

de Uitlaat

10e JAARGANG No. 10

OCTOBER 1955



de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

10de jaargang no. 10
October 1955

*

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



Dit is de beste foto van de maand:
Visser op het strand nabij Pa-
dangbaai (Bali). Op de achter-
grond het ms. „Batoela”.
Met deze foto wist gezagvoerder
H. Meyer beslag te leggen op de
uitgeloofde prijs van Rp. 50,—.



Een afbeelding van het ss. „Van
der Lijn”, in de haven van Tg.
Perak, siert ditmaal de achter-
zijde van de omslag. Ook deze
foto werd gemaakt door gezag-
voerder H. Meyer.

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



Weerspiegeling op de kade te Tg. Perak.

(foto: gezagv. H. Meyer)

Directeur Pronk van Hoogeveen jubileert 17 October a.s.



1930

1955

Directeur D. J. Pronk van Hoogeveen hoopt 17 October a.s. het feit te herdenken dat hij 25 jaar geleden bij de KPM in dienst trad.

Daniël Johannes Pronk van Hoogeveen werd 9 Mei 1909 te de Bilt (prov. Utrecht) geboren. Hij bezocht te Utrecht de 5-jarige HBS, alwaar hij in Juli 1927 het einddiploma behaalde.

In September 1928 trad hij als volontair bij de n.v. Nationale Bankvereniging te Utrecht in dienst. Ondertussen haalde hij van de Vereniging van Leraren de diploma's boekhouden en Engels.

1 Mei 1930 kwam hij als employé bij de KPM te Amsterdam. In September d.a.v. vertrok hij naar Indonesië, alwaar hij 17 October van dat jaar te Tg. Priok voet aan wal zette en bij de Afd. Comptabiliteit van het Hoofdkantoor werd geplaatst.

In Februari 1932 werd hij overgeplaatst naar het agentschap Buleleng, waar hij tot Maart '34 werkzaam bleef. Daarna volgde zijn overplaatsing naar het Singapore-agentschap; in April 1937 vertrok hij met verlof naar Europa, na ommekomst waarvan hij werd geplaatst op de afd. Vervoer van het Hoofdkantoor.

1 Januari 1941 werd hij tot hoofdemployé bevorderd en deze rang bekleede hij toen begin '42 de Japanners Indonesië binnenvielen. De heer Pronk van Hoogeveen werd geïnterneerd, zwaar door verschillende Japanse interneringskampen en, toen de Japanners in Augustus 1945 genoodzaakt waren de strijd te staken, verbleef hij op het Singapore-eiland.

In Mei '46 vertrok hij voor de tweede maal met Europees verlof. In April '47 keerde hij naar Indonesië terug en werd wederom op de afd. Vervoer van het Hoofdkantoor tewerkgesteld. 1 Januari 1948 volgde zijn bevordering tot adjunct-chef.

In Januari 1950 werd hij benoemd tot sub-agent van het Singapore-agentschap waarna hij in Februari '51 wederom met EV vertrok. In Augustus '51 werd hij weer bij de afd. VRRV geplaatst en 1 Januari '52 volgde zijn benoeming tot chef van genoemde afdeling.

1 Januari 1953 werd de heer Pronk van Hoogeveen benoemd tot Directeur buiten Europa van onze maatschappij.

Wij wensen de heer Pronk van Hoogeveen, namens het gehele personeel, van harte geluk met zijn 25-jarige dienstjubileum. Dat het hem gegeven moge zijn nog vele jaren, in de beste gezondheid, zijn krachten te wijden aan de belangen van de K.P.M.!

K.P.M. - Amsterdam organiseerde contactdag voor 400 K.P.M. - gezinsleden

Geanimeerde excursie met de „Erasmus” naar Hoek van Holland

Ontmoeting op Nieuwe Waterweg met vertrekkende „Van Cloon”

Menigmaal is onder de (achtergebleven) KPM-gezinsleden in Nederland de wens naar voren gekomen om onderling met elkaar in contact te komen, in het besef, dat men behoort tot een groep, wier omstandigheden in zo vele opzichten gelijk zijn.

Van deze gedachte uitgaande, heeft de Directie in Nederland het plan ontworpen een reünie te organiseren, teneinde deze groep nader tot elkaar te brengen en bij die gelegenheid zelf als gastvrouw op te treden.

Dit plan werd uitgevoerd en slaagde volkomen! Het Amsterdams kantoor organiseerde een boottocht vanuit Rotterdam, waartoe op 23 Augustus jl. de luxe salonboot „Erasmus” werd ingehuurd.

Begunstigd door ongewoon mooi zomerweer, heeft dan op die Dinsdag deze excursie plaatsgevonden. Nadat de deelnemers, die per trein reisden, te Rotterdam waren aangekomen — de Nederlandse Spoorwegen hadden voor dit vervoer met extra materieel geassisteerd — en per gereserveerde trams naar het Willemsplein waren vervoerd, vond het embarkement der ca. 400 gasten plaats. Al zeer spoedig ontwikkelde zich die bekende geanimeerde K.P.M.-stemming, zodat de voortekenen bij het vertrek van de „Erasmus” reeds zeer gunstig waren.

Na een rondvaart door de Rotterdamse haven te hebben gemaakt, werd

koers gezet naar Hoek van Holland. Nadat voor de gasten bouillon was geserveerd, werd tegen 12 uur de eerste maaltijd, meer speciaal voor de kinderen, opgediend. Het was bij zo een grote deelname nu eenmaal niet mogelijk om met het gehele gezelschap tegelijk aan tafel te gaan.

Tijdens de tweede maaltijd werd door Jhr. S. G. van Weede, Directeur onze maatschappij in Nederland, een welkomstwoord tot de gasten uitgesproken, beantwoord door mevrouw M. E. van der Kleyn-Fauth, echtgenote van gezagvoerder G. van der Kleyn en door de heer L. W. Wakka, adjunct-chef van de Nautische Dienst, die thans met verlof

in Nederland vertoeft. Laatstgenoemde spreker richtte zich nog speciaal tot de aanwezige jongelui, die hij aanspoorde over deze tocht een opstel te maken. (Wij vernamen dat het in de bedoeling ligt om enkele der bekroonde opstellen in „de Uitlaat” op te nemen, welk plan wij gaarne toejuichen! — Red.).

Toen deze tweede „zitting” van de lunch was beëindigd, werd in Hoek van Holland aangelegd, waar een ieder in de gelegenheid werd gesteld zich aan wal te verpozen.

Om kwart over vier werd weer uit Hoek van Holland vertrokken, waarna zich, na een uurtje varen, een merkbare spanning ontwikkelde, toen in de verte op de Nieuwe Waterweg het nieuwe ms. „Van Cloon”, onder commando van gezagvoerder H. A. Corsten, zichtbaar werd. Genoemd schip had zojuist haar eerste reis naar Indonesië aangevangen.

Vergezeld door een uitbundig gejuich ontmoetten beide schepen elkaar, waarbij met de vlag werd gegroet en waarna de „Erasmus” achter de „Van Cloon” omvoer om haar aan S.B.-zijde in te halen. Met de scheepsroeper bracht gezagvoerder Corsten een driefwerf hoera uit

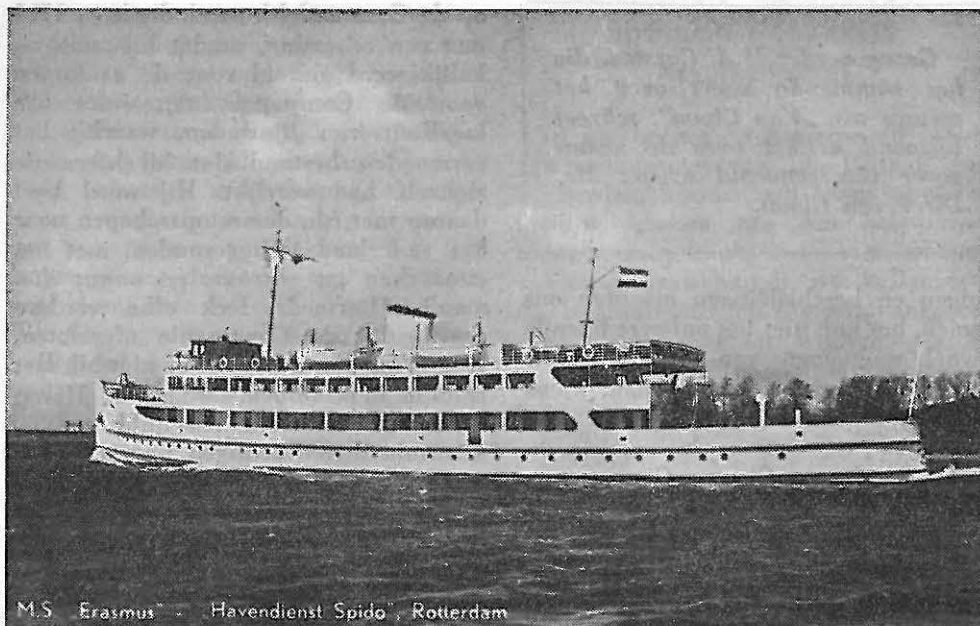
(doorlezen naar de volgende pagina)



Directeur Jhr. S. G. van Weede spreekt een woord van welkom.



De heer L. W. Wakka, adjunct-chef Nautische Dienst, richtte zich nog speciaal tot de aanwezige jongelui om over de tocht van de „Erasmus” een opstel te maken.



M.S. Erasmus - Havendienst Spido, Rotterdam

De „Erasmus”, waarmee de zo geslaagde tocht werd gemaakt.



Het embarkement der 400 gasten aan boord van de „Erasmus”, gemeerd aan het Willemsplein te Rotterdam.



Het gezelschap vertreedt zich te Hoek van Holland. De ijscoman had het druk...

op de K.P.M. Nadat de „Erasmus” voorlans was omgevaren, werd de „Van Cloon” voor de derde maal gepasseerd en de schepen brachten elkaar met een fluitsignaal een laatste groet.

Om half zes lag de „Erasmus” wederom aan het Willemsplein te Rotterdam gemeerd, waarmee een eind van gekomen aan deze zo gezellige tocht, die geheel aan het gestelde doel had beantwoord.

Tijdens de reis was door de Wereldomroep een reportage samengesteld, die op 25 Augustus d.a.v. werd uitgezonden en waaruit de luisteraars in Indonesië zich een beeld hebben kunnen vormen over deze geslaagde dag.

Zoals wij in de aanhef van dit artikel reeds uiteen hebben gezet: het feitelijke doel van deze contactdag is geweest om de KPM-gezinsleden, die door de na-oorlogse omstandigheden niet in Indonesië kunnen verblijven en derhalve her en der verspreid in Nederland wonen, bij elkaar te brengen, zodat de ouderen weer eens de saamhorigheid, die altijd bij ons KPM-ers heeft bestaan en gelukkig nog steeds bestaat, konden beleven en de „nieuwelingen” hiermede konden kennismaken.

Dat de Directie in Nederland hierin is geslaagd is een ding dat zeker is!

Nieuws van Petamburan.

Door een commissie, ingesteld bij besluit van de Djawatan Kesehatan Kota, werd op 17 September 1955 in het Ziekenhuis K.P.M. Petamburan, examen afgenomen voor mantrieverpleger (ster). Er werden 6 kandidaten geëxamineerd en aan alle 6 kon het diploma worden uitgereikt.

De namen van de nieuwe mantrie's zijn:

1. Gusti Putu Oka
2. Hasanudin
3. Kosasih
4. M. M. Loho
5. T. Marpaung
6. B. Simandjuntak

Daar de opleiding voor dit diploma 4 jaren duurt en de lessen in de avonduren gegeven worden, pleit dit succes wel voor het doorzettingsvermogen van de jongelui en ook voor de opleiding.

Wij wensen de nieuwe mantrie's van harte geluk, doch wij gevoelen generlei behoefte ons persoonlijk van hun goede capaciteiten op de hoogte te stellen.

„Van Cloon”

De naamgeving van het schip is een heel oude traditie. Het moet reeds in gebruik zijn geweest in tijden dat met vloten en uitgeholde boomstammen de toen verkende wateren werden bevaren.

Met de scheepsnamen is het gegaan als met alles in dit leven. De evolutie die de mens meemaakte, drukte ook hierop haar stempel. In de oudste tijden was daar eerst de vereenzelviging van het dagelijkse leven met de Goden, de sterren en sterrenbeelden. Dit is o.m. terug te vinden in de namen der vaartuigen bij de oude Grieken, Egyptenaren, Chaldaërs en Hindoes. Een grote rol speelden toen daarbij ook de goede en kwade geesten, die op de zeeën geluk of ongeluk meebrachten.

In de moderne tijden van thans heeft het voortschrijden van de techniek het schip als het ware vorm van leven en persoonlijkheid gegeven. Het heeft een kloppend hart gekregen in de „machines” die haar voortstuwen en haar richting bepalen. Deze verandering in de structuur van het schip, bracht ook wijziging in de namen die haar werden gegeven bij de doopplechtigheid, het moment van de tewaterlating. Meer nog dan in de zeiltijd, kregen de schepen thans namen van „personen”, waarbij vaak type, grootte en snelheid van het schip een verpersoonlijking moest zijn van de naam die het moest uitdragen. Een typisch voorbeeld hiervan zijn bijv. de grootste Engelse passagiersschepen, die de naam dragen van gekroonde hoofden, zoals de „Queen Mary” en „Queen Elisabeth”.

Bij oorlogsschepen zien we vaak namen van oude vechtjassen ter zee, die als het ware de gevechtskracht symboliseren van de naam, die het schip is gegeven.

Bij onze maatschappij zijn er ook vele van onze schepen, en wel in het bijzonder de passagiersschepen, genoemd naar belangrijke figuren uit onze rijke geschiedenis, die een rol speelden in het vaderland of daarbuiten.

Zo stonden wij kortgeleden bij de geboortewieg van één van onze jongste aanwinsten op de werf van Bijker's Aannemingsbedrijf te Gorinchem. De naam „Van Cloon” stond reeds in sierlijke letters, in de ons zo bekende goudgele kleur, op de boeg.

Nu wij waren belast met het commando over dit nog in aanbouw zijnde schip, dat als een jonge vrouw met sier en gratie haar eerste volledige make-up in orde liet brengen, had uiteraard alles onze bijzondere belangstelling, daarbij indachtig het bekende zeemansgezegde „know your own ship”. Teke-

Gezagvoerder H.A. Corsten, die het commando voert over het nieuwe ms. „Van Cloon”, schreef bijgaand artikel over de naamgever van genoemd schip: Mr. Dirck van Cloon.

ningen en beschrijvingen mochten ons boeien, het kon niet het onbevredigende gevoel wegnemen van het feit, hoe weinig wij afwisten van de man, wiens naam dit schip over de zeeën zou uitdragen.

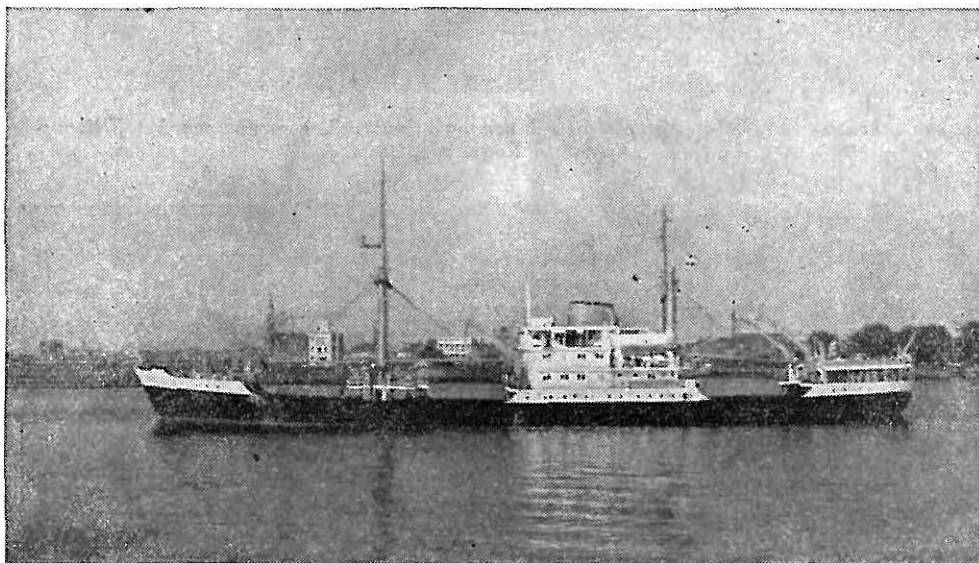
Mr. Dirck van Cloon, Gouverneur-Generaal van de Indiën van 1732—1735. Wie was hij en wat was zijn betekenis in het voor ons reeds zo verre verleden?

Toen wij de gegevens hieromtrent verzamelden uit de bibliotheek van het Instituut voor Scheep- en Luchtvaart, kwamen direct verrassende feiten naar voren. Dirck van Cloon bleek op Java geboren te zijn in 1684 in het voormalige Batavia, als zoon van Philip Jacob van Cloon, oud-burgemeester van Schiedam. Zijn moeder, van Indische origine, bracht hem de grote liefde en aanhankelijkheid bij voor de Indiën, in het bijzonder voor zijn geboortegrond Java.

Op jeugdige leeftijd werd hij naar Nederland gezonden en na gepromoveerd te zijn in de rechten te Leiden, is hij als onderkoopman naar Indië teruggekeerd. Zijn eerste tijd in dienst der Compagnie bracht hij grotendeels door aan de kust van Cormandel. De jonge Dirck z'n pad ging in de eerste jaren zeker niet over rozen. Zijn diensttijd

op de Cormandel-kust eindigde in 1717 met een schorsing, omdat hij aansprakelijk werd gesteld voor de aankopen voor de Compagnie van inferieure kwaliteit van lijnwaden, waarbij het vermoeden bestond dat hij hiermede zichzelf had verrijkt. Hij werd kort daarop met één der retourschepen naar het vaderland teruggezonden, met het citaat van „n ontrouw en onnut dienaar”. Hiermede leek elke verdere positie bij de Compagnie afgesloten, maar Van Cloon liet het er niet bij. Het gelukte hem te Amsterdam de Heren Zeventien van zijn onschuld en bekwaamheid te overtuigen, en van Cloon wordt voor de Compagnie, maar thans als opperkoopman, weer uitgezonden. Op 11 Juni 1720 zet hij op Java wederom voet aan wal. Dan gaat zijn carrière in snelle lijn omhoog. Hij vervult het gouverneurschap van Cormandel zes jaren, krijgt in 1724 rang en titel van buitengewoon Raad van Indië, om dan in 1731 zijn benoeming te krijgen van Raad-ordinair.

De kroon op zijn arbeidzaam leven komt met het opvolgen in 1732 van Mr. Diederik Durven als Gouverneur-Generaal. Zijn gezondheid liet toen reeds veel te wensen over en reeds in het volgende jaar moest hij om gezondheidsredenen ontslag aanvragen. Voor hij hierop nog antwoord had ontvangen, overleed Dirck van Cloon op zijn landgoed aan de Molenvliet te Batavia, en werd begraven in de stad waarin hij was geboren en waarmee hij zich zijn gehele leven zo sterk verbonden had gevoeld.



