

A black and white photograph of a person standing on a beach, looking out at the ocean. The person is silhouetted against the bright sky and water. The foreground is dark, with the silhouettes of trees and foliage framing the scene. The sky is filled with soft, horizontal clouds. The water is calm, reflecting the light from the sky. The overall mood is contemplative and serene.

de Uitlaat

10e JAARGANG No. 9

SEPTEMBER 1955

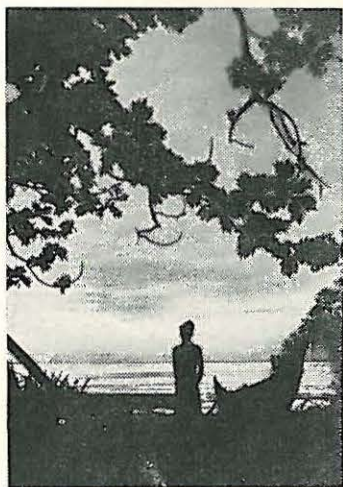
de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

10de jaargang no. 9
September 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



Zonsondergang aan het strand
ten zuiden van Painan (West
Sumatra). Deze „beste foto van
de maand” werd gemaakt door
de heer E.J.B. Wahr — agent te
Padang, die h'ermede de uit-
geloofde prijs van Rp. 50,—
heeft verdiend.



Deze foto staat op de achterzijde
van de omslag. Het ms. „Kala-
bahi” te Tg. Perak.

(foto: Frank Bodmer Studio's)

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



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

(foto: Studio Tong & Tim)

De „Van Swoll” en de „Van Outhoorn” voor de sloop verkocht

Het ss. „Van Swoll” en het ss. „Van Outhoorn” zijn beiden van de vlootsterkte van onze maatschappij afgevoerd; zij werden, met oplevering Singapore, aan slopers te Hongkong verkocht. Daartoe vertrok eerstgenoemd schip op 18 Mei, voor de laatste maal, vanuit Priok's haven en arriveerde, na haar laatste opdrachten te hebben uitgevoerd, 1 Juni d.a.v. te Singapore. De „Van Outhoorn” is tot 17 Juli jl. blijven varen in lijn 63 om daarna in extra emploti te varen en tenslotte in te vallen in lijn 62, alwaar het schip begin Augustus te Singapore arriveerde.

De „Van Swoll” werd in 1929/1930 gebouwd op een der hellingen van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te Rotterdam en kwam voor de eerste maal, in Mei 1930, in Indonesië aan.

De lengte bedroeg 95.15 meter, de grootste breedte 14.07 meter en had een bruto-inhoud van 2156.19 registerton. Het vermogen bedroeg 1700 I.P.K. met een snelheid van 11 mijl. Er was plaats voor 61 hutpassagiers, terwijl de „Van Swoll” 914 dek- en tussendekpassagiers kon vervoeren.

De „Van Swoll” is tijdens de laatste oorlog blijven doorvaren: zij wist, via Singapore, Colombo te bereiken, werd uiteindelijk naar Bombay gedirigeerd, en kwam uiteindelijk in Australië terecht.

De laatste tijd (tot 14 Mei jl.) onderhield zij de lijndienst Palembang — Java — Z.O.-Borneo v.v.

*

De „Van Outhoorn” werd in 1927 op de Werf Intermaas te Slikkerveer gebouwd en kwam in December van dat jaar in de Indonesische wateren aan.

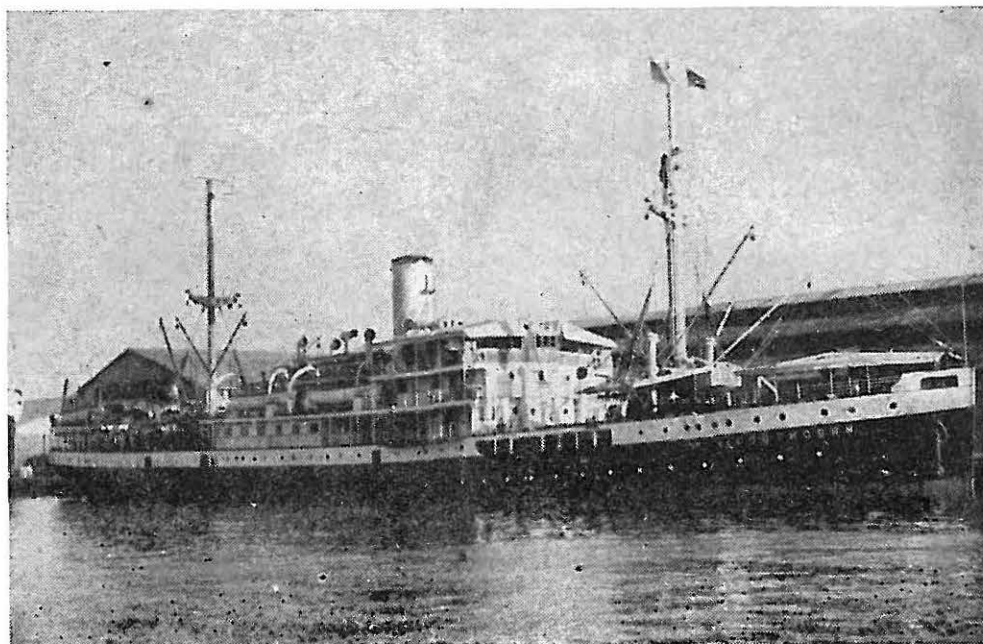
De lengte over alles bedroeg 95.15 meter, de grootste breedte was 14.09 meter en zij had een bruto-inhoud van 2069 registerton. Er was plaats voor 42 hut-passagiers en 1266 dek- en tussendekpassagiers. Het vermogen bedroeg 1700 I.P.K. bij een snelheid van 11 mijl per uur.

Ook de „Van Outhoorn” heeft gedurende Wereldoorlog II doorgevaren. In April '43 werd zij, bij een geslaagde poging om de haven van Port Moresby tijdens een Japanse aanval te ontvluchten, ernstig beschadigd.

Na de oorlog voer de „Van Outhoorn” in lijn 63: Surabaia — Oost Borneo v.v.



Het ss. „Van Swoll” bevindt zich reeds in slopers handen.....



Het ss. „Van Outhoorn” werd eveneens reeds van de vlootsterkte van onze maatschappij afgevoerd.

(foto: F. Lancker)

Bij het afscheid van Jhr. I. H. A. Backer

27 Juni 1955 was een belangrijke dag voor de K.P.M. Op die dag toch nam de Raad van Bestuur afscheid van Jhr. I.H.A. Backer als Directeur in Nederland.

De normale Raadsvergadering werd tot dat doel op een bepaald moment onderbroken voor het binnenleiden van Mevrouw Backer en de kinderen, de dames Delprat, Speelman en Lucas, de heer W.L. de Vries, Directeur-Generaal van Scheepvaart, de Directieleden van S.M.N., K.N.S.M., K.J.C.P.L. en de heren M.C. Koning en D. Iken. Voorts stelden zich op de ouderen van het Amsterdamkantoor.

De Directeur-Generaal van Scheepvaart, sprekende namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, voerde het eerst het woord om o.a. in het licht te stellen, hoezeer ook de Regering waardering heeft voor het belangrijke werk, dat Jhr. Backer tijdens zijn directeurschap heeft verricht voor de wederopbouw van de K.P.M.-vloot en de latere spreiding van haar bedrijf.

Het was hem dan ook een groot voorrecht te mogen mededelen, dat de verdiensten van Jhr. Backer Hare Majesteit de Koningin aanleiding hadden gegeven

op voordracht van de Minister hem te benoemen tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

De Voorzitter van de Raad van Bestuur, Mr. D. A. Delprat, daarop het woord nemend, vertolkte de dank en de blijdschap van de Raad voor de aan Jhr. Backer verleende onderscheiding en voor de waarderende woorden van de Directeur-Generaal van Scheepvaart, namens de Regering, ook aan het adres van de K.P.M.

Namens de Raad bood de Voorzitter Jhr. Backer de bij de Koninklijke On-

Van het Amsterdam-kantoor ontvingen wij bijgaand verslag over het officiële afscheid van de heer Backer als Directeur in Europa van onze maatschappij op 27 Juni jl.

derscheiding behorende kleine versierselen aan.

Na de carrière van Jhr. Backer bij de K.P.M. te hebben geschetst, bracht de heer Delprat de dank van de Raad van Bestuur onder woorden voor de altijd prettige en doelbewuste wijze, waarop Jhr. Backer voor de goede verhouding in de maatschappij had geijverd en daarin ook volkomen was geslaagd.

„Het besluit van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders om Jhr. Backer te benoemen tot lid van de Raad van Bestuur verheugt de Raad ten zeerste”, aldus de heer Delprat, „omdat wij U in onze vergaderingen — zij het op een andere plaats aan de tafel — niet zullen behoeven te missen, want behalve de zakelijke verhouding wordt de persoonlijke verhouding met U door de leden van de Raad en door mij op hoge prijs gesteld.”

Aan zijn dankbaarheid jegens de scheidende directeur wilde de Raad uitdrukking geven door de aanbieder van een geschilderd portret van Jhr. Backer.

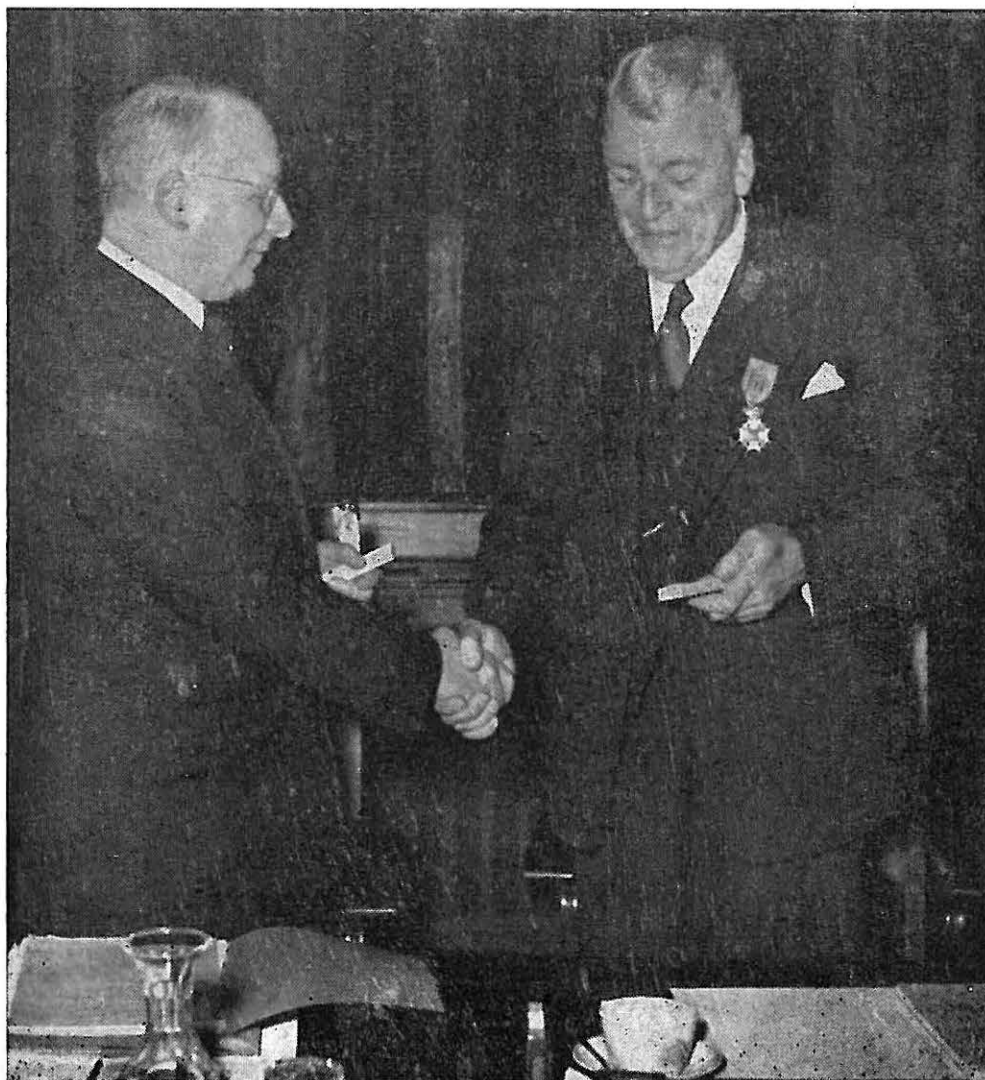
De heer Lucas las vervolgens — op verzoek van de voorzitter — de ingekomen telegrammen voor van de directie te Djakarta en van de directieleden buiten Europa der K.J.C.P.L.

Jhr. Backer sprak daarna allereerst tot de Directeur-Generaal van Scheepvaart, hem verzoekende zijn erkentelijkheid voor de hem verleende Koninklijke Onderscheiding aan Hare Majesteit de Koningin te willen overbrengen en hem dankend voor de vriendelijke woorden, waarvan hij, namens de Regering, de uitreiking vergezeld had willen doen gaan.

Zich vervolgens richtende tot de Voorzitter van de Raad van Bestuur, betuigde Jhr. Backer zijn dank voor de gelegenheid die de Raad hem sinds 1945 had geboden om voor de K.P.M. te werken onder de directe leiding van de Raad.

Dat de heer Koning bij dit afscheid aanwezig was, verheugde Jhr. Backer bijzonder, omdat deze hem indertijd als employé engageerde en hem later, als Voorzitter van de Raad van Bestuur, voor benoeming tot Directeur in Nederland voordroeg.

Dank betuigde Jhr. Backer ook jegens al zijn medewerkers op het Amsterdam-kantoor en niet het minst ook jegens de collega's te Djakarta, die



De heer Delprat, Voorzitter van de Raad van Bestuur, spreekt de heer Backer toe, wenst hem geluk en overhandigt hem de kleine versierselen verbonden aan het ridderschap in de Orde van de Nederlandse Leeuw. (Fototez — J.W. Verhoef)

er zo toe hebben medegewerkt prettige verhoudingen te scheppen.

In de avond verenigden zich de Raad van Bestuur, de Directies van S.M.N., R.L., K.N.S.M., K.J.C.P.L., K.P.M. en de oud-President-Directeuren Koning, Vas Dias, Hens en Iken zich met Jhr. en mevrouw Backer aan een afscheidsdiner in Hotel Der Nederlanden in Vreeland, de geboorteplaats van Jhr. Backer.

Op 30 Juni had een samenkomst van Jhr. Backer, vergezeld van mevrouw Backer, plaats met het voltallige personeel van het Amsterdam-kantoor, gezagvoerder H. A. Corsten en 1e Officier J. J. C. Jansen van het m.s. „Van Cloon”, gezagvoerder W. H. Iedema, 1e Officier T. M. Kuipers van het binnenliggende m.s. „Van Linschoten” en gezagvoerder L. Kranenburg (met verlof) van het m.s. „Van Spilbergen” in de vergaderzaal van het Scheepvaarthuis.

Bij monde van de Chef Financiën, de heer M. Lubsen, werden in welgekozen woorden de gevoelens van het personeel bij dit afscheid vertolkt en vorm gegeven door de aanbidding van een cadeau.

Jhr. Backer herdacht in zijn antwoord de 41 jaren, die hij in de dienst der K.P.M. had doorleefd, deed een beroep op de ouderen, zo goed als op de jongeren, om in de beproefde Paketvaartgeest door te werken en de nieuwe directie dezelfde toewijding en steun te geven, die hij zich altijd bewust was geweest.

Met een diner in Hotel de L'Europe te Amsterdam, in de meer intieme kring van directie en ouderen van het kantoor, werd diezelfde avond het afscheidsceremonieel besloten.

Bij die gelegenheid sprak Ir. Struyk, namens de directe medewerkers, op de hem eigen wijze Jhr. Backer toe en vond deze laatste gelegenheid om van ieder persoonlijk met enkele toepasselijke woorden afscheid te nemen.

