



de Uitlaat

10e JAARGANG No. 8

AUGUSTUS 1955

de Uitlaat

personceelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

10de jaargang no. 8
Augustus 1955

*

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



Een kampong aan de rand van
het meer van Limboto (bij Go-
rontalo).

(foto: Studio Frans Bodmer)



De beste foto van de maand:
Een sleepboot maakt, in de haven
van Singapore, vast aan het ms.
„Lampong”.

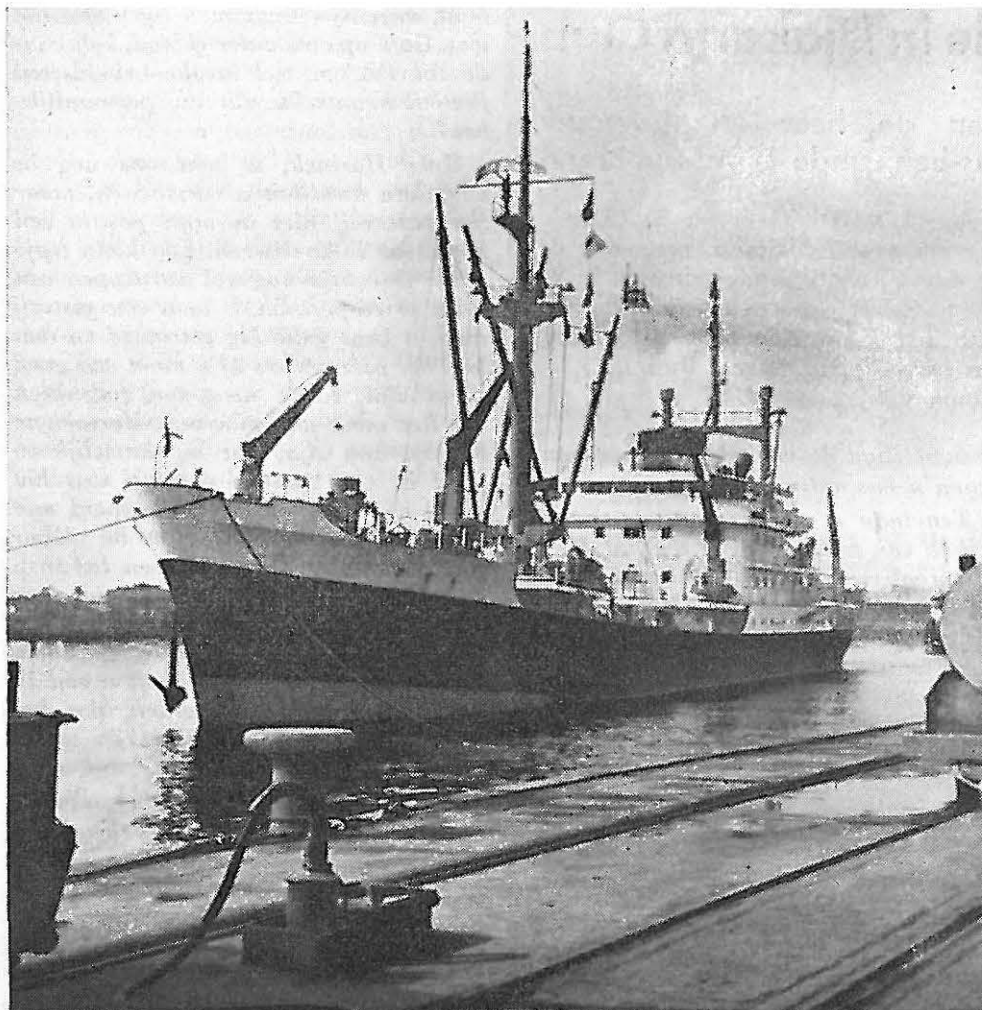
Deze foto werd gemaakt door
gezagvoerder H. Meyer, die hier-
voor de uitgeloopte prijs van
Rp. 50.— ontvangt.

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



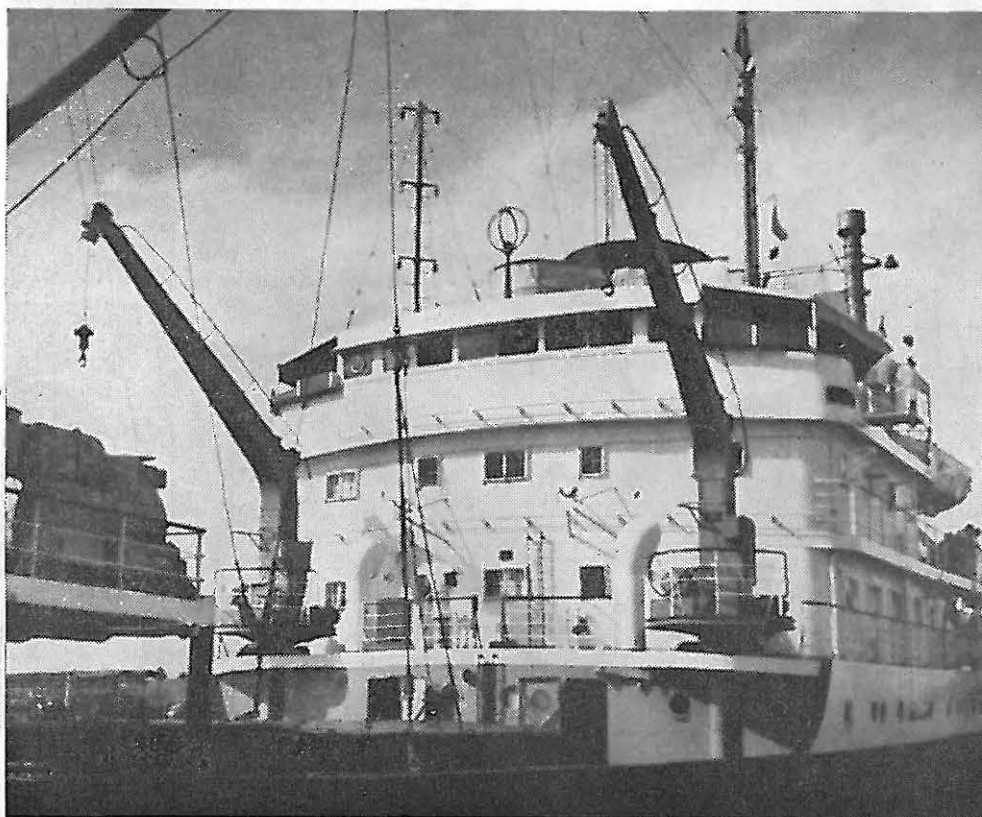
Het ms. „Kalianget” in Priok's eerste haven.

(foto: Studio Tong & Tim)



Het ms. „Van Noort” kwam op 20 Juni jl., onder commando van gezagvoerder C. de Graaf, voor de eerste maal te Tg. Priok aan. Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens de meer-manoeuvre.

(foto: Studio Tong & Tim)



De „Van Noort” arriveerde voor de eerste maal te Tg. Priok

20 Juni jl. arriveerde het ms. „Van Noort”, voor de eerste maal te Tg. Priok.

Het schip vertrok 17 Februari jl. uit Rotterdam en kwam, via Duinkerken, Antwerpen, Port Said, Karachi en havens langs de India-kust, op 28 April d.a.v. te Singapore aan. Tot Singapore werd het commando over de „Van Noort” gevoerd door gezagvoerder P. J. Balder.

Daarna vertrok de „Van Noort” naar Australië (Brisbane) en kwam vervolgens naar Indonesië.

Het schip is genoemd naar Olivier van Noort, Nederlands zeeman en ontdekkingsreiziger, die in 1558 (of 1559) te Utrecht werd geboren. Hij voer jong op zee en vestigde zich dan als herbergier te Rotterdam. Op 40-jar'ge leeftijd besloot hij een tocht te maken naar Indië „by Zuidwesten om”. Vele notabele Rotterdammers namen daar financieel aan deel. Van Noort rustte een schip en een jacht en nam als medeleider Jacob Claes van IJpendam aan.

Daar gelijktijdig te Amsterdam een schip en een jacht werden uitgerust met hetzelfde doel, had een samensmelting van beide ondernemingen plaats onder de naam Magelaense Compagnie. Van Noort werd admiraal en Jacob Claes vice-admiraal.

De vloot zeilde in 1598 uit. Na velerlei tegenslagen kwam men in November voor Straat Magalhães. Van Noort kreeg nu veel last van muiterij onder het scheepsvolk, en de brede raad moest zelfs de vice-admiraal wegens insubordinatie op een onbewoond eiland aan wal zetten. Op 29 Februari 1600 was men eerst door de Straat. In een storm verdween een der schepen uit het gezicht en werd niet meer teruggezien. Van Noort stak nu over naar de Philippijnen, waar bij een gevecht tegen de Spanjaarden weer een schip verloren ging, welks kapitein, Lambert Biesman met de opvarenden te Manilla werd geworgd. Van Noort zeilde v'a de Molukken en Borneo naar de Kaap en kwam vervolgens 26 Augustus 1601 in Rotterdam aan. De meegebrachte lading dekte nauwelijks de kosten, maar Van Noort had als eerste Nederlander een tocht rondom de aarde gemaakt.

In 1602 voer Van Noort weer uit als eerste raad van de Nederlandse commandeur ener gemengd Engels-Nederlandse onderneming tegen Portugal. Na terugkeer streed hij als kapitein van een compagnie voetvolk in Staatse dienst o.m. tegen de Spanjaarden bij Ostende. Hij overleed te Schoonhoven op 22 Februari 1627.

Nevenstaand nog een detail-foto van de „Van Noort”. De kranen bij luik II in het front van de brug.

Druk bezochte receptie in Djakarta Club

K.P.M.—Djakarta nam afscheid van de heer en mevrouw Harinck en maakte kennis met pas-benoemde Directeur Brand

Donderdag 23 Juni jl. werden het personeel te Djakarta en Tg. Priok, alsmede de te Djakarta wonende gezagvoerders en officieren, benevens de gezagvoerders en officieren van de op die dag binnenliggende schepen, in de gelegenheid gesteld om met hun echtgenoten afscheid te nemen van Directeur en mevrouw Harinck en tevens kennis te maken met de heer Brand die, daags tevoren van Europees verlof te zijn teruggekeerd, per 1 Juli 1955 tot Directeur onzer maatschappij buiten Europa was benoemd.

Op die Donderdagavond waren ruim 500 K.P.M.-ers naar de Djakarta Club gekomen. Practisch al het rollende materieel was druk in de weer, daarbij geassisteerd door bussen van de S.M.N. en B.P.M., om zodoende deze toeloop te kunnen verwerken. In de grote ontvangzaal hadden zich de heer en mevrouw Harinck en de heer Brand opgesteld om meer dan 500 handen te drukken. President-Directeur en mevrouw De Koe, alsmede Directeur Pronk van Hoozeveen waren uiteraard ook onder de gasten.

Reeds onmiddellijk heerste er die opgewekte stemming, die zo kenmerkend is voor al dergelijke K.P.M.-bijeenkomsten.

Toen daarna een ieder van een koele dronk was voorzien, sprak de Chef Personele Zaken, Mr. Bessem de heer Harinck als volgt toe:

„Mij valt de aangename eer te beurt, u namens het gehele personeel te mogen toespreken op deze voor u zo bijzondere dag. Een bijzondere dag, omdat u na een diensttijd van bijna 26 jaren bij de K.P.M. het bedrijf in Indonesië gaat verlaten en u op het punt staat van het personeel afscheid te nemen.

Verleden jaar, toen u uw 25-jarige jubileum vierde, hebben we, voorzover we het niet reeds wisten, in ons personeelsblad „de Uitlaat” van uw uitzonderlijke carrière kunnen lezen. In April van dit jaar, ter gelegenheid van uw benoeming tot Officier in de Orde van Oranje Nassau, refereerde de President-Directeur nog eens aan hetgeen over uw kwaliteiten in „de Uitlaat” was geschreven en hij vroeg het oordeel van het personeel en van uw naaste medewerkers om te bewijzen, dat u die opgesomde eigenschappen inderdaad bezit. In uw antwoord deed u ook een beroep op uw naaste medewerkers, maar nu om aan te tonen, dat hetgeen de heer De Koe had betoogd, overdreven was.

Nu weet ik wel, dat beide beroepen op de publieke opinie rhetorisch waren bedoeld, maar toch meen ik aan de

vraagstelling de vrijheid te mogen ontlenen u ons antwoord daarop te geven.

Teneinde u niet ongerust te maken, wil ik van tevoren reeds zeggen, dat de uitspraak zeer gunstig voor u uitvalt. Als financieel Directeur geldt u bij ons als volkomen onaantastbaar. Natuurlijk is dit oordeel van een leek, maar niettemin denkt het personeel in het algemeen er zo over. U oefende de laatste jaren ook de functie uit van Directeur Personele Zaken. In die hoedanigheid heb ik lange tijd met u mogen samenwerken. Als personeels-directeur heeft u natuurlijk niet die goede roep als in het financiële. Ik zeg natuurlijk, omdat het nu eenmaal niet mogelijk is alle wensen in te willigen. Toch waren wij gelukkig met u en wat u wel het meest in deze functie karakteriseerde is wel, dat u altijd „straight”

bent, men wist waar men bij u aan toe was. Ook op een ander gebied, behorende tot PZ, en wel inzake arbeidsconflicten, kenmerkte dit uw persoonlijkheid.

Heer Harinck, u bent ons nog in meerdere kwaliteiten verschenen, maar het past mij niet in mijn positie een Directeur te analyseren. Een klein tipje wilde ik echter nog wel aanstippen van u als privé persoon. U bent een gastvrij man, u bent gelukkig getrouwd en dan kan het niet anders of u moet een goed mens zijn, tenzij men zou redeneren dat het meer aan mevrouw Harinck te danken zou zijn, dat uw huwelijk zo goed is. Op kantoor evenwel was het altijd een prettige aangelegenheid met U te doen te hebben. Alles bij elkaar genomen, krijgt u van ons een 10!

Persoonlijk houd ik wel niet van cijfers, want een cijfer is toch altijd maar nauw verbonden aan de persoon, die dit geeft. Niettemin heeft u een 10 en daaruit kunt u afleiden, dat het personeel u zeer waardeert en u zal missen.

Het moet u dan ook niet verwonderen dat, toen uw vertrek bekend was en er stemmen opgingen een inzameling te houden om daarvan een cadeau voor u te kopen, het geld binnenstroomde. De puzzle werd toen, hoe dit geld te besteden. Gelukkig slaagden we er in met hulp van mevrouw Harinck een schilderstuk aan te kopen bij de schilder



V.l.n.r.: de pas-benoemde Directeur buiten Europa J.W. Brand, mevrouw Harinck en de scheidende Directeur H. Harinck.

(foto: Studio Tong & Tim)

Dezentje en hoewel schilderijen heden ten dage hier te lande niet goedkoop zijn, bleef er nog geld over. Vanmorgen kocht ik met de heer Niederer daarom nog een borrelstel met de gedachte, dat u niet rookt, maar wij u wel eens een borrel hadden zien drinken. Wij vermoeden, dat u dit dan in Holland ook wel zult doen en we hebben maar meteen grote glazen genomen voor het geval we in Hilversum bij u op visite zouden mogen komen. Ook toen was het geld nog niet op. Daarom kochten wij nog iets dat bevestigd zal worden aan het gouden horloge, waarvoor ook een Directeur in aanmerking komt en dat u in Amsterdam zal worden gegeven.

Mag ik nu — alvorens u de hand te drukken — u het schilderij tonen? Het stelt voor het berglandschap van de Burangran bij de Tangkuban Prahū en de Tjiaterpas. Wij hopen, dat u de cadeaux aardig vindt, dat u een prettige reis naar Nederland zult hebben en een goede tijd in Nederland tezamen met uw vrouw, kinderen en, naar wij hopen, spoedig kleinkinderen."

Na deze woorden trok de heer Bessem het kleed weg, dat het schilderij had bedekt en bewonderden de heer en mevrouw Harinck de aangeboden cadeaux..

De scheidende Directeur, nam hierna het woord en dankte de heer Bessem voor zijn waarderende woorden alsmede voor de hem, namens het personeel, aangeboden cadeaux. De heer Harinck memoreerde vervolgens zijn eigen carrière bij de Paketvaart en weidde daarbij in het bijzonder uit over de zeer prettige wijze waarop hij de maatschappij gedurende 26 jaar had mogen dienen.

Hij besloot zijn toespraak met alle aanwezigen te verzoeken een driewerf hoera te willen uitbrengen op de toekomst der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, aan welk verzoek door een ieder enthousiast werd gevolg gegeven.

Het orkestje van de Djakarta Club begon daarna met het spelen van dansmuziek, zodat dan ook de meeste K.P.M.-ers zich aan een dansje waagden. Ondertussen deed men het uitgebreide koude buffet alle eer aan en de Vrijdag was reeds lang angebroken, voordat de laatste bezoekers er aan dachten huiswaarts te keren.

Tenslotte willen wij niet nalaten, hier een woord van bewondering te uiten aan het adres van onze Transportafdeling, die, zoals wij dat gewend zijn, ook op deze avond weer had getoond volkomen voor haar taak te zijn berekend.



V.l.n.r.: mevrouw Bessem, chef PZ Mr. Bessem, mevrouw en directeur Harinck. In het midden het schilderij en borrelstel, die door de chef PZ namens het personeel aan de scheidende directeur werden aangeboden.



De dansvloer van de Djakarta Club was steeds goed bezet.
(foto's: Studio Tong & Tim)

Jhr. I. H. A. Backer ontving hoge Koninklijke onderscheiding

Het heeft H.M. Koningin Juliana behaagd om, ter gelegenheid van zijn aftreden per 1 Juli jl. als Directeur in Nederland van onze maatschappij, Jhr. I.H.A. Backer te benoemen tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

In verband met deze hoge Koninklijke onderscheiding heeft onze Directie, mede namens het gehele personeel, de heer Backer telegrafisch gelukgewenst. De inhoud van dit telegram luidde als volgt:

"ontvang mede uit naam van het gehele wal en vlootpersoneel in indonesië onze hartelijke gelukwensen met de vererende benoeming tot ridder nederlandse leeuw

dekoe harinck pronkvanhoogeveen brand"

In antwoord daarop mocht onze Directie het volgende telegram van de heer Backer ontvangen:

"hartelijk dank voor uw gelukwensen mede namens het gehele wal en vlootpersoneel met de mij toegekende koninklijke onderscheiding ter gelegenheid van mijn aftreden als directeur in nederland der kpm stop realiseer mij goed dat ik deze onderscheiding verkreeg en deze voor mij slechts betekenis heeft door de prettige directe en indirecte samenwerking met alle kpm-ers stop ik ben allen hiervoor zeer dankbaar en ik zal daaraan de prettigste herinneringen bewaren stop mijn beste wensen blijven u allen vergezellen — backer".

Gedrang op de helling.

*„Ze zijn het weer vergeten,
Gelijk zo menigmaal.
Kooplui en koeienfokkers
En handelaars in goud,
Dat Holland een land aan het water is,
Waar de scheepmakershamer de hartslag is,
Dat Holland benauwd en armzalig is,
Wanneer het geen schepen bouw’.*

Dit schreef J. W. F. Werumeus Buning verontwaardigd in 1934, het dieptepunt van de crisis, toen na de tewaterlating van de „Jagersfontein” geen enkel schip meer op een Nederlandse werf in aanbouw was. De hellingen stonden verlaten en de havens lagen vol met opgelegde schepen. Met huiver denkt men terug aan die tijd, nu de ratelende muziek van de klinkhamers als een feestmars over het wijde woelige water klinkt en de jaarverslagen van de werven slechts één klacht vermelden: er is niet meer personeel te krijgen om de productie nog verder te verhogen.

De personeelsbezetting van de 300 Nederlandse werven en scheepsreparatie-inrichtingen heeft dit jaar een record van 50.000 man bereikt (1946—31.500). Wilton Fijenoord in Rotterdam staat met 7000 man aan de kop en de 13 grote werven samen nemen met 29.000 man personeel het leeuwendeel van de productie voor hun rekening van tankers, vrachtschepen, passagiersschepen, baggermolens en andere specialiteiten, waarvoor Nederland in de wereld goed te boek staat.

Het is dus begrijpelijk, dat de Nederlandse scheepsbouw bij de overheidsinstantie — het deviezeninstituut niet het minst — goed te boek staat.

Reeds drie jaren lang handhaaft de scheepsbouw en de reparatie zich op een recordomzet van 800 miljoen gulden per jaar, waarvan een kleine 400 miljoen voor buitenlandse rekening. Er als men de geproduceerde deadweight-tonnages bestudeert, constateert men nog een krachtige stijging; 365.000 ton in 1952, 481.000 ton in 1953 en 653.000 ton in 1954. Door het termijnbetalingssysteem in de scheepsbouw zal men de financiële resultaten van deze stijging eerst geleidelijk ervaren. Het staat nu reeds vast dat de orderportefeuilles der grote werven, die tot November 1956 gevuld waren — van enkele zelfs voor nog enige jaren meer — aanzienlijk zijn geheld door de onlangs weer sterk gestegen vraag naar nieuwe schepen.

Zulke resultaten klinken als muziek in de vaderlandse oren. Scheepvaart en scheepsbouw hebben een streepje voor in de nationale waardering en als het druk loopt in de havens, weet elke Nederlander dat er een goede tijd op til is. Maar deze recordcijfers zijn niet het ge-



In verband met de reparatie van Directeur Harinck, werd op Dinsdag 14 Juni jl. aan boord van het ms. „Van Riemsdijk” voor de gezagvoerders en officieren van de op die dag te Tg. Priok binnenliggende schepen, door de heer en mevrouw Harinck een afscheidsreceptie gegeven. Deze avond werd mede bijgewoond door President-directeur en mevrouw De Koe en Directeur Pronk van Hoogeveen, alsmede de verschillende diensthooften van het hoofdkantoor en het Priok-agentschap.

Op de foto van links naar rechts: mevrouw Harinck, mevrouw De Koe, gezagvoerder H.J.G. Sikkes, die als gastheer optrad en de scheidende Directeur Harinck, staande bij het piëce de milieu van het koud-buffet, een pseudo-haring.

(foto: Studio Tong & Tim)

volg van een goede conjunctuur die als een gouden regen over ons land zou zijn neergeregend. Ze zijn bevochten met die keiharde energie, die in de scheepvaart en de scheepsbouw nog onverninderd vereist is, wil men zich als klein land en groot scheepsbouwer handhaven op de fel concurrerende internationale markt. Toen de werven aan het eind van de oorlog geplunderd en verarmd erbij lagen en de havens waren verstopt, hielden de scheepsbouwers de blik niet naar het verleden gewend, maar herbouwden hun bedrijven in de modernste vorm, profiterend van de nieuwste ervaringen. Dat de Nederlandse werven nu dikkere orderportefeuilles hebben dan de meeste buitenlandse concurrenten, is o.m. te danken aan de ver doorgevoerde rationalisering der productie.

