

# de Uitlaat

10e JAARGANG No. 11

NOVEMBER 1955





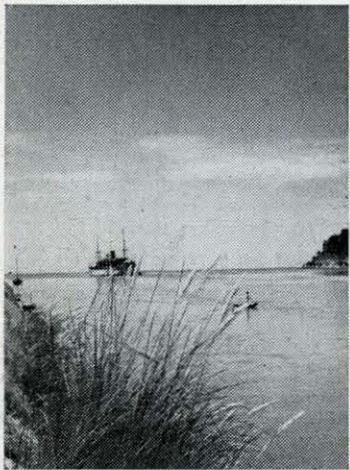
# de Uitlaat

personeelsorgaan van de  
n.v. Koninklijke Paketvaart-  
Maatschappij

10de jaargang no. 11  
November 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



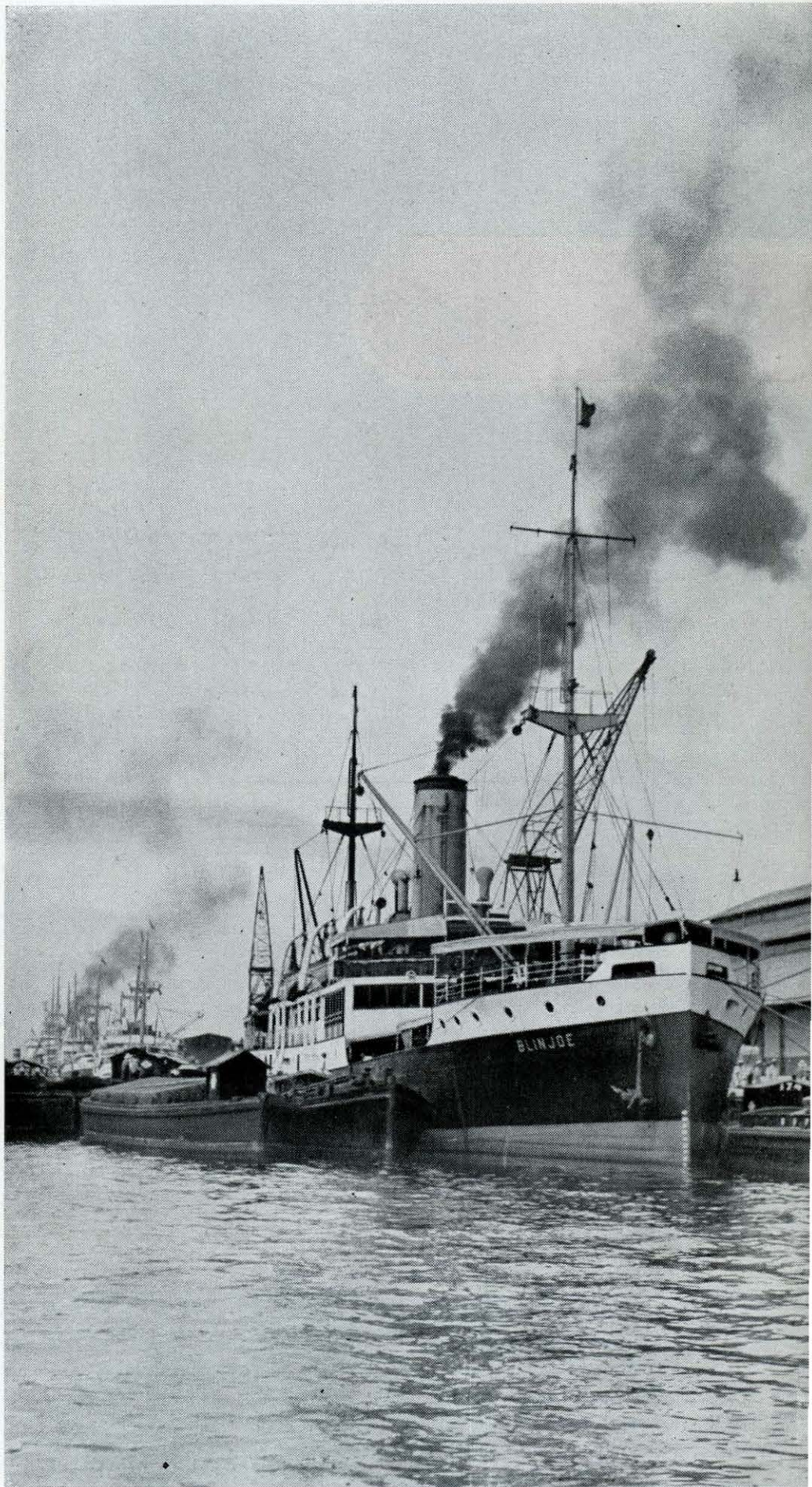
Het ms. „Ophir” in de monding  
van de Gorontalo-rivier.  
(foto: Frank Bodmer Studio's)



De beste foto van de maand  
staat op de achterzijde van de  
omslag: de „Plancius” ter rede  
van Buleleng.

Deze foto werd gemaakt door  
mevrouw H.M. Prosé-Imbert, die  
hiermede de maandelijkse foto-  
prijs van Rp. 50,— heeft verdiend.

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



Het ss. „Blinjoe”, binnenliggende te Tg. Priok, voor vertrek gereed.

(foto: Studio Tong & Tim)





**President-directeur Mr. D. F. de Koe hoopt 14 November a.s. zijn vijftigste geboortedag te herdenken. Namens het gehele personeel bieden wij hem en Mevrouw De Koe bij deze verjaardag onze hartelijke gelukwensen aan.**

# Een opstelwedstrijd

Zoals onze lezers in het verslag over de contactdag, georganiseerd door de Directie in Nederland op 23 Augustus jl. met een boottocht per ms. „Erasmus”, in het October-nummer van „de Uitlaat” hebben kunnen lezen, werd tijdens deze excursie het plan geopperd om onder de aanwezige jongelui een opstelwedstrijd uit te schrijven en voor de beste drie pennevruchten, verdeeld over 3 leeftijdsgrenzen, een prijs (een boek naar keuze!) beschikbaar te stellen.

Onze redactie mocht inmiddels de drie bekroonde bijdragen van het Amsterdam-kantoor ontvangen; wij hebben gemeend om het geduld van de prijswinnaars niet te lang op de proef te moeten stellen, zodat wij bedoelde 3 opstellen hieronder publiceren.

De namen der prijswinnaars zijn:

Jenny van der Rest	(groep 18 jaar en ouder)
Tonny Sonneveldt	(groep 14 — 17 jaar)
Elly van Santen	(groep 10 — 13 jaar)

Alsnog onze hartelijke gelukwensen met het behaalde succes!

Redactie.

## Iedereen ontmoette iedereen op het m.s. „Erasmus”.

De Sociaalwerksters der K.P.M. zijn op het schitterende idee gekomen om voor de achtergebleven gezinsleden der K.P.M. een reünie te organiseren en wel in de vorm van een boottocht met het m.s. „Erasmus”.

Dat er voor dit plan veel animo bestond, bleek wel uit het feit, dat er zich nauwelijks een week later 390 liefhebbers hadden aangemeld.

Op ons paasbest uitgedost trokken Dinsdag 23 Augustus 390 K.P.M.-ers en K.P.M.-ertjes op naar Rotterdam. Voor degenen, die per trein kwamen, waren trams gereserveerd, die ons naar het m.s. „Erasmus”, een luxe salonboot, brachten. Natuurlijk waren er onder ons die een bus of trein gemist hadden, maar dat was geen bezwaar, daar er die dag gelukkig ook nog taxi's reden. Zo konden we om ongeveer half elf, toen iedereen aan boord was, vertrekken. Eerst maakten we een rondvaart in de havens van Rotterdam. Een lid van de bemanning van het ms. „Erasmus” was zo vriendelijk om ons per microfoon het een en ander te vertellen en zo nodig uit te leggen.

Maar ik vrees, dat zijn stem alleen tot de oren van de jeugd is doorgedrongen, daar de ouderen onder ons het veel te druk hadden met elkaar. Er werden handjes geschud en vele herinneringen opgehaald. Het leek wel of al die vrouwen de tijd, waarin ze elkaar niet hadden gezien, wilden inhalen. Er werd zoveel gepraat en zoveel gelachen, dat velen van ons er geen erg in hadden, dat we koers zetten naar Hoek van Holland.

Om kwart voor twaalf moesten de ouderen in de salon plaats maken voor de jongeren, die met de koffie-tafel, door de K.P.M. aangeboden, konden beginnen. Deze koffietafel bestond uit

diverse broodjes met vleeswaren, kaas en jam, koffie en fruit na. Na de lunch kregen we allemaal een reep chocolade en voor de ouderen onder de jeugd waren er sigaretten.

Na ons konden de ouderen zich aan tafel begeven en ik vermoed, dat hier de gesprekken werden voortgezet. Maar eerst sprak de Directeur v.d. K.P.M., de heer Van Weede, nog een welkomst-groet tot ons allemaal en na nog enkele sprekers konden ook zij van de welvoorzien dis genieten. De fotograaf had druk werk, want iedere tafel werd gefotografeerd.

Ondertussen waren we in Hoek van Holland aangekomen. Hier werd gele-

genheid gegeven om aan wal te gaan. Zo verlieten de K.P.M.-ers in groepjes de „Erasmus” om in Hoek van Holland een uurtje rond te wandelen. Om half vier was iedereen weer aan boord en moest de boot jammer genoeg de thuisreis aanvaarden. Nu hadden er zich vaste groepjes van oude vrienden gevormd en de stemming was prima!

Van de drie consumptie-bonnen, die de K.P.M. voor iedere passagier beschikbaar had gesteld, werd druk gebruik gemaakt.

Half de Nieuwe Waterweg ontmoetten we de „Van Cloon” die haar reis naar Indonesië aanving. Iedereen was aan dek en we passeerden haar aan bakboord. Na nog een ererondje om het m.s. „Van Cloon” te hebben gemaakt, zetten we onder veel geblaas, gezwaai en geroep onze reis voort naar Rotterdam. En er zal zeker in menigeen heel wat omgegaan zijn, toen we de achtersteven naar het m.s. „Van Cloon” wendden.

Naar gelukkig hadden enkele onder ons een vleugel ontdekt, waarop zij hun krachten beproefden en zo zat de stemming er al gauw weer in.

Om kwart voor zes legden we in Rotterdam aan en we moesten afscheid nemen van vrienden en kennissen, maar ook van een onvergetelijke dag. Adressen werden uitgewisseld en handen geschud.

Om zes uur precies kwamen de gereserveerde trams voor, om ons, moe maar dankbaar jegens de K.P.M. die



Het kleinste scheepje van de KPM-vloot: de ML VI gemeerd aan de steiger te Muara Sakai (Sumatra's Westkust). De ML VI bevaart het kortste lijntje nl. van Indrapura (Muara Sakai) naar Padang (Teluk Bajur) en wordt voornamelijk gebruikt voor de afvoer van thee van de HVA-onderneming Kajoe Aro.

(foto: M. F. S. van Zeyl)



ons zo'n luisterrijke dag had bezorgd, naar de treinen te rijden, die ons weer naar huis zouden brengen.

En nu zou ik nog een klein woord van dank willen brengen aan alle organisatoren van deze dag, want: „Ere, wie ere toekomt”!

De K.P.M. zou, zo schreef U ons, Dinsdag 23 Augustus gastvrouw zijn op het m.s. „Erasmus” en ik geloof, dat er op de hele wereld geen gastvrouw te vinden is; die U dit beter zou hebben kunnen nadoen.

U wilde een reünie organiseren, wel dit was een reünie, U had niet beter kunnen slagen.

Het contact tussen maatschappij en personeel, en personeel onderling, is ongetwijfeld verstevigd.

De banden van dit contact zijn strakker aangehaald. U kunt er trots op zijn zo'n dag te hebben georganiseerd.

Alles werkte mee om deze fijne dag te laten slagen, U en het weer, en ik hoop, dat wij, deelnemers, deelnemers en deelnemertjes ook hebben meegewerkt.

Ik weet zeker, dat ik namens alle passagiers van het m.s. „Erasmus” spreek, wanneer ik zeg:

„Hartelijk bedankt voor deze fijne dag en een volgende keer zijn we allemaal weer present!

Jenny van der Rest, 20 jaar

\*

### Boottocht „Erasmus”

Nog een beetje slaperig van het vroege opstaan, (dit laatste naar vakantie-maatstaf) nestelden we ons behaaglijk in de 2de klasse-kussens der Nederlandse Spoorwegen en wisten eigenlijk niet precies, wat de komende dag ons brengen zou.

Goed, we hadden gehoord, dat de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij een boottochtje georganiseerd had voor de gezinnen in Nederland, maar daar dit de eerste keer was, dat zulks gebeurde wisten we niet goed, wat we ons ervan voor moesten stellen.

Na aan het station in Rotterdam vriendelijk welkom geheten te zijn door Mevrouw Bakker begaven we ons naar de gereedstaande gereserveerde trams, waarin zich al een hele K.P.M.-menigte verzameld had en de eerste begroeting met „oude bekenden” plaats vond, die meteen voortgang had bij de aanlegsteiger van de Spido-maatschappij, waarheen wij met de tram gebracht waren.

Bij de loopplank van de „Erasmus” werd ons een prettige dag toegewenst door leden van het kantoor en ons de garderobe getoond. Nauwelijks hadden we een rondgang over het gehele schip gemaakt of we voelden een trilling onder onze voeten en ving onze reis aan.



18 Augustus jl. werd in Hotel Gooiland te Hilversum het groetenprogramma opgenomen van de familieleden der opvarenden van het ss. „Karsik” en het ms. „Maros”.



Radio Nederland-Wereldomroep heeft op 15 September jl. het groetenprogramma uitgezonden bestemd voor de opvarenden van de mss. „Bakongan”, „Kalianget” en de „Bagan”.

(foto's: J. H. C. Vermeulen

opnamen in Hotel Gooiland te Hilversum)

Goedmoedige obers liepen rond om ons te verkwikken met koffie, die wij tegen inlevering van een consumptie-bon (we hadden er drie) konden krijgen en weldra maakte iedereen een zeer tevreden indruk.

Eerst werden ons de diverse havens van Rotterdam met explicaties van de

brug getoond, die altijd weer een nieuw beeld blijven opleveren. Tot onze vreugde merkten we vervolgens op, dat de tafels in de eetzaal gedekt werden, want door de een of andere oorzaak hadden we een reuze honger gekregen en we waren dan ook zeer verheugd met de

(doorlezen naar de volgende pagina)



indeling, die de kinderen van 10—25 jaar het eerst gelegenheid bood om te lunchen en daarna de ouderen. Het eten was heerlijk en de obers konden het ternauwernood aanbrengen. De stemming was puik! Ook werd er nog gelegenheid geboden om een foto te laten maken, waar druk gebruik van werd gemaakt. Onder de maaltijd van onze ouders hield de Heer Wakka een toespraak voor de radio, waarin hij de Directie dankte voor deze prettige dag en tevens de medewerking van de jeugd inriep om onze respectievelijke vaders in Indonesië door middel van een opstel een indruk van deze dag te geven.

Inmiddels waren we in Hoek van Holland aangekomen en stroomde de boot leeg om wat te gaan „passagieren” en na 1½ uur weer terug te keren om de thuisreis te aanvaarden.

Hierna volgde als zeer bijzondere attractie de ontmoeting met het m.s. „Van Cloon”. De „Erasmus” lag scheef, doordat iedereen enthousiast wuivend aan één kant over de railing hing. Het was alsof één grote familie afscheid nam van enkele leden daarvan, en groot was de verrassing, toen we bemerkten dat de „Van Cloon” stil was gaan liggen en wij er omheen voeren. Daarna voer hij langzaam uit ons gezichtsveld de zee tegemoet.

De reis begon nu op zijn eind te lopen. In de eetzaal heerste een zeer gezellige sfeer, die o.a. veroorzaakt werd door spel op de vleugel door verschillende gasten, waar ook bij gezongen werd. De stemming was zeer ongedwongen geworden.

Toen de boot weer op zijn uitgangspunt aangekomen was, namen we afscheid van onze oude en nieuwe kennissen en de loopplank aflopend, stieten we op een mannetje, die kaarten verkocht van de „Erasmus” onder de woorden: „Koopt dit als herinnering aan een onvergetelijke dag!” Velen bleven staan en haalden hun portemonnaie te voorschijn. Ook wij zijn op de man afgestapt en hebben deze souvenir gekocht!

Tonny Sonneveldt, 17 jaar

\*

### Een tochtje op zee.

Dinsdag de 23e werd ik met een schok wakker. Ik had moeite om niet te gaan dansen, want vandaag zouden we een boottocht maken met de „Erasmus”, naar Hoek van Holland.

Om kwart over acht gingen we de deur uit om de trein van drie minuten over negen te halen. Mijn moeder ontmoette al verschillende kennissen. In Rotterdam aangekomen zagen we buiten



In „de Uitlaat” van Augustus jl. namen wij een foto op van oud-directeur H. Harinck tijdens het afleggen van zijn getuigeverklaring à décharge in het proces tegen de heer Jungschläger. Op 6 October jl. traden in dit proces de heren Mr. D.F. de Koe, onze President-Directeur en O.H. Ritsema, chef van de Afd. Nautische Dienst als getuigen à décharge op. Bovenstaande foto's tonen de beide genoemde heren tijdens het afleggen van hun verklaringen.