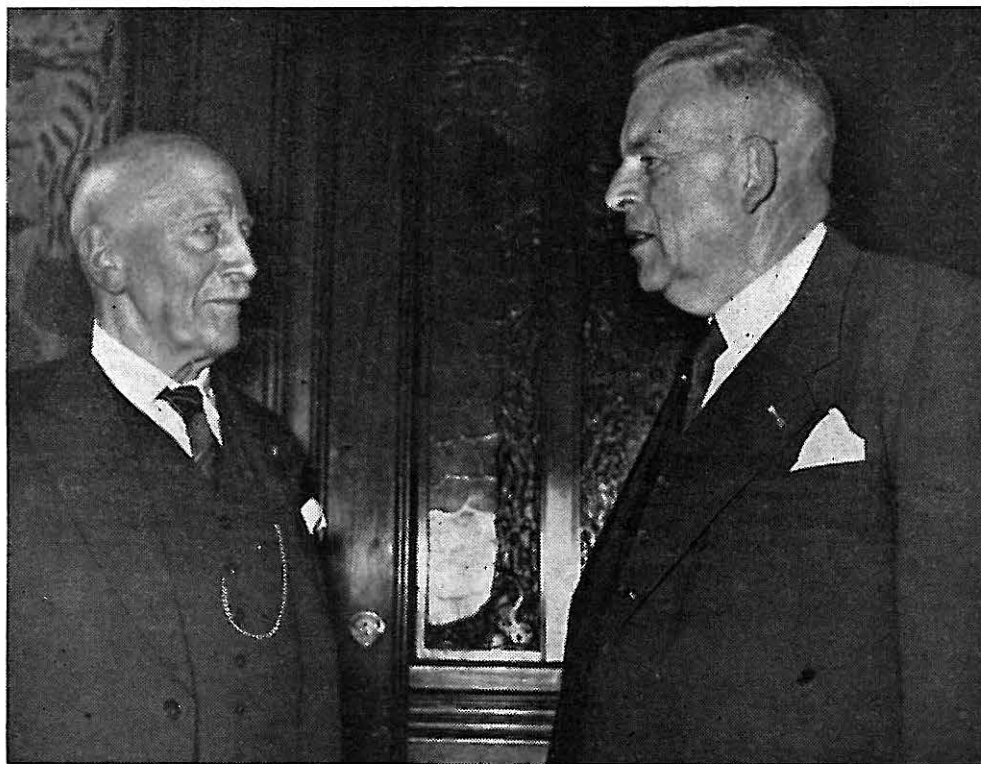
Plannen voor de nieuwe Scheveningse pier gereed

Als alle officiële en niet-officiële instanties medewerken zal de Scheveningse Pier — tijdens de oorlog door de bezetters afgebroken — in nieuwe gedaante, in 1957 voor het publiek open gesteld kunnen worden.

Had men aanvankelijk de nieuwe pier geprojecteerd in de as van de Palacestraat, dus tussen het Palais de Danse en het Palace-hotel, thans is besloten te bouwen tussen dit hotel en de nieuwe Oranje-flats, in de as van de Van Alkemadeaan. De nieuwe pier wordt uit beton opgetrokken; ze krijgt een lengte van 375 m (even lang dus als het oude wandelhoofd) en een breedte van 12 m; d.i. 4 m breder dan de oude. Het wind-



De heer Backer in zijn dankwoord tot de heer De Vries en Mr. Delprat. Rechts mevrouw Backer en dochter.



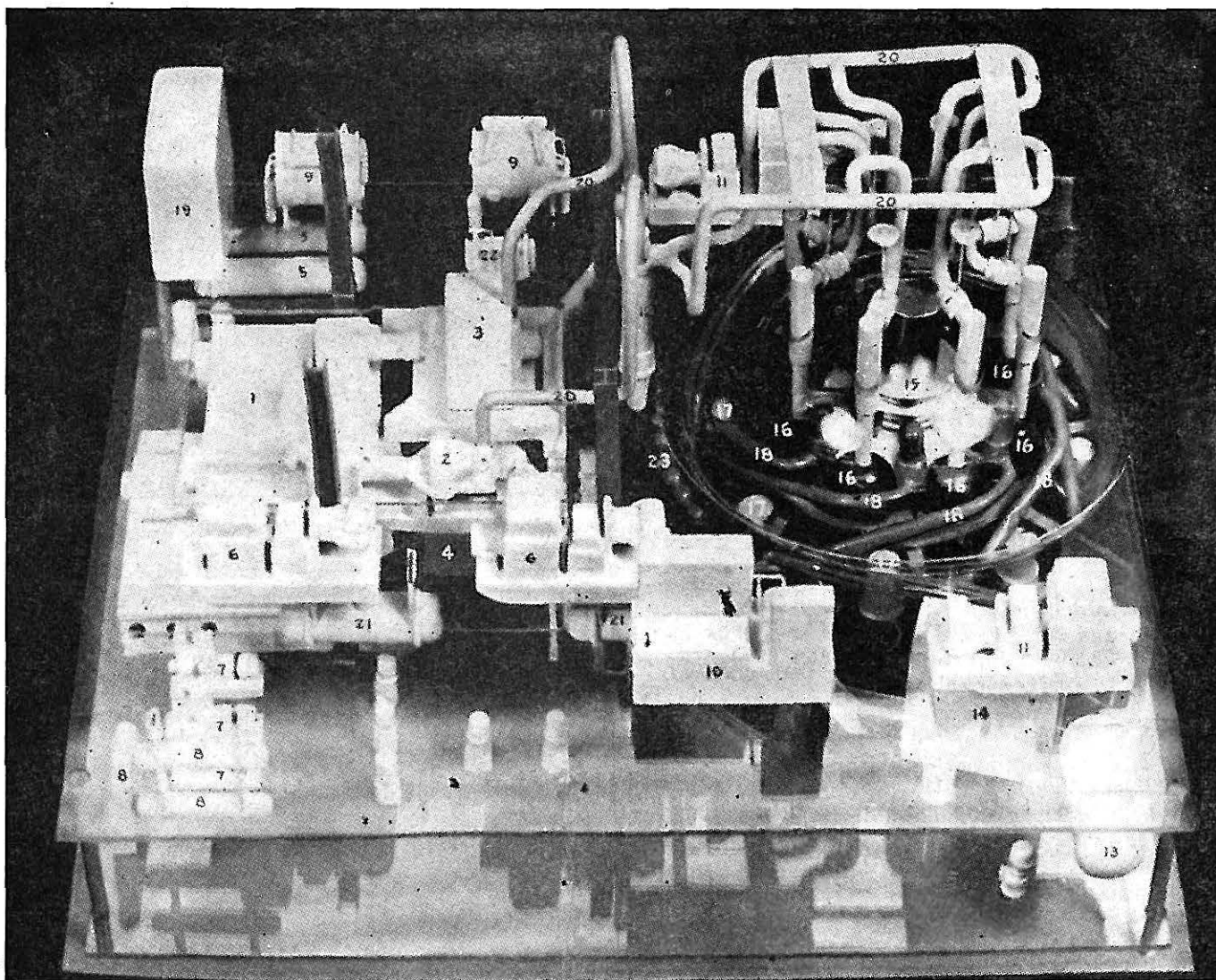
De heer M. C. Koning, oud-President-Directeur en oud-Voorzitter van de Raad van Bestuur, in gesprek met de heer Backer.

schut, dat de pier over haar gehele lengte in tweeën verdeelt, is excentrisch gedacht, nl. op 8 m van de zuidelijke railing. De noordzijde krijgt een overdekking van plm. 1.25 m. Op vijf plaatsen wordt ze over de gehele breedte overdekt, nl. daar waar winkels en vitrines e.d. zijn geprojecteerd. Aan de noordzijde worden twee „eilanden”, die uiteraard met de pier zijn verbonden, gebouwd. Een derde eiland zal zich aan het uiteinde van de pier uitstrekken. Daarop komt een overdekt paviljoen en voorts een uitkijktoren ter hoogte van 35 m. Onder het loopdek van de pier komt — een étage lager dus — een ge-

legenheid om de hengelsport te beoefenen, zoals die ook bij het oude wandelhoofd bestond. Het wandeldek wordt glooiend; het hoogste deel ligt 15 m boven de zeespiegel. Het zonne-eiland aan het eind van de pier is onder een hoek van 45 gr. geprojecteerd. Het zal plaats bieden aan plm. 1200 personen. Het restaurant op dit eiland krijgt, voor de wintermaanden, verwarming.

Vele instanties zullen er nog hun goedkeuring aan moeten hechten, maar dat de nieuwe pier er komt, schijnt nu wel als vaststaand te mogen worden aangenomen.

(Ontleend aan het „Algemeen Handelsblad”)



1 tandwiel-overbrenging op schroefas; 2 hogedruk turbine; 3 lagedruk turbine; 4 hoofdcondensor; 5 smeeroliekoeler; 6 turbo generator; 7 koel- en vriesinstallatie; 8 condensor voor vriesinstallatie; 9 evaporator (distilleer inrichting); 10 drooginstallatie voor laadruimen; 11 splitsstofpomp; 12 hoofdstoomafsluiter; 13 hulpcondensor; 14 splitsstofbunker; 15 reactor; 16 stoomketel; 17 splitsstofpomp; 18 splitsstofleidingen; 19 smeerolietank; 20 hoofdstoomleiding; 21 condensor voor turbogenerator; 22 lucht-ejecteur; 23 hogedruk luchtketels.

Het atoomschip

Onlangs deed President Eisenhower de wereld even opschrikken, toen hij aankondigde, dat de U.S.A. het eerste, door atoomkracht voortbewogen, koopvaardijship zal bouwen. Hij vroeg het Congres een toewijzing voor de constructie van \$ 12.500.000. Op deze aankondiging volgde een mededeling van een woordvoerder van de „Atomic Energy Commission” dat een dergelijk schip in 1957 de zeeën zal bevaren.

Hoewel de President niet gezegd had dat de plannen hiervoor reeds verscheidene jaren onderweg waren, bleek dit toch wel het geval te zijn.

Reeds in 1952 was de werf de „Newport New Shipbuilding & Drydock Company”, die bekend is geworden door het bouwen van het vliegdekschip USS „Forrestal”, actief bezig met het uitwerken van plannen voor de toepassing van atoomkracht voor opper-

vlakteschepen, in afspraak met de „Atomic Energy Commission”.

Voor studiedoeleinden heeft genoemde werf een eerste schaalmodel laten maken om de toepassing van atoomkracht voor voortstuwing van een vrachtschip te laten zien. Dit model is een afbeelding van de 560 ft. lange „Mariner” klasse, een schip van 20 mijls vaart. Het voornaamste verschil in uiterlijk van een atoomschip zal zijn het ontbreken van een schoorsteen. Atoomkracht zal geen rook of roet veroorzaken en zal de warmte-efficiency voor 100% benaderen.

Inbouw in bestaande romp

Het eerste atoomschip de USS „Nautilus” heeft reeds getoond dat een atoomvoortstuwing uitvoerbaar is, daarom zal het slechts een kwestie van tijd zijn voordat een atoom-koopvaardijship werkelijkheid wordt. Daar Gou-vernements woordvoerders voorspeld

hebben dat een dergelijk schip reeds in 1957 in bedrijf zal zijn, kan men aannemen dat een atoominstallatie zal worden geplaatst in een reeds bestaande romp. Aangezien de schepen van de „Mariner”-klasse werden geconstrueerd zowel voor gebruik tot koopvaarder als tot hulpkruiser is het logisch dat dit type het eerste zal zijn met een atoomkrachtvoortstuwing.

Bij een beschouwing van atoomvoortstuwing moet het brandstofvraagstuk het eerste worden bekeken. Als brandstof zal een dergelijk schip, in plaats van olie, nodig hebben gesplitste uranium isotopen. Een kubieke duim van dit materiaal zal een kracht kunnen produceren gelijk aan 1300 ton steenkool. In de gewone „Mariner” machinekamer zijn 2 waterpijpketels die gecombineerd ongeveer 125 ton stoom kunnen leveren en een ruimte innemen van 20.000 ft³. In plaats daarvan komt nu een atoominstallatie bestaande uit een

reactor die warmte ontwikkelt en water in stoom verandert. Machines als turbines, pompen, condensors, etc. zullen dezelfde zijn als die op een normaal schip. Op nevenstaande pagina een afbeelding van een atoominstallatie zoals men die zich denkt te bouwen.

Veiligheidstoestand

Een omstandigheid die nog niet is bekeken maar daarom niet minder belangrijk, is de scheepsveiligheid. In dit atoomtijdperk zal de machinedienst het meest te maken krijgen met veiligheidsvraagstukken. Navigatie en manipuleren met lading zal hetzelfde blijven. Zoals we zullen zien houdt elke fase van de veiligheidstoestand op een of andere wijze verband met straling. De reactor, die in de machinekamer komt, moet afdoende afgeschermd worden om personeel en lading te beschermen. Deze reactor zal bestaan uit een cilindrische kern, die brandstof bevat, een koelmedium en geleider (katalysator om de atoomsplijting te vertragen), een reflector (om de neutronen te concentreren) en het benodigde opbouw materiaal.

Van verkregen informatie over een kernreactor op het land is deze ongeveer 3 à 5 voet in diameter, dus zal deze reactor ongeveer 8 à 10 voet in diameter zijn.

Voor het afschermen van de radioactieve stralen van een dergelijke reactor wordt meestal een bijna 6 voet dik betonscherm gebruikt, bekleed met staal of boronium. Het is duidelijk dat een dergelijk scherm, groot genoeg om de reactor te omvatten, een gotere druk op de tanktop zal uitoefenen dan normaal het geval is. Voor de „Mariner” klasse schepen is die 1800 pond per vierkante duim. Door een versterking van de constructie zal dit verholpen moeten worden.

Nemen we aan dat men slaagt in een voldoende afscherming van de installatie dan zal na verloop van tijd de reactor open moeten om de isotopen en de brandstof-elementen te vervangen. Om het personeel dan te beschermen zullen zeer strenge voorschriften moeten gelden. Om de verbruikte elementen van boord te krijgen, zullen deze in een loden doos moeten worden verpakt. Als u zich realiseert dat de verbruikte elementen een gewicht zullen hebben van ongeveer 10 ton, dan krijgt u een idee van de omvang van dit werk. Informatie verkregen van een van de reactoren te Arco, (Idaho) wijst erop dat de kern meer dan 10 ton actieve brandstof bevat. Het loden omhulsel, dat deze verbruikte brandstof moet bevatten, zal waarschijnlijk meer wegen zodat aangenomen kan worden dat een



Nog een foto, gemaakt ter gelegenheid van het afscheid van Jhr. I.H.A. Backer, V.L.n.r.: T.M. Kuipers (1e Officier ms. „Van Linschoten”); Jhr. I.H.A. Backer; J.J.C. Jansen (1e Officier ms. „Van Cloon”); L. Kranenburg (Gezagvoerder ms. „Van Spilbergen”); Mr. W.A.J. Lucas (Directeur onze maatschappij in Europa); Mevrouw Backer; Jhr. Van Weede (Directeur in Europa); W.H. Iedema (Gezagvoerder ms. „Van Linschoten”) en H. A. Corsten (Gezagvoerder ms. „Van Cloon”).

(Photex — J.W. Verhoef)

massa van 25 ton radioactief materiaal uit de machinekamer verwijderd moet worden. Om de bemanning „safe” te stellen zal het schip dan tijdelijk verlaten moeten worden.

Een andere interessante vraag, die in de toekomst gesteld zal worden, is wat er gaat gebeuren als 2 atoomschepen een botsing of aanvaring krijgen. De mogelijkheid van een ontplofing is dan niet uitgesloten maar aangenomen dat dit niet gebeurt dan is het nog mogelijk dat een der reactoren dermate wordt beschadigd dat de inhoud door de machinekamer stroomt. Bij radioactieve besmetting van het gehele schip zullen reddingspogingen een groot gevaar opleveren en zal het nodig zijn het schip te verlaten.

Wat zal het gevolg zijn als b.v. in de haven van New-York 2 atoomschepen een zodanige aanvaring krijgen dat een der schepen zinkt? Zal het water in de haven dan besmet worden door het zich onder water bevindende radioactieve materiaal? Deze en andere vragen zullen in de toekomst beantwoord moeten worden. Tot nu toe maakte men zich druk over vervuiling van zee-water door olie; in de toekomst zal men met een belangrijker vraagstuk te maken krijgen, n.l. radioactieve besmetting. Een vraag van zeer veel belang is ook of men afvalmateriaal krijgt als de

reactor in werking is. Als dit zo is, zal het verboden zijn in havens en binnenwateren afval te werpen en men komt voor het feit dat schepen ook nog een hulpmotor met gewone brandstof moeten hebben om naar en uit de havens te varen.

Zoals U ziet zullen er in de toekomst nog heel wat problemen naar voren komen. Men kan aannemen dat spoedig de dag zal komen dat er geen „olieman” meer op wacht zal staan maar een „atoomsplitser” en een van de vragen voor het hoogste machinistendiploma zal zijn: „Wat is de kritische splijting die nog mogelijk is bij 10 isotopen uranium.”

(Overgenomen uit „Merchant Marine Counsel” — US Coast Guard — Juli 1955).



