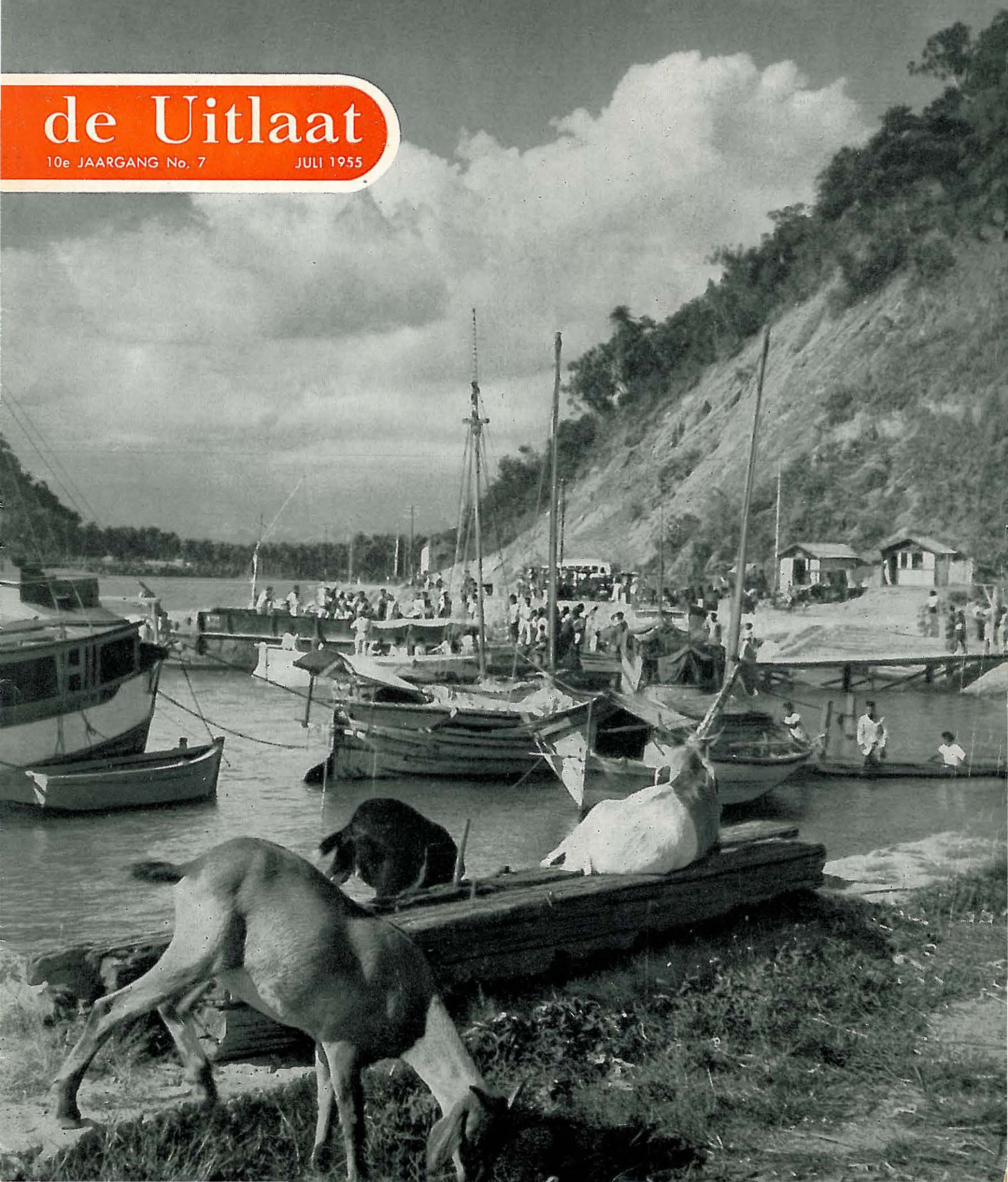


de Uitlaat

10e JAARGANG No. 7

JULI 1955



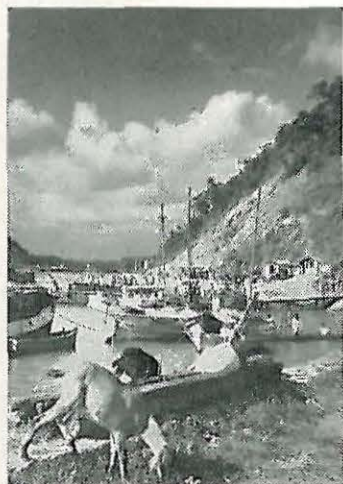
de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

10de jaargang no. 7
Juli 1955

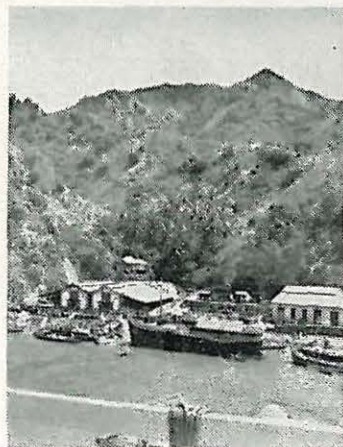
*

Alle stukken „de Uilaat” betref-
fende te adresseren aan:
de Redactie van „de Uitlaat”
p/a n.v. K.P.M.
Medan Merdeka Timur 5 Djakarta



De landings- en afscheepplaats te
Gorontalo, of, om in cruise-stijl
te spreken:
The gate to Gorontalo
The goais of Gorontalo

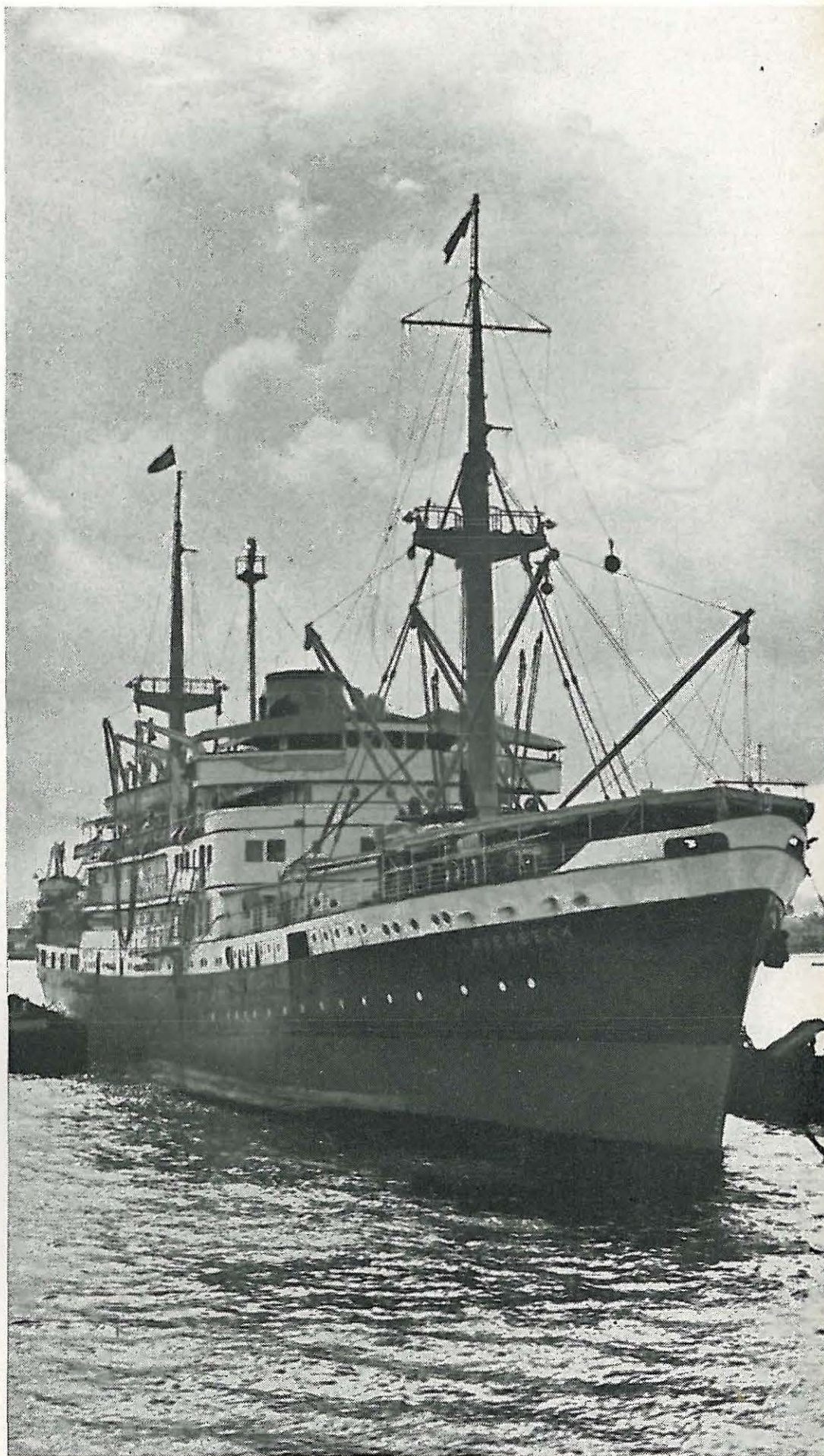
(Fotostudio Frans Bodmer)



De steigers en douanegudangs te
Gorontalo gefotografeerd vana
het ms. „Camphuys”.

Deze beste foto van de maand werd
gemaakt door de heer C.P. Sorge-
drager — agentschap te Menado —
die hiervoor de uitgeloojde Rp. 50—
ontvangt.

Druk: n.v. Visser & Co.
Djakarta.



Het ms. „Van Riebeeck”, liggende op de buitenrede van Singapore.

(foto: gezagn. H. Meyer)



*Jhr. I.H.A. Backer, de per 1 Juli 1955
afstredende Directeur der K.P.M. in Europa.*

Verlies!

Toen in 1913 een twee en twintig jaar tellende jongeman, Jhr. I. H. A. Backer, bij de K.P.M. in Amsterdam in dienst trad, zal er geen rimpeling getrokken zijn door de, toen zoveel minder, dan thans, uitgestrekte zee van medewerkers, die de maatschappij telde.

En al weet ik, dat de huidige oudste Directeur in Nederland graag even onopvallend uit onze gelederen zou verdwijnen als hij er is ingekomen, toch meen ik, dat hem in dit opzicht de voet dwars moet worden gezet.

Immers door het weggaan van de heer Backer wordt door de K.P.M. een ernstig verlies geleden en meer nog dan bij het verwerven van voordelen, past mededeling aan de medewerkers in het bedrijf, bij het lijden van verliezen.

Voor ons, werkers in het bedrijf in Indonesië van de K.P.M., lagen vóór alles de onschatbare en in vele gevallen onnavolgbare verdiensten van de heer Backer in zijn gave en kundigheid om ener-

zijds de inzichten van de Directie in Indonesië gemakkelijk ingang te doen vinden bij de Raad van Bestuur in Nederland en anderzijds de richtlijnen van de Raad als graag aanvaarde wegwijzers voor het algemene beleid te zien ontvangen door de bedrijfsleiding van de maatschappij in dit land.

Wanneer men zich eigen maakt met de liefde voor de K.P.M., welke aan zijn jarenlange werkzaamheid ten grondslag heeft gelegen en met de bezonnen wijsheid en de karaktervastheid, welke hem zijn toebedeeld, dan baart het geen verwondering te weten, dat de heer Backer zijn post niet verlaat, zonder er voor gezorgd te hebben, dat zowel hetgeen vast is gegrondvest als hetgeen nog in opbouw is, terdege zal worden onderhouden en met kracht zal worden voortgezet door degenen, die zijn plaats innemen.

Dit zij voor ons allen een blijde troost bij een zo groot verlies.

De Koe



H. Harinck, aftredend Directeur der K.P.M. buiten Europa.

Een woord van afscheid aan alle K.P.M.-ers

Als mijn vrouw en ik straks op 30 Juni Indonesië voorgoed verlaten, zal dit met zeer gemengde gevoelens zijn.

Enerzijds de vreugde over het gaan naar het vaderland en het vooruitzicht het gezin weer eens geheel compleet te hebben, doch anderzijds het schrijnende gevoel, hetwelk het verbreken van hechte banden nu eenmaal altijd meebrengt.

En hecht waren deze banden, niet alleen met onze maatschappij, waaraan ik gedurende 26 jaren met bijzonder veel plezier mijn krachten heb mogen wijden, doch ook met zeer velen onder u.

Node nemen mijn vrouw en ik van dit alles afscheid, doch er is nu eenmaal een tijd van komen en een tijd van gaan en wij troosten ons met de gedachte, dat wij vanuit Hilversum heel nauw de gebeurtenissen bij de K.P.M. zullen kunnen volgen, dank zij niet in het minst onze onvolprezen „Uitlaat”, en dat wij velen van u straks in Holland weer zullen ontmoeten.

Wij wensen u allen een goed verblijf in Indonesië, goede vaart, succes in uw werk en het allerbeste voor u en uw gezinsleden.

H. Harinck.

Nog meer verlies!

Een ieder, die zich sterk voelt, heeft de neiging deze kracht te tonen. Geen betere gelegenheid voor de K.P.M. om van de hechtheid en de sterkte van haar organisatie blijk te geven dan in het jaar 1955.

Want niet alleen moet zij op 1 Juli van dit jaar afscheid nemen van haar oudste Directeur in Nederland, maar bovendien verliest zij op die dag één van de bekwaamste directeurs in de leiding van het bedrijf buiten Europa, die zij ooit heeft gehad.

Uit de verslaggeving in dit blad over de uitreiking van de zo zeer verdiende Koninklijke onderscheiding, die de heer Harinck op 30 April jl. ten deel is

gevalen, weten de lezers, hoe diens oordeel is over de grote verdiensten, die hem bij verschillende gelegenheden zijn toegedicht. Het mag als zijn wens worden beschouwd, dat op deze verdiensten hier niet verder wordt ingegaan.

Ik geloof, dat de K.P.M. de heer Harinck bij zijn weggaan geen gewaardeerder geschenk kan geven dan door te tonen dat zij, ook zonder de medewerking van deze oprechte, begaafde en veelzijdige directeur, in haar toekomstig bestaan de goede koers zal weten te behouden.

De Koe

Winst!

Wij allen kennen het beeld: ervaren gezagvoerders met jarenlange dienst in hun functie trekken zich terug; hun plaatsen worden ingenomen door nieuwelingen.

Natuurlijk ontbreekt het dezen aan routine en aan de kennis van zaken, die specifiek is voor hun nieuwe functie.

Maar aan de andere kant brengen zij hun eigen ervaringen mee en zij hebben in de naastliggende functie hun oordeel gevormd over en hun lering getrokken uit de wijze, waarop hun voorgangers de belangen van de maatschappij hebben behartigd.

In deze gedachtengang begroet ik met vreugde het nieuwe lid van de directie der K.P.M. buiten Europa, de heer J. W. Brand.

De Koe



J.W. Brand, de per 1 Juli 1955 benoemde Directeur der K.P.M. buiten Europa.

De heer J. W. Brand tot Directeur buiten Europa benoemd

Johannes Willem Brand werd 24 Juni 1908 te Amsterdam geboren. Hij bezocht de 5 jarige HBS te Haarlem, waar hij in 1927 zijn einddiploma haalde. Daarna volgde hij gedurende zes maanden college aan de economische afdeling van de Universiteit te Zürich.

De heer Brand begon zijn carrière bij de bekende Zwitserse firma Le Coultre te Genève, waar hij een jaar werkzaam was. Daarna was hij zes maanden in dienst bij het passagekantoor Drakeford te Londen (o.a. agente der K.P.M.) en gedurende een zelfde periode bij de firma Ruys & Co. te Amsterdam.

