je man logeren hier, en pension daar. Wat waren die maanden gauw om. Een flits, meer was het niet.

Gelukkig dat er een onderdak werd veroverd voor de achterblijvers. Misschien was het een nieuwbouw huis met een zwaar „zilveren dak”, wat je eerst erg bezwaarde, maar ach, het kon immers niet anders.

En daar zit je dan nu. Manlief weg, en de kinderen naar school.

Zo pas in Holland leek alles zo goedkoop in verhouding met wat we gewend waren. En dan al die mooie étalages, waaraan je haast niet voorbij kon gaan, zonder er iets van mee naar huis te nemen. Maar nu zitten we met de resultaten: spaargeld op, en de maandelijke delegatie heeft het verlofsalaris vervangen. Hiermee moeten we proberen rond te komen. En dan pas gaan we begrijpen wat de familie altijd schreef: „het leven is zo duur”.

Ongelooflijk klonk ons dat altijd in de oren, vooral wanneer we de prijzen vergeleken.

Het begint ons nu duidelijk te worden, want van de eerste delegatie kwamen we niet half rond, en dan te bedenken, dat er nog uitgaven komen, die pas over enige maanden zich komen aandienen, zoals schoolgeld, belasting, enz.

We zullen dus over stag moeten gaan, om in een scheepsterm te spreken.

Nu bestaan er doosjes, waarin we maandelijks dat deel van ons inkomen doen, dat voor uitgaven als bovengenoemd bestemd is.

Bovendien moeten we leren onze Indische spontaniteit binnen bepaalde grenzen te houden, en niet iedere keer wanneer we dat maar prettig vinden, dure telefoongesprekken te gaan voeren. In een brief kun je voor een dubbeltje ook al heel wat vertellen.

Als we onze delegatie gaan vergelijken met de inkomens van andere gezinnen, dan begrijpen we niet hoe die mensen dat klaar spelen.

Maar wanneer u er op visite komt, dan staat men ook niet iedere keer maar klaar met de port- en sherryfles zoals bij ons, en dan dikwijls nog met een „zoutje” erbij ook.

Nevenstaande pagina :

Het Scheepvaarthuis te Amsterdam alwaar onze Directie in Nederland zetelt.

Wij moeten ons leren aanpassen aan de Hollandse leefwijze, net zoals we jaren geleden ons hebben aangepast aan de Indische; en als we dat nu maar opbrengen, dan zult u eens zien, dat het ook anders kan, en dat er op zijn tijd geld is voor een jurkje voor Marietje en een jack voor Peter, maar..... op zijn tijd !

Dit lukt niet wanneer we op de 28ste van de maand, wanneer de delegatie net binnen is, op stap gaan met een briefje van honderd op zak, waarvoor we dan maar datgene gaan kopen, wat we toevalligerwijs voordelig zien aangeprijsd, met als resultaat dat we met een lege beurs naar huis gaan.

Er moet een plan gemaakt worden, een begroting, hoeveel we iedere maand voor dit en voor dat kunnen uitgeven.

En koop dan maar zo'n geldkistje, het liefst met een flink slot er op, waarin aan het begin van de maand voor al die verschillende, nog komende, uitgaven dat deel van onze delegatie komt, wat er in MOET, willen we niet steeds voor onaangename verrassingen komen te staan.

Dan nog iets, wat ik me in de vier jaar dat ik nu in Holland ben heb aangewend: koop de kleding, die we ons hadden voorgesteld aan te schaffen, aan het eind van de maand. Mochten er dan eens heel onverwachte uitgaven komen, dan kan de aankoop van kleding als regel nog wel een maandje wachten ook.

Misschien zal er iemand gaan mopperen, en zeggen: als dat zo moet, dan pas ik er voor. Op zijn tijd wil ik mijn vrienden en kennissen op een makanaan besar kunnen onthalen. Ook daar is wel iets op te vinden.

Zoudt u het vreemd vinden als we in dit opzicht eens een beetje Amerikaans gingen doen, waar, bij dergelijke feestjes de gasten allemaal wat voor de maaltijd meebrengen, of, wat eenvoudiger is, de kosten hoofdelijk omslaan. 't Lijkt misschien wel een beetje vreemd, maar dat is het heus alleen de eerste keer.

Onlangs sprak ik iemand met een heel klein pensioen.

Ze woonde in een badplaats met alle gevolgen van dien. In de zomer aan gasten uit de familie geen gebrek, met gevolg, veel te grote uitgaven, die in de

wintermaanden weer ingelopen moesten worden.

Deze dame was na twee jaar tot een oplossing gekomen. Ze weet nu wat iedere logé haar kost en een ieder is nu van harte welkom, mits men bereid is de kosten van het logeren zelf te dragen.

Waarschijnlijk zullen de logé's nu zonder het gevoel van onbescheiden te zijn, langere tijd durven blijven. Bovendien voelt men zich dan niet meer verplicht toch iets te willen doen, welke drang dan meestal wordt omgezet in het kopen van luxe- of overvloedige dingen.

Voor beide partijen biedt dit systeem voordelen: de gastvrouw behoeft niet meer in angst te zitten, dat ze met haar geld niet uitkomt, terwijl de gast niet meer het gevoel behoeft te hebben onbescheiden te zijn.

Het is natuurlijk ondoenlijk voor alle K.P.M.-gezinnen een passende begroting te geven. Ieder gezin heeft zo zijn bijzondere uitgaven. Maar toch kan men aan de hand van onderstaande schema's voor het eigen gezin iets bruikbaar maken.

Is de huur hoger dan aangegeven, dan zal er op een andere post bezuinigd moeten worden; of wanneer we verplicht verzekerd zijn, dan komen de kosten voor gezondheidszorg lager dan aangegeven, waardoor we iets extra's hebben voor die dingen, waar we zo bijzonder veel prijs op stellen en die onderstaande begroting niet noemt.

Prettig zou het zijn, als we al deze besommeringen aan manlief konden overdragen, maar die zullen we deze puzzle maar niet opdragen; ook hij heeft zorgen genoeg.

Uiteindelijk, we zijn zeemansvrouw, of we zijn het niet! Dus, we fiksken het zelf..... in..... Holland.

Schema 1, voor een vrouw zonder kinderen, inkomen f 250.— per maand.

Schema 2, voor een vrouw met één kind, inkomen f 320 — per maand.

Schema 3, voor een vrouw met twee kinderen, inkomen f 400.— per maand.

Schema 4, voor een vrouw met drie kinderen, inkomen f 480.— per maand.

Noot: Voor een dame alleen is het voordeliger in een pension te gaan, kosten plm. f 150.— per maand.

	Schema 1	Schema 2	Schema 3	Schema 4
Voeding	f 95.—	f 136.50	f 170.—	f 200.—
Huur	„ 38.—	„ 38.—	„ 50.—	„ 50.—
Verwarming, verlichting	„ 16.—	„ 16.—	„ 18.—	„ 18.—
Was-, toilet-, schoonmaak art.	„ 10.—	„ 15.—	„ 18.—	„ 20.—
Kleding, schoeisel	„ 15.—	„ 20.—	„ 25.—	„ 33.—
Porti, zakgeld, ontspanning	„ 10.—	„ 15.—	„ 20.—	„ 20.—
Belasting (voor weduwen)	„ 14.—	„ 17.—	„ 23.—	„ 26.—
Contributies, lectuur	„ 4.—	„ 5.—	„ 10.—	„ 10.—
Ontwikkeling, schoolgeld	„ 3.—	„ 7.—	„ 12.—	„ 30.—
Gezondh. zorg, verzekeringen	„ 15.—	„ 20.—	„ 25.—	„ 30.—
Vervoer (tram, trein? enz.)	„ 5.—	„ 7.50	„ 10.—	„ 15.—
Onvoorziene uitgaven	„ 10.—	„ 10.—	„ 10.—	„ 15.—
Reparaties, vernieuwing	„ 15.—	„ 13.—	„ 9.—	„ 13.—
	f 250.—	f 320.—	f 400.—	f 480.—

# Archipel-vaart in het verleden

door  
G. Knijpenga  
X

Soms gelukte het de gevangenen om te ontvluchten. In 1825 werden drie Javanen in een prauwtje aangetroffen bij Krawang. Ze waren als koopvaarders door rovers overvallen en als slaven op Billiton verkocht, waarvandaan ze evenwel wisten te ontkomen. Op gouvernementskosten werden ze naar hun woonplaats teruggezonden.

Door de zorg van de Resident van Riouw konden in 1836 twee en vijftig en in 1837 ongeveer tweehonderd Javanen, die door zeerovers waren gevangen genomen, in vrijheid worden gesteld. In 1839 gelukte het een expeditie, tegen de rovers ondernomen, op de Oostkust van Sumatra negen en vijftig personen te bevrijden. Een enkele keer wist een vaartuig de piraten te ontzeilen. De schoener „Lucifer” werd bij de Boompjes-eilanden, op 20 mijl afstand van Djakarta, door meerdere roversvaartuigen, afkomstig van Zuid-Borneo, overvallen; alleen door het invallen van een gunstige wind gelukte het te ontkomen.

In hetzelfde jaar werd de brik „Suzanna Barbana”, onder commando van de eigenaar Badendijk, ter hoogte van Indramajoe, door 5 prauwen overvallen. Zij bleven de brik de gehele nacht volgen, beschoten haar voortdurend, doch ook hier bracht een gunstige wind uitkomst, zodat de rede van Tegal kon worden binnengezeild en het schip veilig was.

Zo gelukkig was de brik „Generaal de Kock” in 1823 niet. Tussen Indramajoe en Tjirebon werd het schip vlak bij de kust door 7 prauwen ingehaald. De eigenaar R. Thomson, die zich toevallig aan boord bevond, werd gedood, doch de gezagvoerder H. Blair en enige leden van zijn bemanning, wisten de kust zwemmende te bereiken.

Te Japara viel in 1827 de brik „Sara” binnen, gevoerd door J. Kasperman, komende van Semarang op weg naar Surabaya. Dit vaartuig was ter hoogte van de zgn. Rode Hoek, bewesten Mandalika, slaags geweest met twee grote prauw mayangs, elk voerende 2 vierponders en 4 lila's. De gezagvoerder had al zijn ammunitie verschoten en bovendien zijn toevlucht genomen tot kopergeld. Hij verschoot daarvan ter waarde van f 150.—, doch smaakte de voldoening zijn belagers op een afstand te houden en te ontkomen.

Met het toenemen van de handel en de scheepvaart nam ook het bedrijf der zeeroof toe, waarvan vele Europese en

Inheemse vaartuigen het slachtoffer werden. Wanneer een prauw, gewapend als ze altijd waren, op de eenzame zee of in een kreek een andere ontmoette met een geringere bewapening of bemanning, was roof vrijwel onvermijdelijk. Uit noodzaak of uit vrees voor ontdekking, ging deze roof vaak met moord gepaard. Betrekkelijk weinig van dergelijke roofpartijen kwamen ter kennis van de autoriteiten. De handelsvaartuigen waren dan ook alle bewapend. Zo zagen wij uit een aantekening op een oude scheepspas een Palembangse bark van 60 lasten bewapend met vier cannons, een dray bas, vier donderbussen, vier snaphanen, zes picols kruit en 200 kogels.

De schoener „Active” werd in 1820 bij Pulu Mandelika door zeerovers genomen, waarbij de gezagvoerder Henry Brown om het leven kwam. In dat zelfde jaar werd een brik, komende van Sumanap, ter hoogte van de eilanden Lingga en Saya genomen. Het korvet „Venus” mocht het gelukken dit vaartuig te hernemen. Bij overmeestering van zeerovers kreeg de bemanning dezer schepen 1/3 van de waarde als premie uitgekeerd.

Lang niet altijd gelukte het om de zeerovers te achterhalen. Verdachte schepen werden door de kruisende Nederlandse marinevaartuigen aangehouden en het gelukte dan wel een enkele keer, zoals in het hierboven aangehaalde geval, een schip te heroveren. Door het toen nog ontbreken van berichten-diensten, zoals telegraaf en radio, kwamen de klachten van overvallen pas geruime tijd, nadat zij hadden plaats gehad, bij de autoriteiten binnen. Uiteraard bleven de rovers niet ter plaatse op een strafexpeditie zitten wachten.

In het Tijdschrift van het Zeewezen van 1845, lazen wij voor het eerst iets over een „Telegraaf op Onrust”.

*„Deze toestel bestaat uit een mast en eene ra, aan welke vier, op scharnieren draagende borden of kleppen op en neder beweegbaar zijn, die alzoo ieder twee standen kunnen aannemen, behalve dien van rust of horizontaal. Naar boven gekeerd beteekenen zij de onevene cijfers 1, 3, 5 en 7 en naar beneden hangende de evene 2, 4, 6 en 8. Naar het Noorden ziende beteekent het bord aan de regterzijde 1 en 2, het volgende 3 en 4 enz. Men kan dus niet aanmerken als cijfers, maar alleen als teekens, die met elkander samengesteld*

*worden, volgens het daarbij behorende seinboek. Om alle dubbelzinnigheid weg te nemen, omtrent den stand der kleppen, wordt voor afstanden te groot om de ra te onderscheiden, daar boven eene schijf of bal of ander teeken geheeschen”.*

Waarvoor deze „telegraaf” feitelijk diende, wordt niet vermeld. In 1859 werd de eerste zeekabel gelegd van Singapore via Muntok naar het toenmalige Batavia. Deze was evenwel spoedig defect en onbruikbaar. In 1870 werd een nieuwe kabel gelegd. Makassar werd in 1888 door een zeekabel met Java verbonden. In 1901 volgde Bandjermasin.

Voortdurend kruisten de contrôlevaartuigen de scheepvaart-routes en werd scherp uitgezien naar verdachte vaartuigen. In 1829 werd een paduakan op weg naar Makassar, in Straat Banka, door 2 roversprauwen aangevallen. Reeds was de helft der équipage buiten gevecht gesteld, toen de schoener „Zephyr” kwam opdagen en de paduakan kon ontzetten. Zo ook kon Z. M. schoener „Castor” in 1825 de Nederlandse brik „Sara Theodora” (kapt. W. Bargaen), die benoorden Karang Sedoelangs door tal van roversvaartuigen was ingesloten, uit zijn benarde situatie verlossen.