In het systeem van scheepsbouw zijn belangrijke wijzigingen gekomen en men vertelt wel voor de grap, dat de Ned. Dok en Scheepsbouw Mij in Amsterdam de tankers in confectiematen fabriceert. Een grond van waarheid zit er in. Voor de enorm gestegen materiaal- en bouwkosten — bijna viermaal het vooroorlogse peil — was maar één oplossing: standaardisering van de typen. De hausse in de tankerbouw was door de NDSM tevoren reeds met een

goede neus bespeurd en toen de bui losbrak, stond ze klaar om de buit binnen te halen. Deze serieproductie blijft echter een uitzondering.

De modernisering der productie heeft o.m. tot resultaat gehad, dat de schepen niet meer spant voor spant en plaat voor plaat op de helling worden gebouwd. In de enorme loodsen speelt zich nu het belangrijkste werk af. Grote stukken, zgn. secties, worden daar samengelast en op de helling samengevoegd. Het lassen geeft in vergelijking met het vroegere klinken een gewichtsbesparing van ongeveer 12 tot 15 pct., maar het stelt veel hogere eisen aan de vakman en de contrôle.

Doch wanneer de Nederlander over scheepsbouw spreekt, gaan zijn gedachten niet allereerst uit naar tankers van 37.000 tonnen, maar naar kostbare passagiersschepen, schoon van lijn en luxueus van inrichting, vlaggeschepen van de haven als de „Nieuwe Amsterdam” van Rotterdam of de „Oranje” van Amsterdam. De luchtvaart heeft een belangrijk deel van het transatlantische passagiersvervoer overgenomen en de roem van de trotse mailsteamers schijnt, op zijn minst, aan het tanen.

Toch heeft Nederland na de oorlog twee zeer belangrijke orders voor bui-



Onze oud-directeur H. Harinck verliet 30 Juli jl. met zijn gezin per ms. „Willem Ruys” voor goed naar Nederland. De Directeur van de K.J.C.P.L. te Hong Kong, de heer J.H. Warn ng, (rechts op de foto), die in die dagen juist op dienstreis in Indonesië vertoefde, brengt een toast uit op een voorspoedige reis van de scheidende KPM-directeur. (foto: Studio Tong & Tim)



Oppasser Sarmili, die de scheidende Directeur jarenlang heeft gediend, bevond zich eveneens onder de zeer vele wegbrengers van de familie Harinck. Op de foto: Sarmili neemt met een „selamat djalán”, aan boord van de „Willem Ruys”, afscheid van zijn directeur. In het midden: de heer H. Hart, secretaris van onze Directie. (foto: Studio Tong & Tim)

tenlandse passagiersschepen in felle concurrentie met mededingers veroverd. Voor de oorlog waren zulke successen in Nederland ongekend. De NDSM in Amsterdam bouwde voor de Norske Amerika Linje een nieuw vlaggeschip, de „Oslofjord”, een kostelijk schip van 16.844 brt. en de Kon. Maatschappij „De

Schelde” in Vlissingen bouwde voor Svenska Amerika Linje de „Kungsholm”, een luxueuse tweepijper van bijna 20.000 brt., twee vlaggeschepen van de atlantische vloot, graag gezien aan beide zijden van de oceaan.

Zo zijn er, naast vele tankeropdrachten, nog andere belangrijke buitenland-

se orders te noemen. „De Schelde” en „v.d. Giessen & Zn.” boekten in 1948 een Argentijnse order voor de bouw van drie vracht- en passagiersschepen van elk 11.521 brt., waarvan de „Alberto Dodero” een vaste klant in de Amsterdamse haven is geworden.

Alle Nederlandse rederijen hebben onmiddellijk na de oorlog programma's voor nieuwbouw opgemaakt, waarvan de Nederlandse werven een aanzienlijk deel voor hun rekening hebben genomen. De „Nederland” liet bij P. Smit Jr. in Rotterdam haar eerste vrachtschip van meer dan 10.000 tonnen, de „Karimata” bouwen. Boele's Scheepswerven in Bolnes maakten voor de Oranjelijn een van de snelste schepen van de koopvaardijvloot, de „Prins Willem van Oranje”. Wilton Fijenoord vulde de gerenommeerde vloot van de Holland Amerika Lijn weer aan met twee mooie schepen, de „Rijnland” en de „Maasdam”. Zelfs de Kon. Hollandse Lloyd in Amsterdam gaf voor de eerste maal in veertig jaren weer opdracht voor een nieuw schip, de „s'-Gravenland”, die bij v.d. Giessen in Krimpen aan de IJssel werd gebouwd.

Doch wij constateerden reeds, dat de helft van de nieuwbouw voor buitenlandse rekening geschiedt. Van de tankers, die momenteel bij duizenden de wereldzeeën doorploegen, zijn er tientallen van Nederlandse hellingen gegleden.

Varend, scheepsbouwend en schepen-reparerend Nederland heeft vanouds een goede reputatie in alle wereldhavens. Maar het is belangrijker, dat deze roep na de oorlog hersteld en versterkt is. Toch zal geen reder of werf-directeur de loftrumpet onbekommerd steken. De scheepsbouw is een der meest conjunctuurgevoelige bedrijfstakken van het land. Staat de wind op baisse, dan staken de orders en blijven de hellingen leeg. Daarom wordt, ondanks de welvaart, hard gewerkt aan verdere rationalisering van de werkmethoden. Dat de productie nog stijgt, ondanks een stabiele personeelsbezetting, is de trots van de scheepsbouw. Wie sedert 1939 niet meer op de werf van de NDSM is geweest, kent het bedrijf niet meer terug. Overal heeft de mechanisatie ten koste van enorme investeringen de overhand genomen.

„Scheepje bouwen, het land behouden”, zegt het oude devies. Dat geldt niet alleen voor de 400 miljoen deviezen, die de scheepsbouw en reparatie jaarlijks aanbrengt, maar ook anders.

Scheepjes bouwen is een mooi vak en geeft zelfvertrouwen. Zolang ze onze zeegaten in ruime getale verlaten en binnenvallen, gaat het goed met het Schip van Staat.

(uit „de Tijd”)

„Het witte schaap van de familie”

Twee succesvolle opvoeringen door „Die Rycke Reeders”

De toneelgroep Paketvaart-Personeel „Die Rycke Reeders” bracht op 24 en 25 Juni jl. in de Gedung Kesenian (Schouwburg te Djakarta) het blijspel „Het witte schaap van de familie”. In verband met het vertrek van Directeur Harinck was dit stuk uit een drietal hem voorgelegde toneelstukken gekozen. En het is ongetwijfeld een goede keuze geweest!

Het succes op beide avonden was groot. En terecht. Een qua-inhoud zeer verrassend toneelstuk, gecombineerd met goed spel, waardoor de originaliteit van het blijspel zeer goed tot zijn recht kwam.

Het verhaal gaat over een „zo op het eerste gezicht” keurige familie, bestaande uit James en Alice Winter met hun dochter Pat en zoon Peter, die vele notabelen onder hun kennissen telt, zoals John Preston, commissaris van politie en Father Humble, de zeer verstrooide geestelijke. Al gauw blijkt evenwel, dat de gehele familie, inclusief het dienstmeisje Janet, ongeoorloofde praktijken uitoefenen. Papa Winter is een zeer kundig inbreker, zijn vrouw kan het ook wel eens niet laten iets uit een winkel mee te nemen zonder te betalen, Pat is een handige zakkenrolster en Peter een geniaal vervalser van bankbiljetten. Janet, het dienstmeisje, is nog in de leer en oefent zich (te pas en te onpas) dat het een lieve lust is in de huiselijke kring in het zakkenrollen. De huisvriend Sam Jackson zorgt dat de gestolen artikelen worden verkocht en voorziet het gezin hierdoor van de nodige geldmiddelen, zodat de „zeer goede stand” van de familie kan worden opgehouden.

De verwickelingen ontstaan, wanneer Peter (het witte schaap van de familie) na kennismaking met het „meisje van zijn dromen” (Angela, dochter van de commissaris van politie) besluit eerlijk te worden. Met dit laatste stelt hij z'n ouders zeer teleur, doch alles komt in orde wanneer blijkt, dat Angela, evenals haar aanstaande schoonpapa, een geroutineerde inbreker is.

Door vlot spel en met veelal rake typeringen hebben „Die Rycke Reeders” met dit originele en, laten wij het maar eerlijk zeggen, volkomen immorele stuk, het K.P.M.-publiek twee zeer amusante avonden bezorgd.

De meeste eer komt ongetwijfeld toe aan regisseur Chris Antonissen, die het geheel een vaart gaf om van te smullen en ons ook dit keer verbaasd deed staan, wat hij met amateurs allemaal kan doen. Zijn strakke leiding was duidelijk voelbaar, niemand chargeerde te veel, waardoor een gaaf geheel ontstond.

Het uitstekende decor van Bas Pelli-kaan en de keurige kleding der spelers was volkomen in overeenstemming met de opvatting van de regisseur.

De spelers

Beschouwen wij de spelers afzonderlijk, dan dient in de eerste plaats Gerrit van Voorthuizen te worden genoemd die (wederom) vlot spel te zien gaf. Zijn James Winter was een op-en-top gentleman met juist dat tikje ironie, wat hem tot een sympathieke inbreker maakte. Zijn taak was niet licht, doch hij volbracht deze met verrassend gemak.

Wij hebben genoten van Clara van Voorthuizen als Alice Winter. Haar weinig opvallende rol speelde zij met zo'n warmte, dat haar typering als moeder volkomen echt was.

Wil de Mol als Pat was zoals wij van haar gewend zijn: zeer goed, een handige jongedame met charme. Laatstgenoemde eigenschap was voor de uitbeelding van haar rol overigens onontbeerlijk.

De rol van Peter was erg moeilijk. Dick Olij heeft zich er echter goed doorheen geslagen. Hij gaf een goede creatie van een jongeman in tweestrijd. De overgang van de ene stemming in

de andere was evenwel niet altijd even natuurlijk en ook in het samenspel met zijn geliefde Angela was hij niet op z'n sterkst.

De rol van John Preston werd vlot vertolkt door Gerard Laaper. Wij hadden hem evenwel iets ouder uitgebeeld willen zien.

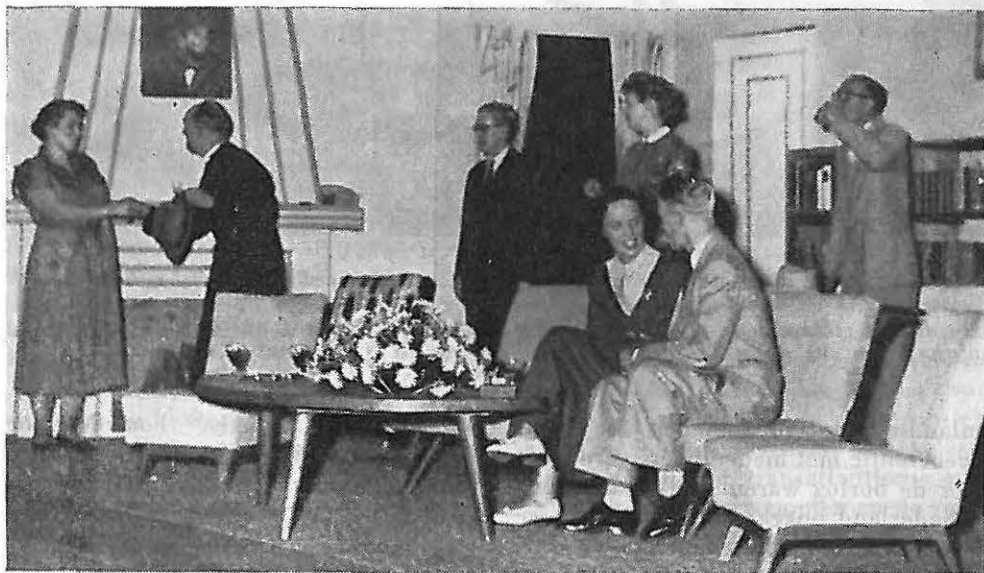
Miep van Os speelde de rol van Angela met onmiskenbaar talent. Zij was een lief jong meisje, dat aller harten op slag veroverde. Haar mimiek is goed en vooral haar houding en beheersing van bewegingen vallen op.

Cees van de Wetering had als Sam Jackson vele goede momenten. Hij speelde vol overgave en concentratie. Maar toch was hij naar onze mening niet voldoende de „linke” jongen uit de grote stad. Hij had nog iets groffer en geslepen moeten zijn.

De dankbare rol van Father Humble werd een der successen van de avond. Co Willemsen overdreef het excentrieke van deze geestelijke enigszins in het begin, waardoor diens verstrooidheid soms wel eens naar het debiele zweemde. Hij herstelde zich later echter prachtig en was, vooral in het tweede bedrijf, uitmuntend!

Tatie Niederer gaf een heel goede vertolking van het dienstmeisje Janet. Vooral in de scènes, wanneer bleek dat ze zich weer eens iets had „toege-eigend”, was zij bepaald kostelijk.

Een waarderend woord is hier zeker op zijn plaats voor de beide inspicieuten Nico de Mol en Arie van Pelt, die een groot aandeel hadden in het vlotte spelverloop, door er voor te zorgen dat alle toneel- en spelersattributen te bestemder plaatse stonden, lagen, of hingen, wat, gezien de enorme hoeveelheid, niet meegevallen zal zijn.



Een spelmoment uit het 2de bedrijf van „Het witte schaap van de familie”.

(foto: Studio Tong & Tim)

Van de souffleur Henk Hazebroek kan worden gezegd (en dat is o.i. een compliment), dat hij zijn taak volkomen onopvallend heeft verricht.

Last but not least complimenteren wij Niesje Antonissen, die enkele prachtige japonnen ontwierp en tevens voor een uitstekende grime zorgdroeg.

Aan het slot van de tweede avond, waarop de voltallige Directie met hun dames aanwezig waren, sprak de scheidende Directeur Harinck woorden van dank tot de spelers en medewerkers. Er kwam een namaak K.P.M.-schip het toneel oprollen, waarin voor alle medewerkers 2 flessen geestrijk vocht aan boord waren.

„Die Rijke Reeders” hebben met deze uitvoeringen hun goede naam hooggehouden. Wij mogen wel zeggen dat iedereen in de zaal zich kostelijk heeft geamuseerd, waarmee het belangrijkste doel, de mensen een genoeglijke avond te bezorgen, volkomen werd bereikt.

Het is daarom, dat wij de volgende uitvoering van dit gezelschap weer met veel belangstelling tegemoet zien. Wanneer weer??

v. d. M.

Op de Autobahn

Het Roergebied in Duitsland werd onlangs zeer onveilig gemaakt door autobandieten. Deze moderne struikrovers hielden eersame reizigers aan, schudden hen het geld uit de zakken en gaven desnoods nog een blauwe boon toe. Menigeen had dan ook de schrik te pakken gekregen, maar weinigen waren toch zó bang als de koopman uit Eindhoven, die onlangs een tamelijk ridicul avontuur beleefde op een Duitse „Autobahn”.

Hij moest in het Roergebied zijn en met de bedoeling zich extra te beveiligen tegen eventuele bandieten hing hij een bordje achter aan zijn wagen waarop hij keurig het toverwoord „Polizei” had geschilderd.

De Duitse politie, die langs de autowegen een extra oogje in het zeil hield, kreeg de slimmerik natuurlijk al spoedig in de gaten. Over een afstand van enige tientallen kilometers werd hij liefst negen maal aangehouden maar men liet hem telkens verder rijden nadat hij had verteld waarom hij voor „Polizei” speelde. Tenslotte kreeg de Eindhovenenaar echter genoeg van dit dwaze spel en nadat hij de laatste keer was aangehouden en weer zijn weg had mogen vervolgen gooide hij het malle bordje de auto uit. Nauwelijks een minuut later snorde een snelle wagen hem voorbij, remde krachtig en drukte hem de wegberm in. Twee mannen sprongen uit de auto en dwongen onze Eindhovenenaar uit te stappen. Deze was overtuigd met gevaarlijke autobandieten te doen te hebben. Hij haalde dan ook uit eigen beweging zijn portefeuille uit zijn zak en wilde die overhandigen aan de boeven. Toen echter reikte een van de mannen hem het bordje „Polizei” over, dat hij pas uit de auto had geworpen. „Ik zag dit bordje op de weg vallen, mein Herr, u hebt het zeker verloren”, sprak de Duitser minzaam.



Alle spelers en medewerkers werden na afloop van de voorstelling vereeuwigd. V.l.n.r.: (staande) Nico de Mol; Clara van Voorthuizen; Nies Antonissen; Miep van Os; Dick Oly; Arie van Pelt; Henk Hazebroek; Gerrit van Voorthuizen; Gerard Laaper; Wil de Mol; Chris Antonissen (even zichtbaar) en Cees van de Wetering. Zittende: Co Willemssen en Tatje Niederer.



Regisseur Chris Antonissen had een speciaal bedankje van ex-directeur Harinck in ontvangst te nemen.

(foto's: Studio Tong & Tim)

Directeur Warning der KJCP.L. vertoefde in Djakarta.

Een elders in dit nummer opgenomen foto (zie pag. 7) getuigt van de aanwezigheid te Djakarta in het begin van deze maand van de heer J. H. Warning, oudste directeur van de K. J. C. P. L. te Hong Kong. De heer Warning bezocht Indonesië zowel voor inspectie van de eigen vestigingen der K.J.C.P.L. in dit land, als voor besprekingen met de

K.P.M.-directie over vele kwesties, welke in de nauwe samenwerking tussen de K.J.C.P.L. en onze maatschappij hun grondslag vinden.

De dag na aankomst van de heer Warning in Djakarta, werden de dienst- en afdelingschefs van het hoofdkantoor in de werkkamer van de president-directeur in de gelegenheid gesteld met deze aangename persoonlijkheid uit Hong Kong kennis te maken.

De „Batoela” redde vier schipbreukelingen

Sober verhaal van gezagvoerder

Toen wij eind Juni vernamen dat onze „Batoela” op 20 Juni jl., zeventig mijl van Singapore verwijderd, vier Indonesische schipbreukelingen had opgepikt, schreven wij direct een expresse-brief aan gezagvoerder H. Meyer (dezelfde die ons regelmatig voor „de Uit’aat” van zulke schitterende foto’s voorziet) met het verzoek ons van deze redding een verslag te zenden. We waren er daarbij van overtuigd, dat hij van dit gebeuren wel de nodige foto’s zou hebben gemaakt en verzochten hem zijn verhaal met zijn eventuele opnamen te willen illustreren.

De zeeman eigen ontvingen wij een (onopgesmukte) korte reportage, die wij onze lezers hierbij in extenso willen weergeven:

„Zeer geachte Redactie,

Uw „zéér-véél-spoed”-brief ontvangen. Het heeft echter weinig zin om ook weer zeer veel spoed terug te schrijven, want ik weet waarachtig niet wat nu over zo’n geval te schrijven. Het is immers de moeite niet waard!

Een bootje in de verte op zee, ontwaard door de wachthebbende tweede stuurman, die mij waarschuwde. Wij voeren er heen, daar het enigszins vreemd was, dat het ding geen vaart liep. Er werd met vlaggen gezwaaid en dichterbij gekomen, zagen wij dat er vier kerels op zaten. Wij manoeuvreerden zo dicht mogelijk langs zij, zodat ze te praaïen waren en wij vernamen toen dat ze geen eten of drinken meer hadden en graag aan boord van de „Batoela” wilden. Voor hun bootje hadden ze geen belangstelling meer.

Wij manoeuvreerden daarop nog dichterbij het motorbootje toe, zodat een lijn kon worden geworpen. Die misten ze, alhoewel er goed werd gegooïd. Een pandjerwalla sprong daarop (onverwacht en zonder toestemming) over de muur en zwom de lijn over. Een niet ongevaarlijk karwei; er kunnen immers toch altijd haaien worden verwacht!

Ik had wel eens gehoord dat haaien bang zijn voor lawaai en ik liet daarom maar wat kabaal maken met de luchtfluit. Kwaad kon dat nooit, maar enfin, we hebben geen haaien gezien deze keer.

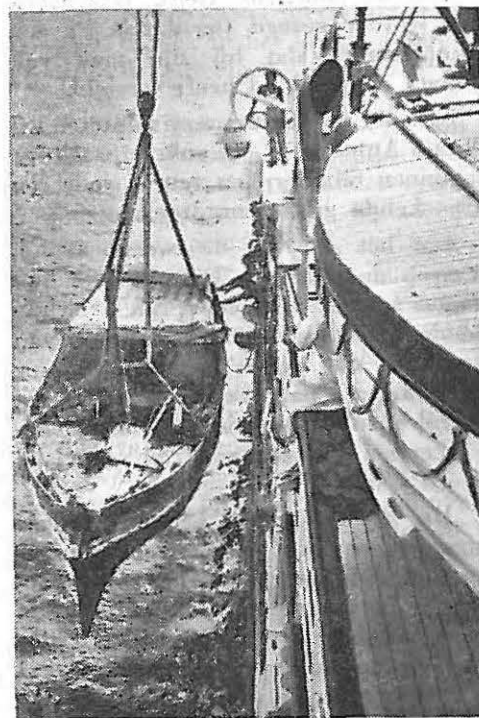
De afstand was niet te groot, de lijn werd dadelijk vastgemaakt en het bootje, dat de „Ban Lie” bleek te zijn, werd langszij getrokken. De vier (uit-



De pandjerwalla, Moh. bin Hasan, sprong onverwacht overboord en zwom de lijn over.....!

Er hadden haaien kunnen zijn.

(foto: gezagv. H. Meyer)



Wij namen het bootje met de dubbele reep over op luik 3.