27 Augustus 1931 trad hij als employé in K.P.M.-dienst en werd tewerkgesteld bij de afd. VRV van het Hoofdkantoor te Djakarta. In Mei '33 werd hij overgeplaatst naar het Singapore-agentschap en vertrok in October '34 voor de eerste maal met verlof naar Europa. Na ommekomst hiervan ging hij naar het K.P.M.-agentschap te Durban, alwaar hij tot begin December '36 werkzaam bleef. Daarna volgde zijn overplaatsing naar het agentschap te Kaapstad (tot ult. Januari '38), waarna hij naar Mombasa vertrok om onze maatschappij aldaar tot eind October '38 te vertegenwoordigen. Wederom werd hij overgeplaatst en hij kwam opnieuw te werken op het Durban-agentschap tot ult. December '39, waarna hij terugkeerde naar Singapore. Op 1 Januari

1941 werd hij tot hoofdemployé bevorderd.

In Februari 1942 werd de heer Brand, in verband met de in aantocht zijnde Japanse invasie, naar Djakarta opgeroepen. Kort daarop, begin Maart, werd hij door de Japanse bezetters geïnterneerd en kwam in verschillende kampen op Java en uiteindelijk in Singapore terecht. Onmiddellijk na de bevrijding werd hij op het Singapore-agentschap tewerkgesteld, doch in November 1945 vertrok hij per vliegtuig, via Suez en Caïro, opnieuw naar het Durban-agentschap. In Februari 1946 vertrok hij met de „Empress of Scotland” met verlof naar Nederland.

De heer Brand werd na zijn verlof wederom op het Singapore-agentschap geplaatst, alwaar hij met zijn gezin eind October 1946 arriveerde. Na eerst op laatstgenoemd agentschap als sub-agent te zijn geplaatst, werd hij per 1 Juli 1948 tot adjunct-chef bevorderd. In Januari 1949 werd hij aangewezen om onze maatschappij te Palembang als agent te vertegenwoordigen. In Mei 1950 ging hij met Europees' verlof.

Na terugkomst van dit verlof werd hij wederom te Singapore geplaatst, alwaar hij 30 Januari 1951 arriveerde. De toenmalige agent aldaar vertrok in Augustus van dat jaar met pensioen en de heer Brand werd per 29 Augustus '51

als diens opvolger aangesteld; 1 Januari van het volgende jaar werd hij tot chef van dienst bevorderd.

In December van het vorige jaar vertrok de heer Brand met verlof naar Nederland. Met ingang van 1 Juli 1955 is hij thans door de Raad van Bestuur tot Directeur buiten Europa benoemd.

De nieuw benoemde Directeur is een zoon van wijlen de heer J. D. Brand, die van 1 Mei 1928 tot 30 April 1938 Directeur van onze maatschappij in Nederland was en in 1942 is overleden. Vermeldenswaard is dat wijlen de heer Brand de eerste K.P.M.-er is geweest die op grond van 50 jaar onafgebroken werkzaamheid de Gouden Paketvaart medaille, dezelfde onderscheiding die in December jl. aan oud-president-directeur Iken werd uitgereikt, ontving.

Het is in de geschiedenis van de Paketvaart de eerste maal dat zowel vader als zoon in de K.P.M. de functie van Directeur vervullen.

De nieuwe Directeur is een sportsman bij uitnemendheid. Hij maakte in 1928 o.m. deel uit van het Nederlands hockey-elftal, dat gedurende de Olympische spelen te Amsterdam zoveel succes oogstte en toen op de tweede plaats eindigde.

Namens het gehele personeel wensen wij de heer Brand van harte geluk met zijn benoeming.



Onze tweede Directeur in Nederland
Jhr. S.G. van Weede.

JHR. S. G. VAN WEEDE

*per 1 Juli 1955 benoemd tot Directeur
van onze maatschappij in Nederland.*

Vlak voor het afdrucken van dit nummer ontvingen wij bericht dat de Raad van Bestuur der n.v. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij in zijn vergadering van 27 Juni jl. Jhr. S.G. van Weede heeft benoemd tot Directeur in Nederland.

Jhr. Steven Godert van Weede werd geboren te Zeist op 31 Juli 1914. Hij doorliep de 5-j. HBS en studeerde van 1933 tot 1936 economie aan de Nederlandse Economische Hogeschool.

Hij was van 1932 tot 1933 verbonden van het Consulaat-Generaal der Nederlanden te Parijs. Daarna is hij een aantal jaren werkzaam geweest bij de firma H. Muller & Co. te Rotterdam en bij de N.V. Koninklijke Hollandsche Lloyd te Amsterdam. Van 1941 tot 1944 werkte de heer Van Weede bij de Algemene Kunstzijde Unie n.v. te Arnhem.

Van 1946 tot 1953 was hij als

ambtenaar in dienst bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het laatst als plaatsvervangend Directeur-Generaal van Scheepvaart. Gedurende die periode vertoefde de heer Van Weede in 1950 en 1951 in Indonesië, waar hij als Hoofd van de Afdeling Scheepvaart bij het Hoge Commissariaat te Djakarta optrad.

1 September 1953 trad de heer Van Weede in dienst bij de K.P.M. en werd als Chef van Dienst toegevoegd aan de Algemene Dienst.

Zoals verschillende lezers zich zullen herinneren maakte hij van Juli tot medio December 1954 een dienstreis naar het Verre Oosten, waarbij hij Bangkok, Nieuw Guinea, de Philippijnen, Hong Kong, Indonesië en Singapore bezocht.

Namens het gehele personeel van de K.P.M. wensen wij de heer Van Weede van harte geluk met zijn benoeming.

Afscheidsbezoek Directeur en Mevrouw Harinck aan Singapore

Op 6 Mei jl. brachten de heer en mevrouw Harinck een afscheidsbezoek aan Singapore.

Des avonds werd een zeer geanimeerde afscheidsparty gegeven ten huize van de agent, de heer Ter Braake, waarvoor, behalve het stafpersoneel en hunne dames, ook de officieren van de binnenliggende KPM-schepen en de te Singapore wonende dames van het vlootpersoneel waren uitgenodigd.

In een korte speech memoreerde Mr ter Braake de verdiensten van de heer Harinck voor de KPM en vergat daarbij niet de steun, die mevrouw Harinck haar man verleende.

De heer Harinck bedankte allen voor hun samenwerking en sprak de hoop uit, dat in de toekomst de KPM „wel” zou varen. Hij zei verder dat, hoewel hij de „Orde van Oranje Nassau” had ontvangen, dit in de eerste plaats een huldeblijk was voor de gehele KPM en haar verdiensten op scheepvaartgebied.

Doordat de „Plancius” enkele technische moeilijkheden had, werd het verblijf van de heer en mevrouw Harinck enkele dagen verlengd en zij konden de tewaterlating van de „Margriet” nog medemaken, waarover op een andere pagina meer.

Wij allen hier in Singapore wensen de familie Harinck een „slamat djalan” en een goed verblijf in Nederland toe.

HJJ

*Ook de veraf vertoevende kan
ons nastaan, en ook de in onze
nabijheid vertoevende kan ons
verre staan. Wie in ons hart
woont, is ons nabij, ook al ware
hij in de verte; wie niet in ons
hart besloten ligt blijft ons verre,
ook al ware hij in onze nabijheid.*

Subhashitarnava



— Jullie hoeven er nog niet aan te denken om
op te stappen! Het is pas Juni!

UIT DE LOOPBAAN VAN JHR. I. H. A. BACKER

De scheidende Directeur in Nederland, Jhr. I. H. A. Backer, trad 25 Februari 1914 in dienst van de K.P.M. en vertrok voor de eerste maal naar Indonesië met het ss. „Van Rees”, alwaar hij 13 Mei d.a.v. arriveerde. Hij werd geplaatst bij de Afdeling Civiele Dienst op het Hoofdkantoor.

In 1916 werd hij overgeplaatst naar de Buitendienst van het Singapore-agentschap, doch om medische redenen werd de heer Backer naar Java teruggeplaatst. Aangezien bleek dat de hardnekkige dysenterie, waaraan hij leed, toendertijd in Indonesië ongeneeselijk was, moest hij voor de tropendienst worden afgekeurd. De toenmalige Directie in Indonesië bood hem aan naar het Sydney-kantoor te vertrekken ter vervanging van de aldaar werkende boekhouder, welk aanbod door de heer Backer dankbaar werd aanvaard.

Gedurende de laatste oorlogsjaren was door de heer Ter Poorten (de latere Directeur in Nederland van de K.P.M.) te San Francisco een eigen kantoor geopend en zodra hij uit de correspondentie las dat op verzoek van de Indische Directie getracht moest worden voor de heer Backer elders bij een bevriende maatschappij een plaats te vinden, schreef hij dat hij de heer Backer gaarne op zijn kantoor te San Francisco zou plaatsen.

In Juni 1918 vertrok de heer Backer, via Singapore, per ss. „Vondel” naar San Francisco ter behartiging van CD-belangen, onder leiding van de heer Ter Poorten, die te New York verbleef. Twee jaar later, in 1920, keerde hij, in verband met de opheffing van het eigen kantoor te San Francisco, naar Nederland terug en werd aan de staf van het Amsterdam-kantoor toegevoegd. De heer Backer werd 1 Januari 1931 benoemd tot procuratiehouder.

1 Januari 1941, tegelijk met het vijftigjarige bestaan van de K.P.M., werd de heer Backer de titel van Onder-Directeur van de maatschappij in Nederland verleend. Per 1 Juli 1945 werd hij tot Directeur van de K.P.M. in Nederland benoemd.

Het behaagde Hare Majesteit Koningin Juliana om de heer Backer op 24 April 1951 te benoemen tot Officier in de Orde van Oranje Nassau. In Maart 1953, bij de oprichting van de n.v. Nederlandse Tank- en Paketvaart-Maatschappij, werd hij tot Directeur van genoemde maatschappij benoemd.

In Mei 1953 maakte de heer Backer aan boord van de „Duke of York” een dienstreis naar Engeland. Genoemd schip kwam in het Kanaal in aanvaring

Hoe bestaat het....!

Het is een uiterst beschamende gedachte voor een mens, te bedenken wat hij gedaan heeft, vergeleken bij wat hij had kunnen doen.
Samuel Johnson

Wij zijn nu eenmaal niet alleen op de wereld. Gelukkig maar ook, anders zouden wij, een handjevol navolgers van Robinson Crusoe ten spijt, van eenzaamheid en verveling al gauw niet meer weten waar we het moesten zoeken. Trouwens hoe blij was de heer Crusoe niet toen hij zijn eenzaam lot kon delen met Vrijdag. Hij had toen tenminste iemand om lief en leed op dat verlaten eiland mee te kunnen delen.

Maar de menselijke samenleving brengt ook verplichtingen met zich mede. Eén van die verplichtingen is dat men een om hulp vragend medemens de hulpzame hand biedt.

Als een schip op zee in nood verkeert en de marconist als laatste hulpmiddel het s.o.s.-sein de aether instuurt, dan zullen de in de nabijheid varende schepen hun koers verleggen en zo snel mogelijk hulp komen bieden. Of dacht u misschien dat er eerst radiografisch inlichtingen werden ingewonnen onder welke vlag het om hulp roepende schip vaart of wat voor soort mensen daar aan boord met de dood worstelen? Hoe komt u er bij, zult u zeggen, het is te gek om over te praten.

Ja, te gek is het zeker, want zonder onderscheid des persoons zijn we verplicht om te helpen. Een medemens vraagt hulp en er dient direct te worden geholpen.

En wat maken we (aan de wal) maar al te vaak mee? Nou ja, we willen dan wel hulp bieden, maar het moet toch niet al te veel moeite kosten. Het is zo gemakkelijk om iets meer „gas” te geven, als we zelf achter het stuur van een goed-rijdende auto zitten en er aan de kant van de weg een om hulp vragende wegverbruiker onze aandacht probeert te trekken om te stoppen. Op dat moment vraagt men zich niet af hoe men zichzelf in de gegeven omstandigheden zou voelen als je in de verte langverwachte hulp ziet opdagen die maar zo snel mogelijk voorbijrijdt...

Wat zoudt u zeggen als het u overkomt dat u om zeer dringende redenen aan een telefoonbezitter vraagt of u even mag telefoneren en u tot antwoord krijgt dat u het liever verderop maar eens moet proberen?

— Hoe bestaat het! — zoudt u ongetwijfeld zeggen. En dat zeggen wij ook als wij dergelijke staaltjes van onze (naaste) medemens horen.

Hoe bestaat het!

a.n.

met de „Haïti Victory” en het mag een groot geluk worden genoemd dat de heer Backer veilig de Engelse kust wist te bereiken.

Op 13 Mei 1954 vierde de heer Backer zijn veertigjarige dienstjubileum bij onze maatschappij. Met ingang van 1 Juli 1955 verleende de Raad van Bestuur hem eervol ontslag als Directeur in Nederland van onze maatschappij.

Dat het de heer en mevrouw Backer gegeven moge zijn nog vele gelukkige jaren in de nabijheid van hun kinderen te beleven.



— Kom nou, meneer Jacobs, niet ongeduldig worden — deze dingen kosten tijd!

Onze "Uitlaat"

Het was op één van de weinige zomerse dagen, die wij hier in de maand Mei hebben gehad. In opgewekte stemming vertrokken wij in de vroege ochtend per auto van Rotterdam naar Antwerpen en Brussel. Op de straatweg, via Breda naar de grens, werd voor een kopje koffie gestopt bij een landelijk gelegen café.

In het reeds volle café vonden wij een plaatsje dicht bij de leestafel. Wij waren net gezeten toen ik een heer en dame om de leestafel zag zitten, verdiept in ons personeelsblad „de Uitlaat”. Het was voor ons als een blijde verrassing, alsof wij een oude en vertrouwde vriend terug zagen. Mijn tochtgenoten zagen onmiddellijk dat er wat aan de hand moest zijn, dat mijn aandacht werd afgeleid. Als een kostelijke ontdekking wees ik hen op de „lezers” van onze „Uitlaat” op een totaal onverwachte plaats, hier dicht bij de Belgische grens. Mijn interesse kon nu moeilijk meer beperkt blijven tot rustig toekijken, vooral toen wij vanaf onze gezichtshoek de foto terug zagen van onze Directie met de bemanning van de „Plancius”, gemaakt bij het afscheid van de heer Iken. Als voormalig lid van de Plancius-familie gaf dat wel enige sensatie.

Reeds spoedig hadden wij contact met de café-houder en wij wisten al gauw hoe drie nummers (Dec.-Jan.-Febr.) van de „Uitlaat” op zijn leestafel terecht waren gekomen. Het verhaal kwam over een neef, werkend bij de K.P.M. in Indonesië. Deze neef zond zijn ouders in Breda regelmatig de „Uitlaat” en zo kwamen af en toe enkele nummers bij hem terecht.

Tijdens dit gesprek kwam ook de kennismaking met het echtpaar, de lezers van de „Uitlaat” in dit Brabantse café-tje. Het werd een levendige discussie waarbij nog enkele gasten, die nabij onze tafel gezeten waren, zich aansloten.

Mijn verhaal over onze Paketvaart kon ik illustreren met het blad waaraan wij zelf mochten meewerken. Het was een grappige situatie op een volkomen onverwacht ogenblik, K.P.M.-belangstelling te zien bij een groep dames en heren die even tevoren nog zo weinig van het doen en laten van onze maatschappij afwisten. Weinig zal de redactie van ons personeelsblad zich hebben kunnen indenken, welke propagandamogelijkheden „de Uitlaat” in zich verbergt. (Inderdaad! — Red.)

Ruim een uur duurde ons oponthoud in plaats van het kwartiertje voor een kopje koffie. Onze caféhouder wenste ons als zijn persoonlijke gasten te zien. Bij het afscheid nemen hadden wij het

gevoel K.P.M.-vrienden achter te laten. Als herinnering aan deze zo prettige ochtend is daar nog de objectieve „conduite” door geheel buitenstaanders over ons personeelsorgaan. De redacteur zijn oren moeten op die dag daar ver weg op het Hoofdkantoor te Djakarta wel getuigt hebben. Men vond de „Uitlaat” zéér lezenswaard en fraai geïllustreerd.