Minder fortuinlijk was de brik „Anna Maria” (kapt. Nolte) in 1822. Genoemd vaartuig werd nabij Krawang zeilende door 5 roversprauwen overvallen en na een hevig gevecht geënterd. De brik werd overmeesterd en met een volle lading rijst naar Billiton gebracht. Hetzelfde lot onderging in 1825 een met gambir geladen Inheems vaartuig.

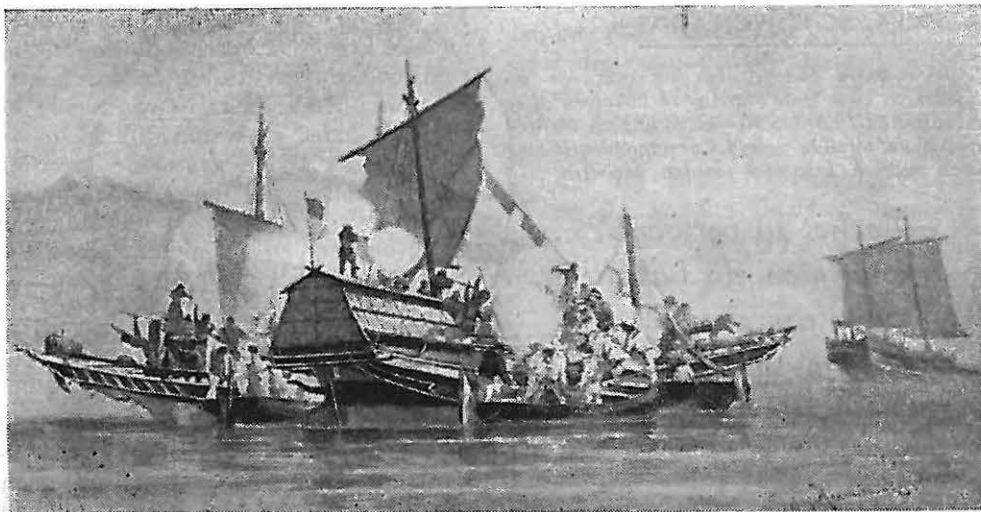
Vooral Straat Riouw, Malakka en de Lingga Archipel boden, door de ontelbare groepen van eilanden en de vele nauwe passsen, bochten, baaien en rivieren, de zeerovers prachtige schuilplaatsen. In de omstreken van Singapore en ook in de plaats zelve hielden zich een groot aantal zeerovers op. De jonge Tommonging die te Telok Blansa, een kampong dichtbij Singapore, was gevestigd, maakte zich onophoudelijk aan zeeroof schuldig. Hij had zelfs onder de prauwenvoerders en tambangers in de haven van Singapore een soort inlichtingendienst, zodat hij steeds werd gewaarschuwd omtrent de aard der lading en bewapening der schepen aldaar. In het geheim kochten ze kruit en lood te Singapore, terwijl ook daar de door hun buit gemaakte goederen werden verkocht. In 1847 werd zelfs melding gemaakt van bondgenootschappen van zeeschuimers; zij stonden onder de naam van jungle confederations bekend.



Gezamenlijk beschikten zij over een vloot van vaartuigen, die niet alleen goed bemand doch ook goed bewapend was en uiteraard een schrik was voor de koopvaarders.

De Tobelorezen waren de schrik der Molukken, doch de meest geduchte rovers waren evenwel die afkomstig uit de Philippijnen, Illano's genoemd; vooral Mindanao en Soeloe ontwikkelden zich tot georganiseerde roofstaten. Deze gingen er met hele vloeden op uit. Lanongs waren grote prauwen voorzien van 2 masten en soms 3 riemen boven elkaar; penjajaps waren lichter alhoewel ook nog met 2 masten, terwijl de kakaps (met 1 mast) en de kleine snelle balloors op verkenning werden uitgezonden.

Omtrent de beweeglijkheid van deze schepen mogen blijken dat het eerste bericht over het verschijnen van een Solloksse vloot in het noordelijke gedeelte van Straat Makassar dateert uit de eerste helft van Maart 1858 te Koetei. In April van dat jaar hielden de vrouwen zich te Tanakeke op, alwaar zij zich



Gevecht met zeeroversprauwen bij Riouw. 1820

Reproductie van een tekening door J. E. van Heemskerck van Beest in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam.

wisten schuil te houden voor kruisboten. Op de 21ste April vertoonden zij zich bij Sapoedi en landden op dat eiland en op de Oosthoek van Madura. De kust langs, om de West, hielden zij zich begin Mei te Koempoel op en het

midden van die maand in de Karimata-passage, roofden in het laatst van Mei een aantal mensen op Tambilan, in het begin van Juni ging het op naar de Natuna-eilanden en stevenden toen op de N.O. naar Solok terug.

(wordt vervolgd)

## "Willem Barendsz" II

'n Flinkte walvis staat gelijk met 500 vette varkens. Dat schoot me te binnen toen ik Zaterdag 20 November a.p. opkeek tegen de Willem Barendsz II, 206 meter lang, 11 miljoen kilo scheepsstaal. Het grootste schip ooit op een Nederlandse werf gebouwd ging te water. Bij Wilton Fijenoord in Rotterdam.

In gedachten ging ik terug naar de zomer van '46. Tussen Maart en October voer ik tweemaal per dag op 't IJ langs een gewezen tanker, de „Pan Gothia” van Zweedse nationaliteit. 'k Zag de roestige romp veranderen in de huidige „Willem Barendsz”, het schip met de vier schoorstenen achterop.

Straatarm was Nederland. Er was geen vet. Er waren geen deviezen. Die „Willem Barendsz” ging — als het lukte — vet halen en deviezen verdienen. Maar wat een barricades op de weg. Financiële problemen, geldblokkade, deviezencontrole, grondstoffengebrek, ingewikkelde internationale be-

palingen. Bovendien konden de Nederlanders toen nog geen walvis vangen. Ze moesten het van de Noren leren. In een bar klimaat. Maanden van huis. Pet af voor de ondernemers, die zoiets riskants durfden. Pet af voor de mannen die steeds meegaan. Ze hebben geen mis jaar gehad en menige walvis verdween in de ketels, via de slipway, dat grote schuine gat in de U-weet-wel van het schip, om tot traan gekookt, tot veel en andere producten verwerkt te worden.

Die „ouwe Willem” werd te oud, zijn uitrusting te onmodern.

„We moesten óf liquideren óf bouwen” zei op die Zaterdag de heer A. Vinke, directeur van de Nederlandsche Maatschappij voor de Walvischvaart, 22 Februari 1946 opgericht.

Gelukkig voor Nederland kozen ze bouwen. Ook Wilton-Fijenoord had durf. Want het was onbekend terrein, zo'n gecompliceerd schip. Op twee sleëen ging „Willem Barendsz II” te water. Alleen de grootste schepen gaan op twee sleëen.

Zo'n schip is van alles: fabriek, tank-schip, slagerij, laboratorium, zoetwater-bedrijf en tehuis voor 500 mannen,

Het krijgt twee schroeven, 19 traan-kookketels, 'n lever-installatie die vitamineolie maakt, 'n meelinstallatie. Och, je zou er uren over kunnen praten. Wat een nuchtere wetenschap. Wat een romantiek tegelijk.

Nog even snel wat misverstanden opruimen. De „Willem Barendsz” vangt zelf geen walvissen. Als kuikens met een kloek gaan er kleine jagerschepen mee. Die vangen de kolossen, die wel 90.000/100.000 kilo kunnen wegen. Die leveren ze af franco langzij. Opgepompt, zodat ze kunnen drijven.

En ook: de „Willem” produceert geen levertraan, waar uw kinderen zo de mier aan hebben. Die komt van de lever van de kabeljauw. Walvisstraan is voor industriële doeleinden, voor margarine enz. De ouwe „Willem” is nu zo'n beetje op de visgrond aangekomen. Het vangseizoen is van December tot Maart.

Goede vangst, mannen, eind van dit jaar met het nieuwe schip!

## Lezers schrijven ons

*De redactie behoudt zich het recht voor inzendingen voor deze rubriek te bekorten of te retourneren. Anonyme inzendingen worden ongelezen terzijde gelegd. Correspondentie over deze rubriek kan niet worden gevoerd.*

### *Als het tij verloopt .... moet men de bakens verzetten*

Vroeger is niet nu en..... nu is niet morgen. Er ligt geschiedenis tussen vroeger en nu en wij weten niet wat morgen ons kan brengen.

Ook de Nederlandse koopvaardij heeft te maken met verleden — heden en toekomst van de aardbol met de daarop liggende werelddelen en de daarbinnen liggende grenzen der staten. Met wijzigingen die ten aanzien hiervan plaatsvinden, verandert ook ten eenenmale het emplot van onze Nederlandse schepen.

In dit verband zou kunnen worden opgemerkt dat voor Wereldoorlog II een zeer groot deel van de Nederlandse koopvaardij schepen de uit- en thuishaven vonden in Nederland, dat in die tijd een zeer belangrijke plaats innam binnen het transito-verkeer, zowel voor begin-half- als eindproducten. Het was in die tijden dat men kon spreken van lijnrederijen op Nederland. Wereldoorlog II, de na-oorlogse tijd, wijzigingen der grenzen en de in wezen geheel gewijzigde wereldkaart hebben aan de Nederlandse koopvaardij een min of meer nieuwe vorm gegeven.

In deze nieuwe vorm zien wij de grote Nederlandse lijnrederijen van hun lijnen afaar en met de Nederlandse schepen emplot zoeken over de gehele aardbol, zulks in vergelijking met onze Noorse, Zweedse en Deense broeders, terwijl (wij mochten dit al eens eerder opmerken: er zijn er meer die willen varen en concurreren op de baren) ook de Japanners, Duitsers en Italianen weer terdege van zich laten horen. Het behoeft ongetwijfeld geen betoog dat wat voor Nederland door de eeuwen heen is geweest, ook voor vandaag en voor de toekomst zal blijven gelden, nl. dat haar scheepvaart een zaak is en blijft van eerste belang.

Mochten in het grijze verleden onze houten schepen met hun lappen zeil en ijzeren mannen (al waren het niet altijd heren) een eerste plaats op de wereldzeeën hebben veroverd voor het nageslacht, het is vandaag aan ons om met stalen schepen en met de laatste middelen der techniek dit erfdeel der vaderen te behouden. Tijd deed mensen en schepen veranderen.

Allengs, met het groeien van de scheepvaart, alsmede van de techniek,

het stellen van eisen m.b.t. gediplomeerde krachten, betere scholing, tijden van hoog-conjunctuur en daarmee verband houdende materie van vraag en aanbod, deden successievelijk bij de in de loop der tijden gegroeide specifiek grote Nederlandse lijn-rederijen, meer in het bijzonder corporsen ontstaan van gezagvoerders en officieren, waar het Nederlandse volk trots op kan zijn.

\*

Aansluitende op bovenstaande korte uiteenzetting m.b.t. de wijzigingen in het emplot van onze Nederlandse schepen, moge het interessant zijn een blik te werpen op de gewijzigde levensomstandigheden welke hieruit zijn gaan voortvloeien voor hen, die de schepen bevaaren en voor hen die aan de wal het leven zonder man of vader slijten.

Het is geen materie die binnen enkele regels valt te beschrijven. „Beroepskeuze”, zegt de „man in the street”, maar zo ligt deze kwestie niet.

Het is niet „de zee” die trekt maar de landen, de steden, daar achter gindse horizon. En dan denken we terug aan de jaren voor de oorlog, jaren waarin geen promotie was, 5de werktuigkundigen en 4de stuurlieden die 8 à 9 jaren meelielen, 2de stuurlieden en 3de werktuigkundigen van tegen de 40, om over de rest maar niet te spreken.

Voor de ongehuwde zeeman was die tijd nog lang zo gek niet: op zee had men de wacht en het opgedragen werk; daartussendoor had men zijn glaasje bier en een borrel, elck wat wils, daarnaast weer had men de haven van aankomst al in het hoofd, Hong Kong hotel, Lido, grote Chinese parties en aardige meisjes, Singapore met idem zoveel plaatsen van vermaak, Kaapstad met zijn Delmonico, Durban met zijn Playhouse, Sydney met het Australia Hotel Princess en Romanos en zo kunnen we wel doorgaan. Het leven was goed, het was waard om geleefd te worden en dat deed men dan ook. De getrouwde man daarentegen had ook toen, zoals het nog is en zoals het altijd zal blijven de zorg voor vrouw en kinderen maar hij kwam daarbij (op een enkele reis daargelaten) regelmatig thuis en kon zich daarbij heel wat meer permitteren dan hij vandaag zou kunnen doen in b.v. twee rangen hoger.

Na de oorlog is in vele landen de levensstandaard aanzienlijk omhoog gegaan, terwijl tevens allerlei deviezenmaatregelen het levenslicht aanschouwden. Nederland wist zich, ondanks opgevangen klappen gedurende de oorlog, zeer snel te herstellen, maar tezelfder tijd wist men op kunstmatige wijze de levensstandaard te drukken, bereikte hiermede de vervaardiging van goedkopere producten en won terrein op de wereldmarkt.

Ook de Nederlandse zeevarenden plukten en plukken nog de wrange vruchten van de boom die uit dit beleid is gegroeid; juist die zeevarenden in het bijzonder, omdat zij mede te maken hebben met de levensstandaard in andere landen. Ongetwijfeld: wat het zwaarst is moet het zwaarste wegen.

Maar de vraag mag gesteld worden, dat indien de vrijgezel geen vertier meer kan vinden, of dit vertier niet meer kan betalen, is deze man dan op een natuurlijke wijze te binden aan het bedrijf waarbij hij in dienst is?