(foto: gezagv. H. Meyer)

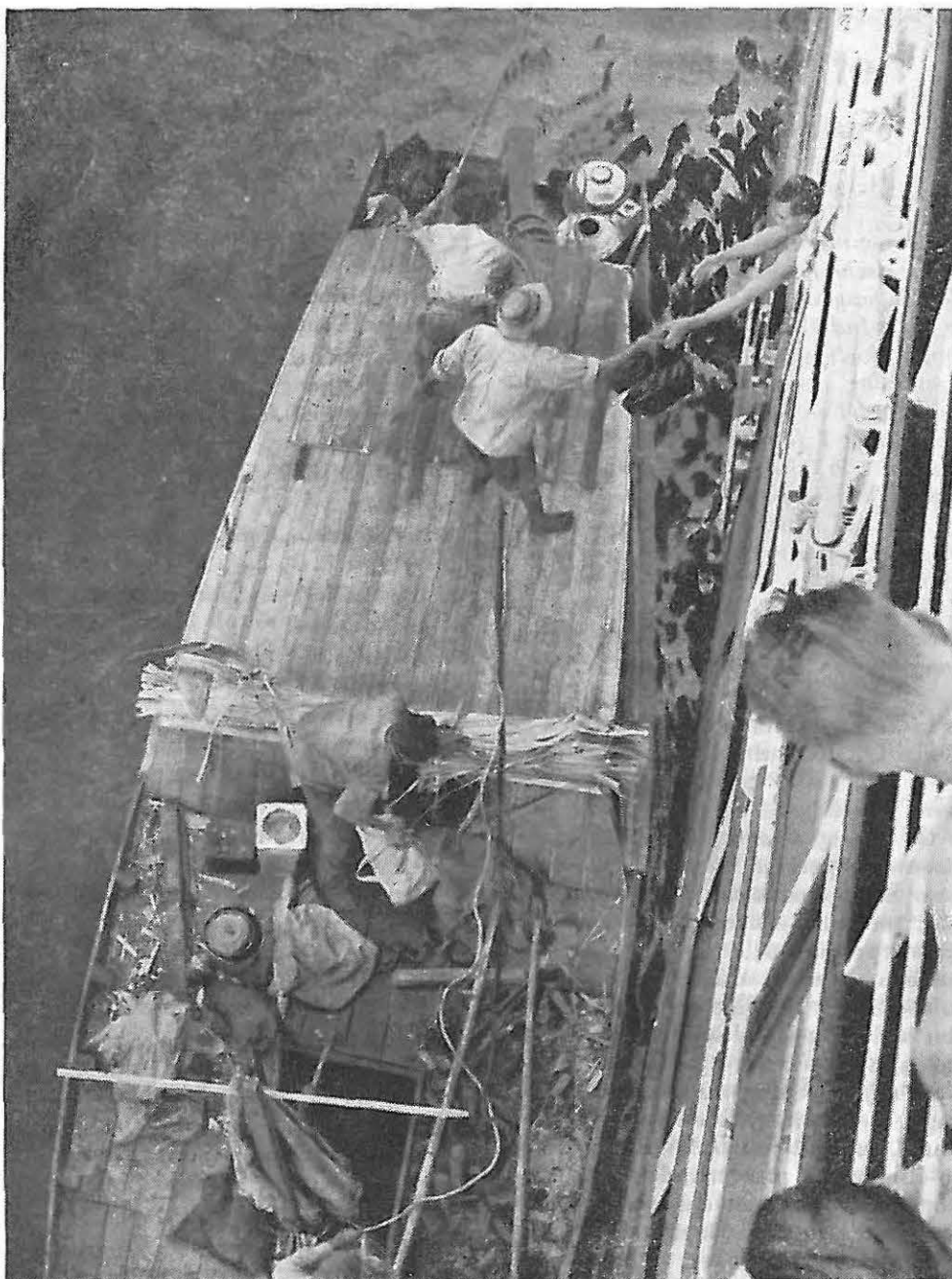
gehongerde en dorstige) inzittenden kwamen daarop aan boord en konden toen weer eens wat eten en drinken.

Ze vertelden dat ze 3 Juni, dus toen 17 dagen geleden, met de van de Chinese eigenaar gehuurde „Ban Lie” van Blinjoe (Banka) waren vertrokken met een lading vis bestemd voor Pangkal Pinang. In slecht weer waren ze hun schroef kwijtgeraakt. Ze hadden nog wel geprobeerd om een houten schroef te snijden, die inderdaad op de as bevestigd bleek te zijn, maar toen dat eenmaal zat, wilde de zaak toch niet draaien. Hun drinken was al een paar dagen op, hadden nog een handjevol voedsel over en zij waren in die 17 dagen ongeveer 80 mijl van hun koers gedreven.

Zoals gezegd: voor het bootje hadden ze weinig belangstelling meer en de opluchting was groot, dat ze weer safe waren. Wij namen het bootje met de dubbele reep over op luik 3 en zetten, na een uur oponthoud, de reis naar Singapore voort. Met de „Generaal van Geen” werden ze van genoemde plaats, compleet met boot, weer naar hun uitgangspunt Blinjoe teruggebracht.

Tot zover deze (sobere) reportage-brief. Wij zijn gezagvoerder Meyer hiervoor, alsmede voor zijn geslaagde foto’s, zeer erkentelijk.

We vragen ons alleen maar af, wat het lot van de vier uitgehongerde schipbreukelingen zou zijn geweest indien de „Batoela” hen niet tijdig had opgepikt.



De „Ban Lie” werd langsijde de „Batoela” getrokken. De vier inzittenden bleken te zijn: Oesman bin Kahir, Saleh Hussein, Lie Huan Djie en Tjhe Lian Khun. De opluchting was groot.....

(foto: gezagv. H. Meyer)

Leendert Spaander overleden

Te Edam is, 99 jaar oud, overleden de heer Leendert Spaander, de man die het onbetekende vissersplaatsje Volendam de wereldvermaardheid bezorgde van thans.

Spaander, zeide in 1881 het vissersleven vaarwel en kocht in Volendam een eenvoudig koffiehuis. Hij knoopte relaties aan met buitenlandse kunstenaars, die, getroffen door de karakteristieke schoonheid van het dorp, lange tijd bij hem logeerden en vele schilderijen maakten. Die schilderijen en de prentbriefkaarten, die Spaander in grote oplage liet vervaardigen en her en der verspreidde, gaven Volendam in de jaren, dat het toerisme zich begon te ontwikkelen, ruime bekendheid. Tevens schiep de thans overledene voorwaarden

voor comfortabel bezoek. Hij breidde zijn café uit tot Hotel Spaander, liet een speciaal trammetje lopen van Edam naar Volendam (het bieftstuktreintje genaamd) en bracht twee botters in de vaart naar Marken. Door deze en andere initiatieven kwamen er steeds meer vreemdelingen uit eigen land en het buitenland naar het vissersdorp aan de Zuiderzee. Zelf leidde Spaander voorname bezoekers rond.

In 1918 trok de heer L. Spaander zich uit zaken terug. De leiding van het hotel ging toen over aan de inmiddels overleden dochter Alie, die de tradities van gastvrijheid van haar vader op charmante wijze heeft voortgezet.

De heer Spaander, die jarenlang lid van de gemeenteraad is geweest, was de oudste inwoner van Edam (Volendam).

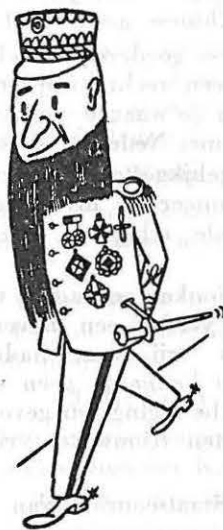
Geschenk aan de Royal Navy

Een zinvol geschenk heeft de Koninklijke Marine de Royal Navy aangeboden als dank voor de in de oorlog genoten gastvrijheid. Ter afsluiting van het Tulpenfonds, waaruit de Nederlandse Marine elk jaar de middelen putte om zes Britse vlootbases van bloeiende bollen te voorzien, offereerde vice-admiraal A. de Booy, bevelhebber der zeestrijdkrachten, op 11 Mei jl. te Portsmouth aan admiraal Sir George Creasy een schilderij van de Nederlandse meester Ludolf Backhuysen (1631—1708), voorstellende het voormalige oorlogsschip „De Zon”, terwijl dit bij Den Helder voor anker ligt. Dit olieverfschilderij is een fraai specimen van het werk van de 17de-eeuwse zeeschilder. Het is een stuk vol leven, prachtig van kleur en toon, met woelige golven, waarop het oud-Hollandse schip met zijn hoog-opgaande tuigage duidelijk naar bakboord helt, terwijl een kleiner vaartuig vol „passagiers” kennelijk veel moeite heeft de haven binnen te zeilen. De Engelse pers heeft er een reproductie van afgedrukt.

Op de lijst van het schilderij is een koperen plaat aangebracht, waarin gegraveerd staat: „Geschenk aan de Royal Navy van de Koninklijke Nederlandse Marine uit erkentelijkheid voor de tijdens de tweede wereldoorlog in Engeland genoten gastvrijheid”.

Wij herinneren er aan, dat admiraal De Booy van 1936 tot 1943 Nederlands marine-attaché in Londen is geweest.

Het overschot van het Tulpenfonds werd verdeeld tussen twee Engelse instellingen van liefdadigheid.



Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XVI

Dat het bestaan van Singapore door de Nederlandse autoriteiten tot het tractaat van 1824 werd genegeerd, daar maakte de handel zich niet druk over. Die bemoeit zich in de regel niet met politiek, zolang ze daarvan geen nadelen ondervindt althans.

In 1819 werd de vlag van de Sultan van Johore, Pahang, Rio en Lingen, „zwart met een wit blok aan het boven-einde bij de stok”, vastgesteld en te Batavia erkend.

De Regering, die trachtte de particuliere handel in de Archipel met alle hare ten dienste staande middelen te bevorderen en de grote aantrekkingskracht van Singapore uit haar gebied met lede ogen aanzag, zon op middelen om deze handel te beperken.

De invoerrechten van de stad Malakka, waarvan de meeste handel naar Singapore was getrokken, werden in 1822 belangrijk verminderd. In 1824 werd het een vrij-haven „ter opbeuring van de handel” en mitsdien alle heffing op inkomende- en uitgaande rechten aldaar afgeschaft. Resultaat kon dit niet meer hebben, althans voor de Nederlandse handel, aangezien een paar maanden daarna geheel Malakka aan de Engelsen werd overgedaan.

Daarna werd gedacht om van Riouw een concurrent van Singapore te kunnen maken. In 1824 werd het Bestuur aldaar opgedragen, de bepalingen van handel en scheepvaart zo soepel mogelijk toe te passen. In 1826 ging men nog een stapje verder door te bepalen, dat Chinese jonken, rechtstreeks uit China aangekomen, aldaar hadden te betalen: een jonk, tot 4000 pic. Chinese goederen f. 1.000.—; een jonk, meer dan 4000 pic. Chinese goederen f. 1.500.—.

Op Chinese goederen van elders ingevoerd zou een recht worden geheven van 6% van de waarde, wanneer invoer geschiedde met Nederlandse schepen of daarmede gelijkgestelde Inheemse vaartuigen; wanneer de invoer geschiedde met vreemde schepen, 12% van de waarde.

Daar de jonken en andere vaartuigen 10 mijlen verder een haven vonden waar alles vrij was, hadden deze maatregelen kennelijk geen verbeterde scheepvaartbeweging ten gevolge, zodat werd besloten Riouw tot vrijhaven te verklaren.

In de Staatscourant van 1828 kan men lezen:

„In aanmerking nemende, dat de Nederlandsche haven van Rio, gelegen aan den ingang der zeeëngte van Malakka in Oost-Indië, voordelen aanbiedt die onder doelmatige bepalingen kunnen aanleiding geven tot eene uitbreiding van handel en welvaart besloten, dat die haven met 1 Januari 1829 een vrije haven zal zijn, alwaar alle goederen, zonder onderscheid, vrijelijk zullen kunnen worden in- en uitgevoerd, zonder betaling hetzij van regten, hetzij van haven- of anker gelden en zonder dat de handelaars aan eenige andere formaliteit zullen onderworpen zijn, dan een bloote aangifte van hunne ladingen”.

In de uitvoerstatistieken van Java zagen wij in 1827 uitgeklaard voor Riouw 19 schepen (1337 ton) en voor Singapore 38 schepen (4679 ton).

Of eerstgenoemde schepen zich tot Riouw beperkten en niet doorvoeren naar Singapore, komt in de statistieken niet tot uitdrukking. De voornaamste uitvoerproducten naar beide bestemmingen waren: arak, koffie, suiker, tabak en tin. Het ligt wel voor de hand, dat indien geen afname voor de artikelen te Riouw werd gevonden, het een paar mijlen verder werd geprobeerd. Zo zagen we kapitein Koch van de „Theodora”, in 1832 van Batavia vertrokken, te Riouw een paar manden tabak verkopen om dan, met de overige lading, door te varen naar Singapore.

Singapore-kooplieden konden alles gebruiken en die werden te Riouw niet gevonden. Het manifest van de Nederlandse brik „Fathal Moenjuin” (102 ton), Kapitein Hadat, in 1840 aangekomen van Palembang, zag er bijvoorbeeld als volgt uit: 242 pic. rottan, 3 pic. koffie, 2½ pic. olifantstanden, 14 pic. benjamin, 115 pic. gedroogde vis, 13½ pic. blanchang, 1 pic. tabak, 1½ pic. koperdraad, 63 cor. matten, 58 cor. sirihdozen, 10 cor. batiks, 15½ houten basons, 11.700 matzakken, 2 pic. betelnoten, 5300 guldens en 11 buncals goudstof. Variatie dus van diverse artikelen in kleine hoeveelheden, waarvoor te Singapore altijd wel een markt was.

Wij noemde zoëven de Nederlandse uitvoerstatistieken van Java. Vanuit andere havens in de Archipel werden tot 1857 geen statistieken gepubliceerd, zodat wij daarvan geen overzicht kunnen geven. In de „Singapore-Chronicle” werd aangegeven, dat in 1834 o.a. aankwamen:

- 89 Europ. vaartuigen met 19.000 ton van Java;
- 15 Europ. vaartuigen met 2650 ton van Sumatra;
- 10 Europ. vaartuigen met 2400 ton van Riouw;
- 17 Europ. vaartuigen met 3000 ton van Borneo;
- 7 Europ. vaartuigen met 1400 ton van Bali en Lombok.

Op 1 Januari 1835 lagen in de haven totaal 23 schepen, waaronder:

- Het Ned. schip „Fatal Salam” (312 ton) van Pontianak;
- De Eng. bark „Hydroose” (160 ton) van Atjeh;
- De Eng. brik „Zeno” (215 ton) van Batavia;
- De Eng. bark „Singapore” (302 ton) van Batavia;
- De Eng. bark „Edward” (706 ton) van Batavia;
- De Ned. bark „Diederika” (222 ton) van Batavia;
- De Ned. bark „Joesserin” (180 ton) van Batavia;
- Het Ned. schip „Mercury” (328 ton) van Batavia;
- De Ned. bark „Segaff” (360 ton) van Riouw;
- Het Ned. schip „Boorong” (160 ton) van Bali;
- De Ned. bark „Sumatra” (208 ton) van Bandjermasin;
- De Ned. brik „Passissica” van Sambas en De Ned. bark „Sapina Salem”, eveneens van Sambas.

Hierdoor krijgen wij dus enigszins een idee omtrent de ontwikkeling in de eerste jaren van de scheepvaart op Archipelhavens.

De reeds in een eerder artikel genoemde heer J. C. Ross van de Cocos-eilanden bezocht in die tijd de haven van Singapore eveneens, gezien zijn advertentie:

For sale or charter
The fine Dutch ship „Pleiades” (Captain J. C. Ross) burthen 461 ton, shortly expected from Java.
For particulars apply to: MacLaine Fraser & Co. Singapore 24 th. September 1834.

De heer E. Boustead, die per „Hindustan” in 1828 van Liverpool aankwam, vestigde zich als koopman en blijkbaar ook als reder, gezien de advertentie in 1833, waarin hij de „fine barque „Eleanor” Captain Mactaggart. 200 ton” aanbiedt: For freight or charter apply to Edward Boustead”. In 1834 associeerde E. Boustead zich met G. C. Schwabe tot de firma Boustead

Schwabe & Co. Vanaf 1867 werd de firma Boustead & Co. genoemd. In 1841 adverteerden zij:

For Batavia.
The Dutch barque "Louisa" Captain King will be despatched in all next week. For freight or passage apply to Boustead Schwabe & Co.

Verder lezen we nog:

For Sourabaya, Lombok and Bally:
The A I ship "Amelia", Captain Henley, will sail in a few days and take freight at reasonable terms or passage. Apply to: Spottinwoode.

In een overzicht van de handel over 1840 komt Java, na Great Britain, Calcutta en China, op de vierde plaats, Celebes en andere Oostelijke eilanden op 7e, Sumatra no. 9 en Borneo 10.

In 1842 kwamen 870 schepen (286.351 ton) de haven van Singapore binnen, waaronder:

van Java	116 schepen:	22.719 ton;
" Sumatra	20 " :	4.098 " ;
" Borneo	13 " :	2642 " ;
" Bali	34 " :	6229 " .

Teneinde de internationalisatie aan te tonen, moge dienen, dat de binnengekomen schepen de volgende vlaggen voerden:

633 Brits, 131 Nederlands, 14 Spaans, 10 Amerikaans, 7 Deens, 11 Hamburgs, 2 Bremer, 14 Portugees, 2 Cochin Chinees, 9 Frans, 1 Rus, 2 Ambia, 1 Zweeds, en 2 Siamees.

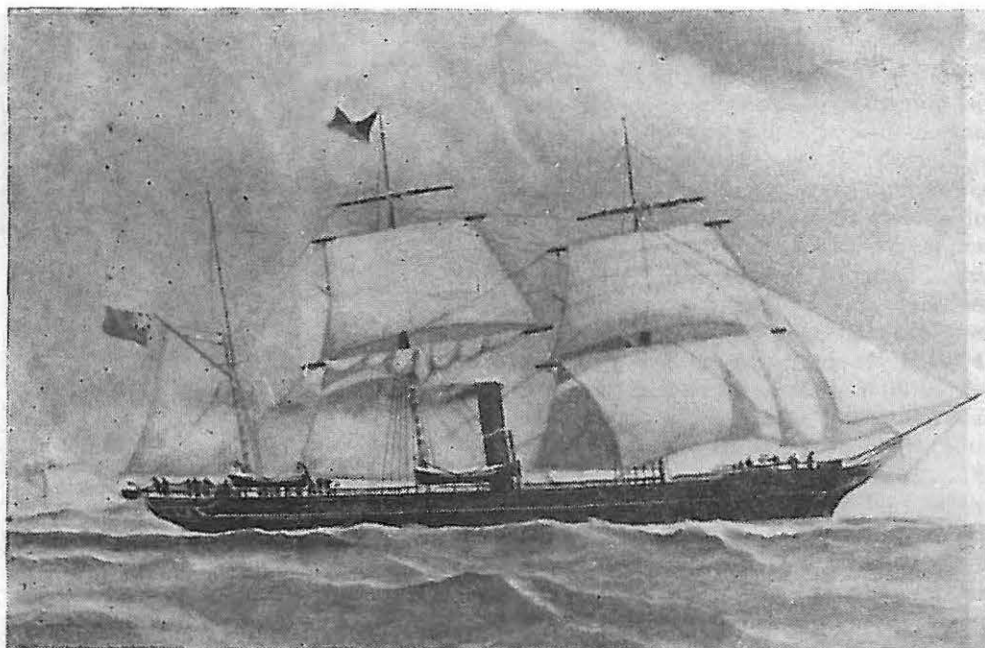
Op 31 December 1842 arriveerden niet minder dan 25 volschepen en barken tegelijk en de daarop volgende dag nog eens 15 van Hongkong (afkomstig van de China-expeditie; het waren dus geen koopvaardij-schepen) op doorreis naar Calcutta en Madras. Het moet een een verheven gezicht geweest zijn, al deze schepen onder vol zeil te zien aankomen.

Intussen kunnen wij ons voorstellen, dat het wel een opgewekte jaarwisseling te Singapore geweest zal zijn.

Toch waren de kooplieden over de ontwikkeling der handel met de Archipel blijkbaar allesbehalve tevreden.

Als het in ongeveer 1840 iets minder goed gaat (men noemde die jaren de "hungry forties", een variant op de "roaring forties") zien we klachten over de "encroachment of the Dutch in British trade".

Deze worden zelfs via de East India Associations in Engeland bij het Parlement voorgebracht. Hier zien we dus dat de handel de politiek in de arm neemt.



Het ss. „Chusen” van de P. & O. (1852)

Nu kunnen wij dat "binnendringen van de Nederlandse handel in de Britse" niet billijk vinden. Het lijkt ons logisch dat, als een nieuwe zaak door allerlei attracties de klandizie tot zich trekt, de reeds lang gevestigde buurman tegenmaatregelen gaat nemen.

De Engelsen hadden zich, in verband met het zakenleven, op Java gevestigd alsof ze daar niet meer weg wilden, hetgeen trouwens ook de bedoeling van Raffles was. Toen de hogere politiek anders besliste, creëerde hij Singapore om Java zoveel mogelijk afbreuk te doen. Dit was gelukt mede doordat, gedurende de Franse bezettingstijd en de naweën van de jaren daarna, Nederland niet veel op het gebied van handel en scheepvaart nog kon presteren.

In 1824 kon een lid van het Engelse parlement pochen, dat al de maatregelen der Nederlandse Regering niet hadden kunnen verhinderen, dat tweederde gedeelte van de handel op Java in Engelse handen bleef.

Onder de bezielende leiding van Koning Willem I was in Nederland de scheepsbouw en scheepvaart herstellen. Het land begon te produceren en te exporteren. Twente was in opkomst.

Dat zulks weer enigermate ten koste van de Engelsen moest gaan, laat zich verklaren. Een bepaalde achteruitgang blijkt uit de statistieken niet. Vergelijken wij de scheepvaartbeweging van 1834 en 1842 die wij reeds noemden, dan zien we eerder een belangrijke vooruitgang.

In 1825 werden 278.000 picols koffie en in 1840 961.000 picols van Java te Singapore ingevoerd. De suiker-import van Java bedroeg in 1825: 16.000 picols en in 1842 10 miljoen. De klacht ging evenwel voornamelijk tegen de katoentjes (de lijnwaden) in het algemeen (de

invoer daarvan op Java was van Singapore in 1840 vergeleken met 1827 ongeveer met een derde teruggelopen) en de export naar Sumatra's Oostkust in het bijzonder. De Singapore-statistieken van 1833 en 1844 vertonen echter vergelijkenderwijs heel weinig verschil. Het is natuurlijk mogelijk, dat de cijfers over 1840 waarover wij niet beschikken, een inzinking hebben vertoond, doch dan is herstel toch weer spoedig ingetreden.

(wordt vervolgd)

In memoriam



Uit Nederland ontvingen wij bericht dat op 17 Juni j.l. te 's-Gravenhage, in de ouderdom van 69 jaar, is overleden de heer

A. J. Krens

in leven gepensionneerd gezagvoerder van onze maatschappij.