(foto's: „Muller”)

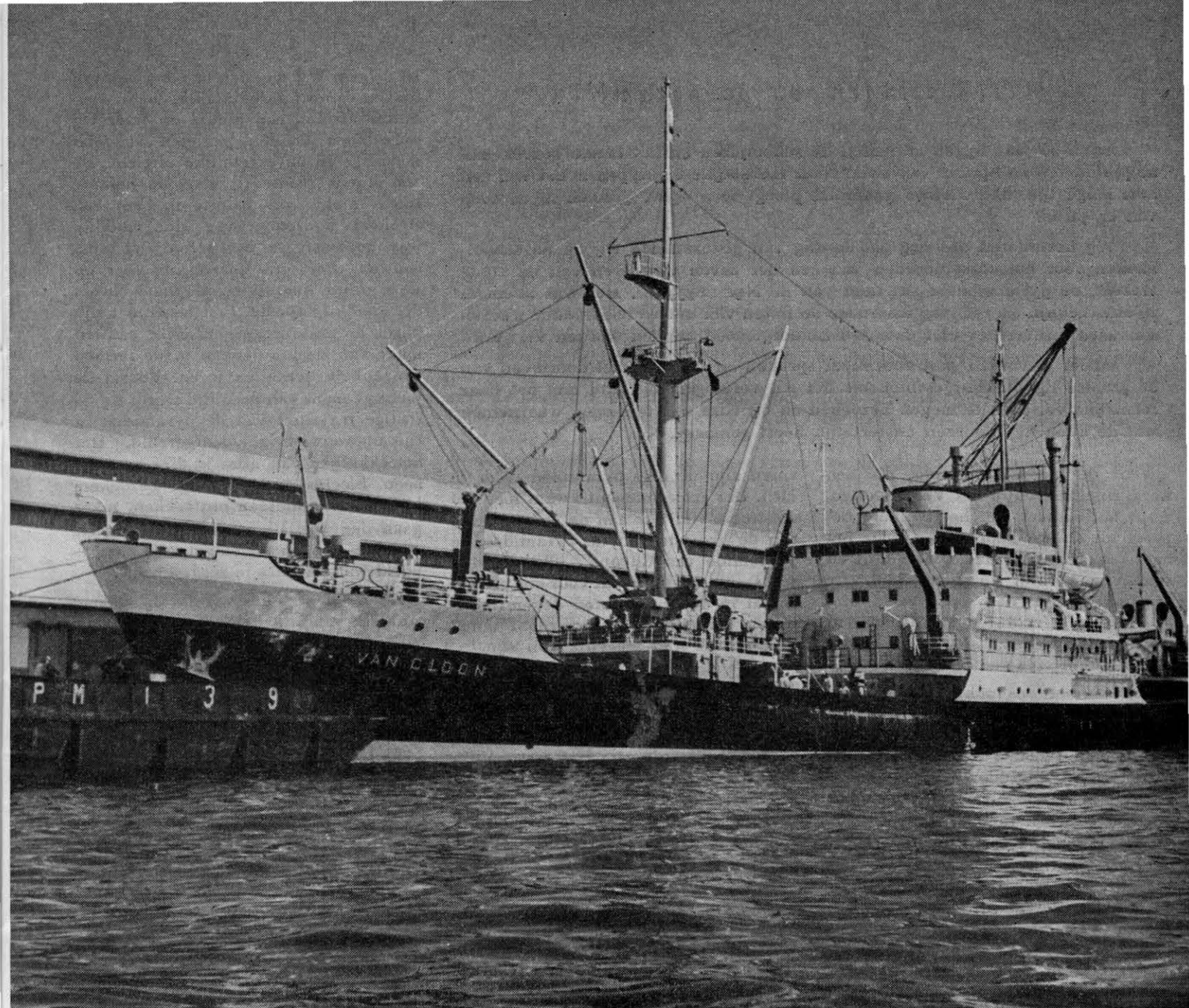
het station heren met een naamplaatje op hun revers, die wezen ons de weg naar de trams.

Vandaar gingen we naar het m.s. „Erasmus”. Ik vond het schip erg mooi. Na een poosje vertrokken we. Eerst maakten we een rondvaart door de havens. Wat we daar al niet zagen! Het nieuwe K.P.M.-schip, de „Van Cloon”,

een deel van de E 55, het schip de „Zuiderkruis”, enz.

Ik vond al gauw vriendinnetjes. We gingen op het dek, boven zitten. Even later kwamen er dames met koffie. De kinderen kregen limonade. We kregen ook een kop bouillon. Ze was heerlijk! Om een uur of twaalf gingen de kinderen aan tafel. We kregen heel keurig





*Het derde en laatste schip van dezelfde klasse, het ms. „Van Cloon” (zusterschepen de „Van Noort” en de „Van Neck”), vertrok 23 Augustus jl. vanuit Rotterdam, onder commando van gezagvoerder H. A. Corsten, naar Indonesië. Via Port Said en Singapore arriveerde de „Van Cloon” 1 October jl. voor de eerste maal te Tg. Priok, en vertrok 5 October d.a.v. naar Surabaya. Bovenstaande foto van de „Van Cloon” werd gemaakt enkele minuten nadat het schip in de eerste binnenhaven te Tg. Priok gemeerd lag.*

(foto: Frank Bodmer Studio's)

een menu. Nadat we het gelezen hadden, wisten we al dat het heerlijk was. Na de kinderen gingen de ouders aan tafel.

Nu kwamen we ook in volle zee. Dat merkte je wel aan 't schip, dit begon behoorlijk te deinen. Overal zag je kwallen in het water. Als ze boven kwamen leken 't net parachute's. Na nog een hele poos gevaaren te hebben, kwamen we in Hoek van Holland.

Daar werd het schip vastgelegd. Je mocht er ook in zee zwemmen. Maar helaas, m'n broertje en ik hadden ons badpak niet meegenomen, dus deze pret kon niet doorgaan. We werden een paar maal gefotografeerd. Om half vier ver-

trok de „Erasmus” weer. Het was nu verschrikkelijk heet op het dek, zodat mijn chacoladerepen, die we na de koffietafel hadden gehad, geheel waren gesmolten.

Een poosje later kwamen we de „Van Cloon” tegen. Een prachtig gezicht, we zijn om ze heen gevaren. De Gezagvoerder en zijn vrouw stonden op de commandobrug. Om een uur of kwart voor zes, kwamen we weer in Rotterdam aan.

Het was een onvergetelijke dag geweest en ik zal groot verslag aan mijn vader overbrengen!

Elly v. Santen, 11 jaar.

## K.P.M. Reclame-kalender 1956

Evenals het vorige jaar zal een beperkt aantal van de voor 1956 uit te geven K.P.M. reclame-kalenders beschikbaar kunnen worden gesteld voor leden van ons personeel, ditmaal tegen betaling van Rp. 15.— per exemplaar.

Deze 1956-kalender zal, evenals de 1955-kalender, van aantrekkelijke foto-reproducties zijn voorzien.

Bestellingen dienen uiterlijk 15 December bij de Afd. Passage/P.T. van het Hoofdkantoor te worden ingediend.



# Overpeinzingen by de pyramiden

Kuim 35 jaar liggen er tussen de schooljaren en het eerste bezoek aan de pyramiden en Sphinx van Giza. Naar menselijke begrippen is dat wel een heel lange tijd. Een nieuwe generatie pieegt toen op te groeien in de loop van 25 jaren.

Wij herinneren ons nog als de dag van gisteren hoe wij op de schoolbanken voor het eerst hoorden van een der zeven wonderen van de Oude Wereld, de pyramiden in het land van de Nijl "Egypte". Het was allemaal zo onwezenlijk en ver weg waardoor de feiten van dat wereldwonder werven aanvaard maar zeker niet door het kindergemoed konden worden verwerkt.

Ouder geworden gaat alles meer spreken en komt bij het doorleven van de grootse Egyptische geschiedenis het stil verlangen dat land met het haar roemrijke verleden te mogen bezoeken en bij Giza zelf te mogen waarnemen wat de oude Egyptenaren onsterfelijk heeft gemaakt.

Voor de meesten van ons, die een werkkring hebben in het Verre Oosten, blijft het contact met het Nijl-land beperkt tot enkele doorvaarten door het Suez-kanaal en een steeds weer kort en rommelig verblijf te Port Said. De indrukken zijn dan ook vaak niet al te gunstig, vooral de ervaringen in deze stad opgedaan als tourist gedurende luttele uren van bezoek.

Zo was het ons ook gegaan totdat de uitreis van onze jongste aanwinst de „Van Cloon” ons in begin September ruim vier dagen te Port Said deed vertoeven en wij hierdoor de gelegenheid kregen wat verder te kunnen kijken dan langs de boorden van het Kanaal.

In gezelschap van mijn vrouw werd de voorbereiding tot een bezoek aan Cairo en omgeving gemaakt. Wij waren ons daarbij wel bewust dat, gezien de beperkte tijd, niet te veel hooi op onze vork moest worden genomen, wilden wij niet vervallen in de fout van de doorsnee tourist, die in jaagtempo langs de bezienswaardigheden gebracht wordt en dan feitelijk niet in staat is de vele indrukken te verwerken.

Ons agentschap Worms & Co te Port Said was ons bij het opmaken van het reisprogramma in alles behulpzaam, waardoor onze reis en verblijf te Cairo niet behoefde te lopen langs de kanalen die uitgestippeld zijn om het touristen-verkeer te regelen en te leiden.

Deze omstandigheid droeg er toe bij nu rustiger en intensiever te doen waarnemen, terwijl wij bovendien de gelegenheid kregen in contact te komen met Egyptische relaties en families die alles hebben gedaan om ons korte verblijf te veraangamen en waarvan verschillende als onze vrienden te Cairo achterbleven.

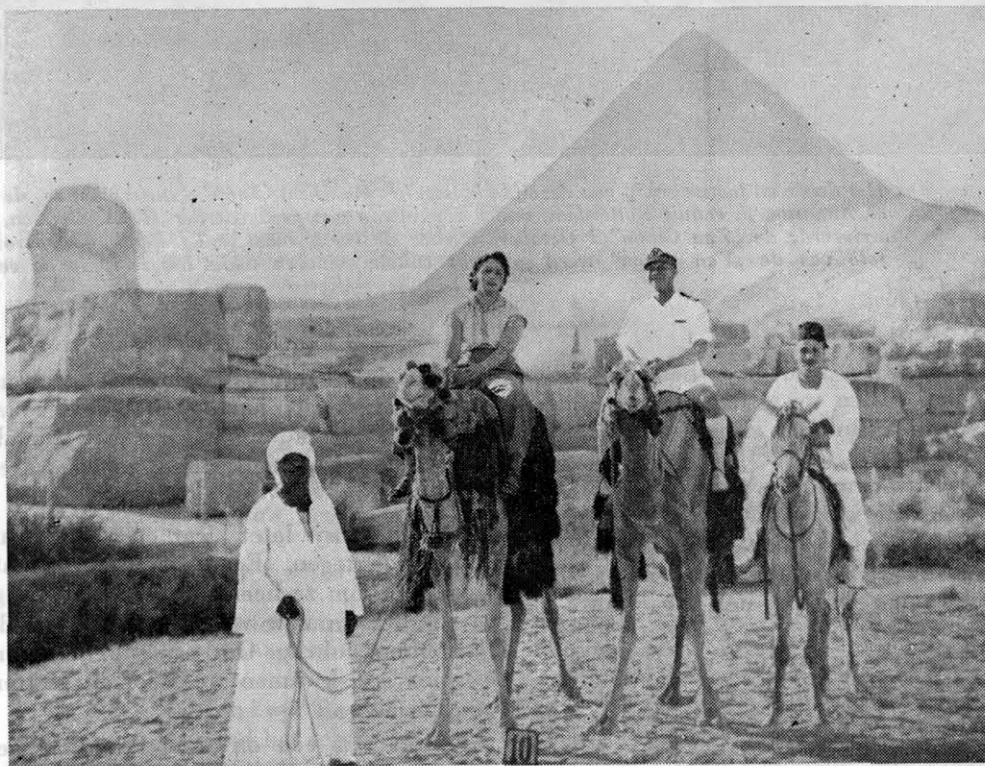
Daar kwam dan de middag van Donderdag 8 September, toen wij omstreeks 3 uur per auto de tocht maakten van Caïro naar Giza, ongeveer 45 minuten rijden. Een goede 20 minuten van te

voren zijn de drie pyramiden reeds te zien. Het grote moment kwam toen wij omstreeks vier uur aan de voet stonden van de grootste van de pyramiden de „pyramide van Cheops”. Wij hadden de namiddag uitgezocht voor ons bezoek omdat in de ochtenduren de touristen-stroom het grootst is, waardoor enige concentratie niet mogelijk kon zijn.

Vanaf het eerste moment waren wij als het ware in de ban van de ademtocht der eeuwen die hier in deze dorre woestenij van de machtige massieve steenklompen uitgaat. Het was spijtig te zien hoeveel bezoekers dat alles voorbij ging en slechts opwinding en nieuwsgierigheid aanwezig was, tot uiting komend in druk en luidruchtig gepraat

en gelach. Wij moesten ons dan ook vrij maken van dit geroezemoes, zochten op ruime afstand een plekje op waar wij ongestoord konden genieten van dat machtige en onvergetelijke uitzicht. De zon stonds reeds vrij laag, de heldere lucht hield een belofte in voor een stralende zonsondergang. Hoe moeilijk was het zich te realiseren wat zich eeuwen voor onze jaarteiling hier op deze grond, waarop wij ons thans bevonden, had afgespeeld. Een mens met zijn korte levensduur spreekt over eeuwen maar kan slechts denken in de termen van enkele tientallen jaren. Vooral de jachtige mens van deze tijd wordt bij de rustige majesteit van de pyramiden in zijn onevenwichtigheid afgeremd. Het betrekkelijke van alles is direct om je heen. Slechts oppervlakkige bezoekers kunnen zich hieraan onttrekken, maar gaan dan ook heen zoals ze gekomen zijn, ze hebben helemaal niet aangevoeld wat dit alles te zeggen heeft.

Het uitzicht, zoals wij dat op de namiddag van die Donderdag hebben genoten, kan moeilijk worden omschreven. Wij zaten op  $\pm 200$  meter afstand van de grote pyramide, zagen tevens de beide anderen, terwijl links van ons een paar honderd meter verder de sphinx hoog boven alles uit kijkt in de richting van Caïro, vanuit welke richting 's morgens de zon opkomt. Rondom waren de kleuren van de ondergaande zon op de woestijn en stonden hier en daar



Gezagvoerder en mevrouw Corsten aan boord van het „schip der woestijn”. De namen der kamelen zijn geheel afgestemd op het drukke toeristenverkeer, hier resp. Sweet Chocolate en California.



kamelen in waardige, trotse houding, zonder spoor van enige haast, zoals het past in deze min of meer tijdloze omgeving. Boeiend was dat alles en nu eerst waren wij in staat meer te begrijpen van al hetgeen in onze schoolboekjes over de oude Egyptenaren, hun tempels en pyramiden was beschreven. Te voet liepen wij rondom de grootste van de drie pyramiden in een rondgang van stijgende bewondering. Met een hoogte van oorspronkelijk 146 meter torent de pyramide van Cheops momenteel nog 137 meter boven haar omgeving uit. Het zijn inderdaad machtige imposante graftomben die de drie grote koningen uit de vierde dynastie voor zich lieten bouwen, de vader Cheops, zijn zoon Khephren en de kleinzoon Mankaura. Indachtig de spreuk der ouden dat de goden onsterfelijk en eeuwig jong zijn, doch de mens oud wordt en sterft, hebben deze vorsten in hun machtige graven de onsterfelijkheid der goden willen benaderen. Uit de stille getuigenis van de pyramiden die daar staan van ruim 2600 jaren vóór Christus blijkt wel hoe in dat opzicht deze onsterfelijkheid inderdaad is benaderd.

Voor wij de pyramiden en sphinx van Giza bezochten hadden wij daags tevoren enige uren doorgebracht in het wereldberoemde museum van oudheidkunde te Caïro. Dit paleisachtige museum behoeft zeker een week tot tien dagen om het geheel wat meer dan oppervlakkig te bekijken. Wij hadden slechts enkele uren ter beschikking en besloten ons in hoofdzaak de afdeling van Toet Ank Amon te bezoeken omdat e.e.a. zo goed paste bij onze tocht naar de pyramiden. Wij bewonderden onder

deskundige leiding van een gids de gouden sarcophaag en attributen van de op 17 jarige leeftijd gestorven Egyptische vorst Toet Ank Amon. Wij leerden hier iets begrijpen van de pompeuze inrichting van de praaltomben voor de gestorven koningin van de Nijl. Hierdoor konden wij ons enigszins voorstellen hoe de grafkamers in de pyramiden waren ingericht.

Ruim dertig jaren, waarvan tien jaren voor het transport van de granietstenen, heeft de bouw van de pyramide van Cheops in beslag genomen. Nog steeds staat de moderne wetenschap voor een raadsel hoe e.e.a. tot stand is gekomen, want zelfs in deze tijd met onze moderne hulpmiddelen zou de bouw van de pyramiden een enorme opgave zijn.

Het transport van de geweldige bouwstenen geschiedde slechts drie maanden per jaar wanneer de Nijl buiten haar oevers trad en de Nijldelta als het ware één watermassa was geworden en men met platbodemyaartuigen betrekkelijk dichtbij het te bouwen project kon komen. Tien duizenden slaven hebben hier onder harde meesters gewerkt. Duizenden zijn bij de bouw omgekomen. Aan deze gigantische steenhopen kleven nog het bloed, zweet en tranen van deze naamloze zwoegers. Het is de gedachte hieraan dat een bezoek aan de pyramiden niet slechts een vrolijke en imponerende kan zijn.

Het was reeds bij half zes toen wij van de pyramiden op kamelen gezeten afdaalden naar de enkele honderden meters verder en lager gelegen sphinx. Het kameelrijden is een ervaring die wij niet zouden hebben willen missen. Dit typische dier der woestijn staat hoog op de poten zodat men al rijdende goed de omgeving kan waarnemen. De gang is wiegend als een schip op de golven. Van de kameel gaat een bepaalde distinctie uit. Hij kijkt in staande houding op de mens neer en het is alsof hij dit voelt als een meerwaardigheid. Met zijn knipperende ogen kijkt hij als het ware met lichte spot naar het drukke gedoe van het mensje daar beneden hem. Het boomloze landschap werd in de stralen van de ondergaande zon steeds fascinerender. Wij passeerden op weg naar de sphinx de verschillende tempelruïnes en de graftomben der koningen en hof-groten die zich na hun dood als het ware gegroepeerd hadden rondom hun meester. De onzekerheid over het leven in het hiernamaals bracht de Egyptische koningen er toe zich in het graf te omgeven met de koningsattributen en de bescherming van de eigen hofhouding en lijfwacht om te trachten na de dood de waardigheid van het

Bij deze gedachtengang speelde de Nijl een grote rol. Voor Egypte was deze machtige stroom de levensslagader en was het ook de reisgelegenheid bij uitstek. Niet te verwonderen is het dan ook dat de oude Egyptenaren meenden dat de reis naar de wereld der goden gemaakt moest worden via de Nijl. Zo ziet men dan ook aan de Zuidkant van de pyramide van Cheops een diepe kuil in bootvorm uitgegraven waarin een boot was gelegd met zeilen en tuig compleet om de reis van deze vorst over de Nijl naar het hiernamaals te verzekeren. Deze bootkuil werd in Mei 1954 door archeologen ontdekt en uitgegraven. Na 15 minuten kameelrijden kwamen wij te staan aan de voet van de sphinx. Eerst moest de bekende foto worden gemaakt met de grote pyramide en sphinx op de achtergrond en de bezoekers op „het schip van de woestijn” op de voorgrond. De foto is als een bewijsstuk dat men inderdaad bij de pyramiden van Giza is geweest.

Daarna stapten wij af van onze kamelen en liepen te voet tot op enkele meters afstand van het zo merkwaardige monument der oudheid. Geweldig in omvang en uit één stuk steen gehouwen staat de sphinx daar reeds een goede 4000 tot 5000 jaren terwijl het onbewogen de eeuwen en mensengeneraties langs zich heen laat gaan.