Evenzo geldt voor de gehuwde man indien hij, wat men bij de Nederlandse scheepvaart noodgedwongen steeds sterker zal gaan voelen, slechts weinig thuiskomt en daarbij geen kans ziet zijn gezin te laten leven op het niveau waarop hij dit redelijkerwijze mag verwachten; hij uiteindelijk de zee de rug zal toekeren.

\*

Vele brave burgers aan de wal hebben weinig idee hoe of het onze mensen vergaat. Wanneer een schip, na kortere of langere tijd, op zee heeft gezeten, is men de mening toegedaan dat na het meren een ieder maar naar huis kan gaan of in ieder geval de wal op kan. Dit is een volkomen onmogelijkheid. Daar toch aan de kade ligt dat drijvende geheel, opslagplaats van vele waardevolle goederen, die onder het deskundige oog gelost en geladen moet worden.

Onder het deskundige oog van hen, die met schip, mensen en lading straks weer in stabiele toestand naar zee moeten vertrekken. Ook dan bruijst daar het hart van het schip; het zijn dezelfde werktuigkundigen die het geheel, voor wat betreft de technische zijde, over zee brachten en nu weer zorgen voor licht, water, ventilatie, sanitair, het verzorgen der dekwerktuigen, het onderhoud aan vries- en koelinstallaties, controleren, inspecteren en réviseren van machines, motoren, ketels, stuurinrichtingen enz. enz.

Tenslotte heeft het schip — als vrachtschip — een pensionbedrijf voor de opvarenden en — als passagierschip — een compleet hotel-café- en restaurantbedrijf. Het moet een ieder duidelijk zijn dat deze, op zichzelfstaande, eenheden, en die wij drijvende gehuchten, dorpen of steden zouden willen noemen, een continubedrijf als eerste noodzakelijkheid vereisen.

Daarnaast komt dan nog de factor de beperktheid in personeel; ten eerste uit de noodzakelijke overweging van de daarvoor benodigde ruimte en ten tweede uit hoofde van economische overwegingen teneinde het evenwicht in de exploitatieposten niet te verbreken.



E.e.a. betekent, dat men in een haven liggende, naast in de eerste plaats het te verrichten werk (iets waarmede voor alle diensten meestal de gehele ligtijd is gemoeid) en daarbij in aanmerking genomen de mensen van de wacht, tenslotte voor de overblijvenden vrije tijd beschikbaar zal moeten stellen voor recreatie. Recreatie is goed, verzet de geest, geeft het lichaam nieuwe spirit om daarmede volgens de geijkte term „met nieuwe moed en frisse tegenzin” weer aan het werk te slaan. Werk in het belang van het bedrijf, van ons schip, in het belang van de rederij en in het algemeen belang van de Nederlandse koopvaardij.

Helaas niet iedereen vindt even gemakkelijk zijn recreatie en niet altijd en overal ter wereld bestaat de mogelijkheid daartoe. Het kan dan bv. wenselijk zijn vrienden of kennissen aan boord uit te nodigen. Net zo min als bv. de man uit het hotelbedrijf een feestavond kan organiseren in eigen zaak, net zo min is het aanbevelenswaardig voor de zeevarende een feestavond te organiseren op eigen schip.

Het leven van de zeeman heeft twee zijden. Aan de ene kant zijn loon en arbeidsvoorwaarden, anderzijds dat wat het leven hem verder biedt. Na twee wereldoorlogen en met een sterke organisatie in het raam der Nederlandse vakbeweging is men binnen het georganiseerde overleg met de reders gekomen tot een redelijk gunstig sociaal-economische positie van de Nederlandse zeevarende, zij het dan ook binnen de sfeer van het Nederlandse bedrijfsleven.

Maar deze positie alléén, met of zonder recht, kan geen zeeman, kan geen werknemer binden tot werkgever of bedrijf. De keerzijde van de medaille, dat wat het leven verder biedt, laat zich niet langs kunstmatige banen leiden, maar vindt zijn weg op natuurlijke wijze. Het verstoren hiervan betekent het kraken van ambitie voor beroep en scheepvaart.

In dienst zijnde van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij is het mogelijk hier, alhoewel niet met een enkel woord, gewag te maken van datgene wat in de afgelopen jaren werd gedaan met betrekking tot het autopark en busdienstregeling, evenzo met betrekking tot het bouwen van flats in Djakarta, Surabaia, Makassar en Singapore. Het zou zeker de moeite waard zijn een uitgebreid verslag hierover na te lezen. Velen in dienst der K.P.M. zullen hier ongetwijfeld een open oog voor hebben en zijn hier ook zeer erkentelijk voor.

\*

Wie de jeugd heeft, heeft de toekomst. Meer dan ooit verkeert onze Nederlandse koopvaardij in een positie

waarbij meer begrip getoond zal moeten worden voor onze jongere officieren, meer liefde bijgebracht moeten worden voor het werk, het schip en de vaart, maar tevens wat meer gedaan zal moeten worden voor een gezonde ontspanning van deze mensen. Hieruit groeit diepere erkentelijkheid, groeien sterkere banden met het bedrijf dan uit welke, zij het ook onontbeerlijke, collectieve arbeidsovereenkomst ook. Dan kunnen we met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zeggen: „deze 4de stuurman, deze 5de werktuigkundige is de gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige van morgen”. Dit is een taak welke ligt bij de leiding aan boord van het schip. Hulde aan gezagvoerders en oudere officieren die hier kans toe zien, ondanks alle moeilijkheden der na-oorlogse jaren.

\*

Wat is tegenwoordig in sommige delen van de wereld nog mogelijk? Vroeger kon zoveel, zo héél veel. Zijn de ouderen onder ons hun eigen tijd vergeten??

Heeft men slechts oog voor eigen recreatie, voor eigen vrienden en kennissen??

Wil men wel tasten in het persoonlijke leven van anderen en er toch anderzijds niets mee te maken hebben? Kweekt men liefde, kweekt men haat? Ziet men tussen de bomen door het bos nog wel?

Het doel is dat de schepen varen en goed varen. Daarnaast, ondanks de gewijzigde omstandigheden van de vloot, zal men kunnen blijven vasthouden aan een corps gezagvoerders en officieren, zoals dat voor de laatste wereldoorlog bij de grote lijnrederijen is gegroeid. Na de oorlog was er een vlucht van de zee; een vlucht die gestadig doorgaat. Het verloop onder jongere officieren is ontstellend. Néén, het kan niet liggen (bij de jongeren zeker niet) aan de loon- en arbeidsvoorwaarden waarvoor men naar zee gaat. De vraag mag gesteld worden: „wat biedt dan het leven aan boord van het schip, wat biedt dan het leven met dat schip op zee en in de haven?” Is er geen vertier meer aan de wal? Zijn het de problemen met deviezen en vreemde valuta?

Zeemansleven is toch een man's job. Of zijn het de ouderen onder ons die van jongens geen kerels meer kunnen maken?

Toen het oorlog was waren het ook niet altijd de beste paarden die de haver kregen. Toch waren die jaren in een zeker verband de beste jaren van ons leven. En waarom? Omdat we gewaardeerd werden, een waardering die men zeker niet onder stoelen of

banken stak. Misschien wil men terug naar die vooroorlogse toestanden. Toestanden die uiteindelijk mensen en volkeren gewapend tegenover elkaar heeft gezet.

Laat de massa verstandiger zijn. Want de honden blaffen, maar de karavaan trekt voorbij.

J. C. S. v. B.

## De huurder

Al wat mij gisteren werd gegeven  
Om even  
Mede te leven  
Wordt mij heden  
Of morgen  
Zonder reden  
Afgenomen:  
Mijn zorgen  
Mijn horloge (Antoine frères Besançon)  
Mijn groene wollen huisjapon,  
Mijn dromen  
Mijn ogen, neus en oren  
Schilderijen, beelden en amphoren  
Regenjassen  
Dassen  
Wandelstokken  
Het frisse groen voor oude bokken  
Mijn complete Henry James  
En, geheel in zijn geheel, tussen  
Schelde en Eems  
Het lieflijk plekje grond  
Waar eens mijn wieg op stond.

Al wat ik bloedig heb betaald  
Wordt weggehaald  
En het goed der burens ook:  
Bezit gaat op in rook.  
Zelfs waar wij trots op waren  
De befaamde zieleznaren  
Strakgespannen naar den aard  
En beslist de moeite waard,  
Wierp een schooier in de vaart.

Al mijn meubels en organen  
Al mijn lachen en mijn tranen  
Deze stad en de natuur  
Heb ik, duur,  
Alleen in huur.

Binnen korten tijd  
Komt Hein hier  
Als koetsier  
Met een zweep en hoge hoed  
En zegt tegen onze meid  
Die opendoet:  
„Het is voor de oude man  
Voor Jan,  
Hij weet er van.  
Bagage en kleren overbodig  
Hij heeft geen tandenborstel zelfs  
meer nodig.....”

Daar gaan we dan!

J. Greshoff  
in: Maatstaf

# van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden bij onze maatschappij plaats.

## AANGEKOMEN.

### Per vliegtuig:

J.C.L. Utrecht	hfd. wtk.	1/1	ex RV	
Ch. A. de Roy van Zuydewijn	hfd. empl.	5/1	ex GSV (naar SMP Berouw)	
J.W. Mensingh	hfd. wtk.	8/1	ex RV	
Mevr. Ch. van Altena-Schoorel	empl.	11/1	ex EV (naar afd. Secretarie/HK)	
E.C. Pronk	gezagv.	12/1	ex RV	
K.P.C.A. Gramberg	2de stm.	13/1	ex RV/SV	
W.M. Wüthrich	hfd. wtk.	15/1	ex RV	

### Per ms. „Houtman“ ddo. 21/1 te S'pore:

W.E. Sonneveldt	gezagv.	ex RV
W.C. Mulder	1e stm.	ex RV/SV
I. Harms	2de stm.	ex RV/SV
H. Twisk	2de stm.	ex RV/SV

### Per ms. „Oranje“ ddo. 27/1:

A. Dijkhuizen	gezagv.	ex RV
H.P. Steggerda en gezin	1e stm.	ex RV
W. Th. P. Mierop	k.v. hfd. wtk.	
A. Haack v.d. Goes en gezin	2de wtk.	ex RV
W.E. Wouterling en echtg.	3de wtk.	ex RV/SV
K. Ch. de Lannoy en gezin	empl.	ex EV (naar CM III/Agt./HK)
P.O.A.H. von der Ahé	empl.	ex EV (naar TD/Makassar)
H.J. Janssen	empl.	ex EV (naar ag. Singapore)
Mevr. J.A.M. van Ginneken-Engelbregt en kinderen	gezin hfd. empl.	
Mevr. G.G.M. Bartels-Schaap en kinderen	gezin 2de wtk.	

Welkom!

## VERTROKKEN

### Per vliegtuig :

J.A. Smaak	2de wtk.	29/12	RV/SV
B. Pekel	2de wtk.	29/12	RV/SV
G.W. de Bruyn	gezagv.	11/1	RV
J. Ouwejan	2de stm.	12/1	RV/SV
E.A. Röntgen	2de stm.	12/1	RV/SV
J. Th. Tromp	2de stm.	12/1	RV/SV
C.A. Voorrips	2de stm.	19/1	RV/SV
G. Tolsma	4de wtk.	19/1	RV/SV
A. Huibregtse	4de wtk.	19/1	RV/SV
W. Mesker	gezagv.	25/1	RV

### Per ms. „Johan van Oldenbarneveldt“ ddo. 31/1:

J.A. Zandveld en gezin	hfd. empl.	EV (ex ag. Surabaia)
A. Gillisse	3de wtk.	met ontslag

## NIEUW AANGENOMEN :

A. van Zee	kv. 3de wtk.	ddo. 28/12	per vliegt. aangek.
W. A. Dilling	kv. 3de wtk.	ddo. 1/1	per vliegt. aangek.
D. Pieters	5de wtk.	ddo. 1/1	aangenomen.
Th. Elenbaas	hfd. empl.	ddo. 1/1	aangenomen (naar afd. CM 2/HK)
J. van Geene	empl.	ddo. 27/1	per ms. „Oranje“ aangekomen (naar Werkpl./Tg. Priok)
K. Dekker	4de stm.	ddo. 21/1	per ms. „Houtman“ aangek.
Tan Tjong Kheng	loc. empl.	ddo. 19/1	gepl. b/d afd. Tikkerij/HK

Welkom bij onze maatschappij !

## MUTATIES :

E. van Yaseldijk	empl.	26/12	van afd. Doorvoer/HK naar ag. Palembang.
S. Rimper	loc. empl.	1/1	ex Med. dienst Gadjah Mada met pensioen.
R. Creutzburg	loc. empl.	1/1	ex SMP-Berouw, ontslag op verzoek.
G. J. van Galen	loc. empl.	1/1	ex ag. Semarang, met ontslag.
B. P. Berrevoets	empl.	9/1	van ag. Pemangkat naar Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok.
P. van der Molen	empl.	11/1	van afd. CD/HK naar CD/Tg. Priok
J. Hoogerbrugge	empl.	13/1	van afd. Vervoer/HK naar ag. Asahan.
W.E. Burgemeestre	empl.	21/1	van ag. Asahan naar afd. VRV/HK

## Rectificatie

Het beruchte zetduiveltje speelde ons in het Januari-nummer van „de Uitlaat“ parten. Het lijstje van de vertrekkende passagiers per ms. „Willem Ruys“ van 6 Januari behoort er als volgt uit te zien:

P. A. de Vlieger en gezin	2de wtk.	RV
Tj. v.d. Schaaf	2de wtk.	ontslag op verzoek
G. B. Edwards van Muyen	3de wtk.	RV/SV
Rob. Tency Wattimena	5de wtk.	met ontslag
J. A. ten Hage	4de stm.	met ontslag
J. A. Stolk en echtg.	empl.	EV (ex ag. Tg. Priok)

Goede reis en behouden aankomst !