Nog dikwijls hebben wij terug gedacht aan deze belevenis, die mogelijk is geweest doordat een jonge werker uit ons bedrijf de „Uitlaat”, na lezing, opzond naar zijn ouders in Nederland. Deze geste verdient zeker navolging, in het bijzonder door onze ongehuwden, omdat het gehuwde personeel, op verzoek via ons Hoofdkantoor te Amsterdam, de „Uitlaat” naar achtergebleven echtgenote of gezinsleden kunnen doen opzenden.

Met een gedragslijn als wij hier bedoelen zullen wij er toe bij kunnen dragen ook via onze „Uitlaat” bekendheid te geven aan leven en werken bij onze K.P.M. Het nut hiervan behoeven wij zeker niet naar voren te brengen; alles wat n.l. het belang in onze Maatschappij kan dienen is uiteindelijk ons eigen belang. De ergste zwartkijkers en pessimisten zullen dit niet kunnen ontkennen.

H.A.C.
Rotterdam-Juni 1955

Wij zijn onze medewerker H.A.C. zeer erkentelijk om vanuit Nederland speciaal een artikel aan ons blad te willen wijden. Wij kunnen ons maar al te goed voorstellen dat de KPM-ers, die met verlof in Holland zijn, wel iets anders te doen hebben dan om bijdragen te schrijven voor „de Uitlaat”. Wij stellen daarom bovenstaande pennevrucht dubbel op prijs.

Redactie.

Stabilisators voor de „Queen Elizabeth”.

Gedurende haar jaarlijkse onderhoudsperiode, welke dit maal van 20 Januari duurde tot eind Maart, is ook de 83.000 ton metende „Queen Elizabeth” uitgerust met de bekende Denny-Brown stabilisators. Deze zijn in twee stel aangebracht, n.l. 2 paar vinnen vóór de midscheeps en 2 paar vinnen in de midscheeps.

Grootste tankschip onder Nederlandse vlag.

Het enkele maanden geleden te water gelaten tankschip „Vasum”, door de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Mij. voor de Petroleum Mij. „La Corona” gebouwd, vormt met een draagvermogen van 31.000 ton het grootste tankschip dat onder Nederlandse vlag in de vaart is. Het vaartuig behoort tot de klasse der „super”-tankers.

Afscheid

Als je in 't vliegtuig bent gestegen
En dit land achter je laat.
Denk dan even aan je vrienden
Voor wie dit leven verder gaat.
Aan die nachten en die wachten
Ons verlangen naar een vrouw
Of misschien wel slechts naar woorden
Zoals „schat ik houd van jou”.

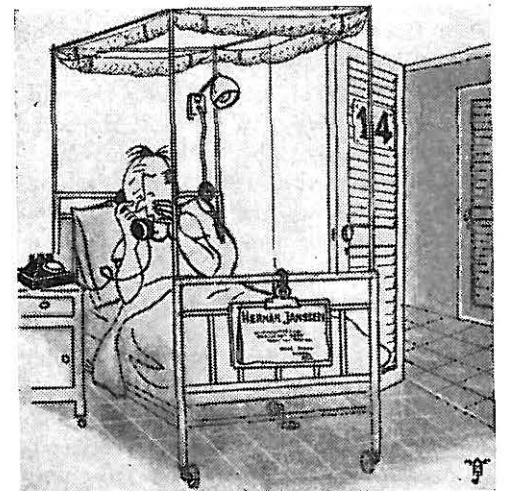
Als je in 't vliegtuig bent gestegen
Je wordt omringd door goede zorg.
Denk dan even aan die tranen
Die een lach voor je verborg.
Aan die oudere collega's
Aan dat al reeds grijzend haar.
Aan die oudere collega's
In die hitte jaar op jaar.

Als je in 't vliegtuig bent gestegen
En zo achter over leunt.
Denk dan aan die vele zuchten
Waar de maatschappij op steunt.
Aan die band van eenzaam dromen
Die ons hier tezamen bindt
Die je in beschaafde landen
Zelden bij zovelen vindt.

Als 't vliegtuig is gestegen
Je door 't glas naar buiten staart
En een bos van gele masten
Onder als een droom ontwaart
Denk dan aan wat je geleerd is
En wat hier dit leven leert
Aan die droevige komedie
Waar dit al wordt omgekeerd.

Als 't vliegtuig is gestegen
Jij voor goed naar huis toe gaat
Met de moed om te verbreken
Wat niet met jou samen gaat
Als je dan verloren rondzoekt
Wat voor goed 't heeft gedaan
Herinner dan je beste vrienden
Die weer zwijsend verder gaan.

C. Man



Met het Ziekenhuis Petamburan?
Ik wilde even informeren naar de patiënt in
kamer no. 14, een zekere Herman Jans-
sen. Kunt u mij misschien ook zeggen hoe of
hij het maakt?

Tewaterlating motor-launch „Margriet”

Niet alleen in Nederland worden KPM-schepen tewatergelaten, ook in Singapore weet men hoe men een schip moet dopen.

Onder het toeziende oog van de heer Harinck, die met zijn echtgenote een afscheidsbezoek aan Singapore bracht, heeft mevrouw Ter Braake op Zondag 8 Mei jl. laten zien hoe men met een forse zwaai een fles champagne tegen de boeg van onze nieuwe motorlaunch „Margriet” kapot moet gooien.

Jammer, want de bezoekers kregen alleen maar bier en orange-crush (voor Johnny Walker was het zo midden op de dag in het broeiende bouwloodsje van Ho Ah Lam wel wat te warm) maar er was dan ook genoeg van dit geestrijke vocht en de (enorme) pullen waren bijna niet leeg te krijgen, zo schielijk schonk onze botenbouwer hij!

Om kwart voor twaalf vond de doop en de onthulling van de naam plaats van het feestelijk gepavoiseerde scheepje. Daarna had men echter een uur nodig om met handkracht op een winch het 28-ton wegende scheepje van de flauwe helling af te zeulen.

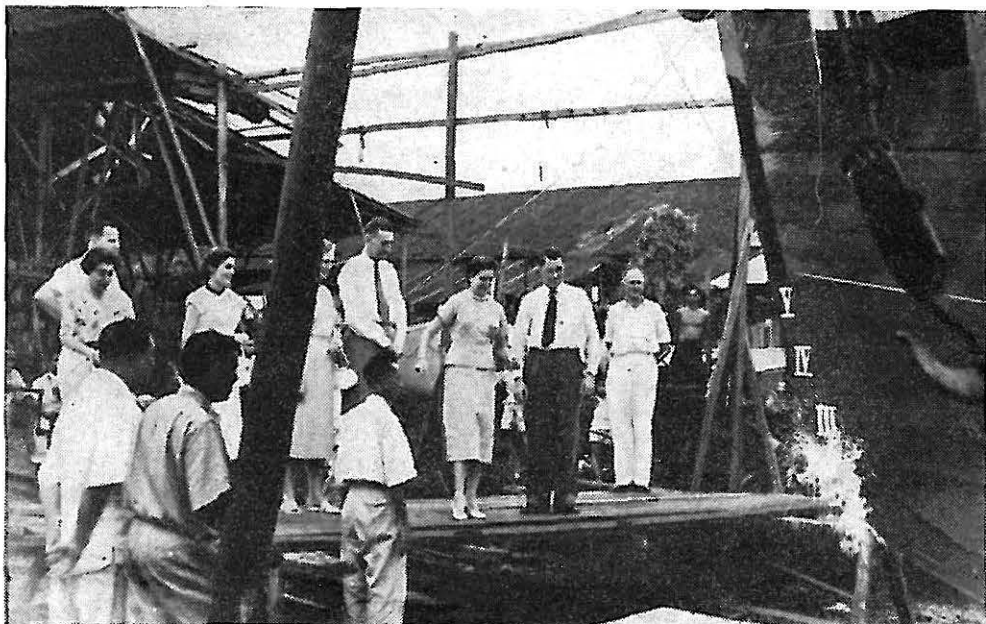
Kennelijk waren enkele belangstellenden zo met het lot van de transpirende koelies begaan, dat ze zich met mannenmoed op de winch wierpen en — we moeten het hier zeggen — met zichtbaar resultaat.

De Agent had kennelijk als jongen al verborgen aspiraties gehad om ook ooit nog eens zeeman te worden, want lang voordat de „Margriet” vlot was, stond hij al op de brug „volle kracht achteruit” te commanderen en, aan een denkbeeldige stoomfluit trekkend, draaide hij achteloos het stuur enige malen in het rond met een air alsof hij in zijn Packard zat!

De duikers, die proestend, blazend en waterhappend (het water achter het werfje was bijna hetzelfde als in Molenvliet) de blokken onder het scheepje uithaalden, haptten even later ook in een biertje.

Het gezelschap vond het toen wel mooi en nadat met vereende krachten de „Margriet” veilig was afgemeerd, vertrok het gezelschap, uitgeleide gedaan door 2 buigende en glunderende botenbouwers.

Het scheepje zal een welkome aanvulling vormen voor onze rededienst vooral voor het vervoer van passagiers, hoewel naar alle plannen te oordelen die werden geopperd voor moonlight- en weekendtrips, onze buitendienst er nog wel een paar weken op zal moeten wachten.



Het moment van de doop. Op het platform v.l.n.r.: de hr. en mevr. Oost Lieveense, mevr. Slebe, mevr. en directeur Harinck, mevr. en hr. Ter Braake en gezagvoerder Balder. Voor het platform de scheepsbouwer Ho Ah Lam.



De „Margriet” vlak nadat zij was tewatergelaten.

Voor hen die hierin zijn geïnteresseerd laten wij enkele bijzonderheden en technische gegevens volgen over de „Margriet”:

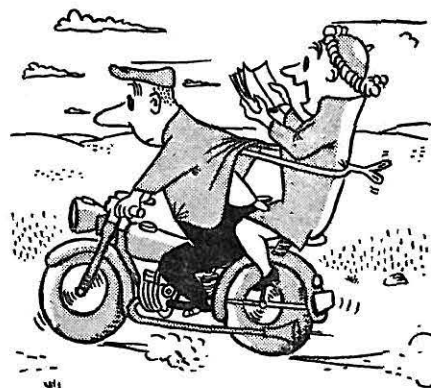
| | |
|-----------------|--|
| ontwerp : | de heer La Père |
| gebouwd door : | Ho Ah Lam |
| lengte : | 53' 6" |
| breedte : | 14' 6" |
| diepgang : | ruim 3 voet |
| snelheid : | maximum 8½ mijl |
| enkelschroefs : | 72 B.H.P. |
| motor : | 6 cyl. Gardner |
| tonnage : | 27.48 ton bruto |
| capaciteit : | 50 passagiers (12 onderdeks en 38 aan dek) |
| bemannings : | 4 personen. |

Vermeldenswaard is nog dat de 17 meter lange kielbank van changhahout uit 1 stuk bestaat en transport alleen van deze balk 3 maanden in beslag heeft genomen. De opbouw bestaat uit

djatihout en onder water is het scheepje geheel met koper beslagen.

De „Margriet” heeft zelfs een echte telegraaf, een zgn. „rainscreen” of slingerruit en een ankerspil.

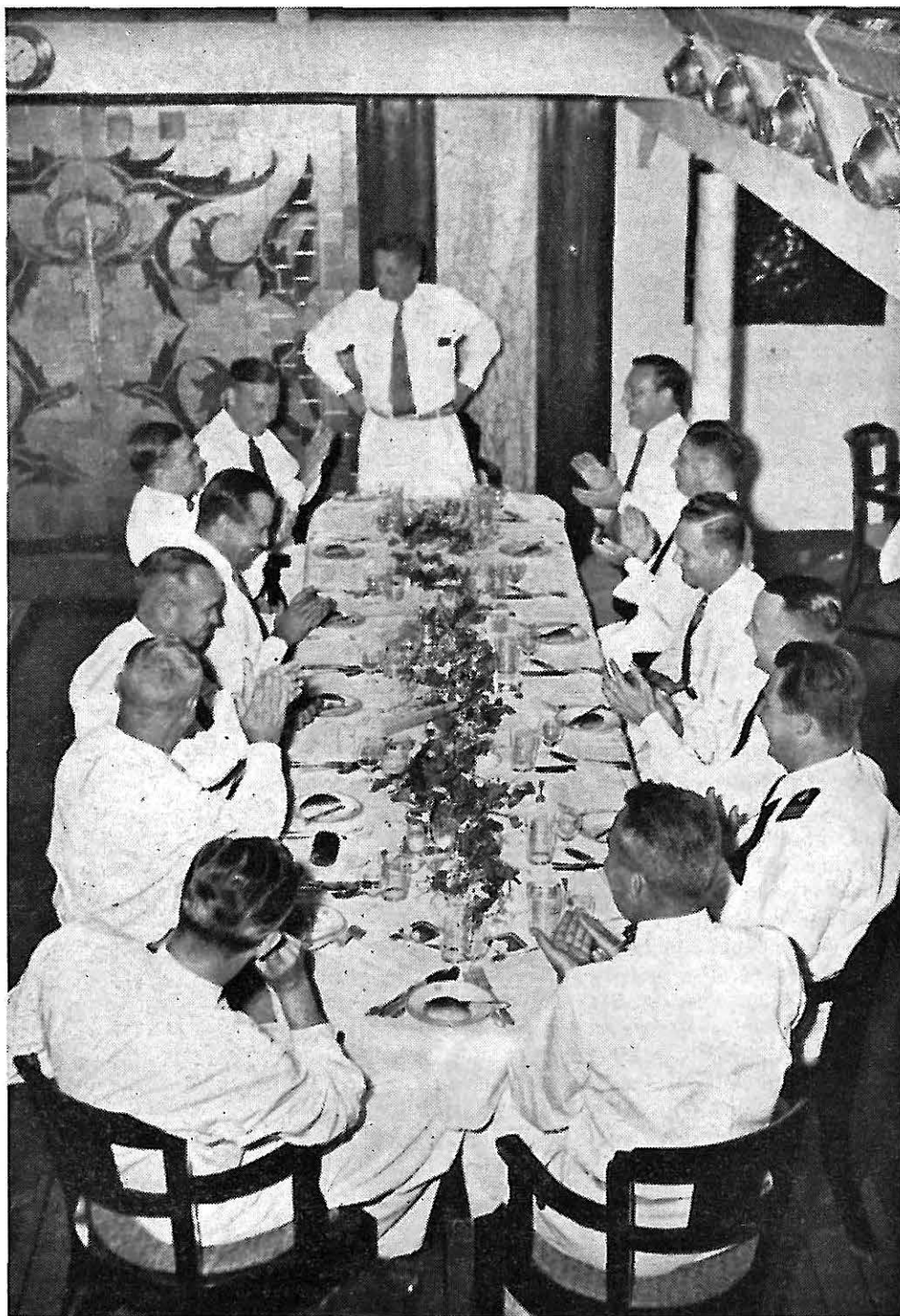
H. J. J.



Dank zij het zeer hoge peil van de Nederlandse scheepsbouw-techniek nam Nederland eind Maart j.l. voor de eerste maal, de derde plaats in als scheepsbouwende natie, na het Ver. Koninkrijk en Duitsland. Een wel heel eervolle plaats voor een klein land als Nederland. Het zegt wel iets, dat, terwijl in in Engeland, Italië en de Ver. Staten de order-portefeuilles in 1954 belangrijk verminderden, deze in Nederland een toeneming vertoonden. De grote scheepswerven zijn dan ook tot in 1957 van voldoende opdrachten voorzien, bij enkele werven verzekeren de ontvangen bouworders zelfs tot 1959 emplooi. Hierbij moet voor ogen worden gehouden, dat de Nederlandse scheepsbouw-industrie zonder enige overheidssteun moet concurreren tegen landen als Frankrijk, waar 40% exportpremie wordt verleend, Engeland met zijn dubbele prijschaal voor scheepsbouwstaal voor export en binnenlands gebruik, Duitsland, dat aan zijn werven een subsidie op de staalprijs van \$ 4 per ton verleent, indien de te bouwen schepen voor buitenlandse opdrachtgevers zijn bestemd, en Japan. Beide laatste landen, met hun gunstige levertijden, ontpoppen zich meer en meer tot geduchte concurrenten.

