



de Uitlaat

11e JAARGANG No. 1

JANUARI 1956

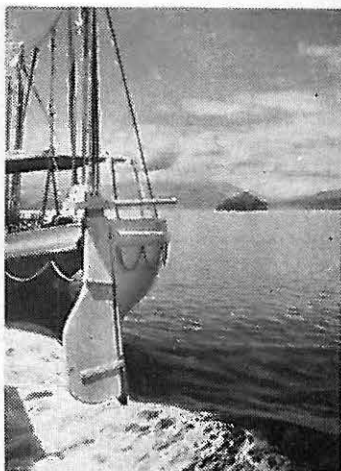
de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

11de jaargang no. 1
Januari 1956

*

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



De „Ophir” vaart de Tomori-golf
binnen naar Kolonedale. (Oost-
kust Celebes).

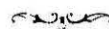
(foto: Frank Bodmer Studio's)



Op de achterzijde van de omslag
staat de beste foto van de maand:
het ss. „Patras” te Oosthaven
(Pandjang). Met deze foto won
gezagvoerder H. Meyer de uitge-
loofde fotoprijs van Rp. 50,—.

Druk: n.v. Visser & Co
Djakarta

Nieuwjaarsboodschap van de President-Directeur



De intrede van het jaar 1956 is voor mij een welkome
aanleiding om alle werkers in het K.P.M.-bedrijf en hun
naaste verwanten een gelukkig en voorspoedig Nieuwjaar
toe te wensen.

Toen ik een jaar geleden mijn huidige functie aan-
vaardde, heb ik een beroep gedaan op aller medewerking
en de voorspelling geuit, dat twaalf maanden van hard
werken voor ons zouden liggen, wilden wij 1955 tot een
goed einde brengen.

Groot is de dankbaarheid en erkentelijkheid van de
bedrijfsleiding, dat aan beide voorwaarden door U in zo
ruime mate is voldaan en dat wij daardoor op het nu achter
ons liggende jaar kunnen terugblikken met de wetenschap,
dat het succesvol is geweest.

Indien wij ook in het komende jaar op Uw aller mede-
werking en inspanning zullen kunnen rekenen, zal daar-
mede het fundament zijn gelegd voor de verwachting,
dat wij 1956 met vertrouwen tegemoet kunnen treden.



31 Januari a.s. viert H.K.H. Prinses Beatrix, Kroonprinses der Nederlanden
Haar achttiende verjaardag.

(foto: V.d. Reijken — Delft)



In verband met het 65-jarige bestaan van de K.P.M. op 1 Januari jl. bracht President-directeur mr. D. F. de Koe een driewerf hoera uit op het verdere welzijn van onze maatschappij.
(foto: W. van Boggelen)

Geanimeerde Nieuwjaarsreceptie in Logeergebouw

President-directeur Mr. De Koe memoreerde 65-jarig bestaan K.P.M.

Zondagmorgen, 1 Januari jl., waren de personeelsleden met hunne dames in de gelegenheid om in het Logeergebouw hun gelukwensen voor het Nieuwe Jaar aan te bieden aan de heer en mevrouw De Koe, de heer Pronk van Hoogeveen en de heer en mevrouw Brand.

Van heinde en verre bracht het rollend materieel van onze maatschappij enige honderden KPM-ers naar het Logeergebouw. Nadat een lange queue van feliciterenden hun gelukwensen aan de

Directie hadden aangeboden, sprak President-directeur Mr. De Koe de aanwezigen toe en memoreerde, dat op deze Nieuwjaarsdag de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij 65 jaar bestond. Hij verzocht allen een driewerf hoera uit te brengen op het verdere welzijn van de KPM, aan welk verzoek spontaan werd gehoor gegeven.

Toen werd tijd gevonden om chefs en collega's een voorspoedig 1956 toe te wensen en onder het genot van een koele drank en makanaan ketjil bleef men nog geruime tijd gezellig bijeen.

Kerst- en Nieuwjaarsboodschap van Directeur De Geus

Daartoe in de gelegenheid gesteld door Radio Nederland — Wereldomroep te Hilversum, sprak Directeur J. F. P. de Geus, die rond de Jaarswisseling nog met verlof in Nederland vertoefde, op 23 December a.p. de volgende Kerst- en Nieuwjaarsboodschap uit, gericht tot alle KPM-ers:

„Dank zij het feit dat ik momenteel in Holland vertoef, ben ik in de gelegenheid om via de Wereldomroep P. C. J. in Hilversum enkele woorden te richten tot het personeel der Koninklijke Paketvaart-Mij, zowel varende als aan de wal.

Wij staan aan de vooravond van de Kerstdagen en de jaarwisseling, een periode van het jaar waarin men wel eens graag zou willen terugblikken op datgene wat achter ons ligt. De tijd is te kort om hierop diep in te gaan en ik wil dan ook volstaan met U te zeggen dat het onze Maatschappij in het bijna beëindigde jaar goed is gegaan, welk resultaat is te danken aan de grote werkkraft en de volle medewerking van U allen, die dikwijls onder moeilijke omstandigheden hun taak verricht hebben. Het stemt ons verder tot grote dankbaarheid dat wij voor rampen tot nu toe gespaard zijn gebleven.

Deze laatste dagen van het jaar brengt

Telegrafische gelukwensen

In verband met het 65-jarig bestaan van onze Maatschappij op 1 Januari 1956 zond de Directie te Djakarta aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur in Nederland een telegram van de volgende inhoud:

„Ter gelegenheid van vijftigjarig bestaan Koninklijke Paketvaart Maatschappij bieden wij U en leden van de Raad van Bestuur onze gelukwensen aan stop wij spreken de hoop en het vertrouwen uit dat onder Raad's leiding de Paketvaart een tijdperk van verdere bloei zal tegemoet gaan”.

De Directie ontving hierop ondervolgend telegrafisch antwoord, ondertekend door de heer Delprat, Voorzitter van de Raad van Bestuur onze Maatschappij:

„Namens Raad hartelijk dank Uw wensen ter gelegenheid vijftigjarig bestaan Koninklijke Paketvaart-exploitatie waarvan voortzetting onder Uw leiding met volledig vertrouwen tegemoet zien”.

elke Nederlander het liefst in de besloten kring van zijn gezin door. Velen Uwer verkeren in de gelukkige omstandigheid het gezin bijeen te hebben, en zullen dit Kerstfeest en Oud en Nieuw gezamenlijk kunnen vieren.

Voor vele anderen is dit echter niet mogelijk, eensdeels omdat zij in die dagen juist op zee zitten, anderdeels omdat men, door bepaalde omstandigheden gedwongen, het gezin of één of meerdere kinderen in Nederland of elders heeft moeten achterlaten.

Als dan ook straks aan het eind van dit jaar de twaalf slagen zullen klinken, zullen onze gedachten meer speciaal uitgaan naar diegenen, die ver van hen en die hun zo na aan het hart liggen, hun taak verrichten.

Ik weet dat vooral in deze dagen de scheiding zwaar zal zijn, maar moge het U een steun zijn te weten dat ook juist in deze dagen Uw kinderen en familieleden méér nog dan anders met hun gedachten bij U vertoeven.

Ik wans U allen waar ook ter wereld U zich bevindt blijde Kerstdagen, een zalig uiteinde en een zeer voorspoedig Nieuwjaar en ik hoop vurig dat voor diegene onder ons, die in de afgelopen jaren zo zeer beproefd is geworden, het komende jaar eindelijk uitkomst zal brengen”.



H.K.H. Prinses Margriet, het Petekind der Nederlandse Koopvaardij, viert 19 Januari a.s. Haar dertiende verjaardag.

(foto: M.C. Meijboom)

Rondom het jaareinde

Het nieuwe jaar 1956 is ingeluid en wij staan weer voor een nieuwe toekomst. Afgebeeld als een oud en versleten man gaat 1955 heen, terwijl het nog zo jeugdige jaarbabytje, blakend van energie, reeds bezig is de toegemeten tijd van 366 dagen op te souperen. Herinneringen en toekomstverwachtingen zullen weer de pijlers zijn van gedachten en leven in de lange reeks van maanden, die vol gemaakt moet worden, om weer een nieuw jaar te kunnen vieren.

Als wij stilstaan bij tijd en jaartelling van welk volk, in welk tijdperk dan ook, dan constateren wij direkt, hoe ons menselijk bestaan wordt beheerst door de zon, de levensbron, die wij geen moment kunnen missen.

Elke dag in de jaarreeks komt de machtige vuurbol op, gaat 's avonds weer neer en ziet met haar miljoenen jaren leeftijd het mensje drukdoende in een bestaan dat in feite niet langer is als dat van een ééndagsvliegje.

Bij het jaareinde zijn de mensen wel het drukst bezig met zich zelf en met hun medemens. De balans moet dan worden opgemaakt van prestaties in materiële en geestelijke zin, waarbij maar al te vaak het laatste wordt vergeten. Promoties, bevorderingen zijn dan niet slechts begrippen, maar worden levende bestanddelen van onze gedachte-wereld. Het is de tijd, dat een deel der mensheid de onder hen gestelden figuurlijk op de weegschaal leggen en waarbij velen worden gewogen en te licht bevonden.

Afhankelijk van de eindresultaten zullen er dan gelukkige en blije mensen zijn, maar over het algemeen is de grootste groep, die der teleurgestelden en zij die menen onbillijk te zijn beoordeeld en behandeld.

Teleurgesteld zijn is een kwade zaak, want het verstoort in het algemeen de levensblijheid en brengt vaak gevoelens van wrevel en wrok naar voren.

De geestesgesteldheid, die men onder deze omstandigheden kan opbrengen is uiteraard een kwestie van aard en aanleg. Een sterk karakter te tonen bij tegenslag en zich daar boven weten te verheffen is slechts aan weinigen gegeven.

Natuurlijk kan tegenspoed in werk en carrière geheel te wijten zijn aan gebrek aan kunde, ijver en prestaties, maar regel behoeft dit, zoals de praktijk uitwijst, zeker niet te zijn.

Hoe vaak zien wij niet iemand door allerlei gunstige omstandigheden boven zijn feitelijke capaciteiten in een gunstige positie geplaatst. Men spreekt dan in het dagelijks leven van een „bofferd”, van één, die steeds weer de wind mee heeft.

Daartegenover staat dan de figuur, die het maar niet mee wil zitten en die vaak verbitterd het „waarom” hiervan aan zichzelf en tegenover anderen vraagt. Het is zeker geen toevaligheid, dat juist het jaareinde al dit soort kwesties sterker dan in andere perioden van het jaar naar voren brengt. De jaarwisseling is n.l. het tijdstip dat men uit het

grootboek van het leven de winst- en verliesrekening dient op te maken. Hoe groter de verantwoordelijkheden zijn geweest des te meer levensposten heeft men na te lopen en te verantwoorden.

Men heeft dan naast gezaghandhaving, voorbeeld en leiding moeten geven, terwijl men voorts door beoordeling van ondergeschikten hun toekomst en carrière helpt afbakenen.

Degenen, die met deze taken zijn belast kunnen zich naar onze mening niet genoeg realiseren hoe o.m. het opstellen c.q. het geven van een oordeel over de onder hen gestelden, karakter en objectiviteit vereist. Maar al te weinig wordt voorts er aan gedacht, dat het opmaken van beoordelingen, de z.g. conduite, in feite meebrengt dat men zelf aan zijn eigen conduite schrijft.

De eigen levensbeschouwing, levensopvatting en levensstijl zijn toch de basis waarvan men uitgaat, wanneer een oordeel over anderen moet worden uitgesproken. Het is in dit opzicht opmerkelijk hoe weinig, bij welke opleiding dan ook, aan karaktervorming e.d. wordt gedaan. Men creëert nu eenmaal geen meerdere door hem alleen maar met gezag te bekleden als hij de eigenschappen mist van leiding- en voorbeeld geven en hij voorts niet in staat blijkt een gezond en objectief oordeel op te stellen en te geven over ondergeschikten.

Hoeveel brokken worden er niet gemaakt en teleurgestelden als ware gevormd, omdat de tot oordelen bevoegde in feite niet in staat blijkt te zijn een juiste en wel gefundeerde conduite samen te stellen. Het is goed dat bij de jaarafsluiting dit alles nog eens goed wordt doordacht.

Hoeveel persoonlijk leed zou achterwege kunnen blijven, wanneer men met meer karakter en inzicht de kansen en mogelijkheden van een ander zou bezien. Hoe men dit tot stand moet brengen is zeker uit een boekje niet te leren, wij komen echter in dit opzicht reeds een heel eind, wanneer wij ons als meerdere bewust zijn van de grote verantwoordelijkheid bij het opmaken en samenstel-

len van een beoordeling. Daarbij dienen wij onze eigen zwakheden en onvolkomendheden eerst goed te onderkennen, want zelfkennis is een vruchtbare bodem voor objectiviteit.

In de grote leer van Confucius, wijsgeer van het oude China, wordt zo treffend omschreven de gedragslijn, die men tegenover ondergeschikten, gelijk- en hogergeplaatsten dient in te nemen en op grond waarvan steeds een bezonken en juist oordeel over de medemens zal worden gegeven.

Het luidt als volgt :

„Wat een mens in zijn meerderen mishaaft, daarvan moet hij zichzelf onthouden; wat hem in zijn meerderen niet aanstaat, dat moet hijzelf ook niet tegenover zijn meerdere vertonen. Waarvan hij afkeer gevoelt in mensen, vóór hem, daarmede moet hijzelf andere achter zich niet voorgaan; wat hij haat in wie achter hem komen, daarmede mag hijzelf degenen vóór hem niet volgen. Wat hijzelf niet verkiest te ontvangen van rechts, dat mag hij ook niet doorgeven naar links; wat hijzelf niet wenst te aanvaarden van links, dat mag hij ook niet opdringen naar rechts.”

Het zijn levensregelen duizenden jaren oud en nog steeds actueel. In het begin van een nieuw jaar geven zij zeker stof tot overdenking, vooral omdat wij weer 12 lange maanden met elkaar moeten omgaan en werken, verdraagzaamheid moeten opbrengen en om niet al te spoedig klaar te staan met ons oordeel en vooroordeel.