„Zeg hem dat ik uit ben!”

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XVII

De buitengewesten kwamen evenwel geleidelijk onder een meer geordend (en daarmee controlerend) bestuur, hetgeen ongetwijfeld de bonafide handel ten goede kwam. Men was het echter zó vrij en onafhankelijk, vooral in de wapen- en opiumsmokkel, gewend en nu de havens binnen het tolgebied kwamen, werd e.e.a. belangrijk belemmerd.

Dr. J. H. Zeeman schreef hierover het volgende:

„Zo lang diverse staatjes ter Oostkust Sumatra onafhankelijk waren, konden geen differentiële rechten worden gegeven. Brachten wij die staatjes onder ons gezag dan konden wij het dubbele der, van Nederlandse schepen heffen, rechten van de Engelsen heffen. Van 1824 af was uitbreiding van ons gezag op Sumtra dus regeringsbeginsel en werd begonnen met de vestiging van enige posten in een aantal dier rijken, als Djambi, Siak, Indrapoera. Dit bracht uiteraard concurrentie met de toen nog overheersende positie der Britse handelaars van Singapore en Penang mede. In ons antwoord op de Engelse protesten wezen wij erop, dat wij ter dezen geheel vrij waren, zolang wij ons niet met Atjeh bemoeiden en de Engelse handel niet direct of indirect onmogelijk maakten. Siak werd in 1841 weer ontruimd, waarbij aldaar dus als een onafhankelijke staat gelijke rechten werden gegeven.

Sinds wij ons uit Siak hadden teruggetrokken, waren daar burgeroorlogen uitgebroken, zodat er van rust en veiligheid geen sprake was. Om zich te handhaven werd in 1855 onze hulp ingeroepen, waarna de orde en rust in 1858 weer was hersteld en een nieuw tractaat met de Sultan werd aangegaan.

Zoals reeds gezegd, uit de statistieken blijkt nergens dat de handel in die jaren een bepaalde afname vertoonde. Op de betrouwbaarheid der gepubliceerde cijfers kan echter moeilijk worden afgegaan, doch dit geldt voor een vergelijking evenzo. En in een overzicht van de „Trade of the Settlements” wordt het voorbehoud gemaakt: „these statements cannot by any means pretend to correctness, they are only an approximation to the truth.”

Manifesten werden op alle mogelijke manieren door de scheepskapiteins of hun agenten ingediend, zodat de ambtenaren daaruit dikwijls geen wijs konden worden. Teneinde betere en meer overzichtelijke opgaven te verkrijgen, werden deze in 1843 aan bepaalde voorschriften en formulieren gebonden.

„Commanders of square-rigged vessels, shall before they receive their Port-Clearance deliver into the office of Registrar of Imports and Exports a true and complete manifest of the cargo shipped to be verified on oath if considered necessary”.

Er waren in 1823 reeds 9 Europese handelshuizen. In 1834 was dit aantal uitgebreid tot 20, namelijk 17 Engelse, 1 Portugeese, 1 Duitse, en 1 Amerikaanse. Teneinde in de kosten der bestrijding van zeeroof te voorzien, werden in 1836 voorstellen gedaan rechten te heffen op de in- en uitvoer. Tegen „such an impost” werd evenwel door de handel onmiddellijk zodanig scherp geprotesteerd, dat van dit voornemen werd afgezien. Ze zullen er op de een of andere wijze toch wel in hebben moeten bijdragen, doch de „freeport” was in gevaar. In zoverre hadden ze gelijk. Teneinde in dergelijke zaken en andere aangelegenheden verenigd te zijn, werd in 1837 de Kamer van Koophandel in het leven geroepen, waarvan ook diverse Chinese handelaren lid werden. De in 1860 voorgestelde heffing van havengelden werd eveneens afgekeurd.

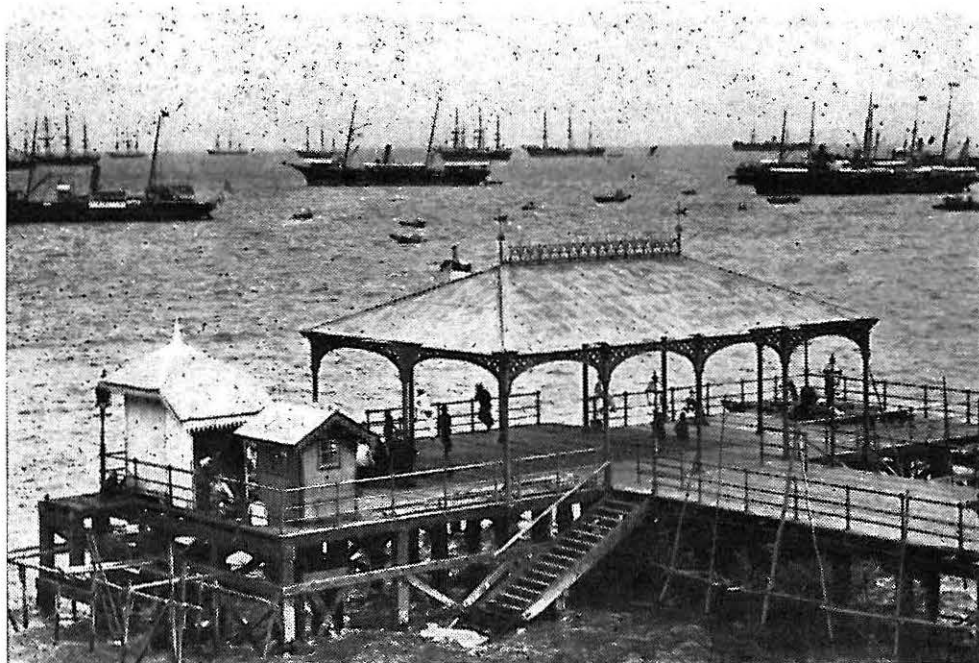
Soms zocht men o.i. de vrijheid wel wat al te ver zoals bijvoorbeeld de bezwaren tegen de registratie van deelhebbers in firma's en de handelsmerken ingesteld in 1887. De tot standkoming van de Straits Homeward Conference heeft men van 1897 tot 1910 kunnen tegenhouden. En het daarbij behorende rabatsysteem op de vrachten, waardoor de exporteurs voor verscheperingen per bij de Conference aangesloten scheepvaartmaatschappijen gebonden werden, zag men een beperking der vrijheid van de handel.

Zoals wij in vorige artikelen reeds hebben geschetst, kon men in vroegere jaren allerlei op avonturen beluste personages in deze wateren aantreffen.

„Of all colourful characters who sailed the south seas, surely the most bizarre was „Bully Hayes” aldus schrijft Commander Alan Villiers in „Sea Breezes.”

William Henry Hayes, afkomstig uit Cleveland Ohio, was zulk een avonturier en bedrieger bij uitnemendheid. Het zou te ver voeren zijn gehele carrière van diefstal van schepen, oplichterijen en liefdesavonturen (hij trouwde maar zo hier en daar eens) te beschrijven, wij zullen ons daarom tot zijn activiteiten in de archipel beperken.

In 1854 verscheen hij te Singapore, alwaar hij de bark „Canton” (198 ton Captain E. Gibbs) verkocht aan een Engelsman John Harvey. Dit schip was daar kort tevoren aangekomen van Sydney. Na een paar maanden kocht Hayes de „Canton” terug, noemde haar de „C. W. Bradley Jnr” en nam zelf het commando op zich. Of Hayes het recht had de „Canton” te verkopen wordt in twijfel getrokken en waarvoor die verkoop en koop nodig waren voor hij zelf met het schip ging varen, ligt nog steeds



Johnston's Pier te Singapore met diverse stoom- en zeilschepen ten anker.

in het duister. In die dagen waren schepen nog niet zulke goed geregistreerde eigendommen, uitgerust met alle mogelijke documenten. Toch moet men met dergelijke verhalen voorzichtig zijn. Reeds in 1843 waren toch inzake scheepspapieren te Singapore vrij strenge bepalingen afgekondigd.

Zo lazen wij o.a.:

"All commanders of square-rigged vessels arriving are required to produce to the Master-Attendant on being called on for the same the Certificate of Registry, the Pass or Port Clearance from the Port of original clearance and other ports at which the vessel may have touched for the purpose of trade".

Hoe het ook zij, Bully Hayes scheen voor niets te staan en wist de nodige transacties blijkbaar te bewerkstelligen. Na met de „Bradley” een paar reizen van Singapore naar Hongkong te hebben gemaakt, kocht hij goederen van enige Chinese handelaren en ging daarmee in de nacht onder zeil, zonder zich om betaling te bekommeren. Met een goede wind zette hij koers naar Batavia waar hij de lading verkocht, nieuwe goederen kocht om..... op dezelfde wijze weer te verdwijnen. Te Batavia gaf hij wissels af op een firma te Singapore die hem niet kende, laat staan nog minder fondsen onder zich had om de wissels te honoreren.

Met de Batavia-lading zeilde hij door straat Sunda naar Fremantle alwaar hij 30 Januari 1857 arriveerde. Hayes gaf steeds grote feesten aan boord, was een prettig causeur die zich overal in en uit kon praten en tevens een goed zanger. Hierdoor, en mede door zijn innemende persoonlijkheid, wist hij steeds weer vertrouwen te scheppen. In Australië ging hij ter kustvaart doch verscheen later weer in de Pacific.

Nog één keer zien we hem weer te Batavia, namelijk in 1861, met de bark „Lauceston” (327 ton) met een lading kolen onderweg van New Castle (N.S.W.) naar Bombay. De kolen verkocht hij echter te Batavia. Nogmaals wist hij daar lading in te nemen om, zonder te betalen, te vertrekken met onbekende bestemming.

Op 17 April 1827 kwam de eerste stoomboot de haven van Singapore binnen. Dit was het Nederlandse s.s. „Van der Capellen” (216 ton), welk schip de Resident en andere ambtenaren naar Riouw had gebracht. Het schip behoorde aan de te Batavia gevestigde Engelse firma Maclaine Watson & Co. (Over de opkomst en eerste ontwikkelingen der eerste stoomvaart op Java hopen wij mettertijd nog uitvoerig terug te komen).

In de „Singapore Chronicle” lazen wij, dat het schip 7 uren over de afstand Riouw-Singapore had gedaan. Verder wist het blad te vertellen, dat genoemd stoomschip reeds 18 maanden (à 10.000 dollars per maand) in huur voor het Nederlandse Gouvernement voer. Dit werd wel duur geacht, doch kwam toch voordeliger uit dan ingehuurde zeilschepen voor hetzelfde doel geweest zouden zijn.. (Genoemde huurprijs is niet geheel juist, die beliep f 6000,- tot f 800,- per maand — Kn.)

De lengte van het schip was 127 voet en 19 voet breed, terwijl de dekbreedte boven de schepraderen wel 30 voet bedroeg. De 2 machines van 25 H.P. elk waren feitelijk te klein en zouden zeker 40 H. P. hebben moeten bedragen.

Met 8 kanonnen en 4 draaibassen kon zij eventuele zeerovers behoorlijk ontvangen.

De 18de April 1827 werden de Resident en vele vooraanstaande persoonlijkheden van Singapore door Captain Mackenzie aan boord ontvangen. Een tochtje Oostwaarts werd gemaakt, waarbij het schip 8 mijlen liep. Na enige rondjes tussen zeilschepen en jonken ter rede, zulks tot verbazing der inheemse schepelingen, werden de (zeer tevreden) gasten naar Singapore teruggebracht.

De 19de te 7 uur v.m. vertrok de „Van der Capellen” om 5 uur n.m. weer te Riouw te arriveren. Vandaar werd de 21ste met passagiers vertrokken in de richting van Batavia, doch tot verbazing van Riouw zag men het schip de volgende dag reeds weer terug. Het ingenomen brandhout bleek te jong te zijn om daarmee stoom te kunnen houden.

Door de Maleiers werd het schip de „kapal apie” of rookschip genoemd

en de voortbeweging zonder zeilen werd aan duivelse invloeden toegeschreven. (Hoe be- en veroordeelden onze voorouders niet de eerste stoomtrein en later de auto's!).

De „Van der Capellen” zou voorlopig het enige koopvaardij-stoomschip blijven dat te Singapore kwam.

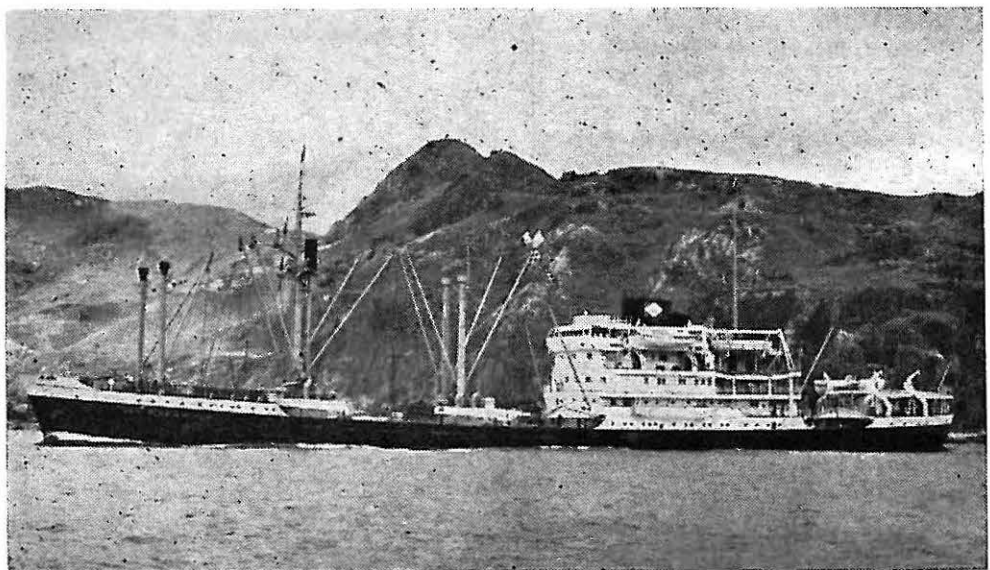
Ook haar opvolgster, de in 1840 in dienst gestelde „Koningin der Nederlanden”, zag men aldaar, gezien de navolgende advertentie verschenen in 1842:

For Batavia

The Dutch steamer "Netherlands Queen", Captain Lemon, will be despatched on her return to Batavia in a few days and has room for passengers and freight. Apply to the Captain a board or to J. Balistier.

(Mr. Balistier werd in 1837 consul voor de Ver. Staten, toen werd toegestaan, dat Amerikaanse schepen op dezelfde wijze als die van andere naties behandeld werden. Tot die tijd mochten deze Singapore namelijk niet binnenlopen en ankerden te Pulo Bulang, op 14 mijlen afstand, van waar de verbindingen werden onderhouden met prauwen). In 1842 zien we geleidelijk meer activiteit van stoomschepen. De H. C. steamers, zoals de „Memnon”, „Diana” en „Nemesis”, deden Singapore aan. De plannen van de firma Mackey & Co., een stoomboot voor de Straits te verkrijgen, werden ten eerste toegejuicht, evenals sleepboten om de clippers te assisteren bij het in- en uitvaren.

„The Dutch have set us an example of how much good results from such encouragement in Java and the other archipelagian settlements and thus con-



Het ms. „Van Waerwijck” varende langs het eiland Lei U Mun bij Hongkong.

fermed we should do well to promote similar consequences by affording the utmost facility to the accomplishment of an object which would so greatly enhance the prosperity of our own Colonies in the East."

De ontwikkeling van de stoomvaart bleef echter uiterst langzaam gaan. Feitelijk pas na opening van het Suezkanaal in 1869 vond men te Singapore een willige markt voor tweedehands stoomscheepjes en er ontstond, zoals we zullen zien, een belangrijk centrum van grote en kleine rederijen. Een merkwaardige advertentie, althans in onze moderne ogen, verscheen in 1843:

For Sale.

The powerful steamboat "Royal Sovereign" left Liverpool 30th of March last, bound for Singapore. She was to call at Lisbon, Madeira, Rio de Janeiro, Cape of Good Hope and Batavia and would steam to Rhio and sail from thence to Batavia. She is a good and excellent vessel, built in 1839 of iron, burthen 600 ton, 240 horsepower. Machinery and boiler in good condition. When loaded draws 9 feet. Water aft and 7½ feet forward. She can make up 80 cabin berths including sofas and is furnished with sufficient bedding, linen, plate etc. for that number which she usually carried when on the Glasgow and Liverpool Station where she has been plying for two years. The expenses of sailing the "Royal Sovereign" is exceedingly light and this is a point of great desideratum; her present exence for captain, 2 engineers, 2 officers, 4 firemen, 4 sailors, carpenter, steward and cook, total 16 hands, being short of £ 60.— or equal about Drs. 270 per month.