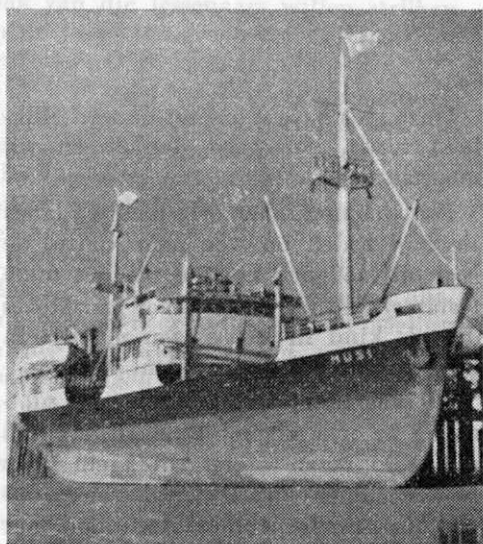
Met het lichaam van een leeuw en het hoofd van een koning gaat er uit houding en blik majesteit en kracht uit. Waren wij geïmponeerd door de enorme steenmassa's der pyramiden, bij de sphinx wordt men beroerd door een mystieke sfeer die er vanuit gaat. Strak en raadselachtig zijn de trekken van de koningskop waarvan de ogen in fiere zelfbewustheid elke ochtend de opkomende zon tegen blik. Wat heeft dat alles ons te vertellen, want hoe weinig weten wij feitelijk af van de redenen die de oude Egyptenaren er toe heeft gebracht dit enorme beeld van leeuw-koning te creëren?

Men vermoedt dat de sphinx van Giza, die in een lijn staat met de tweede pyramide, tot stand kwam in dezelfde tijd dat deze pyramide werd opgebouwd onder Koning Khephren. Twee tempels, waarvan nu nog de ruïnen te zien zijn, lagen aan de voorkant van het sphinxmonument waar de grote offerfeesten moeten hebben plaats gehad.

Tallose verhalen en legenden zijn rondom dat mysterieuze beeld ontstaan maar het geheim waarom het daar staat werd in de loop van de duizenden jaren niet prijsgegeven.

Met onze gedachten in deze andere wereld vielen de zonnestrallen van de ondergaande zon over ons en onze omgeving. Het was een rijk feest van tinten

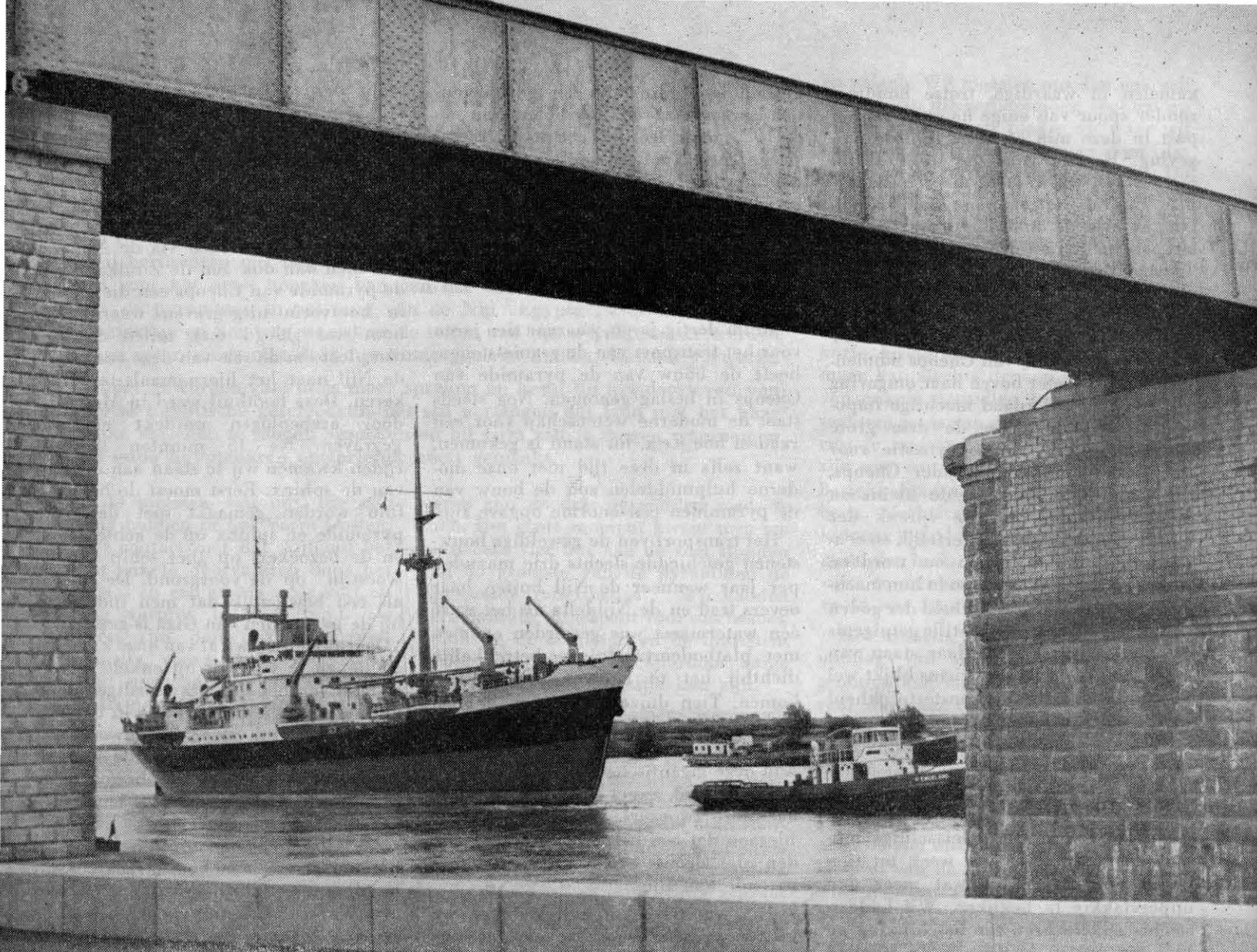
(doorlezen naar de volgende pagina)



In Mei dit jaar maakte het ms. „Musi” een benzinereis naar Australië. Op deze reis werd o.m. Broome aangedaan, waar het verval zo groot was, dat bij laag water het schip geheel droog kwam te liggen.

(foto: 1e stm. M.J.P. Haijary)





Het nieuwe ms. „Van Cloon”, gebouwd op één der hellingen van Bijker's Aannemingsbedrijf n.v. te Gorinchem, moest vandaar worden versleept naar Rotterdam om te worden gedokt en verder gereed te worden gemaakt voor de technische proeftocht. Ook nu weer werd een gedeelte van de Baanhoek-spoorbrug bij Sliedrecht gelicht, net als destijds in Juni 1954 plaatsvond bij de doorvaart van het ms. „Schouten”. Dank zij de medewerking van de Nederlandse Spoorwegen werd er weer een overspanning van genoemde spoorbrug tussenuit genomen, waarna de „Van Cloon” kon passeren.

en kleurschakeringen, een schouwspel dat in onze herinnering zal zijn gegrift. De sphinx scheen in de late avondzon van expressie te veranderen, de strakke lijnen en de raadselachtige uitdrukking van het gelaat werden vriendelijker. Het was als een tegemoetkomend gebaar aan de late bezoekers alvorens de duisternis invalt en slechts het gehuil van de jakhalzen over de barre kale zandvlakte te horen is en men beter hier niet meer kan zijn.

Hoeveel beschavingen heeft deze sphinx in de 5000 jaren niet zien opkomen en weer ten onder gaan? Door mensenhanden gemaakt heeft het zich nu geplaatst boven de vergankelijkheid van dit aards bestaan. De pyramiden en dit beeld van de leeuw-koning stonden er reeds tijdens de rijke historie van de

Grieken en Romeinen en van het eigen Egyptische volk. Van deze cultuur en beschaving bleven slechts de ruïnen over. In de eerste Kerstnacht bij de geboorte van Christus in het nabije Palestina stond de machtige komeet ook boven deze vlakte te schitteren. Aardse groten, geleerden en wereldhervormers passeerden de revue. Cleopatra en haar geliefde Antonius stonden ook eens hier, een Alexander de Grote en Napoleon hebben deze grootse bouwwerken bezocht. Mensen in eindeloze rijen, generaties lang trokken in de loop der eeuwen over deze grond waarop wij ons thans bevinden. Nimmer tevoren kwam de wel heel korte duur van het aardse bestaan sterker naar voren als op die late namiddag aan de voet van deze „tijd” trotserende scheppingen der oude Egyptenaren.

Onze gids bracht ons tot de werkelijkheid terug, het werd donker en wij moesten terug.

Het was nog schemerig toen wij langs de Nijl reden op weg naar Caïro, de Nijl ons zo goed bekend uit het oude testament en uit het verhaal van Mozes die als kind in het biesen mandje in deze stroom werd gevonden.

Bij ons hotel stonden wij weer plotseeling in onze eigen wereld. Wij waren vermoeid maar uiterst voldaan. Onze herinneringen zullen wij bewaren als een kostbaar bezit waarbij wij dankbaar blijven voor de wijze waarop wij onze indrukken hebben mogen beleven.

H.A.C.

Indische Oceaan 18/9/55.



## K.P.M. schonk aan Rijklof van Goensschool te Amsterdam scheepshel van gesloopte „Van Goens” en portret van oud-GG Rijklof van Goens

Zoals de lezers zich zullen herinneren, werd het ss. „Van Goens” medio December van het vorige jaar van de vlootsterkte onzer maatschappij afgevoerd en voor de sloop verkocht.

De „Van Goens” dankte zijn naam aan de oud-Gouverneur Generaal van het voormalige Nederlands-Indië Rijklof van Goens, die leefde van 1619 - 1682. Toen het eenmaal vaststond dat de „Van Goens” in slopershanden zou overgaan, kwam bij ex-Directeur Harinck de aardige gedachte om om het geschilderde portret van de oud-G.G., dat jarenlang de salon van de „Van Goens” had gesierd, alsmede de oude scheepshel van dit schip, namens de K.P.M., aan te bieden aan de bekende Amsterdamse school, gelegen aan de Zeeburgerdijk, die de naam draagt van deze oud-G.G., en waarvan de heer Harinck in zijn jongensjaren leerling is geweest.

In het Algemeen Handelsblad, onder het (bekende) hoofd: Notities onder de Keizerskroon, lazen wij over het bezoek dat de heer Harinck kort geleden aan genoemde school bracht, het volgende:

De herinnering aan het ding nleeft sedert de Tachtigers, ietwat te eerder dan het ding te zijn. En gezien de aard van de menselijke natuur, die zich wel uit in wisselende vormen, zonder in wezen veel te veranderen, zal deze ervaring ook voor de Tachtigers niet onbekend zijn geweest. En zij zal het nog wel een paar daagjes blijven.

De schoolbanken, die ons eens de hardste en onaangenaamste banken toeschenen, die men zich kon denken (heel anders bijvoorbeeld dan de houten banken in het donkere hoekje van een laan) — de schoolbanken, waarop men verhoren had te ondergaan over zijn kennis van de Duitse naamvallen, de Franse subjonctief, van hydroxylgroepen en de stelling van Pythagoras — die schoolbanken verinnigen zich in de herinnering. Hoe graag zouden we met de hand niet even over het oppervlak van die lessenaars willen strijken en de jaren terugroepen..... Thans tot de feiten, O Keizerschroniqueur.

In 1953 werd een Amsterdamse school, de Rijklof van Goensschool aan de Zeeburgerdijk, kampioen van het schoolvoetbaltoernooi. Mooi zo. In Indonesië werd dat bericht gelezen door de heer Harinck, directeur van de K.P.M. Weshalve enige weken later de school een schriftelijke gelukwens ontving van de heer Harinck, oud-leerling en als voetballer in het schoolelftal doorgedrongen tot de demifinale van het schoolvoetbaltoernooi in 1918.

Maar de heer Harinck heeft het daarbij niet gelaten. De school draagt de naam van een gouverneur-generaal van het voormalige Nederlands-Indië. Zo is dezer dagen de heer Harinck naar de school gekomen, met de voltallige directie van de K.P.M., om aan de Rijklof van Goensschool een scheepshel en het portret van Rijklof van Goens aan te bieden. Deze plechtige

overdracht geschiedde bij monde van de heer Harinck.

In de versierde hall en het gymnastieklokaal van de school waren circa veertig reünisten, die in diezelfde periode waarin de heer Harinck, met figuren als dr Selman, tegenwoordig werkzaam op het research-laboratorium van de Staatsmijnen, de heer Teensma, directeur van de zeevaart-school voetbalde, dit onderwijsinstituut bezochten. Tot het middernachtelijk uur haalde men jeugdherinneringen op.

Tussen de bedrijven door maakte men natuurlijk een rondgang door het gebouw. „I'm gonna take a sentimental journey.....” De klas, waar men aan zijn lagere onderwijsstudie zogezegd de laatste hand legde genoot speciale belangstelling. Men kon de verleiding niet weerstaan om nog eens in de bank te gaan zitten, althans proberen te gaan

zitten of de een of andere les te imiteren. Tenslotte werden de tien aanwezige oud-elftalspelers uit den jare 1918 op de gevoelige plaat vereeuwigd. Zo geslaagd was dit alles, dat men besloot om om de twee jaren een dergelijke reünie te houden.

De heer A. Nijgh, hoofd van de school, toonde zich een uitstekend gastheer en beantwoordde de toespraken van de heer Harinck en van de heer B. G. Palland, inspecteur l.o. in inspectie I op geestige wijze. De actieve oudercommissie had het het hoofd van de school mogelijk gemaakt om aan het feest, een waar hoogtepunt in de 42 jaar van het bestaan van deze school, de nodige fleur bij te zetten.

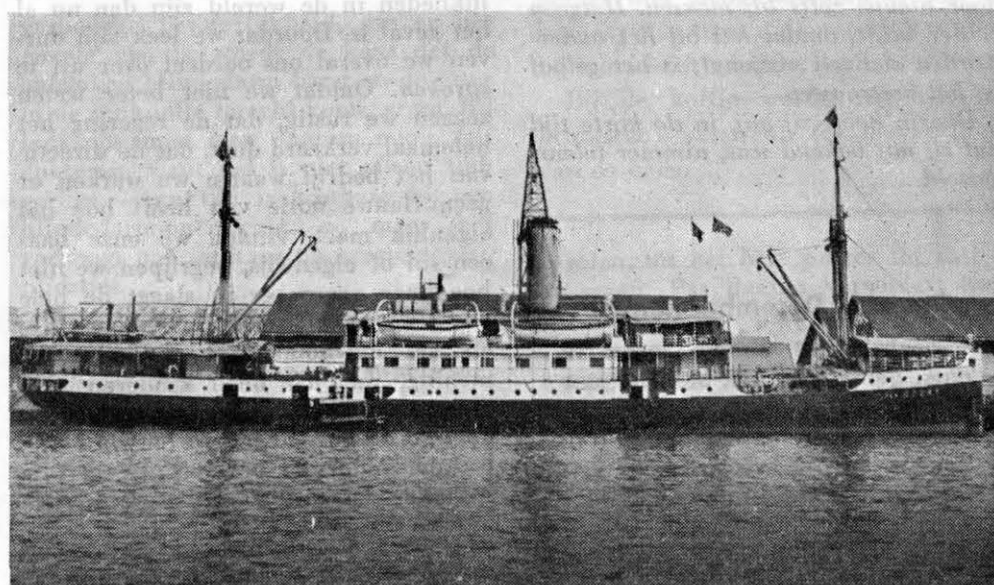
### Sexanten te koop

Op het Nautisch Instituut te Tg. Priok bevinden zich 2 sextanten, die door eigenaren te koop worden aangeboden:

1. Een nieuwe trommelsextant Hez-zanith/Harri 1839. Prijs f 405,65 (vier honderd en vijf en 65/100 gulden).
2. Een tweedehands sextant Observer 1210, met nonius-aflezing, in prima conditie. Prijs f 150.— (een honderd en vijftig gulden).

Voor nadere inlichtingen wende men zich tot de Chef van het Nautisch Instituut der K.P.M. — Tg. Priok — Tfn. Priok 163.

N.B.: De sextanten mogen desgewenst één reis op proef worden meegevaren.



Dit was eens de „Van Goens”, waarvan de scheepshel thans hangt in de Rijklof van Goensschool te Amsterdam.



## De „Pahud“ van de vlootsterkte afgevoerd.

Het ss. „Pahud“ werd 8 October jl. te Singapore opgeleverd om verder te Hongkong aan de sloper te worden verkocht.

\*

De „Pahud“ werd in 1926/27 gebouwd op de werf „Intermaas“ te Slikkerveer en werd in September 1927 officieel aan de K.P.M.-vloot in Indië toegevoegd.

De lengte over alles van het schip bedroeg 95.15 meter, de breedte gemeten op de buitenkant der spanten 14 meter, de holte tot het bovendek in de zijde 5.18 meter, en de bruto-inhoud bedroeg 2075 registerton. Het vermogen was 1500 I.P.K., hetgeen het schip een snelheid gaf van 9 mijl per uur. De „Pahud“ bood plaats aan 42 hut- en aan ruim 1000 dekpassagiers.