De Nederlandse scheepsbouwnijverheid, welke 300 werven (met meer dan 10 arbeiders) omvat, is een factor van belang in de Nederlandse economie. De omzet van deze bedrijfstak heeft in het afgelopen jaar f 800 miljoen bedragen n.l. f 535 miljoen voor nieuwbouw en f 265 miljoen voor reparaties, terwijl er begin 1955 in totaal voor f 1.4 miljard aan orders in portefeuille was. Gebrek aan werk behoeft de Nederlandse scheepsbouwindustrie voorlopig dus niet te duchten. Veeleer is de klacht in deze bedrijfstak een gebrek aan geschoolde arbeiders. Vanwege dit tekort —waarop in de jaarverslagen van de scheepswerven zonder uitzondering, de vinger wordt gelegd— zou men zelfs orders hebben moeten afzeggen. Naar schatting zouden de Nederlandse werven, welke thans aan meer dan 50.000 werknemers emplooi verschaffen, nog 10.000 à 15.000 arbeiders tewerk kunnen stellen zonder dat daarvoor één gulden extra geïnvesteerd zou behoeven te worden.

De na-oorlogse jaren, een periode, waarin alle zeevarende landen in ijltempo hun koopvaardijvloot weer op peil trachten te brengen, zijn voor onze scheepswerven, algemeen gesproken, bijzonder lucratief geweest. Hierdoor werden zij in staat gesteld een zeer krachtige financiële positie op te bouwen en haar werfinrichtingen te moderniseren en uit te breiden.



Ter gelegenheid van het vertrek met Europees verlof van Directeur De Geus, werd op 23 Mei j.l. aan boord van het ms. „Ophir“, binnenliggende te Tg. Priok, aan de Vertegenwoordigers van de Europa Lijnen, waarmede het doorvoerverkeer wordt onderhouden, een lunch aangeboden.

Bovenstaande foto werd genomen toen de heer De Geus zijn toespraak op deze „doorvoerlunch“ had beëindigd. Om de tafel, Directeur J.F.P. de Geus (staande); tegen de wijzers van de klok in: W. den Dulk (Directeur Internatio Scheepszaken, K.R.L.); Jhr. J.W.O. v.d. Bosch (Chef Doorvoer K.P.M.); Ch. C. van Elderen (Directeur ISTA, vertegenwoordiger Hapag); C.J. Koper (Sub-agent K.P.M. Tg. Priok); J.W. de Rijke (Secretaris Djakarta Vrachten Conferentie); D.J. Pronk van Hoogeveen (Directeur K.P.M.); A. v.d. Windt (Inspecteur N.I.S.E.); Ch. F. Schlütter (1e stuurman ms. „Ophir“); J.H. Preusterink (Chef Vrachtzaken S.M.N.); P.J. Heesterman (Bureauchef afd. Doorvoer K.P.M.); C. Meyerinck (Agent N.S. M.O.) en Jhr. M.F. van Lennep (Vertegenwoordiger der S.M.N.).

(foto: Studio Tong & Tim)

Invulraadsel

De oplossing.

Het invulraadsel, waarvan de opgave voorkwam op pagina 10 van het Maart-nummer van „de Uitlaat”, dient als volgt te worden gelezen :

Dat was een ren, en al had het meisje er geen oren naar, de jongeman stond al gereed om de toren te beklimmen. Hij beweerde dat het uitzicht prachtig zou zijn en dat niemand hen zou storen. Het meisje vreesde echter dat het zo hoog zou gaan stormen en de regen stromend zou neerslaan.

Wat een meisje al niet kan denken!

De uitgelopen Rp. 25,— gaan voor de juiste oplossing naar : gezagvoerder R. E. P. le Clerq — a/b ss. „Thedens”.

*

Hier volgt voor deze maand nog een nieuwe opgave. Van vijf componisten hebben we de letters van hun naam omgezet, en evenzo hebben we gedaan met één van hun composities. Naast elkander staan dus componist en compositie. Probeert u ze te vinden :

1. Vhbntoeee — tmdnhcscsnoaoeie;
2. Nhcpio — nncsrtuoe;
3. Bhetsreu — tndvieoooo;
4. Narwge — glhrnneio;
5. Razmto — ltvtdfroeuie.

Onder de goede inzendingen verloten wij Rp. 25,— Uw oplossingen dient u in te zenden 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 : omzet-raadsel. Vergeet u vooral niet om uw naam en adres duidelijk op uw oplossing te vermelden ?

De uiterste datum van inzending: 20 Augustus a.s.



— Ik lees hier dat ze een orkaan naar je moeder hebben genoemd!

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



U ziet natuurlijk nu wel wat nevenstaande foto voorstelt: een hoop kiezelstenen (grint). En laat nu precies niemand van onze lezers de goede oplossing hebben gevonden, zodat de uitgelopen Rp. 15,— dan ook niet konden worden toegekend.

Een volgende maal beter zullen we zeggen. In ieder geval een goedkope maand voor wat betreft de exploitatie van onze blad!

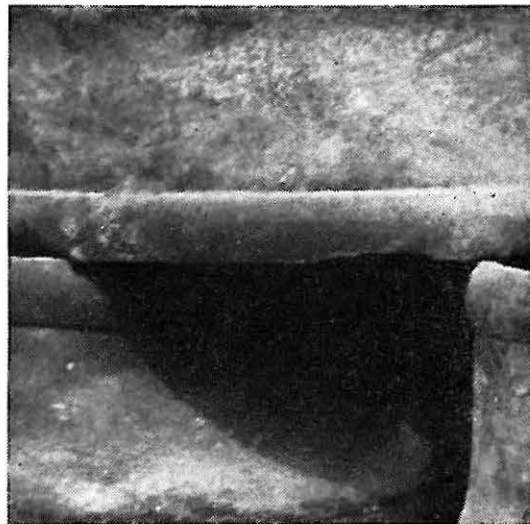
*

Hiernaast staat dan weer de opgave voor deze maand. Het zijn..... Ziet u het al, lezer? Het is beslist niet moeilijk hoor. Even aandachtig kijken naar de foto en we weten zeker dat u het vindt!

Uw oplossing moet u inzenden aan de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.

In de linkerbovenhoek van de envelop zette men: foto-prijsvraag. Controleert u even of u uw juiste naam en adres op de oplossing heeft vermeld?

Uiterste datum van inzending: 20 Augustus a.s.



De „Pamir” weer in de vaart

De bekende Duitse viermastbark „Pamir”, welke zoals bekend verleden jaar tezamen met het zusterschip „Passat” door de Sleeswijk-Holsteinse Landesbank werd aangekocht teneinde als opleidingsschip te worden gebruikt, is onlangs van Hamburg vertrokken naar Buenos Aires.

Op deze eerste reis, na een ligtijd van 2½ jaar, bevond zich aan boord een bemanning van 38 koppen plus een twintigtal leerlingen. Het hoofddoel van deze reis is het opdoen van ervaring in het opleiden van leerlingen en het vaststellen van de kosten verbonden aan dergelijke reizen. Na enige trips, waarop het schip ook lading vervoert, zal worden beoordeeld of het rendabel is om ook het zusterschip „Passat” weer in de vaart te brengen. De onderneming wordt

gesteund door een vereniging bestaande uit veertien Duitse rederijen uit Hamburg, Bremen en Sleeswijk-Holstein.

De Nederlandse koopvaardijvloot

De Nederlandse koopvaardijvloot, waaronder ook begrepen de in de Ned. Antillen en Suriname geregistreerde schepen, omvatte op 1 Januari van dit jaar 1337 vaartuigen met een gezamenlijk draagvermogen van ruim 3 miljoen brt., of wel 32 schepen (ongeveer 88.000 brt.) meer dan op 1 Januari van het afgelopen jaar. Hoewel het aantal schepen van de Nederlandse tankervloot over 1954 met zeven is verminderd, vertoont de bruto-tonnage een toename van ruim 28.000 brt. Wat de scheepsbouw betreft, nam Nederland op 31 December van het afgelopen jaar met 7.67% van het wereldtotaal de derde plaats op de wereldranglijst in.

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN.

Per vliegtuig:

| | | | |
|------------------|-----------------|------|---------------------------------------|
| H.J. van Dijk | gezagv. | 2/6 | ex RV |
| J.A. v.d. Broek | gezagv. | 2/6 | ex RV |
| Humphrey | | | |
| D.D. Minnema | 1e stm. | 3/6 | ex RV |
| Th. v.d. Voort | gezagv. | 4/6 | ex RV |
| H. Bosch | gezagv. | 7/6 | ex RV |
| R.L. Hessel | 3de stm. | 10/6 | ex RV/SV |
| A. den Hartog | 2de stm. | 11/6 | ex RV/SV |
| M.F.S. van Zeyl | chef van dienst | 11/6 | ex GSV (gepl. als Reizend Inspecteur) |
| H. Schellart | gezagv. | 14/6 | ex RV |
| F.M. van Eekhout | 2de stm. | 17/6 | ex RV/SV |
| J.W. Brand | directeur | 17/6 | ex EV |

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 23/6:

| | | |
|------------------------------------|----------------|---|
| R. de Lange en gezin | adj. chef | ex EV (naar Afd. Claims/HK) |
| G.A. van Driem en echtg. | hfd. empl. | ex EV (naar Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok) |
| J.J. Ostreig | empl. | ex EV (naar ag. Palembang) |
| Mevr. A. Th. v.d. Ahé | | |
| Post en kinderen | gezin empl. | |
| Mevr. W.J. Janssen-van Hal en kind | gezin empl. | |
| Mevr. A.A. Iserief-Jekel | echt. empl. | |
| Mevr. A.J. Kuis-Lau | echt. empl. | |
| Mevr. I. Martherus-Pater en kind | gezin 2e stm. | |
| Mevr. M. Bom-Balabrega | echt. 3de stm. | |

Welkom!

VERTROKKEN.

Per vliegtuig:

| | | | |
|------------------|-------------|------|-------------------|
| M.C. Motta | ex. gezagv. | 1/6 | (1/3 met OP) |
| A. Níel | hfd. wtk. | 1/6 | RV |
| G.E. Thijssen | hfd. wtk. | 2/6 | RV |
| W. de Vries | gezagv. | 3/6 | RV |
| E. Horlings | 4de wtk. | 3/6 | RV/SV (van Japan) |
| D.C. Westerbeek | 3de wtk. | 4/6 | RV/SV |
| H. v.d. Ridder | 3de wtk. | 4/6 | RV |
| F.G.A. van Eeden | hfd. wtk. | 8/6 | RV |
| J.D. Tesink | 2de wtk. | 11/6 | RV/SV |
| M.J. Aldenkamp | 1e stm. | 11/6 | RV |
| H.N.L. Hoomans | gezagv. | 15/6 | RV |
| R.E.P. le Clerq | gezagv. | 16/6 | RV |
| J.H. Kle'n | hfd. empl. | 16/6 | GSV |
| L.W. Wakka | adj. chef | 17/6 | GSV |
| H. Veldkamp | 3de stm. | 18/6 | RV/SV |
| L.W. Schrevelius | 3de stm. | 18/6 | RV/SV |

Per ms. „Oranje” ddo. 1/6:

| | | |
|-------------------------|------------|-------------------|
| J.F.P. de Geus en gezin | directeur | EV |
| E. van Mossel en echtg. | hfd. empl. | EV (ex afd. CM 1) |

| | | |
|--|------------------|---------------------|
| Mevr. M.L.E. Buys-von Meyenfeldt en kinderen | gezin hfd. empl. | |
| Mevr. C.M. Reyneker-Versleyen en kinderen | gezin hfd. empl. | |
| Mevr. D.C.Th.M. de Lannoy-Reiger en kinderen | gezin hfd. empl. | |
| J. Maas | empl. | EV (ex afd. VRV/HK) |
| J. de Graaf en gezin | empl. | EV (ex SMP/Berau) |
| W. Esselman en gezin | 1e stm. | RV/SV |
| J. Bakker | 2de stm. | ontslag op verzoek |

Per ms. „Tegelberg” ddo. 1/6 van Singapore:

| | | |
|------------|-------------|---------------------|
| E.H. Meyer | kv. gezagv. | einde dienstverband |
|------------|-------------|---------------------|

Per ms. „Zeeland” ddo. 7/6 van Surabaia:

| | | |
|------------|----------|----|
| D. Philips | 4de stm. | ZV |
|------------|----------|----|

Per ms. „Straat Banka” ddo. 13/6 (van Singapore naar Australië):

| | | |
|------------|---------|-----|
| P. Kusters | gezagv. | OP. |
|------------|---------|-----|

Een goede reis!

NIEUW AANGENOMEN:

| | | |
|----------------------------|------------------|--|
| H.W. Pietersz | 4de stm. | aangek. per vliegt. ddo. 11/6 |
| O.M. Kayadoe | gepens. 2de wtk. | ” ” ” ddo. 17/6 |
| H.H. Hartman | kv. 2de wtk. | ” ” ” ddo. 18/6 |
| P.K. Neuhaus en echtg. | empl. | ” per ms. „Willem Ruys” ddo. 23/6 (naar afd. CM/HK) |
| C.W. van Haveren en echtg. | empl. | ” per ms. „Willem Ruys” ddo. 23/6 (naar ag. Singapore) |

Welkom bij onze maatschappij!

MUTATIES:

| | | | |
|------------------|------------|-----------|---|
| W.J.A.H. Venema | adj. chef | ddo. 15/5 | ontslag op verzoek/ (ex. TD/Singapore) |
| H. van Overhagen | empl. | ddo. 28/5 | van Bali Hotel/Deu Pasar naar afd. CD/HK |
| A.D. Vos | empl. | ddo. 1/6 | van Surveydienst/Tg. Priok naar afd. TD/HK |
| M.L. de Wit | empl. | ddo. 1/6 | van Surveydienst/Tg. Priok naar Werkpl./Tg. Priok |
| V.E. Lutgens | loc. empl. | ddo. 13/6 | OP (ex Surveydienst/Tg. Priok) |

Jubileum gezagvoerder J. A. Houtman

Op 8 Mei jl. was het 25 jaar geleden dat gezagvoerder Houtman als 4de stuurman in dienst trad van de K.P.M.

Bandjermasin genoot het voorrecht dit jubileum met gezagvoerder Houtman, gedurende de ligtijd van het ms. „Toba” van 12 t/m 17 Mei, te mogen vieren.

14 Mei des morgens om 11 uur recipieerde de heer Houtman en zijn echtgenote, die voor deze gelegenheid de reis naar Bandjermasin meemaakte, in de feestelijk met vlaggen versierde salon van het ms. „Toba”, over welk schip gezagvoerder Houtman momenteel het commando voert.

Onder degenen die de jubilaris en zijn echtgenote hun gelukwensen kwamen aanbieden merkten wij o.a. op de wnd. Commissaris der Nederlanden te Bandjermasin, het Hoofd der Douane, alsmede de gezagvoerder en état-major van de „Blinjoe”, die op deze dag eveneens alhier binnenlag.

De agent, Mr. W. Lagers, wenste namens de Directie gezagvoerder Houtman van harte geluk met dit jubileum en overhandigde hem de legpenning voor 25 jaar trouwe dienst alsmede een gesloten enveloppe.

In zijn toespraak herdacht de heer Lagers in korte trekken de 25 jaar welke gezagvoerder Houtman achter zich had liggen en bracht daarbij tevens tot uitdrukking dat het hem bijzonder genoeg deed dat dit jubileum op verzoek van de jubilaris alhier werd gevierd, daar er gedurende de tijd dat de „Toba” Bandjermasin thans aanloopt een hechte band is gegroeid tussen de heer Houtman enerzijds en spreker en Bandjermasin anderzijds.