With a fair wind she will sail as fast as most merchant vessels and under steam will go much faster. She is admirably adapted to run betwixt this port and Calcutta, and a steamer for the station is much wanted; a strong and powerful vessel fully calculated to perform the voyages with ease and regularity.

Should a compagny be formed for purchasing the "Royal Sovereign" the undersigned are prepared on account of a third party to take a considerable interest in the understanding. A plan of the cabins may be seen and other particulars had on application to Syme & Co.

De beschrijving geeft ons wel een idee hoe zo'n stoomboot er in die dagen uitzag alsmede omtrent de in die tijd geldende gages. Het schip volgde van Europa de zeilvaartroute en was reeds 4 maanden onderweg. Of het Singapore of Batavia heeft bereikt hebben wij niet kunnen ontdekken. Toch werd in hetzelfde jaar (1843) nog een stoomboot genoemd, namelijk de „Victoria” (300 ton); de agenten waren Martin Dyce & Co. Deze werd de eerste particuliere stomer genoemd die de tocht



Sarim bin Saliman, mandur van het Logeergebouw, herdacht op 6 Augustus jl. het feit dat hij voor 35 jaar bij de KPM in dienst trad. Op die dag werd Sarim natuurlijk in de bloemetjes gezet en namens de Directie werd de jubilaris door de heer Vermaire, Chef CD. gelukgewenst. Op de foto v.l.n.r. gezagvoerder W. v.d. Rest, de heer C.J. Vermaire, de jubilaris Sarim en dienst echtgenote.

(foto: Frank Bodmer Studio)

Singapore — Padang in 60 uren volbracht. Het succes van de reis was zodanig, dat „als het schip geregeld op deze lijn zou gaan varen een goede support kan worden verwacht”. Of dit inderdaad geschiedde zouden wij niet durven zeggen.

In 1860 krijgen we aan de Singapore-registratie van schepen meer houvast. En dit jaar vinden we o.m. de volgende zeilschepen:

brik „Imperial” 201 ton eig.: Wulj Mohamed
ship „Havius” 336 ton eig.: Teo Woot Swee
schoener „Spree Johore” 74 ton eig.: Lee Chin Tee
brik „Regina” 171 ton eig.: Chan Kee Ho
bark „Flora Mc. Donald” 319 ton eig.: Lim Chong Quan
brik „Louisa” 272 ton eig.: E.H. Smith
brik „Osprey” 259 ton eig.: Syed Massen
bark „Armitie” 427 ton eig.: Choa Boon Buan
ship „William the Conqueror” 759 ton eig.: d'Almeida
bark „Ellen Masters” 498 ton eig.: Th. Tivendale e.a.
ship „Chilo” 398 ton eig.: Tay Ho Swee e.a.
schoener „Helene” 110 ton eig.: Lim Guan Choon e.a.
schoener „Rajan” 154 ton eig.: N.B. Watson
brik „Black Eagle” 167 ton eig.: J. Baxter e.a.
schoener „Marie” 142 ton eig.: Yeo Hoo Ding e.a.
bark „Nerbudda” 392 ton eig.: E.E. Angullia.

Volgens de Cardiff-registers of the Merchant Shipping Act. 1854 in 1860 kwamen er in totaal 149 zeilschepen, terwijl er in dat jaar slechts één stoomschip te Singapore werd ingeschreven, namelijk de schroefboot „Cosmopolite” (560 ton), eigenaren Tan Kim Ching en Tan Sue Lim.

Ter vergelijking moge dienen, dat in dat jaar op Java 383 zeilschepen en

12 stoomboten werden geregistreerd. Geleidelijk kwamen er meerdere, over het algemeen zeer kleine, stoomschepen te Singapore, doch snel ging het nog niet.

In 1862 s.s. „Singaporean” 38 ton (in 1863 reeds weer verdwenen)
In 1864 s.s. „Henriëtte” 56 ton (35 p.k.) eig.: Henry M. Simons
In 1865 s.s. „Fair Malacca” 56 ton (25 p.k.) eig.: Comp.
In 1865 s.s. „Fair Malacca” 56 ton (25 p.k.) eig.: See Moh Guan
In 1865 s.s. „Enterprize” 54 ton eig.: E. d'Almeida
In 1865 s.s. „Labuan” 63 ton (50 p.k.) eig.: China Steamship
In 1866 s.s. „Mohr” 57 ton eig.: W. Patterson
In 1866 s.s. „Seewoon” 406 ton eig.: Syed Ahmid
In 1868 s.s. „Fair Singapore” 248 ton (80 p.k.) eig.: Tan Choon Siam
In 1869 s.s. „Pilot Fish” 79 ton (60 p.k.) eig.: J. C. Buyers
In 1870 s.s. „Kate” 35 ton (20 p.k.) eig.: J. C. Buyers
In 1870 s.s. „Far East” 113 ton (30 p.k.) eig.: Ch. Dunlop
In 1871 s.s. „Rainbow” 150 ton (30 p.k.) eig.: H.N. Velge.

In Januari 1870 lagen er in de Singapore-haven 54 zeilschepen, w.o. 6 Nederlandse (grootste 1395 ton; kleinste 195 ton) en 8 stoomschepen, w.o. 1 Nederlands n.l. de „Koningin Sophie” (934 ton). Dit was de grootste, terwijl de kleinste 56 ton mat. In 1871 werden er geregistreerd 247 schepen (van dat jaar werden n.l. geen afzonderlijke cijfers voor zeil- en stoomschepen genoemd) met een totaal van 34.661 ton, dus slechts met een gemiddelde van 145 ton per schip. De zeer kleine scheepjes maakten wel het grootste aantal uit.

(wordt vervolgd).



foto: J. H. C. Vermeulen

Op 7 Juli jl. werd door Radio Nederland een groetenprogramma uitgezonden, bestemd voor opvarenden van het ms. „Camphuys” en het ss. „Pahud”. De familieleden der opvarenden rondom de microfoon, die voor deze gelegenheid was opgesteld in Hotel Gooiland te Hilversum.

opname in Hotel Gooiland

De accuraatst lopende klokken ter wereld

De tijd, die het dagelijkse leven van ons allen beheerst, wordt door de omwenteling van de aarde bepaald. Eén volledige omwenteling van de aarde om haar as is een dag; deel dit door 24 en men verkrijgt een uur.

Dat ziet er eenvoudig genoeg uit, maar het is geenszins zo eenvoudig als het op het eerste gezicht schijnt. De bewegingen van de aarde zijn namelijk vrij onregelmatig. Het tempo van de omwenteling schommelt om een bepaald waarde en onze aarde beschrijft ook op haar tocht door de ruimte door oorzaken, die men nog niet geheel en al onderkent, een niet volkomen regelmatige baan.

Dit schijnt voor de gewone man van niet zo heel veel belang te zijn, maar dat is heel wat anders wanneer geleerden of commerciële instellingen, bijvoorbeeld voor het geven van tijdseinen of bij onderzoek in verband met geografische metingen, bij de bestudering van aardbevingen of bij de exploratie van oliehoudende gesteenten, een accurate tijdaanwijzing moeten hebben. In zulke gevallen is een seconde vaak een lange tijdsduur en komt het aan op zeer kleine onderdelen van een seconde.

Een juiste tijdaanwijzing is eveneens van groot belang voor zeevarenden en vliegers. Op schepen en in vliegtuigen moet men elke twee uur gedurende de

gehele dag en nacht een nauwkeurig radiotijdsein kunnen opvangen en dit is tegenwoordig ook mogelijk.

Omdat in de eerste plaats de Zee-macht behoefte had aan een uiterst accurate tijdbepaling, is dit in de Verenigde Staten reeds meer dan een eeuw lang de taak van het Marine-Observatorium in Washington, D.C., waar de tijd tot in duizendsten van een seconde nauwkeurig wordt bepaald en vanwaar tijdseinen per radio worden gegeven aan schepen, vliegtuigen en regerings- en particuliere instanties.

In het Observatorium wordt de tijd bepaald door middel van waarnemingen van een aantal sterren. Waarnemingen van de zon zijn niet accuraat genoeg, omdat onder meer om 12 uur in de middag, wanneer de waarnemingen verricht moeten worden, wervelingen in de dampkring onnauwkeurigheden bij de waarneming teweegbrengen.

Ofschoon in het Marine-Observatorium verschillende soorten telescopen aanwezig zijn, is toch het meest praktische instrument voor de tijdbepaling een fotografische zenith-kijker van eenvoudige constructie. Het is een kort instrument van grote diameter, waarmee de sterren worden gefotografeerd, wanneer zij het zenith — het „toppunt” aan het hemelgewelf — dicht passeren.

In plaats van een oculair bevindt zich aan het onderende van de „kijker” een kleine kom met kwikzilver. Wanneer het licht van een ster door een lens aan het bovenende van het in-

strument valt, wordt het door het oppervlak van het kwikzilver teruggekaatst en geworpen op een kleine fotografische plaat, die zich dicht onder de lens bevindt. Tegelijkertijd wordt door een apparaatje, de chronograaf, zowel het tijdstip van de belichting als het elektrische sein, voortgebracht door een van de standaardklokken van het Observatorium, geregistreerd.

Op deze wijze wordt het tijdstip van het passeren van de ster binnen een fractie van een seconde bepaald. Door de klokketijd te vergelijken met de theoretisch berekende tijd van de doorgang van de ster kan de juiste tijd uiterst nauwkeurig worden vastgesteld.

De standaardklokken in het Observatorium hebben geen slinger of schakelrad; zij worden gereguleerd door middel van kwarskristallen. Een klein kwarskristal, opgesloten in een luchtdichte huis en op constante temperatuur gehouden, maakt ongeveer 100.000 trillingen in de seconde; hiermede wordt een elektrische stroom geregeld, die het uurwerk van de klok aandrijft.

Deze standaardklokken zijn zo nauwkeurig, dat de afwijkingen van de sterretijd niet meer dan één duizendste seconde per dag bedragen.

(uit: „Onze Vloot”)

In memoriam

Op 1 Juli 1955 overleed te 's-Gravenhage, in de ouderdom van 79 jaar, de heer

J. W. Jenezon

in leven gepensionneerd chef van de Technische Dienst der K.P.M.

*

Uit Nederland ontvingen wij bericht, dat op 14 Juli jl. te Dordrecht, in de ouderdom van bijna 69 jaar, is overleden de heer

D. A. M. Amesz

in leven gepensionneerd hoofd-werktuigkundige van onze maatschappij.

*

In de leeftijd van 54 jaar is op 9 Augustus jl. te Hilversum overleden de heer

B. Poeder

in leven gepensionneerd gezagvoerder der K.P.M.

*

Te Vreeland overleed 12 Augustus jl. in de leeftijd van 71 jaar de heer

J. M. Willeman

in leven gepensionneerd hoofd-werktuigkundige van onze maatschappij.

Zij rusten in vrede.

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN

Per vliegtuig :

H. Haas	hfd. empl.	16/7	ex GSV (naar Survey-dienst/Tg. Priok)
A. Dijkstra	hfd. wtk.	28/7	ex RV
H. N. Schepman	1e stm.	5/8	ex RV
G. H. Groenhof	1e stm.	12/8	ex RV
W. Mesker	gezagv.	14/8	ex RV

Per ms. "Willem Ruys" ddo. 18/8 :

Mevr. W. Pronk-Slot-houder en kind	gezin gezagv.		
Mevr. J.G.L. Micka-Chömpff en kinderen	gezin adj. chef		
Mevr. E.M. Th. Dinkel-man-Van Hulst en kinderen	gezin hfd. empl.		
C. L. Donk en gezin	2de wtk.	ex RV/SV	
G. L. de Zwart	2de wtk.	ex RV	
H. Binnendijk en echt.	hfd. empl.	ex EV (naar ag. Singapore)	
F. de Koning en gezin	1e stm.	ex RV/SV	
Mevr. H. J. Franken-Padengke	echtng. empl.		

Welkom !

VERTROKKEN

Per vliegtuig :

P.J. Eekhout	hfd. empl.	20/7	GSV (ex afd. CM/HK)
J. v.d. Vuurst de Vries	gezagv.	20/7	RV/VP
A. F. de Bruyn	gezagv.	22/7	ZV
H. F. Ottenhoff	1e stm.	23/7	RV/SV
M. Egmond	hfd. empl.	24/7	GSV (ex ag. Makassar)
J. Boom	empl.	30/7	EV (ex afd. VZ/HK)
J. v. d. Horst	2de stm.	30/7	RV/SV
W. v. d. Hage Jr.	2de stm.	30/7	RV/SV
B. D. de Jager	chef van dienst	1/8	EV (ex TD/HK)
J. M. A. Plante Fébure de Villeneuve	gezagv.	3/8	RV
A. Edelman	3de stm.	6/8	RV/SV
V. W. Orth	hfd. wtk.	7/8	RV
P. F. Albrecht	1e stm.	11/8	RV
J. H. F. Stausebach	2de stm.	13/8	RV/SV
C. E. Weber	3de stm.	13/8	RV/SV
F.L.A. de Calonne	hfd. wtk.	17/8	RV/OP
J. Eerenberg	3de stm.	20/8	RV/SV
H. F. Munzebrock	3de stm.	20/8	RV/SV
R. G. Driessen	3de stm.	20/8	RV/SV
J. Ham	3de stm.	20/8	RV/SV
J. G. Pameyer	1e stm.	27/8	RV/SV
C. W. van Maanen	1e stm.	27/8	RV/SV
J. Dogger	2de stm.	27/8	RV/SV
C. F. v. d. Toorn	3de stm.	27/8	RV/SV
L. A. van Rijn	3de stm.	27/8	RV/SV

Per ms. "Victoria" ddo. 1/8 van Singapore :

G. v.d. Sande en echtg.	hfd. empl.	EV (ex ag. Singapore)
-------------------------	------------	-----------------------

Per ms. "Pulau Laut" ddo. 11/8 :

J. S. Veldman	gezagv.	RV
---------------	---------	----

Per ms. "Willem Ruys" ddo. 25/8 :

P. S. Koppen en echtg.	kv. gezagv.	einde dienstverband.
Ad. de Best	gezagv.	GSV
L.J.P. Jaspers	hfd. wtk.	RV/OP
K. E. Mouthaan	hfd. wtk.	RV/OP
W. B. Camoenie en gezin	hfd. empl./arts	EV (ex Med. dienst Tg./Priok)
J. Th. Mulder	gep. hfd. empl.	EV (ex afd. Claims/HK)
D. van Santen	empl.	EV (ex ag. Singapore)
J.F. Roelink	empl.	EV (ex ag. Benkulen)
M. M. Sybesma en gezin	2de wtk.	RV
J. B. Pisanis en echtg.	2de wtk.	RV
Mevr. J. A. van Bijsterveld-v. Mourik en kinderen	gezin 2de wtk.	
K.A.W. Blogg en echtg.	3de wtk.	RV
J. M. Wormer	3de stm.	ZV

Een goede reis !

NIEUW AANGENOMEN :

A. C. Pijma	3de stm.	ddo. 19/7 in dienst getreden
Th. Taffer	3de stm.	ddo. 22/7 per vliegtuig aangekomen
J. E. Celosse	3de stm.	ddo. 22/7 idem
Ch. J. van Bergen	3de stm.	ddo. 22/7 idem
G. A. Bol	loc. empl.	ddo. 1/8 in dienst getreden (gepl. afd. CM/3/HK)
J. Kwakman	3de stm.	ddo. 12/8 per vliegtuig aangekomen.
Th. M. P. Angevaere	empl.	ddo. 16/8 per ms. „Willem Ruys” aangekomen (naar ag. Singapore)
C. J. Jeronimus	empl.	ddo. 16/8 idem

Welkom bij onze maatschappij !

MUTATIES :

Mr. W. Lagers	adj. chef	ddo. 19/7 van ag. Bandjermasin naar ag. Makassar.
H. O. Willems	empl.	ddo. 18/7 van ag. Surabaia naar afd. CM/HK
C. J. de Witte	empl./Baas B	ddo. 21/7 van de Werkpl./Tg. Priok naar S.M.P./Berouw.
J. F. H. W. Israel	hfd. empl.	ddo. 24/7 van ag. Medan naar ag. Makassar
A. G. van Kuyk	empl.	ddo. 26/7 van ag. Surabaia naar ag. Balikpapan.
S. Nento	loc. empl.	ddo. 30/7 van ag. Ternate naar ag. Gorontalo
Ir. A. M. Poot	adj. chef	ddo. 31/7 van de Surveydienst/Tg. Priok naar de Techn.-dienst/HK
J. Rietberg	adj. chef	ddo. 1/8 van afd. CM/HK naar ag. Singapore
J. G. de Harde	empl.	ddo. 3/8 van ag. Palembang naar afd. CM/HK
C. C. Karsseboom	hfd. empl.	ddo. 8/8 van afd. Claims/HK naar afd. VZ/HK
G. A. Steketee	adj. chef	ddo. 11/8 van de Techn.-dienst/HK naar ag. Singapore.
G. J. Verhoeven	empl.	ddo. 13/8 van afd. CM/HK naar ag. Surabaia.