Gezagvoerder J. W. Tj. de Vries, die het schip te Singapore opleverde, schreef ons het volgende „in memoriam“:

### Morituri te salutant

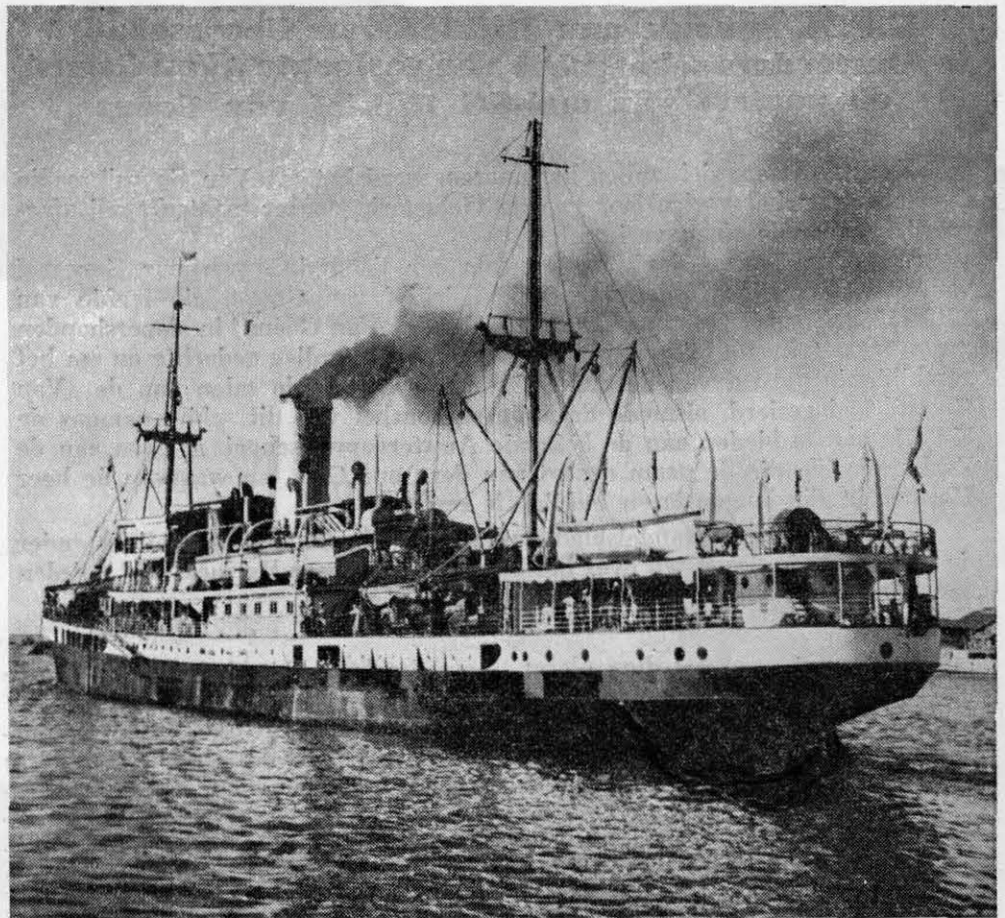
*Op 8 October 1955 om ca. 11.45 uur werd te Singapore in alle stilte onze maatschappij-viag en daarna het rood-wit-blauw van het ss. „Pahud“ voor de laatste maal neergehaald. 28 jaar „dienst“ heeft zij achter de rug. Velen heeft zij zien komen en gaan in „up and downs“. Er zullen er zijn die geen prettige herinneringen aan haar hebben, anderen zegt het niets, doch menigeen zal ongetwijfeld met weemoed terugdenken aan de tijd dat haar dekken door hun voeten werden beroerd. De tijd gaat voort, oud wordt vervangen door nieuw, zelfs bij mensen. Hetgeen echter blijft, omdat het bij het ouderworden zichzelf verjongt, is het geloof en het vertrouwen.*

*Daarin heeft zij mij, in de korte tijd dat zij mij bekend was, nimmer teleurgesteld.....*

### Ons a.s. December-nummer

Zoals reeds enkele jaren te doen gebruikelijk is ook dit jaar de redactie van plan om met een speciaal December-nummer te komen. Dit Kerstnummer van „de Uitlaat“ zal, om het beter tot z'n recht te doen komen, tussen 15 en 20 December a.s. worden verspreid.

Red.



Het ss. „Pahud“, afgevoerd van de K.P.M.-vloot.....

## Buikpijn

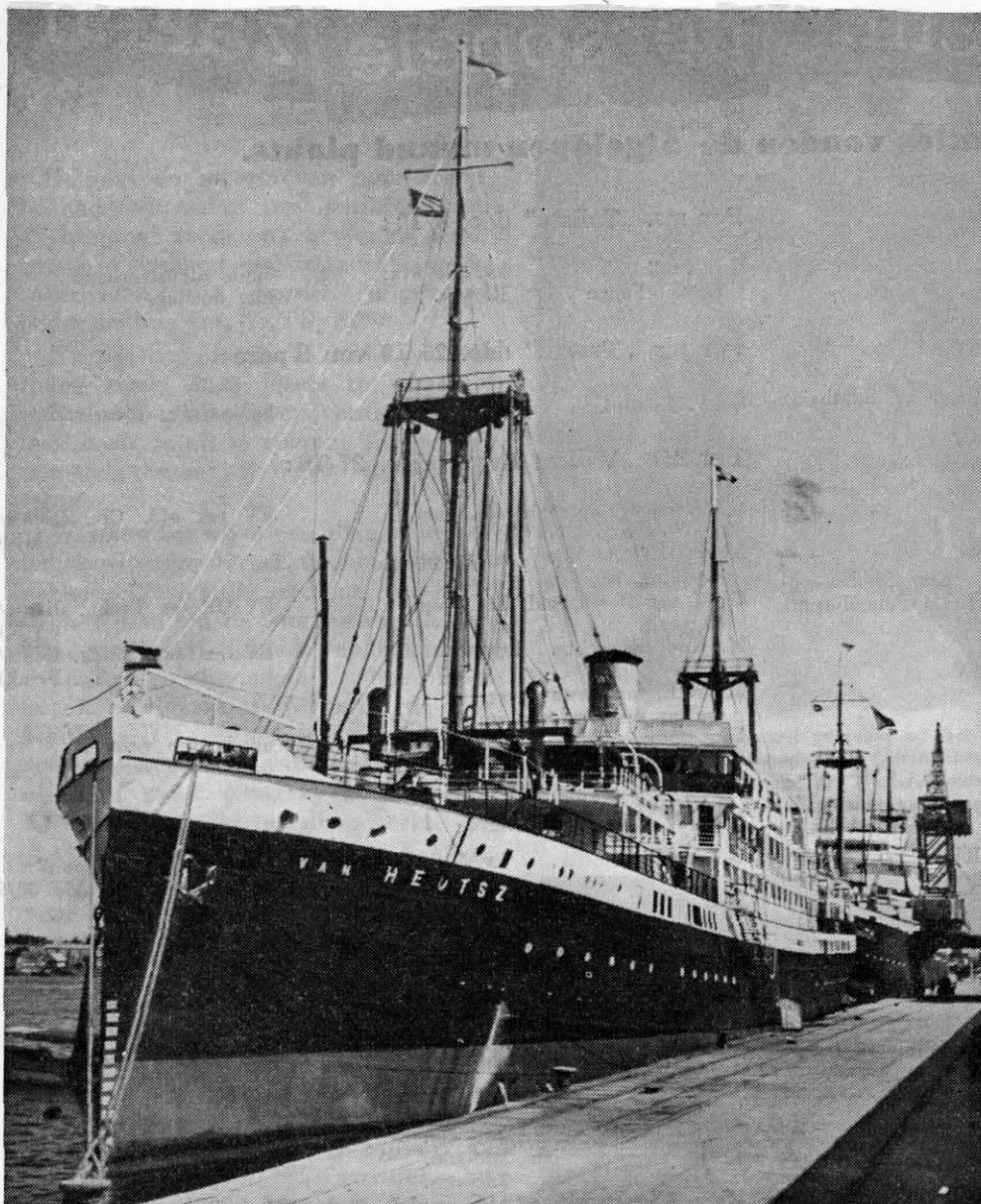
Eigenlijk is het heerlijk om ergens geen verstand van te hebben. De hele maatschappelijke orde berust op het feit, dat ieder mens maar van een heel klein beetje wat afweet. Als iedereen alles van alles afwist zouden er zonder twijfel nog meer onenigheid en moeilijkheden in de wereld zijn dan nu al het geval is. Doordat we leek zijn durven we overal ons oordeel over uit te spreken. Omdat we niet beter weten zeggen we rustig, dat de regering het helemaal verkeerd doet, dat de directie van het bedrijf waarin we werken er geen flauwe notie van heeft hoe het eigenlijk moet, vinden we onze baas een sul of eigenwijs, begrijpen we niet hoe onze vrouw er in slaagt de hele dag bezig te zijn met zo iets onbenulligs als het huishouden en we zijn van mening, dat wij onze kinderen veel meer zouden kunnen leren dan de onderwijzers. Onze algemene ontwikkeling is net voldoende om ons in staat te stellen over van alles en nog wat mee te praten, ook over ziekte.

Als iemand, na rijp beraad van de dokter, met een blindedarm-ontsteking in het ziekenhuis terecht komt, heeft

de hele familie het „dadelijk wel geweten, dat het dat zou zijn.“

„Eigenlijk stom van die dokter, dat hij niet direct vaststelde, dat het een blindedarm was“. Integendeel, erg knap van die dokter, dat hij na nauwkeurig onderzoek een appendicitis wist te diagnostiseren. Zijn moeilijkheid is namelijk, dat hij meer dan twintig andere oorzaken voor buikpijn kent. Al die aandoeningen geven aanleiding tot het optreden van hetzelfde verschijnsel, buikpijn. Die buikpijn zit weliswaar niet altijd op dezelfde plaats, maar dat is met de blindedarm ook niet het geval. Normaal ligt hij rechts onder in de buik, maar hij kan ook best naar boven opgeslagen met zijn punt in de buurt van de lever liggen. Een enkele keer ligt hij zelfs links in plaats van rechts. De blindedarm, of eigenlijk het wormvormig aanhangsel daarvan, is dus een beweeglijk en onberekenbaar ding, dat gemakkelijk ontstoken raakt. Het bestaat uit een blind eindigend stukje darm met een dikke wand en een nauw kanaal, waarmee het in verbinding staat met de eigenlijke blindedarm, zoals het eerste deel van de dikke darm wordt genoemd. Het nauwe kanaal raakt gemakkelijk verstopt door ingedikte darminhoud of door onverteerbare delen uit het voedsel. Als het eenmaal





Na een afwezigheid van ruim 7 jaar keerde het ms. „Van Heutsz” naar de KPM-vloot terug.  
(foto: Studio Tong & Tim)

verstopt is, krijgen de bacteriën (ziektekiemen), die zich in grote getale in de dikke darm bevinden, hun kans en ontstaat er een ontstekingsproces, dat zich snel uitbreidt. Doorbreken van dit proces in de buikholte geeft aanleiding tot het ontstaan van buikvliesontsteking. Voor die tijd is de patiënt meestal echter al lang gewaarschuwd. Het eerste verschijnsel, dat hij waarneemt is buikpijn, waaraan soms wat diarrhee voorafgaat. De buikpijn gaat altijd gepaard met verstopping en vrijwel altijd met misselijkheid, soms met braken. In dit stadium wordt door vele mensen een belangrijke fout gemaakt. Omdat men in de mening verkeert te doen te hebben met een darmstelsel, dat wat van streek is, geeft men vaak een middel om de darmwerking te bevorderen. Een purgemiddel, toegediend bij een blindedarm-ontsteking, kan enorme schade aanrichten. Immers door de

verhoogde bewegelijkheid, die er het gevolg van is, wordt de kans dat de ontstoken blindedarm barst en de etter in de buikholte terecht komt, groot. Bij buikpijn moet men daarom nooit zelf dokteren, want dat is niet alleen tijdverlies — en tijd is kostbaar bij een blindedarm-ontsteking —, maar het verhoogt ook de kans op ernstige complicaties.

Deze aandoening kan alleen door operatie definitief uit de wereld worden geholpen. Indien te lang is gewacht met het inroepen van doktershulp of indien om andere redenen de aandoening reeds enkele dagen bestaat, opereert men veelal niet direct. De blindedarm is dan meestal door ontstekingsweefsel met de omgevende organen verkleefd en operatie in dit stadium geeft vaak aanleiding tot moeilijkheden. Liever wacht men dan af, terwijl de ontsteking wordt bestreden met daartoe dienende maat-

## Na een afwezigheid van ruim 7 jaren...

Het ms. „Van Heutsz” keerde naar de KPM-vloot terug

Het ms. „Van Heutsz” dat 1 Januari 1948, na de totstandkoming van de fusie JCPL/KPM, aan de vloot der KJCPV werd toegevoegd, is 22 September jl. door onze maatschappij in charter opgenomen. Na eerst nog een reis naar Bangkok te hebben gemaakt, is de „Van Heutsz” thans geplaatst in lijn 4: Belawan/Deli — Singapore — Tg. Priok — Semarang — Surabaya — Makassar — Ambon v.v.

\*

Het m.s. „Van Heutsz” werd in 1926 gebouwd op één der hellingen van de werf „De Schelde” te Vlissingen en werd in December van dat jaar opgeleverd.

Het schip heeft een lengte over alles van 123.43 meter, de grootste breedte bedraagt 15.91 meter en het heeft een bruto-inhoud van 4645 RT. De „Van Heutsz” biedt plaats aan 46 hutpassagiers en dekpassagiers; het maximale vermogen bedraagt  $2 \times 1700$  APK, welke het schip een snelheid geeft van 12 mijl per uur.

Wij roepen de „Van Heutsz” een hartelijk welkom toe en wensen haar een behouden vaart!

## Primeur

Als eerste ter wereld is een terrasje op het Amsterdamse Rembrandtplein, uitgerust met hoogtezonlampen, die de bezoekers in staat stellen, zelfs 's winters bij hun kleintje koffie, bruin te worden.

Bij de koffie wordt een bril (in bruikleen) verstrekt, ter bescherming van de ogen.

regelen, tot het hele proces tot rust is gekomen. Pas daarna verwijderd men de blindedarm.

Dat kost meestal wel wat zelfoverwinning van de patiënt want om nu juist als je je weer fit voelt het ziekenhuis binnen te stappen om je te laten opereren ligt niet iedereen.

Toch is dat nodig, want op den duur geeft de blindedarm altijd weer aanleiding tot ontstekingsprocessen en het is verstandig dat niet af te wachten.

G. C. Soeters, Arts



# van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

## AANGEKOMEN

### Per vliegtuig:

M.G.P. Zindel	1e stm.	24/9	ex RV/SV
D.C.R.M. Wevers	2de stm.	26/9	ex RV/SV
G.W. de Bruyn	gezagv.	27/9	ex RV
P.W.G. Gout	empl.	30/9	ex EV (naar ag. Surabaia)
H.N.L. Hoomans	gezagv.	1/10	ex RV
Th. H.J. v. Adrighem	2de stm.	6/10	ex RV/SV
W. Bakker	empl.	6/10	ex EV (naar ag. Menado)
L.W. Wakka	adj. chef	7/10	ex GSV (naar Naut. Dienst/HK)
J.H.G. Mesters	1e stm.	7/10	ex RV
A.L.C. Vis	2de stm.	7/10	ex RV/SV
Mej. D.H. van Reyendam	verpl.	9/10	ex VGV (naar Med. Dienst/Petamburan)
J.K. Minderhoud	1e stm.	9/10	ex RV
P.G.A. van Eeden	hfd. wtk.	12/10	ex RV
Th. B.F. Leijdekkers	3de wtk.	21/10	ex RV/SV
F.W. Bismeyer	gezagv.	21/10	ex RV

### Per ms. „Van Cloon” ddo. 30/9:

H.A. Corsten	gezagv.	ex RV
J.G.L. Heijnnemann	hfd. wtk.	ex RV
J.J.C. Jansen	1e stm.	ex ZV/RV
S. Wybenga	2de wtk.	ex RV
L.M. Kaptein	2de stm.	ex RV/SV
H. Masdorp	4de wtk.	ex RV

### Per ms. „Tjiwangi” ddo. 8/10:

Ir. G.J. Hogewind	adj. chef	ex A'dam-kantoor (op dienstreis)
-------------------	-----------	----------------------------------

### Per ms. „Willem Ruys” ddo. 20/10:

J. v.d. Lijn en echtg.	empl.	ex EV (naar ag. Paneh)
Mevr. J.M.A. Velt-huysen-Passenier en kinderen	gezin empl.	
Mevr. Chr. de Pauly-Buyn	echtgd. 2de stm.	

## VERTROKKEN

### Per vliegtuig:

P. Hoff	5de wtk.	25/9	RV
A.Z. Maul	hfd. empl.	29/9	GSV (ex Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
J. Zwolle	3de wtk.	1/10	RV
J. Mulder	4de wtk.	1/10	RV/SV
J.R. Mulder	2de wtk.	2/10	RV/SV
J. Punt	gezagv.	4/10	RV
J. v.d. Zwan	gezagv.	6/10	RV
A. Witteveen	gezagv.	8/10	RV/OP
C. den Hartoog	hfd. wtk.	8/10	RV/VP
A.M. Ducrot	3de stm.	10/10	RV/SV
A. Spaans	gezagv.	13/10	RV
C.J.P. van Lieshout	hfd. wtk.	14/10	RV
O.H. Ritsema	chef van dienst	17/10	GSV (ex Naut. dienst/HK)
M. v.d. Noort	gezagv.	17/10	RV
E.J. Robijns	3de stm.	17/10	RV/SV
J. Bennink	gezagv.	22/10	RV
J. Weelink	hfd. wtk.	22/10	RV/VP
A.J. Riks	3de stm.	22/10	RV/SV
F. Slee	3de stm.	22/10	RV/SV
Mr. W.L. Bessem	chef van dienst	28/10	EV (ex afd. PZ/HK)

### Per ms. „Talissee” ddo. 8/10:

R.E. Stolk	kv. 3de wtk.	einde dienstverband met ontslag.
C.J. v.d. Fange	ll. wtk.	

### Per ms. „Tawali” ddo. 25/10 van S'pore:

G.J.F. Eijssink	ll. wtk.	beëindiging dienstverb.
-----------------	----------	-------------------------

### Per ms. „Willem Ruys” ddo. 27/10:

C.J. Vermaire en gezin	adj. chef	EV (ex afd. Civ. Dienst/HK)
Mevr. E.N. de Wit-Leidelmeyer	echtgd. hfd. wtk.	
G.J.C. van Dooremaal en gezin	hfd. empl.	EV/OP (ex Techn. dienst/HK)
M. Koot en echtg.	empl.	EV (ex Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
Mevr. E. ten Brummelaar en kinderen	gezin empl.	
H. Latooy	3de stm.	ontslag op verzoek
H.F. Middleton	3de wtk.	ontslag op verzoek

## NIEUW AANGENOMEN:

G.J. de With	kv. 3de wtk.	aangek. per ms. „Van Cloon” ddo. 30/9
L.A. van Waardenburg	3de stm.	„ „ „ „ „
H. Midderham	ll. stm.	„ „ „ „ „
H.A.M.P. Koppens	ll. stm.	„ „ „ „ „
J. Zandstra	ll. stm.	„ „ „ „ „
R.F. Gagliardi	ll. stm.	„ „ „ „ „
J. Schotman	5de wtk.	„ „ „ „ „
E.A.J. de Vries	5de wtk.	„ „ „ „ „
A.B. Oxfort	5de wtk.	„ „ „ „ „
G.H. Bijen	5de wtk.	„ „ „ „ „
J. v.d. Akker	5de wtk.	„ „ „ „ „
E.M. Motta	3de stm.	„ „ vliegtuig ddo. 6/10
A. Ch. van Bezooijen	3de stm.	„ „ „ „ „ 14/10
H. Schnitmaker	3de stm.	„ „ „ „ „
Mevr. Van Overhagen	hfd. empl./arts.	naar Med. dienst/Gadja Mada per 15/10
H.J. v.d. Wel	3de stm.	aangek. per vliegtuig ddo. 16/10
G. Jonkers	loc. empl.	naar Afd. CM3/HK per 18/10

## MUTATIES:

H.P.E. Buys	hfd. empl.	ddo. 24/9	van ag. Oosthaven naar Afd. VRV/HK
Z.J.I. Frederiksz	loc. empl.	ddo. 25/9	ontslag op verzoek (ex ag. Surabaia)
G. Juta	loc. empl.	ddo. 30/9	ontslag op verzoek (ex ag. Surabaia)
Ch. J. Duivens	loc. empl.	ddo. 1/10	ontslag op verzoek (ex Bali Hotel/Den Pasar)
R.M. Soepartojo	loc. empl.	ddo. 1/10	met pensioen (ex ag. Muntok)
Liem Jan Sioe	loc. empl.	ddo. 1/10	ontslag op verzoek (ex afd. Passage/HK)
W.N. van Heusden	empl.	ddo. 3/10	van afd. CD/HK naar Singapore en Hongkong (gedetacheerd)
C.J. de Witte	empl./Baas B	ddo. 12/10	van S.M.P./Berouw naar de Werkpl./Tg. Priok
Ch. Cuperus	empl.	ddo. 15/10	van ag. Bandjermasin naar ag. Singkawang
J.J. Moerman	hfd. empl.	ddo. 17/10	van ag. Makassar naar ag. Surabaia.
A.L. van den Bosch	chef van dienst	ddo. 21/10	ex detach. ag. Pontianak naar ag. Surabaia
E. Verhaaf	empl.	ddo. 21/10	van ag. Menado naar ag. Semarang.