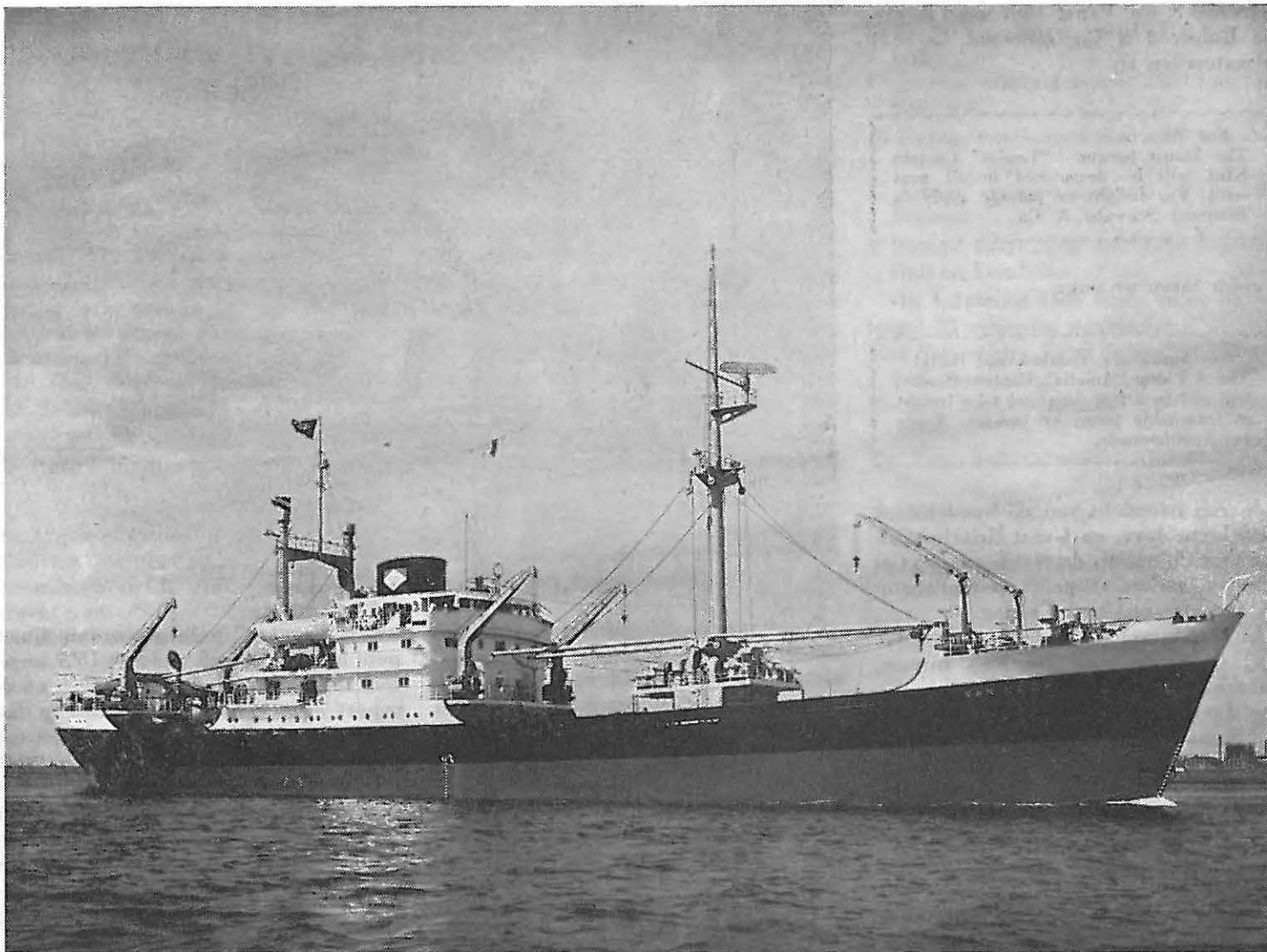
*

Op 4 Juli j.l. is te Overschie overleden, in de leeftijd van 59 jaar, de heer

J. W. Praat

in leven gepensionneerd hoofdwerktuigkundige der K.P.M.

Zij rusten in Vrede.



Het ms. „Van Neck”, gebouwd op een der hellingen van n.v. Boele's Scheepswerven en machinefabriek te Bolnes, maakte onlangs haar proefvaart. Op 17 Juni jl. aanvaardde zij, onder commando van gezagvoerder D. Schipper, haar maidentrip naar de Oosterse wateren.

(foto: Ton Kroeze — Rotterdam)

Ontwikkeling van nieuwe scheepstypen in de Verenigde Staten

De United States Maritime Administration werkt momenteel aan een uitgebreid ontwerpprogramma voor de bouw van de toekomstige Amerikaanse koopvaardijvloot, in welk verband onlangs enige gegevens werden vrijgegeven betreffende nieuwe scheepstypes, welke men denkt in te voeren. De nu bekendgemaakte ontwerpen zullen dienen als basis voor het voeren van besprekingen met scheepvaartautoriteiten betreffende de vervanging van scheepsruimte.

Bij het ontwerpen van de nieuwe standaardtypes heeft de U.S.M.A. (het z.g. Federal Shipping Agency) zich laten leiden door een drietal basis principes, t.w.:

het draagvermogen van het hedendaagse doorsneeschip wordt ook voor de toekomst voldoende geacht; de toekomstige schepen zullen echter sneller moeten zijn dan nu het geval is; zij zullen moeten beschikken over een

grotere balespace, hetgeen kan worden bereikt door betere ontwerpen. De faciliteiten voor het behandelen van lading zullen eveneens moeten worden verbeterd.

Men stelt zich — voorlopig — de volgende standaardtypen voor:

Het „Island”-type: dit zou een vaartuig moeten worden met een lengte van 350 voet, en 21 voet diepgang. Het draagvermogen zou 5.000 ton worden, bij een snelheid van 14 à 15 knopen. Het is bedoeld als vervanging van coastal carriers van de CI-M-AVI-klasse.

De „Freedom”-klasse: Bedoeld ter vervanging van het huidige CI-B-type. Bij een lengte van 417 voet en een diepgang van 26 voet zou dit schip een draagvermogen hebben van 8500 ton. De snelheid zou 16 à 18 knopen bedragen.

Het „Clipper”-type: Lengte 460 voet, diepgang 28 voet, draagvermogen 10.800 ton bij een snelheid van 18 knopen. Bedoeld ter vervanging van vrachtschepen van het C2-type.

De „Seafarer”-klasse: Lengte 494 voet, diepgang 29'9", draagvermogen 13.500 ton bij een snelheid van eveneens 18 knopen. Bedoeld ter vervanging van de C3- en C4- klasse.

Voorts ligt het in de bedoeling een tanker te ontwerpen van wat zal worden de „Pipeline”-klasse (een lengte van 595 voet bij een snelheid van 20 knopen) en een 16 mijls vrachtschip voor het vervoer van droge bulkloading. Dit zou dan het z.g. „Bulk”-type worden (lengte 580 voet). Eveneens overweegt men een 20 mijls vrachtschip met een draagvermogen van 4.400 ton, de z.g. „Turnpike”-klasse.

Ook voor defensiedoeleinden zijn deze nieuwe ontwerpen van groot belang. Het „Freedom”-type zal nl. in een nieuwe militaire noodtoestand de rol toegeëld krijgen, welke de Liberty-schepen in de laatste wereldoorlog hebben gespeeld. Ook tankers van de „Pipeline”-klasse zijn reeds in het taakverdelingschema van de Amerikaanse Marine opgenomen.



Gezagvoerder D. Schipper met zijn gezin op de brug van het nieuwe ms. „Van Neck”.



De état-major van het ms. „Van Neck”. V.l.n.r. (knielende): H.F. Kleian (11. wtk.); H.J. Nieuwenkamp (11. wtk.); F.L.M. Spit (3de wtk.) en J.P. Goossens (4de stm.), Staande: C. van Huizen (2de wtk.); P. Hoogland (2de stm.); P.J.M.B. van Wieringen (hfd. wtk.); H.J. Spruyt (2de wtk.); H. Hooyberg (5de wtk.); D. Schipper (gezagv.); P. Oudt (2de stm.) en E.W. Esser (1e stm.).

VLOOTSCHOUW OP HET Y

Tijdens de derde „Vlootshow” van de Koninklijke Marine lagen er van 13 tot 19 Juni twee en twintig oorlogsschepen op het Y op de boeien. Moderne schepen, die een beeld geven van de Nederlandse oorlogsvloot, zoals die zich in de laatste jaren heeft vernieuwd. De nieuwe kruiser „De Ruyter” was er te zien en de onderzeebootjager „Noord Brabant”, zusterschip van Hr. Ms. „Holland”, die juist in de vaart was gekomen. Drieduizend man varende personeel vormde de bemanning van deze twee en twintig schepen, vertegenwoor-

digend ongeveer een kwart van het trotse bezit der Nederlandse marine.

„De man aan de wal” heeft over het algemeen maar weinig weet van het leven aan boord van een oorlogsbodem. Wanneer de marine uitvaart is dat doorgaans naar vreemde havens. Omgekeerd komen de buitenlandse smaldelen de Nederlandse havens bezoeken, wat de ietwat zonderlinge consequentie meebrengt, dat de Hollandse jongen meer weet van de vreemde dan van de eigen marine. Het is daarom, dat de Koninklijke Marine sinds 1953 ieder jaar een vlootshow organiseert. De eerste werd

gehouden in Amsterdam en was, ofschoon ze eigenlijk maar twee dagen kon duren en men niet precies met het nieuwste voor de dag kon komen, aanstonds een groot succes. Bij duizenden meldden zich de Amsterdammers en men verdrong elkaar aan de valreep der voor bezichtiging aangewezen schepen.

Hr. Ms. „De Ruyter”, een moderne kruiser van 187 meter lang, met een waterverplaatsing van 10.000 ton, een snelheid van 32 mijl, bemand met 947 koppen en bewapend met acht kanonnen van 15,2 cm, acht kanonnen van 5.7 cm en acht mitrailleurs van 40 mm, was het middelpunt van de show. Dit schip, dat in November 1953, in tegenwoordigheid van de Koningin, in dienst werd gesteld, is het elfde, dat de naam draagt van de grootste vlootvoogd, die het land ooit kende. Het eerste bevoer de zeeën in de tweede helft van de zeventiende eeuw — het laatste ging als vlaggeschip van schout bij nacht Doorman ten onder in de roemrijke Slag in de Java-zee in 1942.

Behalve de twee onderzeebootjagers „Holland” en de „Noord-Brabant”, lagen er de torpedobootjager „Evertsen”, genoemd naar het oude Zeeuwse geslacht van die naam, dat vier beroemde admirals leverde: „Cornelis de Oude”, „Cornelis de Jonge”, „Keesje de Duivel” en „Cornelis de Jongste”. Dan Hr. Ms. „Kortenaer”, óók een torpedobootjager, de van de Amerikaanse vloot overgenomen fregatten „Van Ewijk” en „De Zeeuw”, het in het vorig jaar in dienst gestelde fregat Hr. Ms. „Vos”. met de „Panter”, de „Jaguar”, de „Lynx”, de „Wolf”, de „Fret” en de „Hermelijn” een van de zeven van de „Roofdierklasse”.

Ook andere typen waren vertegenwoordigd: de nettenlegger „Cerberus”, de onderzeeboot „O 21”, de kustmijnrovers „Beemster”, „Bedum”, „Bolsward”, „Beilen”, „Brummen” en „Brielle”, de patrouillevaartuigen Hr. Ms. „Freyer” en „Bulgia” en ten slotte het communicatievaartuig Hr. Ms. „Holbein”.

's Avonds rezen de bodems in floodlights uit het donkere water van het Y op, de Marinekapel gaf op tal van plaatsen in de stad concerten, de commandant Den Boeft, commandant van de schouwende schepen, legde in de Nieuwe Kerk op het graf van Michiel Adriaenszoon de Ruyter met enig plechtig vertoon een krans en Janmaat passagierden door Amsterdams straten — de oude stad aan het Y, die haar grootheid dankt aan de vaart ter zee, heeft een week lang in het teken gestaan van de trouwe wachter van de zee, de Koninklijke Marine.

(uit: „Onze Vloot”)

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN.

Per vliegtuig :

Dr. G. de Maar	adj. chef	23/6	uit Ned. (naar Med. dienst/S'baia)
A.A. Dekker	1e stm.	24/6	ex RV
C.W. Leeftang	2de wtk.	25/6	ex RV
C. van Dam	2de stm.	27/6	ex RV/SV
J.J. Maaskant	2de stm.	8/7	ex RV/SV
W.F.H. Hendriks	2de stm.	8/7	ex RV/SV
W.K. Pieters	2de wtk.	8/7	ex RV
J. Vorenkamp	2de wtk.	8/7	ex RV
C.F.M. Rab	adj. chef	12/7	ex GSV (naar ag. Bandjermasin)
K. Winters	3de wtk.	15/7	ex RV

Per ms. „Oranje“ ddo. 21/7 :

C.M. v. Wiggen en echtg.	empl.	ex EV (naar afd. VZ/HK)
E. van Luyk	2de stm.	ex RV

VERTROKKEN.

Per vliegtuig :

A.B.C. Verveer	3de stm.	25/6	RV/SV
B.J. Scheybeler	3de stm.	25/6	RV/SV
J. van Driel	3de stm.	25/6	RV/SV
H.J. Crijnen	3de stm.	25/6	RV/SV
S.P.A. Koenen	3de wtk.	25/6	RV/SV
H. Hillebrandt	hfd. wtk.	26/6	RV
A. Fortgens	4de wtk.	26/6	RV
J. Habing	5de wtk.	26/6	RV/SV
J.L.H. Osinga	3de wtk.	2/7	RV
W. Fontijne	hfd. empl.	2/7	EV (ex afd. VRV/NBB/HK)
G.E. Kaersenhout	2de stm.	2/7	RV/SV
R.P. Disse	hfd. empl.	3/7	GSV (ex afd. PZ/AZ/HK)
J.K. Minderhoud	1e stm.	3/7	RV
W.A. Giel	gezagv.	8/7	RV
N.J. Akkerman	empl.	9/7	EV (ex ag. Makassar)
C.M.W. van Balkom	kv. 2de wtk.	16/7	einde dienstverband
F. Jager	3de wtk.	16/7	RV/SV
P.J.J. Maas	1e stm.	16/7	RV/SV
H. Buth	1e stm.	16/7	RV/SV
J. van der Vuurst de Vries	gezagv.	20/7	RV/VP
A.F. de Bruyn	gezagv.	22/7	ZV

Per ms. „Schouten“ ddo. 25/6 van S'pore naar Mombasa :

N. Klaver	4de stm.	med. afgek.
-----------	----------	-------------

Per ms. „Willem Ruys“ ddo. 30/6 :

H. Harinek en gezin	directeur	OP.
J.P. Kuipers	hfd. wtk.	OP.
E. de Vries en gezin	gezagv.	RV
G. Zweegman	gezagv.	RV/OP
Mevr. M.W. v.d. Endt	echt. hfd. wtk.	
A.C. Metzelaar en gezin	hfd. empl.	EV (ex afd. VRV/HK)
F.J. Pesch en gezin	hfd. empl.	EV (ex afd. Claims/HK)
J.W.A. Boerma	hfd. empl.	EV/OP (ex ag. Medan)
L.F. von Stein en gezin	empl.	EV (ex Werkpl./Tg. Priok)
J.F. Bicker en gezin	empl.	EV (ex ag. Benkoelen)
J. Meurs	empl.	EV (ex Ink. en Mag. dienst/Tg. Priok)
R. v.d. Sar en gezin	3de stm.	RV/SV

Per ms. „Sibajak“ ddo. 5/7 :

P.L. Maas en gezin	empl.	EV (ex ag. Menado)
W.H. Eendebak en echtg.	empl.	EV (ex afd. CM 3/HK)
F. Poelstra en gezin	2de wtk.	RV/SV

Per ms. „Oranje“ ddo. 28/7 :

B. Sjouw en gezin	hfd. wtk.	RV
P.K.W. Haack v.d. Goes en echtg.	hfd. wtk.	RV
J.L. Jans	hfd. wtk.	OP
R.A. Dekker en echtg.	hfd. empl.	EV (ex ag. Balikpapan)
A.H. Remeus en gezin	empl.	EV (ex Werkpl./Tg. Priok)
J.P. Koster en gezin	empl.	EV (ex Werkpl./Tg. Priok)

Per ms. „Johan van Oldenbarnevelt“ ddo. 29/7 :

A.C. ter Weer en gezin	empl.	EV (ex ag. Tg. Priok)
B.H. van Oudvorst en gezin	2de stm.	ZV
W. Wessel en gezin	2de stm.	ZV
E.M.C. Anthonijsz en gezin	2de wtk.	RV/SV
Mevr. W.N.A. Bogaard-Bouhuys en kinderen	gezin	
	2de wtk.	

NIUW AANGENOMEN :

Jhr. J.C. van Raders	4de stm.	aangek. per vliegt. ddo. 24/6
G.R. v.d. Haagen	4de stm.	„ „ „ ddo. 25/6
M.H. Loos	3de stm.	„ „ „ ddo. 8/7
D.C. de Jong	3de stm.	„ „ „ ddo. 15/7
C. v.d. Burgh	empl.	„ „ ms. „Oranje“ ddo. 19/7 naar ag. Singapore

MUTATIES :

A.L. v.d. Bosch	chef van dienst	ddo. 20/6 van ag. Makassar naar Hoofdkantoor.
R.V. Beetz	loc. empl.	ddo. 27/6 van afd. VRV/HK naar afd. Claims/HK
R.C. Rietveldt	3de stm.	ddo. 29/6 met ontslag
Njo Tjong Hoey	loc. empl.	ddo. 1/7 met pensioen (ex afd. CM 3/HK)
J.L. Ahrens	loc. empl.	ddo. 1/7 ontslag op verzoek (ex Werkpl./Tg. Priok)
A.C.E. Ca'oh	2de stm.	ddo. 4/7 ontslag op verzoek.
R.W. Rosbak	loc. empl.	ddo. 4/7 ontslag op verzoek (ex afd. CM 3/HK)

GESLAAGD

Voor de in de maand Juni '55 gehouden machinisten-examens zijn de volgende heren geslaagd:

diploma A:

de derde werktuigkundigen: J. A. G. Joha en K. Koopmans.
de vierde werktuigkundigen: W. van Nek; A. F. J. van Riet; T. Bronsvort; B. Peeters; A. C. Cantrijn; J. F. Rutten en J. C. Th. Moelands.

diploma B-1:

de tweede werktuigkundige J. B. Pisanis.

Onze gelukwensen!

Bevorderingen

per 1 Juli 1955

De Redactie van „de Uitlaat“ heeft het genoegen de volgende bevorderingen per 1 Juli 1955 bekend te maken :

tot gezagvoerder de 1e stuurlieden:

Ad. de Best; D. D. Minnema;
F. W. Bismeyer en B. Tijmstra

tot 1e stuurman de 2de stuurlieden:

W. G. Sont en M. J. P. Hahijary

tot 2de stuurman de 3de stuurlieden:

H.P. de Keulenaar; W. v.d. Hage Jr.; G. J. van Walraven; J. G. Brunings; H. J. de Graaff; E. A. Munster; R. L. Hessel; J. Oudraad; C. F. Scheffmann; L. M. Kaptein; H. Veldkamp; L. W. Schrevelius; H. A. van Geldere; P. van Doorn; C. Gardenier; J. J. Buser; F. G. van Amersfoorth; A. J. Ista; F. A. Zweere; F. J. Engels en A. Th. v.d. Crommenacker.

tot 3de stuurman de 4de stuurlieden:

G. R. v.d. Haagen; A. C. Bijl; R. A. Corten; E. J. Douma; J. de Jong; J. G. Geutjes; J. Schuurman; B. H. P. Houwing; G. A. Lemette; F. Feddes; J. Labruyère; J. F. Verhoeckx; J. H. Wernsen; G. H. de Heer; A. F. Roobol; E. V. Jurg; R. F. Rutten; D. Bobeldijk; J. v.d. Walle; E. A. ter Burg; J. G. Ormel; J. van Zanten; A. van Gorkum; P. C. IJsseling; P. W. v.d. Berg; J. Aldewereld; D. Plooy; J. Langbroek; J. Zeven-

bergen; W. C. M. Brederode; Ch. A. Budde; G. A. Schoneveld; J. J. Dijkstra; F. v.d. Linden; A. Treffers; R. v.d. Schaaff; R. B. Schabracq; P. B. Mierop; J. G. J. Borger; C. A. de Wilde; W. M. Heugen; R. Budding; A. S. Pluim; J. J. Zeijlemaker; J. J. E. Madlé; J. W. Siegers; J. M. Wormer; L. v.d. Boon; J. Zeijlemaker; A. J. Saaltink; A. M. Haurissa; Th. A. J. Weijmarshausen; Kl. Dekker; J. W. v.d. Heuvel; Ch. B. Rombouts; G. T. Zeegers; N. E. J. de Smit; H. W. Pietersz; Jhr. J. C. van Raders; J. P. Goossens en L. H. v.d. Wal.

tot hoofdwerktuigkundige de 2de werktuigkundigen:

B. B. Liem; D. Snip; H. J. Romunde; H. J. Geerlings; C. den Hartoog en D. Hendriks.

tot 2de werktuigkundige de 3de werktuigkundigen:

M. C. A. Cappelle en J. B. Pisanis.

tot 3de werktuigkundige de 4de werktuigkundigen:

W. R. K. Gaal; Th. B. F. Leijdek-
kers; Ch. H. Valenbreder; H. v.d. Willigen; A. ter Welle; K. Koopmans; J. G. Rombeek; A. Dekker; G. Tolsma; J. Grevink; G. Doesburg; J. A. G. Joha; A. Vogel; C. F. v. Beukering en L. H. Bieringa.

tot 4de werktuigkundige de 5de werktuigkundigen:

Th. G. Raterink; B. Vahlkamp; Th. G. Menssink; G. J. de Vries; F. A. M. Dolhain; A. V. Ferwerda; H. J. van Koppenhagen; W. Witting; J. F. Rutten; A. F. J. van Riet; A. P. Belde; A. M. Bijl; E. Sinke; A. Strunk; R. Kooistra; T. Bronsvoot; H. de Wolff; J. Casteleijn; A. C. Cantrijn; G. D. Salemink; C. P. de Jager; R. Beijck; J. W. Verwey; W. van Nek; B. Peeters en J. Habing.

tot stuurman I.K.V. de stuurman-locaalvaart:

C. Kasengkeng.

tot stuurman-locaalvaart de wnd. stuurlieden-locaalvaart:

J. Ruhlessyn; Ch. S. Lefrandt; A. M. Najoan; Ali Nafia en R. Nanlohy.

tot ladingklerk de leerlingen-ladingklerk:

N. C. Tangkilisan; W. Latumahina; J. Tanalepy; L. N. Noya; A. D. Manuputty; N. R. Kapojos; B. Wullur; J. Saija; A. Talahatu en E. P. Kastanja.

tot hofmeester de proviandklerken:

Z. S. Laukon en M. Pandelaki.

tot proviandklerk de leerling-proviandklerk:

J. D. Lasut.

Aan alle bevorderden onze hartelijke gelukwensen !