H. A. C.

Telegramwisseling bij het Nieuwe Jaar

Ter gelegenheid van de Jaarwisseling werd door de Directie te Djakarta het volgende telegram verzonden aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur onze maatschappij :

„Wensen U en leden van de Raad van Bestuur een prettig Kerstfeest en een gelukkig en voorspoedig 1956”.

In antwoord hierop ontving de Directie het volgende gelukwens-telegram, ondertekend door de heer Delprat, Voorzitter van de Raad van Bestuur:

„Raad is U zeer erkentelijk voor hetgeen door U en gehele personeel aan de wal en op de vloot in het afgelopen jaar werd verricht stop Raad wenst U allen met Uw familieleden een gelukkig Kerstfeest een voorspoedig Nieuwjaar en goede gezondheid”.

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XXI

De in vorige artikelen genoemde grote en kleinere rederijen waren geleidelijk verdwenen of hadden zich gewijzigd.

Het is niet doenlijk alles op de voet te volgen. Bij het uitbreken van de 1e wereldoorlog zien wij de volgende situatie, voor zover deze betrekking heeft op het Archipelvervoer:

Voor de Ocean Steamship Company bevoer de „Medusa” (325 ton) een nieuw, het jaar daarvoor in Hongkong gebouwd, schip de Singapore-Deli lijn, ter vervanging van de in 1910 verkochte „Hebe”.

De „Gorgan” (1734 ton) en „Charan” (1660 ton) tesamen met de „Mindoroo” (1636 ton) en de „Paroo” (1719 ton) van de West Australian S.S. Coy bevoeren de dienst op Fremantle via Java-havens.

Burns Philip & Co. bevoer met de „Mataram” (1995 ton) en de „Montoro” (2500) de Oost-Australië-Java-Singapore lijn.

Na het verloren gaan van de „La Seyne” werd door de Messageries Maritimes in 1908 de „Haiphong” op de Singapore-Java-lijn ingelegd; in 1912 werd het schip evenwel teruggetrokken en de dienst opgeheven. De Oost-Aziatische kustvloot van de Nord Deutscher Lloyd had, door de overname in 1900 van de Scottish Oriental Steamship Cy en de East Indian Steamship Cy met 26 stoomschepen totaal 35.145 ton, een geweldige uitbreiding van haar invloed op de kust van Achter-Indië en Zuid-China verkregen. De vele wijzigingen zullen wij niet aanhalen. Einde 1913 bevoer zij met de

„Malaya” (348 ton) de lijn Penang-Deli;

„Ranee” (298 ton) de lijn Singapore-Deli;

„Ayuthia” (261 ton) de lijn Singapore-Panah, Assahan, Berombang, Penang;

„Chanta boen” (260 ton) de lijn Singapore-Belawan (aflosser);

„Teo Pao” (972 ton) de lijn Singapore, Buleleng, Makassar, Donggala, N. Celebes, Menado, Ternate, Gorontalo en soms Sangir;

s.s. „Kwong Eng” (959 ton) zoals de „Teo Pao” doch in stede de Sangir de de Tominihocht, en

s.s. „Manilla” (1107 ton) de lijn Singapore, Batavia, Makassar, Ambon, Banda, Duits Nieuw Guinea.

Verder zagen we sedert 1911 te Singapore de Heap Eng Moh Steamship

Comp. met het s.s. „Giang Ann” (576 ton) s.s. „Giang Seng” (736 ton), „Edendale” (718 ton), „Wilhelm” (914 ton) varen op Batavia, Cheribon en Semarang. De „Ban Po Guan” (576 ton) voer naar Surabaya en Boeleleng v.v. De „Zweena” (914 ton) naar Boeleleng, Ampenan en Makassar.

De „Nam Yong” (984 ton) voer naar Surabaya, Buleleng, Ampenan, Makassar, Menado, Ternate en Gorontalo.

De H.E.M. is voortgekomen uit de reeds vroeger genoemde en sedert ± 1885 op ongeveer dezelfde diensten opererende Tan Kim Tian Steamship Comp. De zaken gingen vanaf begin 1900 niet al te best. Er gingen geruchten over de verkoop van de vloot aan de N.D.L. en blijkbaar werd ook beweerd dat zij van 1900 tot 1905 met de Straits Steamship Comp. zou zijn geassocieerd. We hebben hier evenwel geen bevestiging van kunnen vinden. In tegendeel zagen wij haar steeds als zelfstandige rederij genoemd. Een hypothek, die T.K.T. in 1903 door het Oei Tiang Ham concern te Semarang werd verstrekt, wijst ook wel in die richting. Aan genoemd concern werd haar nieuwste en grootste schip de „Giang Bee” (1192 ton) in 1904 vercharterd voor het vervoer van suiker van Semarang naar Hongkong.

In 1905 faillieerde de firma Tan Kim Tian. Haar schepen gingen in veiling, doch werden opgehouden door de hypotheekhouder Oei Tiang Ham die haar onderbracht onder de rederij Kian Gwan. De schepen bleven vanuit Singapore de vroegere diensten bevaren. In 1909 zien wij de rederij voor het eerst als Heap Eng Moh Steamship Company aangeduid.

Gouden eieren schijnt de rederij Oei Tiang Ham niet opgeleverd te hebben. Doordat de doorvoerverschepingen steeds toenamen werd het locale vervoer minder. In 1913 was er reeds sprake van verkoop van de vloot, doch de wereldoorlog in 1914 bracht handel en scheepvaart in een onzekere en onoverzichtelijke situatie. Ook na de oorlog bleef de H.E.M. voortbestaan en werd in 1928 een meer zelfstandige maatschappij toen het Oei Tiang Ham-concern zich grotendeels terugtrok. De nieuwe, in 1927 bij Wilton te Rotterdam gebouwde, „Kian Gwan” en „Thay Gwan” werden aan de K.P.M. verkocht en omgedoopt tot resp. „Sibigo” en „Sipora”. Een Nederlander, de heer R. van Sitteren, werd tot mede-directeur

benoemd. De combinatie van Oosterse en Westerse inzichten hebben ertoe geleid dat de roodpijpers nog steeds een bekende verschijning op de rede van Singapore zijn.

De reder Wee Bin & Co, die wij reeds in 1880 signaleerden, had de vermindering in het vervoer in de locale lading eveneens ondervonden. Af en toe maakten de „Teresa” en de „Nam Yong” nog reizen naar de Molukken. Het s.s. „Pahan” (84 ton) voer Singapore-Pakan Baroe en de „Kian Ann” (101 ton) op Djambi. In 1906 werden de „Ban Hin Guan” en de „Amherst” aan de te Pontianak opgerichte Tong Yit Kongsie (later de Thong Eck Kongsie genoemd) overgedragen waarmede deze rederij een vaart onderhield tussen Singapore, Sambas, Pemangkat en Pontianak.

In 1911 ging Wee Bin & Co tot liquidatie over. De „Ban Poh Guan” en de „Nam Yong” gingen over naar de Heap Eng Moh. Laatstgenoemd schip liep in 1915 op een rif nabij Samboe en ging verloren. De „Ruby” werd naar China verkocht.

De in 1911 opgerichte rederij Wee Bros. voer:

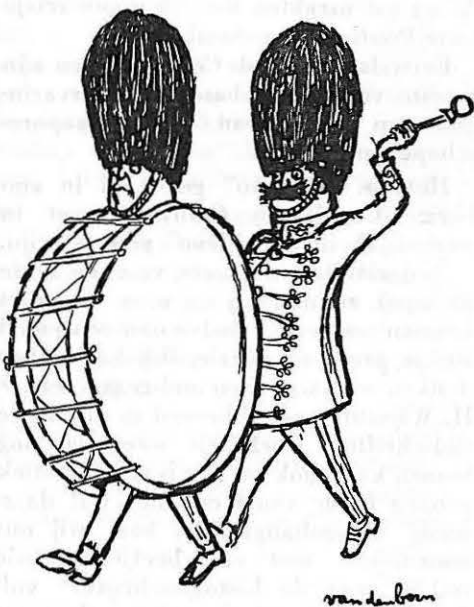
s.s. „Cheang Hock Kian” op Bagan, Singapore en Java-havens;

s.s. „Hock Lie” (117 ton) op Singapore, Malakka, Bagan;

s.s. „Esmaralda” (48 ton) en „Meran” (47 ton) op Singapore, Selatpendjang, Benghalis, Bagan, en het

s.s. „Kampar” de Kampar-rivier, terwijl een drietal scheepjes op Riouw en de Sangkep-archipel voeren.

De door Thee Teow Peng gecharterde „Calypso” voer van Singapore op Natüena en Anambas-eilanden. De „Ban Whan Hin” was in 1910 door een Kongsie te Genteng van de Straits Steamship gekocht en bevoer dezelfde dienst. Onder Nederlandse vlag onderhielden de „Sarie Borneo”, na enige keren van



eigenaar verwisseld te zijn en thans van Thio Soen Yang te Bandjermasin, en de „Ban Ho Liong” (479 ton) van Tan Hoch Leng eveneens aldaar (de vroegere „Ban Liong” van Tio Kwee Liong te Singapore) een geregelde vaart op Singapore, Surabaia, Bandjermasin en Oost Borneo.

Op de Palembang-dienst zagen we, nadat het s.s. „G.G. Mijer” (441 ton) in 1913 in Straat Riouw verloren was gegaan, het van de St. St. Comp. gehuurde s.s. „Pohann”. Van dezelfde rederij, de Hoch Seng Kongsie te Muntok, voer onder Nederlandse vlag het s.s. „Maras” (1076 ton). Dit schip was de „Shantung” in 1911 van de N.D.L. gekocht.

Er waren nog meerdere kleine stoombootjes die zowel geregelde diensten als een wilde vaart onderhielden; en dan natuurlijk de vele geregelde Paketvaart-diensten die Singapore met de Archipel verbonden.

We zouden nog de Japanse rederij Nanyo Yusen Kumi kunnen noemen, die in 1912 met een drietal schepen een dienst geopend had van Japan via Singapore naar Java en eveneens een aandeel in het locale vervoer trachtte te verkrijgen.

Behalve Joseph Conrad, waarover wij reeds uitvoerig in een vorige aflevering vertelden, was Captain F.C. Hendry, onder het pseudoniem „Shalimar” een succesvol auteur van diverse boeken, die de zee of wat daarmee verband hield ten grondslag hadden.

Captain Hendry kwam in 1903 te Singapore en diende als stuurman op de „Waihora”, „Perak” en „Rotorua” en was gezagvoerder van de „Mary Austin” op de Singapore-Belawan-dienst.

Zijn favooriet-schip was de „Flevo” waarmee hij voornamelijk copra van de Anamba- en Natuna-eilanden haalde. Af en toe maakten het schip een reisje naar Pontianak en Sambas.

Evenals bij Joseph Conrad waren zijn meeste verhalen gebaseerd op ervaringen aan boord van deze Singapore-schepen opgedaan.

Het s.s. „Engano” genoemd in zijn boek „Gentleman George” moet in werkelijkheid de „Flevo” geweest zijn.

Nederlandse schrijvers, varende in de archipel, zouden wij tot onze spijt niet kunnen noemen, behalve dan een enkel stukje proza of poëzie, (bij het laatste denken wij aan wijlen oud-gezagvoerder H. Wijnstok) gepubliceerd in nautische tijdschriften. Doch wie weet wat nog komen kan! Ook nu nog is er romantiek genoeg in de vaart en alles wat daarmee samenhangt die, naar wij ons voorstellen, met een beetje fantasie (taboe voor de historieschrijver) voldoende stof voor een story opleveren.



Aanlegplaats „Groote Boom” te Palembang — het ss. „G.G. Mijer” van Lim A Poh gemeerd aan de steiger (1901).

Penang werd in 1785 door de Sultan van Quedah als bruidsgeschenk gegeven aan de Kapitein der Marine, Light.

Er waren toen alleen maar een aantal Maleise vissers. Light bood de vestiging de East India Company aan die, daar zij reeds lang een steunpunt in Straat Malakka zocht, dit aannam en hem op een goed tractement tot Gouverneur benoemde. In 1800 werd met de Sultan een verdrag gesloten waarbij Prince of Wales-eiland benevens een landstrook aan de kust (Wellesley Province) in volle eigendom werd afgestaan tegen een jaarwedde van 10.000 Spaanse matten. De bevolking nam spoedig in aantal toe.

In 1800 waren er 10.000 zielen en in 1844 reeds 90.000 w.o. 140 Europeanen. De handel was vrij stationair. In 1818 arriveerden 213 schepen w.o. 121 Engelse en 66 Inheemse. In 1823 waren deze cijfers resp. 190 w.o. 102 Engelse en 64 Inheemse. De Inheemse scheepvaart concentreerde zich meest op de Malakka-kust, Oostkust Sumatra en Atjeh. Over goederen, aangebracht met vreemde schepen, moesten meestal de dubbele rechten worden betaald dan die gelost door Britse schepen.

Tot 1860 zien wij weinig toename in de handel, daarna kwam er enige verbetering hoewel niet in belangrijke mate.

Volgens een consulaire verslag werden in 1881 ongeveer 100.000 picols peper van Atjeh-havens ingevoerd.

In 1886 werden aangebracht 145.500 picols peper en 80.000 picols betelnoten van Atjeh, terwijl aardewerk,

lucifers, petroleum en textiel daarheen werd verscheept.

Behoudens enkele lijnboten van de N.I.S.M. (s.s. „Siak”), vertrokken van Penang naar Atjeh en Oost- en West Sumatra-havens:

in 1877 96 stoomboten 13.738 ton en 441 zeilschepen 23.300 ton.

in 1886 161 stoomboten 29.437 ton en 48 zeilschepen 1945 ton.

We zien hier dus meteen reeds een belangrijke afname van de zeilvaart. Onder de stoomschepen was het s.s. „Hok Canton” (305 ton), dat onder Nederlandse vlag voer, een geregelde verschijning.