## Verlofcentrum „Tijpajong“

Artistieke bijdragen van KPM-ers gevraagd

Het zal de meeste van onze lezers bekend zijn, dat ons verlofcentrum „Tijpajong“ reeds enkele weken gesloten is in verband met restauratie-werkzaamheden, die worden uitgevoerd onder leiding van de TD/BA.

Nu ligt het niet in de bedoeling om thans reeds onze lezers te vertellen welke verbouwingen en vernieuwingen men bezig is uit te voeren. Ter geleger tijd komen wij hierop uitvoeriger terug.

Wel zouden wij u een plannetje willen voorleggen, dat o.i. de aandacht van onze lezers ten volle verdient. Men heeft nl. het plan om de wanden van de eet- en recreatiezaal, alsmede van de kamers, te verluchten met enkele aardige platen en/of schilderijtjes vervaardigd door KPM-ers. Het mag een schilderijtje zijn, een pentekening of een waterverfstudie, als het maar gemaakt is door een KPM-er of een lid van diens gezin.

Alle inzendingen zullen in het Lo-geergebouw worden tentoongesteld en voor de drie beste inzendingen, dit ter beoordeling van een competente jury zullen drie aardige prijzen beschikbaar worden gesteld. Alle inzendingen blijven het eigendom van de K.P.M.

Inzendingen waren te richten aan de Chef van de Afdeling Personele Zaken van het Hoofdkantoor. De sluitingsdatum is vastgesteld op 1 Januari a.s.

Wij rekenen op vele artistieke bijdragen!

### In memoriam



Uit Nederland ontvingen wij bericht, dat op 20 September jl., in de ouderdom van 80 jaar, te s-Gravenhage is overleden de heer

**G. Blomhert**

in leven gepensionneerd gezagvoerder van onze maatschappij.

Hij ruste in vrede.



Bovenstaande foto werd gemaakt op het moment waarop de heer E. Huizinga (Directeur van Bijker's Aannemingsbedrijf te Gorinchem) het door zijn firma gebouwde ms. „Van Cloon“ overdraagt aan Mr. W.A.J. Lucas, Directeur in Europa onze maatschappij. Op de voorgrond (in uniform) gezagvoerder H.A. Corsten en geheel rechts Jhr. S.G. van Weede, eveneens KPM-Directeur in Europa.



In de salon van de gezagvoerder van de „Van Cloon“, vlak voor vertrek uit Rotterdam naar Indonesië op 23 Augustus jl. V.l.n.r.: gezagvoerder H.A. Corsten, mevrouw Lucas, Mr. W.A.J. Lucas, directeur in Europa onze maatschappij, mevrouw Corsten en de heer E. Huizinga, directeur van Bijker's Aannemingsbedrijf n.v.

(foto: J. A. Vrijhof — Rotterdam)

### Stilzwijgend glijdt

en glipt de tijd.

Vondel.

### Zo zijn ze dus

„De Nederlanders zijn een ontzettend rein en keurig volk. Er was eens een Hollandse huisvrouw die haar vloer zo grondig en dikwijls boende dat het hout tot de laatste vezel afsleet en zij op een goede of liever kwade dag door de vloer heen in de kelder viel“.

Am. Geschiedenisboek  
door J. Salter



# Onze jubilarissen van deze maand



Irsad  
Listerdrijver — perw.  
Oosthaven (Pandjang).  
25 tahun  
1 November 1955

William Alexander werd 1 September 1907 te Menado werkzaam te zijn geweest bij de BPM, de n.v. Celebes Motor Coy en bij de N.I. Gas Mij., trad hij 3 November 1930 als leerling-proviandklerk bij de K.P.M. in dienst. 1 December 1931 werd hij tot proviandklerk bevorderd.

De heer Wilson werd 1 Februari 1949 definitief aan de wal geplaatst en in de rang van hoofdklerk II te werk gesteld bij het Logeergebouw te Djakarta. 1 Januari 1950 werd hij tot hoofdklerk I benoemd en op 1 Januari 1953 volgde zijn aanstelling tot beambte. De heer Wilson is tot op heden nog steeds in het Logeergebouw Gadja Mada werkzaam.

Malim Siregar, geboren 10 Maart 1909 te Sipirok (Noord-Sumatra), trad als klerk in dienst van onze maatschappij. Hij werd in 1937 bevorderd tot 3de klerk, en in 1938 werd hij tot 2de klerk aangesteld.



M. Siregar  
hoofdkl. II - Archief/HK  
25 jaar  
9 November 1955

Irsad terlahir dalam tahun 1904 di Tangerang dan pada tgl. 1 Nopember 1930 ia masuk kerdja pada perusahaan kami sebagai listerdrijver dan dipekerdjakan pada perwakilan Oosthaven.

Pada 1 Nopember j.a.d. ia mengharap akan memperingati hal, bahwa ia 25 tahun jang lalu masuk kerdja pada K.P.M.

Wilson werd 25 September geboren. Na eerst resp.



W. A. Wilson  
beambte Logeergebouw  
25 jaar  
3 November 1955

1 Januari 1949 volgde zijn benoeming tot 1e klerk en 1 Juli 1951 werd hij tot hoofdklerk II bevorderd. De heer Siregar is nog steeds op het Archief van het Hoofdkantoor werkzaam.

F. W. Bismetijer  
gezagvoerder  
25 jaar  
28 November 1955

(geén foto beschikbaar)

Frederik Wilhelm Bismetijer werd 5 October 1911 te Den Helder geboren. Hij doorliep de 3-j. HBS, voer 1 jaar als stuurmansleerling en behaalde daarna zijn 3de rang voor stuurman GHV aan de Zeevaartschool te Amsterdam. 28 November 1930 trad hij als 4de stuurman in KPM-dienst en in Mei 1934 behaalde hij te Djakarta zijn 2de rang. 1 Januari 1938 werd hij bevorderd tot 3de stuurman en in Juni van datzelfde jaar behaalde hij, eveneens te Djakarta, zijn eerste rang.

Gedurende de Japanse bezetting van Indonesië kwam de heer Bismetijer in verschillende interneringskampen op Java terecht. Na Japans capitulatie ging hij weer varen en werd 1 Januari 1947 tot 2de stuurman bevorderd. Precies 4 jaar later werd hij tot 1e stuurman aangesteld en zijn bevordering tot gezagvoerder kwam af op 1 Januari 1955.

## 34 Tankers en supertankers.

De Koninklijke Shell Groep heeft thans vaste orders geplaatst voor de aflevering van tankschepen in de jaren 1958-1960. Tot dusver zijn 31 hellingen gereserveerd, waarvan 11 in Nederland en 20 in Groot-Brittannië. Het is mogelijk, dat binnenkort nog enkele orders zullen worden geplaatst. Het ligt in de bedoeling, dat de helft van deze nieuwe tankschepen een draagvermogen zal hebben van 18.000 ton dwt en de andere helft een draagvermogen van 32.000 ton dwt. De opdrachten zijn verdeeld over vijf Nederlandse en negen Britse werven. De werven in Nederland waaraan opdrachten zijn verstrekt zijn: N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde, Vlissingen 1 tankschip van 18.000 ton dwt. Dok- en Werf Maatschappij Wilton Fijenoord, Rotterdam, 3 tankschepen van 32.000 ton dwt. De Rotterdamsche Droogdok Mij. N.V. Rotterdam, 2 tankschepen van 18.000 ton dwt., 2 tankschepen van 32.000 ton dwt. N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. Rotterdam 3 tankschepen van 18.000 ton dwt. Nederlandsche Dok- en Scheepsbouwmaatschappij Amsterdam, 1 tankschip van 18.000 ton dwt, 2 tankschepen van 32.000 ton dwt.

## Geén geklets!

Hebt gij niets te zeggen, dat beter is dan zwijgen, zwijg dan liever...

— Zeg, nou moeten jullie even luisteren. Weten jullie al dat alle K.P.M.-huizen op Kebajoran moeten worden afgebroken? Ja, heus hoor. Een reuze strop voor de maatschappij!

— Het flatgebouw ook?

— Neen, gelukkig (nog) niet. Nou weet ik toevallig een geschikt terrein in Kebajoran te koop waar dan nieuwe huizen op gebouwd zouden kunnen worden. Ik was eigenlijk van plan om meteen maar even naar de Directie te lopen en er over te spreken. Wat denken jullie ervan?

— Man, schei in hemelsnaam uit met die nonsens. Je voelt toch zeker zo wel dat dit je reinste kletspraat is. Gelooft je nu werkelijk zelf dergelijke verhalen? Wees toch asjeblijft wijzer en praat er verder niet over, dat lijkt ons veel verstandiger. De mensen zouden denken dat je gek geworden was!

Van de week nog. Komt een van onze collega's bij ons met het volgende fraais:

— Hè, hè, m'n tijd schiet aardig op. Nog precies 5 weken en ik ga met EV. Ze hebben me de raad gegeven om straks op het Amsterdam-kantoor maar eens flink van me af te bijten en daar precies te zeggen waar het op staat. Ik moet m'n voorwaarden maar stellen en dan krijg ik heus m'n zin wel!

Ja lezer, met dergelijk soort verhalen komt men vrij regelmatig bij ons aan. Dit zijn nu maar twee voorbeelden, maar we zouden zo gerust nog een paar pagina's met zulk „interessant” nieuws vol kunnen schrijven, ware het niet dat het jammer zou zijn van het kostbare papier en onze tijd. Bijna dagelijks horen we om ons heen de meest frappante staaltjes van dergelijke kletsica. Je zou er bijna je goede humeur door verliezen.

Weet u wat zo erg is? Het is zo jammer van de kostbare tijd die er met al die kletspraat is gemoeid.

Wij vinden het maar uiterst ongelukkig wanneer iemand niet voldoende geest heeft om goed te praten en niet voldoende verstand om z'n mond te houden. Vindt u ook niet?

Maar asjeblijft..... geén geklets!



# Archipel-vaart in het verleden

door  
G. Knijpenga  
XIX

De Nord Deutsche Lloyd opende in 1886 met het s.s. *Oder* een dienst op China via Singapore en zij zag al spoedig de noodzaak in van diverse feeder-diensten zowel vanuit China-havens als Singapore. Van laatstgenoemde haven had zij schepen van het kleinere type varen op Manilla, Brits Noord-Borneo, de Zuid-Philippijnen en Bangkok; de Belawan-dienst werd geopend met het s.s. *Schwalbe*, in 1891 vervangen door het s.s. *Sumatra* (407 ton). In 1900 bevoer de *Sumatra* de Penang-Deli-lijn, terwijl het grotere s.s. *Deli* (720 ton) vanuit Singapore werd ingelegd. Nog later werd dit schip op deze weekdienst vervangen door het s.s. *Ranée* (800 ton), terwijl de *Malaya* (900 ton) drie keer per twee weken op Penang-Deli voer. De *Asahan* (161 ton) werd later vervangen door de lijn Singapore-Paneh, Assahan, Penang en terug. Op Bandjermasin en Oost-Borneo-havens zagen wij in 1891 het s.s. *Lubeck* (330 ton) varen en op Pontianak, via Billiton, in 1902 het s.s. *Sambas* (243 ton).

In 1904 werd dit scheepje door de K.P.M. overgenomen en omgedoopt in s.s. *Valentijn*. Met verder een 8-wekelijks dienst, in 1898 met het s.s. *Stettin* (1712 ton) en later overgenomen door de *Manilla* (1880 ton) op Java, Makassar, Ambon, Banda en Nieuw Guinea, bewijst wel dat de N.D.L. er alles op zette zoveel mogelijk van het doorvoer als ook van het lokaal verkeer tot zich te trekken. De vaart op Deli was er op gericht een zo groot mogelijk aandeel in het tabaksvervoer naar Europa te verkrijgen. In 1889 vervoerde de N.D.L. 54.000 pakken tabak, terwijl voor de Blauwpijpers in dat jaar, via Singapore 121.000 en via Penang 6.700 pakken, in doorvoer werden aangebracht. Tien jaren later, in 1899, kreeg de N.D.L. 36.500 pakken en de Ocean 97.000 pakken. Dit was dus heel wat minder. De Nederlandse maatschappijen kregen nu ook een belangrijk deel namelijk 102.000 pakken door de K.P.M. in doorvoer hoofdzakelijk te Sabang aangebracht. Agente van de N.D.L. was de firma Behn Meyer & Co., een der oudste en langst te Singapore gevestigde buitenlandse firma's. Reeds in 1839 bleef daar Theodor August Behn een Hamburger super-carga aan wal, terwijl zijn vriend (en latere zwager) Valentin Lorenz Meyer zich het volgende jaar bij hem voegde, waarop in 1840 de firma tot stand kwam. Oorspronkelijk bepaalden zij zich tot de export op Hamburg en

namen het agentschap waar voor diverse Duitse en Scandinavische schepen die Singapore aanliepen. Toen de N.D.L. haar operatieterrein tot de Far East uitstreekte werden zij ook vertegenwoordigers voor deze maatschappij. De firma kwam tot zeer grote zaken op velerlei gebied, zowel wat de import als wat de export betrof. Hieraan kwam, evenals aan de activiteit van de N.D.L., met de eerste wereldoorlog in 1914 een einde.

Ook The Ocean Steamship Company te Liverpool begon met diverse locale diensten. In samenwerking met de West Australian Steamship Company die het s.s. *Australin* (553 ton) had varen, waarvoor Boustead & Co agenten waren, werd met het s.s. *Saladin* (1497 ton) een dienst op Fremantle, via de Javahavens, geopend. Later werd deze dienst met 4 schepen bevaren, namelijk de *Charon* (1660 ton) en de *Sultan* van de Ocean en de *Minalaya* en *Paroo* (171 ton) van de West Australian. Toen met de oprichting der K.P.M. in 1891 de Nederlandsch Indische Stoomvaart Maatschappij (agente fa. Boustead & Co), liquideerde, gingen de *Devonhorst* (1807 ton) en *Kongsee* (1072 ton) over naar Mansfield & Co. en werden in de Singaporeregisters ingeschreven op naam van de heer T. C. Bogaardt.

Genoemde heer Bogaardt was een Nederlander en oudste partner van de firma W. Mansfield & Co, agente voor de Ocean. Met deze twee schepen, alsmede met de *Menelaus* (1263 ton) en de *Flintshire* (1565 ton), werd via Surabaya en Makassar op de Molukken etc. gevaren.

In de Straits Times van 1891 werd geadverteerd:

Ocean Steamship Company  
for Sourabaya, Bali, Macasser, Timor  
Delli, Timor Koepang and Endeh the  
O.S.S. Co's steamer "Kongsee" Captain  
Mc. Gill will be despatched for the above  
ports on the 19 th. inst.

For freight and passage, apply to  
W. Mansfield & Co.  
Agents O.S.S. Coy.

Toen de Ocean evenwel expansie vond in de oprichting der Nederlandsche Stoomvaartmaatschappij „Ocean” in 1891 en vanuit Amsterdam rechtstreeks op Indonesische havens werd gevaren, werd de Molukkdienst weer ingetrokken. De *Flintshire*, die in 1890 overgenomen was van Lim Tiang Hee, werd oorspronkelijk naar Liverpool

overgeschreven. In 1892 zagen we genoemd schip enige tijd onder Nederlandse vlag van Makassar uit op de Molukken varen.

Later in 1895 had de Ocean blijkbaar nog andere plannen, afgaande op het feit, dat genoemd schip stond ingeschreven als behorende aan The East India Ocean Steamship Company te Liverpool. Dit was evenwel slechts van zeer korte duur. Na 2 maanden werd het schip weer teruggeboekt naar Liverpool. In 1890 had deze dochteronderneming het s.s. *Maha Vajirunhis* (812 ton) varen van Singapore via Penang naar Westkust Sumatra tot Padang v.v. In 1893 werd dit schip door de K.P.M. overgenomen.

Voor de diensten Singapore en Penang-Deli (tabakvervoer) beschikte de Ocean over de *Hebe* (345 ton), *Calypso* (339 ton) en *Ganymede* (236 ton). Deze drie schepen bleven buiten de in Februari 1890 opgerichte Straits Steamship Company, waarin de Ocean een groot aandeel nam en nauwe relaties onderhield. Meestal wordt verondersteld, dat de Str. St. Comp. een dochteronderneming van Messrs. Alfred Holt & Co. (Blue Funnel Line) is en reeds de blauw-wit gekleurde schoorsteen der schepen geeft daar alle aanleiding toe. Nog in de Nautical Magazine van 1950 schreef, naar aanleiding van een artikel waarin „the Str. St. Comp. now under management of the Blue Funnel Line” werd genoemd, Mr. C. E. Wurtzburg (oud chairman van de Str. St. Comp.), dat weliswaar Mansfield & Co agenten van de Blue Funnel Line, sedert 1923 ook managers van de Straits Steamship waren, doch dat het gezag op laatstge-



— Jan, schei nou toch eens uit met dat kettingroken !



noemde geheel in handen bleef van haar eigen Board of Directors.

"The Straits Steamship Comp. continues to be what it has always been a Singapore Company controlled in every respect by its own Board of Directors and Alfred Holt & Co have no power to interfere in any way in their conduct of the business".

Van de oprichting der Straits Steamship Comp. is niet veel meer na te gaan. De archieven te Liverpool gingen tijdens de blitz verloren, terwijl die te Singapore door de Japanners werd opgeruimd.