### Van de Postzegel Verdeelcommissie

In het Octobernummer a.p. van „de Uitlaat” plaatste de PVC een oproep dat in de maand December d.a.v. een verdeling zou plaatsvinden van de in de loop van 1954 vergaarde postzegels. Het resultaat was, dat voor een bedrag van Rp. 1000,— aan enveloppen met zegels onder de K.P.M.-philatelisten kon worden verdeeld en genoemd bedrag op 22 December j.l. aan de Stichting Pa van der Steur kon worden overgemaakt. De PVC mocht van genoemde stichting de volgende brief ontvangen :

*Aan de Postzegel Verdeel Commissie der Kon. Paketvaart-Maatschappij Djakarta.*  
*Geachte Heren v.d. Commissie,*

*Het is ons een waar genoegen U onze oprechte dank te betuigen voor de byzondere blijk van medeleving, die wij van U hebben mogen ondervinden in de vorm van een bijdrage ad. Rp. 1000,— op 22 December 1954.*

*U moogt overtuigd zijn dat wij van dat bedrag een uitstekend gebruik kunnen maken.*

*Nogmaals onze warme dank voor de sympathieke geste. Tevens wensen wij u een gezegend en voorspoedig 1955 toe.*

*Inmiddels verblijven wij na beleefde groeten,*

*hoogachtend,*  
*(w.g.) C. Pangemanan*  
*Administrateur.*

### In memoriam



Op 15 Januari jl. is te Surabaia, na een kort ziekbed overleden, in de ouderdom van 53 jaar, de heer

**W. E. Latuperissa**  
in leven beambte bij de afdeling Equipage te Surabaia.

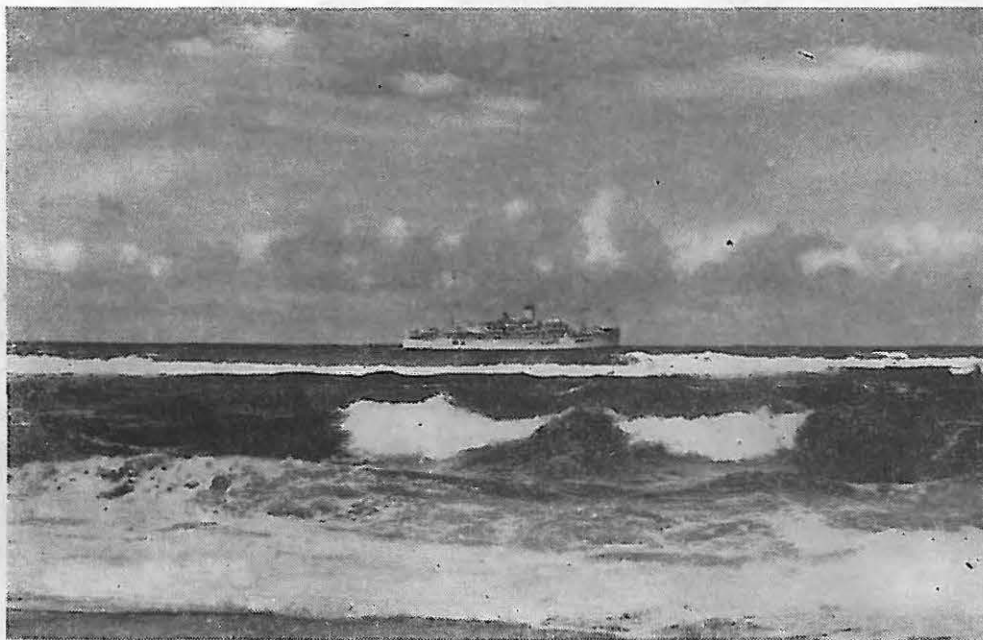
\*

Op Zondag 16 Januari jl. is, in de ouderdom van 51 jaar in het Ziekenhuis Petamburan te Djakarta, overleden de heer

**J. B. de Queljoe**  
in leven hoofdklerk van de afd. Personele Zaken van onze maatschappij.

Zij rusten in vrede

## Eerste impressie van de Ophir-cruise van een K.P.M.-er te Menado



*Op haar eerste cruise verscheen de „Ophir” op 1ste Kerstdag voor Menado. Er stond wind en zware deining, zodat een debarkement der passagiers helaas onmogelijk was.....*

Eerste Kerstdag, half 8 's morgens, alles rustig, heerlijk genietend van een lekker kopje koffie.

Eerste Kersdag. Voor Menado: Ophir-cruise-dag, tenminste op papier dan nog altijd, want in werkelijkheid: wind, zware deining, debarkement onmogelijk en dus „Ophir” doorstomend naar Bitung.

Plotseling telefoontje van immer actieve buitendienstman: „Hij komt binnen, hij komt eraan...!”

Weg rust, weg kopje koffie: Ophiritis de nieuwe K.P.M.-ziekte voor diverse agentschappen.

Rennen, vliegen, fototoestel gegrepen, wel verhip, net geen film in het toestel. Snel geladen en daarna in looppas, 90% hijgend mede, de deur uit, de straat over, het slopje door naar het strand. En jawel hoor hij (eigenlijk zij) kwam er aan, heel rustig en kalm, alsof er nu werkelijk niets aan de hand was. Natuurlijk weer ongewoon, niet via de gebruikelijke route maar via de zuidzijde van de baai, zomaar langs het strand van Sario. En zo rustig, krek een veerpontje op het IJ en nog opgedoft ook, het kon weer niet op !

En dan nog driemaal blazen en zeggen: „Jongelui, ik ben er lekker toch, barat of geen barat!”

Je zag de uitverkorenen zelfs aan het dek staan, zomaar met het blote oog, wat een reclame, pardon: sensatie.

Gauw wat foto's gemaakt voor de koerswijziging naar buiten. Er werd weer driemaal geblazen, zeker nog geen toeschouwers genoeg...!

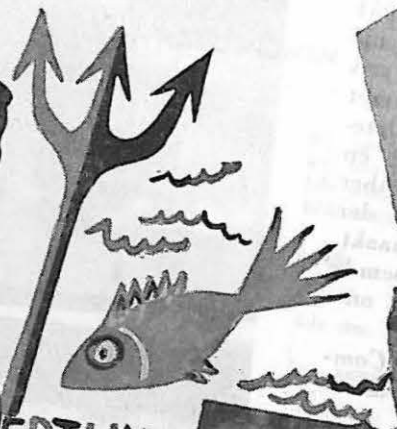
Als laatste onze „Ophir” (van de K.P.M.-ers) opstomend naar onze Menado Tua (van de Menadonezen) en deze hoogst enerverende momenten waren weer voorbij.

Zullen we maar zeggen: tot het volgende jaar? En dan weer „Ophiritis” langs de lijn!

Het was toch maar een gezellige ziekte, want maanden tevoren kon je al zeggen: „Op die dag en dat uur ben ik gelukkig weer genezen !”

C.P.S.

# SNAPSHOTS



HORSE-RACE



NEPTUNUS DOOPT..



# OPHIR- CRUISE



KERST-DINER

1954

1955

cheerio...

# Onze jubilarissen van deze maand

**F. Thenu**  
maandgelder Civ.dienst/Tg. Priok  
40 jaar  
15 Februari, 1955  
(geén foto beschikbaar)

Frederik Thenu, geboren op 20 September 1892 te Passe (Ambon), trad op 15 Februari 1915 als leerling-ladingklerk in dienst der KPM. Na tot ladingklerk te zijn bevorderd, werd hij in Juli 1918 aangesteld tot proviandklerk. In deze laatste functie bleef hij tot Maart 1949 aan boord van onze schepen doorvaren en werd op 1 Mei 1949 eervol ontslagen. Op zijn verzoek, om onze maatschappij te blijven dienen, werd gunstig beschikt en zo bleef de heer Thenu als maandgelder in KPM-dienst. Op 15 Februari a.s. herdenkt hij dus het feit dat hij voor 40 jaar in dienst trad van onze maatschappij.

Geboren op 22 Augustus 1896 te Rotti (res. Timor) trad Johannes Christiaan Karels



**J. Ch. Karels**  
hoofdklerk I — afd.  
Civ.dienst/HK  
40 jaar  
17 Februari 1955

op 17 Februari 1915 als leerling-proviandklerk in dienst van onze maatschappij. Kort daarop werd hij tot proviandklerk bevorderd en diende in die functie aan boord van verschillende KPM-schepen. Daarna werd de heer Karels van tijd tot tijd bij de afd. Civiele Dienst op het hoofdkantoor gedetacheerd, doch bleef daartussendoor varen. Op 1 Januari 1927 werd hij definitief aan de wal geplaatst in de functie van klerk bij de CD op het hoofdkantoor. Op 1 Januari 1939 werd hij tot hoofdklerk II aangesteld, om op 1 Januari 1946 tot hoofdklerk I te worden bevorderd.

Alias werd op 3 Juli 1903 in het toenmalige Batavia geboren en trad op 14 Maart 1919 als klerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 Januari '42 werd hij bevorderd tot 2de klerk, op 1 Maart 1948 kwam zijn benoeming af tot 1e klerk, om op 1 Januari 1951 tot hoofdklerk II te worden aangesteld.



**Alias**  
hfdk. II — afd. Tg. Priok  
35 jaar  
2 Februari 1955

**J. L. Lantang**  
hoofdklerk I — afd. Passage/HK  
35 jaar  
7 Februari 1955  
(geén foto beschikbaar)

Op 6 November 1902 werd Julius Lodewijk Lantang te Taroena geboren en trad op 7 Februari 1920 als leerling-ladingklerk in dienst van de KPM. Op 15 Mei 1921 werd hij tot ladingklerk bevorderd. Tot aan de Japanse inval in Indonesië heeft hij onafgebroken doorgevaren; na Japans' capitulatie ging hij weer als ladingklerk naar zee, doch werd met ingang van 6 Juli 1949 op eigen verzoek aan de wal geplaatst en wel bij de afd. Passage van het Hoofdkantoor in de rang van hoofdklerk II. Op 1 Juli 1952 werd hij bevorderd tot hoofdklerk I.

**Ch. A. Pattipeilohy**  
hoofdklerk I — ag. Surabaya  
35 jaar  
12 Februari 1955  
(geén foto beschikbaar)

Christoffel Anthoni Pattipeilohy werd op 11 April 1902 te Hatoesoea (Ceram) geboren en trad als leerling-ladingklerk op 12 Februari 1920 in dienst van onze maatschappij. Na tot ladingklerk te zijn bevorderd is hij in die rang blijven doorvaren tot November 1936, waarna hij op verzoek naar de waldienst werd overgeplaatst. Op 1 Januari 1946 werd hij tot hoofdklerk II bevorderd, om op 1 Januari 1951 tot hoofdklerk I te worden aangesteld.

Geboren op 1 Augustus 1908 te Bandjardjawa (Singardja), trad Poetoe Wiwa op 1 Februari 1930 als klerk in dienst van onze maatschappij. Na achtereenvolgens bevorderd te zijn tot mandur en tot assistent-beheerder van het Kintamani Hotel op Bali, werd hij op 1 Januari 1952 tot beampte aangesteld.



**Poetoe Wiwa**  
beamb. Kintamani Hotel  
Kintamani — Bali  
25 jaar  
1 Februari 1955

Op 1 Februari a.s. herdenkt hij het feit dat hij voor 25 jaar in dienst trad bij de KPM.

## Dat was moeder!

Moeder deed met haar dochter de vaat in de keuken. Vader en zoon zaten in de huiskamer de krant te lezen. Plotseling rinkelde er iets in de keuken. Daarna was het stil.

„Dat was moeder,“ zeide de zoon, achter zijn krant.

„Hoe weet je dat?“ vroeg de vader.  
„Moeder zegt niets!“

**I. Wajan Tegeg**  
terlahir pada tgl. 28 Februari 1913 di Ka-joemas (Den Pasar) dan pada tgl. 6 Pebruari 1930 masuk kerdja sebagai pelajan bupet (barjongan) pada Bali Hotel kepunjaan K.P.M. Pada tgl. 1 Djanuari '46 ia diangkat mendjadi djuru usaha III, untuk pada tgl. 1 Djanuari 1951 dinaikkan mendjadi djuru usaha II.



**I. Wajan Tegeg**  
djuru usaha II —  
Bali Hotel — Den Pasar  
25 tahun  
6 Februari 1955



**W. Z. Likumahua**  
kassier II/1e klerk —  
ag. Ambon  
25 jaar  
11 Februari 1955

**Wilhelm Zefnath**  
Likumahua, geboren op 7 September 1903, trad op 11 Februari 1930 als klerk in dienst van onze maatschappij op het agentschap te Ambon. Op 1 Januari 1947 volgde zijn bevordering tot 2de klerk, om op 1 Januari 1949 tot kassier II/1e klerk te worden aangesteld.

**Tan Keng Siang**  
hoofdklerk I — afd. Civ.dienst/HK  
25 jaar  
16 Februari 1955  
(geén foto beschikbaar)

Tan Keng Siang werd op 25 Februari 1905 in het toenmalige Batavia geboren en trad op 16 Februari 1930 als klerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 Januari 1946 en op 1 Januari 1950 werd hij resp. bevorderd tot hoofdklerk II en hoofdklerk I.

Berthus Broekhuizen, geboren op 10 December 1907 te Moordrecht (Z.H.), doorliep de 5j.-HBS te Gouda en studeerde daarna voor stuurman GHV met als gevolg, dat hij op 18 Februari 1930 als 4de stuurman in KPM-dienst trad.

Hij behaalde zijn 2de rang te Djakarta in 1934 en werd op 1 April 1937 tot 3de stuurman bevorderd. In datzelfde jaar behaalde hij, eveneens te Djakarta, zijn 1e rang. Gedurende de Japanse bezetting van Indonesië is de heer Broekhuizen blijven doorvaren en werd op 1 Januari 1946 tot 2de stuurman bevorderd. Op 1 Januari 1950 volgde zijn benoeming tot 1e stuurman, om op 1 Januari 1954 tot gezagvoerder te worden aangesteld.