Begunstigd door mooi zomerweer, vertrok Dinsdag 23 Augustus jl. het ms. „Van Cloon”, onder commando van gezagvoerder H.A. Corsten, van Rotterdam naar Indonesië. Op deze zelfde dag werd door het Amsterdam-kantoor voor de achtergebleven KPM-gezinsleden een contactdag gehouden aan boord van het ms. „Erasmus”. Op de Nieuwe Waterweg ontmoette men des middags om half 5 de „Van Cloon”, die zojuist haar maidentrip naar Indonesië was aangevangen. Een der deelnemers aan deze excursie, Mevrouw J. van Zeijl-Harskamp, de echtgenote van onze reizend inspecteur, maakte bovenstaande foto van de ontmoeting met dit nieuwe KPM-schip.

Op een geschilderd portret uit de tijd van Van Cloon's gouverneur-generaalschap, zien wij hem als 'n gezet man, met hoog voorhoofd, sprekende ogen, en energieke mond, een pruik op het hoofd zoals in die tijd gebruikelijk.

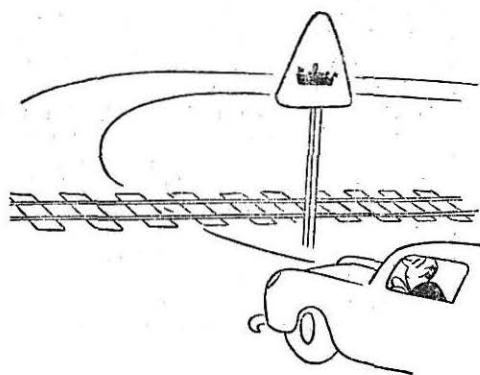
23 Augustus j.l. is het tweede schip van onze maatschappij, dat zijn naam draagt, zijn maiden trip begonnen van Rotterdam naar Djakarta. Wat ligt in de schoot der toekomst verborgen voor deze, onze tweede, „Van Cloon”? Wij blijven uiteraard hierop het antwoord schuldig, kunnen slechts goede wensen uitspreken voor een gelukkige vaart.

De eerste „Van Cloon” van onze vloot hebben wij goed gekend, wij hebben er aan boord mogen dienen. Het was een goed zeeschip, groot 4519 bruto ton, gebouwd bij de Nederlandse Scheepsbouwmaatschappij te Amsterdam. In Februari 1912 in dienst gesteld, begon een lange vaar-carrière, tot de noodlottige voormiddag van 7 Februari 1942. Op het commandement der Marine te Surabaya kregen wij radiografisch bericht van de beschieting door een Japanse onderzeeboot in de Javazee ten Oosten van Mandalika. Kort daarop kwam het droeve bericht dat de „Van Cloon” in de grond was geschoten en gezonken, gelukkig geen slachtoffers. Ik herinner mij hoe dit bericht ons trof als een persoonlijk verlies, gezien de vele herinneringen aan dit schip.

Maar de „Van Cloon” leeft weer, het leven gaat nu eenmaal voort. Herinneringen vervagen en het heden eist haar rechten op. Bezieling en inhoud geven aan dit nieuwe schip zal weer moeten komen van de schippers, die in de loop der jaren het commando over haar zullen voeren, met steun van hun officieren, onderofficieren en bemanning.

Moge het voorbeeld van de man waarnaar dit schip is genoemd, Mr. Dirck van Cloon, daarbij richtlijn en stimulans zijn voor het opbrengen van wilskracht en doorzettingvermogen onder alle omstandigheden.

H. A. C.



Belangrijke nieuwbouw-opdracht door onze maatschappij

In aansluiting op hetgeen wij in het Januari-nummer van „de Uitlaat” publiceerden, kunnen wij thans opnieuw melding maken van een belangrijke nieuwbouwopdracht voor vier schepen van onze maatschappij. Het zullen, wat de hoofdafmetingen betreft, ongeveer even grote schepen worden als de „Straat Lombok” en „Straat Madoera”, n.l.:

lengte over alles	± 128	meter
breedte	± 17.50	„
holte tot hoofddek	± 6.85	„
holte tot shelterdek	± 9.50	„
maximum diepgang	± 6.45	„

Het draagvermogen is naar verhouding laag, n.l. ca. 5400 ton. Uit deze gegevens blijkt reeds dat het shelterdekschepen zullen worden, waarvan, zoals bekend is, het „shelterdek” wel voor lading benut kan worden, doch buiten de meting blijft.

Er komen twee laadruimen met tussendecken, vóór en twee achter de motorkamer, totaal metende ± 303.000 cft., inclusief vier dieptanken, die achter de motorkamer worden gebouwd en zullen worden ingericht voor palmolie, latex, melasse of droge lading.

Met de mogelijkheid wordt rekening gehouden om t.z.t. koel- en vriesruimen, met een totale inhoud van ± 16.600 cft.

in te bouwen. De laadhoofden zullen worden voorzien van McGregorluiken van het „single pull”-systeem, terwijl in totaal 16 laadbomen met winches, alsmede een zware spier van 15 ton zullen worden opgesteld. Er komt accommodatie voor 12 hutpassagiers.

De motorinstallatie krijgt een vermogen van 4800 apk (vermoedelijk een Burmaister & Wain motor), waarmee de schepen een snelheid zullen kunnen bereiken van ± 15½ knoop. Bij indienststelling zullen zij worden ingebracht in de combinatie KJCPL/KPM.

Twee schepen zullen worden gebouwd op de werven van Gusto te Schiedam, één op de werf Merwede te Hardinxveld en één bij Bijker's Aannemingsbedrijf n.v. te Gorinchem; zij zullen worden afgeleverd tussen November '57 en Maart '58. De namen van deze schepen zullen binnenkort door de Raad van Bestuur worden vastgesteld.

Over de lach

Wie altijd lacht is een domkop, wie altijd glimlacht een huichelaar.

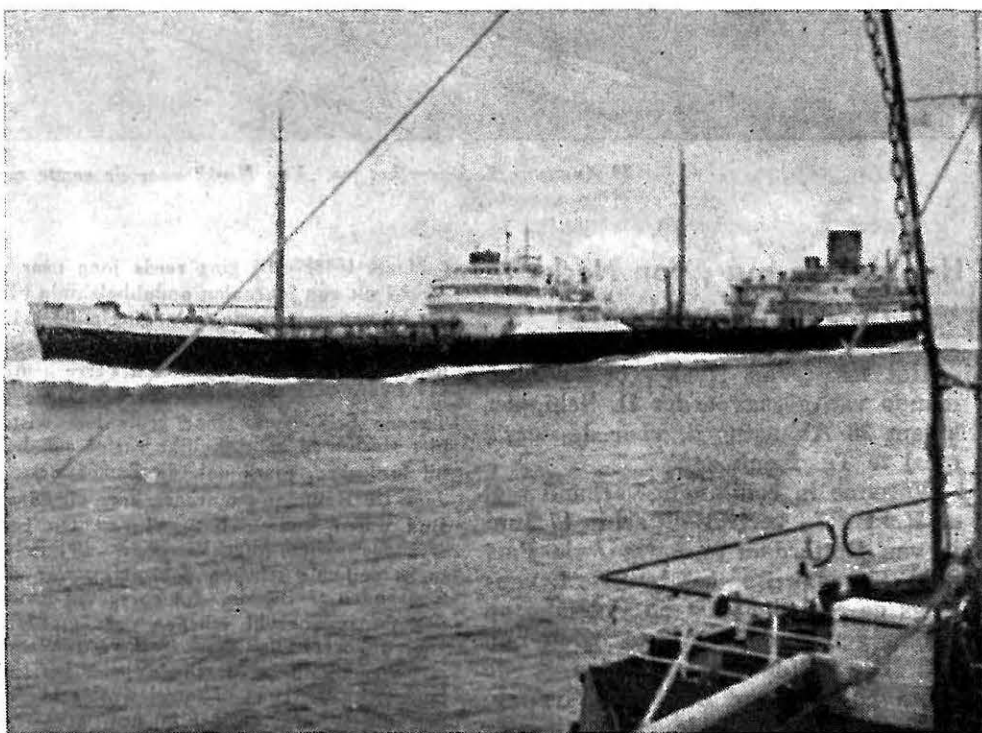
Seneca

Hoe meer een mens tot volkomen ernst in staat is, des te hartelijker kan hij lachen.

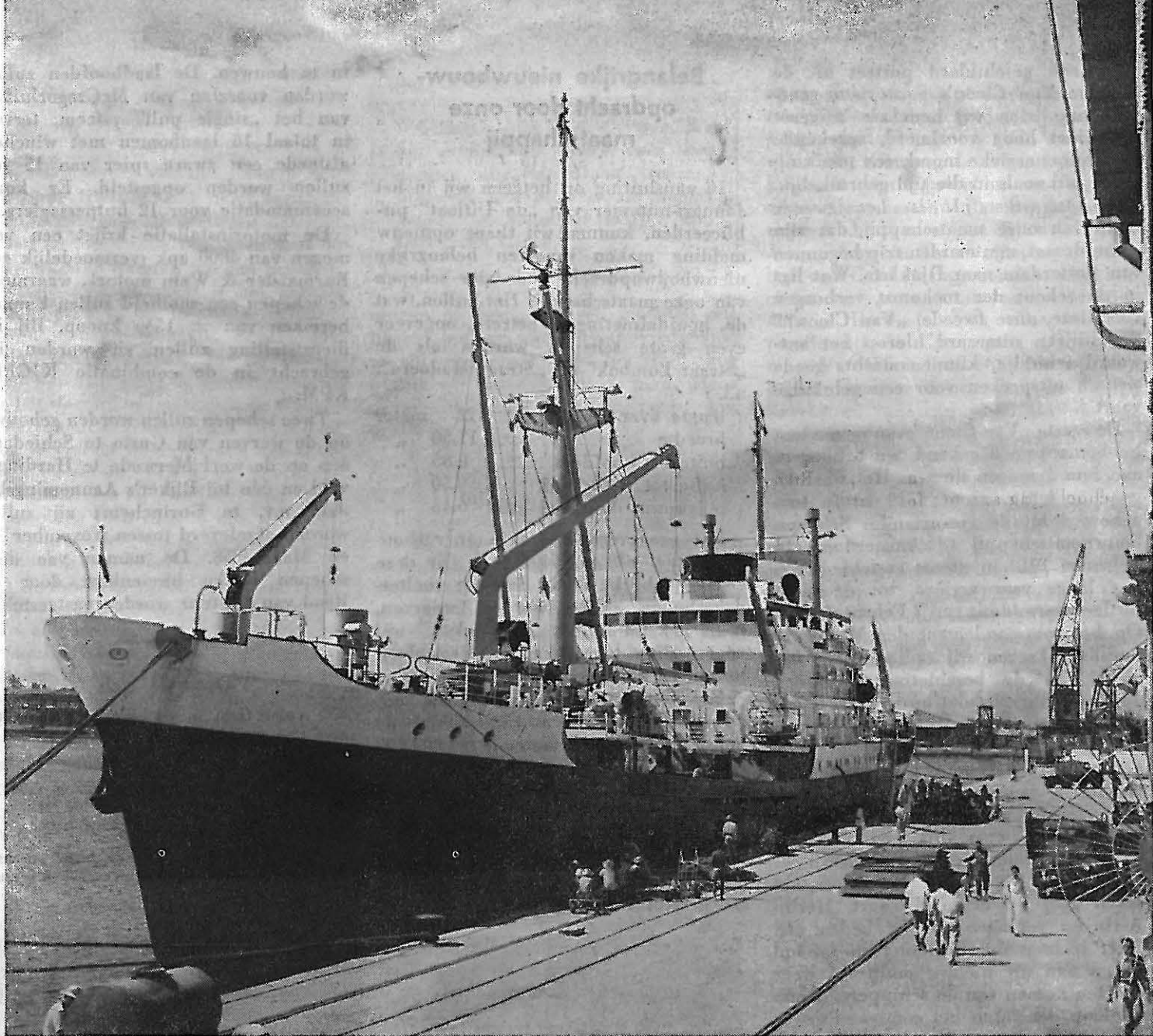
Schopenhauer

Lachen en glimlachen zijn de poort en deur, waardoor veel goeds in de mensen kan binnenglippen.

Morgenstern



Het ms. „Musi” maakte enkele maanden geleden een benzineris naar de Cocos Eilanden. Op de Indische Oceaan ontmoette men de tanker „Westertoren” van de Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij, op weg van Kaapstad naar Australië. De 1e stuurman van de „Musi”, M. J. P. Hajjary, maakte bovenstaande aardige foto van deze ontmoeting.



29 Augustus jl. kwam het ms. „Van Neck” voor de eerste maal te Tg. Priok aan.

(foto: Frank Bodmer Studio's)

Het nieuwe ms. „Van Neck” te Tg. Priok aangekomen

Het ms. „Van Neck”, onder commando van gezagvoerder D. Schipper, kwam 29 Augustus jl. voor de eerste maal te Tg. Priok aan.

Varende in combinatie-verband met de K.J.C.P.L. vertrok dit schip 17 Juni jl. van Rotterdam en kwam, via Port Said, Karachi, Bombay, enkele havens langs de Malabar-kust en Colombo op eerder genoemde datum te Priok binnen. Die zelfde dag nog vertrok de „Van Neck” naar Brisbane, Sydney, Melbourne en Adelaide.

*

Het ms. „Van Neck” dankt zijn naam aan Jacob Cornelisz. van Neck, beroemd zeevaarder (geb. te Amsterdam in 1564 — overleden

8 Maart 1638). Hij ging reeds jong naar zee, terwijl uit zijn journalen ondubbelzinnig blijkt, dat hij een zeer goede opvoeding moet hebben genoten. Op zijn 34ste jaar stelden de bewindhebbers van de Compagnie van Verre hem aan het hoofd ener vloot van 8 schepen, de zgn. Tweede Schipvaart. Door grote tact wist hij niet slechts de gebruikelijke ruzies aan boord bij te leggen, maar ook de Bantammers, die door De Houtman's optreden zeer vijandig gezind waren, voor zich te winnen. Op 1 Mei 1598 vertrokken, voer Van Neck met de drie snelst zeilende schepen vooruit en was al na 6 maanden te Bantam. Na enige tijd kwamen ook de andere vijf schepen daar op de ree voor anker en Van Neck zelf vertrok weldra met vier rijk beladen schepen naar het vaderland terug. Hij was in totaal slechts 14 maanden uit geweest en bracht een lading mee, waaruit de algehele uitrustingskosten der 8 schepen kon worden betaald en bovendien aan de participanten nog 100 pct kon worden uitgekeerd. Zijn onderbevelhebbers, Van Waerwijck en Van Heemskerk, had hij met de vier andere schepen naar de Molukken gezonden

en ook dezen zouden schitterende zaken doen. De gehele winst van de Tweede Schipvaart bedroeg 400 pct.

De successen van Van Neck waren aanleiding tot het oprichten van tal van compagnieën in Holland en Zeeland. De Verenigde Compagnie te Amsterdam benoemde Van Neck in 1600 andermaal tot haar admiraal, ditmaal over 6 schepen, waarbij er zich nog 4 zouden voegen, die reeds vooruitgezeild waren. Deze onderneming bracht meer strijd, maar behaalde toch ook grote voordelen. In een gevecht tegen Spanjaarden op Tidore verloor de admiraal drie vingers van de rechterhand. Een tocht naar China kostte een aantal zijner mannen het leven, maar leverde niets op. Rijke ladingen werden evenwel in de Archipel verkregen. Na een loge op Patani te hebben gevestigd keerde Van Neck via Bantam huiswaarts. In Juli 1603 kwam hij te Amsterdam aan, waar hij sedertdien gevestigd bleef. In de volgende jaren vervulde hij er verschillende vooraanstaande functies: raad (1621 — '38), schepen (1609), burgemeester (1622, 1623, 1625 1626), raad der Admiraliteit (1628 — '37).

Opleiding tot scheeps- werktuigkundige

Voor de leerlingen van de „de Ruyterschool” in Vlissingen was Vrijdagmiddag 22 Juli 1955 het spannende tijdstip aangebroken, waarop zij zouden vernemen of hun inspanningen gedurende de afgelopen twee studie jaren met succes waren bekroond.

Het door de leerlingen behaalde examen-resultaat gaf aanleiding tot vreugde, want voor slechts één leerling kwam de slechte tijding, dat hij was afgewezen.

Dat het er niet feestelijker toeging in de grote leraarskamer van de „de Ruyterschool”, lag aan het feit, dat juist op deze dag een eerste-jaars leerling van de school, die onder tragische omstandigheden was overleden, in Amsterdam werd begraven. Daarom wapperde ook de driekleur halfstok van de toren van de „de Ruyterschool”.

Na afloop van het uitreiken van de diploma's was, traditiegetrouw, eerst het woord aan de Directeur, de heer P. Vijn. In zijn afscheidstoespraak tot de geslaagde leerlingen zei de heer Vijn, dat hij weer dit schitterende beroep zou kiezen, als hij het nog eens over kon doen. Bovendien kregen de gediplomeerden goede raad en beste wensen mee.

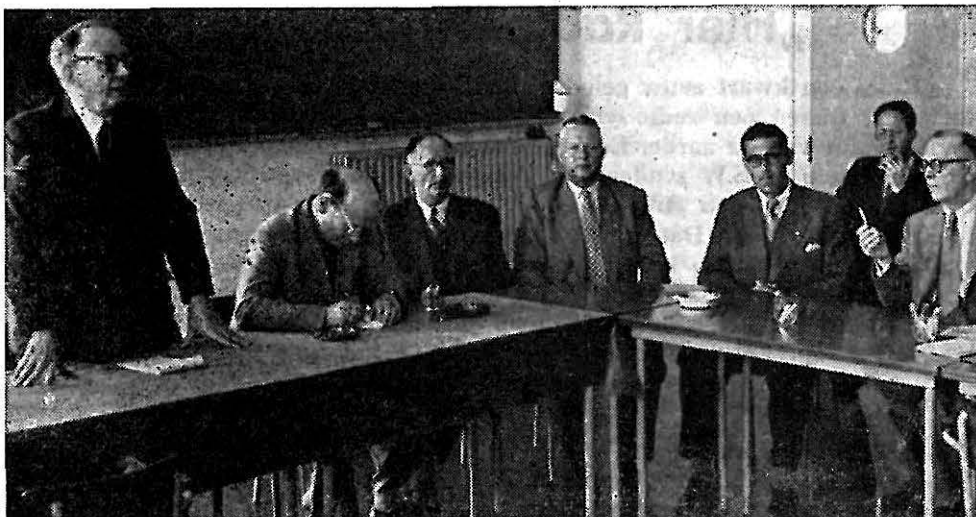
Na de heer Vijn sprak uit naam van Shell Tankers, K.P.M. en K.J.C.P.L., Kapitein van Eerde van eerstgenoemde maatschappij een kort woord van welkom tot de geslaagde leerlingen, met als slotdevies: „Houdt de Hollandse vlag op de wereldzeeën hoog”.