De leidende persoonlijkheid was de reeds eerder genoemde T. C. Bogaardt, de eerste chairman, die met een aantal Chinese reders, waarvan wij genoemd zagen Chin Guan en Kim Seng, de Company stichtte. Kantoor No. 1, Robinson Quay. De eerste schepen zoals de *Malacca* (405 ton) *Hey Leong* (296 ton) en *Billiton* (195 ton) werden ingebracht door de firma Kim Seng & Co.

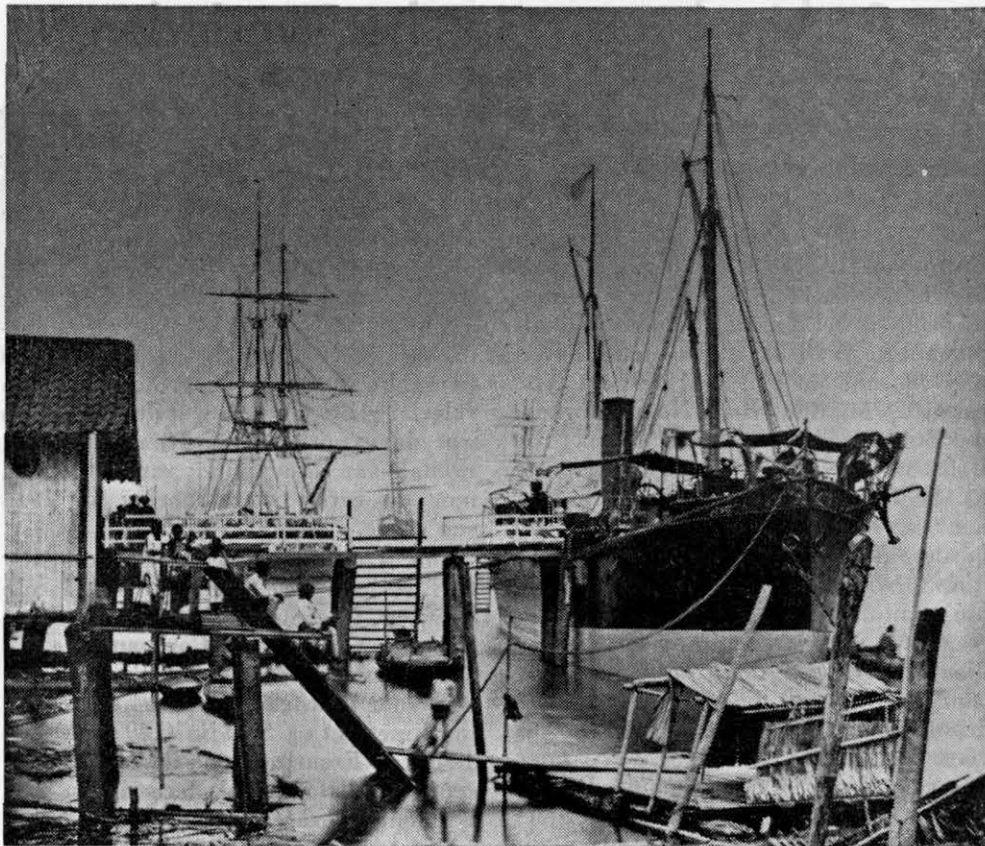
Met verder de *Sappho* (195 ton), *Will-of-the-Wisp* (166 ton), *Ban What Hin* (195 ton) en de *Oozyia* (419 ton) werden diensten geopend op de Malacca-kust, Sumatra's Oostkust, Pontianak en Brits Borneo.

De maatschappij ontwikkelde zich voorspoedig. In 1896 toen Mr. C. W. Laird manager werd (Mr. Bogaardt trok zich in 1897 terug) werden twee nieuwe schepen, de *Juno* (900 ton) en de *Clio* (1200 ton), aan de vloot toegevoegd. In 1900 kwam de Tan Kim Tian Steamship Company onder de directie van de Str. St. Comp. waardoor de vloot werd versterkt met de stoomschepen *Giang Ann* (557 ton), *Penang* (386 ton), *Giang Seng*, *Zweena* en *Flevo*.

In 1905 werden deze maatschappijen evenwel weer gescheiden. Of deze combinatie nu wel geheel juist is menen wij te moeten betwijfelen. Wij hebben Tan Kim Tian in die jaren steeds als een zelfstandige maatschappij zien opereren.

Omstreeks die tijd schijnt de stoot tot belangrijke ontwikkeling wel gegeven te zijn door Mr. Somerville, als chairman met als directeuren naast zich de heren Tan Jian Kim, Lee Chang Yan, Lim Ho Pua en Tan Keong Saik. In 1922 werd de Eastern Shipping Company te Penang overgenomen met diverse kleine schepen varende vanuit Penang op Oost-Sumatra etc.

In totaal beschikte de Straits Steamship Company in 1938 over 48 schepen met een totaal van 37.000 ton, waarvan de grootste de welbekende snelle *Kedah* (2500 ton) op de Singapore-Penang-Belawan-Deli dienst en de kleinste de *Brunei* van 101 ton.



Het ss. „Ruby” (149 ton) van Wee Bin & Co. aan de steiger te Bandjermasin (1895).

In 1895 ging het s.s. *Billiton* van de Str. St. Comp. op zee met „all hands” door brand verloren met een lading van 16000 blikken petroleum. In 1891 begon feitelijk de oliehandel te Singapore, waarbij Syme & Co (een der oudste zaken, opgericht in 1823 door Mr. Hugh Syme en steeds in ongewijzigde vorm gebleven) optraden als agenten van de firma M. Samuel & Co. te Londen (de latere Shell). Als opslagplaats werd een tank van 4500 ton op Pulo Bukom gebouwd, waarbij tevens een blikfabriek kwam. De eerste opslag was Russische petroleum, aangebracht per s.s. *Murex* in 1892. Later kwam de olie ook van Balikpapan en Palembang waarvoor in 1897 het s.s. *Crathie* (292 ton) speciaal door Samuel & Co in de vaart werd gebracht. In 1902 nam de Asiatic Petroleum Co de opslag en verkoop van de Shell Transport and Trading Co en haar concurrenten de Royal Dutch, eigenaar van de tankinstallatie te Pulo Samboe, over. Voor de laatste waren Hooglandt & Co de vertegenwoordigers. Deze firma was sedert 1860 te Singapore gevestigd en opgericht door de heren Jan Daniel Hooglandt en Johan Rudolf Riedtman. Zijn tegenwoordig diverse Nederlandse firma's. Syme & Co en Hooglandt & Co werkten nu samen als agenten voor de verkoop van olieproducten van de B.P.M., die geleidelijk steeds grotere afmetingen aannam. Zelfs zodanig, dat de Asiatic Petroleum

Company besloot in 1908 haar eigen kantoor te Singapore te openen. Zoals reeds eerder gezegd, nam pas na de opening van het Suezkanaal in 1869 de scheepvaart grotere vormen aan.

Geregistreerd werden;

in 1860	150 schepen:	41.341 ton
		(149 zeil; 1 stoom)
in 1871	247 schepen:	34.661 ton
in 1880	351 „	35.836 „
		(310 zeil; 41 stoom)
in 1890	447 schepen:	41.696 ton
		(364 zeil; 83 stoom)

Merkwaardig was, dat de gemiddelde tonnenmaat der schepen steeds afnam.

In 1890 was de gemiddelde tonnage van een stoomschip 232 ton en van een zeilschip slechts 62 ton hoewel daaronder toch de jonks en tangkangs, die afzonderlijk geregistreerd waren, namelijk 251 met 13.247 ton, niet waren begrepen.

1 Januari 1890 lagen in haven 40 stoom- en slechts 12 zeilschepen. In totaal kwamen in dat jaar 3900 schepen, w.o. 3500 stoomschepen, met 5.800.000 ton de haven binnen, terwijl er in 1870 bijvoorbeeld 1600 schepen (70.000 ton) arriveerden.

In eerst genoemd jaar kwamen	
van Java	239 schepen met 208.437 ton
„ Sumatra	547 „ „ 175.638 „
„ Borneo	265 „ „ 83.731 „
„ Celebes	51 „ „ 40.672 „



Van de 3900 schepen, waren er 2330 van Britse, 630 van Nederlandse, 286 van Duitse en 126 van Franse nationaliteit.

Diverse lijndiensten hebben zich geleidelijk ontwikkeld, behalve de reeds eerder genoemde feederdiensten van de grote stoomvaartlijnen en waar wij ons beperken tot de vaart op de Archipel kunnen we voor die tijd noemen: de lijndiensten van de Nederlandsch-Indische Stoomvaart Mij., varende onder contract met het Nederlands-Indische Gouvernement en onder Nederlandse vlag. Vanuit Singapore gezien:

14 daags: naar Batavia via Muntok in aansluiting op de P. & O. mail.

3 maal per maand: naar Makasser en Molukken via Java, Bali en Lombok.

1 maal per maand: naar de Atjehhavens.

2 maal per maand: naar Palembang en Djambi.

2 maal per maand: naar Deli, via Bengkalis, Paneh en W. Sumatra.

Verder zagen we:

Tan Kim Tian & Sons:

s.s. *Celestial* (641), *Penang* (386), *Giang Ann* (557) naar Batavia, Cheribon en Semarang.

Wee Bin & Co.:

s.s. *Ruby* (149) naar Muntok-Palembang.  
s.s. *Amherst* (108) naar de Javahavens.  
s.s. *Ban Yong Seng* (367), *Hong Ann* (299), *Poh Ann* (485), *Mc. Alister* (462) *Teresa* (753) naar Surabaia, Bali, Lombok en Makasser soms door naar de Molukken of via Menado, Gorontalo, Ternate, Noord-Borneo en terug.

s.s. *Batavia* (230) naar Surabaia of Oost-Borneo.

Leong Hong & Co.

s.s. *Carolina* (192) naar Muntok en Palembang.

Lim Lan & Co.:

s.s. *Normandy* (664) naar Javahavens.  
Ban Seng & Co.:

s.s. *Ban What Soon* (199) naar Billiton Pontianak.

Syed Mohsin bin Aljafree:

s.s. *Vidar* (206 ton) naar P. Laut, Berouw, Boelongan.

Ban Hin & Co.:

s.s. *Petrel* (158 ton) naar Bandjermasin of Palembang.

Verder worden nog genoemd van diverse eigenaren varende op Bengkalis: s.s. *Hing Seng Tije*, *Almanoor*, *Bintang*, *Timor* en *Pilot Fish*.

op Djambi:

s.s. *Isabella* (83) en s.s. *Hongkong* (73).  
op Pontianak: s.s. *Pontianak* (99) en *Sri Pontianak*.

op Palembang: s.s. *Banca*.

op Bagan: s.s. *Shun On* (136), terwijl we op Java en de Molukken nog zagen: de s.s. *Cleator*, *Martaban*, *Marlborough*, *Lido* en het s.s. *Aegean*.

Er waren er ongetwijfeld nog meer-



Waarom een statietrap bij de aanbouw goed moet worden beproefd: drukte op de statietrap van het ms. „Camphuys” in Kwandang (Celebes).  
(foto: Ir. P. Th. Meerdink — Chef Afd. Scheepsbouw Amsterdam-kantoor)

dere in los verband varende, doch velen hadden slechts een kortstondig bestaan. Het is voor een koopman dikwijls verleidelijk een eigen schip te hebben en in goede tijden levert dit ook wel voordeel op. Op de lange duur eist echter vooral een rederijbedrijf een vooruitziende leiding met toegewijd personeel en een degelijke organisatie om alle ups en downs (vooral het laatste loopt spoedig in de papieren) te doorstaan. Om slecht een paar voorbeelden te noemen:

Tegelijk met de Straits Ship Company

werd in 1890 nog opgericht de Malay Peninsula Steamship Company met één scheepje, de *Pontianak* (99 ton). Toen Kapitein Habekost zich terugtrok werd het schip verkocht en liquideerde de rederij. Voor de Malayan Steamship Comp. (Teng Quee c.s.) werd in 1890 een nieuw schip, de *Perdana* (200 ton) bij de New Harbour & Dock Comp. te water gelaten. Verder zagen wij daar niets meer van, evenmin als van de Indian Steamship Company in hetzelfde jaar opgericht.

(wordt vervolgd)



# Havenradar in Nederland

In een krantenbericht werd gemeld dat op 15 September 1955 het 16000e schip dit jaar de Nieuwe Waterweg was gepasseerd, terwijl op 31 Augustus 1955 het 4000e schip IJmuiden was binnengelopen.

Dit kleine berichtje bewijst wel de vooraanstaande plaats die Nederland op scheepvaartgebied inneemt.

Deze scheepvaart is dan ook niet voor niets een der pijlers van de Nederlandse

welvaart. Daarom is het van het grootste belang, dat de grote havens en ook de toegangswegen met alle hulpmiddelen die de moderne techniek biedt ten alle tijde toegankelijk zijn.

Als de grote vijand van de scheepvaart, mist, met slecht zicht schepen vasthouden en alle bedrijven die bij het laden en lossen betrokken zijn gedwongen rust moeten houden, gaat er een enorm bedrag aan tijd (= geld) ver-

loren. In samenwerking met de overheid zijn de havenautoriteiten dan ook onvermoeid bezig met behulp van de moderne techniek de grote havens onder alle omstandigheden open te houden.

Het doel van dit artikel is u een en ander te vertellen van het tot stand komen van de havenradar in Nederland.

We weten allen hoe „radar”, gedurende de 2de wereldoorlog ontwikkeld door de geallieerden, onschatbare diensten heeft bewezen aan de land-, zee- en luchtsrijdkrachten. Deze nieuwe toepassing op elektronisch gebied was na het einde van de oorlog voor alle bezette en geïsoleerde landen een grote verrassing. In Mei 1946 werd in Londen een internationale bijeenkomst gehouden, waarbij de vreedzame toepassing van radar besproken werd, o.m. voor beveiliging van druk bevaren routes en toegangswegen van havens. Op deze conferentie, de I.M.R.A.M.N. (International Meeting On Radio Aids To Marine Navigation), werden ook besproken de nieuwe radio-technische mogelijkheden voor de navigatie, Decca en Loran. Alle bezette landen kregen inzage van deze nieuwe mogelijkheden.

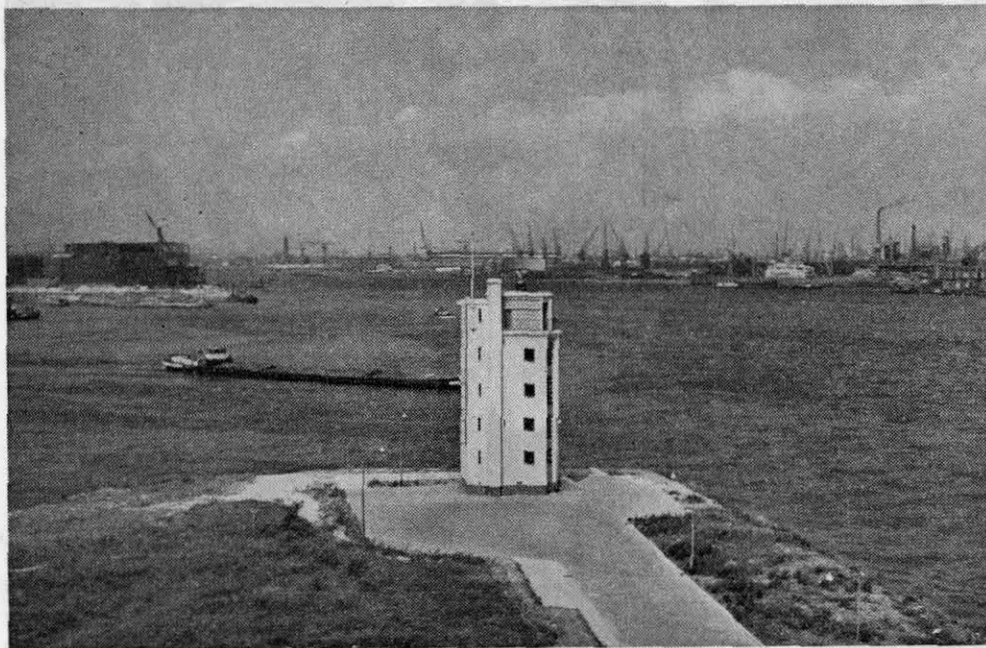
In Nederland werd al gauw door de regering een commissie benoemd: „De Staatscommissie Onderzoek Radiotechnische Hulpmiddelen voor de Navigatie” en deze kwam reeds spoedig met een rapport voor den dag voor toepassing van havenradar voor onze grote havens. Het inmiddels opgerichte Nederlandse Radar Proefstation kreeg opdracht van de gemeenten Rotterdam en Amsterdam plannen uit te werken voor het opstellen en uitrusten van de beide toegangswegen met de modernste hulpmiddelen op radiotechnisch gebied.

Zo kwam reeds in November 1951 te IJmuiden de havenradarinstallatie in bedrijf en aan de hand van de ervaring met deze installatie opgedaan werd het project „Nieuwe Waterweg” ontworpen.

Hier zat echter heel wat meer aan vast, want om de gehele Waterweg met mist of slecht zicht te kunnen bevaren van de Hoek van Holland tot aan de Parkade, moest men een keten van 7 stations projecteren waarvan de actieradii elkaar overlappen.

Op deze stations of radarposten zal men de beweging van een bepaald schip van minuut tot minuut kunnen volgen en deze waarnemingen door kunnen geven aan de loodsen die de schepen binnenbrengen.

Uitgerust met een draagbaar radio-telefonie zender/ontvanger zal de loods in voortdurend contact staan met de waarnemingstoren en zal deze ook de



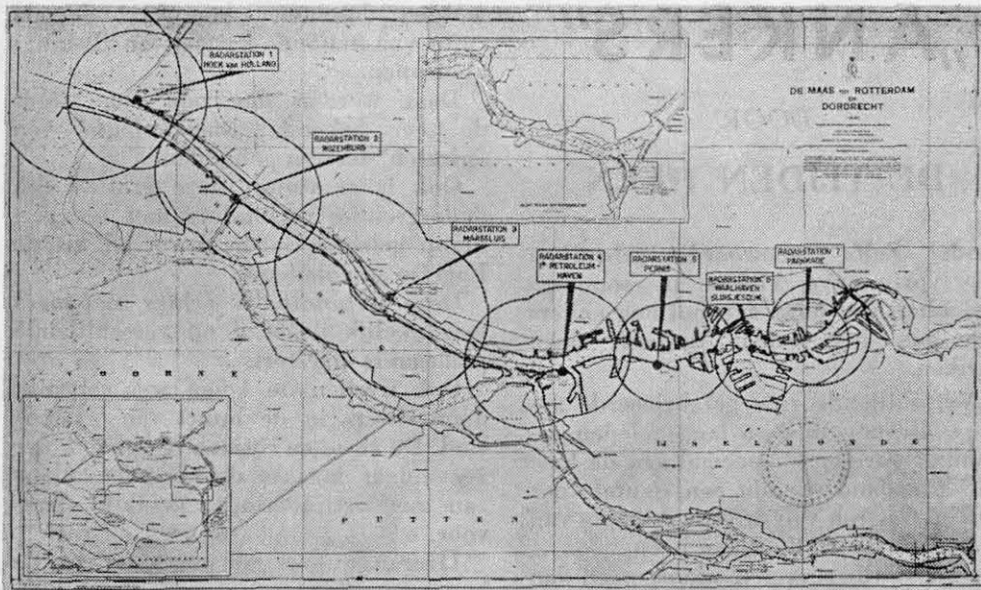
Op een vooruitgeschoven landpunt bij de ingang van de Waalhaven is een der posten van Radar-Nieuwe Waterweg opgesteld.