Vereniging van Indische Verlofgangers en Gerepatrieerden

Het Bestuur van de Vereniging van Indische Verlofgangers en Gerepatrieerden verzocht ons de aandacht van onze lezers te willen vestigen op het (nu reeds meer dan 35 jarige) bestaan van genoemde vereniging, aan welk verzoek wij gaarne gevolg geven.

Genoemde vereniging heeft als doel, ieder, die uit den vreemde terugkeert, van raad en voorlichting te dienen op allerlei terrein van het maatschappelijke en sociale bestaan in Nederland. Er zijn afdelingen voor belastingzaken, woonruimtekwesties, moeilijkheden op het gebied van onderwijs, er zijn adviseurs voor juridische-, notariële- en psychologische vraagstukken enz. Voor wie lid is van deze vereniging zijn gratis adviezen en adressen op al die terreinen te verkrijgen en waar mogelijk wordt aan ieder, die met wat voor moeilijkheden ook komt, gaarne raad verstrekt uit de ruime ervaring, welke de medewerkers op het verenigingskantoor bezitten.

De vereniging geeft een maandelijks verschijnend orgaan uit: „De Indische Verlofganger”, een periodiek, dat velen van de lezers wel eens onder de ogen zullen hebben gehad. Dit maandblad wordt aan alle leden (het lidmaatschap bedraagt slechts f 5,— per jaar) gratis verstrekt.

De bureaux van de vereniging zijn gevestigd aan de Laan van Meerdervoort 17 te Den Haag.

Grootste dok van Nederland in October in gebruik.

Het grootste dok van Nederland dat bij de Ned. Dok- en Scheepsbouwmij te Amsterdam in aanbouw is, nadert zijn voltooiing en zal waarschijnlijk in October a.s. in dienst worden gesteld.

Enkele weken geleden is hiervoor opnieuw een belangrijke stap gezet door het tewater laten van de dokdeur, een gelaste stalen constructie met een lengte van 40 meter, een breedte van 3 meter en een hoogte van 10 meter.

Deze deur zal in de opening van het reeds gegraven dok worden geplaatst.

Het dok zelf wordt 245 meter lang, tussen de wanden 39.60 meter breed, bij de ingang 36.60 meter breed en 8.40 meter diep boven de kielblokken. De afmetingen zijn dusdanig, dat de grootste thans bekende tankschepen — maximaal 45,000 ton laadvermogen — en in aanbouw zijnde tank- en ertschepen tot een maximum van 60.000 ton laadvermogen, gedokt zullen kunnen worden.



In het Logeergebouw aan de Gadja Mada werden onlangs nieuwe bediendenverblijven en een wasloots gebouwd, die op 29 Juli jl., met een selamatan voor het Logeergebouw personeel, officieel in gebruik werden gesteld. Op de foto, staande geheel rechts, de heer C. van Swoll, adjunct-chef PZ, tijdens diens toespraak.

(foto: Studio Tong & Tim)



Onderstaande foto werd gemaakt ter gelegenheid van het 35-jarige dienstjubileum van de heer I. Polontalo, hoofdclerk II te Gorontalo op 6 Juli jl. Zittend v.l.n.r.: mevrouw Bija; W. Singal (agent Gorontalo); mevrouw Polontalo (echtg. van de jubilaris); de jubilaris I. Polontalo; mevrouw Singal; de heer S. Bija (Daerah-Hoofd); mevrouw Sondakh en de heer L. Sondakh (P.D.M. Gorontalo/Buol). Staande tussen de jubilaris en mevrouw Singal, de heer I. Poë, voorzitter SB. KPM afd. Gorontalo en 2de man van het agentschap.



jubilarissen van deze maand

Gustaaf Adolf Karauwan werd 24 December 1900 te Kakas (Menado) geboren en volgde de studie aan de Ambachtschool te Menado.



G. A. Karauwan
machine/motordrijver
35 jaar
15 April 1955

(In het April-nummer werd helaas vergeten van dit jubileum melding te maken, waarvoor alsnog onze excuses — Red.)

Hij trad 15 April 1920 als smid in KPM-dienst, behaalde in Mei 1927 zijn diploma voor machinedrijver en werd 1 Juli 1928 als zodanig aangesteld. Twee jaar later, in Juli 1930, behaalde hij het diploma voor motordrijver, waarna in September van dat jaar, zijn aanstelling volgde tot machine-motordrijver.

Sinds medio November '45 is de heer Karauwan werkzaam bij de KPM-Werkplaatsen te Menado.

*

Neo Pee Chiang werd 7 September 1895 te Singapore geboren. Na zijn schoolopleiding trad hij 25 September 1915 als klerk in dienst van onze maatschappij aldaar. 1 Januari '41 werd hij tot hoofdklerk II bevorderd en 1 Juli 1946 volgde zijn bevordering tot hoofdklerk I.



Neo Pee Chiang
hoofdklerk I
ag. Singapore
40 jaar
25 September 1955

*



Oemar
1e klerk — ag. Djambi
25 jaar
1 September 1955

Oemar werd 17 Febr. 1908 te Djambi geboren en trad 1 September 1930 als klerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 Januari 1942 werd hij aangesteld tot 3de klerk, 1 Januari 1951 kwam zijn bevordering af tot 2de klerk en 1 Januari 1953 werd hij tot 1e klerk benoemd.

Johan van Mackelenberg werd 31 October 1908 te Deventer geboren. Hij doorliep eerst de 3-jarige HBS en volgde daarna de studie aan de Zeevaartschool te Delfzijl.



J. van Mackelenberg
gezagvoerder
25 jaar
20 September 1955

Op 20 September '30 trad hij als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij en kwam voor de eerste maal met het ss. „Slamat” in 1930 in Indonesië aan. Hij behaalde te Djakarta resp. zijn 2de- en 1e rang voor stuurman GHV en werd 1 Jan. 1938 tot 3de stuurman bevorderd.

Tijdens de Japanse inval in Indonesië deed de heer Van Mackelenberg dienst als 2de stuurman aan boord van het ss. „Sigli”. Genoemd schip werd begin Maart '42 door een Japanse destroyer opgebracht naar Bali en vervolgens naar Makassar. De heer Van Mackelenberg werd door de Japanse bezetters geïnterneerd en kwam in verschillende kampen terecht. Na Japans capitulatie vertrok de heer Van Mackelenberg via Singapore en Australië naar Nederland. 1 Juli 1946 werd hij tot 2de stuurman bevorderd en precies 3 jaar later werd hij tot 1e stuurman benoemd. 1 Januari 1955 werd hij tot gezagvoerder aangesteld.

*

Hendrik Boorsma, geboren 18 December 1909 te Aegum (Fr.), doorliep eerst de HBS

en daarna de Zeevaartschool; hij trad 20 September 1930 als 4de stuurman in KPM-dienst. In November '33 behaalde hij te Djakarta zijn 2de rang en werd 1 Januari 1938 tot 3de stuurman bevorderd. In September 1938 behaalde hij, eveneens te Djakarta, zijn eerste rang voor stuurman GHV.

Na het uitbreken der Japanse vijandelijkheden, begin '42, voer de heer Boorsma als 3de stuurman aan boord van het ms. „Toboali” en werd tijdens een Japans bombardement in Straat Malakka aan boord van genoemd schip ernstig gewond. Eerst werd hij in het ziekenhuis te Bangkalis verpleegd en daarna werd hij overgebracht naar het ziekenhuis te Djakarta. Enkele maanden later werd hij door de Japanners geïnterneerd, zwierf door verschillende kampen en



H. Boorsma
gezagvoerder
25 jaar
20 September 1955

kwam uiteindelijk in een kamp te Singapore terecht. In December '45 vertrok hij met zijn gezin met het ms. „Nieuw Amsterdam” van daaruit naar Nederland. 1 Januari 1947 werd hij tot 2de stuurman bevorderd; drie jaar later, 1 Januari 1950, volgde zijn aanstelling tot 1e stuurman. 1 Januari van dit jaar werd hij tot gezagvoerder benoemd.

Millioenenproject Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart.

Het Koninklijk onderwijsfonds voor de scheepvaart zal in de komende jaren enige uitbreidingsplannen uitvoeren voor een totaal bedrag van 5 à 6 miljoen.

In Rotterdam zal op een terrein aan de Stadionweg een nieuwe dagnijverheidsschool met internaat, plaats biedende aan circa 240 leerlingen, worden gebouwd. Voorts zal in Delfzijl de bestaande dagnijverheidsschool aan het Damsterdiep geheel worden ingericht als internaat, terwijl een nieuwe school met recreatie- en eetzaal zal worden aangebouwd.

Het toenemen van het aantal leerlingen aan de scholen maakt het tevens noodzakelijk een nieuw instructieschip te bouwen. Dit hoopt men — indien de werf een gunstige levertijd toestaat — begin 1957 in dienst te kunnen stellen.

De financiering van deze projecten zal geschieden volgens de wet op het nijverheidsonderwijs, waardoor 70 procent voor rekening van het rijk en 30 procent voor rekening van de gemeente komt.

500 Gulden voor „1940 — '45”

De burgemeester van Almelo, mr J. Ravesloot, wiens foto in een vakblad was gepubliceerd als voorbeeld van een „slecht gekleed man”, heeft — op zijn protest, omdat de foto zonder zijn toestemming was gepubliceerd — genoegdoening gekregen. Het reclamebureau heeft met instemming van mr Ravesloot vijfhonderd gulden geschonken aan de Stichting 1940-'45.

Het reclame-bureau had de foto uit een collectie gekozen zonder te weten, dat het een portret was van Almelo's burgemeester. Het bureau heeft mr Ravesloot zijn verontschuldigingen aangeboden.



Van Natal naar de Transvaal en het Kruger Nationaal Park.

De 14e Mei j.l. vertrokken mijn vrouw en ik per auto van Durban, via de „Jan Smuts Highway”, die van hier tot Johannesburg gaat. We passeerden achtereenvolgens de mooie plaatsen Pietermaritzburg, Howick, Mooiriver, Estcourt Colenso en Ladysmith.

Halfweg, tussen laatstgenoemde plaats en Newcastle, stopten we in „Sunset Rest Hotel”, waar we overnachtten; de afstand van Durban tot daar was ruim 200 mijl.

De volgende dag vertrokken we vroeg en reden door de volgende plaatsen: Volksrust, Standerton, Greylingstad en Heidelberg, waar we rechtsaf gingen, de weg op naar Nigel en Springs, ons einddoel.

De meeste van genoemde plaatsen zijn kleine farmgemeenschappen. Allen hebben echter een cinema en een ice-cream-parlour en overal vindt men werkplaatsen voor reparatie van allerlei soorten landbouwmachines, die men tegenwoordig op elke farm aantreft.

Het zijn typisch Afrikaanse stadjes waar men, hoe verder men van Durban komt, meer, Afrikaans dan Engels hoort; men wordt echter overal zeer beleefd, ook in het Engels, te woord gestaan. Hoort men echter aan het accent dat men een Hollander is, dan wordt het op prijs gesteld als men tracht Afrikaans te spreken.

Zodra men de Natal-Transvaal-grens nadert, ziet men het landschap veranderen; Natal is nog steeds tamelijk groen ondanks de naderende winter, de Transvaal echter, waar de temperatuur veel lager is, heeft de winterkleuren al aangenomen.

Sommige plaatsen zijn bijzonder mooi gelegen, Heidelberg b.v. ligt in een dal en lijkt vanuit de verte op kleine stadjes, die men in Europa aantreft in de bergen.

We stopten af en toe voor een kopje thee en lunch, doch arriveerden om bijna 13 uur in Springs; onze eerste grote plaats was bereikt.

Zodra men van Heidelberg de grote weg afdraait, naar Nigel en Springs, begint men spoedig de grote heuvels te zien, die de goudmijnen daar gedumpt hebben.

Het zijn geweldige hoeveelheden aarde, waaruit het gouderts gewonnen is en dat geen commerciële waarde heeft. Naar men ons vertelde, weet geen mens er raad mee.

Na een dag of wat te hebben gerust van de tocht van ruim 400 mijl, die we sinds Durban aflegden, gingen we de omstreken van de stad bezien.

Wij ontvingen van een oud-KPM-er, die thans in Durban (Zd. Afrika) woont en werkt, bijgaand interessant verhaal over een tocht, die hij tijdens zijn vakantie onlangs maakte naar het wereldberoemde Kruger National Park.

Springs is vooral na de oorlog een voornamelijk industriestad geworden; dat deel der stad waar de fabrieken zijn opgericht, heet „Nuffield”.

We gingen naar Johannesburg en ik stond verbaasd over de grote veranderingen die hier steeds plaatsvinden, het was nog maar 1 jaar geleden dat wij de stad bezochten, doch het was bijna niet voor te stellen dat men in die tijd de kolossale skyscrapers had gebouwd, waarvan wij zo kort geleden slechts de fundaties zagen.

Deze stad groeit zo snel, dat het voor een vreemdeling bijna onmogelijk is zich te oriënteren, zodra men even buiten het zaken-centrum komt.

We bezochten de stad overdag, des avonds maakt het met zijn duizenden neon-lichten een grootse indruk.

De nieuwe „Jan Smuts Airport”, die sinds vorig jaar in gebruik is, heeft een eigen cachet, het is groots en monumentaal opgezet met brede wegen die van alle richtingen er heen voeren.

Hier ziet men, als op Schiphol, alle nationaliteiten in de lucht, we zagen een „Super Constellation” van onze vertrouwde K.L.M. vertrekken en dachten eraan dat de passagiers de andere

dag omstreeks de middag in „Mokum” zouden zijn.

Van Johannesburg naar Pretoria is maar 30 Mijl en we besloten dus ook nog deze stad te bezoeken.

Het grote „Voortrekker Monument”, dat men reeds van verre kan zien, is een van de bouwwerken die men niet mag missen; men kan zich echter pas een oordeel vormen van de grootte als men er voor staat.

Nadat we dus al veel hadden gezien rondom Springs en Johannesburg, besloten we de 2e week naar het „Kruger National Park” te gaan.

Onze reservering werd verzorgd door de „A.A.”, dat is de African Automobile Association, die hetzelfde doet als de A.N.W.B. of K.N.A.C. in Holland.

We vertrokken des ochtends vroeg uit Springs, want het is een tocht van ruim 300 mijl, die voert door een van de mooiste en vruchtbaarste streken van de Transvaal.

De grote citrus- en sinasappel-farms die men hier ziet, de geweldige fabrieken die het sap verwerken van deze vruchten, alles maakt een overweldigende indruk.

We lazen op de kaart namen als Amersfoort, Ermelo, Amsterdam, en reden door enige van deze plaatsen; men voelt dan dat er een zekere verwantschap bestaat tussen de Hollander van nu en de Voortrekker van vroeger, die dit alles stichtte met al het leed dat er aan verbonden was.

De plaatsen Delmas en Witbank worden gekenmerkt door de grote kolenmijnen die daar zijn. Zij zijn de oorzaak, dat de weg daar minder goed is.



Voortrekkermonument, Pretoria. Hierdie monument, deur Suid-Afrika opgerig ter ere van die Voortrekkers wat die Kaapkolonie tussen 1835 en 1838 verlaat het vanweë ontevredenheid met die koloniale bestuur en 'n nuwe staat in die noordelike binneland gaan vestig het, is van graniet gebou, bevat verskeie groot sale met beeldhouwerk, is omring deur tipiese wa-laer en versinnebeeld die grootsheid van die Voortrekkers se daad.

Het kolentransport in de winter wordt, naast de trein natuurlijk, voor een groot deel door dieseltrucks met aanhangers verzorgd; deze rijden dagen nacht van daar tot Johannesburg.

Kleinere plaatsen die we passeerden, waren Nelspruit en Whiteriver. Wanneer men hier van een rivier spreekt, is het niet meer dan een beekje in onze begrippen, in de droge tijd natuurlijk.

We arriveerden des middags om 15.30 uur aan de ingang van het Park en moesten ons laten inschrijven, onze namen en adressen, de nummers van onze auto, etc.