**B. Broekhuizen**  
gezagvoerder  
25 jaar  
18 Februari 1955



te Scheveningen geboren, doorliep de MULO Pieter den Heijer werd op 30 November 1908



P. den Heijer  
gezagvoerder  
25 jaar  
18 Februari 1955

en daarna de Zee-  
vaartschool. In No-  
vember 1929 behaalde  
hij te Den Haag zijn  
rang voor 3de stuur-  
man GHV en trad op  
18 Februari 1930 als  
4de stuurman in  
dienst van onze maatschappij. In Decem-  
ber '34 behaalde hij  
eveneens te Den  
Haag zijn 2de rang  
en werd op 1 April  
1937 tot 3de stuur-  
man aangesteld. In  
1938 werd te Djakarta  
de 1e rang stuurman  
GHV behaald. Ge-  
durende de Japanse  
bezetting van Indonesië werd de heer Den  
Heijer door de Japanners geïnterneerd. Op  
1 Januari 1946 werd hij tot 2de stuurman be-  
vorderd. Op 1 Januari 1950 en op 1 Juli 1954  
werd hij resp. tot 1e stuurman en gezagvoer-  
der benoemd.

P. L. Manustiwa  
hoofdklerk II — ag. Makassar  
25 jaar  
19 Februari 1955  
(geén foto beschikbaar)

Pieter Leonard Manusiwa, geboren op 24  
October 1901 te Ambon, trad op 19 Februari  
1930 als klerk in dienst van de KPM. Op  
1 Januari 1946 volgde zijn benoeming tot 1e  
klerk, om op 1 Januari 1953 tot hoofdklerk II  
te worden bevorderd.



Djaäfar Loebis  
djuru usaha II —  
Perwakilan Medan  
25 tahun  
24 Februari 1955

Terlahir pada tgl.  
3 September 1902 di  
Kisaran (Sumatra Ti-  
mur), sesudahnya ter-  
lebih dahulu bekerdja  
beberapa tahun pada  
Deli Haven Bedrijf  
dan Deli Spoor, pada  
tgl. 1 Nopember 1928  
Djaäfar masuk ker-  
dja pada Perusahaan  
kami. Pada tgl. 1 Dja-  
nuari 1953 ia diangkat  
mendjadi djuru usaha  
II.

## JUBILEA

Vijfentwintig of veertig jaar werkt  
de jubilaris in hetzelfde bedrijf — dat  
is een datum, die — zoals dat heet —  
niet onopgemerkt voorbij mag gaan.  
Weken tevoren al worden er plannen  
gesmeed: de bedrijfsleiding bereidt een  
kleine huldiging voor, de collega's  
overleggen hoe zij de jubilaris het beste  
in de bloemetjes zullen zetten, en ook  
zal een jubileum-commissie misschien  
haar medewerking verlenen — de jubi-  
laris peinst ook. Want moet hij niet  
iets doen om te laten zien, dat hij al  
die hartelijkheid op 'die dag waar-  
deert? Er zal hem wel een cadeau wor-

den aangeboden — en toen zijn collega  
de vorige maand jubileerde was het  
geschenk niet kinderachtig: dat was  
een duur ding. Zijn collega was even-  
min krenterig geweest: eerst onder  
het werk getraceerd, en dan dat feest-  
avondje... dat had scheppen geld  
gekost. En nu zou zijn eigen jubileum  
ook wel duur worden. Missen kan hij  
het eigenlijk niet — maar ja, je kunt  
toch niet achterblijven. Wat zouden zijn  
collega's wel denken, als hij het kalm  
aan zou doen, en het zou ook wel gek  
staan voor de directie, als nou juist hij  
een buitenbeentje zou zijn. Nog eens  
informereren, wat de anderen ervan  
denken, maar het zal in ieder geval  
wel een dure geschiedenis worden.

En als onze jubilaris dan bij zijn  
collega's voorzichtig informeert, of die  
verwachten „dat hij er veel aan zal  
doen”, slaan ze hem op de schouder:  
„Nou, we maken d'r een groot feest van  
hoor, je bent maar één keer jubilaris,  
je moet geen spelbreker zijn!” En de  
jubilaris is geen spelbreker: hij krijgt  
zijn dure cadeau, hij tracteert onder het  
werk en hij geeft het avondje: voor  
de familie, voor de burens, de collega's,  
de gulle gevers van het jubileumge-  
schenk. Hij heeft een mooie dag —  
maar de dag zou nog mooier zijn ge-  
weest, als hij niet steeds had moeten  
denken: „Daar gaat het geld, dat ik  
voor andere dingen eigenlijk best zou  
kunnen gebruiken: vakantie, kleren,  
dingen, die de kinderen goed zouden  
kunnen gebruiken. Jammer van het  
geld, maar je kunt er niet onderuit...”

Is dat werkelijk zo? Kun je er werke-  
lijk niet onderuit?

Een jubileumviering in de vorm, die  
wij hierboven beschreven, ontstaat maar  
niet zo opeens. Dat groeit in de loop  
van de jaren zo. Jantje tracteerde onder  
het werk op koffie met koek, Pietje  
maakte er koffie met gebak van,  
Klaasje zei tegen een paar goede vrien-  
den: „Kom je vanavond een borrel-  
tje drinken?”, de volgende vroeg al  
zijn collega's, en zo groeide de jubi-  
leumviering als een sneeuwbal. Een  
sneeuwbal, die in sommige bedrijven  
de omvang van een lawine heeft ge-  
kregen: een complete bonte avond, met  
vrij drinken en eten, met muziek en  
wat niet al — alles betaald door de  
„gelukkige jubilaris”. En ook al wordt  
de jubileumviering niet zo overdreven:  
de jubilaris is vaak veel, en soms heel  
veel geld kwijt — omdat hij niet wil  
onderdoen voor zijn voorgangers omdat  
hij niet durft breken met de sleur,  
omdat hij bang is voor de indruk die  
hij op anderen zal maken.

Het is misschien wel goed, in dit  
verband eens duidelijk te zeggen, dat

geen directeur, geen bedrijfsleider  
het een jubilaris kwalijk zal nemen, als  
hij zijn financiële aandeel in de jubi-  
leumviering zo laag mogelijk houdt. Zij  
vinden het een feestelijke gebeurtenis:  
voor het bedrijf, omdat eruit blijkt, dat  
de verhoudingen nog niet zo slecht  
zijn (niemand werkt tegen zijn zin 25  
of 40 jaar bij hetzelfde bedrijf!) en  
voor de jubilaris zelf, omdat zij hem  
een prettige dag gunnen. Maar hun  
oordeel over de jubilaris hebben zij in  
die afgelopen jaren heus wel gevormd:  
zij kennen zijn financiële omstandig-  
heden wel, en hun oordeel over hun  
medewerker wordt zeker niet beïnvloed  
door het bedrag, dat hij aan zijn jubi-  
leum uitgeeft.

Zijn het dan zijn collega's, die hem  
die hoge kosten opdringen? Helemaal  
vrijuit gaan zij niet: iedereen voelt wel  
iets voor een verzetje, hoewel dat niet  
eens de belangrijkste reden is. Maar zij  
gunnen de jubilaris zijn grote feest; de  
jubileumcommissie ziet werk aan de  
winkel, dat zij graag doet, de collega's  
hebben wel iets over voor een vriend —  
maar niemand realiseert zich, dat zij  
de jubilaris dwingen kosten te maken  
en geld uit te geven, dat hij zoveel beter  
aan andere dingen kon besteden.

De man, die het in de hand heeft om  
een einde te maken aan het groeien van  
de jubileum-sneeuwbal, is de jubilaris  
zelf. Hij kan zeggen: „Natuurlijk vind  
ik het plezierig mijn jubileum te vieren  
— en natuurlijk wil ik ook iets doen.  
Maar ik doe heel zeker niet mee aan  
die overdrijving; ik maak geen kosten,  
waardoor ik mij nodige zaken moet  
ontzeggen, of waardoor ik een paar  
maanden moet krom liggen!”

En de praktijk heeft geleerd, dat zijn  
naam en zijn reputatie daardoor heel  
zeker geen schade lijdt. Niet bij zijn  
directie, omdat zij — heel eerlijk en  
heel duidelijk gezegd — niet onder de  
indruk zal komen van het bedrag, dat  
de jubilaris zelf aan zijn feest ten koste  
legt. Niet bij zijn collega's, omdat ie-  
dereen de houding van een karaktervast  
man, die niet wil meedoen aan een kost-  
bare mode, respecteert. Na al die jaren  
imponereert ook een jubilaris zijn col-  
lega's niet meer: zij kennen hem goed  
genoeg. Koffie met een koekje van een  
goed kameraad smaakt beter dan de over-  
daad van de man die op die manier  
probeert zijn „stand op te houden”.

Om het besluit te nemen, de viering  
van zijn jubileum sober te houden, is  
misschien moed nodig — maar minder,  
dan ge misschien denkt. En het loont  
de moeite, maat te houden!

## Een onvergetelijke reis

Bij het vervoer van passagiers aan boord hunner schepen pogen alle stoomvaartmaatschappijen het deze passagiers zoveel mogelijk naar de zin te maken. Op de grote passagiersschepen heeft men hiervoor een uitgelezen staf aan boord, die door het organiseren van dansavonden, bridgedrives, dekspelen, etc. den passagiers de nodige verstrooiing bezorgen.

Op de kleinere schepen met beperkte passagiersaccommodatie, waar deze staf niet aanwezig is, komt deze taak te rusten op de schouders van de kapitein en zijn officieren. Voorwaar geen gemakkelijke taak, mede gezien de zeer beperkte dekruimte, salonaccommodatie en, last but not least, de veel bescheidener maaltijden die worden geserveerd.

Toch kan ook op de kleine schepen veel worden bereikt, o.a. door de persoonlijke aandacht, die men aan de passagiers kan schenken, het anticiperen van hun wensen en vele kleine attenties, onbeduidend op zichzelf, die echter de passagiers aangenaam aandoen en hen weldra thuis doen gevoelen aan boord van het schip.

Voor al op de langere trajecten ontstaat dan veelal, als wisselwerking, een saamhorigheidsgevoel tussen passagiers en bemanning, die een ruimschootse beloning vormt voor de oorspronkelijk als taak, daarna als vriendschapsdienst, gegeven service. Komt daar dan nog bij dat ook de passagiers onderling bij elkaar passen, dan heeft men alle factoren bijeen om de reis tot een zeer aangename te maken.

Zo'n reis was nu de afgelopen reis van het ms. „Sibigo”. Een bejaard doch nog levenslustig echtpaar van Melbourne, twee bereisde en vlotte Engelse dames van middelbare leeftijd en een wat jongere dame van Sydney, die haar eerste zeereis maakte, werden door het lot samengebracht aan boord van onze „Sibigo” voor een tijd van vier tot zes weken.

Vanaf het eerste moment was daar het gevoel van het bij elkaar behoren, hetwelk naarmate de reis voortgang maakte, zich ontwikkelde tot een hechte vriendschap. Van des morgens vroeg tot des avonds laat: „never a dull moment”. Vlotte, aangename conversatie, dekspor (uiteraard op zeer bescheiden schaal), onderricht in de Bahasa Indonesia, kaartspelen, het inwijken in de geheimen der navigatie, een bezoek aan de machinekamer, etc. etc.

In de aanloophavens gezamenlijke excursies naar de wal: te Hollandia zwemmen in het Sentani meer, des

avonds dansen in de Jachtclub en genieten van het mooie uitzicht vanaf het terras van de KPM-woning over Hollandia-baai, te Sorong een genoegelijke morgen thuis bij het gezin van de Gouvernementsarts en in de namiddag een boottocht rond het eiland Doom, te Makassar een gemeenschappelijk bioscoopbezoek waar we dachten de film „Maarten Luther” te zullen zien, doch in plaats daarvan een Indonesische rolprent zagen, wat toch voor de passagiers een evenement was.

Dergelijke uitstapjes werken ook op ons, oud-Indischgasten, verfrissend, aangezien we door de ogen van onze passagiers weer veel mooie dingen herontdekken.

Op weg van Makassar naar Sandakan werd de evenaar gepasseerd en was het algemeen gevoelen dat aan de Sydney-girl, daar dit haar eerste crossing was, een certificaat van het overschrijden der Linie moest worden aangeboden. De hoofden werden bij elkaar gestoken en diep in het geheim werd het epistel opgesteld in de traditionele bewoordingen, hetgeen niet zo eenvoudig was, daar we geen voorbeeld hadden. Een der Engelse dames schreef met Oost-Indische inkt in sierlijke krulletters het certificaat uit.

Te Sandakan, waar twee onzer passagieressen ons gingen verlaten, werd gedurende een genoegelijke afscheidsavond het certificaat uitgereikt, voorzien van een indrukwekkend zegel met lint, waarvan het aanbrengen gepaard ging met vele verbrande vingers. Te middernacht vertrokken we, nagestaard door de twee gedebarreerde passagieressen, die, zoals ze ons later schreven, ons met weemoed in het donker zagen verdwijnen.

De rest van de reis verliep ook zeer genoegelijk, zij het dan wat kalmer: de schaduw van het afscheid was reeds over ons gevallen.

Kerst diner op zee, Oud en Nieuw op de rede van Singora, waar onze twee overgebleven passagiers kennismakten met Hollandse olieballen, accordeonmuziek van de hoofdwerktuigkundige en community-singing.

Te Singapore verliet het echtpaar, als laatste, hun, zoals zij het uitdrukten, private-yacht, na 45 dagen aan boord te zijn geweest.

Het was, en niet in het minst voor onszelf, een onvergetelijke reis geweest, die wat vrolijkheid, gezelligheid en gesloten vriendschap, voor geen mailbootreis behoefde onder te doen.

Om uiting te geven aan hun erkentelijkheid werd ons door de passagiers een oorkonde aangeboden van de volgende inhoud:

Oyes, Oyes, Oyes.