Hierna richtte nog de wnd. Commissaris der Nederlanden en de gezagvoerder van het ss. „Blinjoe” zich tot de jubilaris, terwijl voorts, namens de bemanning van het ms. „Toba”, door de hoofdwerktuigkundige de heer Smeets een geschenk werd aangeboden.

Als aardige bijzonderheid bracht gezagvoerder Berkhout van de „Blinjoe” nog naar voren dat het wel toevalling was, dat de heer Houtman destijds als 4de stuurman met een To-boot uitkwam, terwijl nu het 25-jarige dienstjubileum eveneens op een To-boot wordt gevierd.

Gezagvoerder Houtman dankte hierna voor de gelukwensen en bloemen en zei het zelf zeer prettig te vinden dat de Directie hem had toegestaan zijn jubileum te Bandjermasin te vieren. Een ding wenste de heer Houtman echter in het bijzonder naar voren te brengen en wel dat het altijd de jubilaris is die 25 jaar de maatschappij heeft gediend



Bij de bovenste foto: De Agent te Bandjermasin, Mr. W. Lagers, overhandigt gezagvoerder Houtman de legpenning. V.l.n.r.: mevrouw Houtman, gezagv. Houtman, mevrouw Lagers en Mr. W. Lagers.

Bij de onderste foto: gezagvoerder en mevrouw Houtman temidden van hun gasten.

en dan ook op deze dag in het brandpunt der belangstelling staat, doch dat vooral voor een zeeman in deze jaren de steun van zijn echtgenote een zeer belangrijke factor is, weshalve hij dan

ook van ganser harte mevrouw Houtman in de hulde wilde laten delen.

Het feest werd des avonds, in een zeer geanimeerde stemming, op het bovendeck van de „Toba” voortgezet.

Markoes dilahirkan di Tjikoeja Belaradja (distrik Tanggerang) dan pada tanggal 15 Juli 1915 ia masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami sebagai Pesuruh 3 di Kantor Pusat.

Selama 40-tahun kerdja pada K.I.M. Markoes telah mendjalankan pekerdjaan pada pelbagai bagian, a.l. pada bagian C.D., C.M., Claims dan Ekspedisi. Ia djuga telah bekerdja pada Steenkolen Handel-Mij. „Parapat-tan” selama beberapa waktu.

Selama tahun2 jang terakhir Markoes bekerdja lagi pada bagian Ekspedisi kami sekarang sebagai pesuruh 1.

Pada tanggal 15 Djuli j.a.d. akan diperingati olehnja, bahwa 40-tahun jang lalu ia telah masuk bekerdja dalam dinas dari Perusahaan kami.

*



I. Polontalo
hoofdclerk II —
ag. Gorontalo
35 jaar 6 Juli 1955

Idrak Polontalo werd in 1902 te Gorontalo geboren en trad, na zijn schoolopleiding, ddo. 6 Juli 1920 als assistent-klerk in dienst van onze maatschappij. In December 1939 werd hij tot 2de klerk bevorderd. Op 1 Januari 1947 volgde zijn aanstelling tot 1e klerk en werd 1 Januari 1949 tot hoofdclerk II aangesteld.

*

Te Canton geboren ddo. 28 Augustus 1897, trad Choo How Gnok 10 Juli 1920 als klerk in dienst der K.P.M. te Singapore. 1 Januari 1946 werd hij tot hoofdclerk II bevorderd en precies een jaar later, 1 Januari 1947, werd hij tot hoofdclerk I aangesteld.

Choo How Gnok
hfdclerk I-ag. Singapore
35 jaar 10 Juli 1955



A. P. Mandagie
hoofdclerk I-ag. Manado
35 jaar
15 Juli 1955
(geén foto beschikbaar)

Alting Pius Mandagi werd 10 Juni 1904 te Sarongsong (Manado) geboren. Hij trad 28 November 1919 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij. In October '21 ging hij, i.v.m. een overcomplete aan personeel, uit onze dienst en werd in Juli '22 wederom als leerling-ladingklerk aangesteld. 1 Juli 1924 werd hij tot ladingklerk bevorderd. In Januari '47 werd de heer Mandagie op eigen verzoek, in de rang van 1e klerk, aan de wal geplaatst en tewerkgesteld op het Makassar-agentschap. Enkele maanden later werd hij naar Manado overgeplaatst. 1 Januari 1949 werd hij tot hoofdclerk II bevorderd; zijn benoeming tot hoofdclerk I kwam af per 1 Januari '52.

*

Elionora Louise Wannee werd 6 Januari 1905 te Amoerang (Minahasa) geboren en trad 1 Juli 1930 als klerke bij de Civiele Dienst te Tg. Priok in dienst, alwaar zij werd tewerkgesteld in de linnenkamer.



Mevr. E. L. Wantania-
Wannee
beambte - afd. C. D. /
Tandjong Priok
25 jaar
1 Juli 1955

1 Januari 1949 werd zij tot hoofdclerke II bevorderd en per 1 Januari 1952 kwam haar bevordering af tot hoofdclerke I. 1 Januari van dit jaar werd zij aangesteld tot beambte. Mevrouw Wantania-geb. Wannee is tot op heden nog steeds in de linnenkamer van de Civiele Dienst te Tg. Priok werkzaam, zij het dan thans als hoofd van deze onderafdeling.

*

Goesti Nengen jang dilahirkan pada tahun 1907 di Den Pasar masuk kerdja di Hotel Bali pada tanggal 1 Djuli 1930 sebagai pelajan-kamar.

Pada tanggal 1 Djuli jang akan datang akan diperingati olehnja, bahwa ia sudah bekerdja pada Perusahaan kami selama 25-tahun.



Goesti Nengen
Pelajan Hotel Bali
Den Pasar
25 tahun 1 Djuli 1955

Ketoet Naja dilahirkan pada tahun 1908 di Den Pasar dan pada tanggal 1 Djuli 1930 ia masuk bekerdja dalam dinas Bali Hotel sebagai tukang kebun.

Oleh karena itu pada tanggal 1 Djuli j.a.d. ia merayakan jubelum 25-tahun dinas.

Ketoet Naja
Tukang kebun Hotel
Bali/Den Pasar
25 tahun 1 Djuli 1955



*

R. Pangemanan
ladingklerk
25 jaar
7 Juli 1955
(geén foto beschikbaar)

Reinhard Pangemanan werd 10 December 1910 te Kawilej-Tonse (Manado) geboren. Hij trad 7 Juli 1930 als leerling-ladingklerk in KPM-dienst en werd 1 Juli 1935 tot ladingklerk bevorderd. Gedurende de laatste wereldoorlog is de heer Pangemanan aan boord van het ms. „Boissevain” blijven doorvaren.

Op 7 Juli a.s. hoopt hij het feit te herdenken dat hij voor 25 jaar in dienst trad van onze maatschappij.

*

Joël Wentong Pandelaki werd 26 October 1904 te Tondano geboren. Hij behaalde te



J. W. Pandelaki
hoofdmantri-verpleger
Med. dienst/Surabaja
25 jaar
15 Juli 1955

Djakarta in 1925 zijn diploma voor ziekenverpleger en laborant. Hij trad in dienst bij het Ziekenhuis „Tjikini” te Djakarta en daarna bij het Centrale Hospitaal Ranu van het „Sumatra Landsyndicaat”. 15 Juli 1930 trad hij als verpleger in KPM-dienst en werd tewerkgesteld bij de Medische dienst te Surabaia. Op 1 April '48 werd hij aangesteld tot verpleger 1e klasse (1e klerk), 1 Juli '49 werd hij gelijkgesteld met de rang van hoofdclerk II, terwijl hij 1 Januari '52 werd bevorderd tot hoofdclerk I. In Augustus 1952 werd hij bevorderd tot hoofdmantri-verpleger (hoofdclerk I) en op 1 Januari van dit jaar volgde zijn bevordering tot beambte.

1 Juli '49 werd hij gelijkgesteld met de rang van hoofdclerk II, terwijl hij 1 Januari '52 werd bevorderd tot hoofdclerk I. In Augustus 1952 werd hij bevorderd tot hoofdmantri-verpleger (hoofdclerk I) en op 1 Januari van dit jaar volgde zijn bevordering tot beambte.

*

Haroena dilahirkan pada tanggal 4 Agustus 1911 di Makassar dan ia masuk bekerdja dalam dinas K.P.M. di Makassar sebagai sopir pada tanggal 20 Djuli 1930.

Pada tanggal 20 Djuli j.a.d. ia harap merayakan jubelum 25-tahun dinas pada Perusahaan kami.

Haroena
Sopir-Peruk. Makassar
25 tahun 20 Djuli 1955



Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XV

Na de eerste vestiging der Engelsen te Singapore in 1819, moest de handel aldaar zich oorspronkelijk zelf beveiligen tegen de zeerovers. Reeds in 1823 moest Raffles evenwel voor de bestrijding gewapende hulp vragen. Ter voorziening in de onmiddellijke behoefte werd de kotter "Bona Fortuna" (Capt. Johnson) ingehuurd voor \$ 500.—, voor een kruistocht op de Oostkust van Malakka.

Succes werd daarmee niet bereikt. Met verschillende gouvernementsschepen, zoals H.M. „Southampton” en de H.C. (dit betekent Honourable Company) schoener „Diamond” in 1830, met de „Wolf” in 1832, de „Harrier” in 1833, werden acties tegen het zeeroversbedrijf gevoerd. Pas toen in 1837 de gouvernementstomer „Diana” te Singapore werd gestationneerd, kon van enig regelmatig optreden en succes worden gesproken.

Na hetgeen wij schreven in vorige afleveringen over deze bestrijding door de Nederlandse autoriteiten en het langzamerhand samen optreden met de Engelsen, zullen wij hierover niet verder uitweiden.

Singapore was in vroegere tijden feitelijk een schuilplaats voor zeerovers geweest.

Volgens de oude kroniekschrijvers was de Maleyer niet de oorspronkelijke bewoner van Malakka. Het zou vroeger slechts schaars bevolkt zijn geweest en het werd gekoloniseerd door een volksstam, Malayoe geheten, afkomstig van Sumatra, gelegen op de grenzen van het toen grote en machtige Menang Kabau. Op de overtocht van Sumatra naar het, bezuiden het schiereiland en door een smal en ondiep vaarwater daarvan afgescheiden, eilandje dat wij nu onder de naam Singapore kennen, zou door het hoofd van die Malayousen volksstam, Sri Tura Buwana, het eiland Bintang zijn aangedaan en met de aldaar regerende vorstin vriendschappelijke betrekkingen zijn aangeknoopt. Hij kreeg vergunning een volksplanting te stichten, vestigde zich op het eilandje en stichtte daar omstreeks 1160 de stad Singha-Pura.

Na de dood van de eerste Maleise vorst werd zijn zoon, Padoeka Pakerma Wiera, die reeds met een kleindochter van de vorstin van Bintang in het huwelijk was getreden, tot zijn opvolger gekozen.

De zetel van het nieuw gestichte rijk bleef ongeveer gedurende een eeuw te Singapore gevestigd, terwijl zijn vorsten, in aanzien en macht gestegen, van daaruit hun invloed over het gehele schiereiland deden gelden.

De vele handelsbetrekkingen alsmede de grote ontwikkeling, ontstaan door de gunstige ligging, trok echter in hoge mate de aandacht van de omliggende volksstammen.

De ijverzucht dreef er toe, onder voorwendsel dat de Maleyers zich aan zeeroof zouden hebben schuldig gemaakt, Singapore aan te vallen. De vorst vluchtte en met hem verplaatsten de handel en scheepvaart zich naar het schiereiland, en vestigde zich voornamelijk op Malakka.

Op de kaarten van omstreeks 1600, van Hendrik van Langren en Willem Jansz-Blareu, kan men Singapore vinden, echter niet op die afkomstig van Plancius. Hieruit blijkt dus dat de plaats in die tijd nog wel bestond doch niet zo belangrijk was.

Toen Raffles in 1819 Singapore namens Engeland in bezit nam, was het een vergeten vissersplaatsje en een schuilplaats voor zeerovers.

Laten we de persoon van Raffles, één der Empire-builders van het Britse Rijk en daarmee ook de achtergrond van de Engelse vestiging te Singapore, aan de hand van zijn biograaf R. Coupland, in korte trekken nader belichten.

Thomas Stamford Raffles werd in 1781 geboren op de kust van Jamaica aan boord van de koopvaarder "Ann"; waarop zijn vader gezagvoerder was. Op 14-jarige leeftijd trad hij als klerk in dienst bij de East India Company. In 1805 werd hij uitgezonden naar Penang als assistant-secretary.

De Engelse E.I.C. en de Nederlandse V.O.C. hadden in die tijd hun eigen terreinen van werkzaamheden. Op de Z.O. punt van Azië overlaptten zij elkaar evenwel en het verdroot de Engelsen dat de toegangswegen tot de Far East, Straat Malakka en Straat Soenda, in Nederlandse handen waren. De eerste verbetering daarin was de aankoop van Penang in 1786. Toen evenwel Nederland begin 1800 bij Frankrijk werd ingelijfd, waren de Nederlandse bezittingen feitelijk Frans geworden en zou Engeland de pas naar de Far East door de vijand kunnen worden afgesneden. Napoleon's plannen schijnen zo ver te zijn gegaan.

Het was Raffles die vanuit Penang zijn chef, Lord Minto te Calcutta, op Java, als de belangrijkste schakel in de keten, attendeerde. Java werd in 1811 door de Engelsen bezet. De orders van India House waren slechts het Nederlandse Gouvernement te verdrijven, de fortificaties te vernietigen, de artillerie, wapens en militaire voorraden te verdelen onder de Inheemse bewoners en daarna terug te trekken. Doch dit was evenwel niet de bedoeling van Lord Minto, noch die van Raffles. Zij voorzagen een toneel van strijd alsmede een onmiddellijke vestiging der Fransen, dus werd besloten te blijven tot de algemene vrede in Europa anders zou beslissen. Raffles bleef te Batavia als „Lieutenant Governor of Java and its dependencies”.

Zeër tegen zijn zin werd Java in 1816 aan Nederland teruggegeven. Raffles werd van zijn functie ontheven en ging met verlof naar Europa. Na 15 maanden kwam hij terug als „Lieutenant Governor of Bencoolen”, waar hij zich, wat men noemt, „opgelaten” gevoelde. „This is, without exception, the most wretched place I ever beheld”.

Door de terugkeer der Nederlanders was de oude situatie weer ontstaan, dat de Engelsen, behalve vanuit Penang en Benkoelen, geen steunpunt hadden van waaruit communicatie kon worden onderhouden met de Archipel en de Farther East. Raffles adviseerde toen Banka terug te kopen of zich op Bintang te vestigen. Ook een plaats op de Westkust van Borneo kwam in aanmerking.

De Hoge Heren in India House hadden evenwel geen interesse. „No reference to the undisputed possessions of the Dutch in which we desire no interference”.

Van Sumatra dacht Raffles een tweede Java te kunnen maken. Hij bereisde het eiland en zond zelfs een deputatie naar Palembang, die echter op een schip werd gezet en beleefd teruggezonden. De diplomatie tussen Brussel en Londen kwam in actie. Er gingen zelfs stemmen op om Raffles terug te roepen. Hij ging evenwel door in wat hij dacht dat goed was. In zijn streven kreeg hij tenslotte steun van Lord Hastings te Calcutta, waarheen Raffles in 1818 werd geroepen. Daar wist hij zijn superieur oorspronkelijk er toe over te halen, om te trachten Benkoelen tegen Malakka te ruilen. Later werd besloten dat hij zich op Atjeh of op Riouw zou vestigen. „Mochten de Nederlanders mij op de laatste plaats voor zijn”, zo schreef hij, „dan is mijn aandacht voornamelijk gevestigd op Johore; weest niet verbaasd als mijn volgende brief komt van de voormalige stad „Singapore”. Een oud

(zie pagina 16)



Detail van de kaart van Azië van Plancius (± 1602).