Toen het hek zich achter ons sloot en we de weg opreden naar het eerste kamp, vroegen we ons af wat we het eerst zouden zien: nog geen mijl verder zagen we de eerste hertebokken, impala's, zoals ze hier worden genoemd.

Na bijna 1 uur rijden (de maximum snelheid in het Park is 25 mijl per uur), kwamen we in Pretoriuskop aan waar we zouden overnachten.

Het kamp bestaat voor een deel uit stenen huizen, waarin de vaste staf woont, daarnaast ziet men z.g. "Rondavels"; dit zijn kleine ronde huisjes met 2 bedden, een wasstel en electrisch licht tot 10 uur n.m.

Badkamers met koud en warm stromend water zijn geopend van 6 uur n.m. tot 10 uur n.m. en men voelt veel voor een bad na een tocht zoals wij achter de rug hadden.

Al naar gelang het jaargetij gaan de poorten van het kamp op andere uren open en dicht, hiermede wordt dan natuurlijk het hek bedoeld rondom elk kamp.

Wij moesten om 17.45 uur binnen zijn en men kon om 6 uur 'smorgens er weer uit trekken.

De andere ochtend vroeg, na het ontbijt, dat op een kachel buiten wordt klaargemaakt, vertrokken we op weg naar Skukuza, het naastbijgelegen kamp, dat 30 mijl van Pretoriuskop ligt.

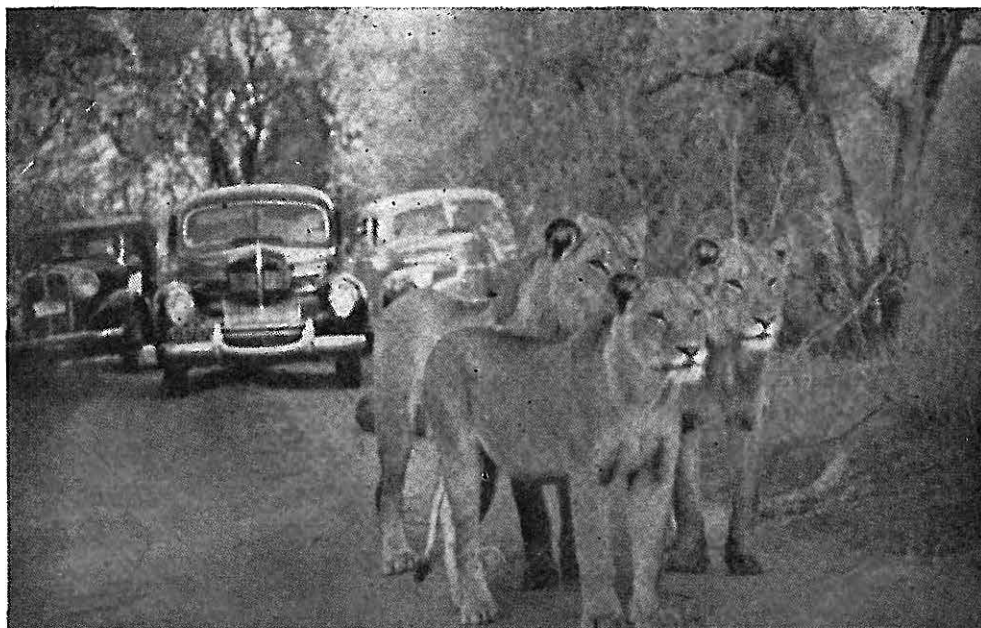
Nog geen mijl buiten het kamp zagen we al grote kudde impala's, wilde beesten, waterbokken en enige wilde varkens.

Deze beesten zijn zo aan auto's gewend, dat ze in het geheel niet schuw zijn, ze gaan alleen opzij, als men ze passeert.

De wegen door het Park zijn bijzonder goed: op geregelde afstanden heeft men een verdubbeling van de weg gemaakt, men noemt dat een "loop".

Men kan dus een bepaald stuk van het terrein rondrijden en dieren zien, die van de ene weg naar de andere oversteken, de afstand tussen de wegen loopt uiteen, soms wel enige mijlen.

De maximum-snelheid van 25 mijl per uur, die men niet mag overschrij-



Leeuwen en touristen in het Kruger Park.

den, is echter nog veel te groot om alles te zien, wat er eventueel tussen de bomen langs de weg te zien is.

De natuurlijke camouflage van de dieren is zo geslaagd, dat het noodzakelijk is scherp uit te kijken en met zeer geringe snelheid te rijden.

Dit werd ons duidelijk toen we, boven de bomen uitstekend, giraffen zagen; de poten van deze dieren waren niet te onderscheiden van de boomstammen waar ze tussen stonden. We passeerden ze op een afstand van ongeveer 15 meter; ze gingen ongestoord verder om hun ontbijt van de toppen der bomen te rukken.

Even verder zagen we een kudde zebra's. Deze dieren zijn zoveel mooier in de natuur dan in een dierentuin; we kwamen op een tijdstip dat er volop voelsel was en ze zagen er allen rond en dik uit.

We reden langs een riviertje en kwamen na verloop van tijd bij de z.g. "Hippo Pool", in het Afrikaans "Zee-koeigat", een verwijding van de rivier.

Hier mag men, in tegenstelling met de rest van het Park, de auto verlaten om onder geleide van een inboorling de pool te bezoeken, die ongeveer 500 meter van de stopplaats af ligt.

We zagen daar in het water een verzameling nijlpaarden, grote en kleine, onder en boven water; deze dieren zijn zo groot dat het ons verbaasde hoe groot hun snelheid in het water nog was.

Verder rijdende kwamen we in Skukuza aan. Dit is één van de grootste kampen in het Park en heeft zelfs luxe-kamers met eigen gemakken.

We boekten onze rondavel voor de volgende 2 dagen en, nadat we in de prachtige eetzaal hadden geluncht, keerden we terug naar Pretoriuskop.

Het is een merkwaardig feit dat een ieder, die het Park bezoekt, zijn succes afmeet naar het aantal leeuwen dat hij heeft gezien. De leeuw schijnt door zijn bouw en historie wel een beest te zijn, dat indruk maakt op de mens.

Korte tijd nadat we Skukuza hadden verlaten, werden we verrast door de eerste leeuw. Ze liep langs de weg en was kennelijk op zoek naar eten.

We reden langzaam naar haar toe en, zonder om te zien naar de auto, passeerden we haar op nog geen 2 meter afstand. Aan de andere kant van de weg zagen we bokken en we vroegen ons af of we een "kill" zouden zien.

De leeuw keerde om en aldus deden wij; volgden haar op een afstand van ongeveer 10 meter, ze ging zitten als een kat en keek naar de bokken, die op een veilige afstand aan het grazen waren.

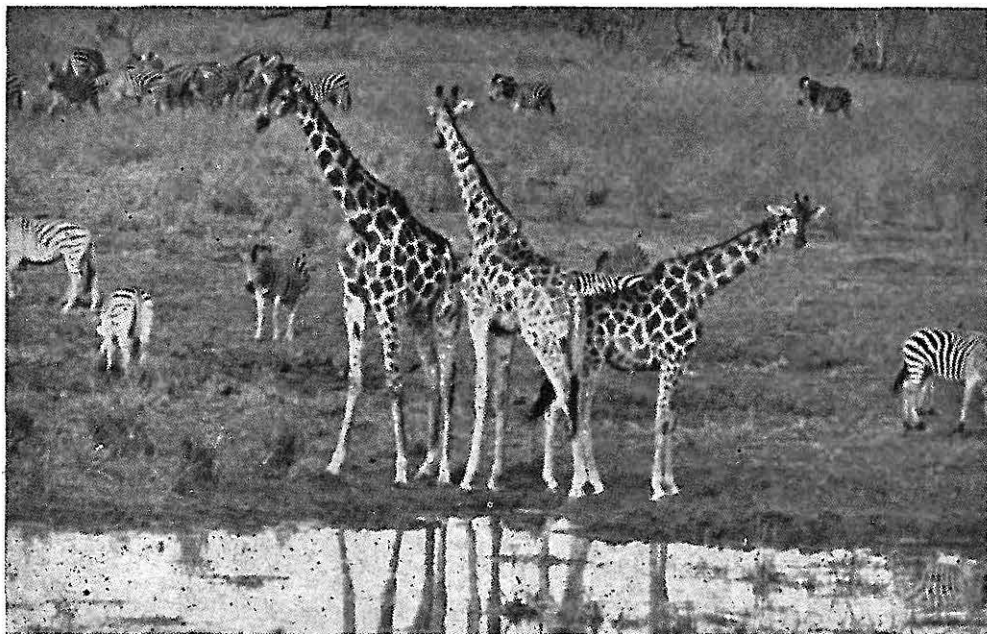
Het was een prachtig gezicht dat grote beest als een kat het wild te zien besluipen, duidelijk zichtbaar, daar het gras niet te lang was.

Daar ze kennelijk alleen was, lukte het haar niet dicht genoeg naderbij te komen om de sprong te wagen; de voorposten, die elke kudde impala's uitzet, kregen lucht van haar en de sprong die ze maakte, was vergeefs.

Ze verdween hongerig in de struiken en wij keerden terug op onze koers naar het kamp, teleurgesteld dat we geen "kill" hadden gezien, doch verrukt dat we op te eerste dag al een leeuw uhadden ontmoet.

Kort voor we in het kamp aankwamen, zagen we een grote jaguar aan de kant van de weg zitten, het was een prachtbeest en toen we langzaam voorbij reden, keek hij (of zij) ons niet

(doorlezen naar de volgende pagina)



We passeerden, op nog geen 15 meter afstand, een kudde giraffen en zebra's.

vriendelijk aan. Zodra we stopten, verdween hij in het struikgewas.

In het kamp gekomen, maakten we ons diner klaar op een van de vele "community stoves"; het braaivleis smaakte bijzonder goed na een dag vol spanning.

Om 10 uur n.m. ging het licht uit doch de meesten slapen al voor die tijd, daar men de volgende dag er weer vroeg op uit gaat.

De 2e dag werd gekenmerkt door een vroeg vertrek en een ontmoeting met een grote troep apen; deze klommen op onze auto zodra we stopten. Ze waren zo brutaal, dat ze zelfs een eind meereiden, toen we besloten om verder te gaan.

De reglementen verbieden het voederen van de dieren in het Park en we moesten dus de apen alles weigeren. Ze staken hun handen door de kier van de ramen, blijkbaar wetende, dat er wel eens mensen waren die hun toch iets gaven.

De grotere apen, velen met hun jongen op hun rug of onder aan de buik hangend, bleven in het zand zitten en keken nieuwsgierig naar de auto en wat erin zat.

We besloten de lunch in de auto te gebruiken en reden dus verder dan we oorspronkelijk van plan waren. We kozen een plek onder een boom en genoten van onze sandwiches en thee.

De rivier, die wij al eerder noemden, heet de Sabi en wij volgden die, daar ons gezegd was, dat er daar vele leeuwen waren.

Op een afstand van ongeveer 8 mijl van het kamp stootten we op een groep van 3 auto's, die vlak bij elkaar stonden en we zagen de inzittenden fotograferen en filmen.

Zo dicht mogelijk reden wij er naar toe en zagen daar onder de schaduw van de boom 10 leeuwinnen liggen, de meesten volgroeid, drie of vier waren ongeveer 1 jaar oud.

Ze schonken niet de minste aandacht aan ons tot een der inzittenden van een auto, die filmde en schijnbaar een beter beeld wilde krijgen, de deur opende en, over de kap heen, trachtte de groep te „nemen”.

Zodra de leeuwen de man zagen werden ze onrustig, een ervan stond op en maakte een ontevreden geluid met open bek.

Dit veroorzaakte een spoedig terugtrekken van de persoon in kwestie, die maar liever doorfilmde van achter de ruiten.

Na een kwartier besloot de familie op prooi uit te gaan; ze verdwenen om een hoek zonder om te zien.

Hierna spraken we met de inzittenden van de beide andere auto's en het bleek, dat deze groep hier al enige dagen gezien was.

Hyena's en jakhalzen zagen we daarna; deze dieren zijn echter bijzonder schuw en men ziet ze alleen van verre en men krijgt geen kans een foto te nemen of te filmen.

Het diner die avond in het kamp deed ons denken aan een grote stad: de vele mensen in hun eenvoudige kleedij echter waren een bewijs, dat we ver van de bewoonde wereld waren.

Vermoeid gingen we naar bed en we hoorden nog even de leeuwen en het gelach der hyena's.

De volgende dag vertrokken we op weg naar een tearoom, T'chokwane geheten; men had ons gezegd, dat er daar in de buurt veel te zien zou zijn.

Na een 20 mijl kwamen we bij een poel en zagen daar 17 giraffen en 15 zebra's, vele wilde beesten en impala's drinken.

In de tearoom gebruikten we de lunch en vertelden de bedienden ons dat er de vorige dag 3 olifanten rondom de plaats waren gezien.

Na wat te hebben gerust, vertrokken we en reden zo langzaam mogelijk, daar we tijd genoeg hadden het kamp op tijd te bereiken.

Op ongeveer 15 mijl van het kamp zagen, we, nadat we een bocht hadden genomen, het schouwspel waar een ieder op wacht.

Langs de weg liepen 8 leeuwinnen met 16 jongen; ze waren op een afstand van ongeveer 50 meter, toen we ze zagen. De jonge leeuwen lagen midden op de weg te spelen.

We passeerden ze op zo'n korte afstand, dat we ze hadden kunnen aanraken, als we de ramen hadden geopend; nadat we ze voorbij waren gereden, stopten we en lieten ze dan weer langs ons geen gaan.

Het was een machtig gezicht deze prachtige dieren zo volmaakt rustig en kalm, zonder enige vrees voor de auto (er waren er nu al vier) te zien lopen.

We kunnen ons nu voorstellen, dat men zijn bezoek aan het Park afmeet naar het aantal leeuwen dat men heeft gezien. We namen vele foto's en filmde naar hartelust.

Na een uur van voortdurende spanning — de leeuwen bleven al die tijd langs de weg —, moesten we voortmaken om nog op tijd in het kamp te komen.

In het kamp gekomen, werden we natuurlijk door vele gasten ondervraagd; ze wisten reeds dat er vele leeuwen in de nabijheid waren. Het is een kwestie van geluk, soms kan men enige dagen in het Park verblijven zonder iets anders te zien dan bokken, zebra's en ander klein wild.

We waren erg fortuinlijk, daar we tijdens ons eerste bezoek aan het Park zoveel zagen. Dankbaar doch vermoeid van alles namen we een bad, dineerden en sliepen spoedig.

De volgende dag vertrokken we op de terugweg naar Springs, voldaan over onze tocht en onder de indruk van de grootte en al het schoons, dat de Unie van Zuid-Afrika biedt.

Ik wil besluiten met deze raad aan een ieder te geven, die de gelegenheid krijgt dit Natuurpark te bezoeken: het is een vakantie, die men nimmer vergeet.

De rust die ervan uitgaat, men hoort alleen de beesten in de nacht, geen andere geluiden verstoren de stilte, men komt onder de indruk van de natuur, die men daar in ongeschonden staat heeft gelaten om de vermoeide mens tot zichzelf te laten komen.

Oud-KPM-er.

Vereniging van Oud-employé's der K.P.M. hield zomer-réunie

„Oud Roest” ging 23 Juni j.l. naar Ontspanningsoord
„De Efteling” te Kaatsheuvel bij Tilburg

Inleiding.

„Zorg, dat je de 23ste vrij houdt, want dan gaan we naar de Efteling!”

„De 23e? Even zien wat voor dag dat is. Ja, dat is goed, prachtig zelfs, hoe gaan we?”

„Met de réunie van de oud-K.P.M.!”

„Oh, is het dat! Nee, schrijf me dan maar af, want ik moet niets van dat geréunie hebben!”

„Iets op de mensen tegen?”

„Nee! verre van dat, stuk voor stuk mensen waar je mee in zee kunt gaan, maar je kunt beter uit hun vaarwater blijven, tenminste voor zover het onze oud-collega's betreft. Als ze nog geen tien woorden gesproken hebben, weet iedereen al dat ze gevaren hebben.”

„Daar is toch niets op tegen?”

„Dat zou je inderdaad denken, maar dat valt tegen. Ik heb het 'n keer meegemaakt, zo'n réunie, maar toen heb ik er direct voorgoed tabak van gekregen!”

De bus lag keurig op tijd op de afgesproken plaats gemeerd, maar toen ik zou instappen begon het al. Een oud-collega was juist bezig om een zwaar anker naar binnen te torsen. Nog vóór dat ik hem kon vragen wat-ie van plan was, legde hij uit: „je kunt nooit weten, die bus kan wel eens op drift raken!”