De voorzitter van de vereniging van oud-leerlingen, de heer Kievit, vond dat het er in de eerste plaats om gaat aan boord mens te blijven. „Jullie hebben allen dezelfde kansen”, aldus spreker.

Twee leerlingen spraken nog woorden van dank voor het genoten onderwijs en van afscheid aan het adres van de heer Vijn en de leraren.

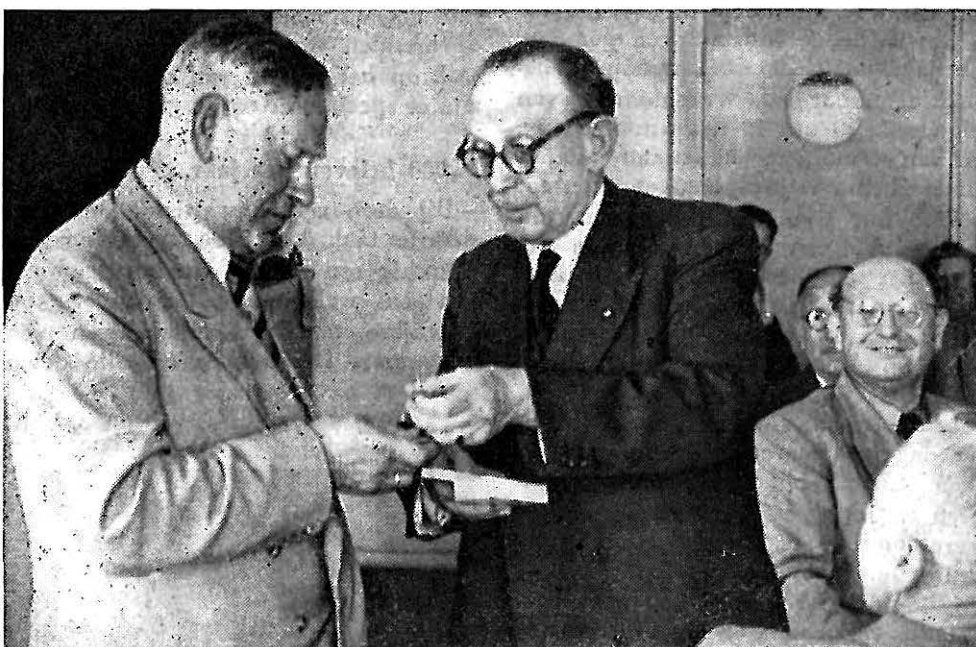
De bijeenkomst werd daarna nog benut om afscheid te nemen van de heer G. Harlaar, wiskunde- en mechanicaleraar, die na 38 jaar aan de school verbonden te zijn geweest, met pensioen de „de Ruyterschool” gaat verlaten. Bij monde van verschillende sprekers werd de uitstekende staat van dienst van de heer Harlaar gememoreerd. Uit naam van het Bestuur, leraren, personeel en de drie scheepvaartmaatschappijen, bood de heer Vijn de scheidende leraar een gouden horloge aan.

Van de andere opleidingsscholen in Nederland beëindigden nog drie



De uitreiking van de diploma's te Vlissingen. Bovenstaande foto werd genomen tijdens de toespraak van de Directeur van de „de Ruyterschool”, de heer P. Vijn.

v.l.n.r.: Directeur P. Vijn; leraar S. W. Kelder; J. Roering (KPM); gezagv. E. G. van Eerde (Shell Tankers); B. Scholte (KPM); G. H. Verstraaten (Chef Praktijkopleiding KPM/KJCPL).



Directeur Vijn bood aan de scheidende leraar G. Harlaar, namens het Bestuur van de „de Ruyterschool”, leraren, personeel en de drie scheepvaartmaatschappijen, een gouden horloge aan.

leerlingen hun opleidingstijd met goed succes.

Van de 21 K.P.M.-leerlingen ontvingen er 18 het getuigschrift BM en 3 het AM-getuigschrift.

Vijf van de leerlingen voldeden reeds aan het vereiste jaar werktijd, zodat zij reeds met het m.s. „Van Cloon” naar Djakarta vertrokken.

De overige leerlingen zullen eerst enige maanden practijk in de scheepselectrotechniek opdoen, om daarna eveneens hun bestemming naar Indonesië te volgen.

VIERDUIZENDSTE SCHIP

Het Zwitserse m.s. „General Guisan” is als het 4000-ste zeeschip van dit jaar, begin September, in de hoofdstedelijke haven aangekomen. Men verwacht dat in 1955 6000 zeeschepen de Amsterdamse haven zullen binnenlopen. Verleden jaar arriveerde het 4000-ste schip pas 27 September.

„Hier Radio Nederland“

Ruim een kwart eeuw geleden, in 1927, kwam voor het eerst contact tot stand tussen een radio-zender in Europa en een luisteraar aan de andere kant van de aarde. Een uitzending van grammofoonplaten door een experimentele 25 KW zender van Philips in Eindhoven werd opgevangen door de radio-amateur A.C. de Groot in Bandung, die een verrast en opgetogen telegram zond. Dat was een groot Nederlands succes en een groot wonder. Nu is dat zo iets gewoons, dat niemand in Nederland erbij stil staat, hoe dat draadloze contact met het steeds groeiende aantal Nederlanders-overzee thans wordt onderhouden. Men aanvaardt het als iets, dat eigenlijk vanzelf spreekt, ook al weet men er vaak het fijne niet van.

In Hilversum werkt sinds 1946 de Stichting Radio Nederland Wereldomroep, die met deze taak werd belast na de onderbreking van de werelduitzendingen uit Nederland tijdens de bezetting. De hervatting dateert van 13 October 1945, en de uitzendingen maakten de eerste maanden deel uit van het werk van „Herrijzend Nederland“.

In deze tien jaar is het zendschema van de Wereldomroep uitgegroeid tot 17 verschillende uitzendingen per dag, die jaarlijks ruim 6.000 zenduren beslaan. Hiervoor is de Wereldomroep van 'smorgens 10 uur in het winterschema en van 'smorgens halftwaalf in het zomerschema vrijwel onafgebroken tot 5 of 6 uur 's nachts in de lucht, om achtereenvolgens de verschillende werelddelen en oceanen te bestrijken. Voor de Nederlanders zijn er uitzendingen gericht op Nieuw-Guinea, op Indonesië, op Australië en Nieuw-Zeeland, op Afrika, op Canada en op de West. Daar tussendoor zijn er elf uitzendingen per dag in vijf verschillende vreemde talen (Engels, Spaans, Afrikaans, Arabisch en Indonesisch). De taak van de Wereldomroep is namelijk tweeledig: contact onderhouden met Nederlanders die tijdelijk of voorgoed hun werk buitenlands verrichten, en het kweken van goodwill door het verbreiden van kennis omtrent Nederland bij andere volken. Met ditzelfde doel worden naar tal van landen (in 1954 in totaal 89) op geluidsband of grammofoonplaat opgenomen programma's gezonden, die dan in de desbetreffende landen door de locale radio-omroep ten gehore worden gebracht. Deze zgn. transcriptieprogramma's omvatten zowel klankbeelden over allerlei aspecten van het Nederlandse leven als muzikale producties. In de directe uitzendingen is een belangrijke plaats ingeruimd voor informatieve programma's, zoals nieuwsbulletins, persoverzichten, discussies over „brandende“ onderwerpen en actuele causerieën of klankbeelden. In de uitzendingen voor Nederlandse luisteraars geniet vooral het Vaderlands

Nieuwsjournaal van Gerard de Haan grote populariteit. Daarnaast heeft ook de verstrooiing een plaats. Het Nederlandse element staat steeds op de voorgrond, maar er wordt gestreefd naar aanpassing aan de speciale eisen van de luisteraars in de gebieden waarop de uitzendingen worden gericht, zowel wat taal als voorkeur en eigen aard betreft. Enkele groepen krijgen hun eigen speciale uitzending, zoals de opvarenden van Nederlandse schepen. Ook op het terrein van de Godsdienst zijn er speciale uitzendingen.

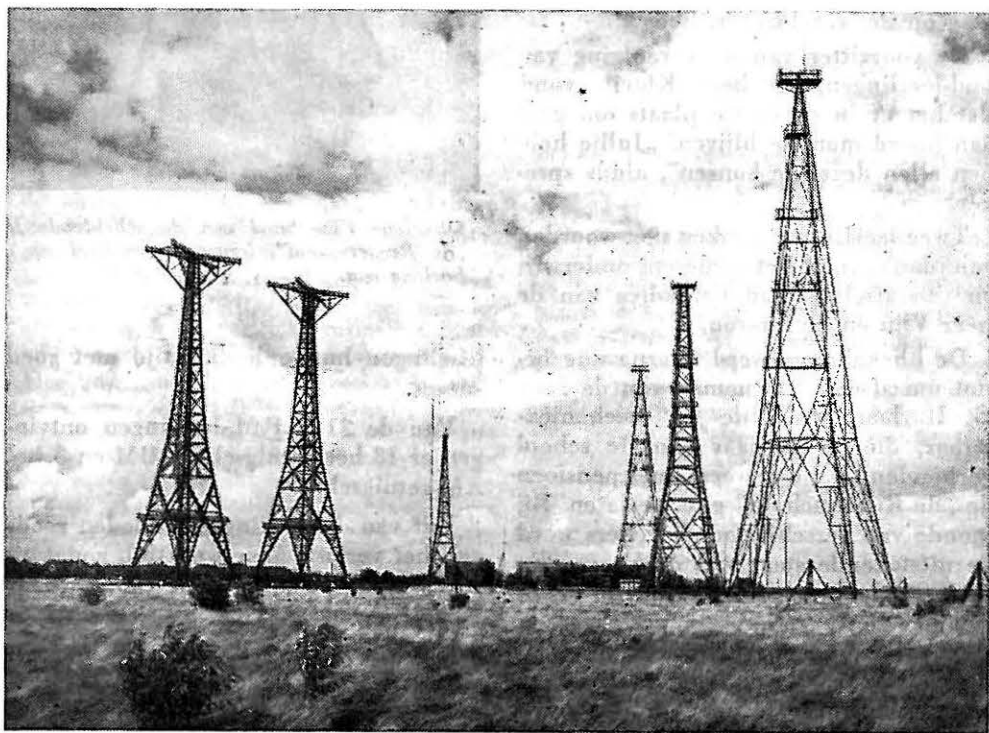
20.000 brieven per jaar.

Bij deze veel omvattende en gevarieerde taak krijgt de Wereldomroep gelukkig een stroom van nuttige wenken en welkome kritiek door een dagelijkse toevloed van brieven van luisteraars. Die komen uit alle delen

van de wereld en benaderen op het ogenblik het cijfer van twintigduizend per jaar. Voor de microfoon wordt het contact met deze briefschrijvers onderhouden in een rubriek die de programmaleider, de heer G. Sluizer, verzorgt. Die brieven zijn altijd belangwekkend, meestal hartelijk en vol aanmoediging, soms bijzonder informatief en herhaaldelijk brengen ze op ontroerende manier onder woorden, wat de dagelijkse uitzending uit het vaderland voor velen betekent. Vreemde luisteraars reageren natuurlijk anders. Hun brieven tonen vaak, dat zij belangstelling hebben gekregen voor onze manier van leven, voor Nederlandse voortbrengselen en activiteiten of voor het toerisme in ons land. En dat is dan ook de bedoeling.

De zenders.

Een pijnlijk onderwerp voor de Wereldomroep en zijn luisteraars vormt de zwakte van de zenders. Er zijn er twee van 40 Kilowatt, een ouderwetse en een moderne, en nog een aantal kleinere zenders. In 1927 was 25 Kilowatt ruim voldoende, maar toen was de aether een vrije baan. Bij het tegenwoordige gedrang van zenders van 100 Kilowatt en meer, waaronder stoorzenders en vrijbuiters, die zich niet aan de regels van het verkeer houden, kost het veel studie en inspanning om de mogelijkheden te vinden voor een redelijke ontvangst door de luisteraars. Het



De zenders van Radio-Nederland te Lopik.

Tien jaar Groetenprogramma's

ene gebied is daarbij moeilijker te bereiken dan het andere. Ook in dit opzicht zijn de aanwijzingen, die de brieven van luisteraars bevatten, van veel waarde. Intussen is een verbetering, waarvoor al vele jaren is gewerkt en ook gestreden, nu in zicht. Drie nieuwe zenders van 100 Kilowatt vermogen zijn ten dienste van de Wereldomroep in aanbouw en bij Lopik is een zendergebouw opgetrokken, dat deze drie plus de moderne 40 Kilowatt zender zal herbergen. Dit alles heeft meer tijd geveerd dan zelfs een pessimist voorzien kon, maar men mag nu verwachten, dat de eerste honderdkilowatter binnenkort in bedrijf komt.

Geen eigen studio.

Naar de „studio” van de Wereldomroep zal men in Hilversum vergeefs zoeken. Als na-oorlogse tak aan de omroep-boom verricht de Wereldomroep zijn werkzaamheden in vier min of meer aangepaste villa's. Deze ondoelmatige huisvesting vormt een steeds dringender probleem. De oplossing is op papier wel aanwezig in de vorm van een ontwerp voor een eigen gebouw. Een spoedige verwezenlijking daarvan kan op het ogenblik alleen nog maar gehoopt worden.

Radio Nederland Wereldomroep is een stichting, die een band heeft met de regering, maar dat is geen „leiband”. De minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen benoemt de leden van het bestuur der stichting, die hij kiest uit leidende figuren op verschillend terrein. Het Bestuur (onder voorzitterschap van mr. Arn. J. d'Ailly, burgemeester van Amsterdam) en de Directeur (de heer H. J. van den Broek, die in Londen de „Brandaris” begon en de uitzendingen van Radio Oranje leidde) worden bijgestaan door een programma-raad, eveneens door de Minister benoemd, waarin zowel enkele departementen als de geestelijke, culturele, en maatschappelijke stromingen in het Nederlandse volksleven vertegenwoordigd zijn. Deze regeling draagt een voorlopig karakter, in afwachting van de totstandkoming van de radiowet.

Dit is zo de achtergrond van het opgewekte „Hier Radio Nederland”, dat dagelijks vele malen in vele talen van Hilversum uit naar alle windstreken gaat, een aankondiging die in Nederland weinig wordt gehoord, maar die voor tienduizenden „in Oost en West, op zee of waar ook ter wereld” een vertrouwde klank heeft.

Dertien October 1955 zal het tien jaar geleden zijn, dat de eerste familiegroeten uit Nederland naar verwanten overzee in een omroepprogramma werden uitgezonden. De organisatie, die dat al die tien jaar is blijven doen, heet Radio Nederland Wereldomroep. Wat er verder achter die naam steekt, kunt U lezen in het voorgaande artikel in dit nummer. We willen nu spreken over het groetenprogramma, en gaan terug naar October 1945. De oorlog was voorbij en ook in Indonesië was de strijd gestaakt. Maar van een briefwisseling tussen verwanten, die jaren het contact hadden gemist, kwam vaak weinig terecht, omdat men van geen adres meer zeker was. Veel heeft het Rode Kruis toen gedaan om de schriftelijke verbinding te helpen herstellen. Toch is een brief lang niet hetzelfde als een geliefde stem, die men na lange tijd opeens hoort, en dat bereikte nu het groetenprogramma.

In die eerste tijd waren het groeten aan willekeurige personen, maar al spoedig kwamen er programma's voor de zeevarenden scheepsgewijs. Dat was ook billijk, want het idee voor deze groeten stamde van een zeeman en was geboren in een reddingsloep tijdens de oorlog. Die zeeman was de marconist Kal en we hebben de geschiedenis opgetekend uit zijn mond. Het was December 1939.

Een vrachtschip werd 500 mijl West van Ierland in tamelijk ruwe zee getorpedeerd. Vijftien man kwamen er af, leden vele ontberingen in de enig overgebleven sloep en werden na tien dagen heksenwerk in zwaar weer door een Britse destroyer ongeveer op 90 mijl bewesten Ierland opgepikt. Alles was drijfnat en het was vreselijk koud. Wat een prachtkerels zo om je heen! Nooit vergeet je die gezichten. Het zal zowat de achtste dag zijn geweest dat Kal zijn blik richtte op zijn ring — een verlovingsring, en vrijwel het enig overgebleven bezit. Een herinnering..... de verjaardag van zijn meisje. Zij in Rotterdam..... als ze er nog was. Wat een tijd! Ontstellend — en dat in de eeuw van de techniek! Je zou gemakkelijk daar van die sloep uit radiocontact kunnen hebben. Schepen of vliegtuigen zouden je zo over kunnen brengen. Dit alles..... als er niet die oorlog aan de gang was.

Een plan voor de toekomst kreeg gestalte. Zou je straks in vredetijd de radio ook dienstbaar kunnen maken om bijv. zeevarenden, en in het algemeen, mensen die vaak zover van elkaar hun werk moeten verrichten, toch dicht bij elkaar te brengen. Maar er was geen tijd voor mijmeringen. Ze zaten op een kluitje onder de buiskap van een in stormweer over de zeeën gemepte sloep. Het was vaak vasthouden en hozen geblazen! De zwemvesten dreven doordrenkt in het rond. December 1939.

Maar het idee was er en kon niet worden weggevaagd. Dat hoefde dan ook niet, want de heer Kal kwam nog tijdens

de oorlog in Londen in contact met degenen, die in 1945 de werelduitzendingen in Hilversum gingen verzorgen en hij kreeg daarin zijn groetenprogramma. Het belangrijkste onderdeel daarvan is als „schip van de week” bekend op alle zeeën, maar evengoed vervullen plantersgroeten en groeten van kinderen aan hun ouders overzee een dankbare taak.

In December 1946 werd begonnen met Kerstuitzendingen. Aanvankelijk nodigde men van de verschillende redereien een paar families uit, die in een of ander gebouw in Amsterdam samenkamen voor een Kerstviering. Deze werd dan opgenomen en omstreeks Kerstmis uitgezonden. Naast persoonlijke familiegroeten in muzikale omlijsting werd er meestal een Kerstboodschap uitgesproken door een vertegenwoordiger van een rederij, die het gehele personeel in Oost en West een Nieuwjaarsgroet overbracht namens de directie in Nederland. Zo hebben voor de K.P.M. de heren Vas Dias, Hens, Harinck, de Koe en Lucas, en mevrouw Harinck, deze taak al eens verricht.