Van de ervaringen van dit schip op de Westkust van Atjeh vertelden wij reeds in een vroeger artikel. Behalve genoemd schip zagen we in 1890 het onder Nederlandse vlag varende s.s. „Raja Kongsee Atjeh” van Olehleh op Penang. In 1899 werden de ketels van dit schip afgekeurd en het verdween van het toneel. Tenslotte werd het in 1901 naar Manilla verkocht. In diezelfde tijd voer de firma Chong Moh & Co te Penang met de stomers „Hokmei” (260 ton), „Rosa” (275 ton) en „Langkat” (180 ton) geregeld van Penang op Deli. Dit was voornamelijk voor het vervoer van tabak. De in dat jaar te Medan opgerichte Stoomvaart Maatschappij „Deli” was met haar 500 tons schepen de „Medan” en „Nienhuys” tegen de Chinese concurrentie niet opgewassen en moest reeds in 1892 liquideren. De twee stoomschepen werden aan de K.P.M. verkocht.

Vanuit Penang voeren toen een tiental stomertjes variërend van 10 tot 70

ton op diverse havens van Atjeh en op de Oostkust van Sumatra.

Ook zien we daar nog het s.s. „Pegu” (294 ton) van Leng Cheah & Co te Penang. Oorspronkelijk varende in concurrentie met de „Hok Canton” werd het in 1897 door de reder van laatstgenoemde Ban Yoo Hin overgenomen. In 1910 trokken deze twee schepen zich uit de vaart op Atjeh terug.

Tenslotte voeren de „Sumatra” (407 ton) van de N.D.L. en de „Calypso” (390 ton) van de Ocean Steam Ship Comp. voornamelijk voor het afhalen van tabak, vanuit Penang op Deli.

Door het samengaan van een 5-tal Chinese rederijen, onder wie Koo Guan & Co en Quak Beng Kee, werd in 1906 te Penang The Eastern Shipping Company opgericht. Met een veertigtal kleine stoomscheepjes voer zij voornamelijk in concurrentie met de Straits Steamship Company op de Malakka-kust. Verder had zij van Penang uit een viertal lijndiensten op Sumatra's Oostkust, n.l.:

1. s.s. „Petrel” naar Tdg. Poera en Pangkalan Brandan;
2. s.s. „Vidar” (95 ton) naar Pangk. Brandan;
3. s.s. „Jinho” (110 ton) naar Langkat en
4. s.s. „Perak” (258 ton) naar Deli.

In 1911 nam de Eastern de „Pegu” en „Hok Canton” van de Ban Ho Hin over. Eerstgenoemd schip zonk reeds op de eerste reis in Straat Malakka en ging verloren.

Nadat in 1912 reeds onderhandelingen waren gevoerd met de B.I., die de grootste aandeelhoudster schijnt te zijn geweest, werd in 1922 de gehele Eastern Shipping Company door de Straits Steamship Company te Singapore overgenomen. De laatste was hierdoor haar grootste concurrent op de Malakka-kust kwijt en kwam met de lijndiensten in het Sumatra-gebied.

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog betrof dit:

- het s.s. „Yin Ho” (110 ton) op Pangkalan Brandan;
- het s.s. „Ban What Soon” (199 ton) op Langkat;
- het s.s. „Perak” (258 ton) op Belawan-Deli;
- het s.s. „Avagyce” (247 ton) op Deli en Brandan;
- het s.s. „Vidar” (95 ton) op Belawan en Langkat.

De „Ocean” had toen vanuit Penang op Deli varen de „Circe” (314 ton — de „Calypso” was in 1912 verkocht aan de Straits St. Comp.) en de N.D.L. de „Malaya” (348 ton).

(wordt vervolgd).

Het huisdier

(historisch)

Dat er op onze vloot vele dierenvrienden huizen staat als een paal boven water. Wij, die in de strijd om de dagelijkse boterhammen van het ene schip naar het andere huppelen, kunnen daarover meepraten.

Hoeveel malen zijn onze soepele kuitens immers al niet het doelwit geweest van aan boord huizende waakhonden en waakhondjes, die op deze „laffe” manier hun verblijf aan boord wilden rechtvaardigen.

Hoeveel malen zijn wij al niet door katten belaagd, omdat wij hen wilde strelen, teneinde hun respectievelijke meesters op die goedkope wijze gunstig jegens ons te stemmen.

En wat dacht u van een klapperrat op de radio of van een bierdrinkende parkiet of een varken als vloermat voor de deur van een hoofdwerktuigkundige, om van de duizenden op zee zwalkende apen maar niet eens te spreken.

Nee, over huisdieren behoeven ze ons niets meer te vertellen, althans, dat dachten we, want dat een stuurman het zou bestaan een levensgroot koebeest als hutgenoot te adopteren, dat ging zelfs ons wel een tikkeltje te ver. Hoewel, adopteren is eigenlijk enigszins bezijden de waarheid, want het apparaat werd hem min of meer opgedrongen en het gehele samenzijn heeft misschien vijf minuten geduurd.

Het gebeurde n.l., dat op één van onze onvolprezen Ka-boten, waar practisch elk bemanningslid in het bezit was van een huisdier, een second geplaatst werd met een ontzettende aversie tegen alles wat daaronder thuishoorde.

Dat deze afkeer spoedig over het gehele schip bekend was, is eigenlijk de schuld van de second zelf, die graag praatte en zijn gevoelens zeker niet onder stoelen of banken stak. Logisch, dat er toen verschillende lui waren, die dat niet „namen” en vonden, dat er wat aan gedaan moest worden, want bij elke voorkomende gelegenheid stortte het anti-huisdier zijn venijn over de koppen en kopjes van hun lievelingen uit.

En aldus kon het gebeuren, dat toen onze second gedurende zijn wacht de djaga met een opdracht naar zijn hut stuurde, deze met van schrik wit vertrokken ogen terugkeerde met de bibberend uitgebrachte mededeling: „Ada sapi didalam kamar tuan!”

De schrik sloeg als een bliksemflits om het hart van onze second, die met nog een half uur wacht voor de boeg angstige visioenen kreeg van in

elkaar gedrukte radio's, tot puin verwerkte banken en ondergelopen hutten. Na afloop van de wacht stortte onze brave stuurman zich bevend van agitatie en met ware doodsvrechting alle trappen af, wierp de deur van zijn hut open en werd daar inderdaad geconfronteerd met de achterkant van een sapi, die op zijn (of haar) gemak de portretjes van moeder de vrouw stond te bewonderen en alvast wat ondergoed op de horens had genomen, hetgeen ongetwijfeld flatteus stond. Hoe lang de stuurman bezig is geweest het koebeest uit zijn hut door de salon weer naar dek te werken vermeldt de historie niet; een feit is echter, dat het opruimen van het achtergelaten souvenir hem ongeveer een half uur en zijn eetlust heeft gekost.

Nicolas

Belangrijke gift van Rampenfonds

In de algemeene Jaarvergadering van de Kon. Ned. Bond tot het Redden van Drenkelingen, heeft de voorzitter medegedeeld, dat in de kringen van het Rampenfonds het nemen van talrijke voorbereidende maatregelen ter bestrijding van rampen ter sprake is gekomen. Het Rampenfonds heeft de bond een gift van f 300.000 verstrekt om doelmatig reddingsmateriaal aan te schaffen. Deze organisatie dient voor de nodige manschappen zorg te dragen. Na rijp beraad is de gift aanvaard en binnenkort zal een zestigtal steunpunten in den lande worden ingesteld.



Slaap lekker!

We moeten nodig eens een avond vroeg naar bed, zeggen we dan tegen elkaar als vader 's avonds boven het nieuws over de atoombom in slaap valt en moeder zo gaapt, dat er haast gaten in de kleren vallen, die ze aan liet verstellen is. Zolang je je actief met iets bezig houdt kan je de ogen nog net open houden, maar hoed je voor stil zitten. De verhalen over mensen, die bijna geen slaap nodig hebben, die letterlijk dag en nacht kunnen werken hebben altijd diepe indruk op me gemaakt. U kent natuurlijk ook de geschiedenissen van grote geleerden, die overdag hun gewone werk doen en 's nachts studeren en boeken schrijven en die van vakbondsbestuurders, die na een hele dag hard werken tot diep in de nacht voor de bond in de weer zijn.

Maar er zijn ook andere mensen, die beslist om half elf naar bed moeten omdat ze anders 's morgens geen mens zijn en er van hun werk niets terecht komt. Het antwoord op de vraag hoeveel slaap iemand nodig heeft is dan ook niet te geven omdat ieder mens ook in dit opzicht verschillend is. Wel staat vast dat kinderen meer slaap nodig hebben dan volwassenen en dat oude mensen veelal met zeer weinig slaap toe komen. De pasgeboren zuigeling slaapt 20 uren per etmaal, terwijl Opa wel met 6 uur toekomt. Als gemiddelde voor de volwassene neemt men gewoonlijk acht uur aan.

Het enige dat we met zekerheid van de slaap weten is, dat we er niet buiten kunnen. Het is wel mogelijk door middel van koffie of medicamenten de slaapbehoefte tijdelijk te onderdrukken, maar op een gegeven moment eist het lichaam zijn rechten op en vallen we in slaap. Zo gaat het verhaal, dat de soldaten van Napoleon tijdens de terugtocht uit Rusland lopend sliepen, maar ook uit latere oorlogen kennen we de situatie van mensen die van uitputting op de meest onwaarschijnlijke plaatsen in slaap vielen. Herhaaldelijk gebeuren er verkeersongelukken doordat een chauffeur achter het stuur in slaap valt, wat vooral gebeurt op mooie rechte wegen, waar het rijden weinig oplettendheid vergt. Er worden dan weinig signalen naar de hersenen gezonden en daardoor treedt er een zekere rust in. Niet alleen van buiten het lichaam ontvangen de hersenen door middel van de zintuigen seinen, ook vanuit het lichaam zelf worden de hersenen voortdurend op de hoogte gehouden van de gang van zaken. Zo weten we welke stand onze armen en benen hebben, of onze maag gevuld is enz.

Men veronderstelt dat er in de hersenen een centrum is van waaruit de slaap wordt geregeld. Hoe minder seinen er van binnen en buiten het lichaam naar het centrum gaan des te eerder geeft dit onder invloed van vermoeidheid het sein tot slapen.

De slaap is niet steeds even diep. Tegen de morgen neemt de slaapdiepte duidelijk af en daardoor worden we 's morgens gemakkelijk wakker van een tram die voorbij rijdt of door een volle blaas. Vlak na het inslapen zijn we daarentegen veel moeilijker te wekken.

Men went aan een bepaalde hoeveelheid slaap. Indien men eens een keer veel vroeger naar bed gaat dan gewoonlijk kan het best gebeuren, dat men geen oog dicht doet. Ook valt het op, dat men 's morgens altijd op dezelfde tijd wakker wordt, zelfs als het de vorige avond al morgen is geworden. Voor de beoordeling of men voldoende slaap krijgt is het belangrijk hoe men wakker wordt. Iemand die uitgeslapen is, staat 's morgens uitgerust en fris op. De man die altijd in halfslaap zuchtend en kreunend zijn bed uit wankelt krijgt te weinig slaap. Te weinig slaap is schadelijk.

Kenmerkend voor het leven is rithme, waarbij spanning en ontspanning elkaar afwisselen. Perioden van arbeid moeten worden afgewisseld door perioden van ontspanning en rust. Wakker zijn moet worden afgewisseld door slaapen. Indien het lichaam die afwisseling niet krijgt gaat het protesteren. Het kan best zijn, dat dat protest niet direct opvalt. Voordat het aan iedereen duidelijk is, dat U over Uw toeren raakt zijn er eerst een aantal vage verschijnselen zoals humeurigheid, prikkelbaarheid, niet fitvoelen, hoofdpijn, piekeren over kleinigheden, geen oplossing weten voor moeilijkheden en lusteloosheid. Geen echt ziektegevoel dus, maar dat zo-zo gevoel, waarvan de omgeving eerder wat merkt dan het slachtoffer zelf. Veel mensen denken dat het geen zin heeft om vroeg naar bed te gaan omdat ze dan toch niet slapen. Vermoedelijk slapen ze wel als ze het tien dagen achtereen proberen. Ook vroeg naar bed gaan moet wennen. Veel mensen hebben de slechte gewoonte in bed te gaan liggen piekeren over de problemen, die ze overdag niet hebben kunnen oplossen. Dat is de meest voorkomende oorzaak voor slapeloosheid. Een naderend examen, moeilijkheden met de export, kapotte kinderschoenen en een dochter die 's avonds te laat thuis komt zijn problemen, die overdag moeten worden opgelost. In bed moet men lichaam en geest de kans geven uit te rusten en zich klaar te maken voor een nieuwe dag.

G. C. Soeters.
Arts.

De Sint bezocht de KPM-kinderen

Maandag 5 December jl. zijn de Sint met zijn knechten op bezoek geweest bij ongeveer 500 K.P.M.-kinderen in het Logeergebouw.

Een onzer medewerkers stuurde ons van dit kinderfeest ondervolgende dichterlijke ontboezeming.