Onze jubilarissen van deze maand

Sarim bin Saliman terlahir pada tgl. 12 Djanuari 1899 di Bogor. Pada tanggal 6 Agustus 1920 ia masuk kerdja pada perusahaan kami sebagai



Sarim bin Saliman
Mandur Logeergebouw
Gadjah Mada
35 tahun
6 Agustus 1955

pelajan dan kemudian telah dinaikkan pangkatnya menjadi mandur dari bar di Logeergebouw.

Pada tanggal 6 Agustus j.a.d. Sarim bin Saliman akan memperingati kedjadian, bahwa ia 35 tahun jang lalu masuk kerdja pada K.P.M.

*

Najoan Willem Hendrik Paseki werd 5 Maart 1911 te Menado geboren. Hij trad als leerling proviand-klerk ddo. 4 Augustus 1930 in dienst van onze maatschappij. 1 September 1931 werd hij tot proviand-klerk bevorderd. 1 Januari 1940 volgde zijn aanstelling tot hofmeester en werd in December 1950, op eigen verzoek, in de rang van hoofdklerk II aan de wal geplaatst bij het agentschap te Makassar. 1 Juli 1951 werd hij tot hoofdklerk I bevorderd en 1 Januari 1954 volgde zijn promotie tot beampte.



N. W. H. Paseki
beampte tag. Makassar
25 jaar
4 Agustus 1955

*

A. Evers
ladingklerk
25 jaar
4 Agustus 1955

(geén foto beschikbaar)

Adrianus Evers werd 9 Juni 1913 te Djokjakarta geboren. Hij trad 4 Augustus 1930 als leerling-ladingklerk in KPM-dienst. 1 Jan. 1936 werd hij tot ladingklerk bevorderd. Gedurende de laatste wereldoorlog is de heer Evers blijven doorvaren (o.a. a/b van de „Ruys“, „Tegelberg“, „Straat Malakka“, „Bontekoe“ en „Straat Soenda“).

J. A. Rotinsulu
stuurman localvaart
25 jaar
4 Agustus 1955

(geén foto beschikbaar)

Joseph Augustinus Rotinsulu werd 29 Augustus 1910 te Tjimahi geboren. Hij trad 4 Augustus 1930 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij en werd 1 Jan. 1934 tot ladingklerk bevorderd.

Hij ging studeren voor stuurman-localvaart, behaalde deze rang en werd per 1 October 1937 als zodanig aangesteld. Gedurende Wereldoorlog II is de heer Rotinsulu blijven doorvaren, o.a. aan boord van de „Bitoehan“, de „Van der Lijn“, de „Bontekoe“ en de „Silindoeng“.

*

H. P. Wowiling
hoofdklerk I - afd. CD
te Tg. Priok
25 jaar
9 Agustus 1955

Herling Pelengkahoe Wowiling werd 16 December 1908 te Tomohon (Menado) geboren. Hij trad 9 Augustus 1930 als leerling-proviandklerk in KPM-dienst; in Januari 1931 werd hij tot proviandklerk bevorderd. In 1933 werd hij op eigen verzoek, in de rang van 2e klerk, aan de wal geplaatst. 1 Januari 1946 werd hij tot 1e klerk bevorderd en geplaatst bij de Surveydienst te Tg. Priok. Precies een jaar later werd hij overgeplaatst naar de Civiele Dienst te Tg. Priok. Op 1 Januari 1949 werd hij tot hoofdklerk II bevorderd en 1 Januari 1950 werd hij aangesteld tot hoofdklerk I.

*

Wongso Sarmidjan, jang terlahir dalam tahun 1910 di Lamongan, pada tgl. 8 Agustus 1925 masuk kerdja sebagai kuli pada K.P.M. di Surabaya. Setelah perang dunia jang terahir ia meninggalkan perusahaan kami untuk beberapa tahun, sehingga ia baru pada tgl. 25 Agustus j.a.d. akan memperingati kedjadian, bahwa ia sama sekali telah bekerdja 25 tahun pada K.P.M.



Wongso Sarmidjan
kuli gudang pw. S'baio
25 tahun
12 Agustus 1955

Theodoor van der Voort, geboren 24 April 1907 te Djakarta, doorliep de 3-jarige HBS en daarna de Zeevaartschool. Hij trad 16 Augustus 1930 als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij. Hij haalde nog resp. zijn 2de- en eerste rang voor stuurman GHV en werd 1 Januari 1938 tot 3de stuurman bevorderd. Tijdens het binnenvallen der Duitsers in Nederland vertoefde de heer Van der Voort daar net met verlof en kon dus voorlopig niet naar Indonesië terugkeren. Begin '46 keerde hij naar Djakarta terug en werd 1 Juli 1946 tot 2de stuurman bevorderd. 1 Januari 1950 volgde zijn aanstelling tot 1e stuurman en hij werd 1 Januari van dit jaar tot gezagvoerder benoemd.



Th. v.d. Voort
gezagvoerder
25 jaar
16 Agustus 1955

*

Andries Harm Knoppen werd geboren op 6 December 1909 te Veendam (Gr.) Hij was door zijn vader voor



A. H. Knoppen
chef van dienst/
afd. Vervoer/HK
25 jaar
22 Agustus 1955

het onderwijs voorbestemd, en hij doorliep het gymnasium te Groningen, doch waar de jonge Knoppen toch meer voelde voor de medische studie, koos hij de Afdeling. Waar (van moeders zijde) twee ooms van hem als gezagvoerder bij de KPM in dienst waren geweest stroomde toch ook min of meer het zeemansbloed door zijn aderen, en, door de

inmiddels ingetreden malaise, besloot hij in 1928 voorlopig zijn medische studie uit te stellen en als stuurman te gaan varen.

Hij voer als stuurman/leerling eerst bij de Rotterdamsche Lloyd en behaalde in 1930 zijn derde rang aan de Zeevaartschool te Groningen.

Na 3½ jaar in de Archipel te hebben gevaren, werd hij aangewezen om de cursus te volgen voor het behalen van zijn 2de rang. Door zeer slechte promotiekanalen in die jaren, voelde hij er weinig voor nog een tiental jaren als 4de stuurman te blijven varen. Nog steeds lag het in zijn bedoeling om voor arts te gaan studeren, doch op voorstel van de toenmalige wnd. president-directeur, de heer Straatemeyer, werd hij, na het behalen van zijn 2de rang, in Mei 1934 aan de wal geplaatst als employé op de Afd. Vervoer en tewerkgesteld als bureauchef van de afd. Nevenbedrijven.

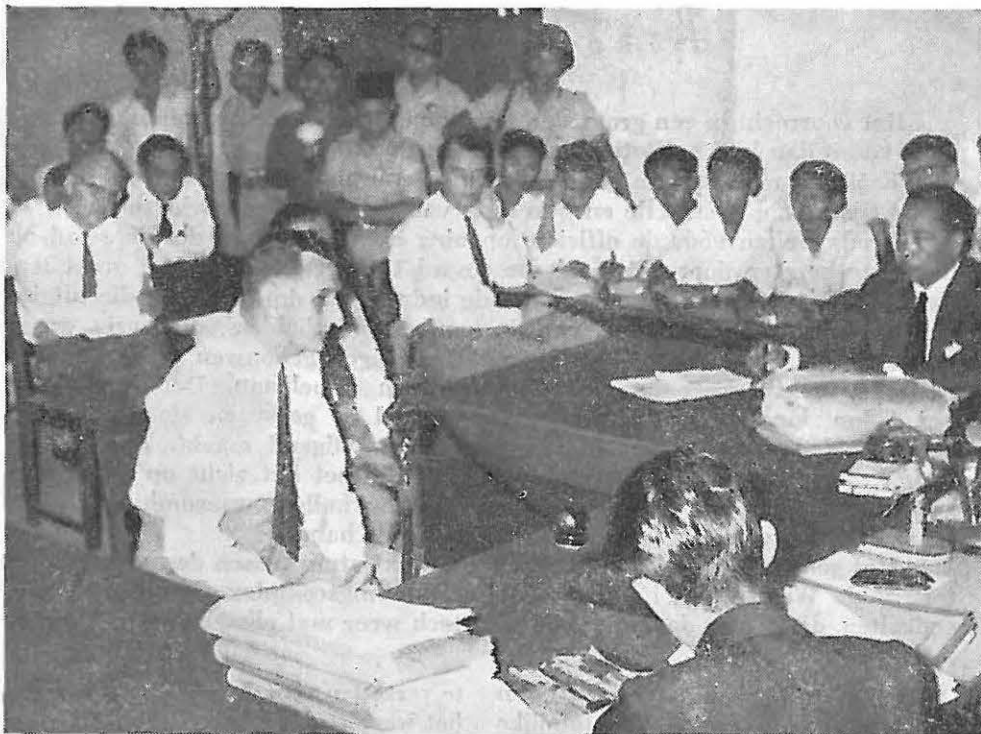
In 1936 volgde het eerste Europees verlof, na ommekeer t waarvan wederom een plaatsing op de afd. VRV/NB volgde. In April 1938 werd hij benoemd tot Agent te Asahan. In Augustus 1939 werd hij te Surabaya in militaire dienst opgeroepen en geplaatst bij de Kon. Marine. Daarna werkte hij weer enkele maanden op het Surabaya-agentschap, doch werd in 1940 wederom in werkelijke dienst bij de Kon. Marine aldaar ingelijfd.

Na de inval der Japanners werd de heer Knopp en door de bezetters geïnterneerd en kwam in verschillende Japanse kampen terecht. Na Japans' capitulatie werd hij officieel gedemobiliseerd en aangesteld tot Chef Etablissements onzer maatschappij te Surabaia. Op 1 Juli 1947 volgde zijn promotie tot hoofd-employé en precies 1½ jaar later werd hij tot adjunct-chef bevorderd en vervulde hij de functie van sub-agent te Surabaia. In December 1949 vertrok de heer Knoppen voor de tweede maal in zijn diensttijd met verlof naar Nederland, na ommekomst waarvan hij werd aangesteld tot agent van onze maatschappij te Tg. Priok. Per 1 Januar' 1952 werd hij bevorderd tot chef van dienst. Ultimo Mei 1952 werd hij als agent geplaatst op het Medan-agentschap en in December van datzelfde jaar werd hij tot chef van de afd. Vervoer op het Hoofdkantoor benoemd.

Tankers steeds groter.

De Tidewater Associated Oil Company heeft onlangs bij enkele Franse scheepswerven orders geplaatst voor de bouw van vier supertankers van 52.000 ton deadweight elk. Met een lengte van 782 voet en een waterverplaatsing van 65.900 ton zijn dit de grootste olietankers welke tot nu toe werden besteld. Slechts de bekende ertstanker „Ore Chief” heeft een nog groter draagvermogen, nl. 59.200 ton. Het onderstaand overzicht geeft een aardig beeld van de onderlinge verhoudingen tussen de meest bekende „super”-tankers:

	afmetingen	tonnen deadw.
Tina Onasis	723' × 95.2' × 51.5'	45.250
Phoenix	694' × 97' × 50'	44.600
World Glory	705' × 102' × 50'	45.400
Al-Malik Saud		
Al-Awal	723' × 95.2' × 51.5'	47.000
Tidewater	748' × 102' × 54'	51.850
Ore-Chief	756' × 116' × 56'	59.200



In het April-nummer van dit jaar namen wij een foto op, van één der rechtszittingen in de zo omstrede strafzaak tegen de heer Jungschläger. Tijdens een recente zitting is in deze zaak — op verzoek van de verdediging — onze oud-directeur, de heer H. Harinck, als getuige à décharge opgetreden. Getuigenissen à décharge dienen tot ontzenuwing van bezwarende verklaringen, welke door de getuigen, die door de Officier van Justitie zijn opgeroepen (getuigen à charge), worden afgelegd. Dergelijke getuigenissen à décharge hebben de bedoeling, om hetzij de onjuistheid van bepaalde verklaringen van getuigen à charge aan te tonen dan wel in algemene zin de onschuld van de verdachte in het licht te stellen.

Bovenstaande foto toont de heer Harinck tijdens het afleggen van zijn getuigenis.

(foto „Muller”)

Van zee naar krenten en rozijnen

Ex K.P.M.-gezagvoerder nu kruidenier in Australië

Sydney. — Een vroegere gezagvoerder die in 1943 wegens zijn verdiensten in oorlogstijd benoemd werd tot ereburger van Sydney, is thans eigenaar van een kruidenierswinkel in de buitenwijken van Ryde in New South Wales.

Kapitein Willem van Zeggeren is in dienst geweest bij de Royal Inter-ocean Lines en de K.P.M. In 1951 ging hij op nog betrekkelijk jeugdige leeftijd met pensioen. Nu is hij sinds kort Australisch burger. In de oorlog was kapitein Van Zeggeren commandant van de 3222 ton metende vrachtvaarder Japara, die sinds 1941 voor de geallieerden voer.

Australische en Amerikaanse militairen, die mee hebben gedaan aan de slag van Milne Bay, herinneren zich de Japara nog wel. Nadat de Japanners

er uit waren gegooid was de Japara het eerste schip, dat voorraden bracht. In Australië heeft kapitein Van Zeggeren het Australische meisje leren kennen met wie hij getrouwd is.

Voordat hij met pensioen ging had de heer Van Zeggeren nog twaalf maanden verlof, die hij doorbracht aan de Haarlemmerweg in Amsterdam. Toen kapitein Van Zeggeren en zijn vrouw terugkeerden wilde de vader van de heer Van Zeggeren, die al over de zeventig is, beslist mee.

„Ik heb geprobeerd hem tot andere gedachten te brengen”, aldus de heer Van Zeggeren, „maar ik kon hem niet overtuigen. Het argument, dat hij al zijn oude kennissen en vertrouwde plekje zou moeten missen, maakte geen indruk op hem. Maar vader schijnt er geen spijt van te hebben. Hij voelt zich

best bij ons thuis. Het is prettig voor hem, dat mijn vrouw ook Nederlands spreekt”.

De Van Zeggerens hebben twee kinderen, de zesjarige Robert die al naar school gaat en Nicky die twintig maanden telt.

Zonder diploma's

„Er zijn zo veel mogelijkheden in Australië”, aldus kapitein Van Zeggeren. „Het klimaat is hier prettig en de omgang tussen de mensen onderling is gemoedelijk. De Australiërs zijn gastvrije mensen en ze nemen je zoals je bent. Hier ben ik nu eigenaar van een kruidenierszaak, maar in Nederland zou dat niet zo eenvoudig zijn gegaan. Daar zou ik eerst drie jaar hebben moeten leren hoe het in zo'n winkel toegaat voor ik er zelf een had kunnen beginnen, nog afgezien van de diploma's. Toen ik hier begon, wist ik er weinig van, maar ik begin te leren wat de klanten wensen en wat de grossiers te bieden hebben. Het gaat nu best.”

(„Algemeen Dagblad”)

Rondom de E 55

Het voorrecht in een grote stad te wonen, kwam voor ons nimmer sterker naar voren dan hier te Rotterdam, rondom de E 55.

E 55, de manifestatie van Nederlands energie en kunnen na de rampzalige tijden van destructie en bezetting van de afgelopen oorlogsjaren.

Reeds weken vóór de officiële opening op 18 Mei was de Maasstad als het ware bezeten door het magische woord E 55. Op een 37 h.a. groot tentoonstellingsterrein kwam men onder de indruk van de dynamiek die uitging van de enorme bedrijvigheid van de honderden arbeiders, die bezig waren vorm te geven aan het E 55-stadje met haar eigen gebouwen, tuinen, wegen en zelfs luchtverkeer in de vorm van een kabelbaan. De ligging van het 1 km. lange expositieterrein past geheel in geest en sfeer, die deze grootste Nederlandse tentoonstelling zo overweldigend maakt. Aan de ene zijde begrensd door de Maas bij de Parkkade met het zicht op de drukke scheepsbeweging, aan de andere zijde de Ahoyhallen, waaromheen in alle schakeringen het nijvere leven van Rotterdam's handel.

Het gehele Westerpark ligt als een sprookiestuin tussen deze begrenzing, terwijl de Westzeedijk het gehele tentoonstellingscomplex verdeelt in twee gedeelten, die echter door een loopbrug toch weer met elkaar zijn verbonden.

Twee jaren hebben ontelbaren hun schouders gezet onder de ongelofelijke arbeid, waaruit tenslotte de E 55 is verrezen. Van deze geweldige arbeidsprestatie zagen wij door persoonlijke waarneming slechts de slotfase. Het weer was, vooral in de laatste week vóór 18 Mei, bepaald slecht. Bewolkte sombere luchten, koude regen en gure schrale wind. Het was of het grillige Nederlandse klimaat alle medewerking weigerde.

In de 14 dagen voor de officiële opening stonden wij dikwijls met bewondering te kijken naar de honderden vaklieden, timmerlui, grondwerkers, monteurs, schilders e.a., die onder zulke nare weersomstandigheden zulk een werklust en enthousiasme konden onbrengen. Als wij weleens in een gesprek ons ongeloof in het tijdig gereed komen, naar voren brachten, hoorden wij steeds de overtuiging uitspreken „de E 55 komt op tijd gereed”.

Iedere dag was er weer iets nieuws te zien op de terreinen waarop van 18 Mei tot 3 September Neerlands Energie Manifestatie zou worden gehouden. Reusachtige vrachtauto's reden af en aan met vaak monstrueuze tentoonstellingsstukken.

Wij zagen o.m. het paviljoen van de oerwereld, met zijn boeiende voorhistorische landschappen en zijn ontzaglijke grote dieren, langzaam maar zeker gereed komen. Het geheel was fascinerend en ook de vele journalisten, die van de eerste dag af de opbouw volgden, waren zichtbaar in de ban van de wonderlijke wereld, die hier haar voltooiing naderde.

24 uur vóór de openingsdag was er sprake van complete hoogspanning. Volgens insiders was er nog zeker werk

te verzetten voor 3 dagen en dat, terwijl het weer steeds slechter werd.

In de loop van 17 Mei stak een voorjaarsstorm op, die het ergste voor de openingsplechtigheid op de volgende dag deed vrezen. Woest rukten de stormachtige windvlagen met harde regen aan gebouwen, tenten en alles wat voor versiering en oplichting was aangebracht in een laatste poging een halt toe te roepen aan de geweldige uiting van menselijk kunnen. De gezamenlijke krachtsinspanning kon echter elke hindernis nemen. Hier was in feite de gemeenschap van een geheel volk in de weer, iets groots tot stand te brengen.

Rotterdam als stad zat ook niet stil; als gastvrouw van de E 55 had zij zich



Gezagvoerder H.A. Corsten, die momenteel met verlof in Nederland verblijft, verzochten wij om voor onze lezers een artikel te schrijven over de enorme Nederlandse energie-tentoonstelling te Rotterdam, de E. 55.

Hiertoe bracht hij een viertal bezoeken aan deze grootse expositie, maakte talloze aantekeningen en schreef bijgaande indrukwekkende reportage.

in haar beste feestkledij gestoken. Een fonkelnieuwe fontein spoot op de Cool-singel nabij het Hofplein haar waterstralen omhoog. Stadhuis, grote handels- en warenhuizen badend in flood light. Plantsoenen en parken in extra verzorging en bloemenpracht. Een aparte organisatie werd in het leven geroepen om de touristen van logies te voorzien, wanneer de hotelruimte op een bepaald ogenblik onvoldoende mocht zijn. Extra parkeerterreinen rondom het tentoonstel-



Koningin Juliana op rondwandeling door de Energiehal op de E 55.

(foto Van Ditmar)

lingsterrein en verkeersborden en aanwijzingen door de gehele stad om een vlot aan- en afrijden naar en van de E 55 te verzekeren.

Zó was alles in de Maasstad gereed, toen in de avond van 17 Mei door de radio in het nieuwsbulletin het blijde bericht kwam, dat het onmogelijke dan toch was verricht en de volgende dag (Woensdag 18 Mei) de E 55 door H.M. de Koningin officieel zou worden geopend. Buiten loeide de wind, nam de storm eer toe dan af. Harde regenslag, kou en voortjagende wolken waren een huiveringwekkende omlijsting van deze hevige voorjaarsstorm. De overwinning was echter behaald en de rust kwam over Rotterdam in afwachting van het grote gebeuren de volgende dag.

Koninklijke intocht en officiële opening

Reeds vroeg waren wij op Woensdagochtend onderweg om getuige te zijn van de officiële opening van de E 55. De wind blies nog steeds met stormkracht. Het leek meer 'n dag in Maart dan in Mei. Bij het stadhuis en langs de weg, die de Koningin met haar gezelschap zou volgen naar de tentoonstellingsterreinen, stond het publiek in hun jassen met kragen op, min of meer te huiveren. Het slechte weer ten spijt zat de stemming er wel in, al was uiteraard veel teleurstelling over het weer, dat maar niet wilde meewerken. Intussen waren Koningin Juliana en Prins Bernhard met hun gevolg per auto op de Coolasingel aangekomen, waar zij korte poos op het raadhuis verbleven. Om kwart voor elf aanvaardden de vorstelijke bezoekers de tocht naar de manifestatie. Alle onaangenaamheden van het weer trotserend stegen zij in de open rode calèche, die met vier paarden was bespannen. Het gevolg stapte in twee volgrijtuigen. Het escorte van de stoet bestond uit twee groepen ruiters der Rijkspolitie in ceremonieel tenue. Voorop reed op een schimmel Rotterdams hoofdcommissaris van politie. Het werd een triomfantelijke, hoewel korte rijtoer.

Wij hadden ons zo kunnen opstellen, dat de aankomst van de Koningin bij de E 55 goed kon worden waargenomen. Hierdoor zijn wij tevens in de gelegenheid geweest een groot deel van de Nederlandse en buitenlandse autoriteiten en genodigden bij de grote witte tent, die als ontvangstcentrum was ingericht, te kunnen zien aankomen. Trots kou, regen en wind was het geheel een kleurrijk schouwspel. Precies om 11 uur kwam Hare Majesteit aan bij de ontvangttent. De marinierskapel speelde het Wilhelmus. Spoedig



Waterpartij in het Park op de E 55

(foto Van Ditmar)

daarop had binnen de grote witte ontvangttent de openingsplechtigheid plaats.