De radarwaarnemer achter zijn schermen heeft een duidelijk overzicht van alles wat zich op het water afspeelt. Hier een beeld van de haven van IJmuiden.

(foto's: Philips Telecommunication Hilversum)





Het project „Nieuwe Waterweg”: zeven radar-stations zijn hier geprojecteerd waarvan de actieradii elkaar overlappen. Op deze radarposten kan men de beweging van een bepaald schip van minuut tot minuut volgen.

situatie op de verdere route van het schip vanuit de toren aan de loods kunnen mededelen.

Bij het verlaten van de actieradius van het ene station wordt het schip telefonisch aan het andere (volgende) station overgedragen.

Door overschakeling op een andere frequentie kan de loods met zijn zend-apparaat rechtstreeks in contact komen met de volgende radarpost. Ook kunnen stations door gebruik te maken van verschillende frequenties gesprekken voeren met verschillende schepen zonder dat hinder van elkaar ondervonden wordt.

Momenteel zijn verschillende torens reeds gereed en is de verwachting dat begin 1956 reeds schepen bij mist

„binnengepraat” kunnen worden, zodat oponthoud wegens mist of slecht zicht dan tot het verleden behoort.

Nederland zal dan het eerste land ter wereld zijn met een radarketen van 7 stations.

Alle apparatuur voor de stations wordt geleverd door Philips Telecommunicatie, n.v. Hilversum, die de afgelopen winter als introductie voor dit a.s. gebeuren in diverse plaatsen een speciaal gemaakte film vertoonde die het gebruik van de havenradar in beeld bracht. Verder zal de P.T.T. de verschillende telefonische verbindingen tussen de stations onderling tot stand brengen.

Tenslotte volgt hier nog een lijst van bestaande of geprojecteerde radar-installaties:

Antwerpen	— experimenteel — schema voor de Schelde in bewerking
Douglas — Eiland Man	— 3 cm radar — in bedrijf
Le Havre	— 10 cm radar — in bedrijf
Liverpool	— 3 cm speciale radar met radiotelefonische verbinding met de loodsen — in bedrijf
Rotterdam	— alleen experimenteel
Spitsbergen	— 3 cm radar met radiotelefonie — in bedrijf wanneer haven in de zomer open is.
Sunderland	— 3 cm radar met r.t. verbinding met de loodsen — in bedrijf
IJmuiden	— 3 cm speciale radar met r.t. verbinding met de loodsen in vol bedrijf
Baltimore	— 3 cm radar — in bedrijf
Halifax	— 3 cm radar met r.t. verbinding in bedrijf
Long Beach (Cal.)	— 3 cm radar met r.t. verbinding met de loodsen — in vol bedrijf.
Los Angeles	— beperkt gebruik met r.t. verbinding
San Fransisco	— geprojecteerd
Vancouver	— 3 cm radar, met r.t. verbinding in bedrijf
Auckland	— gewezen USN radar met r.t. verbinding alleen voor de loodsbuit
Bordeaux	— experimenteel
Boston	— in bedrijf

A. v.d. P.

## De knoper

(historisch)

Toen de stuurman werd overgeplaatst raakte de ouwe een meeligger kwijt, waarmee hij onder het genot van een borrel en een goeie sigaar vele maatschappelijke misstanden had rechtgezet.

Zeker, de nieuwe stuurman was ook een aardige vent en alleszins capabel voor zijn werk, maar toch was-ie anders. Inplaats van, zoals de vorige stuurman, met de ouwe de wereld te gaan zitten hervormen, trok deze zich na de dienst terug en je zag hem de gehele avond niet meer. Geen wonder dat de ouwe zich enigszins eenzaam ging voelen en — hoewel eigenlijk tegen zijn principes indruisend — besloot de regel van Mohammed en de berg in toepassing te brengen en de stuurman maar eens op eigen terrein te gaan opzoeken.

Tot zijn grote verbazing trof hij de stuurman aan achter een grote berg wollen draden, die hij met veel ijver door een of andere lap zat te prikken.

Na een opmerking van de ouwe, dat hij dacht op een schip te zitten en niet bij een vereniging van huisvrouwen, antwoordde de stuurman, dat hij aan huisvlijt deed en een tapijt aan het knopen was.

De ouwe, toch niets te doen hebbende, bestelde wat te drinken en liet zich intussen door de stuurman de gehele knooptechniek gewillig uitleggen.

Misschien onder invloed van het genuttigde, misschien ook door de overtuigingskracht des stuurmans betoog en gefascineerd door diens vaardige handen, raakte de ouwe er langzamerhand heilig van overtuigd, dat tapijtknopen datgene was waar het de zeeman door de eeuwen heen in zijn vrije tijd aan had onthouden.

Aldus besloot de ouwe zelf ook te gaan knopen en bestelde nog diezelfde avond bij vrouwlief in Holland de benodigde materialen, nadat de stuurman hem had verzekerd, hem, zodra de boel zou arriveren, te zullen inwijden in de geheimen van de edele knoopkunst.

Echter, het noodlot maakt rare kronkels en zo gebeurde het, dat op de dag, dat des kapiteins knoopboel arriveerde, de knopende stuurman werd overgeplaatst en de kapitein met een berg wol alsmede knoopapparaten bleef zitten, zonder nog van de knooptechniek op de hoogte te zijn.

Na vele avonden van vergeefs moeizaam pogen, zwiepte de ouwe, wat te verwachten was, in een vlaag van woede de gehele boel over boord, bestelde een borrel en ging naar de nieuwe stuurman om eens te kijken wat deze van zijn hervormingsplannen dacht.

Nicolas





# „ANKERS“

DOOR

## DE TIJDEN HEEN

model. Zelfs tegenwoordig gebruiken zeer primitieve vissers in sommige gedeelten van onze aardbol nog ankers die aan het stenen tijdperk doen denken.

Verschillende ruw gefabriceerde ankers, die nog niet zo lang geleden gevonden werden — speciaal aan de kust van Engeland — zijn een sleutel voor het bestuderen van de ontwikkeling van de ankers door alle tijden heen.

„Cornwall“-zeekeien ondergingen dan ook een gedegen bestudering in het begin van 1900. Vele van zulke keien zijn gevonden in de provincie Cornwall.

Sommige zijn rotsstenen met een gat in het midden en een vorm van een oliebol. Weer andere zijn met een ijzeren ring erin bevestigd, terwijl weer andere het model hebben van een handtas met aan de bovenzijde een langwerpige gleuf er in gemaakt.

Ook werd beweerd, dat die keien als tweede functie aan boord bestemd waren om de vissen aan het schrikken te brengen door de keien over boord te laten vallen, zodat de vis, in paniek, als vanzelf in de uitgezette netten zwom. Het is bekend, dat dit in 1913 nog in Cornwall gedaan werd.

Kleinere stenen werden gebruikt om visnetten te verankeren en weer iets grotere — met de vorm van een langwerpige aardappel en in het midden een groef rondom — werden wel voor een heel eigenaardig doel gebruikt.

Smokkelaars, die goederen vanuit Frankrijk naar Engeland smokkelden, gebruikten ze namelijk om waterdichte kisten, vol contrabande, te verbergen, om deze, wanneer de kust weer veilig was, verder te transporteren.

Deze „keien“ worden beschreven als „behoorlijk groot“ en dat zal dan ook wel zo geweest zijn, want ze moesten immers zwaar genoeg zijn om de houten kisten onder water op hun plaats te kunnen houden.

Dit gebeurde veel aan de zuidkust van Engeland, wanneer ze hun smokkelwaar niet tijdig genoeg in de rotsen konden verbergen.

Een zeer bekende plaats was wel Hastings, en in mindere mate het daaraan grenzende St. Leonardus on Sea, alle twee plaatsen aan de Zuidkust.

Daar zijn dan ook nog de onderaardse grotten en gangen, gebruikt door de smokkelaars, volkomen intact en lonen zeer zeker de moeite om bezichtigd te

worden, destemmer daar zij onder de ruïne van het oude kasteel van Hastings doorlopen.

Daar worden dan ook nog steeds de zeer bekende „smokkelaars“- en „piraten“-feesten gehouden.

Ook is er vanuit deze grotten een ondergrondse verbinding met het verderop gelegen Battle, beroemd uit de Engelse geschiedenis.

Deze verbinding is echter niet meer toegankelijk daar zij op verschillende plaatsen is ingestort.

Ook werden de keien wel gebruikt door vissers in de buurt van 's Lands End. De ruwe en rotsachtige bodem der zee aldaar maakte de normale ankers van toentertijd minder geschikt daarvoor.

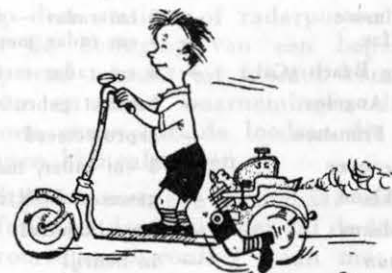
Ijzeren ankers werden daar in de buurt zo zelden aangetroffen, dat toen eens een vissersman in de 18e eeuw er eentje te pakken kreeg, feitelijk niemand goed wist wat het feitelijk voor een ding was. Een variatie op deze „keien“ en als zodanig een verbetering, was een soort waarbij de kei in een gaffel was gevat en werd opgesloten door over de uiteinden van de gaffel weer een stuk hout te plaatsen.

Door nu het ankertouw aan het stompe einde van de gaffel te bevestigen, verkreeg men een, voor die tijd althans, zeer effectief karakter.

Dit soort ankers zijn o.a. gevonden in Engeland, Noorwegen, Duitsland, Canada en Siberië. Het Siberische type was echter enigszins afwijkend, de kei was namelijk meestal opgesloten tussen vier buigzame takken, die aan de bovenzijde en in het midden van stevige bindsels waren voorzien. De uiteinden van de vier takken waren voorzien van een kleine gaffel, die naar buiten uitstak. Wanneer dit anker dus overboord ging, moesten deze gaffels voorkomen, dat het anker ging „krabben.“

De ontwikkeling van ankers vanaf de „zeekei“ tot aan het Siberische type, en tot aan de ankers zoals wij ze tegenwoordig kennen, schijnt volkomen logisch te zijn.

IJzer, veel meer in gebruik komende, verving nu de takken en aangezien het ijzer van zichzelf al zwaar genoeg was, werd de kei vervangen door hout, dat wij dan de „stok“ noemden.



Iedereen heeft weleens het gezegde gehoord van: „Als mijn tijd erop zit dat ga ik voor anker“ of „Als ik er mee ophoud, dan ga ik met een anker over mijn schouder het land in en als ik nu iemand tegenkom en hij vraagt wat dat voor een ding is, dan ga ik daar voor de rest van mijn leven wonen.“

De meesten van ons schenken meestal niet veel aandacht aan deze gezegden, weten niet hoe of ze ontstaan zijn en velen weten misschien ook maar heel weinig af van de ontwikkeling en het vroegere bestaan van het anker.

We moeten zeggen, dat niemand precies weet wanneer het eerste gezegde in de wereld kwam, maar een feit is, dat het veel gebruikt wordt. Misschien bedoelde degene, die het voor het eerst bezigde, er wel mee, dat, nu hij ophield met het varen(?), hij rustig op dezelfde plaats zou blijven wonen.

Het tweede gezegde spreekt bijna voor zichzelf, daar dit wil zeggen dat, nadat zijn tijd erop zat, hij zover mogelijk van de zee verwijderd wilde zijn.

Toen de Middellandse Zee in de vroegere tijden het middelpunt van de beschaving was, was de meeste scheepvaart langs de kusten. Gewoonlijk wanneer men een rustpauze wilde houden om eens goed uit te rusten, trokken de zeelieden hun boten zover mogelijk op het strand om eventueel te verhinderen, dat ze met de vloed weg zouden drijven.

De Chinezen deden dit ook wel, maar gebruikten toch ook wel ankers en hadden ongeveer 4000 jaar terug alreeds ankers die zeer veel geleken op de stok-ankers die wij kennen.

Maar de ontwikkeling van ankers stond niet stil en ging dan ook steeds vooruit in verschillende gedeelten van de wereld, echter in verschillende tempo's. De één had reeds een vrij modern anker, terwijl de ander zich nog steeds behield met een zeer ouderwets





*Copra laden te Oena-Oena (Schildpadeilanden). Op de achtergrond het ms. „Balanipa”.*

*(foto: Ir. P. Th. Meerdink — Chef Afd. Scheepsbouw — Amsterdam-kantoor)*

Het houten gedeelte van dit soort anker verloor echter al spoedig zijn belangrijkheid en verdween tenslotte geheel.

Echter zijn op dit ogenblik nog wel meerdere vaartuigen verankerd d.m.v. de zogenaamde „zeekei”. De naam „anker” is afkomstig van het Griekse woord voor „haak”. Beweerd wordt dat de vroegere Griekse ankers veel geleken op een zeer grote vishaak.

Buiten de alreeds in het begin aangehaalde gezegden is er nog een uitdrukking in verband met ankers, en wel „Uitkijk anker”. „Uitkijk anker” schijnt een zeer eigenaardige uitdrukking, als men hiervan de betekenis niet weet, want indien er tegenwoordig ook een „uitkijk anker” op na wordt gehouden, dan kijkt hij toch zeer zeker niet naar het anker, maar staat op post om te kijken of het anker niet krabt.

Hardnekkige verhalen in onze marine willen echter, dat de „uitkijk anker”, wanneer de schipper in de buurt was, plotseling praaide: „Anker drijft.” De overlevering wil, dat de schipper zich

hals over kop naar de boeg spoedde en angstvallig buiten boord keek of hij het anker zag drijven. Voor de waarheid hiervan kan niet worden ingestaan, omdat de overlevering er wel eens meer naast is, waar het historische feiten betreft. Doch indien het wel waar zou zijn dan denk ik wel dat de uitkijk later hier of daar weleens een zeker lichaamsdeel betastte.

In vroegere dagen echter stond de „Uitkijk anker” wel degelijk op post om het anker — of ankers — zelf in de gaten te houden.

Wanneer het schip namelijk in de haven aan de kade gemeerd lag, waren de ankers aan het dek opgeborgen. Nu kwam het veel voor dat tussen diverse schepen een zekere rivaliteit heerste en dit kwam dan tot uiting door elkaars ankers te stelen, dus ongeveer zoiets als tegenwoordig nog het geval is met de „Loden verrader”.

Dit stelen van ankers gebeurde meestal in de nacht, als de bemanning lag te slapen. Nu had men dan de „Uitkijk anker”, die, zodra hij onraad

vermoedde, direct groot alarm maakte.

Evenals de scheepsklokken, worden ankers ook vaak bewaard als herinnering aan bepaalde schepen, of als versieringen van gebouwen. Zij zijn hier dan ook zeer geschikt voor.

Zo treffen wij bijvoorbeeld in Den Helder ook een oud anker aan, voorzien van een houten stok, en wel bij het monument „Helden der Zee”. Dit anker moet afkomstig zijn van een schip dat in het Marsdiep is vergaan en is daar opgevist. Aan welk schip het echter toebehoorde en wanneer het opgevist is, kon men mij, bij informatie aldaar niet mededelen.

De huidige techniek en ontwikkeling hebben gezorgd dat het materiaal dat tegenwoordig voor het vervaardigen van ankers wordt gebruikt tweemaal zo sterk is als voorgaande.

De ontwikkeling gaat verder en het is wel een heel lange weg vanaf de eerste „zeekei” tot aan de ankers die tegenwoordig door de grootste schepen worden gebruikt.

(Uit: „Alle Hens”, orgaan der Kon. Marine)



# Hoe schrijf ik dat?

## Het Nederlandse werkwoord

Een rasechte bewoner van Nederland  
Geeft altijd de voorkeur aan 't buitenland;  
Verwaarloost het Nederlands Fabrikaat  
Omdat „Made in England” véél beter staat.

.....Zo deed een tijd geleden de N.R.C.  
Er onze taal een groot onrecht mee,  
Toen zij voor de dag kwam met een spottend  
lied.  
Maar Heren! Kent ge Uw moedertaal niet?  
Heus, al is ook de taal van John Bull nog zo'n  
rare,  
Wij winnen het nog van de Plumpuddenaren.

Ik wil proberen U dat te bewijzen,  
Dus luister maar goed, 't is om van te ijzen.

Ten eerste: het meervoud van *slot* is steeds  
sloten,  
Maar toch is het meervoud van *pot* geenszins  
poten.

Evenzo zegt men: één *vat* en twee *vaten*,  
Maar nooit zal men zeggen: één *kat* en twee  
katen!

Wie gisteren ging *vliegen*, zegt heden: ik  
vloog;

Dus zegt U misschien ook van *wiegen*: ik  
woog?

Nee, pardon, want ik *woog* is afkomstig van  
wegen,

Maar..... is nu ik *voog* een vervoeging van  
vegen?

En dan: het woord *zoeken* vervoegt men: ik  
zocht;

En hoort dan bij *vloeken* misschien ook: ik  
vlocht?

Alweer mis, want dit is afkomstig van *vlechten*,  
Maar ik *hocht* is geen juiste vervoeging van  
hechten!

Bij *roepen* hoort *riep*, maar bij *snoepen* geen  
sniep,

Bij *lopen* hoort *liep*, maar bij *kopen* geen *kiep*.

En evenmin hoort er bij *slopen* ik *sliep*,  
Want dit is afkomstig van 't schone woord  
slapen.

Maar zet nu weer niet: ik *riep* bij het woord  
rapen,

Want dat komt van *roepen*, en U ziet het  
terstond,

Zo draaien we steeds in een cirkeltje rond.  
Van *raden* komt *ried*, maar van *baden* geen  
bied,

Dat komt weer van *bieden* (ik hoop dat U 't  
ziet!)

En van *bieden* komt *bodd*, maar van *wieden*  
geen *wood*.