*5 December viel op Maandag,
Velen keken die dag blij.
't Was me dan ook iets bijzonders
Half één huistoe — 's middags vrij!
't Hoofdkantoor zowaar gesloten,
Dat werd niet voor niets gedaan,
Sint zou met z'n knechten komen,
Naar 't werk kraaide geen haan!*

*Vijf uur was de jeugd aanwezig,
In 't Logeergebouw alles vol,
Deuren, ramen, puilden open,
Kon 't niet schelen — men had lol!
500 kind'ren wachtten geduldig,
Op datgeen dat komen zou,
Eerst maar liedjes instuderen,
Uit een boekje — dat ging gauw!*

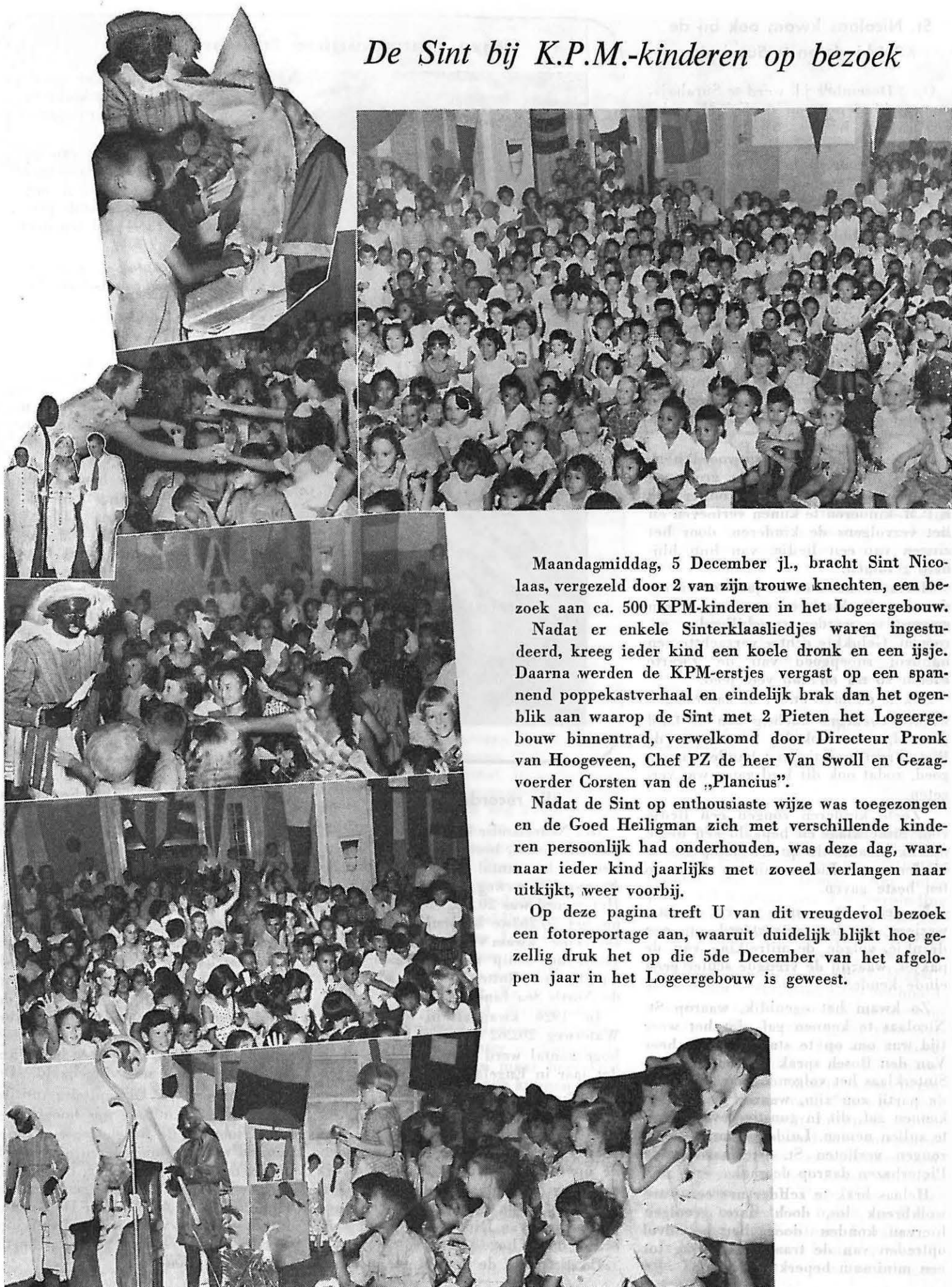
*We hoorden weer bekende klanken:
„Ziet ginds komt de stoomboot aan”,
„Makkers staakt uw wild geraas toch”.
Toen het liedje: „Zie de maan”.
Daarna kreeg elk kind een ijsje,
Toen 't op was: poppenkast,
Om de tijd ietwat te korten,
Werden we weer op zang verrast!*

*De kinderen, merkbaar ongeduldig,
Keken naar de Sint steeds uit,
Konden toen haast niet meer zingen,
Je zag 't duidelijk aan hun snuit . . .
Eindelijk was het groot moment daar,
Sint met knechten kwamen aan,
Oorverdovend toegejuicht nu,
Een ieder ging er maar bij staan.*

*Sinterklaas werd toegezongen,
Door het K.P.M.-kinderkoor,
Daarna riep hij kinderen tot zich,
Zoet en stout — 't maakte indruk hoor!
Tot slot ieder kind een mandje,
Vol met snoep en lekkernij,
't Sinterklaasfeest was ten einde,
Ieder huistoe — voldaan en blij!*

*Maar nu nog een woord van hulde,
Aan de „makers” van dit feest,
't was weer alles dik in orde,
De kind'ren zijn verrukt geweest,
Vele handen onzer dames,
Transport, CD, Pilgerschaar,
Kortom iedereen deed 't zijne,
't Was keurig — voor mekaar!*

De Sint bij K.P.M.-kinderen op bezoek



Maandagmiddag, 5 December jl., bracht Sint Nicolaas, vergezeld door 2 van zijn trouwe knechten, een bezoek aan ca. 500 KPM-kinderen in het Logeergebouw.

Nadat er enkele Sinterklaasliedjes waren ingestudeerd, kreeg ieder kind een koele dronk en een ijsje. Daarna werden de KPM-erstjes vergast op een spannend poppekastverhaal en eindelijk brak dan het ogenblik aan waarop de Sint met 2 Pieten het Logeergebouw binnentrad, verwelkomd door Directeur Pronk van Hoogeveen, Chef PZ de heer Van Swoll en Gezagvoerder Corsten van de „Plancius”.

Nadat de Sint op enthousiaste wijze was toegezongen en de Goed Heiligman zich met verschillende kinderen persoonlijk had onderhouden, was deze dag, waarvoor ieder kind jaarlijks met zoveel verlangen naar uitkijkt, weer voorbij.

Op deze pagina treft U van dit vreugdevol bezoek een fotoreportage aan, waaruit duidelijk blijkt hoe gezellig druk het op die 5de December van het afgelopen jaar in het Logeergebouw is geweest.

St. Nicolaas kwam ook bij de KPM-kinderen te Surabaja.

Op 3 December j.l. werd te Surabaja, met de kinderen van de K.P.M.-gezinnen aldaar, het St. Nicolaas-feest gevierd, welk feest ook dit jaar werd opgeluisterd door de komst van de Sint zelf.

Nadat de kinderen onder de bekwaame leiding van Mevrouw Noë enige liederen hadden gezongen, betrad de Sint, vergezeld van twee pieterbazen, het tot feestzaal omgetoverde en rijk gepavoiseerde Agentschapskantoor.

De heer Van den Bosch sprak enige welkomstwoorden uit en informeerde ondermeer naar het verloop van de reis, daarbij zijn waardering uitsprekend voor het feit, dat de Sint zich klaarblijkelijk zoveel ontberingen had getroost om dit feest luister bij te zetten.

De Sint betoogde in antwoord hierop, dat hij het immer een groot genoegen achtte een wijle onder de K.P.M.-kinderen te kunen vertoeven en liet vervolgens de kinderen, door het zingen van een liedje, van hun blijheid getuigen.

Helaas kwam ook dit jaar tot uiting, dat niet alle kinderen even zoet waren geweest en werden verschillenden geropen. Gelukkig echter verzachtte een handvol snoepgoed van de Zwarte Pieten zo nu en dan veel leed.

Enkele ouderen onder de aanwezigen werden eveneens duchtig aan de tand gevoeld, maar ook bij hen waren de Pieterbazen kwistig met handen snoepgoed, zodat ook dit leed gauw was vergeten.

Zoete kinderen zongen een liedje voor Sinterklaas en bepaald een diepe indruk maakte de quatre-mains die de kinderen von Liebenstein op de piano ten beste gaven.

Na een korte pauze, waarin de aanwezigen werden getraceerd op een drankje, volgde de uitreiking van de pakjes, waarbij de vreugde schier geen einde kende.

Zo kwam het ogenblik, waarop St. Nicolaas te kennen gaf, dat het weer tijd was om op te stappen. De heer Van den Bosch sprak de hoop uit, dat Sinterklaas het volgend jaar weer van de partij zou zijn, waarop de Sint te kennen gaf, dit in gunstige overweging te zullen nemen. Luider stemme toegezongen verlieten St. Nicolaas en de Pieterbazen daarop de zaal.

Helaas brak te zelfder ure een ware wolkbreuk los, doch nare gevolgen hiervan konden door het beleidvol optreden van de transportafdeling tot een minimum beperkt blijven.

Onze maandelijkse foto-prijsvraag

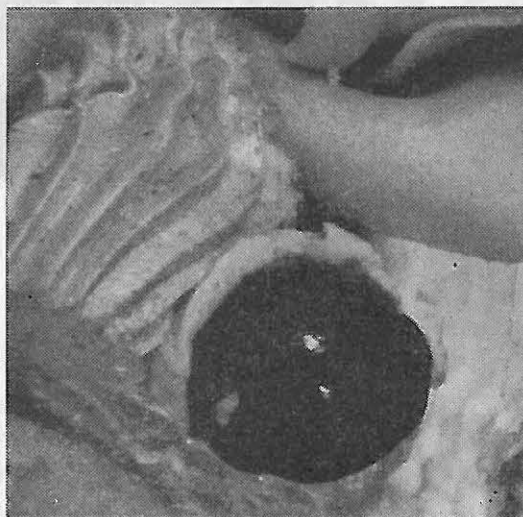


Dit is de oplossing van de fotoprijsvraag, voorkomende in het November-nummer van „de Uitlaat”:

het achter-aanzicht van enkele koeien. Wij mochten zeer vele oplossingen ontvangen; de uitgelofde prijs van Rp. 15,— viel ten deel aan:

R. Soeprapto — p/a n.v. K.P.M. — agentschap Tjirebon.

*



Wij geloven niet dat u erg veel last zult hebben met de opgave die hiernaast staat afgebeeld. Als U er eenmaal achter bent, zendt dan 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 even of u uw juiste naam en adres op uw inzending heeft vermeld. De uiterste datum van inzending is: 20 Februari a.s.

Alle records gebroken

Het Nederlandse kustvaartuig „Tine”, 200 ton bruto, heeft het record gebroken van het aantal schepen, dat ooit de Nieuwe Waterweg is binnengekomen. Het record was 20.262 en de „Tine” is nu het 20.263ste binnengelopen schip. De „Tine” kwam van Londen met stukgoed; het schip nam ligplaats in de Rijnhaven te Rotterdam. Cargadoor was de North Sea Line.

In 1926 kwamen in de Nieuwe Waterweg 20.262 schepen binnen. Dit hoge aantal werd bereikt omdat er in dat jaar in Engeland een kolenstaking heerste.

Toen de zeeloods N. Kleijwegt om 15.20 uur voor Hoek van Holland aan boord ging wisten noch de loods, noch de opvarenden van de „Tine” dat dit een zeer bijzondere binnenkomst zou worden. Op de vooruitgeschoven rapporteerpost van Dirkzwager stond men echter onder hoge spanning.

De directeur, de heer Maas, was aan-

wezig om getuige te zijn van het binnenkomen van de recordbreker. Toen er nog tien schepen moesten komen vóór het aantal 20.263 bereikt zou zijn, begon men af te tellen. De opvarenden van de twee schepen die op het critieke moment voor de Waterweg lagen, hebben zonder het te weten strijd geleverd om de 20.263ste plaats. Het ging tussen de „Tine” en een snelle Zweed, die even later werd beloodst. Tot op het laatste ogenblik, dwars van de Berghaven te Hoek van Holland, konden men nog niet zeggen, welk schip het record zou breken. De Zweed had bijna de Nederlander nog ingehaald. De „Tine” won echter. De kapitein, Andries de Niet uit IJmuiden, was hoogst verbaasd, toen bij de Berghaven een functionaris van het loodswezen aan boord stapte, om hem te vertellen, dat hij het schip was. De „Tine” is eigendom van Vinke en Co. te Amsterdam. De bemanning bestaat uit vijf koppelen. Het schip vaart in time charter voor de North Sea Line te London.

Het ss. „Reynst“ aan de sloper verkocht

29 December a.p. vertrok het ss. „Reynst“, onder commando van gezagvoerder J. Plugge, op zijn laatste reis van Surabaia naar Singapore, alwaar genoemd schip 5 Januari jl. arriveerde. De „Reynst“ is te Singapore opgeleverd en zal aan de sloper uit Hong Kong worden overgedragen.

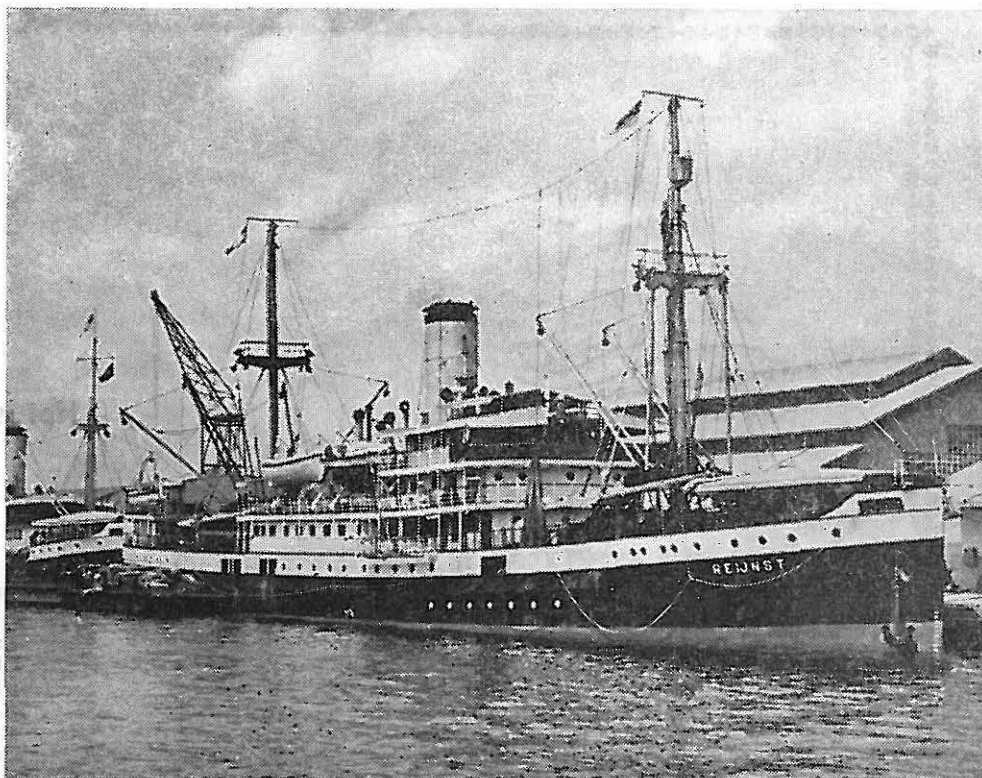
*

Wederom gaat een oud-gediende van de maatschappij onze gelederen verlaten. Het is ditmaal het ss. „Reynst“, dat van de vlootsterkte wordt afgevoerd.