Nu kan men daar op twee manieren op reageren, maar altijd ben je fout. Als je hem waarderend toeknikt, dan raak je hem verder de hele dag niet meer kwijt, want dan wil-ie z'n hele repertoire sterke verhalen gaan afdraaien. Maar als je tracht hem aan het verstand te brengen, dat-ie ze ziet vliegen, dan kijkt hij je medelijdend aan en zegt luid genoeg, dat iedereen hem kan horen: „hoe ze jou ooit een schip hebben kunnen toevertrouwen, is me tot vandaag aan de dag een raadsel, je had beter koekebakker kunnen worden!”

„Precies, wat ik je ook al eens heb willen zeggen!”

„Och, och wat geestig! Maar het gekke is, dat ie dat ding nog nodig heeft gehad ook, want toen we goed en wel op weg waren, stelde een der deelnemers om een of andere duistere reden voor even aan te leggen. De ankertorser begon te gnuiven en maakte z'n anker klaar. Op het zelfde ogenblik dat de chauffeur de vaart er uit had, liet-ie het vallen. Toen hoorden we, geheel onverwachts vanuit een andere hoek van de bus roepen:

„Goed zo, Gerrit! Vier nog een lengte bij, dan zal ik 'm vertuilen!”

En dan tot de chauffeur: „Een klap-pie achteruit, meester! Zo! Stoppen maar, je kunt wel afdraaien!”

„Haal maar weer in die lengte, Gerrit!”

„Als je op die dag met je vooroorlogse karretje over de Veluwe was komen hobbelen, dan had je daar aan de kant van de weg een grote autobus vertuid zien liggen. Dat was 'm en daarin zat ik met de anderen stomweg te wachten totdat we weer anker op zouden kunnen gaan. En verder als maar droogvaren. Nee, ik moet niets van dat geréunie hebben, ik ga niet mee!”

Ooggetuigeverslag.

„Och ja, waarom ook niet? Toen ik vanmorgen uit m'n kooi kwam en bij de railing op m'n balkon naar de kim stond te kijken, dacht ik: het zicht is goed, die bewolking zal geen kwaad doen, dat kan best eens goed weer worden vandaag. Even kijken hoe de barometer staat, precies zoals ik dacht. Laat de Bilt met z'n langgerekte winterperiode maar thuis blijven. En nu maar koers zetten naar de Efteling, maar we zullen afspreken, dat er niet gevaren wordt, anders krijg je ruzie met me!”

„Komt in orde, van mij zul je geen last hebben. Zullen we een beetje in de buurt van de valreep blijven?”

Het duurt niet lang of alle deelnemers hebben een plaatsje gevonden en

kan de bus vertrekken. Oude vrienden hebben elkaar de hand gedrukt en verwachten straks anderen terug te zien. Iedereen kent iedereen of meent de ander te kennen. Vluchtig worden oude herinneringen met een enkel woord aangeroerd, maar dan is het al weer een ander, die voor een spontane groet en een daaraan geknoopte opmerking de aandacht vraagt. De stemming is geanimeerd, allen worden zich bewust van de bekoring, welke van een réunie van dit genre uitstraalt, waardoor oude banden worden hernieuwd met hen, waarmee men in voorbijgegangene jaren in het grote maatschappij-verband mocht of moest samenwerken. Iedereen weet, dat er, zoals overal, wel eens onenigheden waren, doch de jaren hebben ze uitgewist, of althans de kracht er aan ontnomen.

De natuurlijke aanleg van de mens om de aangename, opbouwende herinnering aan voorbij gegane jaren levend te houden, komt in het volle licht te staan. De herinnering aan al dat goed was is in zuivere vorm overgebleven. De zomer-réunie 1955 van de Oud-K.P.M. is begonnen.

De man, die aanvankelijk van plan was om niet mee te gaan is ook onder deze bekoring gekomen en zegt tot zijn reisgenoot:

„Nooit heb ik het op deze wijze begrepen, maar dit samenzijn is de réunie en de rest is de entourage zonder meer. Als ze nu maar niet gaan droogvaren!”

„Maak je daarover geen zorgen. Jammer dat dat laatste er bij moest, want ik begon juist een goeie indruk van je te krijgen!”



Een gedeelte van het terras van café-restaurant „De Efteling”, alwaar de deelnemers zich aan een koele drank laafden.

(foto: L. Vernède)

„Jij altijd met je aanmerkingen, zeg me liever waar we zijn en wat voor koers we voorliggen!”

„Kijk zelf maar, hier is m'n kompas, daar kan ik gewoonweg niet 'buiten. Een mooi vloeistof-kompas, vind je niet?”

„Prachtig. Dat is verstandig van je om daaraan te denken. Die voorzorg mocht ik ook wel gaan nemen. Hoeveel is de miswijzing?”

„Weet ik niet, maar dat komt er niet op aan!”

„Je wilt toch niet zeggen, dat je een kompas meeneemt en niet eens weet wat de miswijzing is? Nee, ik ben het niet met je eens, je moet de afwijking van je kompas kennen, anders deugt het niet en dan zou je brokken maken. Op de ouwe Speeldoos heb ik het meegemaakt,.....”

„Ja, dat verhaal ken ik, dat heb je zeker 100 keer verteld”.

„Zo, dat wist ik niet. Maar toch zou ik je aanraden om in het vervolg een peiltoestel mee te nemen, dan kun je onderweg zo af en toe een azimuthje nemen. Wie is dat ook weer, die daar helemaal vooraan zit?”

„Dat kijkt wel wat op die ooggetuige!”

„Als dat zo is, laten we hem dan maar een beetje op vier streken houden, want die zal z'n best wel weer doen om ons zwart te maken”.

„Hoe zo? Heeft hij iets tegen je?”

„Dat niet, maar je moet met dat soort lui altijd voorzichtig zijn, want je staat in hun verhaaltje voordat je het weet. Zo heb ik gehad op de van Cloon,.....”

„Je bedoelt zeker met die journalisten?”

„Nee, niet die reis, maar we hadden een liedjeszanger aan boord, die een tournee ging maken”.

„O, dat was toen je nog stuurman was. Ja dat verhaal ken ik ook!”

„Maar je weet niet hoe dat verder is afgelopen. Jammer dat we er al zijn, maar ik zal het je vertellen, zodra we voor anker liggen!”

Besluit.

„Het was een geweldige reünie. Alle lof voor het plan, voor de uitwerking en voor de uitvoering daarvan. Dat was voorwaar geen peuleschil.

Goed zo, Mevrouw van Norden, dat U het plan opperde om de familie Meinsma als het centrale punt van de uitvoerende macht een hulde te brengen. Goed zo, dat U dit zelve zo dapper inleidde, de daad bij het woord voegende. Voorts het telegram aan Van Asperen, de uitstekende, gelukkig niet te lange speeches van Vereniging en Hoofdkantoor.

Dat is alles. Nu nog een streep er onder. Geef even een enveloppe, dan stuur ik het direct door naar Overveen”.

„Je bedoelt toch niet te zeggen dat je er mee klaar bent?”

„Wis en waarachtig! wat mankeert er aan?”

„Dit is helemaal geen verslag, het is nog al fantastisch”.

„De tocht was fantastisch!”

„Maar dit is geen getrouwe weergave!”

„Het is natuurgetrouw!”

„Wat moeten de lezers hiermee doen?”

„Lezen of niet lezen, geheel naar eigen verkiezing!”

„Ze willen een concreet verhaal, vergeet niet, dat het moet komen in de annalen van „de Uitlaat” en van de Oud-K.P.M.”

„De Uitlaat” lap ik aan m'n laars en de Oud-K.P.M. kan ook, ik bedoel,

is ook naar de Efteling geweest, dus daar behoef ik niet voor te schrijven. Maar als je meer wilt weten, zeg dan maar wát. Interview me maar.”

„Nu, laat ik dan maar beginnen. De tocht zat goed in elkaar, zei je?”

„Geweldig!”

„En het weer is meegevallen, niet waar?”

„Ja, geweldig!”

„En hoe was de echte Brabantse koffietafel, waarvan het bestuur ons per circulaire heeft doen weten, wacht, waar is dat ding ook weer, je weet wel, dat papiertje over de zomer-reünie, daar staat het op, hier ligt het, hoor maar:

„Wij betwijfelen, o, dat is niets, ja hier komt het; -dat na de koffietafel er nog liefhebbers voor de warme maaltijd zullen zijn”.

„Wat zeg je? Warme maaltijd? Ik heb geen warm eten gezien!”

„Nee, dat staat er ook niet, je moet goed luisteren, als ik je iets voorlees. Vertel maar hoe was de koffietafel?”

„Geweldig!”

„En hoe was het „schitterend gelegen ontspanningspark „De Efteling” te Kaatsheuvel even benoorden Tilburg, zijnde het voornaamste doel van de tocht? Dat was zeker geweldig, eh, ik bedoel prachtig?”

„Dat weet ik niet. Zijn we ook in een park geweest? Ik weet wel, dat we kris-kras gelopen hebben, maar waar was dat ook weer?”

„Je wilt toch niet zeggen, dat je het sprookjesbos niet gezien hebt?”

„Ik ben in geen bos geweest. Wel herinner ik mij iets te hebben gezien, dat leek wat op een ik-en-jij-pomp, maar verder zijn we nergens geweest.”

„Je bedoelt die liefdesbron. Dat was bij het sprookjesbos.”

„Nu dat je het zegt, dat is waar ook. Dat was een liefdesbron. Dat was toen ik het verhaal deed over de „Valentijn”, ja nu weet ik het weer, ik had het juist gehad over het slechte weer, dat we in de Bonigolf hebben meegemaakt. Bar slecht. Als je daar iets over wilt horen, zal ik het je nu direct vertellen!”

„Nee, dat is niet nodig, vertel me liever hoe dat park was!”

„Dat was geweldig!”

„Dan rest mij nog te vragen hoe de oud-collega's waren.”

„Die waren, zoals gewoonlijk, nu ja, je weet wel hoe ik het bedoel. Och, laten we er maar niet over praten, het is nu eenmaal niet anders.”

„Je bedoelt, dat ze geweldig waren?”

„Nee, dat niet, ze waren aan het droogvaren!”



Een gedeeltelijk overzicht van de eetzaal waar de 500 deelnemers de Brabantse koffietafel zich goed lieten smaken.

(foto: L. Vernède)

Blaricum 24-6-55
J. Acé

Wereldprimeur in Wageningen.

In Wageningen is kort geleden de eerste steen gelegd voor de nieuwe sleeptank van het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation. Hiermee begint de bouw van de eerste zeegangstank ter wereld, waarin scheepsmodellen kunnen worden getest op een wateroppervlak met golfbewegingen, die natuurgetrouw met die van de zee overeenkomen. Men hoopt de tank op 1 November voltooid te hebben, waarna men begin volgend jaar met proefnemingen denkt te kunnen beginnen.

De zeegangstank krijgt een lengte van 100 meter, een breedte van 24 en een diepte van $2\frac{1}{2}$ meter. Men zal er golven van $4\frac{1}{2}$ meter in kunnen opwekken.

Men gaat er van uit, dat de zeegang in het algemeen kan worden gesplitst in een aantal componenten van verschillende lengte, hoogte en richting. Voor een natuurgetrouwe nabootsing van de zeebewegingen moeten al deze componenten worden gereproduceerd. In het nieuwe zeegangslaboratorium van het Ned. Scheepsbouwkundig Proefstation zal dit mogelijk zijn. In geen enkel ander laboratorium voor onderzoek van scheepsmodellen is men er tot dusverre in geslaagd golven op te wekken volgens het ingewikkelde patroon van de zee.

Het onderzoek naar vaartverlies door wind en zeegang, beperkte waterdiepte enz. wordt nu exact.

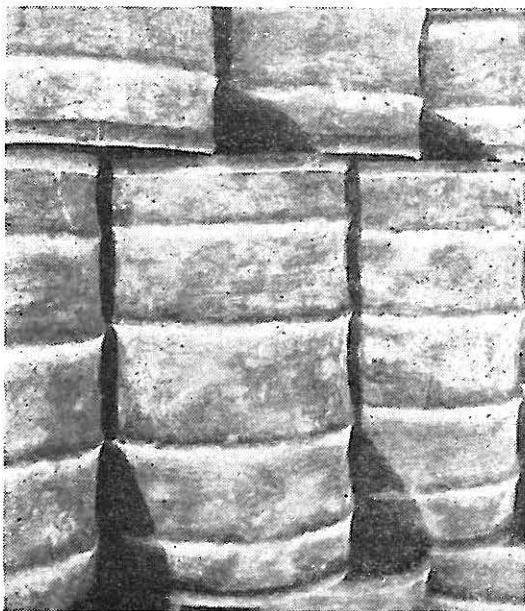
De resultaten van de onderzoeken zijn zowel van economische als militaire betekenis. Men kan de veiligheid en koersstabiliteit van schepen bij zeegang bevorderen, waarmee bovendien het gerief der passagiers gebaat is.

13.000ste schip op Nieuwe Waterweg.

Het Duitse ms. Hildegard liep op 31 Juli j.l. als het 13.000ste schip in 1955 de Nieuwe Waterweg binnen. De Hildegard kwam van Bremen.



Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Hiernaast staat de oplossing van de foto-puzzel, voorkomende in het Juli-nummer van „de Uitlaat”: opelkaar-gestapelde drums.

De Rp. 15,— gaan naar de heer S.B. Simorangkir — 1e klerk — ag. Medan, die wij met het behaalde succes hierbij gelukwensen.

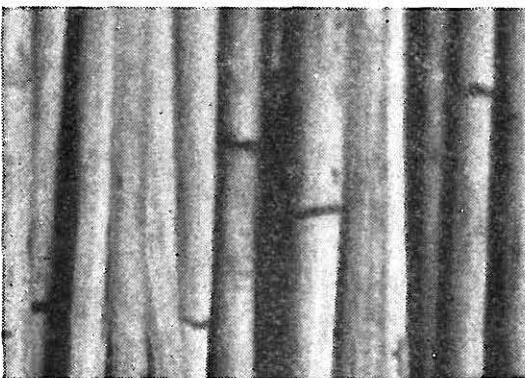
*

De opgave voor deze maand spreekt voor zichzelf. We zullen er dan ook niets van verklappen, om de eenvoudige reden dat u het natuurlijk al lang dóór hebt!

Zendt uw oplossing in aan: de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.

In de linker-bovenhoek van de envelop zette men: foto-prijsvraag. Uw naam en adres s.v.p. op de oplossing duidelijk vermelden.

Uw oplossing moet ons uiterlijk 20 October a.s. hebben bereikt. Maar weer veel succes!



Prins Tungi laat kustvaarder bouwen

Z.K.H. Prins Tungi van de Tonga-eilanden, de zoon van Koningin Salote en minister-president van dit uitgestrekte eilandenrijk in het Z. W. deel van de Stille Oceaan, die enkele maanden geleden Nederland bezocht, heeft de scheepswerf Gebr. Niestern en Co. te Delfzijl opdracht gegeven voor de bouw van een modern vracht- en passagiers-schip, groot 500 ton d.w. Deze opdracht voor de Groningse scheepsbouw werd verleend door bemiddeling van de heer K. Kamp, directeur van Kamp's Scheepvaart- en Handelsmaatschappij te Groningen, die met Prins Tungi een oriëntatiereis maakte langs diverse Groningse werven gedurende diens bezoek aan West-Europa.

Over 's mensen karakter

Ieder mens heeft drie karakters: dat wat hij laat zien, dat wat hij heeft en dat wat hij denkt dat hij heeft.

Alphonse Karr

Talenten vormen zich in eenzaamheid, Maar een karakter in de stroom der wereld

Goethe

Karakter is wat je bent in het donker
D.L. Moody

Een slap karakter is geen karakter
Jean de La Bruyère

De gebreken van het karakter nemen met de jaren toe, evenals de gebreken van het uiterlijk.

La Rochefoucauld

's Mensen karakter is zijn lot
Heraclitus

ONS SPORT-NIETWIS

VOETBAL

Agentschap/Buitendienst

Tg. Priok — ms. „Kaimana“ 1 — 1

Eindelijk is dan op voetbalgebied de grote strijd tussen wal en vloot gestreden. En wel tussen twee elftallen, welke in de loop der jaren in „the game of soccer“ hun sporen ruimschoots verdiend hebben en voor beide onderdelen onzer maatschappij voldoende representatief geacht mogen worden. Wij bedoelen het elftal van Agentschap/Buitendienst Tg. Priok en dat van het m.s. „Kaimana“.