Hark ye and listen

Inasmuch our beloved Captain, C. de Graaf (ably and nobly assisted by his officers) has spared no pains to make this, our voyage on the good ship „Sibigo” a memorable and happy one, we, the undersigned passengers, humbly request him to accept this address in token of the esteem and affection in which we hold him (and the aforesaid noble officers) and assure him that our journey with him will never be forgotten. With our grateful thanks.

De tekst was omljnd met pentekeeningen, weergevende de verschillende grappige voorvallen van de reis. Een zeer originele gedachten was de in stripvorm gegoten voorstelling van het geleidelijk aan afvallen der passagiers, zoiets in de geest van de bekende 10 negertjes van Agatha Christie: vertrek Sydney 5 figuurtjes aan de railing, bij vertrek Brisbane, Hollandia, Sorong en Makassar nog steeds 5, bij vertrek Sandakan en Jesselton verminderd tot 3, bij vertrek Bangkok 2 en bij vertrek Singapore een lege railing!

C. de Graaf  
gezagvoerder

### Kustbewakingvaartuig voor Brazilië

Op de scheepswerf van de N.V. Scheepswerf en Machinefabriek „De Biesbosch” te Dordrecht is het dubbelschroefmotorschip Purus, een kustbewakingsvaartuig, dat voor de Braziliaanse Marine wordt gebouwd, te water gelaten.

In totaal zullen 10 dergelijke schepen in Nederland voor de Braziliaanse Marine worden gebouwd.

### Sleepboten voor Ethiopië

Tijdens zijn bezoek aan Nederland verrichtte Z. M. Haile Selassie, Keizer van Ethiopië, op de scheepswerf van L. Smit en Zoon te Kinderdijk (Zuid-Holland) de tewaterlating van de sleepboot Shegnew, één van de vier sleepboten, die in Nederland voor Ethiopië worden gebouwd.





## In de rechtzaal

Een rechter heft een hamer ....

De man, die deze ochtend de zaal betrad, knikte de rechter amicaal toe, en ging op de getuigenbank zitten lachen, als gold het een feest. Het gold dan ook een feest. Hij had er jaren op gewacht.

Tien jaar lang had hij dienst gedaan in de mooie uniform der wakkere spoorjongens. En al die jaren had hij de trotse pet met ere gedragen; treinen her en der zendend met een losse arm-twaai. Een heerser was hij over 't ijzeren geweld der stoomkolossen.

Het is echter gebleken, dat niet iedereen dit zo zag. Hoort wat er is gebeurd. Elke ochtend om 7.40 uur vertrok een trein, volgeladen met fabrieksmeisjes, die naar 't werk reisden. Elke ochtend om 7.40 uur hief de chef zijn machtig spiegelei, ten teken, dat hij wel permissie wou geven voor dat vertrek. Een indrukwekkend moment, zou men zeggen. Maar die kinderen hadden de betrekkelijkheid van zijn macht door en schroomde niet die bloot te leggen. Elke ochtend om even voor 7.40 uur riep de hele trein in koor: „Hoe groot wordt me cheffie dan?”

En als dan vlak daarop onafwendbaar zijn arm met de schijf omhoogging, zong de hele bende: „Zóóó groot!!”

Hij stond daar voor gek, mensen, en hij wist het. Maar wat kon hij doen? Die trein moest om 7.40 uur vertrekken. Niet om 7.39, en niet om 7.41. Hij heeft geprobeerd zijn belagers op een dwaal-spoor te brengen, door losjes de hand in de broekzak te steken en peinzend naar de lucht te kijken, als was hij nog in geen uren van plan die trein te doen vertrekken. Maar tevergeefs. Dat duivelsbroed keek gewoon op de klok, en elke ochtend weer daverde die satanse vraag precies op tijd over het perron: de indruk wekkend, dat zijn gebaar slechts diende om aan te wijzen hoe groot hij wel zou worden.

Het was een vast nummer geworden op het dagprogram. Als de trein binnenkwam hing de hele troep al uit de raampjes: belust om hem te zien verbleken.

Maar ten slotte is zijn dag gekomen. Een van die kinderen ging op een ochtend vlak voor het vertrek nog gauw even een slokje water drinken op het perron. De trein zat stampvol, en in haar haast om bij het eigen troepje terug te komen liet ze zich door de makertjes via het raam naar binnen hijsen.

En dat mag niet van de spoorwegen. De chef was dus in zijn recht toen hij haar vals lachend terugtrok. En toen ze

„Blijf van mijn lijf, slijmert!!” (Blaaf famme laaf slaamert!) riep, gaf hij verheugd het sein tot vertrek en hield haar vast om alles op te schrijven.

Het was eigenlijk een zielig geval: dat kleine, sprietige meisje in die strenge rechtzaal. Ze had die woorden in drift uit de mond laten vallen, zei ze, en ze had er al een halve dag verzuim van gehad, omdat de chef haar niet met die trein mee had laten gaan. En nu had ze weer een dag verzuim, omdat ze voor de rechter moest komen, en ze had thuis een ziek broertje, dat veel geld kostte, en ze droeg altijd al haar geld aan d'r moeder af, omdat die anders niet rond kon komen, en ze had een brief van de dominee bij zich waarin stond, dat het allemaal waar was wat ze zei, en dat ze altijd goed oppaste. En ten slotte begon ze te huilen vanwege de schande.

Wij vonden haar eigenlijk allemaal aardig en je kon zien, dat de rechter diep met haar was begaan. Maar de lachende chef op de bank toonde zich in het minst niet verontrust door die algemene sympathie. Hij had de diepten van de Nederlandse rechtsstaat gepeild en begrepen. Want zo'n rechter wil wel eens een hele piet lijken, maar zoals een stationschef de schijf slechts heffen kan op de maat van meneer Den Hollander zijn dienstregeling, zo kan de rechter de bijl slechts hanteren op de maat van meneer Thorbecke zijn wetten.

Het werd vijf gulden, te betalen in termijnen. De rechter hief met een plechtig gebaar de hamer bij die uitspraak, en de chef keek dromerig toe, en peinsde over het leven. Morgen staat hij weer op het perron. Hij heft het spiegelei, de rechter heft zijn hamer en alles gaat zoals het moet.

Willem Wittkampf.  
uit: Heibel



„Ik voel me niet erg lekker, ik geloof dat ik koorts heb”.

't Zal je gebeuren.....!

Tja, je kan er er wel eens lachen daar in Tg. Priok, waar de mensen volgens eigen zeggen nog altijd een tikkie meer.....

't Gebeurde niet eens zo gek lang geleden dat een stuurman, die z'n dekken barstens vol had liggen met vee-vuil, stro, enz. enz. een nieuw Buitendienst-employeetje — die we voor 't gemak verder maar Jackie zullen noemen — verzocht onmiddellijk een as-prauw voor hem te fixen, waarin dan al dat vuil — zo dacht die stuurman — gestort zou kunnen worden.

Nou, dat was best hè. Jackie, vol ijver om in z'n groenperiode als B.D.-employé bijzonder beste beurten te maken, rende al weg naar het B.D.-kantoor, alwaar men hem op z'n desbetreffende vraag verder naar het agentschapskantoor verwees.

Accoord, Jackie naar agentschap alwaar men hem al gauw vriendelijk verzocht op te krassen, omdat men dáár beter werk te doen had dan voor stuurlieden enz.....

Jackie, ten einde raad omdat hij geen kans zag zijn opdracht naar behoren uit te voeren, wendde zich uiteindelijk tot de agent sendiri om raad in deze netelige kwestie.

Even later zagen we Jack, met een glundergezicht, naar het schip terug-rennen, alwaar de stuurman al rood aanliep vanwege het lange uitblijven van de zo dringend benodigde as-prauw.

Jackie, nog buiten adem vanwege het harde lopen ('t valt ook niet mee voor zo'n klein manneke) op naar de stuurman.

„Stuurman”, zo hijgde toen onze (eigen) Jackie, „stuurman, 't is voor elkaar!

Weliswaar kon ik 't zelf nergens te pakken krijgen, maar de agent zegt dat als u „ASPRO” wilt hebben, dat u dan zelf maar naar de dokter moet gaan” (trionphantelijk) Vervoer heb ik al gefixd voor u!” .....

Tja, je kan er wel eens lachen daar in Tg. Priok!

W.B

(historisch)

# De Noordzee in de aanval

In de nacht van 21 op 22 December wakkerde de Westenwind tot orkaankracht aan. Een uitgestrekt gebied van de Noordzee werd opgezweept door de loeiende storm. Voor onze kust stonden vervaarlijke grondzeeën. De branding donderde en met grote vaart joeg de zee naar de duinvoet. Te IJmuiden, op het Rijkskuststation Scheveningen-radio luisterde men ingespannen op de noodgolf naar de te verwachten telegrafische of telefonische noodseinen van schepen. Ook de reddingstations waren paraat. Ieder ogenblik zou nu immers een melding kunnen binnenkomen van een schip, dat ons hulp vroeg.

Omstreeks één uur 's nachts rinkelde de telefoon: „Daar heb je 't,” dacht ik. Scheveningen-radio deelde mede, dat het Belgische schip Henri Deweert in nood verkeerde, 100 zeemijl benoorden Texel. Dat was, helaas, veel te ver weg voor de motorreddingboot Brandaris van Terschelling. Deze boot zou er minstens 12 uur over doen om de plaats van de ramp te bereiken.

De sleepboot Holland bood assistentie aan. Ook waren er andere schepen in de buurt die hulp zouden trachten te verlenen. Maar de Belg zei dat hulp wel telaar zou komen; het schip was snel zinkende. Negen mijl bewesten IJmuiden was het Panamees stoomschip Katingo in moeilijkheden, maar vroeg voorlopig alleen sleepbootassistentie.

Het schip slingerde hevig en was moeilijk bestuurbaar. Zekerheidshalve werd de bemanning van de motorreddingboot Neeltje Jacoba gealarmeerd en in de kleine achterkajuit luisterde zij naar de radio, afgestemd op de noodgolf. De sleepboot Cycloop van Bureau Wijsmuller bood assistentie aan: „No cure no pay”. De geweldige grondzeeën voor de pieren van IJmuiden waren echter te machtig voor de Cycloop en de kapitein was gedwongen terug te keren. De Katingo dreef met de hard doorslaande vloed snel om de Noord, maar kwam tegelijkertijd steeds dichterbij de wal.

Het s.o.s.-sein van de Panamees bleef nu niet lang uit. Slechts drie zeemijl was het schip nog van de kust verwijderd, tussen Wijk aan Zee en Egmond aan Zee. Een moeilijke beslissing: moest de Neeltje Jacoba uitvaren of niet. Scheveningen-radio vroeg de kapitein van de Katingo of zijn schip geladen was dan wel in ballast voer. „In ballast”, luidde het antwoord. Een leeg schip dus en dan was er geen sprake van, dat de Panamees het zou klaren om van de kust af te blijven. Jaap van der Meulen, schipper van de Neeltje Jacoba, begreep dat hij de Katingo, die nog steeds snel om de Noord verdaagde, niet tijdig zou kunnen bereiken. Het had dus geen enkele zin om de Neeltje Jacoba en haar

bemanning het grote risico te doen lopen verbonden aan het des nachts met zulk barbaars stormweer uitvaren van de haven van IJmuiden.

De opvarenden van het lege Panamees schip waren bovendien nog niet in gevaar; de Katingo zou immers zeker over de banken worden geslagen en vlak bij de duinen komen te stranden.

De reddingstations Wijk aan Zee en Egmond werden gewaarschuwd om er op voorbereid te zijn met het vuurpijl- en nippertoestel verbinding te kunnen maken. De kustwachter op de vuurtoren van Egmond meldde dat de Katingo zich nog maar net buiten de rand van de branding bevond.

Even later rinkelde de telefoon weer: „Het schip zit, 2 kilometer benoorden Egmond”. Het was onmogelijk om de wagen met het nippertoestel langs het strand te vervoeren: de zee had de duinvoet bereikt.

De vrijwilligers van het reddingstation Egmond gingen binnendoor om de Noord; de zware motortractor Zeeleeuw trok de wagen. Een vermoeiende tocht tegen de bulderende wind in. Striende hagel- en regenbuien; het fijne duinzand stooft.

Inmiddels was de Katingo vlak voor Bergen aan Zee definitief gestrand, vrijwel evenwijdig aan de kust. Tegen vijf uur 's ochtends werd het vuurpijltoestel opgetuigd op de top van het steile duin, vlak bij hotel Nassau Bergen. De mannen konden er zich moeilijk staande houden en de ogen deden pijn van het stuivende zand. Het zoeklicht werd op de Katingo gericht. Een groot schip — dat als een golfbreker de aanstuwende Noordzeebranding opving.

Zo nu en dan joeg het stuifwater tot hoog aan de schoorsteen. De eerste pijl was goed gericht, de reddinglijn kwam over de antenne te liggen maar werd er door de hevige wind afgeblazen. De tweede pijl werd iets minder elevatie gegeven. Ook mis, helaas, vlak buiten de bakboords scheepswand kreeg zij een hevige klap van de verticaal opstijgende luchtstroom en ging loodrecht de lucht in. De Grieken aan boord van de Panamees bonden nu een luik aan een

lijn en lieten dit naar de wal drijven. Het duurde echter lange tijd voordat op deze wijze verbinding tussen wal en schip was bereikt. Een felle stroom dreef het luik evenwijdig aan de kust om de Zuid en de Egmonders, die tot hun middel in het water stonden, konden er niet dicht genoeg bij komen.

Ik had Scheveningen-radio gevraagd de kapitein van de Katingo de dringende raad te geven niet te proberen een sloep te strijken om daarmee zijn schip te verlaten. Het is immers helaas al zo dikwijls gebeurd, dat een dergelijke manoeuvre tot verlies van mensenslevens heeft geleid.

Een leeg schip loopt op onze zandige kust weinig gevaar, maar dikwijls worden de opvarenden door het harde stoten op de grond angstig en trachten dan met eigen middelen van boord te gaan.