Genoemd schip werd in 1928/29 op een der werven van de N. D. S. M. te Amsterdam gebouwd en speciaal ingericht voor veevervoer. Het werd in 1929 in de Indonesische archipel officieel in gebruik gesteld.

De bruto inhoud bedroeg 2460 ton, de lengte over alles 92.60 meter en de grootste breedte 13.15 meter. De holte tot het hoofddek in de zijde was 6.48 meter.

De „Reynst“ had een vermogen van 1500 I.P.K., hetgeen het schip een snelheid gaf van ca. 10 mijl. Er was plaats aan boord voor 46 hut- en 957 deken tussendeckpassagiers. De „Reynst“ kon 373 vee-eenheden vervoeren.



Ook de „Reynst“ viel in handen van de sloper.....

PROMOTIES.

Is het jaar haast afgelopen,
Heeft PZ het extra druk,
Komen de jaarlijkse promoties,
Valt 't mee — heeft U geluk.
Menig hart gaat sneller kloppen,
Wat gebeurt er nu met mij?
Zal ik ook een kansje maken?
Ben ik er nu ook eens bij?

Heb ik dit jaar goed gewerkt?
Was m'n chef heus wel tevree?
Maakte ik geen stomme fouten?
Werkte ik wel voldoende mee?
Eerste klerk wil HK II zijn,
'n Beampte lokaal-employé,
Hoofdemployé dat 's pas je ware!
Adjunct-chef worden valt niet
mee!

Zo heeft ieder z'n verlangens,
Teveel om aan te voldoen,
Op je beurt maar zitten wachten,
We hebben immers ons fatsoen?
Behoor je wel tot de geslaagden,
Kreeg je de plaats die je begeert,
Nou collega — m'n complimenten,
Proficiat hoor — gefeliciteerd!!

Oscar.

MADAME TIC TAC

- * Bar
- * Coffee
- * Sandwiches

Donegal Street London

opent haar café op Vrijdag 20 Januari en Zaterdag 21 Januari a.s.
8.15 uur n.m. in de Gedung Kesenian (Stadsschouwburg) te Djakarta
onder auspiciën van

„DIE RYCKE REEDERS“

Toneelgroep Paketvaart Personeel.

Reserveert tijdig Uw plaatsen!

P R O M

per 1 Jan

Het is de redactie van „de Uitlaat” een bijzondere

1 Januari 1956 te kun

Walpersoneel

TOT DIENSTCHEF DE ADJUNCTCHEF: Ir. A. M. Poot.

TOT ADJUNCTCHEF DE HOOFDEMPLOYE'S: H. den Exter;
W. J. Suyderhoud; Dr. W. B. Camoenié; D. Reyneker; P. van der
Weerd en Dr. J. Ch. v. Deventer.

TOT HOOFDEMPLOYE DE EMPLOYE'S: Mevr. Ch. v. Altena-
Schoorel; G. A. de Beer; F. V. Scheefhals; W. N. van Heusden;
W. Boi; H. O. J. Bakker; M. P. Tenbroek; F. W. Godin; L. F.
von Stein; Ch. D. v. Ginkel; H. O. Willems; C. Ph. Kneefel;
E. F. H. v. Santen; J. H. C. Gorter; M. L. de Wit; F. A. D. v.
Aken; F. W. Bonsen; P. J. de Kruijff; H. C. Kemp en C. W. Kroon.

TOT HOOFDBAAS DE BAZEN A: H. J. Edelenbos en C. van
de Wetering.

TOT BAAS A DE BAZEN B: C. J. de Witte; G. Ch. F. Tim-
merman en K. de Nooijer.

TOT LOCAAL-HOOFDEMPLOYE DE LOC. EMPLOYE: J. W.
Ticoalu.

TOT LOCAAL-EMPLOYE DE BEAMBTEN: Ch. J. L. Kühr;
Tan Kim Jam; A. Wajong; Mej. F. V. Th. E. Littman d'Adami-Rey;
H. Sigarlaki; Lie Kon Sin; A. Jans; S. Ch. Mahubessy; M. Patti-
asina; Tan Ek Ho; F. H. Maengkom; Imran; Seow Chin Guan;
G. F. de Frank; Ch. P. Vaillant alias M. Jusuf en Ang Tek Yoe.

TOT LOCAAL BAAS B DE ONDERBAZEN A/BEAMBTEN:
Lay Adé; Djakaria en Ramean b. Raäma.

TOT BEAMBTEN DE HOOFDKLERKEN 1e KLASSE: A. A.
Rotti; Ch. A. Pattipeilohy; E. Siegers; A. Lihang; F. R. Tumbol;
E. Tiwa; A. H. Pattinama; H. Mailoehoe; Isma Ismael; W. K.
Santie; H. B. Taihitu; A. F. Toisuta; V. Slamet; Tan Boon Poh;
Moh. Sidik; A. Ch. Jacob; M. B. Djajasentana; Thoeng Siong
Hien; Mej. E. Ong; N. F. Diets; J. Simamora; Roeslier; Tjeng
Ho Sian; Lie Oen Hian; Mej. Halimah; R. Gozali; Mej. A. A.
Loupatty; Sng Choo Eng; A. de Quillettes; Lie Giok Liong;
Heng Hui Yam; R. B. Jacoeb; A. P. Maliangkay en C. H. Köllner.

TOT ONDERBAAS A/BEAMBTEN DE ONDERBAZEN B/
BEAMBTEN: A. C. C. Fehr; J. H. Schulz; Chan Kim Sioe; Tjan
Kauw Tjauw en Sadoen b. Ismail.

TOT ONDERBAAS B/BEAMBTEN DE OPZICHTER I/HOOFD-
KLERK I: K. M. Anthonyz.

TOT ONDERBAAS B/BEAMBTEN DE HOOFDMANDUR:
Moh. Arsad b. H. Polane; Halid b. Moh. Saleh en Dradjat bin
Sudarso.

TOT HOOFDKLERKEN I DE HOOFDKLERKEN II: J. Po-
lontalo; H. F. Sumendap; Hasan b. Z. Abidin; L. P. Tompodung;
Tan Leng Hoei; M. Siregar; J. Ch. Abel; Saäba; W. F. Laurens;
Machratz; J. P. Dumais; Sadoel Sosrosoewignjo; Sain al Jacob;
Nahir Rikin; G. W. Ong; Mevr. E. D. Wenas-Mamesah; Toetoe
Soemantri; Tjoa Jang Siang; Soepardi; Baharoeddin; Soehandi;
Soeng Hin Tshong; Tjia Tjoe Kiong; J. Th. A. Hoyer; R. Soe-
warno; R. A. Moningka; A. G. Maengkom; Tan Khiam Bo; S. P.
Kote; Chaidir Mahmud; Moh. Ibrahim; W. P. Hattu; H. Th.
Eisinger; Z. Zienoer; Khoo Sing Kong; A. R. Gimon; J. E. West-
plat; J. J. Lim; M. Sukur; D. A. Juriaan; M. R. Sitaniapessy;
Soeparnadi; J. S. v. d. Zwaan; J. Wajon; Sudjono Atmowidjojo;
Harli Suhardja; Wong Koon Chan; Koh Ah Lek; C. Nelligan;
Goh Cheng Chuan; P. v. Heuven van Staerling; P. Ph. Visser;
R. Soekirno; Moh. Amin; E. M. Pijpers; M. Badjoeri; Mej. Soe-
pami en Mej. A. Johannes.

TOT OPZICHTER I/HOOFDKLERK I/DE OPZICHTER II/
HOOFDKLERK II: R. Ahmad Aboedin; Soewardi Rasman; J. K.
Ottens en A. Tenda.

TOT HOOFDKLERKEN II DE 1e KLERKEN: Moh. Noer;
Hamid; A. Siregar; D. Tabelessy; Arsad Ladandoe; Oemar; Tan
Hian Tjhioeng; Lie Djin Njan; Abdul Moerad; Ilias; W. Turang;
Molid. Idris; Abd. Rani Risan; Djoehari; A. Sarapung; Moendoro
Ngoesman; F. J. Wavor; Siregar Marathea; Abdullah Ladandu;
Sambas Moesa; Amsar Asnawie; P. Ngadin; Moh. Sani; Soebar-
djo; R. Dulhamid Sumitro; Kiagus Zakaria; Salamoen; H. W.
de Sera; R. Drawie-Wirjoadmodjo; Tshia Foek Hin; Moh. Arsad-
Rawi; Achmad; Mej. A. Catty; Sjamsoe Anwar; M. N. Pattina-
sarany; Asmat Salim; Ahmad b. Kesoemaratoe; R. Rabijato; E.
Moesha; Karim; Ismail Abbas; Munir glr. St. Mangkuto; Arsjad-
Arief; W. E. Teng; Boen Ngim San; B. Zarkasji; Wong Chan
Wing; J. Liklikwatil; Kiong Tian Hong; Abdulkarim; A. Akbar;
E. Siregar en E. W. Gabriel.

TOT OPZICHTER II/HOOFDKLERK II: Ali Idroes en H.
Havelaar.

TOT 1e KLERK DE 2e KLERKEN: Roesdi; Matalipin;
Ali I; Batjo I; Asmin Peking; Kamid; Karta; Liem Hwat Tjang;
Moh. Napis; M. Bakar; Namhar b. Oemar; Moh. Djami; Wagimin;
Oemir; Tan Kim Hok; A. V. A. Rondonuwu; Moh. Jusuf; M.
Sukrimuljo; Tan Po Lie; E. D. Warella; Sarpi-ie Raenon; Mevr.
Mardia; J. A. Terok; Baharuddin; B. Atjal Loewoek; Moh. Saleh
By; Samsudin Selat; A. Loen; Soewandi; Zainal Abidin; Mar-
zoecki Azmy; Mej. Lie Soei Oang; T. Sastro Wijoto; J. Walandouw;
H. G. Th. Ulrich; F. J. M. Tumbelaka; N. L. M. Wenas; Damli;
Mej. A. Jachja; Goh Gek Seng; I. A. C. de la Rambelje; Chr. Lim
Seng Hoat; Khoo Thiam Huat; Tan Hoe Chiang; Mevr. M. A.
Carels-Frederiks; Saprin; Mohd. Nasir; Moestafa; Tan Tjeng
Liang; Alimara en Dachlan.

TOT 2e KLERK DE 3e KLERKEN: Rodjiie; Moch. Ma-
dali; J. N. Kore; Timur I Gusti Putu; Moh. Joesoef I; L. A.

Aan alle bevorderden onze

NOTIES

uari 1956

er genoeg de volgende bevorderingen per
men bekend maken :

Soplanit; F. Siahaan; Abd. Hamin; Moei b. Nimoen; Moehidin; J. Sere; Mohamad b. Armadja; Soedardjo; Fakhir b. R. M. Amin; Tunggul Naiboho; Ragimin b. Risan; Abdoel Hamid; S. Rukmana; F. J. Riwurohi; Oei Kim Lo; Iran; Soekarna b. Arta; Kgs. M. Hanafiah b. Kgs. Hamdini; Moh. Sani II; Mamat I; Agustar; Thoeng Giok Sang; T. R. Sinaga; Abd. Manan; W. A. J. Likumahua; Mas Soewandi; S. Hasjim b. Moh. Alhabsji; Jusuf Labdul; Ismail b. Matjik; Atjep Soetanda; W. Duran; J. J. Mumu; Sanim; Abd. Latif; Pouw Peng Meng; Mansur b. Radas; F. Sumakul; Muri; Chan Yew Chong; J. Wee Yong Tee; Lim Seng Chye; Th. Augustijn; Moh. Rafea; S. Loekardi en Zaroei b. Ismail.

TOT HOOFDPAKHUISMEESTER/BEAMBTE DE PAKHUISMEESTERS I/H.K. I: R. Turangan; J. Gaspersz en R. C. J. Krijgsman-Erdbrink.

TOT PAKHUISMEESTER I/HOOFDKLERK I DE PAKHUISMEESTERS II/H.K. II: M. Lewerissa; Djadja; S. T. Teng en F. H. Louhenapessy.

TOT PAKHUISMEESTER II/HOOFDKLERK II DE PAKHUISMEESTERS II/1e KLERK: The Tjie Jan; Tan Soei Ho; L. v. Rooyen en Boestami Loebis.

TOT PAKHUISMEESTER II/H.K. II DE PAKHUISMEESTERS III/1e KLERK: Masgoer; Moeslihoen en D. Hamdani.

TOT PAKHUISMEESTER II/1e KLERK DE PAKHUISMEESTERS III/2e KLERK: Oey Kim Bie en Djohang.

TOT HOOFDVOORMAN/BEAMBTE DE VOORLIEDEN I/H.K. I: R. Ticoalu en S. Pikal.

TOT VOORMAN I/H.K. I DE VOORLIEDEN II/H.K. II: A. D. Adiwidjaja en E. G. Smits.

TOT VOORMAN II/HOOFDKLERK II DE VOORMAN II/1e KLERK: Abidin.

TOT VOORMAN II/1e KLERK DE VOORLIEDEN III/2e KLERK: H. Tikualu en A. Gerung.

TOT VERT. TIKKER/HOOFDKLERK I DE HOOFDTIKKERS I/H.K. II: Mej. Ong Tjoe Koan en F. A. Pattikawa.