Eigenlijk zijn die van de „Kaimana“ de oorzaak van deze wedstrijd. Zij kwamen n.l. te Priok binnen met verhalen over wedstrijden, die ze kris-kras door de archipel gespeeld hadden en waarbij practisch elke tegenstander aan hun zegekar, of liever aan hun schroef, werd gebonden. Je reinste „champions“. Die van Priok, anders helemaal niet zo verlegen, moesten hieronder wel stille-tjes blijven want, behoudens een enkele bieruitspatting, hadden ze op sportief gebied weinig om over te roemen. Ze zaten er dan ook wel een beetje mee in de maag, toen ze door die enthousiastelingen van de „Kaimana“ werden uitgedaagd voor ook een partijtje. Weigeren ging moeilijk, staat zo dom en bovendien hadden ze er — onder een borrel — al diverse malen blijk van gegeven ook wel met zo'n leren knikker overweg te kunnen.

Zo zou dan, nadat eerst vele moeilijkheden waren overwonnen, de wedstrijd plaats vinden in het Unie-Kampong-Stadion te Tg. Priok. Dat de kaarten in een wip waren uitverkocht behoeft uiteraard geen betoog. Hier kwamen grootmeesters tegenover elkaar te staan, die de fijnste en nieuwste snufjes op voetbalgebied zouden gaan demonstreren.

De Kaimanezen werden enige uren voor de wedstrijd door de kapitein — coach, trainer en beschermheer — mentaal onder handen gehouden, bij welke gelegenheid er tevens werd op gewezen, dat dit niet zo maar een wedstrijd was, maar dat de eer van de gehele vloot op het spel stond.

Die van Priok keken de gehele middag met een scheef oog naar de klok en hoopten maar, dat het nooit 5 uur zou worden. Velen verwensten hun ijd-

heid, die hun ertoe genoopt had ja te zeggen toen het verzoek tot medespelen kwam. Echter het onvermijdelijke moest plaats vinden en de Priokkleuren worden verdedigd.

Om 5 uur betraden de elftallen het veld. Voor de Kaimanezen was het jammer, dat de kapitein, die de wacht van de medespelende stuurlui overnam, niet aanwezig was, zodat ze enkele waardevolle „last minute“ aanwijzingen moesten ontberen. Deze taak werd thans overgenomen door de hoofdwerktuigkundige, die het echter meer in de techniek van het spel zocht. Onder die van Priok merkten we verschillende prominenten van weleer op, die met verbeterd concentratie het veld ingingen, bezeten door de wil tot winnen.

De wedstrijd begon — hoe is het mogelijk — met een lichte meerderheid van de Priokmensen, wier aanvallen door de stugge verdediging van het „Kaimana“-team echter zonder veel moeite onschadelijk gemaakt konden worden.

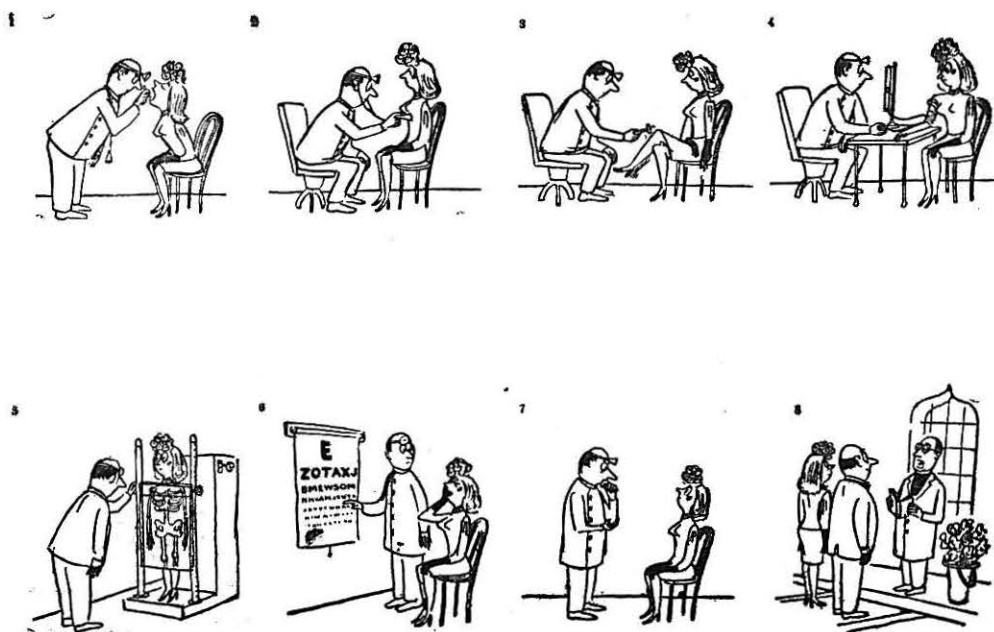
Langzamerhand werd het accent echter verlegd en speelde de strijd zich hoofdzakelijk op het middenveld af. Enige malen kon de Kaimana-aanval gevaarlijk worden, maar door het eminente spel van de fysiek sterkere Priok-verdedigers leverden ook deze attaques niets op. Na ongeveer 20 minuten scoorde Priok, doordat hun linksbuiten in een snelle ren de bal over de

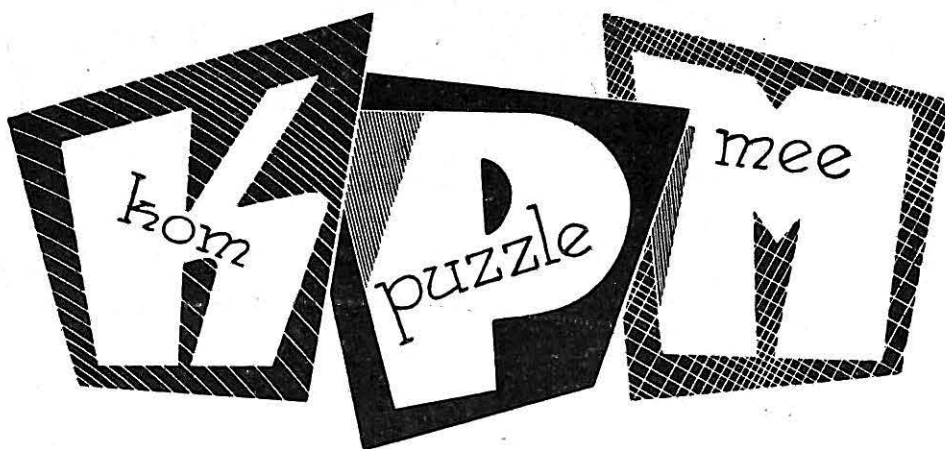
enigszins verbouwereerde Kaimana-goalie, die overigens op een uitstekende wedstrijd kan terugzien, in het doel wipte (1—0).

Deze stand werd tot de rust gehandhaafd. Gedurende de rust werden de spelers gelaafd door de te Tg. Priok wonende K.P.M.-vrouwen, waarvoor alsnog onze dank, en kon de tweede helft met frisse moed begonnen worden.

Het duurde niet lang of over het algemeen de jongeren van de vloot werden sterker en lanceerden aanval op aanval op de Priok-veste welke echter voorlopig, zij het met een beetje fantasie, van geen wijken wist. Er zat echter een doelpunt in de lucht en de Kaimana-rechtsbuiten slaagde er met een venijning schot tegen de paal bijna in zijn club de zo welverdiende gelijk-maker te bezorgen. Deze kwam uiteindelijk van de voet van de uitstekend spelende Kaimana-middenvoor. Hoewel er daarna nog hevig om het winnende doelpunt werd gestreden, kwam er in de bereikte stand geen verandering en kwam het einde van deze forse, doch zeer sportieve wedstrijd met een 1—1 gelijkspel, waarbij beide partijen zich ongetwijfeld zonder morren hebben weten neer te leggen. Het was echter wel opvallend, dat velen „the day after the night before“ enigszins voorzichtig en stram huns weegs gingen.

Nicolas.





Dit is de juiste oplossing van het kruiswoordraadsel, voorkomende in het Juli-nummer van „de Uitlaat”:

KLEED SOMME SMELT
UIER VLEEDS EMOE
BRADER PIER TEG
BEITEL SPEL BASTA
E OS STER VAAL L
KL APPEL DE LAM
GEUL DEL BERG P G
EPIEK KLOOSTER RE
BEDERF I T ELEGIE
IR DEUGNIET DELOS
T B KRAO ROG POOT
KAR IL STOEL SL
T ROME BOON AP F
ERKER TORN PAROOL
EAB PRET KANO MI
MARE PORIE KNIER
STELT STEIL AKANT

De 1e prijs van Rp. 25,— gaat naar:
R. Nelwan — beambte Werkplaatsen te
Tg. Priok;

de tweede prijs van Rp. 15,— naar:
Ch. H. Valenbreder — 3de werktuig-
kundige;

de derde prijs van Rp. 10,— naar:
H. F. Kalangie — 3de werktuigkundige
a/b van het ss. „Gen. Verspijck”.

*

Voor deze maand komen wij weer
eens met een gewoon invulraadsel,
waarvan u de opgave hiernaast aantreft.

Uw inzendingen moeten de Redactie
uiterlijk 20 October a.s. hebben bereikt!

Voor inzenders gelden de volgende voor-
waarden:

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 wor-
den 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 gecorrespon-
deerd.

De enige manier om geluk te
vermenigvuldigen is het te delen.

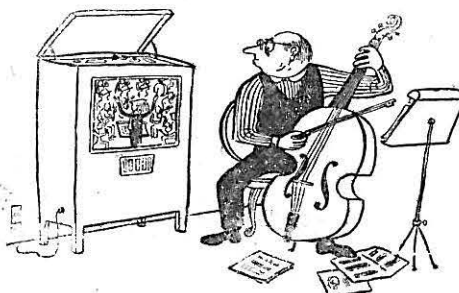
Invulraadsel

(copyright „Denksport”).

Van de lettergrepen: a — a — a — ar —
da — da — de — de — de — den —
draai — drin — e — el — eng — er —
er — ga — ga — ge — ge — gees —
gend — gi — har — i — in — ko —
kom — lan — len — li — li — lijk — lijk
— lo — ma — ma — ma — mal — me —
men — ment — na — na — naar — nair
— ne — nen — ni — on — or — ra —
rad — re — res — sa — stig — so — ta —
teit — ti — tier — tig — tig — tig —
to — toe — tor — zor, kunnen 21 woor-
den van de volgende betekenis worden
gevormd:

- | | |
|----------|-----------------------------|
| 1 | bedrijfster |
| 2 | salaris |
| 3 | rampspoed |
| 4 | bekende waterval |
| 5 | denkbeeldig |
| 6 | bekrompen |
| 7 | wedinrichting bij
rennen |
| 8 | muziekstuk |
| 9 | geen uitstel lijdend |
| 10 | buitensporig |
| 11 | pl. in Gelderland |
| 12 | later te gebeuren |
| 13 | onrustbarend |
| 14 | versiering |
| 15 | somber |
| 16 | onmiddellijk |
| 17 | heester |
| 18 | aanstoker |
| 19 | werkelijkheid |
| 20 | mengelmoes |
| 21 | heuvelland in België |

Bij juiste oplossing ontstaat op de
1e en 3e verticale rij een levensles.



Omzetraadsel

De oplossing

De juiste oplossing van het om-
zet-raadsel, voorkomende in het
Juli-nummer van „de Uitlaat”,
luidt als volgt:

1. Beethoven — Mondscheinsonate
2. Chopin — Nocturnes
3. Schubert — Onvoltooid
4. Wagner — Lohengrin
5. Mozart — De Toverfluit

De uitgelooftde prijs van Rp. 25,—
gaat naar de heer I. Schrie-
mer, 2de werktuigkundige a/b
van het ms. „Camphuys”.

*

Nu komen wij eens met een
heel andere puzzle. Gevraagd wor-
den tien woorden van de navol-
gende betekenissen, welke woorden
alle beginnen en eindigen met
dezelfde letter, terwijl voorts het
eerst gevraagde woord bestaat uit
3 letters, het tweede uit 4, het
derde uit 5 enz. enz., zodat het
laatste woord dient te bestaan uit
12 letters. Is het u duidelijk?

- 1: toebereider van spijzen;
- 2: stop op een fles;
- 3: fiks;
- 4: grappig;
- 5: waar de metselaar zijn specie
in heeft;
- 6: domheer;
- 7: diep in de keel voortgebracht
geluid;
- 8: kernachtige spreuk;
- 9: jas, broek of dergelijke;
- 10: eigenaardig kenmerk van de
menselijke aard.

Onder de goede inzendingen
wordt weer een prijs van Rp. 25,—
verloot. Uw oplossingen dient u in
te zenden aan: de Redactie van
„de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M.
— Medan Merdeka Timur 5 —
Djakarta.

Let u er vooral op niet alleen
uw naam te vermelden op de
envelop, doch ook op de oplossing?

In de linkerbovenhoek van de
envelop zet u: woordenpuzzle. De
uiterste datum van inzending is
20 October a.s.



NITOUR-„OPHIR“-CRUISE 1954/1955

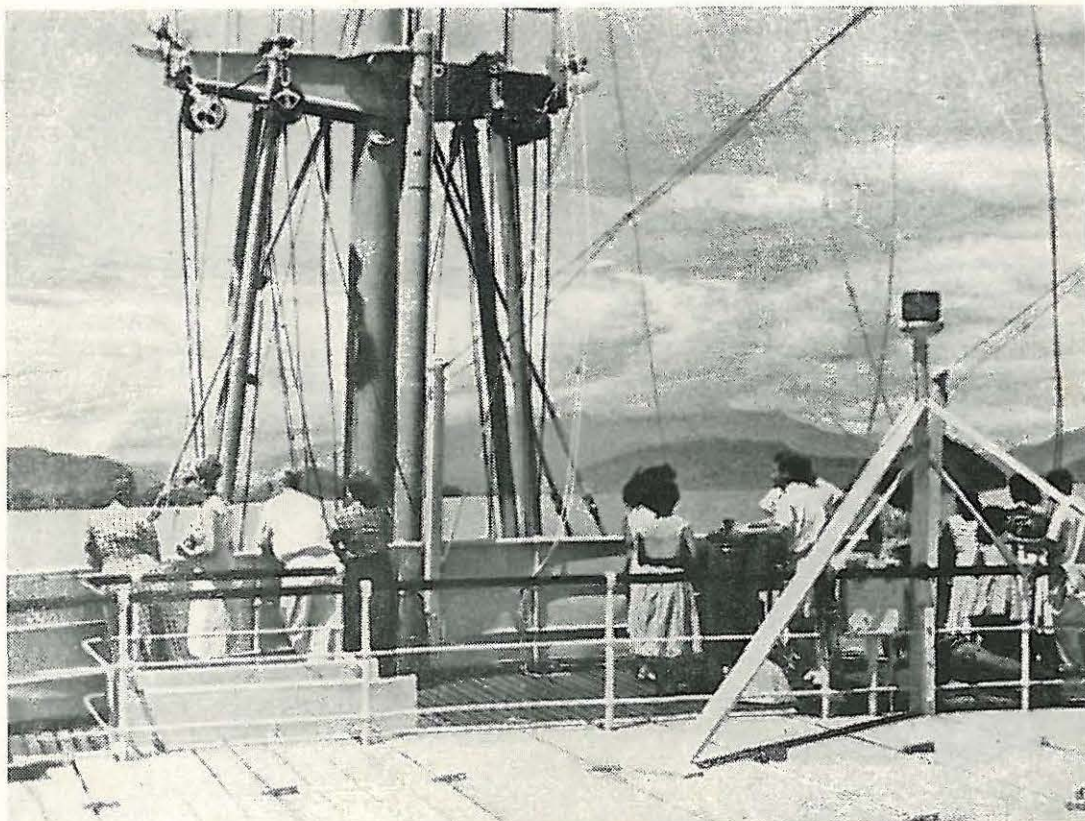
Tot besluit van een serie mooie en interessante foto's, gemaakt door passagiers tijdens de Nitour-„Ophir“-Cruise Kerstmis/Nieuwjaar 1954/55, worden hierbij de laatste twee indrukken der amateur-fotografen gepubliceerd.

Rubriek actiefoto's aan boord :

Passagiers op het „schavotje" tijdens de onvergetelijke binnenvaart van de Golf van Tomori (Oostkust Sulawesi) 3de prijs — heer P. Prins te Djakarta.

Rubriek volkstypen, volkstafereeltjes etc.

Balinezen zoals men ze echt nog overal ziet. 3de prijs — Raden A.A. Abas Soerianata Atmadja te Bandung.



Een geslaagde fotowedstrijd



S