Ir. J.W. Ernst, algemeen voorzitter van het dagelijks bestuur, sprak een rede uit door ons beluisterd door de opgestelde luidsprekers. Kernachtig omschreef de heer Ernst o.m. de uiting van energie n.l. de begrippen als *durf, vindingrijkheid, organisatietalent, ondernemingsgeest, zin voor detail en het vermogen tot improvisatie*.

Wij zullen, zo vervolgde de heer Ernst, die eigenschappen ook in de toekomst dringend nodig hebben evenals de visie, die ons in het verleden wleens heeft ontbroken.

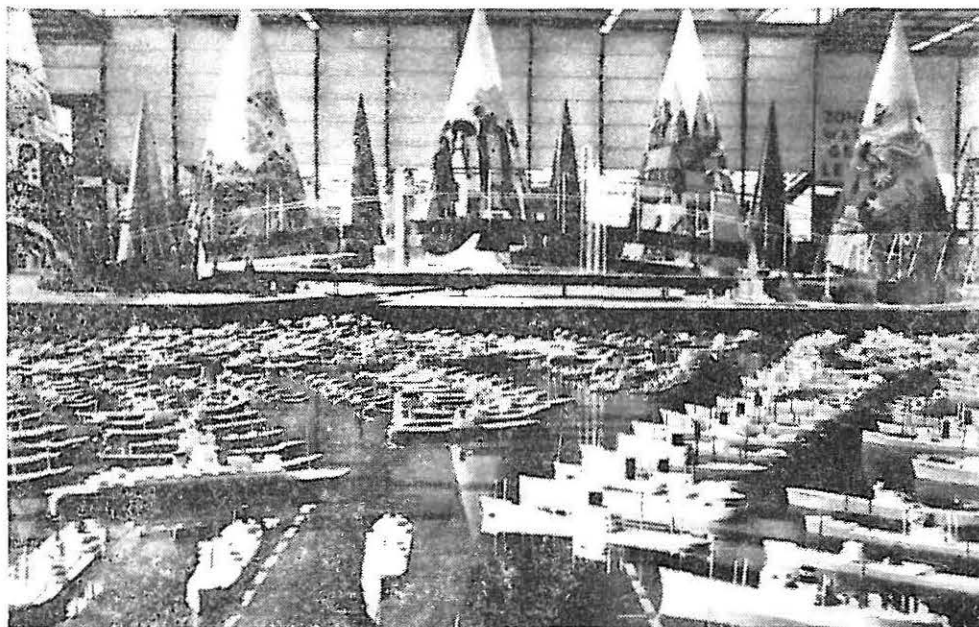
Na beëindiging van de openingsrede opende Koningin Juliana de tentoonstelling met de volgende woorden: „In dankbaarheid voor wat in deze tien jaren is gedaan en met de blik in vertrouwen op de toekomst gericht, stel ik deze E 55 in werking”. Zij haalde vervolgens een handle over, waarna een in de tent op een lage mast staand samenstel van driehoekige energietekens in ronddraaiende beweging kwam. Het Koninklijke paar begaf zich vervolgens naar het Elfprovinciënplein om de vlaggenparade gade te slaan. Het slechte weer was er de oorzaak van dat het oplaten van 3000 postduiven achterwege moest blijven. De E 55 was dus geopend en gereed de te verwachten stroom van binnen- en buitenlandse bezoekers te ontvangen.

Doel van de E 55

Met het houden van een tentoonstelling wordt steeds een bepaald doel beoogd. Uiteraard is dat ook het geval met de E 55. Kosten noch moeite zijn gespaard om inhoud te geven aan deze nationale manifestatie. De totaal kosten van 6 miljoen gulden spreken in dat opzicht een duidelijke taal. Duizenden hebben aan de voorbereiding gewerkt. Architecten en kunstenaars, wetenschapsmensen en mannen uit de praktijk uit alle delen van Nederland. Het geheel onder regie van Jac. Kleiboer met een uitgebreide staf van medewerkers.

Deze grootse opzet moest dan ook veruitgaan boven een boeiend kijkspel alleen. E.e.a. komt dan ook wel duidelijk naar voren in de omschrijving in de officiële E 55 gids, waarin het doel van de energie-tentoonstelling als volgt wordt omschreven:

- 1e om eigen volk en de wereld te tonen, wat de energie van de Nederlanders in de tien jaren na 1945 tot stand heeft gebracht, zulks in weerwil van de beproevingen van de wereldoorlog en de tegenslagen van de watersnood.
- 2e de betekenis te laten zien van het wetenschappelijke speurwerk, het onderwijs, de vakopleiding en de voorlichting op velerlei terrein, die nieuwe kansen en perspectieven openen voor Nederlands energie.
- 3e de jeugd een inspirerend voorbeeld te geven.



Op de E 55 drijft de gehele Nederlandse handelsvloot (schaal 1: 200), in een waterbassin met 250.000 liter water, rond.

(foto Van Ditmar)

De E 55

Een beschrijving te geven over al hetgeen op de E 55 te zien is, zou een geheel boekdeel vullen. In kort bestek kon dit dan ook slechts een algemene indruk zijn.

De uitgestrektheid van het tentoonstellingsterrein drong eerst goed tot ons door na 4 bezoeken die wij er brachten. Telkenmale bepaalden wij ons daarbij tot enkele onderdelen, waardoor een beter inzicht over het geheel werd verkregen. Een forse stalen ingangspoort, naast Museum Boymans, ontworpen door de architecten Prof. Ir. J.H. van den Broek en J.B. Bakema, dient als hoofdingang. Verder zijn er nog 4 ingangen geprojecteerd rondom het tentoonstellingsterrein.

Bij de monumentale hoofdingang vallen reeds uit de verte op de felle kleuren van een wandschildering, die deze toegang als het ware omlijst. Op abstracte wijze schilderde de kunstschilder Karel Appel het beeld van de energie, d.i. van de levensdrift, de vreugde van het werk en de arbeidsinspanning, waardoor de mens de natuur heeft leren kennen en bedwongen om er nu profijt van te trekken. De tentoonstellingsterreinen zijn geopend van 10 uur tot 24 uur. De toegangsprijs voor volwassenen bedraagt tot 19.00 f. 2.50 per persoon, na 19.00 en op Zondag f. 1.25 per persoon. Kinderen tot 14 jaar half geld.

Bij de eerste kennismaking met de E 55 komt men onder de indruk van de machtige en toch praktische opzet, zodat men wel haast van een wereldtentoonstelling kan spreken. Direct valt op, dat de E 55 geen verzameling is van „dode

dingen” en van dorre statistieken, maar een fascinerend levendig geheel, een werkelijk grandioos schouwspel in grootse encensering. In het bijzonder de instructieve beweeglijkheid van de tentoonstelling maakt het geheel een attractie voor iedereen, voor jong en oud, voor man en vrouw. Toch is aan alles te merken, dat de organisatoren bij de gehele opzet vooral het oog hebben gericht tot de jonge mensen.

Alles immers wat in Nederland leeft en groeit en alle bedrijvigheid op het land, in het water, door de lucht, in de fabriek en in de werkplaatsen wordt hier aanschouwelijk voorgesteld. Veel van wat de jeugd anders alleen maar van plaatjes of boekjes te zien krijgt, is hier werkelijkheid. Hoe leerzaam dit alles voor de jeugdige bezoekers ook is, kennelijk is het hoofddoel de jongeren een *inspirerend voorbeeld* te geven.

Bij onze bezoeken vielen ons telkens de duizenden jongens en meisjes op, die in school- en groepsverband vaak onder deskundige leiding de E 55 bezochten. De jeugd blijkt dus wel de roepstem te verstaan, die van deze energie-manifestatie uitgaat.

Voor gezelligheid en attractie is op de tentoonstellingsterreinen volop gezorgd. Muziek is overal te horen via de vele opgestelde luidsprekers; voorts zijn er op diverse plaatsen tientallen televisietoestellen, die op bepaalde uren het televisieprogramma, dat opgenomen wordt op het E 55 terrein, in beeld en woord ten gehore brengen. Sprankelend vijverspel, spuitende fonteinen, bloemenpracht, kleurig wapperende vlaggen geven een schitterende entourage. In de avonden wanneer de

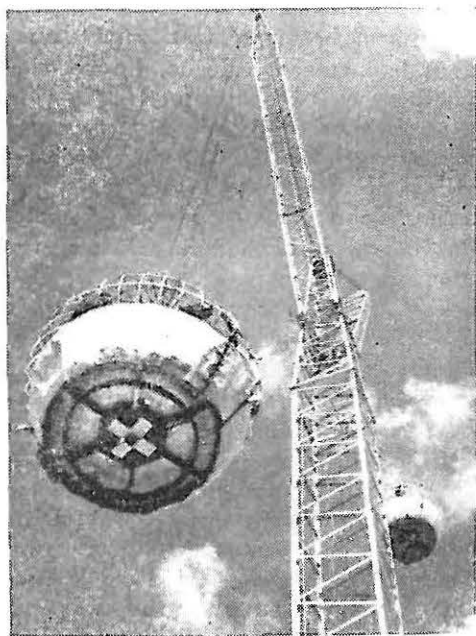
18.500 lampjes branden, is het geheel een sprookje.

De verbinding tussen de twee gedeelten van de E 55, n.l. het terrein rondom de Ahoyhallen en het Park, wordt onderhouden door een echte Zwitserse kabelbaan. In tweepersoons-zitplaatsen wordt de zweeftocht gemaakt. Instappen aan de Ahoykant bij het Elfprovinciënplein, uitstappen ongeveer midden in het Park bij het monument van Tollens. De kabelbaan is ongeveer 500 meter lang, de hoogte bedraagt 12 meter. Enkele malen maakten wij tijdens onze bezoeken met de kabelbaan een tocht. Wij genoten steeds weer van het riante uitzicht over het tentoonstellingscomplex; wij zweefden over de Westzeedijk, terwijl trams en auto's onder ons voortsnelde en zonder enige inspanning kwamen wij van het ene Centrum der tentoonstelling naar het andere.

Buiten deze kabelbaan rijdt in het parkgedeelte een „Comforta Treintje” voor bezichtiging van het terrein. In de Vijver kan gevaren worden met motorvletten en echte Giethoornse Punters. Voorts kan men de E 55 van boven af bezichtigen per Wereldgondel op een hoogte van 55 meter. Twee stalen gondels, die elk 25 personen kunnen bevatten, worden door een hijskraan met twee armen beurtelings 55 meter omhoog getrokken, terwijl de kraan langzaam draait. In de hogere sferen kan men genieten van een prachtig uitzicht over de wereldhaven, de rivier, de E 55 en de stad Rotterdam.

Unifesti

Het middelpunt van het energiefest wordt gevormd door Unifesti, het ver-



Men kan de E 55 van boven af bezichtigen per wereldgondel op een hoogte van 55 meter. (foto Van Ditmar)

maakcentrum dat een internationaal karakter draagt, gelegen in het lommerrijke Park. Het is een stadje met straten, pleinen en stegen, waar zich sierlijke huizen, café's en winkels bevinden. Het centrum van dit Unifestistadje is de Place Mondiale. Op de Unifesti vindt de bezoeker rust, verpozing en een hartversterking in één van de vele établissements uit verschillende landen w.o. wij opmerkten Engeland, Frankrijk, België, Noorwegen, Zweden en Denemarken, Zwitserland, Zuid-Afrika, Latijns Amerika, Canada, Australië en het verre Oosten.

Bij een feest als de E 55 mag uiteraard een kermis niet ontbreken. Zij is er dan ook met talrijke vermakelijkheden. Midden op de Place Mondiale is een uitrolbaar toneel waarop geregeld artiesten, dansgroepen en zangkoren optreden. In de middaguren zijn er kindermatinées en op de z.g. provinciale dagen demonstraties van typische folklore uit de Nederlandse provincies. Het meest attractief is de Unifesti uiteraard in de avonduren, wanneer alles zich baadt in 'n zee van licht. Bij ons avondbezoek zagen wij een zeer geslaagde variétéschouw en het optreden van een Schots damesgezelschap met zang en dans. De sfeer en stemming was genoegelijk en uitbundig en deed ons denken aan Carnavalspret in het Zuiden.

Beknorte beschrijving van wat er zoal te zien is.

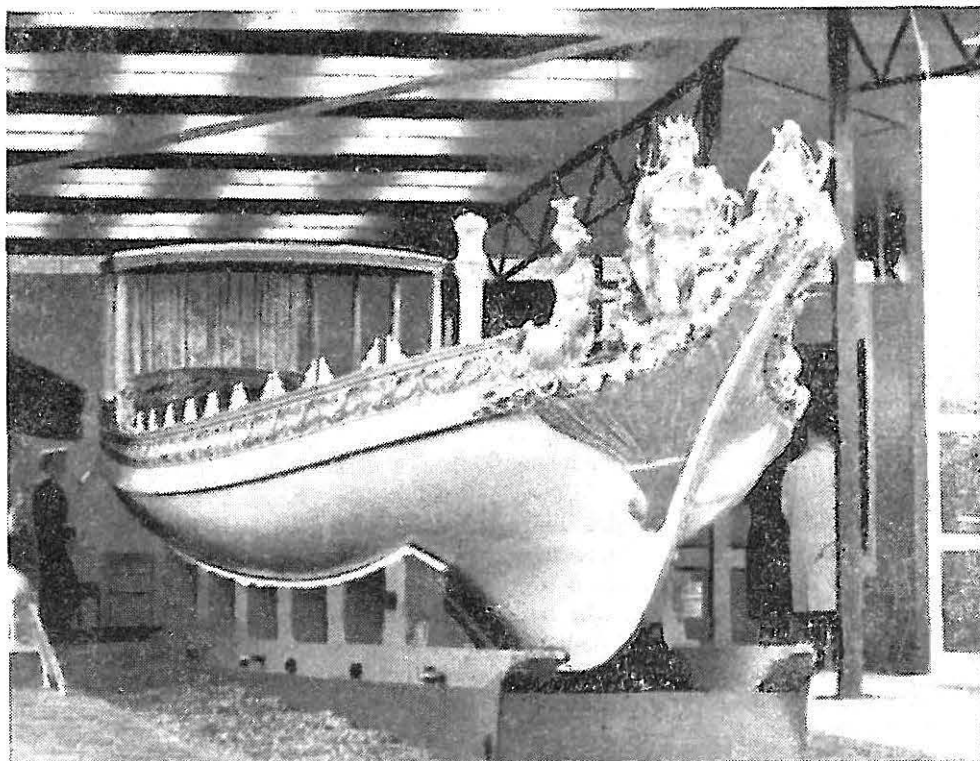
Alvorens de E 55 te bezoeken, hebben wij eerst getracht via een plattegrondkaartje een idee te krijgen van het gehele complex. Aan de hand hiervan maakten wij een bezichtigingsprogramma op. Op het openingsuur 10 uur v.m. waren wij dan aanwezig tot omstreeks 16 uur. Een langer verblijf was wegens vermoeidheid dan haast niet meer mogelijk; de vele indrukken konden dan niet meer behoorlijk worden verwerkt.

Van de 4 bezoeken brachten wij er twee door bij de „stands” rondom de Ahoyhallen en twee waren beschikbaar voor bezichtigen van de stands, die in het Park zijn gelegen. Voor de Unifesti trokken wij een gehele avond uit.

Alvorens enkele indrukken weer te geven wij eerst een overzicht in vogelvlucht van hetgeen is te zien en te beleven.

De afdelingen en stands rondom de Ahoyhallen.

- | | |
|-----------------|------------------|
| 1. Oertijd | 17. Energiehal |
| 2. Mijnschacht | 18. Veiligheid |
| 3. Tijd klok | 19. Techniek |
| 4. Chemie | 20. Vervoer |
| 5. Raff'naderij | 21. Kunststoffen |



Ook de Koningssloep heeft een plaatsje gekregen op de E 55
(foto Van Ditmar)

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| 6. Luchtvaart | 22. Sociale Zorg |
| 7. Zout- en olie
aanw. ningen | 23. Moderne
interieurs |
| 8. Spoorwegen | 24. Bouwen |
| 9. Riolering | 25. Glazen zaal |
| 10. Tramwegen | 26. Boeken kiosk |
| 11. Wegenbouw | 27. Moderne vaten-
fabriek |
| 12. Volksgezondheid | 28. Aeolus mast |
| 13. Scheepvaart en
waterbouw | 29. Nederlandse
spoorwegen |
| 14. Nationaal paviljoen | 30. Het staatsbedrijf
der P.T.T. |
| 15. (met gouden koets) | 31. Gaspaviljoen |
| 16. Brandweer | 32. K.N.M.I. |

De afdelingen en stands in het Park.

- | | |
|--|--|
| 1. De Unifesti (ver-
maakcentrum) | 13. Modelbedrijf der
slagers |
| 2. Veehouderij | 14. Graansilo's en
havenoutillage; |
| 3. Landbouw | Laden en lossen |
| 4. Zuivelindustrie | 15. Im- en export
producten; haven |
| 5. Geldwezen | Amsterdam. |
| 6. Verzekeringswezen | 16. Glasindustrie |
| 7. Televisiestudio | 17. Textiel — mode
en sieraad. |
| 8. De Nederlandse
Antillen | 18. Fotografie. |
| 9. Emigratie | 19. Oertransport |
| 10. Ruimtevaart | 20. Handel |
| 11. Kon. Marine (met
Koningssloep) | 21. Unilever Concern
en Unilever-
kinderland |
| 12. Het Loodswezen,
betonning, beha-
kening en verlichting | 22. Bier uit gerst. |

Toelichting aan de bezoekers in de verschillende stands wordt gegeven door deskundig personeel. Voorts zijn er op het tentoonstellingsterrein informatiecentra, waar over alles wat de E 55 betreft informatie wordt verstrekt. De voortreffelijke wijze waarop alles is georganiseerd maakt, hoewel

het vele bezienswaardige van deze E 55 van de bezoekers zelf ook veel energie eist, het geheel tot een onvergetelijke belevenis.

De eerste en laatste stand, die wij gedurende onze bezoeken bezochten, geeft wel een goed beeld van de verscheidenheid van de E 55, n.l. „Het paviljoen der millioenen jaren” en de „Televisiestudio”. De oerwereld en het hedendaagse technische vernuft. Een overdenking waard, want alles wat wij hiervan zagen, heeft ons doen duizelen. De eerste twee bezoeken beperkten onze omzwervingen zich, zoals wij reeds vermeldde, tot de paviljoens rondom de Ahoyhallen, gelegen bij de hoofdingang.

Reeds bij de aanvang is men direct geïnteresseerd. Het eerste wat men te zien krijgt, is n.l. „Nederland in de Wereld”, daarna komt het paviljoen der tijdmeter, waarin wordt getoond, hoe in de loop der eeuwen de tijd door de mens wordt ingedeeld. Daarop komt men direct in het paviljoen der millioenen jaren. Voor de grote „geologische” klok met aanwijzing van perioden voor millioenen jaren gaat de mens zich gevoelen als een ééndagsvliegje. Het was opmerkelijk hoe de mensenstroom bij het betreden van dit paviljoen opeens rustiger werd, alsof de ademtocht der eeuwen even over hen heen ging. De praehistorische tijd is in verschillende tijdvakken weergegeven. Enkele monsterachtige dieren zoals de
(doorlezen naar de volgende pagina)

dinosaurius en mesosaurus, zijn in het oerlandschap op ware grootte opgesteld. Ook het ijstijavak is in beeld gebracht, toen mens en dier in grootten bescherming zochten tegen de koude. Ook de dieren uit dat tijdperk, zoals de wolharige neushoorn en het reuzenhert met een gewei met spanwijdte van 4 meter, staan op ware grootte in deze barre koude. Het miljoenen-jaren-verhaal in beeld van dit groots opgezette paviljoen maken werkelijk diepe indruk, omdat het overduidelijk de taal spreekt van de betrekkelijkheid van het aardse leven in al haar schakeringen. Hoe nuttig is het niet, hieraan even te worden herinnerd.

Wij wandelden daarna verder langs vele boeiende stands en vertoefden geruime tijd in *Het wonderland der chemie*. Een beschrijving van wat hier te zien is, zou bladzijden beslaan. Wij volstaan met te vertellen van de afbeeldingen van reusachtig vergrote atomen en moleculen, de kleinste delen van olie, kolen en pek, ondergebracht in een schemerachtige ruimte met een heel bijzonder soort verlichting. Het geheel was een wonderlijk schouwspel.

Daarna bezochten wij de afdeling *electrotechniek*, die uit 3 delen bestaat, waarbij vooral alles wat met opwekking van electriciteit te maken heeft, tot de kernsplijting in de atoomcontrole, buitengewoon interessant en leerrijk was.

Bij de stand van de *K.N.M.I.* zagen wij, hoe de gegevens voor de weerberichten werden verwerkt op de weerkaarten, hoe deze weerberichten via pers, telefoon en televisie worden gepubliceerd en wat de waarde van deze berichtgeving is.

De luchtvaart heeft een groot alleenstaand paviljoen, waarin op overzichtelijke wijze de geschiedenis van het vliegtuig wordt verteld. Door een drukknopsysteem kunnen de bezoekers zelf de nachtlampen op landingsbanen ontsteken. Men krijgt voorts een indruk van het motorvliegen, de sportvliegerij, de ruimtevaart en de jeugdluchtvaart.

Het viel ons op, dat het luchtvaartpaviljoen zeer veel belangstelling had van jonge mensen, wel een teken van deze tijd. Op weg naar de grote energiehal, waarin o.m. is ondergebracht haven, Rijn- en Zeevaart en scheepsbouw, zagen wij onze minister-president Dr. Drees met aan de hand z'n kleinzoon, rustig en alleen tussen het publiek wandelen. De bescheidenheid die van Dr. Drees uitging, trof ons bijzonder. Hij liep er als de verpersoonlijking van het bekende spreekwoord, dat „Eenvoud het kenmerk is van het ware”. Een werkelijk voorbeeld voor ons allen.

De havens, Rijnvaart, Zeevaart en Scheepsbouw.

Gezien ons beroep, waren wij in dit paviljoen in de grote Energiehal zeer geïnteresseerd. Als men deze scheepvaarthal binnen komt, waant men zich op een scheepswerf. Men loopt over een brug, die geheel is uitgevoerd als die op een schip en vandaar uit ziet men een coaster van 60 m. lang op de helling. De leerlingen van de scheepsbouwschool zijn er aan het werk. Vlak er bij worden sloepen en reddingsboten gebouwd.