TOT HOOFDTIKKER I/H.K. II DE HOOFDTIKKERS II/1e KLERK: J. Asar; M. Hasan; R. Donsu; Amin en Moealeh.

TOT HOOFDTIKKER II/1e KLERK DE TIKKERS I/2e KLERK: Moehajar; T. Zacharias; Mevr. Simamora-Pardede en Neo Hock Leng.

TOT TIKKER I/2e KLERK DE TIKKERS II/3e KLERK: Abdoelrachman b. Idris; Mevr. M. A. Ausvia; M. Eddy Solija; U. vor. Liebenstein; Ooi Kim Sun; K. J. Ibrahim en T. J. Mathew.

TOT KASSIER I/H.K. II DE KASSIER II/1e KLERK: F. Dengah.

Nautisch varend personeel

TOT GEZAGVOERDER DE 1e STUURLIEDEN: G. W. Zwarts; D. L. Tol; P. F. Albrecht; A. W. P. Roozen; J. K. Minderhoud en Th. ten Klooster.

TOT 2e STUURMAN DE 3e STUURLIEDEN: H. M. Tonino; H. J. Crijnen; J. van Driel; R. v.d. Sar; E. M. J. Corten; C. F. v.d. Toorn; H. F. Munzebrock; R. G. Driessen; J. Ham; G. H. Schroor; H. J. van Moppes; Th. H. Wuisman; C. D. van Noppen; M. Bom; P. Spuij; D. den Hertog; J. J. E. M. Bruyn; G. J. W. P. Faessen en J. G. Gentjes.

TOT STUURMAN IKV DE STUURMAN-LOCAALVAART: A. F. Talimbekas.

TOT STUURMAN-LOCAALVAART DE WND. STUURLIEDEN-LOCAALVAART: Ong Soei Hong; A. F. Tahapary; F. Latupeirissa; A. Wensen; N. J. M. Palapessy; W. Lameyn; E. Reynst; E. Tangka; H. O. F. Emmert; L. N. Noya; H. J. Z. Pirsouw en E. Kaunang.

TOT LADINGKLERK DE LEERLINGEN-LADINGKLERK: D. Ch. Tuhumena Maspaitella en G. Lisapaly.

Technisch varend personeel

TOT HOOFDWERKTUIGKUNDIGE DE 2e WERKTUIGKUNDIGEN: P. S. Kalfsbeek; J. J. Teutscher; C. van Huizen; H. J. van Reenen en J. Koke.

TOT 2e WERKTUIGKUNDIGE DE 3e WERKTUIGKUNDIGEN: G. B. Edwards van Muyen; J. A. Roth; J. H. Bohté; J. G. E. Straat en H. F. Kalangie.

TOT 3e WERKTUIGKUNDIGE DE 4e WERKTUIGKUNDIGEN: J. A. Faber; J. Appeldoorn; J. A. H. v.d. Kraats; C. Ligtensberg; I. van den Berg en J. H. Waldt.

TOT 4e WERKTUIGKUNDIGE DE 5e WERKTUIGKUNDIGEN: E. Timmer; M. C. v.d. Engh; A. Bloem; M. A. C. van Riet; C. A. Polderman; S. Sies; E. Mirck; P. J. B. Kint; J. A. Heudriks; W. Klaassen; F. Hylkema; W. Nieboer en F. R. van Duyne.

Civiele dienst

TOT PROVIANDKLERK DE LEERLINGEN-PROVIANDKLERK: R. Thio; J. Kaligis; F. Bujung; A. Tiwow; S. Mangindaan; S. P. Tanod; J. G. E. Lapian; R. N. Hermanus; A. H. Bolang en W. Linuh.

te hartelijke gelukwensen !



Tan Kong Swan
hulpagent
Bagan Si Api-Api
35 jaar
1 Januari 1956

Tan Kong Swan werd 15 October 1900 te Djakarta geboren. Na zijn schoolopleiding trad hij 1 Januari 1921 in dienst van onze maatschappij en werd als hulpagent te Bagan-Si-Api-Api geplaatst.

1 Januari 1956 hoopt de heer Tan Kong Swan, die nog steeds de maatschappij-belangen aldaar behartigt, het feit te herdenken dat hij voor 35 jaar in KPM-dienst trad.

*

Darmo bin Muhani dilahirkan di Indramaju pada tahun 1903; pada tanggal 1 Djanuari 1921 ia masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami sebagai tukang-kaju. Pada bulan Agustus '45 ia dijadikan mandur. Dalam pangkat ini ia masih terus bekerdja pada Civele Dienst di Kantor Pusat.



Darmo bin Muhani
mandur Civele Dienst/
Kantor/Pusat
35 tahun
1 Djanuari 1956

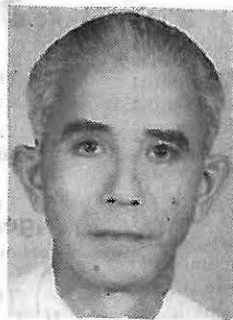
*

Amir
mandur-gudang
Perw. Samarinda
35 tahun
1 Djanuari 1956

(tidak ada portret)

Amir dilahirkan pada tahun 1898 dan ia masuk bekerdja dalam dinas K.P.M. pada tahun 1917. Pada tahun 1921 atas permintaannya sendiri ia diperhentikan, akan tetapi pada tanggal 11 Februari 1925 ia datang pula memperkuat barisan² K.P.M. Pada tanggal 1 Desember 1933 ia diperhentikan dengan hormat oleh Perusahaan kami. Sekarang pula ia kembali lagi ke K.P.M.; pada tanggal 1 Mei 1934 ia dipekerdjakan sebagai klasi dan sesudahnya sebagai djuru-motor. Sesudahnya penjerahan Djepang Amir diperbantukan kepada Sjahbandar Samarinda sebagai djuru-motor. Pada tanggal 1 Djanuari 1949 ia diangkat menjadi krani-gudang dan 3 tahun kemudian menjusul kenaikan pangkatnya menjadi mandur-gudang. Pada tanggal 1 Djuuli 1955 ia diangkat menjadi mandur-gudang/djuru usaha I.

Kojasou Petrus Manoppo werd 5 October 1904 te Tonsea Lama (Menado) geboren. Na zijn schoolopleiding trad hij 7 Januari 1921 als leerling-ladingklerk in KPM-dienst. Na tot ladingklerk te zijn bevorderd, bleef hij in deze rang tot begin December 1930 op verschillende KPM-schepen doorvaren, waarna hij, op eigen verzoek, in de rang van 2e klerk aan de wal werd geplaatst. 1 Januari 1936 werd hij tot 1e klerk bevorderd en 1 Januari 1940 werd hij tot hoofdklerk II aangesteld.



K. P. Manoppo
locaal-emp. ag. Menado
35 jaar
7 Januari 1956

Zijn bevordering tot hoofdklerk I kwam af op 1 Januari 1946, precies 3 jaar later werd hij tot beambte bevorderd, waarna hij 1 Januari 1952 tot locaal-employé werd benoemd.

*

J. Wenas
hoofdklerk I
Afd. Vrachtzaken/HK
35 jaar
7 Januari 1956

(geén foto beschikbaar)

Johannes Wenas werd geboren op 28 Januari 1904 te Tompasso (Menado). Na de HIS te hebben doorlopen, trad hij 7 Januari 1921 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij en werd kort daarna tot ladingklerk bevorderd. Medio Februari 1935 werd de heer Wenas op eigen verzoek aan de wal geplaatst in de rang van 2de klerk. 1 Januari 1946 werd hij tot 1e klerk bevorderd en 1 Maart 1948 volgde zijn bevordering tot hoofdklerk II. Tot hoofdklerk I werd hij 1 Januari 1952 aangesteld.

*



Djoeroeh
mand.-Bag. Pembelian &
Dinas Pery./Tg. Priok
35 tahun
15 Januari 1956

Djoeroeh dilahirkan pada tahun 1905 di Pangkalan Koenigan dan pada tanggal 15 Djanuari 1921 ia masuk bekerdja sebagai buruh kasar dalam dinas K.P.M. Pada tanggal 1 Djanuari 1949 ia diangkat menjadi mandur-lapangan.

Pieter Willem Jacob Lalopua werd 2 November 1899 te Ambon geboren. Hij trad 21 Januari 1921 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij; 1 Mei 1923 werd hij tot ladingklerk bevorderd.

21 Januari a.s. hoopt de heer Lalopua het feit te herdenken, dat hij voor 35 jaar in KPM-dienst trad.



P. W. J. Lalopua
ladingklerk
35 jaar
21 Januari 1956

*



Samaila II
djuru Usaha I
Perw. Makassar
25 tahun
21 Djanuari 1956

Samaila II dilahirkan pada tanggal 13 Maret 1906 di Bonthain (Sulawesi Selatan) dan pada tanggal 21 Djanuari 1921 ia masuk bekerdja dalam dinas K.P.M. di Makassar. Sesudahnya semula bekerdja sebagai mandur-gudang-kepala, maka pada tanggal 1 Djanuari 1952 ia dipangkatkan menjadi djuru-usaha 2 dan pada tgl. 1 Djanuari 1954 menjusul kenaikan mendjadi djuru-usaha I.

*

Dilahirkan di Penrang (Pare-Pare) pada tahun 1897, maka pada tanggal 1 Oktober 1924 ia masuk bekerdja dalam dinas K.P.M. di Makassar. Pada tanggal 1 Djanuari 1956 ia telah bekerdja genap 25 tahun pada Perusahaan kami dengan setia. Gega masih tetap bekerdja sebagai tukang api pada „wasserij” di Perwakilan Makassar.



Gega — tukang api
Perw. Makassar
25 th. 1 Djanuari 1956

*

25 Mei 1912 werd Dirk Snip te Amsterdam geboren. Hij doorliep de 3-jarige Technische school en daarna de Zeevaartschool te Vlissingen. 4 Januari 1931 trad hij als 5de wtk. in KPM-dienst. 1 April 1938 werd hij tot 4de wtk. bevorderd. In December 1936 behaalde hij het diploma A als scheepswerktuigkundige en in September 1946 werd het diploma B behaald. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië is de heer Snip (aan boord van het ss. „Plancius”) bilven doorvaren.



D. Snip
hfd.werktuigkundige
25 jaar 4 Januari 1956

1 Januari 1948 volgde zijn aanstelling tot 3de wtk. en 1 Juli 1950 werd hij tot 2de wtk. benoemd. Precies 5 jaar later, 1 Juli 1955, werd hij tot hoofdwerktuigkundige bevorderd.



P. Geret
djuru-motor
Perw. Menado
25 tahun
6 Januari 1956

Paulus Geret dilahirkan pada tanggal 17 Desember 1899 di Menado. Pada tanggal 6 Januari 1931 ia masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami di Menado sebagai djuru-motor, dalam pangkat mana ia masih tetap bekerdja disana.

*

Toha Sastroatmodjo werd 31 Augustus 1908 te Bandung geboren. Hij ontving zijn opleiding aan de Technische School aldaar en trad 31 Januari 1929 als 5de werktuigkundige in dienst van onze maatschappij. In 1935 behaalde hij het diploma A voor scheepswerktuigkundige en werd 1 April 1935 tot 4de wtk. bevorderd. In 1938 behaalde de heer Sastroatmodjo het diploma B. 1 Juli 1941 volgde zijn aanstelling tot 3de wtk. In Augustus 1945 ging de heer Sastroatmodjo met tijdelijk ontslag, doch eind Juli 1947 trad hij wederom in KPM-dienst. 1 Januari 1950 werd hij tot 2de werktuigkundige aangesteld en 1 Januari 1953 volgde zijn bevordering tot hoofdwerktuigkundige.



T. Sastroatmodjo
hfd.werktuigkundige
25 jaar
15 Januari 1956

V.N.S. bestelt schepen

De „Vereenigde Nederlandse Scheepvaart-maatschappij” te 's Gravenhage heeft opdrachten verstrekt voor de bouw van drie schepen. Bij de werf Wilton-Fijenoord te Rotterdam is een passagiers-vrachtschip besteld, dat wat groter en sneller zal worden dan het huidige vlaggeschip der maatschappij, de „Jagersfontein”. Het nieuwe schip zal ook meer passagiers kunnen vervoeren en zal worden voorzien van twee 9 cylinder Wilton-Fijenoord Man motoren met drukvulling, welke motoren op zware olie zullen lopen. De oplevering van dit schip wordt verwacht in October 1958. De bestelling voor het bouwen van twee motorvrachtschepen is gegaan naar de „Howaldtwerke” te Hamburg. Deze schepen zullen zusterschepen worden van circa 10.000 ton draagvermogen en circa 30.000 kubieke voet laadruimte. De snelheid zal bijna 15 mijl bedragen. De vaartuigen zullen worden opgeleverd resp. Juli 1958 en Januari 1959.



foto: J.H.C. Vermeulen

opname in Hotel Gooiland
3 November jl. werd in Hotel Gooiland te Hilversum het groetenprogramma van Radio Nederland-Wereldomroep opgenomen, bestemd voor de opvarenden van de mss. „Janssen” en „Musi”. De sociaal-werkster, mevr. T.Y. Hobma-Glastra vertegenwoordigde de K.P.M.

Lappen krijgen eigen dagblad.

In het hoge Noorden van Noorwegen woont het volk der Lappen. Zij zijn deels nog echte Nomaden en trekken met hun rendierkudden rond over de barre vlakten binnen de Poolcirkel. Vele eeuwen geleden zijn deze Mongolen uit het Noorden van Rusland — via de schiereilanden Kanin en Kola, misschien ook langs de oevers van de Witte Zee — naar Noorwegen gekomen. In de 18e eeuw omhelsden zij het christendom en werden zij trouwe zonen en dochters van de Lutherse kerk. Hoewel zij, vooral in deze eeuw, geleidelijk minder primitief gingen leven, onbrak er aan hun, „moderne tijd” toch een zeer wezenlijk element, te weten „een krant”. Radio-ontvangtoestellen hebben zij reeds jaren, doch een krant in hun eigen taal verscheen tot dusver niet.