(Ned. Hist. Scheepvaartmuseum te Amsterdam)

vriend, Capt. Bruce die een vriendinnetje te Singapore had en daar dikwijls met zijn schoener kwam, schijnt Raffles' aandacht op deze plaats gevestigd te hebben. Waartoe zo'n avontuurtje al niet leiden kan!

Op 31 Januari 1819 schreef hij: „Here I am at Singapore, true to my word. The lines of the old city and of its defence are still to be traced within its ramparts the British Union waves unmolested”.

Geheel „unmolested” was de vestiging evenwel niet. De Sultan was juist overleden en Raffles had zich „ingekocht” bij de Sultan van Johore. Linga meende evenwel ook rechten te hebben en protesten van Hollandse zijde bleven dan ook niet uit. Toen de berichten te Londen binnenkwamen stak een storm van verontwaardiging op. „That incorrigible Raffles” waarom hadden ze die „subordinate firebrand” niet reeds lang teruggeroepen! Een strijd tegen Nederland zou waarschijnlijk een gehele Europese oorlog ontketenen. Indien er toen een telegraaf zou zijn geweest, zou Raffles waarschijnlijk genooddaakt zijn geweest Singapore weer te verlaten.

Inmiddels had de scheepvaart ontdekt welk een goede natuurlijke haven Singapore bezat. Handelaren ontdekten een plaats waar ze zonder veel contrôle handel konden drijven. In Juni 1819 hadden zich er reeds 5000 inwoners gevestigd. Dit alles maakte indruk op Londen: het was de moeite waard om over Singapore met Nederland te onderhandelen. In 1824 werd een overeenkomst gesloten. Engeland behield Singapore in ruil voor Benkoelen en claims op Sumatra, en daarmee had dit land volledige contrôle gekregen op de toegangswegen naar „Farther India”. Northwards from Singapore the China Sea lay open.

Raffles bleef 5 maanden en keerde toen naar Benkoelen terug, waaronder Singapore kwam te ressorteren.

„I have declared that the port of Singapore is a free port and the trade thereof open to ships and vessels of every nation, free of duty equally and alike to all”, aldus rapporteerde hij aan het Gouvernement van India.

In 1822 kwam hij naar Singapore terug om na een verblijf van 9 maanden

om gezondheidsredenen, via Benkoelen, te repatriëren. Raffles overleed in 1826.

De bevolking telde eerst 150 personen, w.o. een 30-tal Chinezen, de rest waren Maleiers, meest vissers. Tevens was er nog een aantal z.g. „orang laut” die aan boord van prauwtjes woonden en waarschijnlijk meest door roof aan de kost kwamen.

In deze monopolistische wereld der diverse Europese handelscompagnieën vormde een „vrije haven”, waar geen vragen werden gesteld en geen rechten werden geheven, al spoedig een grote attractie. Binnen enkele maanden was de bevolking reeds aangegroeid tot ± 5000 zielen, meest afkomstig van Malakka en andere plaatsen in de directe omgeving.

In 1821 kwamen de eerste immigranten uit Amoy. Diverse namen van later vooraanstaande Chinese handelaren werden genoemd, zoals Wee Ah Heng, één der eerste reders, die jonken vanuit Singapore op diverse plaatsen in de omgeving liet varen. In 1823 kwam Seah Eu Chin van Swatow, die in Klingstreet een zaak begon en eveneens

jonken liet varen. Hij overleed als een zeer geziene persoonlijkheid in 1883. Een ander bekende persoonlijkheid uit de eerste tijden was Whampoa. Zijn eigenlijke naam was Hok Ah Kay, doch daar hij te Whampoa bij Canton geboren was (1816), werd hij algemeen zo genoemd. Zijn handelsmerk was Nam Seng. Hij overleed in 1884.

In 1823 waren te Singapore reeds 9 Europese handelshuizen gevestigd, waarvan wij willen noemen:

Guthrie & Co. (Alexander Guthrie kwam in 1821 als één der eerste pioniers) en de firma Syme & Co. (Hugh Syme vestigde zich in 1823).

Omtrent de scheepvaart der eerste jaren zijn weinig bijzonderheden bekend. De Europese schepen kwamen oorspronkelijk feitelijk alleen daar op doorreis naar- of van China. Daar de captains en ook de bemanning in die tijd interesse in de handel hadden, zagen zij weldra diverse mogelijkheden. Het trok de aandacht van Calcutta, Penang en Engeland, van waar zelfs oppositie kwam. De machtige East India Company gevoelde zich in haar monopolistische handel bedreigd. Zo werd thee bijvoorbeeld van China gesmokkeld en vanuit Singapore naar Europa verscheept. Toen in 1834 het monopolie werd opgeheven, verminderde dit, daar nu particuliere directe verschepingen vanuit China naar Engeland konden plaats hebben en het tijdperk der bekende snelle "tea-clippers" aanbrak.

De scheepvaart-beweging geeft voor de eerste jaren de volgende bijzonderheden:

| | | | | |
|-----------|---------|-----|----------|-------------|
| In 1819 — | aangek. | 109 | Europese | ra-schepen. |
| 1820 — | " | 154 | " | " |
| 1821 — | " | 208 | " | " |
| 1822 — | " | 194 | " | " |
| 1823 — | " | 166 | " | " |

De invoerwaarde bedroeg in 1823 Sp. m. 5.653.605, en de uitvoer Sp. m. 4.961.113. Deze gegevens kreeg de heer Nahuys, die in 1824 Singapore bezocht. van Captain Flint, de eerste Master Attendant, onder toevoeging dat de in- en uitvoercijfers, in verband met onnauwkeurige opgaven, nog wel met een kwart vermeerderd moesten worden.

De diverse cijfers van de im- en export zullen wij hier niet weergeven. In de loop der jaren werden ze uitgedrukt in Spaanse matten, Ruppes, Ponden en Dollars. Deze zouden voor een vergelijking nog tot dezelfde waarden zijn om te rekenen, doch ook dan nog geven ze o.i. geen juist beeld. Immers afgezien van het feit dat ze veelal niet nauwkeurig zijn, zijn de cijfers gebaseerd op de waarde der artikelen, die in de loop der jaren heel wat verschillen vertonen. Trouwens voor ons doel schetsen wij hier alleen de handel en scheepvaart voor zover die betrekking hebben op de Archipel.

Als eerste koopman noemt de heer Nahuys, Mr. Scott en een Mr. Pearl als „scheepsbeheerder”. Hoeveel en welke schepen Mr. Pearl „beheerde” wordt niet aangegeven en is ook niet meer na te gaan.

Van de schepen-registratie van vóór 1858 is helaas niets bekend. Ondanks de welwillende medewerking en informaties, ontvangen van de Registrar of Ships, zowel in Engeland als te Singapore, hebben wij dienaangaande jammer genoeg geen inlichtingen kunnen krijgen. Veel rederij-bedrijf schijnt er in elk geval de eerste jaren niet geweest te zijn. In een reisbeschrijving van 1834 zagen wij dat er slechts één schip was, behorende aan een Engelse koopman, en enige van kleine Chinese eigenaars. Wij moeten ons dus bepalen tot de scheepvaart-beweging zoals diverse bronnen die aangeven.

Mr. Tan Soon Chye, archivaris van Raffles Library te Singapore, was zo vriendelijk uitgebreide statistische gegevens voor ons te verzamelen, die wij evenwel in deze artikelen onmogelijk allen kunnen verwerken. Wij doen hier en daar slechts een greep.

In Augustus 1821 kwamen 19 schepen de haven bezoeken, w.o. de Nederlandse schoener „Happing” (40 ton) van Samarang met tabak;

het Nederlandse schip „Fattal Mahal” (210 ton) van Pontianak met diverse verse producten;

het Nederlandse schip „Fattal Mahal” (210 ton) van Pontianak met diverse producten;

de Nederlandse schoener „Sri Tanjar” (60 ton) van Samarang met tabak;

de Siamese brik „Fleende Siam” (120 ton) van Sibolga (?) met diversen;

de Nederlandse brik „Ming Sorei” (60 ton) van Pontianak met tabak.

Hieruit blijkt dus dat de handel ook van Nederlandse zijde zich op Singapore reeds begon te ontwikkelen. In 1820 zagen wij o.a. ingeklaard te Batavia de brik „Anne” (Capt. C. Ker) van Singapore en uitgeklaard naar deze bestemming de brik „Adventure” (127 ton) Capt. J. R. Gillon.

In de Bataviasche Courant (1823) werd o.m. geadverteerd:

For Singapore :

The fine fast sailing ship „Lonack”, Captain J.P. Hackman, will positively sail in all this month. For freight apply to Milln Haswell & Co.

Batavia, 24th May 1823.

De Engelse firma's op Java bleven in de Nederlandse kranten nog lange tijd in het Engels (soms met een Nederlandse vertaling) adverteren.

(wordt vervolgd).

„Martha” wint de haringrace

De IJmuidense logger „Martha” heeft de haringrace gewonnen. Met 45 kantjes vette Hollandse nieuwe aan boord liep de logger om twaalf uur in de middag van de Eerste Pinksterdag de haven van IJmuiden binnen. Schipper Hendrik van der Plas, zeer tevreden over de vangst, stond lachend aan dek. Daar had hij een dubbele reden voor, want het was een dubbel succes voor de „Martha”. Onlangs kreeg het schip de bedrijfswimpel voor de best verzorgde vis- en haringaanvoer in 1954. Schipper Van der Plas had zijn vangst gedaan op 56 graden en 40 minuten Noorderbreedte. De haringen waren van mooie kwaliteit en klein van stuk, zodat er veel kantjes gingen. De „Martha” werd op de hielen gevolgd door de „Neptunus” van schipper Messemaker.

Indonesische Regering bestelde zes schepen in Nederland

Op de werven van de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen is de kiel gelegd van het eerste van de zes schepen, die de Indonesische regering in Nederland door tussenkomst van de Nederlandse Scheepsbouw Export Centrale heeft besteld. Het eerste schip wordt een motorpassagiers-vrachtschip van 4000 ton, met accommodatie voor 142 hutpassagiers en 1500 dekpassagiers. De andere vijf schepen zullen passagiers-vrachtschepen van 1700 ton zijn. De bouwkosten bedragen totaal 52 miljoen gulden.

Een politicus is iemand met wiens politiek ge het niet eens bent; als ge het wel met hem eens bent is het een staatsman.

Lloyd George.



— U heeft absoluut gelijk, mevrouw, dit is een publieke bank en ik zou u voor geen geld van de wereld willen vragen om even op te staan!

Overstromingen in Australië

Wij waren met het ms. „Sibigo” op weg van Devonport naar Sydney, toen boven North South Wales een noodweer losbarstte met als resultaat dagen achtereen regen. De radio meldde vloedgevaar doch bij Maitland en Singleton is men daar wel aan gewend en wij namen dan ook van dit alles niet al te veel notitie.

Na binnenkomst, op Zaterdagmiddag, gingen we eens poolshoogte nemen bij vrienden, dichtbij Newcastle en toen we de overstromingen daar zagen, drong het pas goed tot ons door dat het dan bij ons thuis ook wel niet erg pluis zou zijn. Naarmate het water vanuit het binnenland zijn weg naar zee zocht werd de overstroming erger. Telefoon- en telegraafverkeer waren verbroken, gehele stukken van de spoorlijn waren weggespoeld en de rijweg stond op sommige plaatsen 10 tot 20 voet onder water.

Direct na terugkeer te Sydney werd op Maandagmorgen, op aanraden van de gezagvoerder, het kantoor ingeschakeld om toestemming te verkrijgen te mogen achterblijven. Hierop vooruitlopende werd alvast vliegtuigpassage naar Tamworth geboekt, dat een nogal hoog gelegen vliegveld heeft. De wachtlijst was enorm. Reeds Dinsdagmorgen was, door de gelukkige omstandigheid dat de „Sibigo” met de „Sinabang” samen lag, mijn overplaatsing door Djakarta geregeld en nu was het wachten nog op een plaatsje in het vliegtuig. De avond van diezelfde Dinsdag kwam een amateurradiobericht door (het enige communicatiemiddel) waarin om dringende overkomst werd verzocht in verband met een ernstige zieke in de familie, zulks ten gevolge van de overstromingen. Dit bericht gaf ons prioriteit in het vliegtuig en door de extra goede diensten, ons bewezen door Miss Wareham en de heer Helfrich, waren wij Woensdagmiddag reeds in Tamworth om daarna nog 45 mijl per taxi te moeten afleggen. De ernstige zieke, waarvan in het radiobericht melding was gemaakt, was 80 jaar oud en knapte na onze thuiskomst zienderogen op; daarmee was onze grootste ongerustheid weggenomen.

Reeds na een paar dagen kreeg ik ook nog een schriftelijke bevestiging van dit buitengewone verlof, dat evenwel in mindering zou worden gebracht van toekomstig te genieten verlof. Daar ik nog geen aanspraak op vakantie kon doen gelden, was ik met deze regeling ten zeerste ingenomen.

De tweede werktuigkundige van het ms. „Sinabang”, de heer C. Schavemaker vertelt in dit artikel op boeiende wijze met hoeveel last men, in het bij uitstek droge Australië, te kampen kan hebben met de gevolgen van overstromingen.

De thuiskomst was met recht een „coming home to carry bricks”. Het huis, de inboedel en de tuin verkeerden in een chaotische toestand. Alles stond al weer droog, doch de overstroming had 1 meter vet-slijmerig modderwater achtergelaten. Gelukkig hadden vrienden de ergste modder er al met kruiwagens uitgescheept. Zij die dit reeds bij de hand hebben gehad weten, dat zgn. „black soil” door alles heendringt en vast blijft zitten; de stank was soms niet om te harden en in totaal werden er 8 drums (van 4 gallons) desinfectant gebruikt om alles te ontsmetten.

Van de pantry had men een deel van de wand uitgeslagen om de modder beter te kunnen verwijderen; zo ook van een zgn. backroom waar men zelfs een deel van het dak had gelicht om alles sneller te kunnen laten uitdrogen. Een mooie grote boom, in onze onmiddellijke nabijheid, bleek na een paar dagen al z'n bladeren te verliezen en dood te gaan, waarschijnlijk door de grote hoeveelheden desinfectant, welke er waren gebruikt.

Bedden, meubilair, etc. waren totaal bedorven. Stelt u zich maar eens voor wat er also bij u thuis onder de oppervlakte zou verdwijnen als het water er 1 meter hoog zou staan! Van ons veneer meubilair hingen de bladders er bij; om het weer een beetje toonbaarder te maken gebruikten we lijn en schoenspijkers. Ook toen weer bleek dat het ouderwetse meubilair toch wel heel wat deugdelijker is. Een ladekast van cederhout bleek, na schoonmaak, bijna niet te hebben geleden; een modern ingelegde salontafel viel echter in stukjes uit elkaar. De stofzuiger, één klomp modder met een steel eraan, werd geheel uit elkaar genomen, anker en magneet in de oven gedroogd en hij was weer bruikbaar. Hetzelfde werd gedaan met een zware electromotor, die wordt

gebruikt om water uit een put te pompen. Voordat ik van verlof terugkeerde, had ik het grootste gedeelte van mijn postzegelverzameling onder in de linnenkast opgeborgen en ook daar was nu niet veel bruikbaar meer bij.

Het linnen- en beddengoed was al voor onze thuiskomst naar de stoomwasserie gebracht, de rekening daarvan was enorm. Een troost was echter dat, als men op onze thuiskomst zou hebben gewacht, wij alles kwijt zouden zijn geweest. De drycleaner echter wilde voor al het werk aan kostuums en jurken van geen betaling weten en hij was nog dagelijks in de weer om een ieder van dienst te zijn!