Na vele mislukte pogingen kregen de Egmonders ten slotte de lijn te pakken en nu werd hier eerst het staartblok met de wipper aan vastgemaakt. De Grieken trokken de lijn naar zich toe, bonden het staartblok vast en nu kon de zware tros aan een der wipperparten worden bevestigd. Een hele trek om deze zware, natte tros, die door de storm wegdreef naar de Katingo te halen, maar het lukte. Daarna ging de reddingbroek er aan, een van de wipperparten werd aan de broek bevestigd en de „heen en weer” verbinding was gereed. De stuurman van de Katingo kwam met de broek naar de wal om zijn reder in Londen op te bellen. De bemanning zou voorlopig aan boord blijven — maar er werd grote prijs gesteld op de voortdurende aanwezigheid van de Egmondse reddingploeg, zodat deze de gehele nacht van 22 op 23 December de wacht bleef houden op het duin.

Van de overige reddingstations van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding-Maatschappij hoefde alleen Den Helder in de nacht van 21 op 22 December in actie te komen.





En wel voor de tjalk „Quo Vadis”, die uit de haven van Oudeschild was weggedreven. De Dorus Rijkers zocht de Waddenzee af maar werd teruggeroepen toen bekend was geworden dat de Quo Vadis onbemand ronddreef. De reddingboten Koningin Wilhelmina (Stellendam) en Maria Cornelia van Blankenheim (Veere) van de Kon. Zuid-Holl. Mij tot redding van schipbreukelingen voeren uit om respectievelijk een motorscheepje te assisteren en rietsnijders te redden van een plaat.

In de ochtend van 23 December leek het af te buien. De Katingo zat muurvast en had 3000 ton waterballast in de dubbele bodem. Met laagwater was het schip makkelijk te bereiken. De Egmonders brachten dus hun materieel weer naar huis en spoelden de trossen uit. Zij waren heel moe en stelden zich voor eens goed uit te slapen.

Het liep echter anders uit! Een tweede Noordwester storm brak los, nog feller dan de eerste. Het Engelse stoomschip Woodcock kreeg machineschade en gaf s.o.s. plm. 45 zeemijl bewesten Terschelling. Het schip dreef met een snelheid van 3 zeemijl per uur om de Oost. De grote sleepboot Holland van Doeksen had de hulpeloze „Cimbria” (gebroken schroefas) opgepikt en was met deze sjouw op weg naar de rede van Den Helder. De sleepboot Zuidzee van Doeksen kon echter het Stortemelk niet uitkomen: het vaarwater zat „dicht”. De zware grondzeeën bleken voor de Zuidzee te machtig. De Woodcock was nog te ver verwijderd voor de motorreddingboot Brandaris, maar zekerheidshalve bleef deze reddingboot gereed liggen op de zee om de Woodcock te hulp te snellen voordat dit schip in de moordende greep van de Terschellinger gronden zou komen.

De storm kreeg een ongekend grimmig karakter; de berichten over de Gerda Toft en Petra, op grote afstand in nood benoorden onze Wadden-eilanden, waren uiterst somber. De nacht viel in. De Brandaris hoefde — gelukkig — niet uit te varen; de Woodcock wist de machineschade tijdig te herstellen.....

Tegen zes uur n.m. meldde kustwacht Hollum, dat noodseinen waren gezien in Noordwestelijke richting, niet ver uit de wal.

Scheveningen-radio had van dit schip geen noodseinen opgevangen; de radio was dus defect of het schip had geen radio aan boord..

Dit zou een karwei kunnen worden voor de motorreddingboot Insulinde van Oostmahorn. Het was een hele verantwoordelijkheid om deze boot met dit afgrijselijke noodweer des nachts uit

te sturen. Er werden dus eerst nadere informaties ingewonnen. Kustwacht Terschelling had de noodseinen niet gezien: wel meende Hollum de lichten van een schip te zien, dat zich snel om de Oost verplaatste. Even later zag de kustwacht te Hollum in de zwarte nacht een parachute-flair omhoog gaan. Zware buien maakten daarna geruime tijd iedere verkenning onmogelijk. De Insulinde was door schipper Klaas Toxopeus tijdig verhaald naar de postboot-steiger van Oostmahorn.

De reddingbootsteiger was volkomen onbereikbaar ten gevolge van de abnormaal hoge waterstand en een lijn was uitgebracht naar de dijk.

Dit bleek geen overbodige maatregel te zijn geweest. Toen besloten was om uit te varen kon de bemanning zich, in een sloepje zittend, over de steiger, waarop plm. 1,5 m water stond, naar de reddingboot trekken.

Nu werd het spannend. De Insulinde ging een barre nacht tegemoet en het uiterste zou van schip en bemanning kunnen worden gevraagd. Kustwacht Hollum liet weten dat er nog steeds noodseinen werden gezien, dicht bij de kust echter en ongeveer dwars van Nes-Ameland.

Toen de Insulinde ter hoogte van Engelsmanplaat was gekomen en de bemanning de veiligheidsriemen had omgedaan alvorens de bulderende grondzeeën op de drempel van het Friese zeegat te trotseren, kwam het bericht door dat het in nood verkerende schip over de banken was heengeslagen en dicht bij de duinen aan de grond zat ter hoogte van het dorp Buren, dus even be-oosten Nes. Hier moest van de wal af hulp worden geboden: de Insulinde kon dus terugkeren. De bemanning van het reddingstation Ameland was natuurlijk reeds paraat en direct ging Bolte Ney, de schepper van de motorstrandreddingboot jhr. H. J. Ortt, op verkenning uit.

Toen hij terugkwam met de tijding, dat een klein schip betrekkelijk dicht bij de wal zat, werd de wagen met het nippertoestel door de duinen naar paal 15 gereden. Een zware tocht — duinop, duin-af in het pikkedonker en loeiende storm. De vier opvarenden van het gestrande schip, de kleine Caster Diet uit Delfzijl, hadden aan een boei een lijn naar de wal laten drijven en langs deze lijn waadden zij naar het strand juist toen de Amelandse reddingploeg de strandingsplaats had bereikt.

De kapitein zei alle noodseinen, die hij aan boord had, te hebben verschooten. Een hem passerend schip voer echter door zonder er op te reageren...

Het was een hele geruststelling van Ameland te horen, dat deze stranding

zonder ongelukken was afgelopen. Even later kreeg ik Klaas Toxopeus aan de telefoon. De Insulinde dus ook weer veilig te Oostmahorn.

De storm loeide met onverminderde kracht voort. Wat zou er nog volgen? Dat Scheveningen-radio mij een verzoek om assistentie van de Katingo zou melden had ik echter allerm minst verwacht. De kapitein seinde, dat het schip slagzij kreeg en hij vroeg „stand by” van de reddingploeg. Ik liet hem door Scheveningen-radio seinen, dat de Egmonders weer zouden komen met het nippertoestel maar dat zij eerst verbinding zouden maken indien de bemanning het schip inderdaad wilde verlaten. Aan het reddingstation Petten vroeg ik om de Egmonders te komen helpen: deze laatsten hadden immers al veel van hun krachten gevegd.

De Grieken voelden zich klaarblijkelijk zeer onbehaaglijk op het scheef liggende schip, dat nu de vloed opkwam, weer begon te stoten. De Egmonders lieten hen niet in de steek. Met vereende krachten: Petteners hielpen krachtdadig mee. In de vroege morgen van 24 December maakte de ene Griek na de andere de luchtreis per reddingbroek.

Nadat als eerste de vrouw van de gezagvoerder naar de wal was gehaald volgden 29 Griekse schepelingen. Alleen de kapitein bleef met nog twee anderen aan boord.

De storm nam langzaam in kracht af, maar tijdens invallende buien woei het nog hard. Des middags ging de Insulinde opnieuw uit op een melding van kustwacht Schiermonnikoog, dat een groot stoomschip in de branding zat benoorden het eiland.

De Insulinde was een uur later ter plaatse en kreeg zware klappen te incasseren van de bulderende grond-

(zie vervolg op volgende pagina)



„Houd als 't u belieft op, mevrouw.  
Straks krijgt u wel wat!”

zeeën. Een vliegtuig van de Opsporings- en reddingsdienst van de Koninklijke Marine — van het vliegkamp te Valkenburg opgestegen — hielp met het zoeken, maar er was niets te vinden. Later werd bekend, dat het schip kans had gezien drijvende te blijven en terug te keren naar de Eems.

De storm raasde uit en liet twee schepen op onze kust achter, die voorlopig de herinnering aan deze sinistere Decemberstorm zullen wakker houden. Er zijn stormen geweest, die zwaarder offers van de bemanningen der Nederlandse reddingstations hebben geveerd, maar zelden heeft het zo lang achter elkaar met zulk een orkaankracht gewaaid en wij mogen dankbaar zijn, dat er, althans op onze kust, geen scheepsrampen hebben plaatsgevonden die slachtoffers eisten.

Allen, die aan het reddingwezen zijn verbonden hebben opnieuw hun grote verantwoordelijkheid gevoeld. De verantwoordelijkheid van het paraathouden ener organisatie, die soms lange tijden niet onder dergelijke zware omstandigheden in actie behoeft te komen, maar waarvan toch verwacht wordt dat zij opgewassen is tegen haar taak.

Het Nederlandse Reddingwezen heeft, ook in het buitenland, een goede naam. Dat moet zo blijven en dat kan zo blijven. Aan de mannen, die vrijwillig grote gevaren trotseren om hulp te bieden, aan in nood verkerende schipbreukelingen zal het niet liggen! Er zijn echter ook „redders aan de wal” nodig die de Nederlandse Redding Maatschappijen financieel steunen. Thans zijn er dit zo ongeveer 25.000, maar er behoorde een veelvoud van 25.000 te zijn!

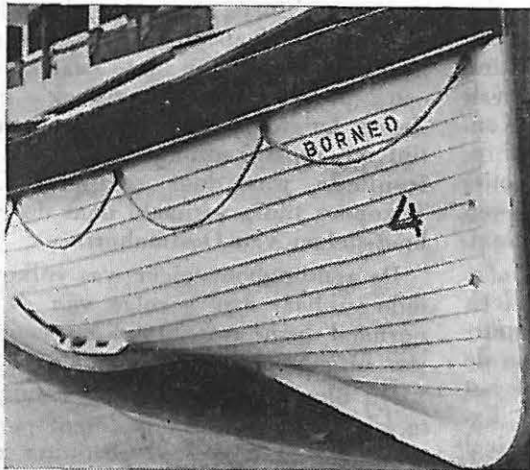
Directeur van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding-Maatschappij in „de Groene Amsterdammer”.

### Een merkwaardige nachtclub in Amsterdam

Ds. J. F. van Woerden schrijft in „Hervormd Almelo” over een merkwaardige belevenis in een Amsterdamse nachtclub, die zijns gelijke in heel Nederland en misschien wel in heel de wereld niet vindt.

„Toen wij binnenkwamen in de vrij kleine ruimte, wachtte ons inderdaad een uitzonderlijk schouwspel. Achter de bar het personeel, vóór de bar de bezoekers op hun krukjes, en overal

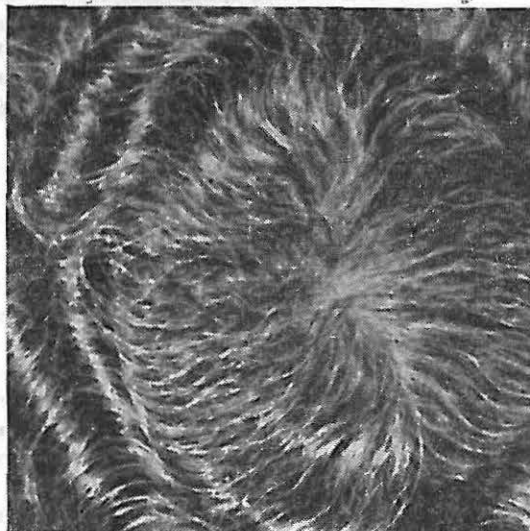
### Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Hiernaast staat de oplossing van de foto-puzzel, welke in het December-nummer was opgenomen: de steven van een reddingsboot, daar waar deze overgaat in de kiel.

Prijswinnaar is le stuurman Ad. de Best, a/b van het ms. „Larat”, die deze keer met de uitgeloopte Rp. 15,— gaat strijken.

\*



Ziet u wat nevenstaande foto voorstelt? Bekijkt u de foto maar eens goed en als u het weet zend dan uw oplossing in aan: de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta. In de linkerbovenhoek van de envelop zet u: foto-puzzel.

Uiterste datum van inzending: 20 Maart a.s. Maar weer veel succes toegewenst!

aan de tafeltjes mensen die doodstil luisterden, in een zo gespannen aandacht, dat niemand onze komst opmerkte. Achterin een vleugel, waarachter de eigenaar-pianist van deze club..... Bach speelde: het bekende koraal „Jesu meines Lebens Freude” in de bewerking van de Engelse pianiste Myra Hess.

Daarna: nóg een koraal „Ertödt uns durch deine Güte”. De diepe rust die van deze muziek uitgaat, scheen een vreemde macht te hebben over de aanwezigen. Geen woord werd gehoord.

Dit is het merkwaardige van deze nachtclub: geen schelle dansmuziek,

geen schreeuwerige luidruchtigheid, maar uitsluitend klassieke piano-muziek: Bach, Ravel, Debussy, uitgevoerd door een eersteklas-pianist, nu en dan even afgewisseld door een wat lichter genre.

De bezoekers zijn uiteraard muziekliefhebbers. In het gastenboek vindt men de namen van Van Beinum, Van Renesse, Myra Hess en Rudolf Mengelberg. Eén regel uit dit gastenboek trof mij. Een bekend kroniek-schrijver van een van onze grote dagbladen schreef: „Dat 'Jesus meine Freude' een aantal mensen op Zaterdagavond aan een bar tot zwijgen kan brengen, geeft hoop in een wereld vol bittere Korealiteit”.