In een enorm waterbassin met 250.000 liter water drijft de gehele Nederlandse handelsvloot rond. Door het Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart te Rotterdam zijn op schaal van 1 : 200, 1300 modellen van onze handelsvloot vervaardigd. De leiding en uitvoering van dat project stond onder de heer Quispel en onze gepensioneerde kapitein V.d. Palm, respectievelijk Directeur en Onderdirecteur van het Instituut voor Scheep- en Luchtvaart te Rotterdam. De schepen zijn in het bassin maatschappijgewijs gegroepeerd.

Zo herkenden wij de Nederlandse vloot uit het verre Oosten, onze *K.P.M.*, *N.T.P.M.* en *K.J.C.P.L.* Het was grappig uit de modellen onze „Plancius” met haar forse schoorsteen op te merken. Jammer dat op een plattegrond geen toelichting is gegeven, waardoor het publiek kennis kon maken met de namen van de rederijen die tezamen onze machtige koopvaardijvloot opbrengen.

Met veel belangstelling namen wij bij de afd. scheepsbouw kennis van hetgeen sinds 1945 op de Nederlandse werven werd gebouwd.

Hier volgt het staatsje:

944	coasters
26	passagiersschepen
136	vrachtschepen
62	vracht- en passagiersschepen en
59	tankschepen.

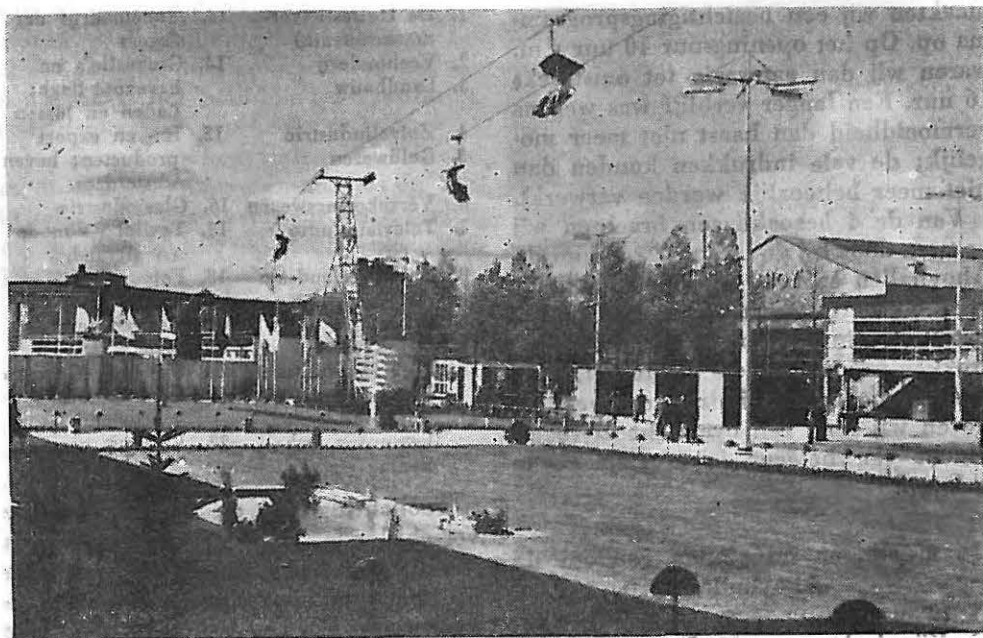
Een formidabel aantal!

In de scheepshal zijn voorts twee maquettes aanwezig, die de strijd weer geven van Nederland tegen de boezem vijand „de Zee”. Als een inspiratie voor het huidige en toekomstige geslacht in hun strijd tegen het water, staat midden in deze hal van de zee, hoog oprijzend, het standbeeld van Ir. Lely, de schepper van het IJsselmeer.

Als sluitstuk op dit tweedaags bezoek aan deze helft van de E 55-tentoonstelling namen wij ook kennis van al hetgeen voor het Nederlandse volk wordt gedaan op onderwijs en sociaal gebied, woningbouw en gezondheidszorg. Want hoe vernuftig de machines ook geconstrueerd zijn, het zijn de mensen die ze moeten hanteren; hun goede conditie is tenslotte een voorwaarde voor het juiste rendement, dat onze technische scheppingen moeten opleveren.

2-daags bezoek E 55 gelegen in het Park

Voor de andere helft van de E 55 trokken wij ook twee dagen uit. Onze indrukken zullen zich ook hier moeten beperken tot enkele aantekeningen. Het wandelen langs de stands was in het Park aangenamer dan bij de Ahoyhallen. Nu we eindelijk de laatste dagen mooi en zonnig zomerweer hebben, is de verkoeling door de vele bomen van het park zeer welkom.



De verbinding tussen de twee gedeelten van de E 55 wordt onderhouden door een echte Zwitserse kabelbaan. De baan is 500 meter lang en 12 meter boven de grond. (foto Van Ditmar)

De bezoekersstroom was, met dit fraaie weer, zéér groot. Wij telden vanmorgen op het grote parkeerterrein alleen reeds achttien autobussen, w.o. vele buitenlandse. Zoals wij hierboven vertelden, ligt in dit gedeelte van het tentoonstellingsterrein de „Unifesti”. De meeste vreemde talen hoorden wij aan deze kant; het vermaakcentrum is blijkbaar een gezellige plaats van samerkomst. Op een middagpauze hebben wij ons hart kunnen ophalen in een, in Chinese stijl opgetrokken, „eethuis” van het te Rotterdam bekende Chinese restaurant Asia. Zo is er, dus ook voor de „maag”, voor elk wat wils.

Parkkade

De Parkkade maakt deel uit van de E 55. Wij bezochten er de stand van de Kon. Marine. Gezien onze jarenlange persoonlijke band met de Marine, hadden wij er direct het prettige contact. Het was een verheugenis, de groei en uitbouw van onze Marine te zien. Voortbekeken wij met veel interesse de expositie van het loodswezen.

Alles wat met de handel te maken heeft, kreeg ook een plaatsje op de Parkkade, het laden en lossen, moderne havenoutillage met tankopslag compleet. Zelfs het oertransport wordt gedemonstreerd. Twee olifanten uit Ceylon versjouwen balken onder toezicht van hun geleiders. Uiteraard heeft deze rustige maar gestage werkmethode veel belangstelling.

De Wereldzee

Het Nationaal Technisch Instituut van Scheepvaart te Rotterdam heeft op de Parkkade nog een stand: „De Wereldzee”. Zeer overzichtelijk wordt hier aangegeven de mogelijkheden, die de wereldzee in de toekomst kan bieden.

Op enkele grote panelen ziet men aangegeven de rijkdom aan mineralen, plankton en zelfs goud die de zee, die meer dan $\frac{2}{3}$ van de wereldbol bedekt, omvat. Een goed geluid voor de toekomst, die van grote en economische waarde kan zijn voor de mens, als men in staat zal zijn tot winning van die schatten over te gaan. Met veel belangstelling keken wij voorts naar een zes meter lang paneel, waarop de bodem van de Atlantische Oceaan is uitgebeeld terwijl in een twintig meter lange glazen tunnel de invloeden van wind, golfslag en branding wordt getoond.

Voor een ieder, die iets met de zee te maken heeft, is in deze stand veel wettenswaardigs te zien en op te steken. Van „de Zee” zijn we gaan kijken naar de Afdelingen van Landbouw, de Veehouderij en de Zuivelindustrie.

Hoewel wij uiteraard weinig kennis



Bovenstaande foto werd eind Juni jl., vlak voor het vertrek van ex-Directeur Harinck, gemaakt.

De drie „bewakers” van onze Directie-domeinen, v.l.n.r.: Sarmili, Salim en Halid.
(foto: Studio Tong & Tin)

hebben van al deze zaken, wekte het geheel zo onze belangstelling op, dat wij er ruim 3 uur hebben rondgekeken.

In de landbouwsectie staken wij veel op over de landbouw-mechanisatie, b' de veehouderij bewonderden wij o.m. de koe Marijke, kampioenmelkgever van Nederland (14 jaar oud, die totaal meer dan 65.000 liter melk heeft geproduceerd).

De zuivelindustrie met haar productie van 12 kaassoorten deed ons watertanden. Voorts noteerden wij, dat niet de Nederlanders, maar de Nieuwzeelanders de „kaaskoppen” zijn, want in de wereldkaasproductie staan zij no. 1 en Nederland als 2 geklasseerd.

Maar als leveranciers van gecondenseerde melk en melkpoeder staat Nederland in de wereld bovenaan. Aan weinig Nederlanders zal dat alles bekend zijn.

Textiel: mode en sieraad.

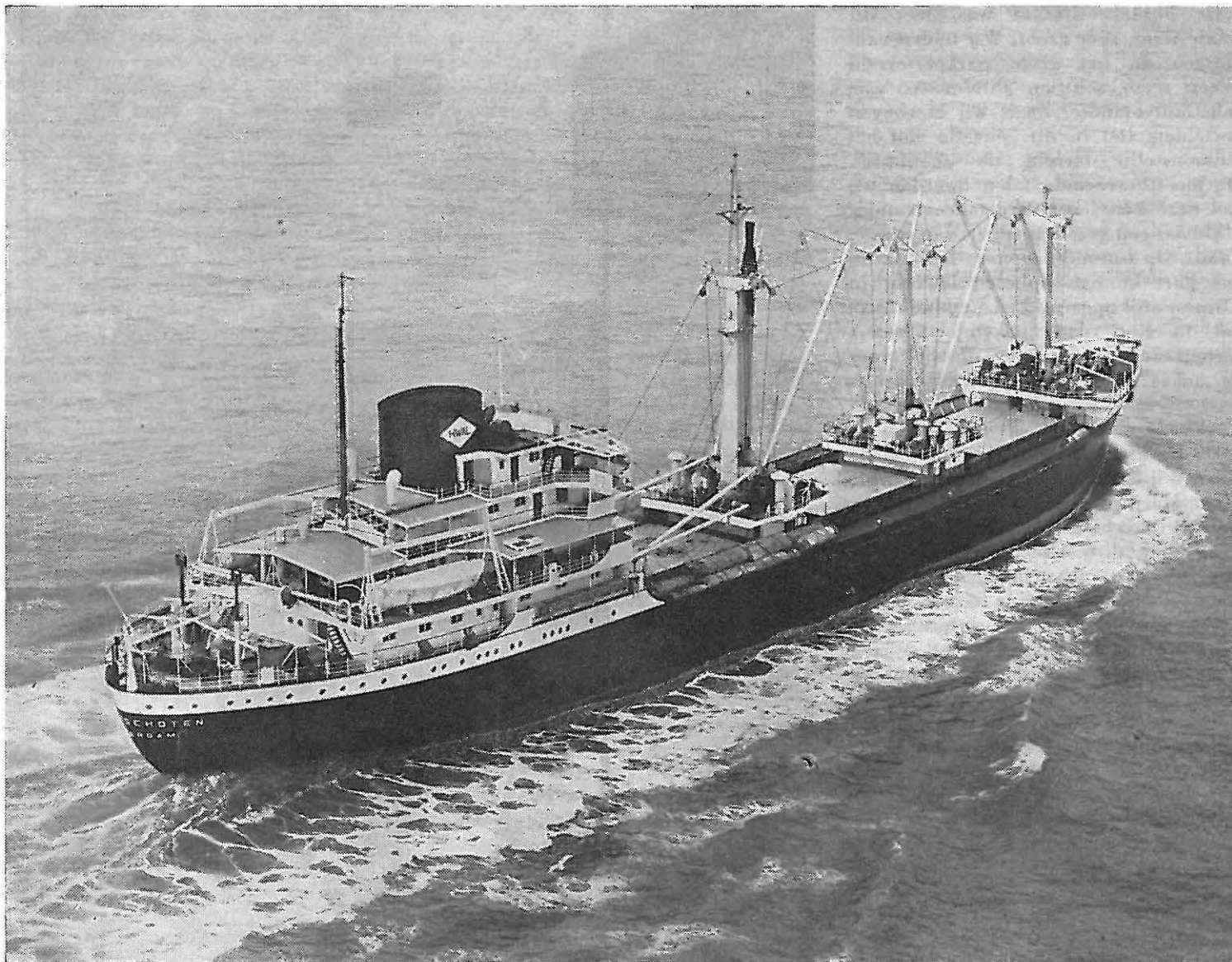
Op de gehele tentoonstelling is er feitelijk geen typisch „vrouwenhoekje”. Tenslotte heeft de moderne vrouw, in velerlei opzicht, dezelfde ambities en aspiraties als de man.

Met dit principe is op de E 55 rekening gehouden. Toch was in de stand van textiel, mode en sieraad goed te merken, dat de „vrouw” hier de meeste belangstelling toonde. Hoewel niet door de organisatoren bedoeld, hadden de dames in dit paviljoen echt hun „hoekje” gevonden.

De Nederlandse Antillen

Het deed ons goed op deze zo Nederlandse tentoonstelling ook de energieuitingen te zien van het deel van het Koninkrijk gelegen in de Caraïbische zee, de Nederlandse Antillen. Een Antillaans student gaf de nodige voorlichting. Men krijgt een goede indruk van

(doorlezen naar de volgende pagina)



Een recente foto van het ms. „Van Linschoten”, varende in de Holland-West Afrika-Lijn.

(foto: Sky foto's — Lympne Airport — Kent)

de machtige petroleumraffinaderijen, de zéér drukke handel, scheepvaart en luchtvaart op deze kleine pittoreske eilanden.

Ruimtevaart

We hebben de sensatie doorleefd van een tocht per ruimteraket naar één der manen van de planeet Jupiter. Dit klinkt fantastisch en inderdaad komt hier fantasie bij te pas. De fantasie, die hier echter bij te pas komt, is echter op geheel verantwoorde basis; hierbij werd uitgegaan van de hoofdgedachte, dat de uitbeelding de illusie zoveel mogelijk aanvaardbaar moest weergeven van een reis naar een planeet of de maan.

Alvorens het ruimteraket te betreden, komt men eerst het Planetarium binnen, waarin op wetenschappelijke wijze tekst en uitleg wordt gegeven van hemelverschijnselen en hemellichamen, die men zelf kan waarnemen. Na aldus enigszins wegwijs te zijn geworden in de hemelruimte gaat men het ruimte-schip binnen.

Als het startsein is gegeven, hoort men het met donderend geweld wegschieten van het ruimteraket en ziet men door de patrijspoorten Rotterdam snel voorbij schieten. Men onderbreekt onderweg de reis in het space-station dat op een zodanige afstand van de aarde ligt, dat zij als de maan met een éénparige beweging er om heen loopt. Daarna gaat het met volle vaart weer de ruimte in.

Het ontwijken van meteoren kan door de patrijspoorten worden waargenomen, het aanlopen van één van Jupiters manen geeft weer nieuwe spanning. Dan komt de landing met stoten, schuren en veel gekraak.

Maar gelukkig is het toch een happy landing. De ijzeren deuren gaan dan open en wij betreden het maanlandschap. Ook dat is zeer realistisch weergegeven; door op een soort windkussens te lopen, merkt men hier de zwaartekracht lang niet zo sterk als op de aarde. Als wij daarna weer buiten in het zonlicht komen, hebben wij werkelijk het gevoel een verre en zeer avontuurlijke

reis te hebben gemaakt en zijn feitelijk blij weer op onze oude vertrouwde aarde terug te zijn.

Televisie studio

Na onze reis in de eeuwige ruimte ging ons laatste bezoek naar de televisiestudio, waar wij net Wim Kan een voor dit moment zeer toepasselijk liedje hoorden zingen: „Kleine mens met je grote ideeën”. Zo kwam dan het eind van dit 4-daags bezoek.

Huiswaarts kerend, nog vol gedachten aan alles wat wij gezien, gehoord en beleefd hadden, keken wij toevallig op naar de nog door de oorlog beschadigde toren van de St. Laurenskerk in het hartje van Rotterdam.

Als een schild hing daar een groot bord met de woorden:

— *Bron van alle energie God* —

Moge de kleine mens met zijn grote ideeën, deze realiteit steeds voor ogen houden.

H. A. C.

Rotterdam, Juli 1955.

Uitslag doktersprijsvraag

Van onze doktersprijsvraag, voorkomende in het Juni-nummer, zijn niet erg veel oplossingen binnengekomen.

Het was toch heus geen moeilijke opgave. Dokter A wist met zekerheid van het dochttertje van zijn collega te zeggen dat zij Hannie heette, omdat zijn collega een vrouw was en dezelfde naam droeg! Neen, zegt u nu eerlijk: moeilijk is het toch niet.

De uitgeloopte prijs van Rp. 25,— gaat naar: Mejjuffrouw E. W. J. Croese — hulpverpleegster van het Ziekenhuis Petamburan, die wij met het behaalde succes gelukwensen.

Deze maand komen wij met een nieuwe opgave, en wel een

Eierenpuzzle

Al een heel oud vraagstuk, dat men steeds opnieuw aan de opgroeiende en weetgierige jeugd stelt is het volgende:

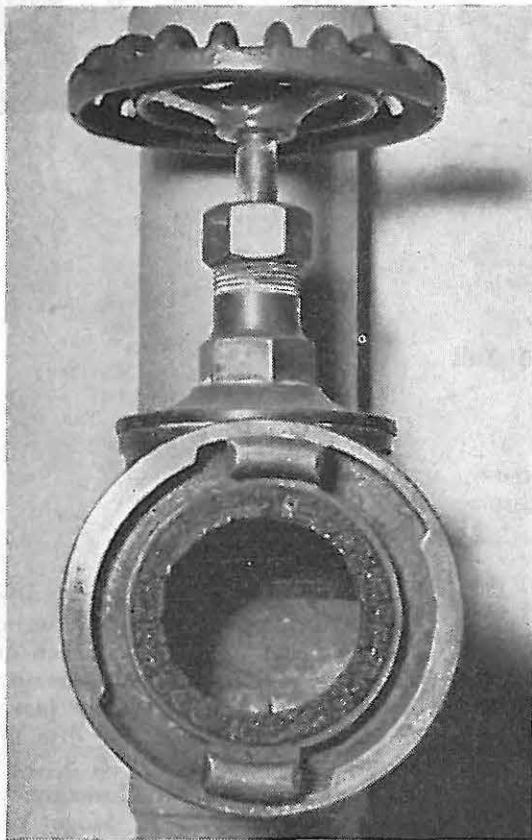
Een boerin gaat naar de markt met een mandje eieren. Onderweg komt ze een arme man tegen en ze heeft zo'n medelijden, dat ze hem de helft van de eieren geeft plus één toe. Daarna ontmoet ze een arme vrouw, en ook die wekt haar medelijden op, en ze geeft haar van de eieren, die nog in haar mandje zijn, de helft met één toe. Vóór dat ze op de markt is ontmoet ze een huilend kind en — uit hetzelfde medelijden — schenkt ze dit kind wederom de helft van wat er in haar mandje was, en nu geeft ze wat er dan overblijft, nl. 3 stuks, erbij. Het mandje is nu geheel leeg en de boerin gaat weer huiswaarts... Hoeveel eieren had ze oorspronkelijk??

Onder de goede inzendingen verloten wij weer een prijs van Rp. 25.—

U gelieve in de linker-bovenhoek van de envelop te zetten: eierenpuzzle. U dient uw inzending te adresseren als volgt: Aan de Redactie van „De Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur no. 5 — Djakarta.

Uiterste datum van inzending: 20 September a.s.

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



De juiste oplossing van de maandelijkse foto-prijsvraag, voorkomende in het Juni-nummer van „de Uitlaat”, staat hiernaast afgebeeld: de afsluiter van een brandkraan.

De uitgeloopte Rp. 15,— gaan voor deze maand naar de heer Ajat, tekenaar b/d Technische dienst op het Hoofdkantoor, Onze gelukwensen.

*

Links onderaan ziet u onze nieuwe opgave. Wij willen het onze lezers gemakkelijk maken en erbij verklappen dat het een afbeelding is van iets eetbaars dat, in bereide toestand, ongetwijfeld een lekkernij is, geliefd bij jong en oud. En nu zeggen we niets meer!

Uw oplossing 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 op de envelop zette men: foto-prijsvraag. Vergeet dan niet om uw juiste naam en adres op uw oplossing te vermelden. Uiterste datum van inzending: 20 September a.s.

Onderzoek naar zeestromingen in de Stille Oceaan.

Zoals onze lezers zich zullen herinneren werden begin verleden jaar door vliegtuigen van het Britse Coastal Command, in samenwerking met het National Institute of Oceanography, 10.000 plastic enveloppen uitgeworpen boven een groot deel van de Atlantische Oceaan, teneinde op deze wijze een duidelijker beeld te verkrijgen van de aldaar heersende zeestromingen.

Een dergelijk onderzoek zal nu ook worden ingesteld naar de stromingen in de Stille Oceaan. Het Scripps Institution of Oceanography zal nl. dit jaar 12.000 flessen in zee doen werpen, elk bevattend een nauwkeurige opgave van de plaats waar de fles aan de golven werd toevertrouwd, alsmede een verzoek aan een eventuele vinder om de fles aan het instituut te willen terugzenden. Men verwacht dat er van de 12.000 flessen ongeveer 300 zullen worden teruggevonden.



— Is dat nou niet precies of je bij de wedstrijd zelf bent?!

ONS SPORT-nieuws

SCHAKEN

K.S.B.D.-competitie kampioenschap 1955.

Voorlopige uitslagen (t/m 20 Juli 1955):

Borsumy — N.H.B. 2½ — 5½;
Borsumy — Escompto 3 — 5; Borsumy — K.P.M. 3 — 5; Borsumy — Stanvac 3 — 5; Borsumy — P.T.T. 2 — 6; Stanvac — N.H.B. 8 — 0; Stanvac — K.P.M. 3½ — 4½; N.H.M. — G & S 4½ — 3½; N.H.M. — K.P.M. 4 — 4; N.H.M. — N.H.B. 5½ — 2½; K.P.M. — Escompto 5 — 3; B.N.I. — Escompto 5 — 3; B.N.I. — G & S 5½ — 2½; B.N.I. — N.H.B. 8 — 0 (n.o.); K.P.M. — B.N.I. 8 — 0 (n.o.).