De laatste jaren zijn er ook jeugdgroeten gekomen, die met Pasen worden uitgezonden, en die meer speciaal gericht zijn op de walemployé's van onze maatschappij en de overige workers in de Oost op min of meer eenzame posten. De bedoeling is dat de jeugd, die voor studie in Holland is achtergebleven, haar stem dan laat horen. Hoe meer dit programma bekend raakt, hoe groter de aanvraag voor deelneming. Dit jaar hebben niet minder dan 325 kinderen hun familie toegesproken. Dat dit niet zo vlot gaat als wij hier wel neerschrijven, blijkt wel uit het volgende :

Piet Jansen (naam verzonnen), had een uitnodiging ontvangen van de Wereldomroep om op 5 April in Hotel Gooiland te komen om een groet uit te spreken in het Paasgroetenprogramma. Hem werd verzocht een tekst in te stellen van zoveel woorden, en bij evt. verhindering hiervan onverwijld kennis te

(doorlezen naar de volgende pagina)



De alom-bekende omroeper Guus Weitzel.

geven. 5 April naderde, maar Piet antwoordde niet. Even een telefoontje van de Wereldomroep naar de K.P.M.: Mevrouw, wij hebben van Piet Jansen nog geen antwoord — weet U of hij komt?

De K.P.M. had niets vernomen en deed dus een telefonische oproep: 's avonds om 7 uur een telefoontje uit Den Haag met Piet Jansen. „Had U mij gebeld?”

De Sociale Werkster: „Ja Piet, dat heb ik. Ik zou graag weten of we je morgen mogen verwachten in Gooiland. Je hebt de Wereldomroep niet geantwoord. Als je niet komt, moet ik toch iets tegen je vader zeggen?”

Piet: „O ja, da's waar ook! Ik heb het zo druk gehad met repetities, dat ik de hele uitnodiging heb vergeten. Is dat morgen?”

De Sociale Werkster: „Ja, dat is morgen. Kom je nog of kom je niet?”

Piet: „Kan dat dan nog? Ik heb geen verhaaltje klaar.”



De eetzaal in Hotel Gooiland te Hilversum, waar maandelijks aan de opvarenden van het „Schip van-de-week” een luch wordt aangeboden. Op tafel staan de K.P.M.-vlaggetjes. Bovenstaande foto werd gemaakt op 7 Juli jl.

(Foto: J.H.C. Vermeulen)

De Sociale Werkster: „Als je zorgt om half elf aanwezig te zijn, dan kan het nog wel”.

Piet: „Nou, dan kom ik maar!”

Zo waren er vele telefoontjes nodig om het stel bij elkaar te krijgen. De jeugd heeft het zo druk met allerlei, dat ze geen idee heeft wat er allemaal wordt gedaan om de ouders een kleine vergoeding te geven voor hun afwezigheid. De Wereldomroep heeft het extra druk met deze programma's, want als Piet dan eenmaal komt, is het een hele toer om hem in de goede stemming te krijgen. Het gaat er niet om dat hij een verhaaltje afbrabbelt, maar dat hij iets gezelligs zegt, waar zijn ouders iets aan hebben. Ook hier geldt: „C'est le ton qui fait la chanson”. Er is tact voor nodig om de jongelui zó te krijgen als men ze nodig heeft voor een geslaagde uitzending.

Maar nu een normaal programma voor „Het schip van de Week”, waar op de vloot, niet minder dan bij de dames aan de wal, soms weken van tevoren al op gevast wordt.

De Wereldomroep stuurt de rederijen aan het begin van het jaar een volledig schema van de data waarop iedere rederij aan de beurt is. De K.P.M. in Amsterdam geeft dan aan K.P.M.-Djakarta op, voor welke data er schepen moeten worden aangewezen. Per programma kunnen 11 families worden uitgenodigd, wat bij de K.P.M. meestal de opvarenden van 2 schepen betreft.

K.P.M.-Djakarta geeft tijdig op aan Amsterdam, welke schepen en welke personen moeten worden uitgenodigd. Afdeling P.Z. van het Amsterdam-kantoor stuurt aan de families een uitnodiging en stelt de Wereldomroep ervan in kennis wie zijn aangewezen voor de eerstvolgende K.P.M.-beurt (Oostschip). Ook de Wereldomroep zendt aan alle belanghebbenden een uitnodiging, met daarbij de nodige instructies.

Zo breekt dan eindelijk de dag van opname aan. Wanneer men ver van Hilversum woont, gaat men voor dag en dauw op pad, en het gebeurt nogal eens dat men best een trein later had kunnen nemen, maar uit pure voorzorg („je kunt nooit weten, — we waren toch al op”), zorgt men ervoor in ieder geval niet te laat te komen. In Hilversum staat altijd wel een agent bij het station, die nieuwelingen de weg wil wijzen. Een klein kwartiertje van het station ligt Hotel Gooiland, waar men verwacht wordt. Een riant hotel, dat er wezen mag. Men wordt er verwelkomd door één van de dames-medewerksters van de Wereldomroep, die de gasten van een hon voorziet, die recht geeft op een lekker kopje koffie met gebak. Ook een afgevaardigde van de K.P.M. is aanwezig. Meestal één der Sociale Werksters, wier taak het is de diverse families met elkaar in kennis te brengen en hen zodanig te laten plaats nemen, dat een gezellige conversatie tussen de gasten kan ontstaan. We doen dit meestal zo, dat de familieleden van



Dit is het Scheepsorkest, dat regelmatig speelt tijdens het „Schip-van-de-week”-programma, v.l.n.r.: Johnny Meyer (accordeon), Joop Bassado (bas), Cor Baan (gitaar) en Tom Erich (piano). (Foto: J.H.C. Vermeulen)

de bemanning van één schip bij elkaar gaan zitten. Het komt namelijk nogal eens voor, dat er foto's zijn meegebracht, en die interesseren de overige gasten het meest, wanneer het „hun schip” betreft.

Terwijl de gasten zich te goed doen aan de consumptie, is de leider van het groetenprogramma bezig de families één voor één bij zich te laten komen om de tekst, die men denkt uit te spreken, en waarop men thuis soms uren heeft „gebroed”, door te nemen.

Wanneer dit niet zou worden gedaan, zouden bijna alle teksten ongeveer op hetzelfde neerkomen. Bijna iedereen heeft de neiging te zeggen: „Dag Jan, hoe gaat het met je? Met mij gaat het goed”. En als men dat 25 à 30 maal achter elkaar in een half uur hoort, is het niet meer interessant. Bovendien is dit programma niet alleen voor die 11 mannen op dat ene schip, maar voor alle mensen op de vloot, en dat er op de hele vloot wordt meegeluisterd, is te zien aan de reacties die de Wereld-omroep bereiken.

De heer Kal neemt dus met iedere familie stuk voor stuk de teksten door. Terwijl de gasten hun conversatie voortzetten in het gezellige restaurant, gaan hun speeches naar een typiste, die op overzichtelijke wijze deze teksten in veelvoud uittikt, want niet alleen de spreker moet straks voor de microfoon een exemplaar hebben, maar ook de dames die de sprekers en spreeksters om de beurt naar de microfoon brengen, dienen te weten wat er gezegd zal

worden, en tenslotte moet ook de omroeper precies weten wat het eerste, en wat het laatste woord is van iedere tekst, zodat zijn woorden kunnen aansluiten op die van de gasten. Het programma moet een geheel zijn!

Voordat alle „patiënten” onder het mes zijn wegeest is het wel 12 uur, en dan wordt er geluncht. In de eetzaal staan 2 keurig gedekte lange tafels, waar de mensen van het „Oostschip” en die van het „Westschip” worden verwacht: op één dag worden er namelijk altijd twee programma's opgenomen. Aan de vlaggetjes op tafel kan men zien waar men plaats kan nemen. Zo zitten daar iedere maand een 11-tal K.P.M.-families om de K.P.M.-vlag, terwijl de andere tafel als regel wordt gereserveerd voor K.N.S.M.-families, die dan het programma voor het „Westschip” vullen.

Na de lunch worden enkele stemmen getest. De een moet een aanmoediging hebben langzamer te spreken, een ander iets harder, etc. zodat men ook verstaanbaar wordt voor niet-familieleden.

Eindelijk is het dan zover dat we de studioruimte kunnen binnengaan. Het Scheepsorkest, dat al minstens een uur gerepeteerd heeft, verwelkomt het gezelschap met wat vrolijke muziek. Menig vrolijk liedje wordt meegezongen en wanneer de stemming erin is, krijgen we nog wat raadgevingen van de heer Kal en de omroeper, want deze heren zijn niet zo gauw tevreden.

Wij applaudiseren soms zo hard, dat onze handen er rood van worden, en ook het „daaaaaaggg”-roepen aan

het eind van het programma wordt even gerepeteerd, omdat het de eerste keer meestal niet gaat zoals het moet. Is er nog een zangeres aanwezig die het programma opluistert, dan zingt zij eerst ook nog een lied om de technische dienst de zekerheid te geven dat alle microfoons goed geplaatst zijn. Dan om ongeveer 2 uur is het eindelijk zover.

Inmiddels zijn we natuurlijk heel wat wijzer geworden en als regel is één opname voldoende. Gebeurt het dat één der sprekers of spreeksters blijft steken, wel, dan doen we het aan het eind van het programma nog eens over. Later wordt de goede opname van die ene tekst dan op de plaats gezet van de mislukte poging.

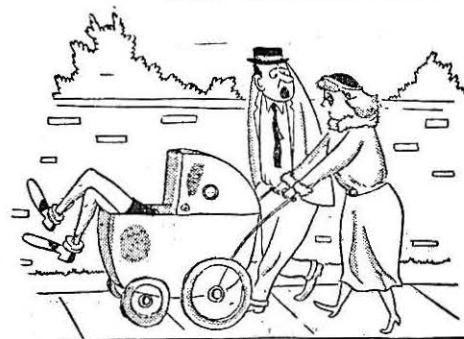
Er worden dus 2 programma's vlak achter elkaar opgenomen, hetgeen ruim een uur in beslag neemt. Voor de gasten is het dan gebeurd — de rest doet de technische dienst, die ervoor zorgt dat het programma de volgende Vrijdag de aether ingaat. Het slot van de opname is dat er nog een foto wordt gemaakt, de reiskosten worden afgerekend en na nog een kopje thee te hebben gedronken, gaat men naar huis met de herinnering aan een gezellige dag, die gratis werd aangeboden.

Voor wie éénmaal zo'n dag meemaakt, is het een interessante belevenis, maar om tien jaar lang, week in, week uit, het steeds wisselende publiek de kleinigheden bij te brengen die toch nodig zijn.....voor diegenen zou men kunnen denken, dat het geen interessante belevenis meer is. Bewondering hebben wij voor de heren, die iedere week weer opnieuw een „schip laten varen” waar men plezier heeft. Hulde aan hen, die het „dagje-uit” voor de dames tot een hoogtijdag maken, waar ze maanden op teren.

Het is onze wens, dat het hen nog gegeven mag zijn, om het „Schip van de Week” veilig door te laten varen, en wij zouden willen eindigen met hen toe te roepen hetgeen zij onze mannen op zee zo dikwijls deden:

GOEDE WACHT EN BEHOUDEN VAART!

Mevr. T. Y. Hobma-Glastra



„Verwen die jongen toch niet te veel”.

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN.

Per vliegtuig :

F. W. Muller	hfd. wtk.	27/8	ex RV
Th. Terhorst	1e stm.	27/8	ex RV/SV
H. J. Wijtenburg	hfd. wtk.	30/8	ex RV
B.P. Berrevoets	empl.	3/9	ex EV (naar ag. Singapore)
F.F.M. v.d. Pas	2de stm.	3/9	ex RV/SV
J.J. Dogger	gezagv.	7/9	ex RV
B. Tijmstra	gezagv.	7/9	ex RV
P.A. de Vlieger	2de wtk.	7/9	ex RV
J.C. van Boxel	2de stm.	10/9	ex RV/SV
J. Velthuysen	empl.	10/9	ex EV (naar Afd. VRV/HK)
A. de Pauly	2de stm.	16/9	ex RV/SV
M.F. Muller	2de wtk.	16/9	ex RV
F.L. Visser	hfd. wtk.	20/9	ex RV

Per ms. „Van Neck” ddo. 29/8 te Tg. Priok :

D. Schipper	gezagv.	ex RV
P.J.M.B. van Wieringen	hfd. wtk.	ex RV
E.W. Esser	1e stm.	ex RV/SV
P. Hoogland	2de stm.	ex RV/SV
P. Oudt	2de stm.	ex RV/SV
C. van Huizen	2de wtk.	ex RV
H.J. Spruijt	2de wtk.	ex RV
F.L.M. Spit	3de wtk.	ex RV

Per ms. „Oranje” ddo. 15/9 :

Mevr. Th. M. Brand-Knoblauch	echtgr.	
	Directeur	
E.H.B. Houtkoop en gezin	adj. chef	ex EV (naar afd. VZ/HK)
Mevr. M.C. van Alphen-Behrens	echtgr.	
	gezagv.	
J.A. Zandveld en gezin	hfd. empl.	ex EV (naar ag. Makassar)
W.A.A. Voeten	empl.	ex EV (naar afd. CD/Tg. Priok)
R. Weyhenke en gezin	empl.	ex EV (naar ag. Singapore)
Ch. D. van Ginkel	empl.	ex EV (naar afd. CM/HK)
Mevr. E. Doornbos-Scholten en kinderen	gezin hfd. empl.	
Mevr. J.A. Smet-Maaskant en kinderen	gezin empl.	
Mevr. J.T. van Eijk-Strabbing en kind	gezin empl.	
Mevr. A. v.d. Molen-Hettenga	echtgr.	
	1e stm.	
E. van der Kamp	empl.	ex EV (naar afd. CM/HK)

Welkom !

VERTROKKEN.

Per vliegtuig :

J.W. Ligthelm	empl.	28/8	EV (ex afd. Ink. & Mag. dienst/Spore)
A.L. Kraal	empl.	5/9	VGW (ex ag. Hollandia)
A. v.d. Meulen	gezagv.	8/9	RV
F.H. Mulder	empl.	16/9	EV (ex ag. Sorong)
B.G. Hogeweg	4de wtk.	18/9	RV/SV
D. Reyneker	hfd. empl.	18/9	EV (ex ag. Singapore)
J.G. Rombeek	3de wtk.	24/9	RV/SV

Per ms. „Boschfontein” ddo. 24/8 van Tanga (Zd. Afrika) naar Nederland :

A.H.J. Liesting	2de wtk.	ZV
-----------------	----------	----

Per ms. „Nieuw Holland” ddo. 4/9 naar Australië :

A.F. Lancker en echtgr.	empl.	EV (ex ag. Surabaia)
Mevr. Z. Kuiper-Arnoldoff	echtgr.	
	hfd. empl.	

Per ms. „Oranje” ddo. 22/9 :

P. den Heyer	gezagv.	RV
Ar. de Best	gezagv.	OP
A.L. Orth en gezin	hfd. empl.	EV (ex afd. PZ/ND/HK)
H.H. Schans en gezin	empl.	EV (ex ag. Balikpapan)
C.F. Wagenaar en echtgr.	empl.	EV (ex afd. Archief/HK)
B. Levert en gezin	empl.	EV (ex afd. VRV/HK)
J.B. Jens en gezin	2de wtk.	RV/SV

Een goede reis en behouden aankomst !

NIEUW AANGENOMEN :

H. Hooiberg	5de wtk.	ddo. 29/8 aangek. per ms. „Van Neck”
U.F. Kleian	11 wtk.	ddo. 29/8 aangek. per ms. „Van Neck”
H. Nieuwenkamp	11 wtk.	ddo. 29/8 aangek. per ms. „Van Neck”
P.J. Goossens	3de stm.	ddo. 29/8 aangek. per ms. „Van Neck”
M.H. Pameijer	3de stm.	ddo. 2/9 per vliegtuig aangek.
F.E. Roelofsma	3de stm.	ddo. 2/9 „ ”
H.T. Feenstra	3de stm.	ddo. 17/9 per vliegtuig aangek.

Welkom bij onze maatschappij !

MUTATIES :

J.M. Kievits	hfd. empl.	ddo. 22/8 van ag. Medan naar ag. Paneh
N.H.M. Engels	empl.	ddo. 23/8 van ag. Paneh naar ag. Medan
M.C. Salomons	hfd. empl.	ddo. 26/8 van afd. VRV/HK naar ag. Oosthaven
J. Mangindaan	loc. empl.	ddo. 27/8 van ag. Tg. Priok naar ag. Menado
K.H. Molleman	hfd. empl.	ddo. 5/9 van ag. Makassar naar ag. Tg. Priok
Ch. G. Antonissen	hfd. empl.	ddo. 8/9 van afd. VZ/HK naar ag. Bandjermasin
R. Bregman	empl.	ddo. 8/9 van Timor Dilly naar ag. Sorong
P. v.d. Molen	empl.	ddo. 19/9 van afd. CD/Tg. Priok naar CD/HK
L.J. Kuis	empl.	ddo. 19/9 van ag. Singapore naar ag. Hollandia

GIGANTISCHE TANKER

Bij de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f. te Amsterdam is het grootste schip voor vrachtvervoer dat ooit in Nederland werd gebouwd, de 37.000 ton deadweight metende turbine-tanker Western Gulf te water gelaten. Het schip is in aanbouw voor Afran Transport Company te Monrovia (Liberia).

De Western Gulf heeft een lengte van 211.975 meter, een breedte van 27.6 meter, een holte van 14.64 meter en een waterverplaatsing van 48.325 ton. De verblijven worden ingericht voor een bemanning van 65 koppen; alle opvarenden worden in éénpersoonshutten ondergebracht.

Geboren op 27 Augustus 1897 te Ambarawa. trad Roesdi 13 October 1915 als sorteerder in dienst der KPM en werd geplaatst op de afd. Expeditie van het Hoofdkantoor. Na achtereenvolgens te zijn bevorderd tot 4de en 3de klerk, werd hij 1 Januari 1949 tot 2de klerk aangesteld.



Roesdi
2de klerk
afd. Expeditie/HK
40 jaar
13 October 1955

Roesdi, die 13 October a.s. het feit herdenkt dat hij voor 40 jaar in dienst trad van onze maatschappij, is nog steeds op de Afd. Expeditie van het Hoofdkantoor werkzaam.

*

Salim Ambo Bunga terlahir dalam tahun 1896 di Donggala. Pada tgl. 1 Djuli 1918 ia masuk kerdja pada K.P.M. sebagai motorist. Pada tgl. 1 Januari 1934 ia berhenti bekerdja dari perusahaan kami atas permintaannya sendiri dan pada tgl. 1 April 1936 ia menutup hubungan kerdja jang baru dengan K.P.M. Pada tgl. 1 Oktober j.a.d. ia akan memperingati hal, bahwa ia telah bekerdja 35 tahun pada perusahaan kami dengan setia. Salim masih bekerdja terus sebagai motorist pada perwakilan Donggala.



Salim Ambo Bunga
Motorist perw. Donggala
35 tahun
1 Oktober 1955

*

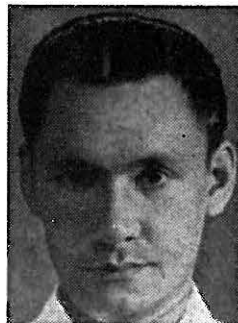
Apeles Kandou werd 23 Januari 1899 te Kwandang (Menado) geboren. Hij trad 17 Maart 1919 als leerling-ladingklerk in dienst onzer maatschappij en werd 1 April 1925 tot ladingklerk bevorderd. In April 1947 werd de heer Kandou op eigen verzoek aan de wal geplaatst bij het agentschap Tg. Priok in de rang van hoofdklerk II.