Hierin zal binnenkort verandering komen. Een aantal Noren is dit jaar in overleg getreden met enige vooraanstaande Lappen. De bedoeling was om te komen tot de publicatie van een krant in de taal der Lappen — een Mongoolse taal! — om de Lappen op de hoogte te houden van alles wat er in de wereld gebeurt. Er is reeds een maatschappij gevormd, die als uitgeefster van het nieuwe blad gaat optreden. In de komende winter — binnen de Poolcirkel is het dan maar heel kort dag! — zullen de Lappen kunnen lezen. De „bezorging” van het blad is een der moeilijkste vraagstukken, doch door samenwerking van vliegtuig en rendier rekent men er op dat de krant op tijd bij de abonne's zal zijn.

De Lappen zijn Europa's laatste volk zonder eigen krant. Zodra het nieuwe blad verschijnt is het uit met die merkwaardigheid.

(Nw Haarl. Crt)

K.L.M. voert combinatie lucht-zeereis in.

De K.L.M. en de Holland-Afrikalijn hebben een overeenkomst gesloten, waarbij passagiers, die een retourreis tussen Europa en Zuid-Afrika maken onder zekere voorwaarden tegen een reductie van 10 pct een gecombineerde zee-luchtreis kunnen maken. De retourvlucht of -reis moet binnen 12 maanden na de datum van uitreis worden gemaakt. Een soortgelijke overeenkomst heeft de K.L.M. ook aangegaan met de „Union Castle Line”, waarbij de heenreis echter met een mailboot van deze maatschappij dient te worden gemaakt.

Televisie over de gehele wereld

Zeven jaar geleden was internationale televisie nog een droom. Over enige jaren zal Europa een T.V.-verbinding hebben met Amerika en het zal niet lang meer duren of er zal een netwerk over de gehele aarde komen, aldus A. E. Hotchner in „The Reader's Digest”. Ir. William S. Halstead hielp het hoofdstation van het Japanse T.V.-netwerk op te zetten. Het bestaat thans ruim een jaar en bereikt meer dan een miljoen mensen. In Thailand zal binnenkort een station proef-uitzendingen beginnen. In de zomer van 1954 werd door een netwerk in acht Europese landen gedurende een maand met internationale uitzendingen geëxperimenteerd. Het was een succes. Zeven miljoen Europeanen zagen Paus Pius in het Vaticaan, een Belgisch ballet, een Britse vloot-revue voor Koningin Elizabeth.

Ir Halstead is thans bezig een wereldwijd T.V.-systeem tot stand te brengen.

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN

Per vliegtuig:

H.K. Kruk	2de stm.	4/12	ex RV/SV
J.L.N. Voll	2de stm.	8/12	ex RV/SV
A. v.d. Meulen	gezagv.	16/12	ex RV
D. van Haarlem	2de wtk.	18/12	ex RV
J. Ozinga	2de stm.	22/12	ex RV/SV
C. de Beer	2de stm.	23/12	ex RV/SV

Per ms. „Bloemfontein” ddo. 16/12 (van Durban naar

H. Lyklema hfd. wtk. RV/SV Nederland):

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 22/12:

B.J. Huigsloot	hfd. wtk.	RV/OP
H. Tuynman	hfd. wtk.	RV/OP
P. Hoekstra	2de stm.	ontslag op verzoek

Goede reis en behouden aankomst!

NIEUW AANGENOMEN:

H. Knol	3de stm.	ddo. 26/11 per vliegtuig aange-
Th. A. Horsten	3de stm.	ddo. 27/11 „ „ „
J. de Weger	5de wtk.	ddo. 16/12 „ ms. „Willem Ruys”
M. Bone	loc. empl.	ddo. 19/12 naar afd. Passage/HK

Welkom bij onze maatschappij!

MUTATIES:

J.C. van Noordenne	adj. chef	ddo. 29/11 van afd. Eq. Surabaia
A.A. van Zutphen	loc. empl.	ddo. 1/12 ontslag op verzoek
L.J. Mangindaan	loc. empl.	ddo. 1/12 met pensioen (ex ag. Menado)
P.M. Micka	adj. chef	ddo. 3/12 van Afd. VRV/HK
W. Dam	empl.	ddo. 6/12 van Afd. CM III/HK
E. van der Kamp	empl.	ddo. 7/12 van Afd. CM III/HK
Mr. J.W. Royer	empl.	ddo. 11/12 van ag. Pontianak
E.J.B. Wahr	hfd. empl.	ddo. 17/12 van ag. Padang naar
L. Baginda	loc. empl.	ddo. 19/12 van ag. Makassar naar
C. de Lathouder	hfd. empl.	ddo. 21/12 van ag. Palembang

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 16/12:

Ad. de Best	gezagv.	ex RV
H. Leeuwe	gezagv.	ex RV
D.L. Tol	1e stm.	ex RV
J.A. Versteegh	hfd. wtk.	ex RV
Mr. F.H. von Meyen-		
feldt	hfd. empl.	ex EV (naar Afd. PZ/HK)
F.H. Schenkhuizen	hfd. empl.	ex EV (naar Afd. CM III/HK)
Mevr. D. van Adri-		
ghem — de Jong	echt g. 2de stm.	
Mevr. H.E. v.d. Berg-		
Withaar	echt g. 3de stm.	
Mevr. R.R. Groene-		
meyer-Poppema	echt g. 3de stm.	
Mevr. S.A.L. Rutten-		
Teulings	echt g. 3de stm.	
Mevr. A.M. Broer-		
de Jong	echt g. empl.	

Welkom!

VERTROKKEN

Per vliegtuig:

H.A.M.P. Koppens	11. stm.	22/11	ZV (van Dar es Salaam
			naar Nederl.)
J.A. Gieltjes	2de wtk.	26/11	RV
R.B. Morgenland	3de stm.	28/11	RV/SV
A.J. Witteveen	3de stm.	28/11	RV/SV
Ph. Walter	3de stm.	28/11	RV/SV
E. van Daatselaar	2de stm.	2/12	RV/SV
E.M.J. Corten	3de stm.	4/12	RV/SV
W.A.M. van Konings-	1e stm.	5/12	RV
veld			
G.J. Verhoeven	empl.	9/12	EV (ex ag. Surabaia)
L.J. Gillessen	4de wtk.	9/12	RV/SV
N. Dijns	2de stm.	12/12	RV/SV
J.W.G. Thorborg	1e stm.	16/12	RV
P.J. Bruls	2de stm.	16/12	RV/SV
W.J.D. Kluppell	3de wtk.	19/12	RV/SV
G. Reitsma	3de wtk.	19/12	RV/SV
H.J. Driessen	3de wtk.	19/12	RV/SV
O.J. Stumpf	3de stm.	19/12	RV/SV
B. Broekhuizen	gezagv.	20/12	RV
F.J. Damen	gezagv.	22/12	RV
W. Lorijnen	hfd. wtk.	22/12	VP
J. Bogaard	2de wtk.	23/12	RV/SV
J. Grevink	3de wtk.	23/12	RV/SV
I.S. Schaafsma	3de wtk.	23/12	RV/SV
D. van Noort	3de wtk.	23/12	RV/SV
E. Oeben	4de wtk.	23/12	RV

Per ms. „Ruys” ddo. 2/12:

C. Schoemaker 3de wtk. RV/SV

Per ms. „Java” ddo. 3/12:

H.A. Pesch hfd. empl. EV/OP (ex ag. Makassar)

Geslaagd

Voor de in de maand December 1955 te Djakarta gehouden machinisten-examens zijn de volgende heren geslaagd:

diploma A

de 4de werktuigkundigen J. M. v.d. Kieboom; Th. G. Raterink; A. V. Ferwerda en G. D. Salemink.
de 5de werktuigkundigen: A. Bloem; P. J. B. Kint; E. Mirck; J. C. van Dinteren en J. Mesman.

diploma B-I

de 5de werktuigkundigen: A. Bloem; P. J. B. Kint; E. Mirck; J. C. van Dinteren en J. Mesman.

Onze gelukwensen



De beste foto van de maand: het ms. „Batoela” ter rede van Bima. Op de voorgrond rechts een Makassarse prauw. Deze foto werd gemaakt door gezagvoerder H. Meyer, die hiermede beslag wist te leggen op de uitgeloopte prijs van Rp. 50,—.

Kranten met abnormale afmetingen

In Amerika wil men het volgend jaar de grootste krant van de wereld de „Illuminated Quadruple Constellation” weer uitgeven. Dit is een krant, die men slechts met een ladder kan lezen, omdat zij maar liefst drie meter hoog en twee meter breed is.

Zij verscheen voor het eerst in 1855 te New York in een oplage van 28.000 stuks ter gelegenheid van de Amerikaanse onafhankelijkheidsdag.

Veertig redacteuren werkten toen 2 maanden lang aan de eerste editie van

de „Constellation”, die tachtig pagina's bevatte.

Tegenover de „Constellation” staat het kleinste blad ter wereld „El Tellegramme”, dat in 1887 verscheen; het was slechts 11 cm breed en 25 cm hoog.

De krant met de kleinste oplage is waarschijnlijk de „Optimistenkrant” geweest, die vroeger voor de Amerikaanse oliekoning John D. Rockefeller gedrukt werd en waarin alles weggelaten werd, dat zijn humeur zou kunnen beïnvloeden.

Een ander blad met een zeer kleine oplage is de „Daily Report”, die dage-

lijks slechts door ongeveer 40 personen gelezen wordt, hoewel 30 redacteuren en 25.000 andere personen aan de totstandkoming ervan meewerken. Deze bijzondere krant is het orgaan van de Amerikaanse geheime dienst en mag uitsluitend door president Eisenhower en de overige leidende figuren van de regering in Washington gelezen worden.

Alle belangrijke gebeurtenissen uit de gehele wereld worden daarin in een beknopte vorm samengevat.

(Kamper Dagblad)

Met verlof naar Australië

(met foto's van de schrijver)

Een onzer lezers brengt momenteel met zijn gezin z'n verlof door in Australië. Hij schreef ons over zijn reis met de „Nieuw Holland” naar en verblijf in dat grote wereldeel de volgende interessante flitsen.

In het Logeergebouw.

Bij het ontbijt een bord pap. Aan djongos no. 1: „Saja minta sedikit gula”. „Saja tuan”.

Tijdje wachten.

Aan djongos no. 2: „Eh, pelajan, saja minta gula lagi”.

„Barangkali tidak ada gula lagi, tuan”.

„Wat ???”

Aan djongos no. 3: „Zeg Boy, tidak ada gula lagi?”

„Tidak ada tuan !”

Aan djongos no. 4: „Pelajan, tjobah dapat gula buat bubur!”

No. 4 af.

De pap maar opgegeten. Net toen de lepel werd neergelegd, kwam djongos no. 2 met een schoteltje suiker. Hij en ik hebben elkaar stom verbaasd aangekeken en zeer waarschijnlijk hebben wij op dat moment van elkaar hetzelfde gedacht.

Het schip.

De „Nieuw Holland”, een oud beestje, maar met stoere lijnen en vast op het water. Gezellig ingerichte salons en comfortabele hutten.

De passagiers.

Minstens 90% waren Australiërs op een rondreis. Het pleit voor de KJCPL dat deze passagiers zich aan boord thuis gevoelden. De meesten waren de 4 of 5 kruisjes reeds gepasseerd en van het mannelijke gedeelte slungelde er een aantal rond in bretels. Anderen snurkten in de salon, diep gezeten in de fauteuils met de voeten (zonder schoenen) op een tafeltje.

De menu's.

Ach, net zo als op elke liner: enorm veel keus en in feite toch alles hetzelfde.

Lighthouse of Dent Island.

Isle of Dent ligt in de Whitsunday passage tussen het Groot Barrière Rif en het vaste land van Australië. Behalve de vuurtoren staan er nog 2 woningen, waarin de hele menselijke gemeenschap van dit eiland is ondergebracht. De juiste data hebben wij helaas niet kunnen vernemen, maar de „Nieuw Holland” heeft eens dit handjevol mensen van water voorzien, toen het zonder zat. En bij een andere gelegenheid heeft de

„Nieuw Holland” redding gebracht door de vuurtorenwachter, die lag te krimpen van de pijn, op te halen en in de eerste de beste haven aan wal te brengen, waar een spoedoperatie een buikvlies-ontsteking heeft voorkomen. Sedert-dien zijn Dent Island en de „Nieuw Holland” goede vrienden van elkaar geworden. En elke keer als het schip het vuur passeert, laat het de



Groeten aan Dent Island.

scheepsfluit horen, zwaaien de passagiers met handdoeken naar de vuurtoren en zien de opvarenden een paar kleine doekjes heen en weer gaan als tegengroet en een hond driftig het pad naar de oever op en neer lopen. Onpersoonlijke vrienden, maar toch vrienden!

Aankomst te Sydney.

Of de duvel er mee speelde: de dag van aankomst bleek het weer omgeslagen en in plaats van zonneschijn werden wij vergast op koude regenbuien en stormvlagen. Het was echt geen pretje om aan dek te verblijven. Veel van het ongetwijfeld bij helder weer prachtige entree moesten wij helaas missen. Voor anker liggende in de baai werd er gewacht op de medische, douane- en immigratieautoriteiten. Maar toen het schip eindelijk „gecleard” was, bleek het 180° te zijn gedraaid door de storm; de neus wees weer naar zee. In de storm draaien in de baai was, met het oog op de andere voor anker liggende schepen, niet raadzaam en de gezagvoerder besloot weer naar zee te gaan en buitengaats te draaien. Opnieuw voeren wij de baai binnen. De boven-alles-uit-



Sydney Bridge: 60 meter boven de zee...

stekende Harbourbridge doemde plotseling op. Het geratel van de achterelkaar denderende trams en treinen was reeds te horen. Langzaam schoven we onder het 60 meter boven de zee gelegen brugdek door. Inderdaad krijg je van dek af gezien de indruk dat de toppen van de masten tegen het brugdek stukgevaren zouden worden. Het verhaal van de Chinese boy op een onzer Si-boten, dat in „de Uitlaat” heeft gestaan, kwam ons bijtijds in herinnering. Anders waren we vast ook direct naar de kapitein gehold...