	Gesp.	Gew.	Gel.	Verl.	Puntn.
P.T.T.	1	1	—	—	1
K.P.M.	5	4	1	—	4½
Stanvac	3	2	—	1	2
B.N.I.	4	3	—	1	3
N.H.M.	3	2	1	—	2½
N.H.B.	4	1	—	3	1
Escompto	3	1	—	2	1
Borsumy	5	—	—	5	0
G & S	2	—	—	2	0

Uitslagen van de door ons gespeelde wedstrijden:

K.P.M. — Escompto 5—3

W 1 Alibasah	—	Saulus	1—0
2 Weenas	—	T. S. Lim	0—1
3 Sendouw	—	Sjamsul	0—1
4 Nelwan	—	M sseyer	1—0
5 Lantang	—	Bustami	1—0
6 Rubin	—	Lengkey	1—0
7 Neuvenheim	—	Kraag	0—1
8 Gerungan	—	Siradjud'n	1—0

K.P.M. — Borsumy 5—3

Z 1 Oudvorst	—	Jagerman	1—0
2 Ticoalu	—	H. K. Tjia	0—1
3 Sendouw	—	S. L. Lim	0—1
4 Nelwan	—	T. S. Gouw	1—0
5 Brouwer	—	O. K. Tan	1—0
6 Rubin	—	Soumerah	1—0
7 Lantang	—	Agus	1—0
8 Gerungan	—	I. S. Kwee	0—1

K.P.M. — Stanvac 4½—3½

Z 1 Oudvorst	—	H. G. Liem	0—1
2 Willosuharto	—	Grunnagel	0—1
3 Neuvenheim	—	Ie Ping Ie	1—0
4 Sendouw	—	Tuerah	½—½
5 Nelwan	—	Ticoalu	1—0
6 Rubin	—	G. G. Ong	1—0
7 Lantang	—	K. L. Thio	1—0
8 Alibasah	—	W. G. F. Tjoa	0—1

K.P.M. — N.H.M. 4—4

W 1 Soemarno	—	Hoek	1—0
2 Oudvorst	—	Fokkens	1—0
3 Sendouw	—	Masoen	0—1
4 Neuvenheim	—	Sidik	0—1
5 Nelwan	—	Sie Wie Seng	1—0
6 Rubin	—	Sleyster	0—1
7 Lantang	—	T. A. Tan	0—1
8 Alibasah	—	Sumita	1—0

K.P.M. — BNI 8—0

BNI niet opgekomen.

Na een onverwachte doch alleszins verdiende 4½ — 3½ overwinning op Stanvac, kampioen 1954 en een ons in de schoot geworpen 8 — 0 zege op BNI, de runner-up van het vorige jaar (niet opgekomen) ligt, met nog drie te spelen wedstrijden tegen G & S, NHB en PTT de weg naar de Borsumy wisselbeker voor ons open. Moge Vrouwe Fortuna ons, ook gedurende de laatste rondes, gunstig gezind zijn.

Op naar het kampioenschap 1955!

Voetbalwedstrijd K.P.M. — K.J.C.P.L.

In het Juni-nummer van „Haal op gelijk”, het personeelsorgaan in Nederland van de K.J.C.P.L., lezen wij het volgende verslagje over de voetbalwedstrijd K.P.M. - K.J.C.P.L.

Op 4 Juni j.l. 's middags om ± 2 uur, verscheen op het S.M.N. sportpark een klein doch select gezelschap, waaronder uw verslaggever, om getuige te zijn van de voetbalwedstrijd K.P.M. - K.J.C.P.L., de laatste van een serie van drie, om de wisselprijs, uitgelooft door de Directie der K.P.M.

't Was mooi zonnig weer met een flinke bries, waarin de maatschappijvlaggen lustig gewapperd zouden hebben wanneer iemand op de gedachte was gekomen, ze tot dat doel mee te brengen.

Een aversie tegen voetbalwedstrijden kon voor u geen reden zijn om door afwezigheid te schitteren, want van voetbal hebben we niets gemerkt.

In de aanvang ging de strijd vrijwel gelijk op met dien verstande, dat toen

alle twee en twintig in fleurige shirts gestoken enthousiastelingen eenparig over de bal traptten.

De stand bleef dan ook geruime tijd blanco tot dat de K.P.M. vond nu toch maar spijkers met koppen te moeten slaan.

Het einde kwam dan ook met een verdiende zege voor de K.P.M. (12-1).

De eer werd gered door de zoon van een onzer en wel op een wijze, die deed denken aan de virtuositeit, waarmee zijn papa fiscale problemen weet op te lossen.

Een woord van dank aan de met verlof zijnde opvarenden is zeker op zijn plaats voor hun bereidwilligheid, het gebrek aan bibit in ons elftal op te heffen door met hun omvangrijkheid de open plaats aan te vullen.

't Klein doch select gezelschap heeft veel vrolijke momenten meegemaakt.

Zij die de zee bevaren
met schepen rijk bevracht,
zien op de grote baren,
Gods Wijsheid, Gunst en Macht.

Kleine Tom

De onderwijzer gaf een les over landbouw en legde de klas uit, hoe vogels en insecten een oogst kunnen vernielen.

Kleine Tom scheen er geen belangstelling voor te hebben; daarom wees de onderwijzer naar hem en zeide: „Nou, Tom, wat is erger — wormen of kraaien?”

„Dat weet ik niet”, antwoordde Tom. „Ik heb nog nooit kraaien gehad”.



Het jaarlijkse „Abel Tasman Tournooi”

Het zevende „Abel Tasman Sport-tournoi” behoort weer tot het verleden, sinds Donderdagavond 14 April j.l. een gezellig bal dit evenement van het jaar voor de leerlingen van Middelbare Zeevaartscholen en Scholen voor Scheepswerktuigkundigen in „Krasnapolsky” te Amsterdam besloot.

Onder gunstige weersomstandigheden maten dit jaar in deze sportieve strijd 11 scholen elkaars krachten met voetbal, volleybal, zwemmen, atletiek, hockey en sloeproeven.

De leerlingen van de „de Ruyterschool” uit Vlissingen, winnaars van het afgelopen jaar, schenen van plan te zijn hun prijs niet af te staan, want op de eerste dag veroverden zij de leiding met eerste plaatsen op de onderdelen atletiek en volleybal. In de finale 100 meter liep Wammerdam van de „de Ruyterschool” uit Vlissingen zich het vuur uit zijn sloffen en werd winnaar in de tijd van 11.6 sec.

De sportploeg uit Vlissingen verspeelde veel punten bij de zwemwedstrijden, waarbij de strijd voornamelijk ging tussen ploegen uit plaatsen, waar overdekte zwembaden zijn gevestigd.

Na een enerverende strijd eindigde de ploeg, die de Kweekschool voor de Zeevaart in het water bracht, als eerste na een nek aan nek-race met de Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen uit Amsterdam en de Zeevaartschool uit Scheveningen.

Door de 1e en 2e plaats bij het zwemmen kwamen de Amsterdamse scholen op de algemene ranglijst in puntenaantal gelijk met de „de Ruyterschool” uit Vlissingen.

Voor het definitief bezetten van de eerste plaats in het algemeen klassement waren de voetbal-finales doorslaggevend, waarbij het voetbalelftal van de Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen uit Amsterdam geen steek liet vallen en aan alle onzekerheid een einde maakte door het voetbaltournoi te winnen met een 1—0 zege in de finale op de ploeg van de Zeevaartschool uit Rotterdam.

Het elftal uit Vlissingen wist met 1-0 over de Kweekschool voor de Zeevaart te zegevieren, waardoor de „de Ruyterschool” zich definitief op de 2e plaats nestelde in het algemeen klassement, op de voet gevolgd door de Kweekschool voor de Zeevaart. Met een 2e plaats in het voetbaltournoi steeg het totale puntenaantal van de Zeevaartschool uit Rotterdam dusdanig boven de naaste concurrenten uit, dat de 4e plaats in het eindklassement door Rotterdam kon worden opgeëist.



In Amsterdam is Dinsdag 12 April j.l. het jaarlijkse „Abel Tasman”-tournoi gehouden voor leerlingen van de Nederlandse Middelbare Scholen ter Opleiding van Stuurlieden en Scheepswerktuigkundigen.

Bovenstaande foto geeft een beeld van de finale op de 100 meter. Winnaar werd Wammerdam van de „de Ruyter”-school te Vlissingen in de tijd van 11,6 sec. Tweede werd Lamoree van de Zeevaartschool te Den Helder.

(foto ANP)

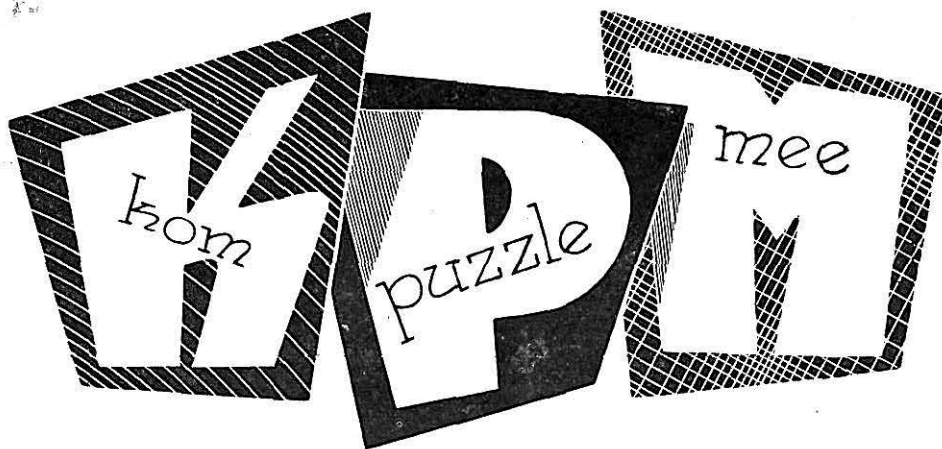


Als onderdeel van het „Abel Tasman”-tournoi werd op 14 April j.l. op de Amsterdamse Bosbaan een wedstrijd in sloepenroeien gehouden. We zien hier de finish van de strijd tussen een Rotterdamse en een Scheveningse ploeg. De Rotterdammers wonnen.

(foto ANP)

Het hockeyploeg werd gewonnen door de hockeyploeg uit Vlissingen, waarbij hun doelmannen geen enkele maal werd gepasseerd.

Bij het sloeproeven op de Bosbaan wist de roeiploeg van de Zeevaartschool uit Den Helder de grootste snelheid aan de zware Marinesloepen te geven.



De oplossing van het doorlopende kruiswoordraadsel, voorkomende in het Juni-nummer, ziet er als volgt uit:

keiplvnsalknsm
plasaromadaasnu
macaronimentaai
staagladingedam
moorhysblokraka
niodekalikistar
raketinaeradu
laratradrsriocs
waalornaatelets
aanluialu'nluik
iktergootlaatei
kusegermobaneis
eronereepaltrat
loefnegeraleppo
opnatnarorancik

De eerste prijs (Rp. 25,—) gaat naar:
A. Cramer Bornemann — 1e klerk —
ag. Semarang;
de tweede prijs (Rp. 15,—) naar: A.S.
Thomas — stuurman-locaalvaart a/b
van het ms. „Lahewa” en
de derde prijs (Rp. 10,—) naar: Ch. A.
Th. Maengkom — gepens. hofmeester
te Langoan (Menado).

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.

*

Deze maand een spreekwoord-philippine, waarvan de opgave voor zichzelf spreekt.

De oplossingen moeten de Redactie uiterlijk 20 September a.s. hebben bereikt.



— Nee! Er kan géén lachje voor jou meer af!

Spreekwoord-philippine

In de eerste (linkse) van nevenstaande figuren moeten woorden worden ingevuld van onderstaande betekenis. Na overbrenging van de letters naar de rechtse figuur (gelijgenummerde vakjes) ontstaat hierin een spreekwoord.

- A. deel van een klok
- B. tuingereedschap
- C. betekenis
- D. hefgewicht
- E. feest
- F. afgodendienaar
- G. om te wekken
- H. lichaamsdeel (meerv.)
- I. steenmarter
- J. kozakkenhoofdman.

A	10	19	32	48	5	50
B	54	36	17	55	4	42
C	39	26	52	16	22	49
D	1	41	46	7	23	28
E	3	15	12	54	38	30
F	14	37	21	43	9	53
G	31	44	13	45	33	42
H	51	40	35	8	47	24
I	6	11	20	31	2	18
J	29	49	34	25	27	53

	1	2		3	4	5	6	7	
8	9		10	11	12	13		14	15
16	17	18		19	20	21	22	23	24
	25	26	27	28		29	30		31
32	33	34		35	36	37	38		39
40	41	42		43	44		45	46	47
48	49	50		51	52	53	54	55	

Als een man een tijger vermoorden wil noemt hij dat sport, als een tijger hem vermoorden wil, noemt hij het bloeddorstigheid.

George Bernard Shaw
(1856 — 1950)

Onassis annuleert orders.

Naar verluidt heeft de bekende Griekse reder Onassis onlangs het contract dat hij in 1952 met de Hewaldtswerke te Hamburg had gesloten voor de bouw van een tanker van 45.230 ton d/w. geannuleerd. Het vaartuig, het derde van een dergelijk draagvermogen dat door Onassis werd besteld, zou in 1955 zijn opgeleverd.

De eerste tanker van dit type, de bekende „Tina Onassis”, werd in Juli 1953 te water gelaten, en mocht op dat tijdstip met een draagvermogen van rond 45.250 ton de grootste tanker ter wereld genoemd worden. De bouwkosten voor dit schip bedroegen rond 2 miljoen pond sterling.

Op 5 Juni 1954 werd het zusterschip, de „Al-Malik Saud Al-Wal”, te water gelaten, welk schip rond 2.500.000 pond heeft gekost. Hoewel van dezelfde afmetingen als de „Tina Onassis” was het draagvermogen van dit schip door enkele interne wijzigingen nog groter, nl. 47.000 ton. Op 13 October verliet de „Al-Malik Saud Al-Awal” de werf voor het maken van enkele proefvaarten op zee, waarna het schip begin November te Hamburg terugkeerde. Sindsdien heeft het vaartuig geen zee meer gezien.

Een dergelijk geval is trouwens voor Onassis niet nieuw, gezien de gang van zaken met betrekking tot de „Olympic Sun”, welke eveneens lange tijd na oplevering in de haven is blijven liggen. Deze 30.000 ton metende tanker werd in April van het afgelopen jaar in de USA te water gelaten. In Juni daaropvolgend werd het schip te koop aangeboden, doch toen hiervoor geen belangstelling bleek te zijn, accepteerde Onassis het vaartuig. Desondanks ligt het schip nog steeds in de USA.



Een geslaagde fotowedstrijd

In het Juli-nummer publiceerden wij de opnamen van de 2de prijswinnaars aan boord van de Nitour-Ophir-Cruise.

Ziehier de impressies van 2 van de 4 derde prijswinnaars, gewijd aan de mooie haven van Gorontalo.

*

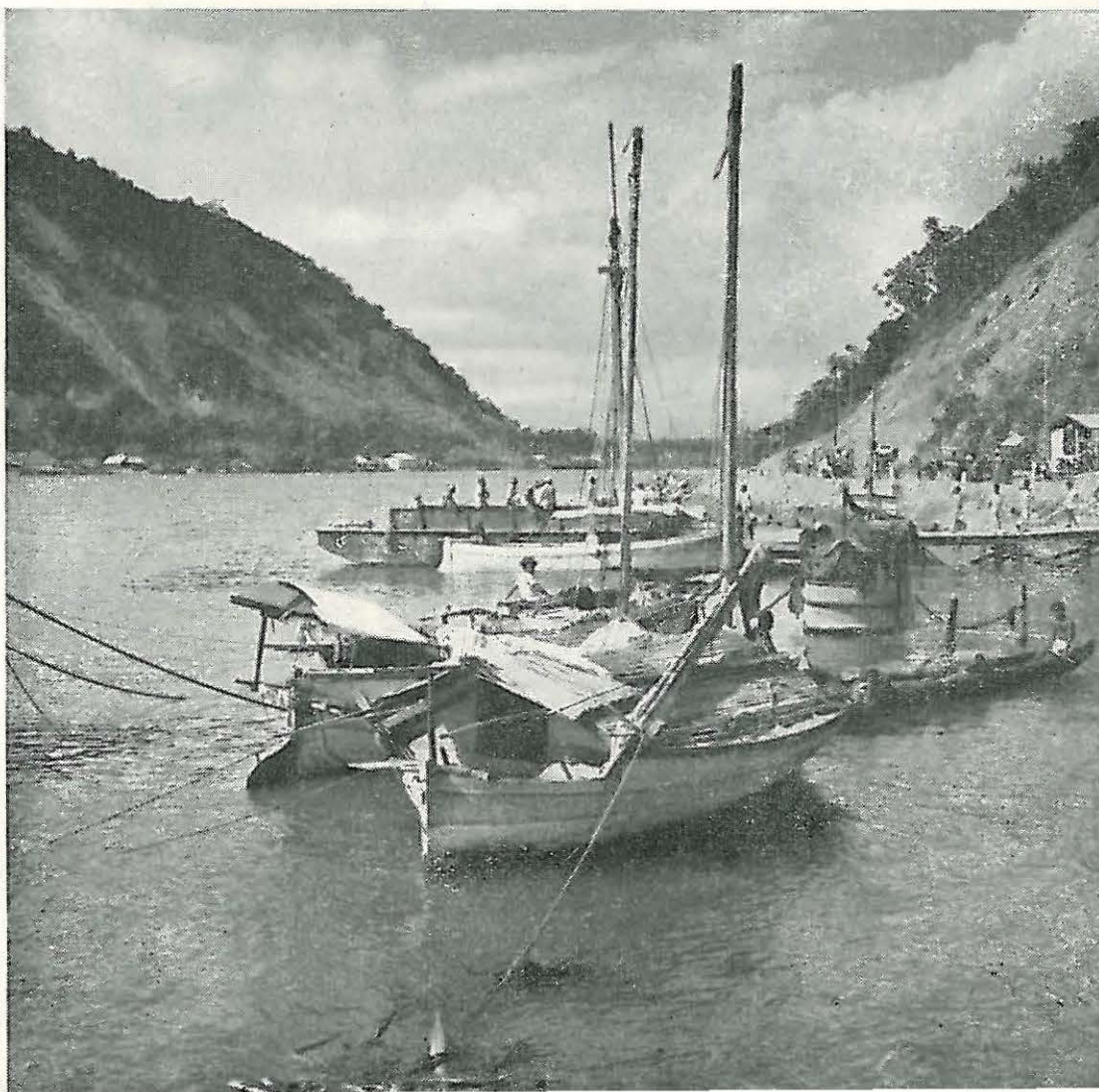
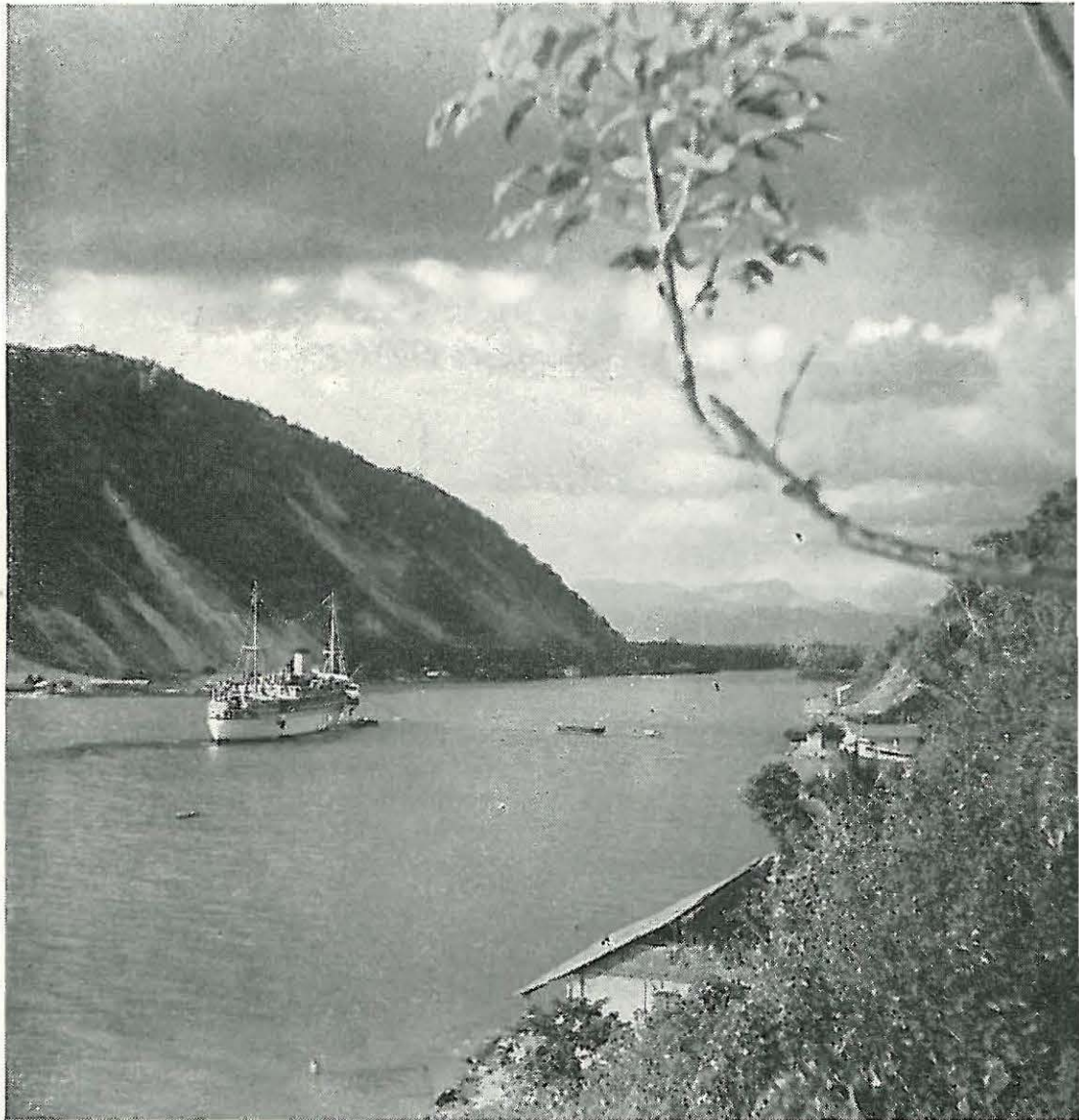
Boven: De „Ophir” in de baai met doorkijk naar de monding der Gorontalo-rivier en de vlakte achter het plaatsje.

Foto: J. P. Wijs, thans in Nederland.

Beneden: De ponton, waarover praktisch alles Gorontalo binnenkomt en verlaat.

Foto: Tan Tek Peng — Djakarta.

S





PITHO
SINGAPORE