A. Kandou
hoofdk. II - ag. Tg. Priok
35 jaar
23 October 1955

Op 23 October a.s. herdenkt de heer Kandou het feit dat hij onze maatschappij 35 jaar trouw heeft ge- diend.

Max Olii werd 15 Juni 1912 te Gorontalo geboren. Hij trad 1 October 1930 als leerling-proviandklerk in KPM-dienst en werd 15 Juli 1931 tot proviandklerk bevorderd. 1 Juni 1947 werd de heer Olii op eigen verzoek aan de wal geplaatst in de rang van 1e klerk. 1 October 1949 werd hij tot hoofdklerk II bevorderd en 1 Januari '53 volgde zijn benoeming tot hoofd- noeming tot hoofdklerk I.



M. Olii
hoofdk. I - afd. CD/HK
25 jaar
1 October 1955

*

Gottfried Charles Ferdinand Timmermar werd 29 April 1913 te Kota Radja geboren. Hij doorliep de Mulo en behaalde daarna het diploma voor electro-monteur. Hij trad 1 October 1930 bij onze maatschappij in dienst en werd bij de Werkplaatsen te Tg. Priok tewerkgesteld. Eind November 1936 tot ultimo Januari 1950 was hij aan boord van onze schepen als electro-monteur werkzaam, waarna hij weer bij de Werkplaatsen werd terugplaatst. 1 Februari 1950 werd hij tot Onderbaas/B (be- ampte) aangesteld en op 1 Januari 1951 volgde zijn bevordering tot Onderbaas/A. 1 Januari 1952 volgde zijn benoeming tot Baas B employé.



G. Ch. F. Timmermar
employé-Baas B/Werk-
plaatsen Tg. Priok
25 jaar
1 October 1955

*

E. Sarongsong
pesuruh perw. Menado
25 tahun
9 October 1955

(tida ada potret)

Elias Sarongsong terlahir pada tgl. 26 November 1909 di Menado. Pada tgl. 9 Oktober 1930 ia masuk kerdja pada K.P.M. sebagai pesuruh dan dipekerdjakan pada perwakilan di Menado, dimana ia masih terus bekerdja dalam kedudukan jang sama.

Voor \$ 50,— naar de V.S.?

Een Amerikaans blad maakt gewag van de plannen tot het bouwen van twee transatlantische passagiersschepen in de Verenigde Staten, met een accommodatie voor 9000 passagiers elk. Deze plannen werden bekend gemaakt door de heer H. B. Canter, president van het Governor Clinton Hotel te New York, die betoogde, dat de passage-tarieven van deze schepen gereduceerd kunnen worden tot \$ 50,—. In dat geval kan er nog een winst van ca. \$ 9 miljoen gemaakt worden, op voorwaarde, dat de schepen geregeld tot 70% van de capaciteit bezet zullen zijn. De uitvoering van het plan hangt echter af van het feit, of de Amerikaanse regering de beide schepen als „special purpose ships” wil aanduiden.

(uit "de Lloyd Mail")

Ex-chef CD J. J. Mulder thans bij de K.R.L.

In het Juli/Augustus-nummer van „de Lloyd Mail”, het personeelsorgaan van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd lezen wij:

De heer J. J. Mulder, tot voor kort chef van de Civiele Dienst van de K.P.M., is benoemd tot waarnemend inspecteur van de Civiele Dienst van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd.

Het is de bedoeling, dat de heer Mulder in de loop van het volgende jaar de huidige inspecteur van deze dienst, de heer G. J. M. Moussault die dan met pensioen zal gaan, als zodanig zal opvolgen.

Na zich gedurende enige tijd te hebben „ingewerkt” aan de Lloydkade, is de heer Mulder deze dagen voor een oriëntatiereis naar Amerika vertrokken.



VOORKEUR.

Over de nieuwe spellingswet, die met ingang van 1 September jl. in Nederland en België van kracht is geworden, lezen wij in het „Algemeen Handelsblad” het volgende aardige stukje:

„Kent u m'n tante? Nou, daar loopt hij.”

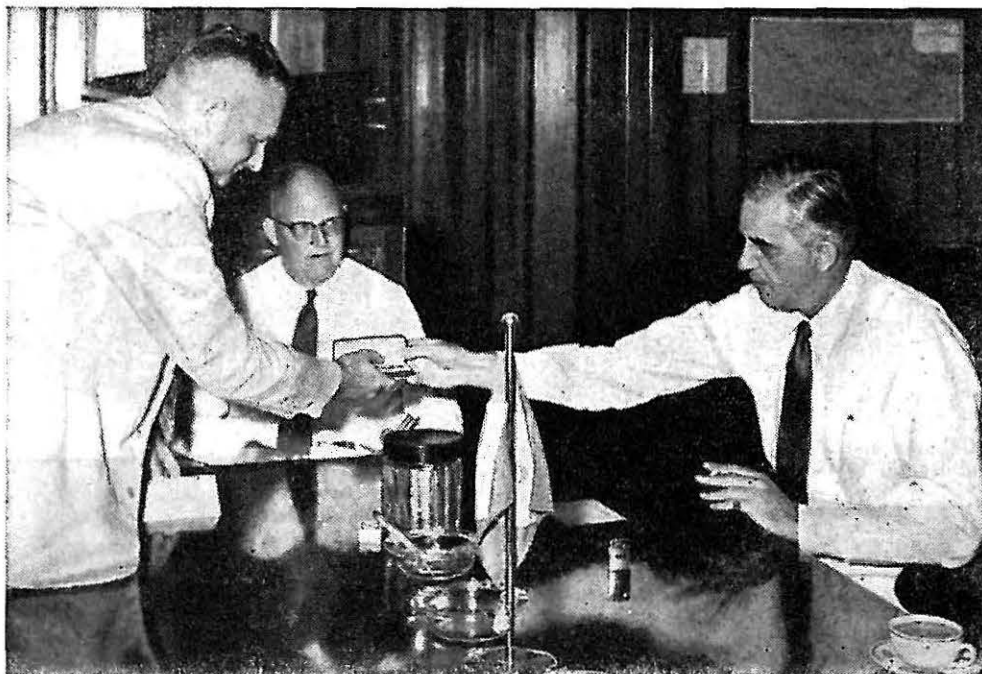
Dit zinnetje mag, met ingang van 1 September. Het mag omdat wij er de voorkeur aan geven. Van 1 September af mag bijna alles op dit gebied als er maar een duidelijke voorkeur achter zit. U mag met vakantie, doch ook met vakantie. Het moedt did jaar natuurlijk een beetje crap an, niet met de oto, maar hij zal toch best een prettige tijd worden. Dat mag allemaal. Niet zo of zoo, maar so, als u daar zin in heeft. Desnoods seau. Dat hangt van uw voorkeur af.

In de eerste paar jaren zal het wat rommelig wezen, verwacht men. Twee seizoenen lang stelt men zich voor bij examens de soepelheid te betrachten. Dat is heerlijk voor de jongens. Hij kijkt is in wezen niet fout gedurende die periode. Een kopje kakou ook niet, eigenlijk. H's vallen haast allemaal weg, dus gewoon rytme en poto — maar ze mogen wel, dus je kunt gerust rhibbekast schrijven, of dat het phijn geweest is.

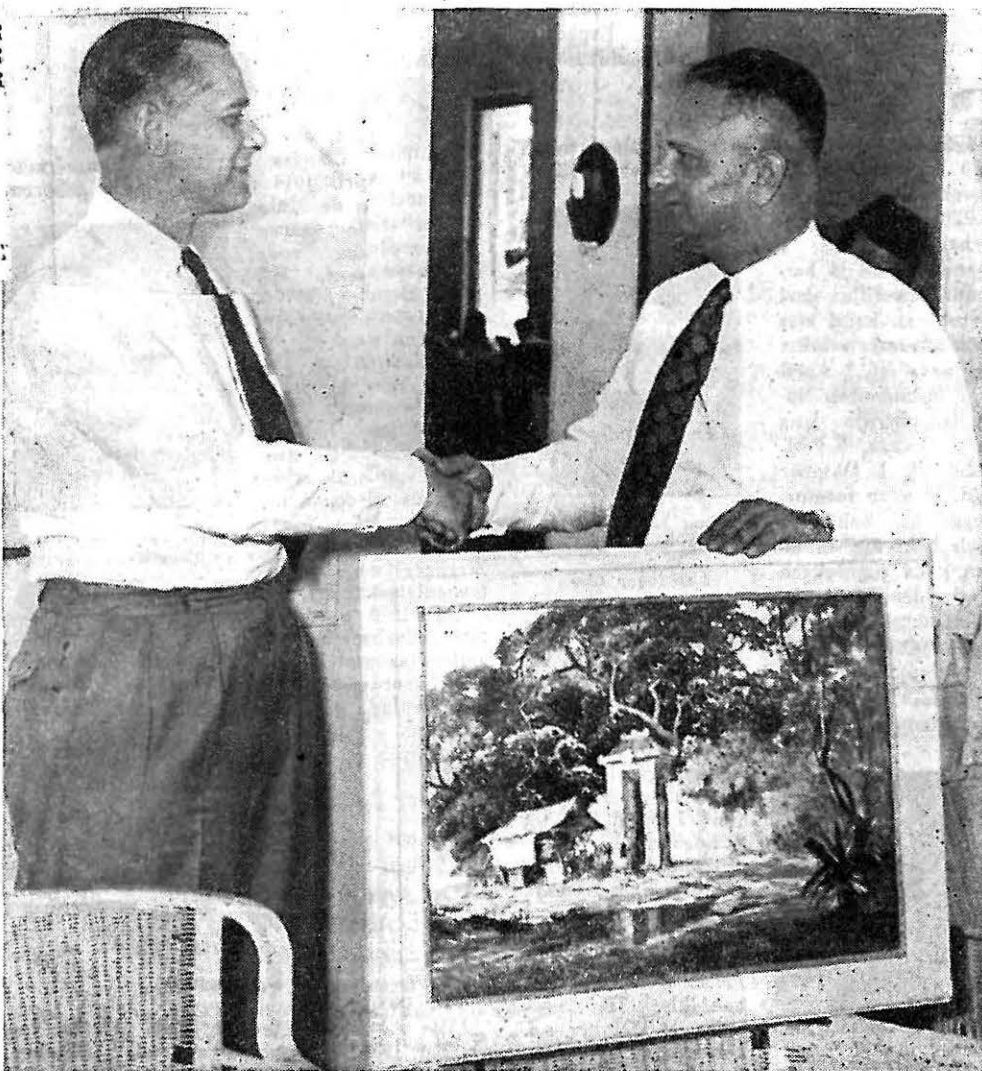
Een moeilijk punt blijven de eer- en deugd-woordjes alsmede de bastaarden. Zij zijn vooral een slag voor het onderwijzend personeel bij het openbaar lager onderwijs dat vroeger phrases dicteerde als: „De goedgeklede chique Algerijn, dien ik op zijn caoutchouc bottines over het asphalt zag wandelen, bleek als flessetrekker te worden gedoodverfd door de commissaris van politie”. Daar kunnen ze nu wel mee ophouden. Het heeft geen zin meer, de hele aardigheid is er af want niemand maakt daar meer fouten in. Eén hele oliedomme slungel zal het wellicht schrijven zoals het hierboven stond; die zal het nooit leren.

Wat het Algemeen Handelsblad aangaat — dat zal de tijd moeten leren. Wij denken er als het ware nog over. Wij geven er de foorceur aan in het geheel niet meer te schrijven, en als het dan toch moet — nou ja, dan doen we maar wat. We zullen een leesbare koerant blijven met goede konferentie, Bhirre de Bheer en een knusse pussel-rubriek. En de spelling....

Kent u onze spelling? Nou, daar staat-ie.



Op 22 Augustus jl. herdacht de heer A. H. Knoppen, Chef Afd. Vervoer, het feit dat hij voor 25 jaar bij de KPM in dienst was getreden. De foto toont het moment waarop Directeur Pronk van Hoozeveld in de kamer van de President-Directeur aan de jubilaris het gouden Paketaarhorloge overhandigt. In het midden: Mr. D. F. de Koe.



De jubilerende Chef VRV bood op diezelfde dag, aan het personeel van zijn afdeling (met hunne dames), een borrel en een lunch aan in het Logeergebouw. Namens het VRV-personeel overhandigde de adjunct-chef van deze afdeling, de heer J. Kruij, de jubilaris een schilderij van de bekende Indonesische schilder S. Abdullah.

(foto's: Studio Tong & Tim)

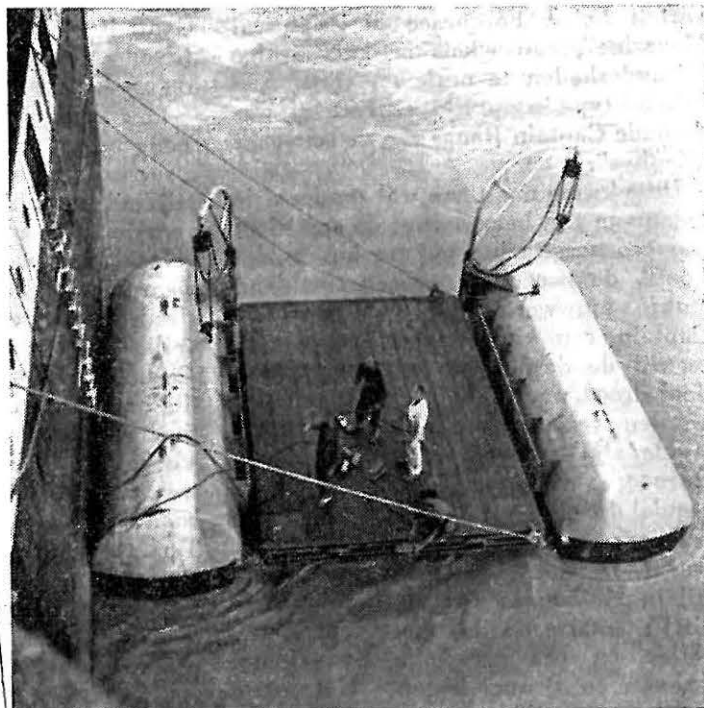
Foto-reportage

van het lossen van een "dragline" van 16 ton door het ms. „Kaloekoe”

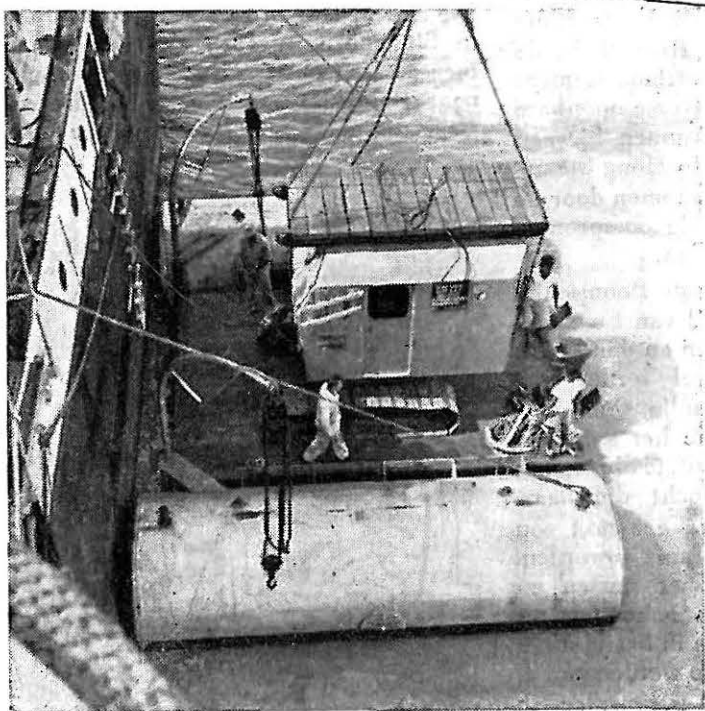
(foto's van gezagvoerder H. Zeylstra)



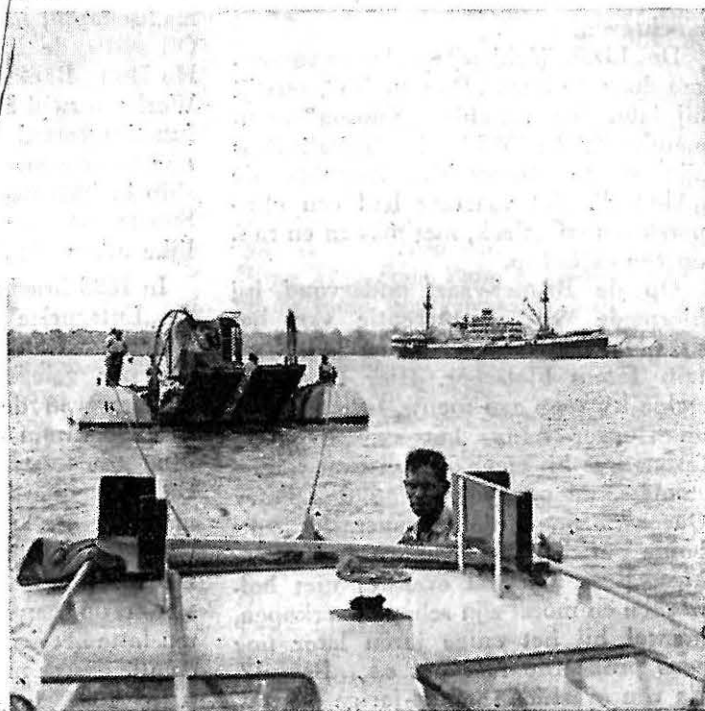
De drie samenstellende delen van de speciale ponton, die werd meegenomen, langsijde de „Kaloekoe”.



De ponton is bereids gemonteerd. Alleen de zgn. „oploopstukken” moeten nog worden aangebracht.



De "dragline" is juist op het vlot gevierd.



De sleep met de dragline is onderweg. Op de achtergrond de „Kaloekoe”.

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XVIII

In Mc. Alister & Co's zaak in scheepsbenodigdheden, op de hoek van Buttery Road en Flintstreet, ontmoetten de scheepskapiteins elkaar in de jaren 1850 tot 1864. Toen brandde het af, zo vertelt Leigh Forebrace in „Nautical Magazine”, aan wiens artikel aardige bijzonderheden te ontlenen zijn. Een bekend type in die tijd, schrijft hij, was de oude Captain Bangs van de schoener „Zephyr”.