## scheepvaarttentoonstelling voor de schooljeugd

De burgemeester van Amsterdam, mr. A. J. d'Ailly, heeft op 4 November j.l. aan boord van het m.s. „Oranje” van de Stoomvaartmaatschappij „Nederland” een tentoonstelling over „De Zeevaart”, bestemd voor de Nederlandse schooljeugd, officieel geopend.

Tevoren had mr. D.A. Delprat, directeur van de Maatschappij Nederland, de expositie, die in opdracht en met medewerking van deze maatschappij is vervaardigd, overgedragen aan de voorzitter van de Stichting Onderwijstentoonstellingen, de heer F. C. Haalebos.

De heer Haalebos heeft in een korte toespraak tot de vele genodigden uit scheepvaartkringen, het onderwijs en van overheidsinstanties, het doel van de stichting uiteengezet.

„De bedoeling is de jeugd en het onderwijs op meer directe wijze in contact te brengen met het volle leven van onze maatschappij, waarin de leerlingen van thans later hun rol zullen moeten spelen”.

Mr. Delprat zei onder meer: „Wij hebben wel eens het gevoel, dat Nederland een groot scheepvaartbedrijf heeft, maar dat het Nederlandse volk er weinig van af weet en daarom hebben wij deze unieke gelegenheid aangegrepen om de scheepvaart meer populair te maken”.

Burgemeester d'Ailly betoogde: „Het is van groot belang, dat de jeugd reeds op de school kennis maakt met de taken van bedrijf en het goede vakmanschap om te kunnen oordelen en later te kunnen kiezen. Een belangrijk ding bij het onderwijs is het leren leven”.

Door op een knop te drukken stelde de burgemeester de stoomfluit van de „Oranje” in werking, het teken, dat de tentoonstelling geopend was.

De expositie bestaat uit acht elementen, die een beeld geven van de Nederlandse zeevaart, n.l.: de historische ontwikkeling van de zeevaart, de Nederlandse scheepvaartverbindingen, het vrachtvervoer, het schip en de bemanning, het leven aan boord, de haven van Amsterdam, de etablissementen van de Stoomvaartmaatschappij „Nederland” en het laden en lossen. Een en ander is weergegeven door middel van grafieken en maquettes, die voor een deel in de werkplaatsen van de „Nederland” zijn vervaardigd.



foto: J. H. C. Vermeulen

opname in K.R.O.-studio

Op 22 December a.p. werd in de KRO-studio het groetenprogramma voor zeevarenden opgenomen, dat de volgende dag door Radio Nederland-Wereldomroep werd uitgezonden. Dit programma was bestemd voor de opvarenden van het m.s. „Van Riebeeck”.

## 10 manieren om oud te worden vóór uw tijd.

Een zekere Mr. Curtis in Amerika heeft, naar wij in *American Business* lezen, de volgende leefregels uitgedokterd voor hen die oud willen worden vóór hun tijd:

1. Ga 's avonds, 's Zaterdags, 's Zondags en op vakantiedagen naar kantoor.
2. Neem uw aktentas mee naar huis als u 's avonds niet op kantoor blijft. Op die manier kunt u alle zorgen en moeilijkheden van de dag nog eens volledig doornemen.
3. Uw naam is altijd nummer één: persoonlijke overwegingen komen op de tweede plaats.
4. Zeg nooit neen, als u een verzoek wordt gedaan; zeg altijd ja.
5. Neem alle uitnodigingen aan voor vergaderingen, banketten, comité's enz.
6. Gebruik geen rustige, verkwikkende maaltijd — tref altijd een regeling voor een bespreking op etenstijd.
7. Beschouw vissen, jagen, golfspelen, kegelen, biljarten, kaarten, tuinieren, als een verspilling van tijd en geld.
8. Geloof dat het een armzalige gedragslijn is alle vakantie, waar u recht op hebt, op te nemen.
9. Delegeer nooit verantwoordelijkheid aan anderen; draag altijd de hele last zelf.
10. Als uw werk reizen noodzakelijk maakt, werk dan de hele dag en rijd de hele nacht om uw afspraak voor de volgende morgen na te komen.



Het ms. "Sibigo", varende in combinatie met de K.J.C.P.L., gefotografeerd voor de bekende Sydney Harbour Bridge. Deze foto, gemaakt door de Maritime Studios te Sydney, werd ons toegezonden door ladingkierk D. R. Warouw.

## Voor a.s. verlofgangers

### Per auto naar

Zuid-Frankrijk  
Italië, Oostenrijk  
en Duitsland

slot

In stromende regen ging het verder naar het Noorden, in de hoop daar beter weer te treffen. We reden groten-deels door het dal van de Inn; deze rivier was bepaald woest en gezwollen. Hier en daar stond de weg onder water, maar we konden toch overal doorrijden. Bij Kuffstein passeerden we de Oostenrijks-Duitse grens. Op de brug zagen we een volksoploop en toen wij daarnaar informeerden vertelde men ons dat er in Oostenrijk grote partijen van enkele duizenden boomstammen waren weg-

geslagen en nu overal uit het woeste water moesten worden gevist omdat men bang was dat de bruggen beschadigd zouden worden.

Vanaf Rosenheim volgden we de Autobahn Salzburg-München. De verschillende Duitse Autobahnen zijn tijdens de laatste oorlog op vele plaatsen zwaar beschadigd, doch er wordt aan deze kapotte wegen hard gewerkt om ze weer net zo goed te krijgen als vroeger. In München waren nog vele beschadigde gebouwen en open plekken te zien, doch er zijn ook weer talrijke nieuwe aanwinsten te bewonderen. In een Münchener krant lazen wij de eerste berichten over de overstromingen en dijkdoorbraken in Oostenrijk en Zuid-Duitsland, het gebied dus dat wij net hadden verlaten. Tengevolge van smelt-

water en de grote regenval stonden verschillende plaatsen blank en er waren vele doden te betreuen. De ramp zou nog veel ernstiger worden, waarbij het Nederlandse Rode Kruis een der eersten was om daadwerkelijke hulp te verlenen.

Na een goede nachtrust vervolgden we onze tocht langs de autoweg van München, via Stuttgart, Karlsruhe naar Heidelberg. Een bezwaar van deze snelverkeerswegen is, dat men vrij ver buiten de grote steden omrijdt en daardoor veel minder te zien krijgt dan wanneer men gebruik maakt van de oude routes. Daartegenover staat dat men geweldig opschiet; het is voor een enthousiast automobilist op deze autostrada's wel ideaal rijden.





*Het redden van een drenkeling, aan boord van het ms. "Batoela", te Padangbaai.*

*(foto: gezagvoerder H. Meyer)*

Vermoedelijk door de nog steeds aanhoudende regen bleek Heidelberg zo vol vreemdelingen te zijn, dat er geen hotel meer vrij was. Het Heidelberger kantoor voor vreemdelingen bracht ons echter binnen 5 minuten onderdak bij een doktersfamilie die kamers verhuurde. Heidelberg is tijdens de oorlog nooit gebombardeerd geweest, aanzien de Amerikanen daar later hun hoofdkwartier wilden vestigen.

Heidelberg, dat vooral bij de Nederlanders erg bekend is, is een bezoek ten volle waard. Deze plaats ligt bepaald schilderachtig in het dal van de Neckar, daar waar deze rivier in het Rijndal vloeit. Bezienswaardig is het prachtige, uit 1200 daterende, Heidelberger slot met het 8 meter lange wijnvat.

Na een dag in Heidelberg te zijn gebleven vertrokken wij naar Mannheim en verder gedeeltelijk langs de Autobahn en gedeeltelijk via kleinere wegen ging het naar Koblenz. Eindelijk klaar-

de het weer op en we konden voor het eerst weer kamperen bij Bad Ems aan de Lahn. De volgende dag deden wij het kalmpjes aan, omdat we door het slechte weer op ons reisschema voor waren. Wij reden via Aken slechts tot Maastricht, waar de laatste keer zou worden overnacht. Bij Margaten bezochten wij nog het uitgestrekte Amerikaanse oorlogskerkhof, waar een enorm gedenkteken in aanbouw was.

In Limburg hadden wij, even voor Roermond, nog een grappige ontmoeting; wij passeerden daar de in Nederland zo bekende 67-jarige tippelaar Opa Schramm, die eventjes heen en terug naar Rome had gewandeld!

Op weg naar huis haalden wij in Hilversum onze jongste spruit op, die wij aldaar in een zeer goed kinderpension hadden achtergelaten.

Zo beëindigden wij onze 18-daagse reis, waarbij wij bijna 5000 km hadden gereden en totaal f 700.— hadden uitgegeven, waarvan ongeveer een f 300.—

aan benzine, olie en service. Nu hadden wij dus voor de overige reiskosten f 400.— uitgegeven, doch als wij beter weer hadden gehad en dus geregeld hadden kunnen kamperen, waren deze laatste uitgaven zeker niet boven de f 250.— uitgekomen.

Indien u dergelijke tochten wilt ondernemen, zouden wij u willen adviseren eerst inlichtingen in te winnen over de reducties die in verschillende landen worden gegeven op het benzineverbruik door touristen. Bij de ANWB kunt u trouwens over allerlei andere zaken, zoals grensdocumenten, uitgebreide inlichtingen krijgen. De douaneambtenaren der verschillende landen schijnen de gedachte aan een Verenigd Europa reeds bij voorbaat in de praktijk te brengen. Nergens had men belangstelling voor onze bagage en de formaliteiten waren overal in enkele minuten vervuld.

C. de L.

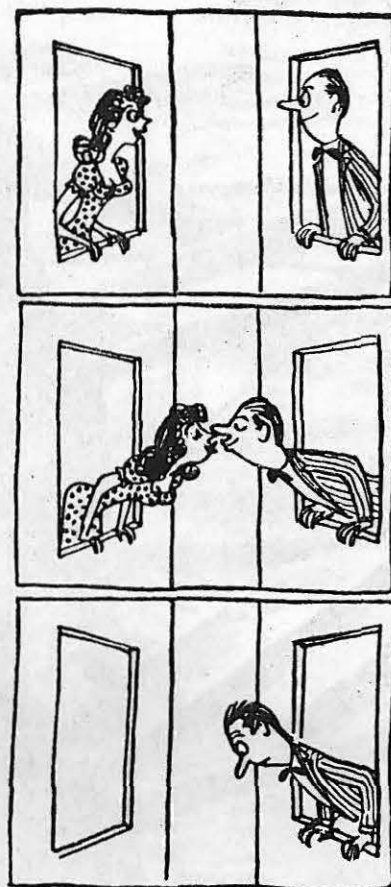


De sluitingsdatum voor het inzenden van oplossingen van het Kerstkruiswoordraadsel is vastgesteld op 10 Februari a.s., zodat wij nu nog geen oplossing kunnen publiceren. In het volgende nummer van „de Uitlaat” komen wij dus met de namen der prijswinnaars van genoemde puzzel.

Deze maand weer een (eenvoudig) kruiswoordraadsel, waarvan de oplossingen ons uiterlijk 20 Maart a.s. moeten hebben bereikt.

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.



### Kruiswoordraadsel

Van links naar rechts :

1 deel; 5 stram; 10 stad in Arabië; 14 voorzetsel; 15 geur; 16 van gelijke waarde; 17 opbergplaats; 18 verdicht verhaal in proza; 19 volksoverlevering; 20 stoet; 22 voorzetsel; 23 jongere; 24 schaafterm; 26 bloem; 28 voertuig; 31 rivier in Nederland; 33 lezing; 34 opening; 37 loflied; 38 Bijbelse figuur; 40 elke; 42 vervoeging van het werkwoord kiezen; 44 voedsel; 46 Bijbelse figuur; 47 insecteneter; 48 geestdrift; 49 steen (Engels) 50 veiligheidsleuning; 52 jongensnaam; 54 op die tijd; 55 insect; 57 drinkgerei; 59 koud; 62 rots; 64 hij die slaapt; 68 biddende vrouwen figuur; 70 loon; 72 eb en vloed; 73 ontvangsbewijs; 74 wederkerend voornaamwoord; 75 stemuithrenging; 76 bloedarmoede; 78 opbergplaats; 80 dorp in Gelderland; 81 keurig; 82 moment; 84 hoofddeksel; 85 draf; 86 held (Engels); 87 meisjesnaam; 89 dorp in Groningen; 92 scheepstouw; 95 uitruster van schepen; 99 nobel; 100 elk; 102 datering (meerv.); 103 rivier in Duitsland; 104 rivierte bij Koningsbergen; 105 voedsel; 106 verwarde knoop; 107 uitstek; 108 omlijsting.

Van boven naar beneden :

1 lichaamsdeel; 2 wisselborgtocht; 3 toespraak; 4 molenrechter; 5 plaaggeest; 6 draf (Z.N.); 7 stad in Italië; 8 smergel; 9 keukengerei; 10 deel van een planeet; 11 jongensnaam; 12 bijgevolg; 13 lichaamsorgaan; 21. schildersgerei; 23 inzet bij spel; 25 moment; 27 netjes; 28 buisje; 29 rivier in Italië; 30 werkelijk; 32 kledingstuk; 34 verordening; 35 strijdperk; 36 kweken; 39 dakbedekking; 41 aanw. voornaamwoord; 43 leep; 45 uniek; 48 insecteneter; 49 dierenverblijf; 51 niets; 53 meisjesnaam; 56 stad in Letland; 58 palmmeel; 59 Mohammedaans boek; 60 Godin der vrede; 61 rijgsnoer; 63 stuk hout; 65 jongensnaam; 66 muz. oefening; 67 gedichten maken; 69 numero (afk.); 71 grol; 74 speelkaart; 75 rijgsnoer; 77 hetzelfde; 79 boom; 83 vervoeging van het werk. logeren; 86 heester; 88 leer; 89 stroompje; 90 nobel; 91 kledingstuk; 93 azijn; 94 honingbij; 96 datering (meerv.); 97 voedsel; 98 omlijsting; 100 berg bij Troje; 101 opstootje.