U ziet, de verwarring is akelig groot.

Nog talloze voorbeelden kan ik U geven.

Want *gaf* hoort bij *geven*, maar *laf* niet bij  
leven.

Men spreekt van: wij *drinken*, wij hebben  
gedronken,

Maar niet van: wij *hinken*, wij hebben  
gehonken.

't Is: ik *eet* en ik *wist*: zo vervoegt men dat!  
Maar schrijft U nu niet bij *vergeten*: *vergist*,  
Dat is een vergissing; ja, moeilijk is 't.

Het volgend geval is bijna te bont:

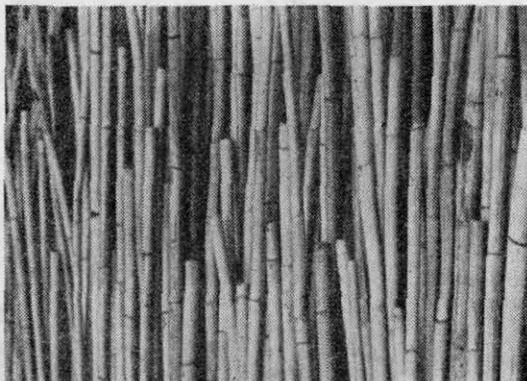
Bij *slaan* hoort: ik *sloeg*, niet: ik *sling* of ik  
slond.

Bij *gaan* hoort: ik *ging*, niet ik *goeg* of ik  
gond.

Bij *staan* niet: ik *stoeg* of ik *sting*, maar: ik  
stond.

Zo kan ik wel doorgaan tot volgende week,  
Maar, dierbare hoorder, ik maak U van streek  
Met al deze onzin, die toch gewis  
Van onvervalst Hollandse oorsprong is.  
Dus stop ik. Neen, ho! Daar vergeet ik  
warempel

## Onze maandelijks foto-prijsvraag



Nevenstaand ziet u de oplossing  
van de foto-prijsvraag, voorkomende in het September-nummer  
van „de Uitlaat” nl. een bos  
rottan.

De uitgeloopte Rp. 15,— gaan dit  
maal naar:

**Achmad Marzoeki — hoofd-  
klerk II agentschap Bengkulu.**

✱

Hiernaast staat de opgave voor  
deze maand. Apropos, u weet toch  
wel dat u de foto soms moet  
draaien om achter de oplossing  
te kunnen komen?

Het is ditmaal een aardige op-  
gave en wij zijn werkelijk be-  
nieuwd wie ons de juiste oplos-  
sing doet toekomen. Zend uw  
oplossing aan: de Redactie van  
„de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M.  
— Medan Merdeka Timur 5 —  
Djakarta.

Zet in de linker-bovenhoek van  
de envelop: foto-prijsvraag en  
controleer of u uw naam en juiste  
adres op uw inzending heeft ver-  
meld. Uiterste datum van inzen-  
ding **20 December a.s.**

Veel succes!

Een zéér instructief zoölogisch exempel.

Een mannetjeskat noemt men doorgaans een  
kater.

Hoe noemt U een mannetjesrat? Soms een  
rater?

Een jong van een koe wordt betiteld met *kalf*,  
Maar dat van een *gnoe* spreekt men nooit aan  
als *gnalf*!

Evenmin heet een *kangeroekind* *kangeralf*.

Hiermede heb ik geloof ik, mijn plicht gedaan,  
En meen ik, dat 't gelukt is John Bull nog  
te slaan.

## Doorgeven!

Op een groot regeringsdepartement  
werkten twee ambtenaren. De ene was  
altijd om drie uur met zijn werk klaar.  
De andere ploeterde elke dag tot zes  
uur door. Eens zat deze harde werker  
in de cantine tegenover zijn collega en  
vroeg:

„Hoe lukt het u toch elke dag zo  
vroeg klaar te zijn?”

„O”, antwoordde deze, „dat is niet  
zo moeilijk. Als ik een of ander taai

rapport krijg door te werken, houd ik  
er halverwege mee op en zet er op:  
„Doorgeven aan de heer Smit.”

Op een departement, zoals het onze  
met duizenden mensen, is altijd wel  
een mijnheer Smit aanwezig. Dat blijkt  
ook het geval te zijn, want ik krijg nooit  
iets terug”.

„Waarde heer”, zei toen de harde  
werker niet al te vriendelijk, „blijkbaar  
wist u het nog niet, maar ik ben die  
mijnheer Smit”.

Wat wij er maar even mee willen  
zeggen, is dit: Niet alleen op regerings-  
departementen, maar ook in vele grote  
zaken vindt u „doorgevers”. Deze men-  
sen lezen iets maar half en geven het  
aan iemand anders door. Ook maken  
ze wel eens aantekeningen in de marge,  
zoals „Gaarne uw mening hierover”,  
terwijl ze met een klein beetje meer  
moeite en doordenken het advies van  
anderen niet nodig hadden.

(Uit: Succes).



## K.P.M.-zeilnieuws

Hoewel er de laatste tijd geen zeilnieuws in deze kolommen is verschenen, is er toch wel druk gezeild. Er is veel aan toerzeilen gedaan, maar ook de wedstrijden zijn niet vergeten. En als we zo de balans opmaken van het laatste halfjaar, hebben de K.P.M.-ers het er zelfs prima afgebracht.

In de eerste groep periodieke wedstrijden werd Redeker van de Werkplaatsen Tg. Priok één in zijn „Vleugel”, terwijl ook de tweede plaats door een K.P.M.-er werd bezet, nl. Brassem, eveneens van de Werkplaatsen in de „Wind”.

In verband met dit succes werden evenals het vorige jaar deze twee zeilers plus een zeiler van de Factory uitgenodigd om in de „Interport”-wedstrijden de kleuren van de Jachtclub Tg. Priok in de NN-klasse te verdedigen, hetgeen ze dan ook keurig hebben gedaan, aangezien de teamprijs voor Tg. Priok behouden bleef.

Ook de tweede groep periodieke wedstrijden leverde het goud voor de K.P.M. Ditmaal werd Brassem in de „Wind” eerste.

Voor de kampioenswedstrijden, die gezeild worden tussen de nummers 1 en 2 van de beide periodieke groepen, had Redeker bedankt, waardoor Brassem de enige kanshouder werd van de K.P.M. om ook deze trofee in handen te krijgen. Dit is helaas mislukt. In de eerste wedstrijd werd hij één met een straatlengte voor. In de tweede wedstrijd twee vlak achter no. 1. Alle kans bestond dus nog om de kampioenswimpel in de wacht te slepen. Echter, bij de derde wedstrijd werden met een klap alle kansen bedorven, omdat vlak bij de boei alle wind plotseling weg was en de stroom de boot op de boei zette, waardoor Brassem werd uitgeschakeld.

Op het programma staat thans nog een teamwedstrijd tegen de Factory. Het K.P.M.-team bestaat dan uit de heren Wakka, Redeker en Brassem. We zijn benieuwd. In ieder geval: véél succes!

## Nieuw vlaggeschip voor de H.A.L.

— De Nederlandse regering heeft haar goedkeuring gehecht aan een financieeringsplan voor de bouw van een schip, dat het stoomschip „Statendam”, in de Meidagen van 1940 verloren gegaan, zal moeten vervangen. Dit nieuwe schip zal het vlaggeschip voor de Holland-Amerika Lijn worden en de naam krijgen van „Rotterdam”. Het is vrij zeker dat in 1956 met de bouw zal worden begonnen.



Droge tijd te Indragiri. Het ms. „Larantuka” distribueert drinkwater aan de bevolking van Sapat (Midden-Sumatra).

(foto: stm.lcvrt. P. E. Metekohy)

## Eet smakelijk

Het was bitter koud. Een felle Oostenwind en een temperatuur om het vriespunt deed de voorbijgangers met hoog opgeslagen jaskraag haastig verder gaan. Toch bleef er één even staan om te kijken naar het oude baasje, dat, als iedere andere dag rustig achter zijn lange hengel zat te turen naar de dobber op het fel bewogen water van de Amstel. Roerloos zat hij daar, blijkbaar niet gehinderd door de koude. Slechts zijn onderkaak was in een regelmatige kouwende beweging.

„Bijten ze nog al?” vroeg de voorbijganger, na even toegekeken te hebben.

Voorzichtig verwijderde een oud apenhandje de „kees” van achter de kiezen, alvorens de aangesprokene antwoord gaf.

„Niet al te best meneer”.

Enige minuten stilte.

„Heb je het niet koud vader!”

Hetzelfde manuaal.

„Gaat best meneer”.

Weer rust. De voorbijganger huivert. Het oude baasje tuurt en kauwt stevig door.

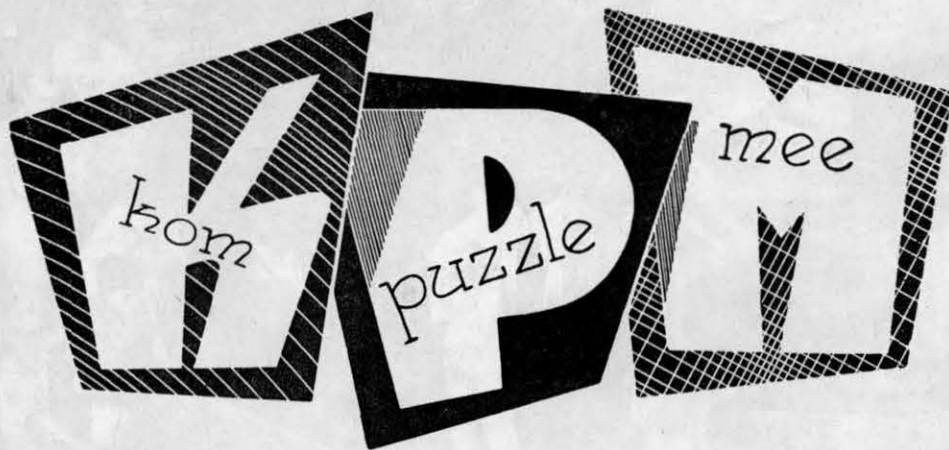
„Dat pruimpje schijnt je nogal te smaken vader”.

Het handje verwijderd de mondinhoud. Een vergenoegd lachje verschijnt langs de ingevalen mond. Dan toont de oude zijn open handpalm.

„Dat is geen pruimpie, dat benne mijn regenwormpies. Anders bevieze ze, zie je”.

Na een korte groet is de belangstellende toen maar haastig heengegaan. De heerlijke macaroni, die moeder de vrouw 's avonds opdiste, smaakte niet als anders.....





De oplossing van het invulraadsel, voorkomende in het September-nummer van „de Uitlaat”, is als volgt:

daderes — inkomen — ellende — Niagara — imaginair — enghartig — totalisator — sonatine — dringend — onmatig — Ermelo — toekomstig — zorgelijk — ornament — neergeestig — dadelijk — egelantier — raddraaier — realiteit — amalgama — Ardennen.  
De levensles wordt dan: *Die niets doet zonder raad klaagt nimmer na de daad.*

De prijs van Rp. 25,— gaat naar: H. Zeylstra — gezagvoerder a/b ms. „Karatón”;  
de tweede prijs van Rp. 15,— naar: J. J. Berrevoets — telegrafist a/b ms. „Bandjermasin” en  
de derde prijs van Rp. 10,— naar: R. M. Sitaniapessy — c/o Afd. Claims — Hoofdkantoor.

\*

De oplossing van de woordenpuzzle, eveneens voorkomende in het September-nummer, luidt als volgt:

kok — kurk — kwiek — komiek — kalkbak — kanunnik — keelklank — kernspreuk — kledingstuk — karaktertrek.

De voor deze puzzle uitgeloopte prijs van Rp. 25,— valt ten deel aan mevrouw A. Poot-Van der Wey — K.P.M.-Flatgebouw — Kebajoran.

\*

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 een philippine-puzzle, waarvan u de opgave hiernaast aantreft. Uw oplossing moet uiterlijk 20 December a.s. in ons bezit zijn.

### Philippine

In het eerste figuur moeten achter de letters a t/m o woorden worden ingevuld, waarvan u hieronder de omschrijving vindt. Na invulling transporteert u de letters in de tweede figuur en wel zodanig, dat de letters in gelijk genummerde vakjes komen te staan. Bij juiste invulling ontstaat in de eerste kolom van de eerste figuur, de achternaam van een schrijver en de titel van één van zijn boeken. In de tweede figuur ontstaat een passage uit dat boek.

omschrijving:

- A. weide
- B. zonder adem
- C. maand
- D. lelijke woorden zeggen
- E. eensgezindheid
- F. ooievaar
- G. tandheelkundige
- H. onthutst
- I. de afzonderlijke mens
- J. landverhuizer
- K. het gaaf zijn
- L. een der vier grote Profeten
- M. begrafenisrijtuig
- N. boor om in ijzer te boren
- O. gunsteling

A	16	72	39	74	63	55	9	28
B	37	4	18	40	87	31	25	74
C	54	20	81	60	34	30	85	12
D	41	2	32	29	75	78	69	80
E	3	76	91	34	8	77	66	23
F	96	5	45	17	22	73	50	44
G	58	1	67	88	92	51	95	41
H	36	6	83	48	35	24	82	21
I	11	15	94	33	75	86	38	89
J	57	47	79	71	61	93	19	42
K	27	49	46	65	68	82	52	10
L	90	7	43	2	56	14	6	75
M	13	64	53	94	20	35	70	74
N	64	84	60	26	62	20	8	61
O	65	37	59	20	44	79	35	70

### Over bedrog

Bedrog is zo oud als de wereld. Wij laten hier een paar uitspraken volgen die dat bewijzen:

Het is veel gemakkelijker de mensen te bedriegen, dan ze aan het lachen te maken.

Molière

Men kan enige mensen altijd voor de gek houden, men kan alle mensen enige tijd voor de gek houden, maar men kan niet alle mensen altijd voor de gek houden.

Ph. T. Barnum

Mensen die nooit bedrogen zijn, acht ik zelf niet erg betrouwbaar.....

Hare

Bedrog doet groter schade aan de bedrieger dan aan de bedrogene.....

Arabisch spreekwoord

Een slimme streek helpt slechts voor een maal,

Wat springstok is geweest wordt hinderpaal.

Nicolaas Beets.

### Geen haast!

Drie schildpadden zitten gezellig aan de bar een borrel te drinken, wanneer blijkt dat ze hun sigaretten hebben vergeten. Na een beetje heen en weer gepraat besluit een van hen, ze thuis te gaan halen. Hij laat zich van de kruk glijden en vertrekt, terwijl hij z'n half gevuld glaasje laat staan.

De beide anderen blijven genoegelijk ander half uur praten. Dan stelt de ene schildpad voor:

„Zullen we voor de mop zijn glas eens leegdrinken?”

Komt een stem van de deur:

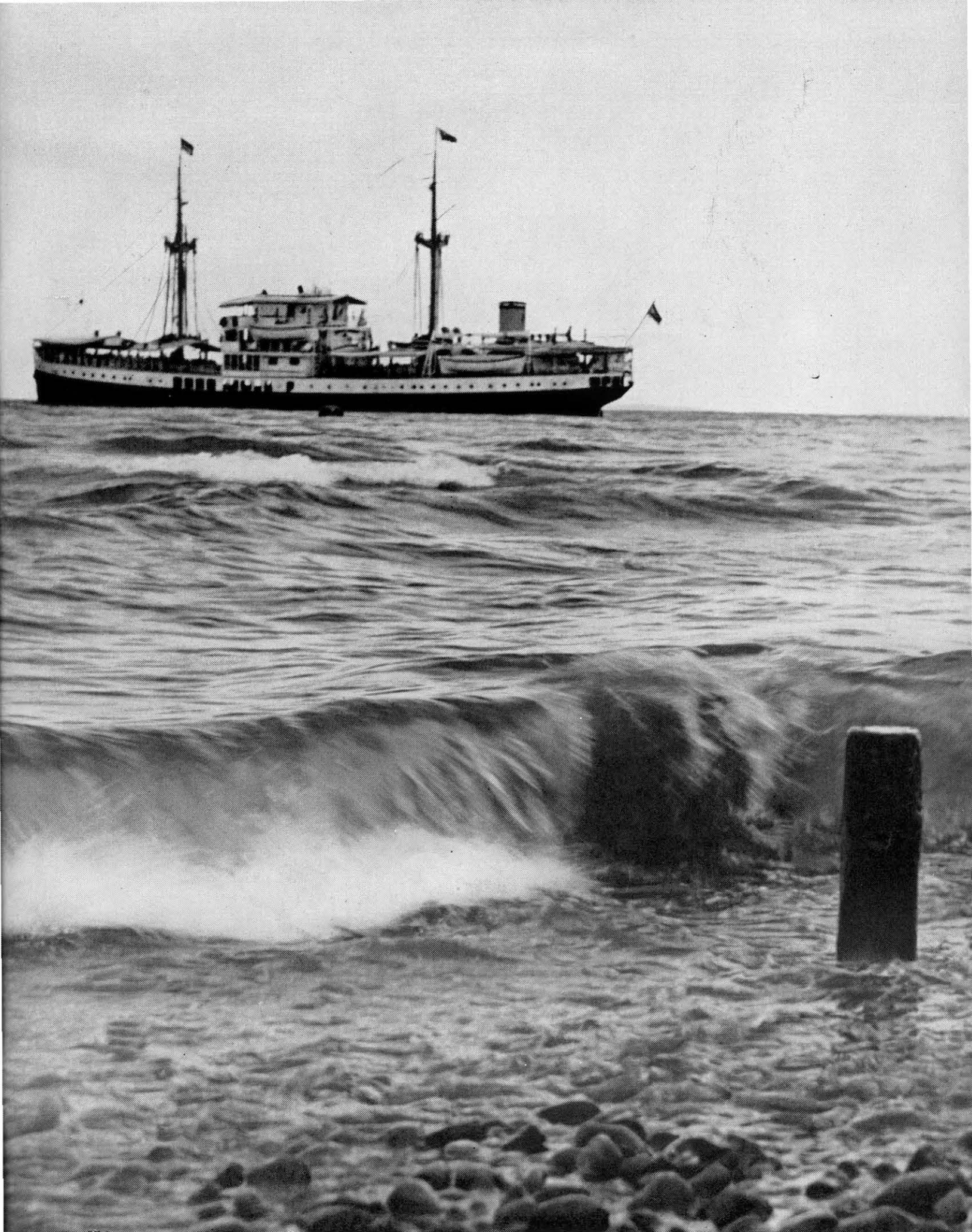
„Als jullie zo flauw zijn, ga ik helemaal niet.”



— Bent u verkouden??

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	
39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51
52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	
64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	
76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
89	90	91	92	93	94	95	96					





*Het m.s. „Batoela” ter rede van Buleleng.*

*(foto: gezagv. H. Meyer)*