Deze kwam nooit aan wal zonder drie leden van zijn bemanning; de een hield een groengestrepte pajong boven zijn hoofd, de tweede droeg een smeulend stukje touw voor het geval de Captain een sigaar moest aansteken, terwijl de derde een Japanse gelakte doos droeg, waarin waardevolle papieren werden verondersteld. Captain Bangs zeilde zijn schoener naar Nederlands Borneo, waarop hij een mysterieuze handel dreef. Een van de meest bekende pioniers en scheepseigenaar-kapiteins was J. D. Ross. Omstreeks 1850 kocht hij in Melbourne de brik „Wild Irish Girl”, waarmee hij naar Singapore zeilde en een geregelde handel op Labuan en Brunei begon. Het schip werd mettertijd vervangen door de (grotere) brik „Lizzie Webber”, die goed bewapend was en waarmee Ross dan ook hevige strijd tegen de zeerovers heeft gevoerd. Zijn gevecht in 1863, op de Borneo-kust, werd zelfs in een boek beschreven.

De „Lizzie Webber” werd weer vervangen door de bark „Don Pedro”, terwijl hij later het volschip „Samson” commandeerde. In 1875 kocht Capitain Ross zijn eerste stoomschip, namelijk de „Alestor”. Het vaartuig had een clipperstevan en geleek, met masten en ra's, op een zeilschip.

Op de Brunei-vaart ondervond hij hiermede veel concurrentie van het s.s. „Maharajah”, gecharterd door Captain James Fletscher. Hier tegen bestelde hij toen een nieuw, tevens groter en vlugger schip, het s.s. „Brunei”; tevens was hij eigenaar van twee kleine stomers, de „Augustao” en de „Fairy Queen” alsmede de schoener de „Amboina”, allen in de vaart op de Borneo-kust. Ross kon het evenwel niet holverken en moest zijn schepen verkopen, hoewel hij het enige jaren later nog eens probeerde met het s.s. „Paklut”. Na zijn overlijden, op 64-jarige leeftijd, verkocht zijn zoon dit schip en de „trade” aan de Duitse firma Bismarck, Moltke & Co. Tot de mislukking van Captain

Ross heeft waarschijnlijk bijgedragen Ordinantie IX van 1873, waarbij Britse schepen aan strengere bepalingen waren onderworpen dan die onder vreemde vlag varende. Met uitzondering van Capt. Ross en Bowers en een Arabier (Syed Messin) zouden in 1879 alle reders Chinezen zijn.

Low Sam, eigenaar van het s.s. „Ban Yong Seng” varende op Bangkok, verassureerde nimmer zijn schip en lading. Hij had het schip van een speciale fluit voorzien, waarop bij aankomst flink geloeid kon worden, zodat Low Sam, waar hij zich ook te Singapore bevond, steeds kon horen, dat zijn stomer weer veilig binnen was. Een der grootste Chinese reders was Wee Bin & Co., die in 1880 een twintigtal stoomschepjes had varen op China en de Archipel. Vooral de vaart op Bali had tot de welvaart van deze firma bijgedragen. De zoon van de oprichter, Mr. Wee Boon Teck, had als compagnon Mr. Lim Ho Pueh.

Toen de zaak in 1911 liquideerde, nam de zoon van laatstgenoemde, Mr. Lim Peng Siang, de meeste schepen en zaken van Wee Bin & Co over. Mr. Lim Peng Siang was in 1872 te Amoy geboren, doch kwam al vrij jong te Singapore, waar hij zijn opleiding genoot. In 1904 richtte hij de Ho Hong Steamship Company op. Behalve deze scheepvaartmaatschappij beheerde hij de Ho Hong Oil Mills, de Parboiled Rice Mills, de Ho Hong Bank en de Portland Cement Works, terwijl hij nog diverse openbare functies vervulde. Wij kunnen hieraan nog toevoegen, dat de Ho Hong Steamship in 1932 werd overgenomen door de Straits Company, doch de oorspronkelijke naam bleef behouden.

In 1825 bracht het eerste stoomschip, de „Enterprize”, de mail van Engeland naar Calcutta in 75 dagen en dan kwam die per gelegenheid wel verder met schepen van de East India Company. In 1836 kwam daarmede het s.s. „Jardine”, de eerste stoomboot, te Singapore. De feestelijke pic-nic-tocht die daarmede in Straat Malakka gemaakt zou worden, was bijna een drama geworden. De machines konden niet horten en stoten op gang worden gehouden tot tenslotte het gehele schip in brand stond en alle gasten met moeite werden gered.

In 1837 begon de Peninsular & Oriental Steam Navigation Company, algemeen bekend als de P. & O, met het transport van de z.g. overland-mail



De schrijver van deze interessante artikelen reeks, de heer G. Knijpenga.

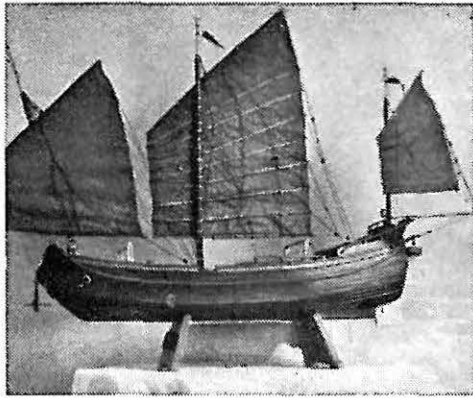
(door Frankrijk en over de land-enge van Suez). Voor het transport door de woestijn kwamen niet minder dan 3000 kamelen in actie. Later, in 1859, was er een spoorweg aangelegd. Dat de P. & O, die daarvoor een gehele organisatie had opgebouwd, de doorgraving allesbehalve toejuichte, laat zich begrijpen. Zelfs heeft zij het gepresteerd ook na de opening van het Suez-kanaal, in 1869, nog een paar jaar rustig door te gaan met de overland-route. De eerste P & O boot van Ceylon naar China, de „Lady Mary Wood” (650 ton), arriveerde in 1845 te Singapore, waarmede de post in 41 dagen van Engeland was overgebracht. Hiermede werd voorlopig een maandelijks (later een 2-wekelijks) dienst ingesteld.

Dit gaf de Nederlandse Regering al spoedig aanleiding, voor het brievenvervoer van- en naar Java, met de Britse een overeenkomst aan te gaan.

Aan de firma A. L. Johnston & Co, agenten van de Nederlandse Handel Mij. (de N. H. M. opende haar eigen kantoor te Singapore in 1858) werd de post toegezonden om per eerste gelegenheid naar Batavia te worden geëxpedieerd. Daar die gelegenheden zeer ongeregeld



— Als ik u een goeie raad mag geven: u moet die kauwgummi vernieuwen waarmee u de vergasser heeft dichtgeplakt!



Een Foochow pole yunk (model van J. B. Maretein).

waren, werd bepaald, dat „zodra het getal rijksstoomschepen in Indië dit zal gedogen, en men met enige zekerheid kan rekenen op de aankomst en het vertrek der Engelse stoomboten te en van Singapore, om één maal in de maand een stoomboot naar deze plaats te zenden, tot het brengen en afhalen van brieven...”

In 1845 werd daarvoor het s.s. „Batavia” met „Zeil en treil” voor f 455.000 aan de Kon. Stoomboot Mij te Rotterdam aangekocht.

De officieren kregen in 1847, voor het overbrengen van de mail Batavia-Singapore v.v., een gratificatie van f 100.—. Af en toe, als geen gouvernementsstoomboot beschikbaar was, moest het particuliere „Koningin der Nederlanden” worden ingehuurd, bijv. in 1846 voor f 6000.—. Het volgende jaar kon hetzelfde schip geharted worden voor f 4000.—, doch in 1849 was het weer de oude prijs van f 6000.—.

Op verzoek van de handel te Singapore bleef het schip voor de locale correspondentie minstens één etmaal aldaar liggen. Dat de P. & O.-boot wel eens overtijd was, blijkt uit de bepaling, dat niet langer dan 8 dagen op de mail gewacht moest worden. Ter bestrijding der onkosten werden passagiers en lading aangenomen. Het passage-tarief Batavia-Singapore bedroeg f 200.— en voor goederen f 24.— per koyang.

De begroting der inkomsten in 1848 bedroeg f 30.000.— en die der uitgaven ruim f 90.000.—. Als de „Braganza” (800 ton) de Javamail in 1846 blijkt mede doorgenomen te hebben naar Hongkong, wordt de ambtenaar Steyn Parré naar Singapore gezonden teneinde e.e.a. te regelen. Daar in de loop der jaren blijkt nog al eens onregelmatigheden terzake voorkwamen, werden in 1878 permanent Ned.-Indische post-ambtenaren te Singapore gestationneerd. Vanaf 1853 werd met de Ned. Ind. Stoomboot Mij. een overeenkomst aangegaan voor het afhalen der mail. In April 1853 kon men in „de Javasche Courant” de volgende advertentie aantreffen:

Nederlandsch Indische Stoomboot Maatschappij.

De ondergeteekenden maken bekend, dat het gouvernement met die Maatschappij eene overeenkomst heeft getroffen, om gedurende één jaar het stoomschip „Java” te bezigen voor het overbrengen der mailpakketten van hier naar Singapore via Muntok, Riouw en wel bepaaldelijk voor de halfmaandelijksche mail, te beginnen met aanstaande maand, wanneer het vertrek der boot is bepaald op Woensdag, den 11 Mei des morgens vroegtijdig. Volgens voorlopige bepaling zal het vertrek der halfmaandelijksche mail gedurende dit jaar omstreeks de 10de of 11de der maand plaats hebben. De passage is geregeld als volgt:

Voor passagiers der eerste klasse van hier naar Singapore f 200.—, voor de reis „heen en weder” ineens betalende f 350.—

Van hier naar Muntok f 100.— voor de reis heen en terug als hoven f 175.—

Van hier naar Riouw f 180.— resp. f 315.

Van Muntok naar Riouw f 80.—

„ „ naar Singapore f 100.—

„ Riouw naar Singapore f 20.—

Kinderen beneden 10 jaar betalen halve vracht, beneden twee jaar zijn die vrij.

Aan boord worden geen dranken verstrekt dan tegen betaling aan den hofmeester.

Er worden aan het kantoor geen passage-biljetten afgegeven dan op vertoon en na afgifte van zijn reispas.

Nadere informatie ten kantore van de Directeuren

Maclaine Watson & Co.

Een z.g. Gouvernements-mail-agent reisde met het schip op en neer.

Voor één reis per maand kreeg de ondernemer f 5000.— en voor twee reizen in dezelfde maand f 9000.—; voor het transport van passagiers en goederen betaalde het Gouvernement dezelfde prijzen als particulieren. Dit waren gesubsidieerde diensten. Toen in 1860 de z.g. Regerings-contracten met de stoomvaart-maatschappijen begonnen, werd de Singapore-dienst daarin opgenomen. Handel en scheepvaart concentreerde zich oorspronkelijk alleen op de monding van de Singapore-rivier. Daarvóór ankerden de schepen: de handelshuizen waren gevestigd aan

Boat-quay, alwaar zich ook een paar scheepsbouwmeesters hadden gevestigd. Het eerste, te Singapore gebouwde, schip liep in 1839 te water. Even voorbij de Supreme-court waren twee werven, hetgeen natuurlijk niet erg bevordelijk was voor een rustige rechtszitting. Op een dezer werven, behorende aan de firma Wilkinson Tivendale & Co., werd in 1848 het eerste Singapore-stoomscheepje (60 ft. lang) de „Ranée” gebouwd. De goedangs aan de achterzijde der huizen, aan Raffles Square, kwamen aan het strand uit, waar de meeste een eigen steigertje hadden voor afgifte en in ontvangstname van goederen.

Hierin kwam verandering toen in 1864 de Collyer Quay werd voltooid. Telok Ayer was het meest zuidelijk gedeelte der stad. Het strand lag daar vol met masten, rondhouten en andere houtwerken bestemd voor jonks, tongkangs en allerlei andere vaartuigen in aanbouw of ter reparatie.

Tevens was daar een Europese scheepswerf, namelijk die van de firma Buyers & Robb. In 1871 liep aldaar te water het s.s. „Bintang” (44 ton) en zelfs in 1874 werd er nog een stoombootje van 24 H.P. gebouwd, in opdracht van de Radja van Serawak. Vele van de kleine, voor de kustvaart bestemde, schepen werden te Singapore gebouwd vooral op de werf van de firma Riley Hargreaves & Co. Richard Hiley en William Hargreaves werden in 1868 nog genoemd als scheepsbouwmeesters aan Boat Quay. Een paar jaren later werd het gezamenlijke bedrijf verplaatst naar Tandjong Rhu, waar in 1874 een stalen schroefboot (221 ton) voor Chinese rekening te water liep. Ook de „Ban Foo Soon” (340 ton) werd daar in 1895 gebouwd voor Lim Ah Sam, bestemd voor de Pontianak-dienst. Daarna werd de kiel gelegd voor het s.s. „Sarrie Borneo” (800 ton), het grootste schip dat op genoemde werf is gebouwd. Dit schip was besteld door de firma Thio Soen Yang te Bandjermasin en bestemd om vandaar uit op Singapore te varen. In totaal werden er bijvoorbeeld in 1889 87 vaartuigen (5200 ton) op diverse werven gebouwd.

Dat met de toeneming der scheepvaart dok- en reparatie faciliteiten werden gezocht spreekt vanzelf.

Captain William Cloughten zocht omstreeks 1850 een plaats om zijn bark te kunnen dokken. Hij bleef aan wal en opende in 1855 „William Cloughten’s Dock” te New Harbour tegenover Pulo Hanto.

Later is de naam gewijzigd in Patent Ship and Dock Comp. In 1859 kon het eerste gegraven dok van 457 ft. lengte

(doorlezen naar de volgende pagina)

met een waterdiepte van 15 ft. worden geopend. Het tweede dok volgde in 1870. In 1864 kwam er concurrentie van de Tandjong Pagar Dock Comp., die oorspronkelijk zeer fel was. Clough-ten bood zelfs gratis dokken aan.

Steeds meer vaste stoomvaartdiensten deden Singapore aan op weg naar China. De eerste P. & O. boot, de „Lady Mary Wood” (650 ton) verscheen in 1845. In 1856 begonnen de schepen van Jardine Matheson & Co en de Apar-Line de haven geregeld aan te lopen.

In 1862 begon de Messageries Maritimes en in 1865 de Ocean Steamship Company, beter bekend als de „blauwpijpers” met de „Agamemnon” (2345 ton).

Vooal toen in 1869 het Suez-kanaal werd geopend, ontstond er een belangrijke toename. Uitbreiding der havenfaciliteiten werd noodzakelijk. De scheepvaart-maatschappijen die veel en geregeld kwamen, hadden in het Tandjong Pagar-district hun eigen kaden en goedangs.

Reeds in 1870 kon men de schepen gemeerd vinden aan:

P. & O.-wharf

Jardine Matheson & Co's wharf

Borneo Company's wharf

Government Wharf

Tandjong Pagar Wharf

Pulo Ayar Brani Wharf

Sedert 1902 werden de particuliere etablissementen geleidelijk overgenomen en samengevoegd door de Singapore-Harbour Board.

De grote stoomvaartlijnen openden allengs vanuit Singapore z.g. feeder-diensten. De P. & O. verkreeg in 1852 het mail-contract op Australië en opende de lijn met het s.s. „Chusan” (700 ton). Dit schip was niet alleen merkwaardig omdat het de eerste schroefstoomboot van de maatschappij was, doch ook om de zware bewapening tegen zeerovers, daar het oorspronkelijk voor de China-dienst was bestemd. Het had een 32 pponder midscheeps, een 18 pponder achterop en vier twaalfponders op de bak. Verder nog 6 draai-bassen en diverse handwapens. Een pijpleiding aan dek, die in verbinding stond met de ketels, kon ongenodigde gasten een warme ontvangst bereiden. Of de apparatuur ooit in werking heeft behoeven te treden, is niet bekend. In 1870 opende de Eastern Australian Mail met het s.s. „Simfoo” (918 ton) een dienst via Javahavens op Singapore en de Far East. Een maand later strandde het schip 10 mijlen van Hongkong.

De dienst van de E & A mail werd later met het s.s. „Airlie” en „Guthrie” overgenomen door Burn. Philp & Co. Eigenlijke feeder-schepen had de P. &



De monding van de Singapore-rivier en Boat-Quay.

O. feitelijk alleen in de 1000 ton stoomers „Mata Hari” en „Bulan”, varende na Wereldoorlog-I op de Belawan-dienst.

In 1862 opende de Messageries Impariales (later de Messageries Maritimes) een maildienst met het s.s. „Impératrice” op Cochinchina, waarbij Singapore werd aangedaan. In 1864

begon zij daarbij een zijlijn vanuit Singapore op Batavia. Het eerste schip de „Hydaspe” strandde in Straat Riouw en ging verloren. Later verscheen op deze dienst de „Godavery” (809 ton) en in 1900 de „La Seyne” (2378 ton). Eens per maand werd van Batavia doorgevaren naar Semarang.

(wordt vervolgd)



Het is altijd erg druk voor de K.P.M.-poort, die toegang geeft tot de eerste binnenhaven te Tg. Priok.

(foto: Studio Tong & Tim)

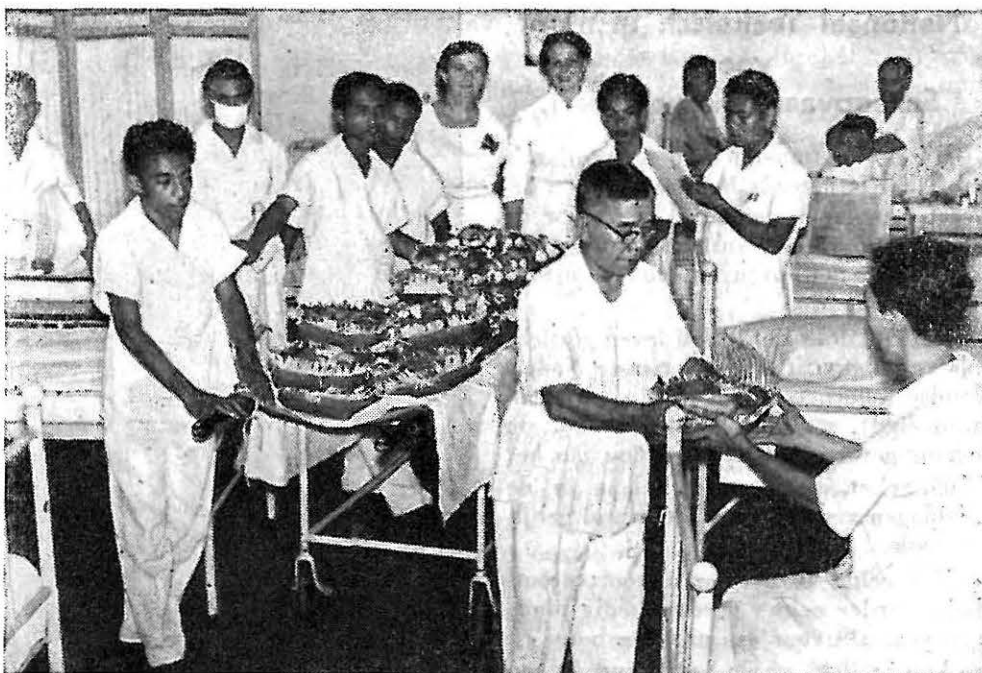
Roken

Toen ruim 450 jaren geleden de matrozen en soldaten van Columbus voet aan wal in Amerika zetten trof het hun, dat de inboorlingen het een of andere kruid rookten. Ze begrepen daarvan de betekenis niet, maar ontdekkingsreizigers, die na hen kwamen, merkten al gauw, dat het roken bij de Indianen een zeer belangrijke sociale functie vervulde.