Wij waren echter niet de enige, ongeveer een zestigtal gezinnen waren getroffen, waarvan, naar men ons vertelde, wij er wel het ergste eraan toe waren doordat er niemand thuis was geweest die iets had kunnen doen; het water was heel erg snel gestegen, drie voet in 1 uur. Slechts enkelen van een 60-tal kippen hadden een goed heenkomen kunnen zoeken in de vijgenbomen. Een twee weken oud kalf had zich urenlang drijvende kunnen houden met zijn kop over de nek van zijn moeder te leggen, die op haar beurt ook nog maar net de kop boven water had weten te houden (er stond nl. 5 voet water op het land).

Ons huisschaap (bijgenaamd de grasmachine) was op de veranda geklommen en had de reling als support gebruikt. Hoe zij het er levend had afgebracht was ons een raadsel daar het water daar toch ook 1 meter hoog had gestaan. Ditzelfde beest hebben wij enkele jaren geleden eens uit een 30 voet diepe waterput gehaald; zij moet dus wel een bijzonder sterk gestel hebben.

De spoorbrug was ingestort en de „swinging bridge” over de kreek was geheel weggeslagen. Dicht bij ons huis, waar twee krekken samenkwamen, bevond zich een geliefkoosd plekje voor kampeers; nu hadden zich daar enkele honderden tonnen grint afgezet. Een afgedankte auto uit een daarnaast gelegen garage was er praktisch compleet



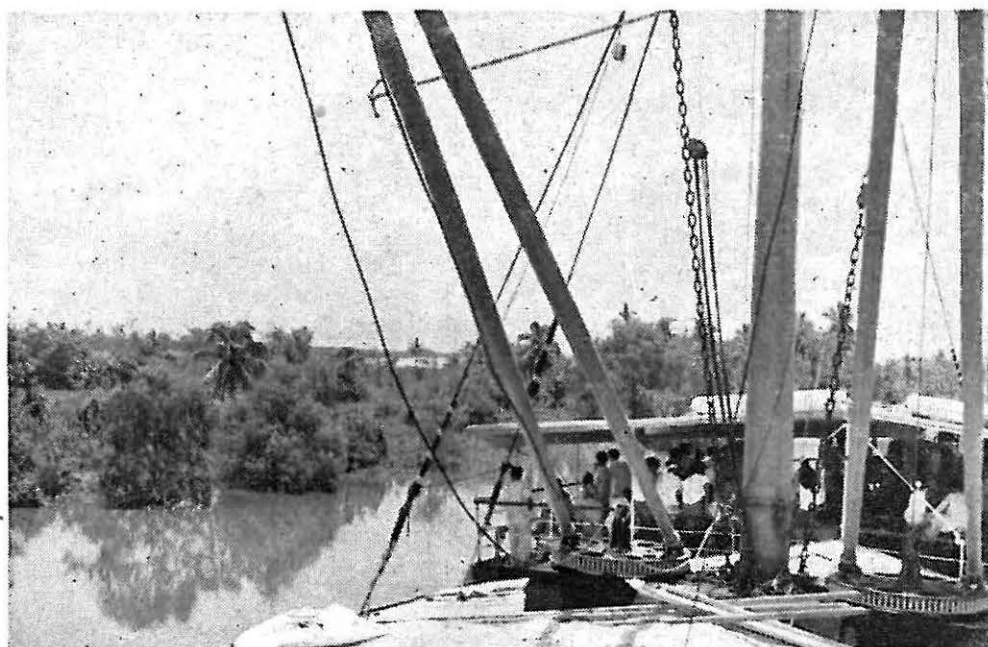
— Heb je 't nu iets warmer, liefje?

onder bedolven. Van ons huis waren verschillende fundatiestompen verzaakt: een drietous autokrick deed hier goede dienst!

Na een week van hard werken waren we zo ver dat ons dochtertje, dat wij te Sydney hadden achtergelaten, weer thuis kon komen. Treinverkeer was er nog niet, zoudat ik met een kennis meereed, die via Singleton en Chesnock naar Sydney ging. Toen we zo door Singleton reden, voelde ik mij al niet meer zo gedrukt. Daar was geen huis gespaard gebleven; gedeelde smart is halve smart, zegt immers een spreekwoord. Toen we de volgende dag, via Maitland, dat net weer voor éénrichtingsverkeer was vrijgegeven, terugreden, werd ik even stil en was o zo dankbaar dat wij, dank zij de vele hulp, nog zoveel hadden kunnen behouden. Ons huis was nu weer bewoonbaar, velen hadden hier geen huis meer. Hier en daar zag men een paar stukken fundatie; wij hadden nog voldoende meubilair overgehouden om het er voorlopig mee te kunnen doen, hier was het tot een hoop brandhout geworden.

Na ruim drie weken werd het weer eens tijd om te Brisbane de „Sinabang” op te pikken. Hiertoe vertrokken wij op Zondagmorgen voor een tocht van 400 mijl. Het weer was prachtig en de weg goed. 's Avonds tegen zeven uur begon het behoorlijk te regenen en we besloten om te Warwick te overnachten. De laatste 100 mijl konden we dan de volgende morgen op onze slofjes afleggen. Diezelfde nacht echter brak een cycloon boven Queensland los met geweldige slagregens, die van geen ophouden wisten. De volgende morgen gingen we verder en kozen de hooggelegen route via de Gunningham Highway, langs steile rotswanden en diepe ravijnen.

Op een punt lag een grote boom over de weg, gelukkig was iemand ons voor geweest en men had over de top van de boom een weg gekapt, zodat wij daar ook konden passeren. Weer even verder kletterde een geweldige waterval langs de rotsen op de weg, waardoor ons uitzicht voor een groot deel werd belemmerd. Maar ook daar kwamen we veilig doorheen, zij het met de nodige angst om het hart. Weer verder stond een brug onder water en we lieten daar eerst een grote vrachtwagen passeren om te kunnen zien hoe ver die er doorging. Deze auto ging er tot zijn assen in; wij konden er toen ook door. Vijf mijl verder stonden we helaas weer voor zo'n watermassa. Daar stond een grote „Grace Brothers”-verhuiswagen half onder water, waarmede men bezig was haar er met een tractor uit te halen. Met veel moeite slaagde ik erin om telefonisch Brisbane te bereiken en ik



Het ss. „Pahud” op de Martapura-rivier (De kleine kali van Bandjarmasin).
(foto: gezagv. H. Berkhout)

hoorde toen dat de „Sinabang” ook in de cycloon terecht was gekomen en pas de volgende dag werd verwacht. Waar we eerst doorheen waren gekomen was de weg nu eveneens afgesneden en we kampeerden zo goed en zo kwaad als dat ging in de auto. Naar schatting deelden ongeveer een 80 automobilisten ons lot.

De volgende morgen was het water zo ver gezakt, dat zware dieselmotoren er doorheen konden, toen de lichtere vrachtwagens en de grote personenauto's. Een baby-Fiat probeerde het ook en moest het in het diepste gedeelte opgeven. Twee dames, met de jurken om de middel geknoopt, duwden het arme beestje onder grote hilariteit en met hulp van anderen naar de overkant. Ik heb toen van onze auto de ventilatieriem losgenomen, de pijlstokopeningen in carter en gearbox afgedicht, een grote zak voor de radiator gehangen en bereikte zo met onze Morris-Minor, als eerste van de kleine wagens, behouden de overkant. We moesten er daarna heel wat water uitscheppen; waterdichte deuren zijn blijkbaar een zeldzaamheid.

Bij Goodna gekomen moesten we het echter opgeven, er stond 15 voet water op de weg. Gelukkig reed daar echter de trein nog. We namen afscheid en een uur later bereikte ik de „Sinabang”. Enkele uren daarna was men genoodzaakt om ook deze treinverbinding stop te zetten. Diezelfde nacht verwachtte men grote watermassa's op de rivier. In verband daarmee had o.a. de „Straat Banka” alles uitgebracht wat het maar uitzetten kon. Zelfs het anker was ontsloten en de ketting op de kade gezet. De „Sinabang” behoefde dit echter niet

af te wachten en vertrok nog diezelfde middag.

Tot zover, geachte lezer, dit relaas over hoe het „droge Australië” soms toch nog met zoveel water te kampen kan hebben.

C.S.

Over slagen en falen in het leven.

Er zijn maar twee manieren om in de wereld vooruit te komen: of door eigen vlijt, of door de domheid van anderen.

Jean de la Bruyère
(1645 — 1696)

Alles wat je in dit leven nodig hebt zijn onwetendheid en zelfvertrouwen, dan is je succes verzekerd.

Mark Twain
(1835 — 1910)

De weg naar het succes is vol vrouwen die hun man voortduwen.

Lord Dewar
(1864 — 1930)

En rekent d'uitslag niet, maar telt het doel alleen.

Hendrik Tollens
(1780 — 1856)

Er is maar één succes: te kunnen leven zoals je wilt.

Christopher Morley
(geb. 1890)

Uitvinder.

Een technicus in Indonesië schreef eens aan een vriend in Nederland: „Ik kom gauw naar het vaderland en hoop veel geld te verdienen met allerlei uitvindingen, die ik in het hoofd heb. Maar aangezien ik geen zin heb mijn tijd te verspillen aan uitvindingen, die al bekend zijn, zou je me een plezier kunnen doen en bij de Octrooi-raad een lijst vragen van dingen, die ze nog niet hebben uitgevonden.”

(uit: „Wereldspiegel”)

ONS SPORT-nieuws

TENNIS

Afscheidwedstrijd Directeur Harinck.

Zondag 12 Juni jl. nam onze Directeur H. Harinck afscheid van de Djakartaanse tenniscourts met het spelen van een wedstrijd tegen de S.M.N., één van de oudste tegenstandsters der K.P.M.

Gespeeld werden 2 mixed- en 3 heren-doubles, waarbij tevoren was afgesproken dat iedere partij i.v.m. het af te werken programma, slechts 2 short sets zou duren. Onder een stralende hemel werd des morgens om half acht gestart met de eerste mixed-double:

Mevr. Boegheim/Dr. Reyenga

Tegen deze mixed stuurde de S.M.N. Mevr. Slop/heer Baumgarten het veld in. Het bleek al dadelijk, dat dit een zeer spannende partij zou worden, daar geen van beide doubles de ander een game cadeau deed. Nadat de K.P.M. de eerste 2 games had gewonnen, werd het 2-2, 3-3 en zelfs 4-4. Hierna verloor de heer Baumgarten echter voor de tweede keer in de 1e set zijn service, waarna Reyenga in zijn service-game geen fout maakte en de stand op 6-4 bracht. De tweede set, welke een getrouwe copie van de eerste was, verliep zowaar nog spannender. Thans gingen de games tot 5-5 gelijk op, waarna onze mixed wederom door de service van de heer Baumgarten heen sloeg en de stand op 6-5 bracht.

Een leuke, vlotte en volkomen gelijk opgaande partij, waarin de heer Baumgarten met zijn beruchte kapballetjes helaas niet dat resultaat boekte als hij wellicht had verwacht.

Mevr. Van Altena/heer Gerungan (2de mixed)

In deze partij waren onze tegenstanders mevrouw De Wit/heer Van Lennep. Het was leuk om te zien dat Tineke, die anders nogal "a little shy" is bij het spelen voor een groot publiek, zich thans van alle dames en heren niets aantrok en erop los sloeg dat het een lieve lust was. Daar zij hiër in waardig werd geassisteerd door onze oude rot Gerungan (die overigens tijdens het spelen steeds jonger lijkt te worden!) moesten hun tegenstanders al ras met een 0-6, 1-6 nederlaag de kleedkamer opzoeken.

Heren Koper/Boegheim

(1e heren-double)

Tegen deze double traden voor de S.M.N. aan de heren Baumgarten/De Wit. In deze twee sets, waarin na iedere smash van Koper het „aaaauw” van de publieke tribune klonk en pijlsnelle services op sublieme wijze door beide doubles werden geretourneerd, waren schitterende rally's aan de orde van de dag. Hoe listiglijk Baumgarten ook probeerde met sluwe kapballen zijn tegenstanders te verschalken en hoe dapper De Wit ook trachtte met keiharde backhand-drives de K.P.M.-double te passeren, Koper en Boegheim gaven geen krimp en hadden op iedere bal hun antwoord klaar. Het werd een partij, waarvan iedere tennis-liefhebber naar hartelust heeft genoten, daar hier een variatie van slagen werd ten toon gespreid, die men slechts zelden te zien krijgt. Rest nog te vermelden, dat de dappere S.M.N.-double met 3-6, 4-6 het onderspit moest delven.

Heren Harinck/Reyenga

(2e heren-double)

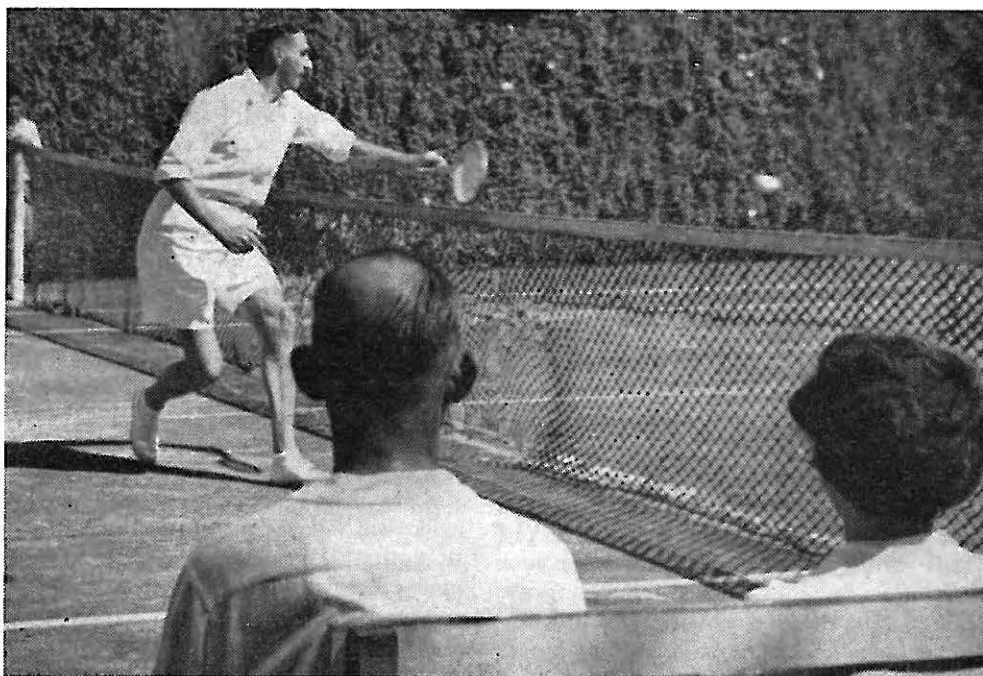
Voor deze afscheidswedstrijd had de heer Harinck zich verenigd met onze onvermoeibare "tandenpil" Dr.

Reyenga. Hiertegenover stelden zich voor de S.M.N. op Van Lennep/De Wit.

Indachtig het gezegde: „De eerste klap is een daalder waard”, trok de S.M.N.-double dermate hard van stapel, dat de heren Harinck-Reyenga al ras tegen een 4-0 achterstand opkeken. Hierna wist onze "doc" zijn service-game nog te winnen, doch verder kwam de K.P.M. in deze set toch niet, zodat deze met 6-1 naar de S.M.N. ging.

Nadat de 2de set begonnen was, bleek, dat de vurige aanmoedigingskreten van het publiek niet zonder gevolg bleven. Dr. Reyenga pompte wat extra lucht in de inmiddels bijna leggelopen borstkas en Directeur Harinck posteerde zich aan het net met een gezicht van: „niet anders dan over mijn..... pensioen!”

Of de S.M.N. nu door dit gezicht geïmponeerd raakte, wij weten het niet, maar vanaf dat moment was het weer alles K.P.M. wat de klok (bal) sloeg. Heer Harinck aan het net was niet meer te passeren en als zo nu en dan een vuurpijl-lob over hem heen ging (en dat gebeurde niet veel) dan stond Reyenga klaar om de bal met een keiharde drive naar de andere zijde van de baan te verhuizen.