Samen een pijp roken betekende de bezegeling van een vriendschap, het weigeren ervan werd als een vijandige daad beschouwd. Sindsdien heeft de tabak een belangrijke rol vervuld in het leven van de bewoners van deze wereld. Er is wellicht geen vergif, dat zo democratisch is als het nicotine. De sigaar van Churchill is voor hem even belangrijk als de pijp voor Winnetou was, het stootje dat de loopjongen rolt, speelt in zijn leven dezelfde rol als de lange, half uit karton opgetrokken, sigaretten in het leven van wijlen Stalin speelden.

Tot voor betrekkelijk korte tijd had de dokter alleen te maken met weliswaar onaangename, maar toch niet zo heel ernstige gevolgen van teveel roken. Tot op dat moment werd de nicotine als de belangrijkste stof in de tabak beschouwd. Aan nicotine dankt de roker het opwekkende gevoel dat met roken gepaard gaat, hij dankt er ook de nicotine-vergiftiging aan als hij teveel rookt. Nicotine is een enorm sterk werkend vergif, waarvan 8 druppels voldoende zijn om een paard te doden. In kleine hoeveelheden heeft het een prikkelende werking op het zenuwstelsel; de roker voelt zich fitter, helderder, heeft minder eetlust en een betere stoelgang. Teveel nicotine verlamt bepaalde delen van het zenuwstelsel, het leidt tot hoofdpijn, duizeligheid, zenuwachtigheid, prikkelbaarheid, lusteloosheid, vermoeidheid, misselijkheid, diarree of verstopping, een snelle hartslag en pijn in de hartstreek, soms zelfs tot blindheid. Roken geeft bovendien aanleiding tot prikkeling van de slijmvliezen der luchtwegen. De keel wordt droog en ziet er rood uit. Zeer bekend is de rokershoest, een droge kuch, die wordt veroorzaakt door een niet aflatende kriebel in de keel. Ook kan er bronchitis ontstaan, die met geen enkel drankje te genezen is.

Zover waren we een paar jaren geleden en wanneer we ons al te beroerd voelden, was het voldoende het roken een week te laten om vrijwel alle nare verschijnselen kwijt te zijn. Maar toen kwamen de publicaties in de medische pers los over het verband tussen roken en longkanker. Het merkwaardige feit



Het was ongetwijfeld een aardige gedachte van de Directie om aan alle Indonesische KPM-patiënten, die op 17 Augustus jl. in het Ziekenhuis Petamburan werden verpleegd, een vruchtenmand aan te bieden.

Op bovenstaande foto: verpleger H. Hutagalung overhandigt aan een der patiënten een mand met vruchten van Indonesische bodem. (foto: Frank Bodmer Studios)

doet zich voor dat, terwijl longkanker 25 jaren geleden een onbelangrijke rol speelde als doodsoorzaak, de betekenis ervan sindsdien verdrievoudigd is. Op dit ogenblik is het zo, dat er meer mannen aan longkanker sterven dan aan tuberculose. Daarbij spelen natuurlijk verschillende factoren een rol. Voor wat de tuberculose betreft, de enorme daling in sterfte. Voor wat de toename van de longkanker betreft, twee feiten. In de eerste plaats de veroudering van de bevolking, waardoor meer mensen de levensperiode bereiken, waarin alle mogelijke vormen van kanker veelvuldiger voorkomen. In de tweede plaats de veel verbeterde mogelijkheden om longkanker vast te stellen. Maar ook als men deze factoren in rekening brengt, blijft nog altijd een duidelijke toename in het aantal sterfgevallen ten gevolge van longkanker bestaan. Het staat vrijwel vast, dat een zeer belangrijke derde factor voor het toenemen van deze ziekte door het roken wordt gevormd. Steeds hoger stapelen de bewijzen zich op en steeds moeilijker wordt het voor diegenen, die hun sigaret tot het uiterste willen verdedigen, om de argumenten te bedenken, die de tabak kunnen vrij pleiten van schuld. Zoals de zaken nu staan, moet er een verband worden aangenomen tussen veel — vooral sigaretten — roken en het voorkomen van longkanker. Hoe meer men rookt, des te groter de kans is, dat men deze ziekte krijgt.

Dat wil niet zeggen, dat het roken van sigaren en pijpen onschadelijk zou

zijn, deze manieren van roken zijn alleen maar iets minder schadelijk. Men heeft geen enkel verschil gevonden in het optreden van longkanker bij mensen die de rook inhaleren en degenen die niet, zoals dat heet, „op de longen roken“, terwijl ook van het gebruik van filters geen verschil kon worden aangetoond. De verschillende onderzoekingen hebben uitgewezen, dat er een lange rokersgeschiedenis aan het optreden van longkanker voorafgaat.

Nu we dit weten, rijst voor ieder van ons de vraag, wat te doen. Wat doen we zelf en welke verantwoordelijkheid hebben we tegenover het na ons komend geslacht? We doen er verstandig aan zelf het roken drastisch te beperken en te trachten om te schakelen van sigaretten op pijpen of sigaren. Het verstandigste — en het goedkoopste — is uiteraard om het roken te staken. Dit is minder moeilijk dan men gewoonlijk denkt. Het is voor de meeste mensen namelijk veel eenvoudiger om het roken te laten dan om matig te roken. De beste manier is om er ineens mee op te houden en ervoor te zorgen, dat men altijd sigaretten bij zich heeft, zodat men minder snel door anderen kan worden verleid.

Wat onze kinderen betreft, hebben we als ouders de taak ervoor te zorgen, dat ze deze ongezonde gewoonte zo lang mogelijk vermijden. Sportbeoefening en ons voorbeeld kunnen daarbij behulpzaam zijn.

C. C. Soeters
Arts.

Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart.

Bij het ontmoeten van oud-collega's treft het ons steeds hoe weinig men afweet van het bestaan van een, voor de zeeman zo interessante en nuttige, instelling als het bovengenoemde instituut te Rotterdam.

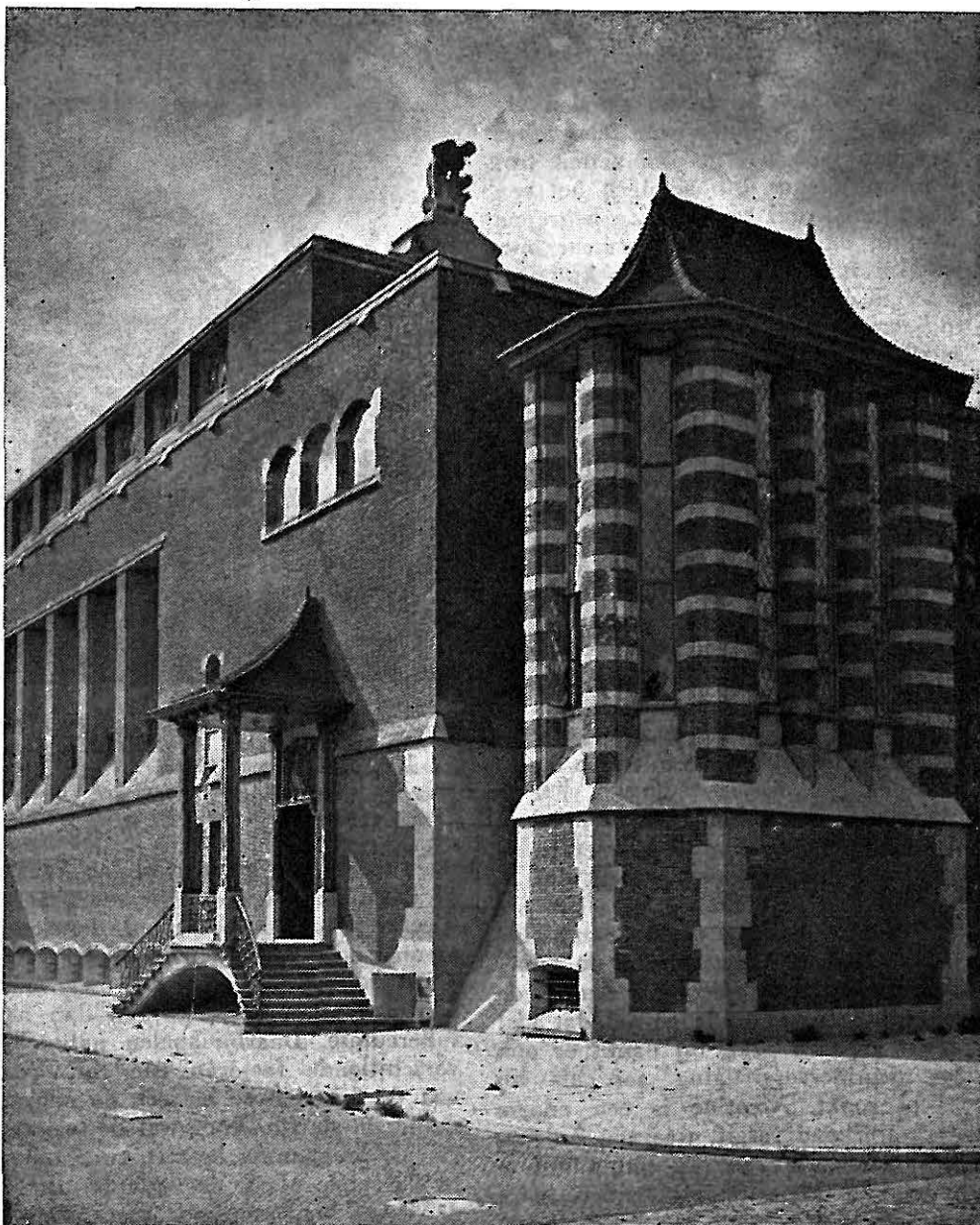
In 1916, door het bedrijfsleven gesticht als vereniging, (de voornaamste Nederlandse rederijen waren hierin vertegenwoordigd), was het Instituut voor de oorlog gevestigd in een gebouw aan het Haringvliet, doch werd helaas in de Meidagen van 1940 met de grond gelijk gemaakt.

Met echte Rotterdamse voortvarendheid werden echter reeds spoedig plannen gemaakt voor een nieuw gebouw en zo kon in 1945, na de bevrijding, in een imposant gebouw aan de Rochussenstraat, op de hoek van het Burgemeester 's Jacobplein, het "Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart" opnieuw voor het publiek opengesteld worden. Dit is een deftige naam die zelfs de meeste Rotterdammers onbekend is. Spreekt men echter van het "Scheepvaartmuseum", dan kan elke Rotterdamse jongen u de weg er naar toe wijzen.

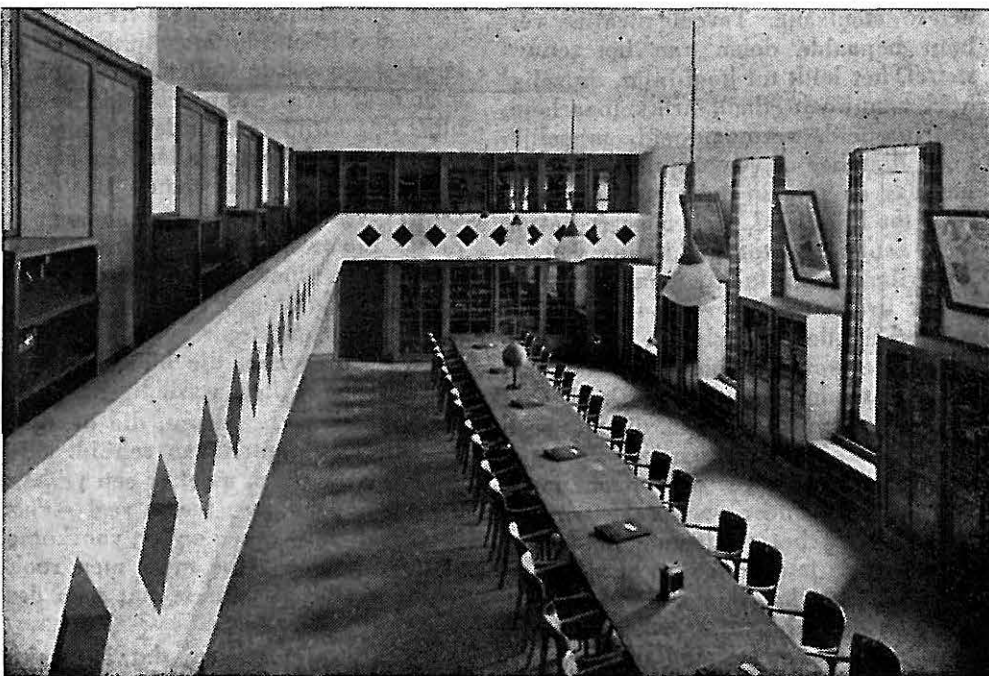
In overleg met het gemeentebestuur werd de linkervleugel afgestaan aan het Gemeentelijke Historisch Museum "Prins Hendrik" en het Instituut kreeg de beschikking over het middenstuk waar de bibliotheek en de gehoorzaal werden ondergebracht. De rechtervleugel werd bestemd voor tentoonstellingszalen.

Er moest geheel van voren af aan worden begonnen, want veel was er in de woelige dagen in het begin der oorlog verloren gegaan. In 10 jaar tijds werd heel wat werk verzet en momenteel is de verzameling op scheepvaart, scheepsbouw en luchtvaart-technisch gebied alweer zó groot dat men ruimte tekort komt in het nieuwe gebouw.

Waaruit bestaat nu de activiteit en wat voor nut heeft dit Instituut nu? Het beantwoorden van deze vraag vergt enige tijd en ruimte maar wij gaan u allereerst wijzen op de uitnemende bibliotheek annex leeszaal met 17.000 werken op nautisch, technisch, economisch en wetenschappelijk gebied alsmede circa 250 periodieken en vaktijdschriften uit binnen- en buitenland. Indien men zich heeft laten inschrijven, krijgt men boeken en tijdschriften kosteloos terleen, ook indien men buiten de stad woont. Men is alleen portiekosten verschuldigd.



De monumentale ingang van het Instituut voor Scheep- en Luchtvaart te Rotterdam.



De leesbibliotheek van het Instituut.

Het museum bevat, zowel voor de vakman als voor de leek, veel bezienswaardigs. In 4 tentoonstellingszalen wordt zoveel mogelijk de nieuwste ontwikkelingen op scheepvaart, scheepsbouw en luchtvaartgebied bijeengebracht en men krijgt een logisch overzicht van hetgeen er op een bepaald gebied te koop is.

Suppoosten geven voorlichting en zorgen eventueel voor een rondleiding. Met het merendeel der modellen kan gedemonstreerd worden zodat ook de leek hier een goed inzicht krijgt, terwijl technische scholen aanschouwelijk onderwijs kunnen krijgen. Bovendien worden in de wintermaanden technische films vertoond op het gebied van scheepvaart, luchtvaart en techniek. Een ruime gehoorzaal met 160 plaatsen is hiervoor beschikbaar; e.e.a. gratis toegankelijk voor bezoekers van het museum. Deze zaal is overigens beschikbaar voor verenigingen en bedrijven tegen vergoeding en worden in de wintermaanden hier geregeld lezingen en filmavonden gegeven.

Een niet minder belangrijk onderdeel van het Instituut is de "Inlichtingen-

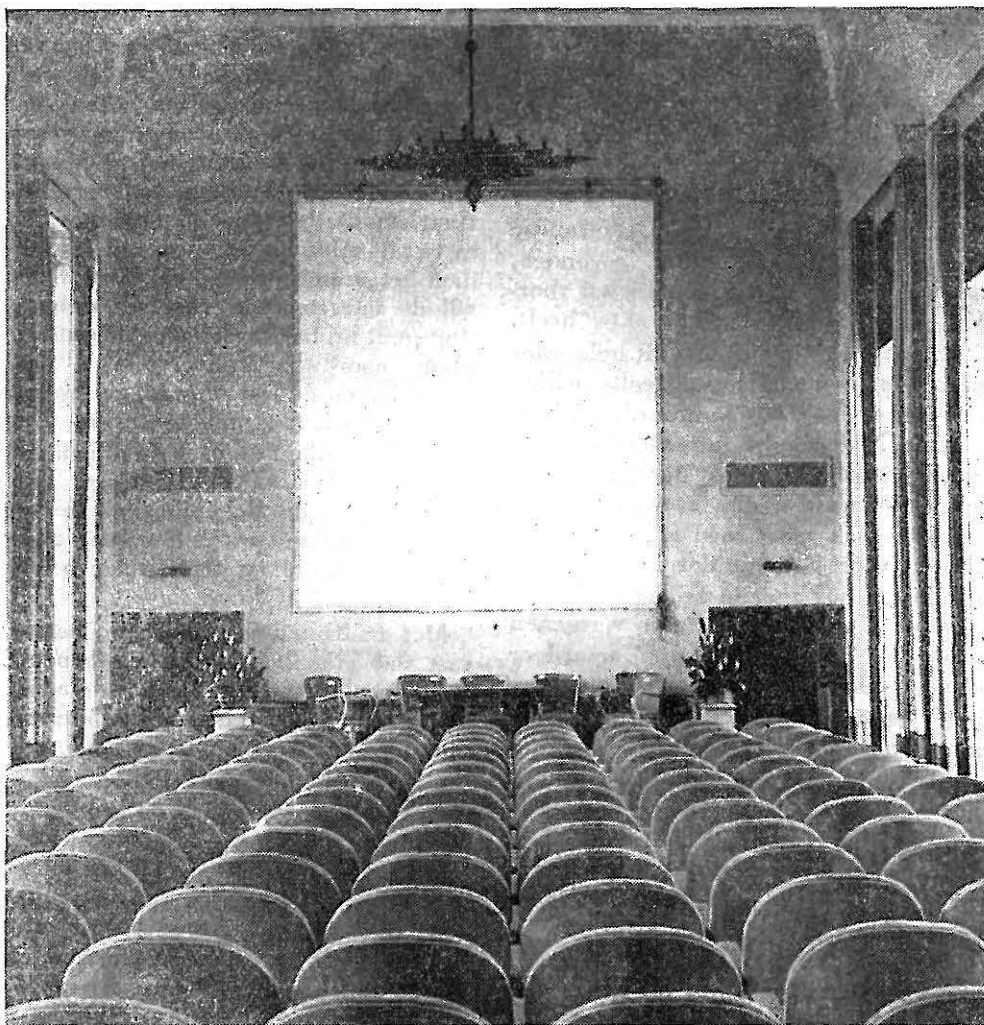
dienst" die de beschikking heeft over een uitgebreid registratie-archief. Het streven is erop gericht een ieder, die dit voor studie, arbeid of bedrijf nodig mocht hebben, alle gewenste inlichtingen te verschaffen op het gebied van scheepvaart, scheepsbouw of luchtvaart. Uit alle delen van het land komen hier de meest mogelijk en onmogelijke vragen binnen, dikwijls slechts heel zijdelings betrekking hebbende op b.g. onderwerpen. Leden van het Instituut kunnen van deze dienst gratis gebruik maken. Niet-leden betalen een kleine vergoeding, afhankelijk van de tijd, benodigd voor dit research werk.

Voor bedrijven en bureaux met een kleine staf heeft men nog een Bureau Tijdschriften Uittreksels in het leven geroepen. Door een abonnement te nemen op een of meer van de 10 aanwezige hoofdgroepen verzekert men zich van een maandelijkse toezending van in kaartvorm overzichtelijk geregistreerde uittreksels van belangrijke artikelen en beschouwingen voorkomende in gezaghebbende binnen- en buitenlandse tijdschriften en technische periodieken.

Het spreekt vanzelf dat een dergelijk geheel onderhoud nodig heeft. Apparatuur, verlichting en verwarming eisen toezicht en onderhoud. Een goed uitgeruste werkplaats zorgt hier voor de goede gang van zaken. Bovendien is hieraan een afdeling verbonden, die op bestelling modellen en diorama's bouwt en eventuele exposities op scheepvaart- en luchtvaartgebied verzorgt. Het is aardig hier te vermelden, dat de opdracht van het Comité Scheepvaart en Rijnvaart om 1320 blokmodellen van de Nederlandse Zee- en Rijnvloot te bouwen op schaal 1:200 voor de 'E 55 door deze werkplaats werd verzorgd, terwijl hier bovendien nog enige andere kleine onderdelen voor deze grote tentoonstelling gemaakt werden.

Na deze opsomming hopen wij u ervan overtuigd te hebben dat een nadere kennismaking met het Instituut de moeite waard is. Mocht u, in Rotterdam zijnde, een verloren uurtje hebben, vergeet dan niet eens binnen te lopen.

A. van der Palm.
Oud-gezagv. K.P.M.



De gehoorzaal van het Instituut voor Scheep- en Luchtvaart te Rotterdam, ruimte biedende aan ongeveer 150 personen.

Nederland wil regeling vluchtelingen op zee

Acht landen zenden eind September afgevaardigden naar Den Haag voor een conferentie over het lot van naar schatting achtduizend vluchtelingen onder de zeelieden van alle naties.

De Nederlandse regering heeft hiertoe het initiatief genomen. Zij wil deze zeelieden, van wie slechts een klein deel bescherming geniet, een internationaal vastgelegde juridische status verschaffen, waardoor zij vaste grond onder de voeten kunnen krijgen. Minister Beyen heeft deze conferentie onlangs in de Tweede Kamer aangekondigd in zijn antwoord op vragen van het Kamerlid mejuffrouw Klompé (KVP).

Mochten de acht uitgenodigde landen — Noorwegen, Zweden, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, België, Engeland en natuurlijk ook Nederland — tot een accoord komen, dan krijgen daardoor alleen al vierduizend zeelieden een wel omschreven status.

De moeilijke toestand van de vluchteling-zeelieden is aan het licht gekomen door een onderzoek dat de vertegenwoordiger van de Hoge Commissaris voor Vluchtelingen, mr. C. Brouwer, heeft ingesteld in de haven van Rotterdam. Jaarlijks, zo is toen gebleken, doen alleen al 1500 — 1800 zeelieden Rotterdam aan. Het zijn veelal Polen of Esten, die wanhopig zoeken naar een land dat hun een „thuishaven" kan bieden.

Badplaatsplan van grootse allure voor Zandvoort

Twee pieren, die zee en strand omarmen

Aan een lunch van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel te Haarlem heeft mr H. M. van Fenema, burgemeester van Zandvoort, onlangs in een rede gesproken over het plan „Boulevard-centrum”. De naam „millioenenplan” zou de burgemeester maar liefst zo snel mogelijk afschaffen omdat die het cachet geeft van iets dat toch nooit verwezenlijkt wordt.

Een hartewens van de burgemeester is Zandvoort aan een pier te helpen. Hij is Hagenaar van geboorte en voelt voor een pier, al beseft hij dat een pier zoals de Scheveningse was, verouderd zou zijn.

Er is een stichting gevormd, genaamd „Recreatieoord Zandvoort”, die het architectenbureau Wijdeveld & Wils heeft opgedragen een plan van grootse allure te ontwerpen, wat inmiddels is geschied. De voornaamste aspecten van dit plan laten wij hier volgen.

Station moet verdwijnen.

Men denke zich iets ten Westen van het tegenwoordige station een groot congresgebouw, geflankeerd door twee hoge torenflats, met 6 à 700 complete flatwoningen. Uitgaande van de flatgebouwen strekken zich twee „armen” zeewaarts, respectievelijk naar het Noordwesten en het Zuidwesten, bestaande uit café-restaurants, winkels, amusementsinrichtingen enz. Deze „armen” vormen met het congresgebouw en de torenflats de omsluiting aan de landzijde van een weids plein, dat groter is dan het Gevers Dijknootplein. Onder dit plein komt een garageruimte voor 650 auto's. Van de „armen” uit strekken zich twee pieren in zee uit. Deze pieren, die een groot stuk zee omarmen, buigen zich naar elkaar toe en ontmoeten elkaar ergens in zee.

Het grote plein vormt met de rondlopende pier tezamen een cirkel, waarvan het strand ten naaste bij de middel-lijn is.

Het plan Wijdeveld voorziet vervolgens in een andere situering van het spoorwegstation. Het tegenwoordige station met zijn kofferssjuwende mensen op de hoge trap wordt verouderd geacht en zou moeten verdwijnen. Onder het tegenwoordige Stationsplein door zullen de rails zich door een tunnel tot onder het congresgebouw voortzetten, van welk ondergronds eindpunt men met liften kan opstijgen naar het centrale plein, vanwaar men het strand, winkels, restaurants en een hotel binnen twee à vier minuten kan bereiken.



Er is veel an'mo voor de „verse waar”: een typisch Amsterdams straatafereeltje, zich afspelende bij het Waaggebouw (Nieuwmarkt), op de gevoelige plaat vastgelegd door de heer G. J. Boom van het Amsterdam-kantoor.

Aan de landzijde van het flat- en congresgebouwencomplex zijn kantoren ontworpen, waarvoor zich reeds de eerste gegadigden hebben gemeld. Dit zijn mensen naar het hart van mr Van Fenema, die zelf ook een sprekend voorbeeld is van dynamiek en dadendrang.

Voor het ondergrondse station heeft de burgemeester bij de Nederlandse Spoorwegen belangstelling gevonden, een belangstelling die naar hij zei voorlopig nog een platonisch karakter heeft.

Aan de Noordzijde van dit hele complex zou men een kustgedeelte willen reserveren voor een kuuroord. Al hebben de Nederlandse bezoekers van het Scheveningse Kurhaus doorgaans een borrel boven een glas zeewater geprefereerd, toch moet men zijn ogen niet sluiten voor het feit dat in Duitsland het kuren nog zeer in zwang is. Burgemeester Van Fenema heeft vernomen van een „Thalasso-therapie” waardoor een immens aantal kwalen zou kunnen genezen. Deze kuuroordgedachte maakt nog een punt van studie uit.

Als achterland van Zandvoort ziet de burgemeester behalve Haarlem en Amsterdam, het IJmondgeheid (in de nabije toekomst een stad van 200.000 inwoners) en in een iets verdere toekomst de IJselmeerpolders met de stad Harderwijk. Voorts in het buitenland allereerst West-Duitsland, vanouds de grote bron van bezoekers van Zandvoort, de Benelux, en in iets mindere mate Scandinavië.

Miserabel

De blik richtende op Amsterdam (Zandvoort is immers een voorstad van Amsterdam), noemt de burgemeester de verbinding miserabel. Hem staan voor ogen twee directe kruisingvrije verbindingswegen van Amsterdam met de kust, één benoorden Haarlem, één bezuiden Haarlem, die het mogelijk zullen maken in twaalf minuten per auto van Amsterdam het strand te bereiken. Deze wegen wil de burgemeester van hun ontmoetingspunt bij het vorenbedoelde centrale plein noordwaarts doortrekken naar IJmuiden en de IJmondstad, zuidwaarts naar Noordwijk, Scheveningen, Den Haag, Rotterdam en over de dijken van het Deltaplan naar Vlissingen. Vandaar tot aan de Belgische badplaatsen „il n'y a qu'un pas”. Een dergelijke kustweg zou ook strategisch van belang kunnen zijn.

Met nadruk stelde de burgemeester vast dat elke bekrompen en benepen oplossing hier fout is. Hier is de allure nodig die Nederland in bijzondere omstandigheden weet op te brengen, zegt hij.

Het is stellig geen plan op een koopje (de pier is b.v. geraamd op 20 miljoen) maar vooral met het oog op het achterland en zijn potentieel kan het nuttig zijn zich het adagium voor ogen te stellen dat het gebouw voor handelsinlichtingen te Amsterdam siert: De cost gaet voor de baet uit.

(uit: „Het Algemeen Handelsblad”)

Order voor Nederlandse werven.

De Nederlandse Dok- en Scheepsbouwmaatschappij te Amsterdam en de N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen hebben van een Panamese rederij opdracht gekregen tot de bouw van acht, respectievelijk tien vrachtschepen van twaalf duizend ton laadvermogen. Deze schepen — van het open shelterdekttype — zullen worden afgeleverd in de periode van 1957 tot 1961.

Rotterdam 's werelds 2e haven.

Rotterdam kan nog dit jaar de tweede havenstad van de wereld worden. Dagelijks wordt met ijver het aantal binnengekomen schepen bijgehouden en indien het in hetzelfde tempo doorgaat als in de afgelopen maanden, dan verwacht men, dat kort voor Nieuwjaar het 20.000-ste schip zal binnenkomen. Een recordcijfer.

Tevens betekent dit dat Rotterdam Londen, (tot nu toe) de tweede haven van de wereld, zal zijn voorbijgestreefd en achter New York deze eervolle tweede plaats zal innemen.

Het vorige jaar werd Rotterdam in December, toen het 18.000-ste schip binnenkwam, de derde haven van de wereld.

Amazone-raderboten

Voor het einde van dit jaar hoopt men gereed te komen met de laatste van de zeven raderboten die door de Braziliaanse regering bij Nederlandse scheepsbouwerven zijn aanbesteed.

De verhuizing

Twee Ieren kwamen vijftig jaar geleden naar Engeland en geen van beiden hadden ze ooit een brandweerwagen gezien. Tijdens de nacht werden ze gewekt door belgelui en blaffende honden.

Pat sprong uit bed en holde naar het raam toen er een brandweerwagen voorbijkwam. Mike lag te rillen van schrik en vroeg: „Wat is dat, Pat?”

Maar daar raasde vonken-spuwend en rook uitblazend alweer een andere brandweerwagen voorbij.

En weer gilte Mike: „Pat, wat is er aan de hand?” Maar Pat week geslagen terug van het raam en zei: „Hou je mond, ze zijn de hel aan 't verhuizen, twee vrachtjes hebben ze al overgebracht!”



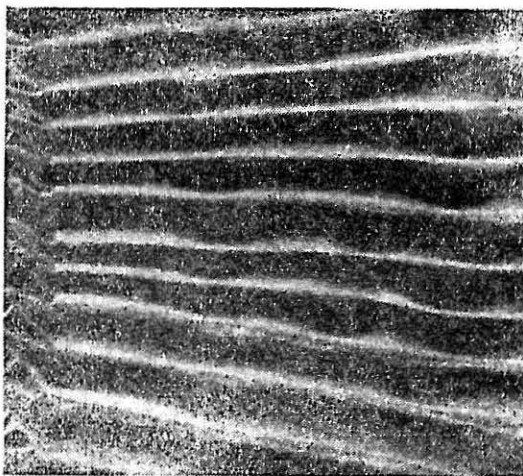
Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Nevenstaande foto-puzzel, voorkomende in het Augustus-nummer van „de Uitlaat”, stelt voor: krupuk in onbereide staat.

De voor deze puzzel uitgelopen Rp. 15,— gaan naar: L. Goldbach — motordrijver v/h ms. „Lembeh”.

*



Links onder staat dan de opgave voor deze maand. Wij zijn werkelijk benieuwd hoeveel van onze lezers de juiste oplossing weten te vinden!

Uw oplossing dient u in te zenden aan: de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.

In de linker bovenhoek van de envelop zet u: foto-prijsvraag; uw naam en adres moeten op uw oplossing duidelijk worden vermeld.

Inzendingen moeten ons uiterlijk **20 November a.s.** hebben bereikt.

PROMOTIES

De hoofdemployé
Ch. A. de Roy van Zuydewijn
is met ingang van 1 Juli jl. benoemd tot adjunct-chef.

*

Per 1 Augustus j.l. is
Mr. W. Lagers,
adjunctchef, bevorderd tot chef
van dienst.

Onze gelukwensen!

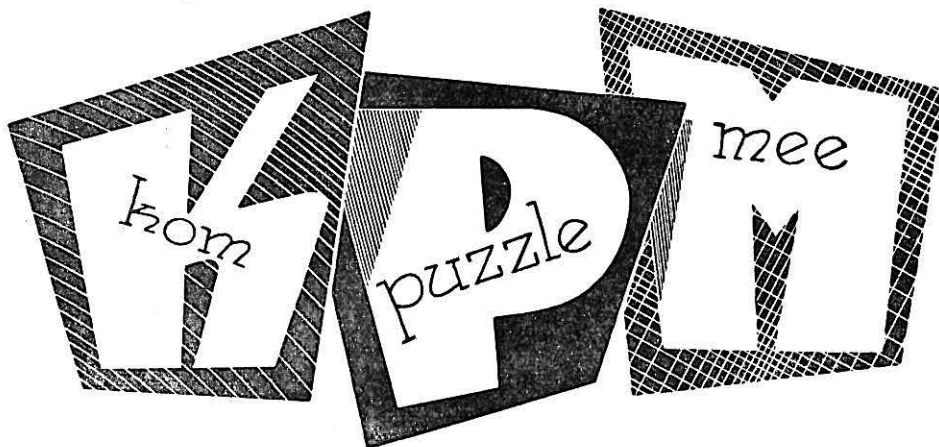
„en een gordijn van blaren”

„Ik wil naar Rome wandlen,”
Zei Piet van Dijk tot Jan.
Maar Jan van Dijk vermaande:
„Daar krijg je blaren van!”

Doch blaren of geen blaren,
Piet is op weg gegaan.
Hij wandelde tien maanden
En kwam in Rome aan.

En toen de Paus hem staan zag,
Zei hij: „Dag Piet van Dijk.”
En Piet zei: „Paus, hier ben ik,
Maar Jan had tóch gelijk.”

Daan Zonderland.



De juiste oplossing van het spreekwoord-philippineraadsel, voorkomende in het Augustus-nummer, luidt als volgt:

- a. klepel
- b. gieter
- c. waarde
- d. halter
- e. hoogtij
- f. heiden
- g. wekker
- h. handen
- i. fluwijn
- j. hetman

Het spreekwoord luidt dan: Hij heeft de klok horen luiden, maar hij weet niet waar de klepel hangt.

De eerste prijs van Rp. 25,— is gewonnen door: Mejjuffrouw C. van der Ven — beambte Afd. Archief/HK.;

de tweede prijs, Rp. 15,—, door:

A. S. Thomas — stuurman-locaalvaart a/b ms. „Lahewa”, en

de derde prijs, Rp. 10,—, door:

H. van Overhagen — employé Afd. CD/HK.

*

Het antwoord op de eierenpuzzle, voorkomende in het Augustus-nummer van „de Uitlaat”, is: de boerin had oorspronkelijk 30 (dertig) eieren.

De Rp. 25,— werden gewonnen door R. Elliott — lokaal-employé van de Ink. & Mag. dienst te Tg. Priok.

*

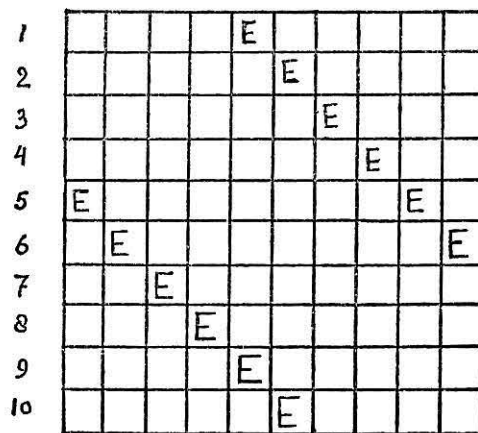
Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden:

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan: de redactie van „de Uitlaat” p/a n.v. K.P.M. Medan Merdeka Timur 5 Djakarta.
2. Onduidelijk geschreven oplossingen worden zonder meer ter zijde gelegd.
3. Voor juiste inzendingen zijn 3 geldprijzen beschikbaar gesteld:
 - 1 prijs van Rp. 25,—
 - 1 „ „ Rp. 15,—
 - 1 „ „ Rp. 10,—
4. Over oplossingen en/of toekenning der prijzen kan NIET worden gecorrespondeerd.

Voor deze maand weer eens een andere soort puzzle, een geogram, waarvan de oplossing voorzichzelf spreekt. Uw inzendingen moeten ons uiterlijk 20 November a.s. hebben bereikt.

E-geogram

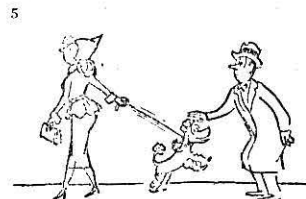
1. Aangeboren huidvlek
2. Mergel die veel kalk bevat
3. Verven
4. Moeilijk werk
5. Iemand die een onroerend goed in erfpacht heeft
6. Herhaling
7. Schenden
8. Tijdelijk, voorlopig
9. Bord met het nummer van een auto
10. Het belegeren



Stars and stripes

Een Amerikaans zakenman, die op bezoek was in Nederland, vroeg aan een van zijn relaties: „Hebben de kleuren van de Nederlandse vlag nog een betekenis?” — „Inderdaad”, antwoordde onze landgenoot, „die kleuren hebben betrekking op de belasting. Als we daaraan denken worden we rood; als we een aanslagbiljet krijgen, worden we wit van schrik en we betalen ons blauw.” — „Dat is bijna net als bij ons”, lachte de Amerikaan. „Alleen zien wij er nog sterretjes bij.”

Goed gezelschap moet men zoeken, slecht gezelschap vindt men.



Boeken gevraagd

Het Ziekenhuis Petamburan roept hierbij de welwillende medewerking in van alle KPM-ers om boeken, die men bij overplaat-sing of verlof toch niet meeneemt, aan de ziekenhuisbibliotheek af te staan.

Stelt u zich in verbinding met Zuster Blomberg, die gaarne uw boeken in ontvangst zal nemen.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking.



Nog een détail-foto van het nieuwe ms. „Van Neck”, binnenliggende te Tg. Priok: de kranen bij luik I.

(foto: Frank Bodmer Studio's)