Directeur Harinck, aan het net, was niet meer te passeren.....

(foto: Studio Tong & Tim)

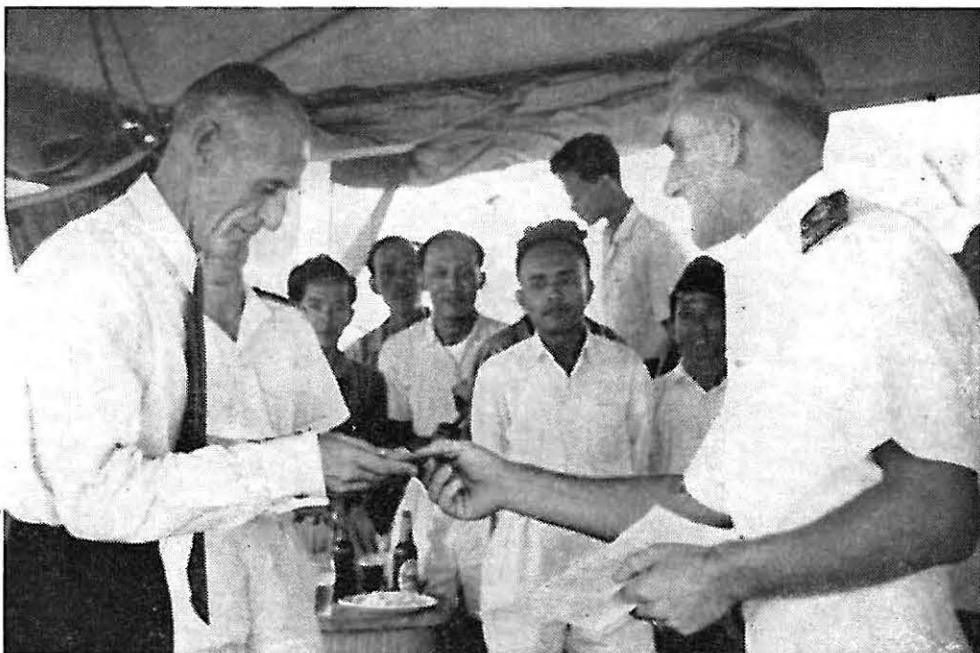
En zo wist onze double Harinck/Reyenga door het winnen van de 2de set met 6—2 nog een gelijkspel uit het vuur te slepen en glans te geven aan zijn laatste wedstrijd in Indonesië. Jammer dat het geen overwinning is geworden, want nu kon de grote prijs: „De gouden tennisbal met eikenloof” helaas niet worden uitgereikt.

Heren Jüch/Van Santen (3de herendouble)

Nadat de zon inmiddels bijna het zenith had bereikt, startte onze laatste herendouble tegen de S.M.N.-ers Rozenberg/V. d. Bos. Onze jeugd, die het van een snelle start moet hebben, wist direct de leiding te nemen en de eerste set met 6—3 in de wacht te slepen. Naarmate de wedstrijd echter vorderde, ondervond één der K.P.M.-ers steeds meer last van het mee te torsen gewicht, terwijl de S.M.N. daartegenover er steeds meer in kwam. Met 5—6 moest de K.P.M. in deze tweede set de eer aan de S.M.N. laten. Het einde van deze set kwam nèt op tijd om het Pensioenfonds van de K.P.M. voor een weduwen wezenuitkering te behoeden!

En zo eindigde dan deze zeer geanimeerde ochtend in een 8—2 overwinning voor de K.P.M. een weelde die, zoals de heer Harinck het naderhand in zijn dankwoord uitdrukte, ongekend is tegen deze S.M.N.-tegenstanders en al met al dus glans en kleur gaf aan deze afscheidswedstrijd.

Aldus nam sportminnend KPM afscheid van een Directeur, die niet alleen de sport van achter de tafel vandaan aanmoedigde, doch zelf actief aan de sport deelnam en wiens aanwezigheid op voetbal- en hockeyveld en op de tennisbaan een stimulans betekende voor velen, die reeds dachten de jaren van sport achter de rug te hebben.



De heer A. Roos, agent van onze maatschappij te Tjirebon, herdacht 16 Mei jl. het feit dat hij voor 25 jaar bij de K.P.M. in dienst trad. Bovenstaande foto werd gemaakt aan boord van het ms. „Lorai”, alwaar gezagvoerder J. Maun de heer Roos met zijn jubileum van harte gelukwens.



foto: J. H. C. Vermeulen opname in Hotel „Goolland” 11 Mei jl. werd door Radio Nederland-Wereldomroep het groeten-programma uitgezonden, bestemd voor de opvarenden van het ss. „Plancius”. Onze maatschappij werd op die uitzending vertegenwoordigd door de Sociale Werkster, mevrouw J. Bakker-Stobbe.

Zijn laatste wens.

De priester, de beul en zijn assistenten zijn gekomen om de ter dood veroordeelde in zijn cel te wekken.

„Het uur is gekomen”, zegt de beul. „Gij kunt vragen wat ge wilt. De regelen van het recht leggen mij de plicht op aan uw laatste wens te voldoen”.

„Zelfs als ik een fles wijn vraag?”

„Zeer zeker”, antwoordde de beul. „En welke wijn wilt u, van welk jaar?”

„Van 1987”.

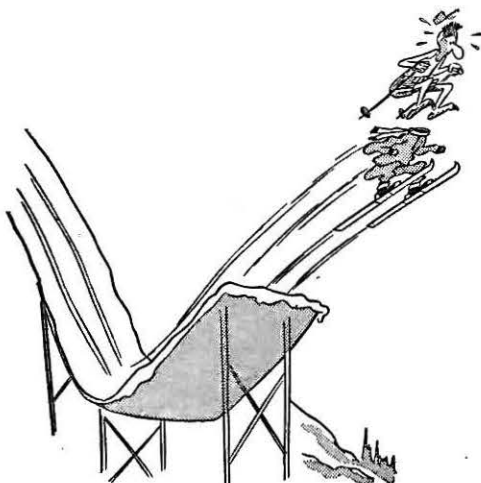
Eet smakelijk.

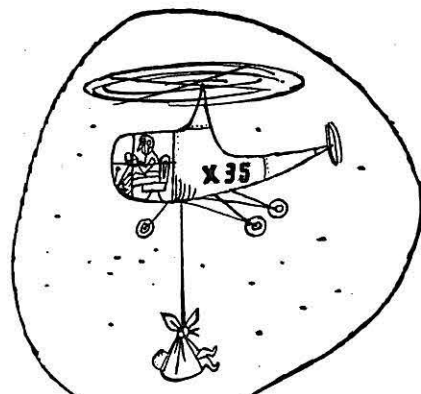
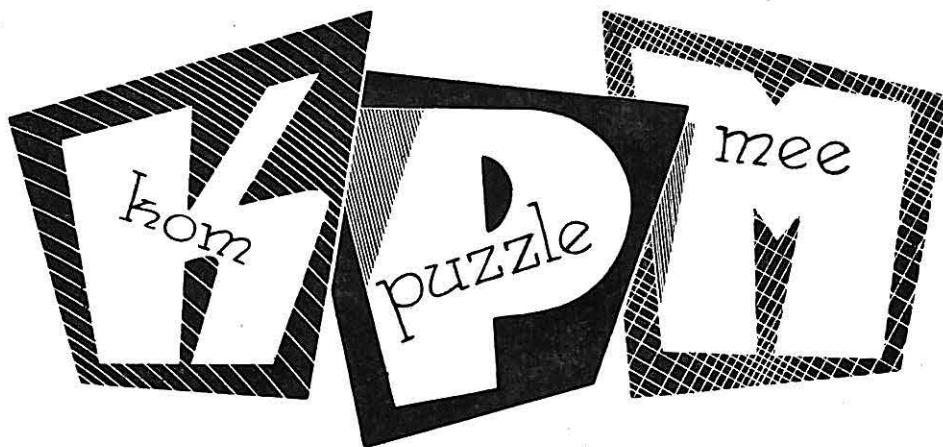
Een vindingrijke zendeling viel in handen van een kannibalenstam. „Ik veronderstel, dat jelui mij gaat opeten”, opperde hij, „maar ik kan nauwelijks aannemen, dat jelui me zult lusten”.

De zendeling haalde daarop een zakmes te voorschijn, stroopte zijn broekspijpen op en sned een stuk van zijn kuit af.

„Proef dit stukje maar eens”, zeide de zendeling, het stukje aan het opperhoofd van de kannibalen gevend. Het hoofd beet er even in en spoog het daarna vol afkeer uit.

De zendeling bleef langer dan veertig jaar op het eiland. Hij had een been van kurk,





De juiste oplossing van de rondedans-puzzle, voorkomende in het Mei-nummer van „de Uitlaat”, luidt als volgt:

1/6 Afrika; 5/11 Kaliber; 10/14 Erato; 13/18 Atelier; 22/28 Erfenis; 27/32 Israël; 31/37 Ellende; 36/40 Deken; 39/50 Enthousiasme; 49/58 Menseneter; 57/59 Era; 58/66 Rampspoed; 65/70 Editie; 69/76 Iedereen; 75/86 Encyclopedie; 85/87 Iel; 86/97 Elasticiteit; 96/99 Item; 98/106 Emballeur; 105/110 Ursula; 109/118 Langdradig; 117/123 Ignobel; 122/131 Elementair; 130/140 Irrationeel; 139/146 Eldorado; 145/153 Donderdag; 152/157 Agenda; 156/165 Dagtekenen; 164/168 Enkel.

De drie prijswinnaars zijn:

1. Mej. S.E. Gabeler — afd. Equipage — Ag. Surabaya (Rp. 25,—);
2. C. Ligtenberg — 3de werktuigkundige a/b ss „Valentijn” (Rp. 15,—) en
3. E.M. Pijpers — hoofdclerk II — Werkplaatsen Tg. Priok (Rp. 10,—).

*

Dit keer weer eens een gewoon kruiswoordraadsel, waarvan de oplossingen ons uiterlijk 20 Augustus a.s. moeten hebben bereikt.

Kruiswoordraadsel (copyright „Denksport”)

Van links naar rechts :

1 vloerbedekking; 5 Franse rivier; 10 vis; 15 melkklier; 17 stad in Engeland; 19 vogel; 20 uitroep; 21 bloedbuis; 23 wandelhoofd; 24 landb.-werktuig; 25 timmergerei; 26 vermaak; 27 afgelopen!; 29 herkauwer; 30 beroemd artist; 31 rivier in Z. Afrika; 32 inhoudsmaat; 34 vrucht; 36 lidwoord; 37 jong dier; 38 zijriv. v.d. Maas; 40 laagte; 41 grote hoogte; 44 leer v.h. heldendicht; 46 groot gebouw; 48 noot; 49 verrotting; 51 klaaglied; 53 titel; 54 rakker; 57 een der Cycladen; 59 drijftil; 60 vis; 62 deel v.e. stoel; 63 wagen; 65 ter plaatse; 66 zitplaats; 68 te zijner plaatse; 70 st. i. Italië; 72 peulvrucht; 73 waterstand; 76 uitbouw; 78 losse naad; 79 wachtwoord; 81 en anderen; 82 plezier; 83 boot; 84 noot; 85 tijd; 87 kleine opening; 89 deel v.h. lichaam; 91 stok met voetsteun; 92 bijna loodrecht; 93 plant.

Van boven naar beneden :

1 deel v.e. fuik; 2 vreemde munt; 3 water in Friesland; 4 muze; 6 aandr. aanduiding; 7 pl. in Drente; 8 opzichter; 9 nobel; 11 delfstof; 12 titel; 13 ovenkrabber; 14 deel van Java; 16 huid; 18 de oudere; 22 Jav. dorp; 26 steigerwerk; 27 uitroep; 28 loshangend; 30 onderhuids vet; 31 verschiet; 32 soort stof; 33 hard op; 35 gewicht; 36 verlaagde toon; 38 ijzeren mondstuk; 39 smart; 41 bergplaats voor zuivelproduct; 42 betaalmiddel; 43 spook; 45 juist; 47 stuk chocolade; 48 afvoerbuys; 50 helleveeg; 52 aantekening; 55 bitter vocht; 56 geluid; 58 schip; 61 pers. vnw.; 64 vreemde munt; 66 contramerck; 67 weg met bomen; 69 melkzeef; 71 titel; 72 luim; 74 opschik; 75 hofmakerij; 77 deel v.e. bijenkorf; 78 bloeiwijze; 79 costuum; 80 voorteken; 82 zachter (muz.); 86 noot; 88 voedsel; 90 dieregeluid.

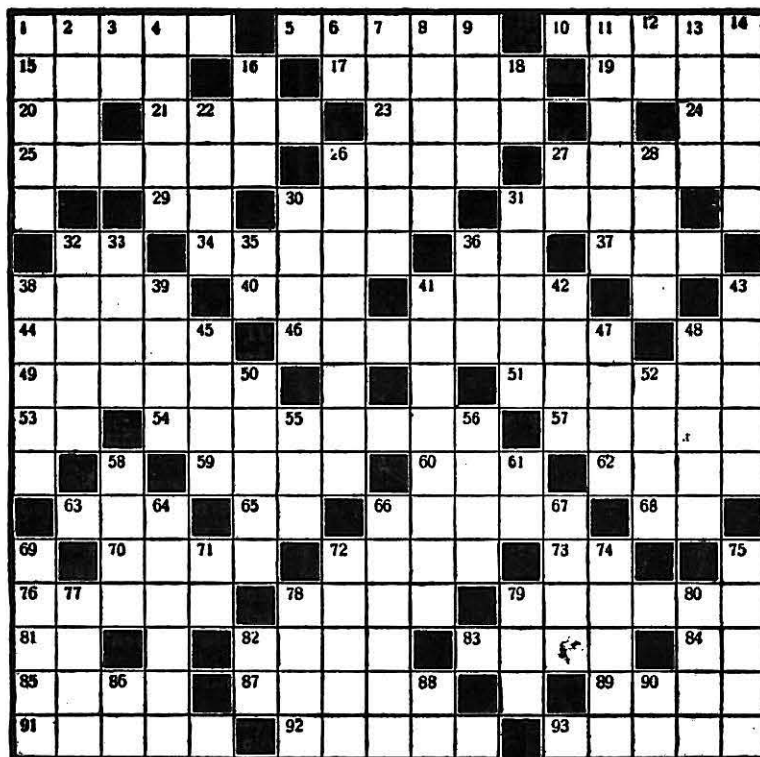
Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden :

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan : de redactie van „de Uitlaat” p/a n.v. 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,—
4. Over oplossingen en/of toekenning der prijzen kan NIET worden gecorrespondeerd.

Boeken gevraagd

Het Ziekenhuis Petamburan roept hierbij de welwillende medewerking in van alle KPM-ers om boeken, die men bij overplaatsing of verlof toch niet meeneemt, aan de ziekenhuisbibliotheek af te staan. Stelt u zich in verbinding met Zuster Blomberg, die gaarne uw boeken in ontvangst zal nemen.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.



EEN GESLAAGDE FOTO-WEDSTRIJD



Nitour "Ophir" - Cruise 1954/1955

In ons Juni-nummer werden de impressies van de 1e prijswinnaars in 4 categorieën van opnamen gereproduceerd. Dit zijn de foto's welke met een 2de prijs werden gehonoreerd.

1. Natuurschoon. In de Lambolo Baai, vlak voor Kolonedale (Oostkust Celebes).
Raden A.A. Abas Soerianata Atmadja, Bandung.
2. Schip in omlijsting van natuurschoon.
Avondstemming ter rede Bitung.
Kolonel R.M.S. Soerjosoerarmo, Bandung.

3. Volkstypen, dansen en muziek.
Jeugdige Tjakalele-danser te Tomohon.
Dr. Ong Tjin An, Djember.
4. Actiefoto's aan boord. Namiddag aan dek.
Heer Sukirman Wirjodrono, Bandung.

In het Augustus-nummer zullen wij als slot nog de foto's van de 3de prijswinnaars publiceren.