Sydney-Stad.

Gezeten op de verdieping van de double-decker leken de straten ver beneden ons weg te rollen. Hel verlichte winkels, vol met allerlei artikelen, kleurige en flitsende lichtreclames, gebouwen van meer dan 10 verdiepingen, vele voetgangers op de trottoirs, nog meer auto's op de rijwegen, toch alles ordelijk, dit is Sydney, een stad die sterk aan Londen doet denken.

De spoorwegen

Na al de verhalen, die wij ervan hadden gehoord, zijn de spoorwegen ons ontzettend meegevallen. Het Central Station in Sydney is een enorm en doelmatig ingericht station. De treinen vertrekken en komen practisch altijd volgens dienstregeling. De wagens zijn modern. Er zijn slechts 2 klassen, een menselijk onderscheid is er niet. Maar als je duurdur reist, zit je vaak ruimer!

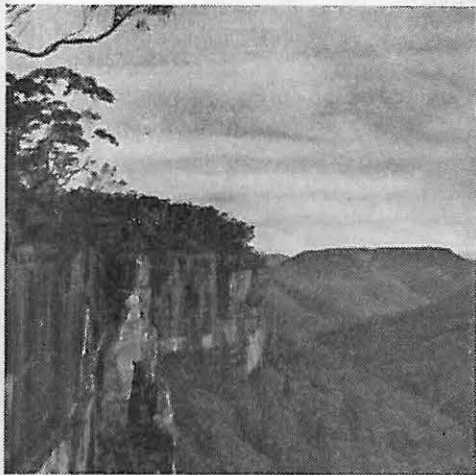
Naast de nog vele stoomtreinen rijden elektrische treinen op korte trajecten en dieseltreinen voor langere afstanden.

In doorloopwagens is ijsgekoeld water, in de wagens met afgesloten compartimenten hangt een karaf met water en een glas. Dit laatste systeem lijkt niet zo fris, maar in ieder geval heb je vers water, op elk groot station

wordt het water ververst. Op Zondagen heb je geen restauratie en het was net op een koude Zondag toen wij op reis gingen. De verwarming stond niet aan en wij hadden toch zo'n zin in een bakje warme leut. En ons oog viel als maar op het bordje: Iced drinking water.....

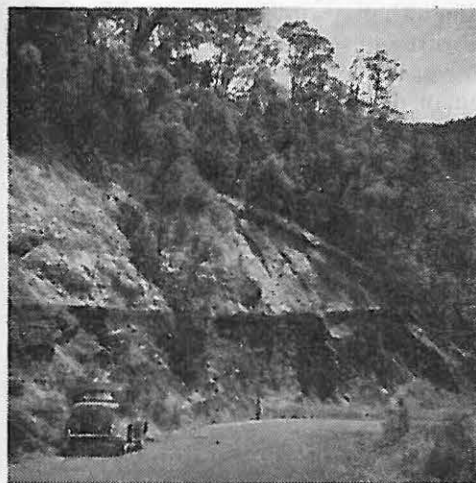
Het landschap

Prachtig. Heuvelachtig, met gras begroeide landstreken met her en der verspreide groepjes bomen, dan weer woest en ruig bos, ploseling een dicht begroeid ravijn met stijle rotswanden. Vaak een waterval er bij, wel hoog maar



Ravijn bij de Fitzroy watervallen.

smal en — wat wij tot op heden hebben gezien — weinig imponerend. Maar het land is zo uitgestrekt en zo weinig bevolkt. Mijlen ver kan je rijden zonder een huisje of boerderij te zien en slechts sporadisch ontmoet je een tegen- of meeligger



Bij Kangaroo Valley: een uitgegraven en uitgehakt weggedeelte.

De wegen

Het wegdek van de op de kaart als "highway" aangeduide wegen is goed te noemen, meestal geasfalteerd, soms van beton. Maar de breedte laat te

wensen over: slechts 2 banen, hetgeen vooral bij de vele bochten en helling-toppen een handicap kan betekenen. Op deze weggedeelten mag je elkaar dan ook niet inhalen. Er gaan reeds lang stemmen op om de wegen te doen verbreden, maar de kosten, verbonden aan de verbreding van deze enorm lange wegen, drukken vooralsnog te zwaar, gezien de uiterst geringe bevolkingsdichtheid. De meeste zgn. toeristenwegen zijn vrij redelijk berijdbaar te noemen, aan het asfalteren ervan wordt de nodige aandacht geschonken. De nog niet geasfalteerde weggedeelten zijn hobbelig en elke passerende auto werpt metershoge stofwolken op.

De kranten

In New South Wales zijn de belangrijkste bladen de Sydney Morning Herald, de Sun Herald, de Daily Telegraph en de Sunday Telegraph. Vooral het laatste is een sensatieblad. Evenals in de meeste Engelse bladen, worden



Het krantenbericht uit de Sunday Telegraph.

naam en toenaam en alle intieme bijzonderheden uitgebreid — en al dan niet erbij gefantaseerd — genoemd. Over de „Nieuw Holland” stond in de Sunday Telegraph van 18 September jl. een aardig stukje. (zie foto)

Nu, noch van de „30° slagzij”, noch van de „grimmig aan de reling hangende passagiers” hebben wij iets gemerkt!! Maar ja, er staat ook: „crew members said.....”

De bevolking.

Eigenlijk zijn wij nog te kort in Australië om een min of meer gefundeerd oordeel te kunnen vormen. Wel kunnen

wij zeggen, dat men over het algemeen zeer behulpzaam is, men het fijn vindt te horen dat je Australië prachtig vindt, vaak staan ze verbaasd dat je in de „enkele maanden” al zo goed Engels spreekt (!) en men vindt het na explicatie prachtig dat je op school hun taal hebt geleerd. Van rang en standverschil is, vooral op het platteland, weinig of niets te bespeuren. De mannen noemen elkaar al heel gauw bij de voornaam, de vrouwen daarentegen blijven elkaar tot in het oneindige „Mrs. So and So” noemen. Ook de goede vriend van Jack (Smith) zal nooit over Mary (Smith) praten of haar zo noemen, maar: Mrs. Smith!

Sweets, tandpasta en kunstgebit.

Er wordt naar onze begrippen zeer veel gesnoept hier. Vooral voor chocolade wordt reclame gemaakt en kennelijk met resultaat. Reclame van tandpasta en/of tandenborstels hebben wij nog niet gezien. Ja toch, één maal, toen de millioenste immigrante met de daartoe geëigende smile haar vreugde te kernen gaf dat haar favoriete tandpasta ook in Australië verkrijgbaar was. Maar de macht der reclame moet in dit geval wel funest zijn: mensen met een natuurlijk gebit zijn nl. uitzonderlijke wezens. Oud en jong loopt hier met een kunstgebit rond.

Bosbranden.

Australië heeft veel last van bosbranden, welke uiteraard enorme schade kunnen aanbrengen. Niet zelden gaat er een dorpje in vlammen op, als gevolg van een bosbrand. Overal wordt door middel van het opschrift: „Prevent bushfire” een ieders aandacht op dit grote gevaar gevestigd. Toen wij dan ook eens na zonsondergang door een bosrijke omgeving reden en een plotselinge rookkolom over de weg ons elk uitzicht belemmerde, wisten wij niet anders te doen dan maar te trachten zo schielijk mogelijk om te keren. De wagen was nog niet geheel tot stilstand gekomen of de rookwolk bleek even plotseling verdwenen als ze was opgekomen. Alleen de lucht ervan hing nog onder de kap van onze wagen. Weer werd de weg verduisterd, de lichten van de koplampen botsten als het ware tegen de zware smook op. Even werd de rook minder en aan de rechterkant zagen wij plotseling vlammen! Toen twijfelden wij.....

Terugrijden zou voor ons een omweg van ca. 25 mijl over de highway betekenen; zouden we doorrijden dan waren we binnen 10 minuten waar we wezen moesten. Opnieuw verduisterde een wolk de weg, de vlammen waren echter niet meer te zien. Ook het loeien van

eventuele vlammen konden wij niet horen, slechts het gezoem van onze motor. We besloten toen het er maar op te wagen. Door dikke rooksluier heen probeerden wij zo goed mogelijk de weg te volgen. En... daar had je het!

Op nog geen 10 meter afstand van de weg liep de iets lager gelegen spoorlijn. Een stoomlocomotief stond waarschijnlijk voor een onveilig signaal en braakte zware rookwolken uit, die langzaam door de bomen dreven. In het schijnsel van de weer zichtbare vlammen zagen we de stoker bezig....

Het stilletje

De moderne huizen in de stad en ook wel in de country, hebben reeds een normale w.c. Maar het aantal huizen dat nog een stilletje rijk is, is niet te onderschatten. Het zijn niet de langwerpige houten bakken die twee generaties geleden in Nederland in zwang waren, o neen, deze zijn mooi rond en van plaatijzer gemaakt. De klep is zelfs gepatenteerd! In de klep zit nl. een vloeistofhouder, ongeveer zo groot als een ronde hotervloot. Als je de klep oplicht gebeurt er niets. Maar na het neerlaten ervan schiet een afgestapt scheutje antiseptische vloeistof in de bak.

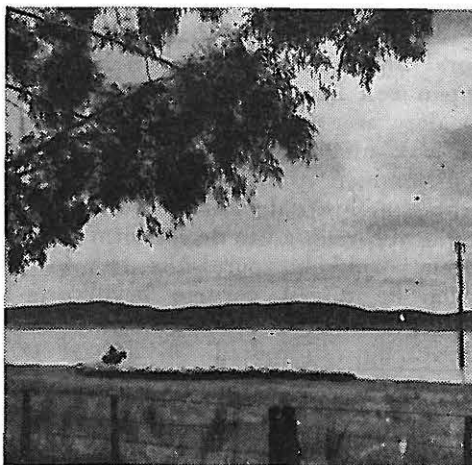
De stilletjes staan in den regel een meter of wat van het huis. En in zo'n stille omgeving kan je op een stilletje zo stil-stilletjes zitten te mijmeren....

Vliegen.

Staatsvijanden no. 1! Minder talrijk in de stad, maar een plaag op het land. De bossen geven van nature al voedsel en broedgelegenheid voor deze insecten en de buitenmens heeft de natuur geholpen door afval en etensresten maar ergens te deponeren en niet te begraven of te verbranden. De meeste winkeldeuren zijn voorzien van muskietengaas, in de woonhuizen wordt getracht de vliegen buiten te houden door horretjes in de raamopeningen te plaatsen. Maar de vliegen komen toch wel binnen: vette dikke zwarte vliegen zijn het. Elke avond verdelgen wij een behoorlijk aantal, dan reeds trage, vliegen maar prompt elke ochtend gonzen er weer tientallen door de kamer!

Het verkeer.

Evenals in Indonesië is hier links verkeer. Maar eigenaardig genoeg heeft het verkeer, komende van rechts, voorrang. De voetganger is een halve godheid en kinderen zijn praktisch hele godheden. Probeer als automobilist geen voetganger aan te rijden, want in 9 van de 10 gevallen ben je zuur, ook al was de ander verkeerd!



George Lake: schaapherder te paard.

Canberra.

„You'll loose your way in Canberra”, zei de benzineman ons. Wij vonden dat maar een brutaal gezegde want — en dat wist hij niet — wij hadden een overzichtelijke plattegrond van Canberra bij ons.

Langs het mooie George-meer kwamen wij dan in Canberra. Mijn vrouw, met de kaart op haar schoot, zou als „navigator” optreden. Maar.... enfin, om kort te zijn, bij elke wegsplitsing moesten wij stoppen en aan de hand van de kaart proberen uit te vissen of we nog niet verdwaald waren. De meeste wegen in Canberra zijn cirkelvormig, zodat je richtingsgevoel wel zeer zwaar op de proef wordt gesteld. Bovendien zijn nog niet alle straten voorzien van een voldoende aantal naam-bordjes. De bewoners van Canberra zelf dwalen nog vaak eer zij hun doel hebben bereikt. Maar Canberra is een mooie stad in aanbouw.

De kleinere steden.

De bevolking van New South Wales telt ongeveer 3 miljoen zielen. Van dit aantal zit reeds 1½ miljoen in Sydney. De kleinere steden moeten niet zo zeer worden gezien als bevolkingscentra, hoewel er natuurlijk ook



Bowral: winkelstraat met overdekte trottoirs.

mensen wonen, doch meer als een winkelstraat of winkelwijk. Kom je zo'n stadje langs een highway of mainroad binnen, dan tref je meteen aan weerszijden tearooms, winkels, etc. aan, terwijl

langs de trottoirs de geparkeerde auto's van de farmers uit de naaste en verre omtrek mannetje naast mannetje staan. De woonhuizen of woonwijken liggen meestal niet aan een verkeersweg.

De stranden.

Rondom Sydney zijn enige tientallen stranden, waar de zwemmers en zonnebaders hun hart kunnen ophalen. Doch ook naar het Noorden en naar het Zuiden zijn bekende stranden. Vooral de stranden, die nog niet zo te lijden hebben van hotels, guesthouses en camping-area's zijn een bezoek overwaard. Zij zijn zo prettig ruig en woest van aanzien.

Het zwemmen is niet ongevaarlijk. Slechts op met vlaggen gemarkeerde strandgedeelten mag gezwommen worden. Life savers, potige zwemmers,



Kiama: het strand.

houden bij de lange reddingslijnen een wakend oog op de zwemmers in het diepe (het strand loopt vrij stijl af!) en onrustige water. In geval van nood springen ze met de lijn in het water en in de meeste gevallen mogen ze het genoegen smaken de drenkeling van een wisse dood te redden. Maar ook haaien loeren op de zwemmers. Daartoe gunstig gelegen strandgedeelten zijn wel eens voorzien van een anti-haaiennet.

A. F. L.





Het embarkeren van viervoetige passagiers te Tg. Priok.

(Foto: Frank Bodmer Studio's)

De „Willem Barendsz“ (II) vaart uit....

Het schip ligt tussen acht armdikke Manillatrossen vóór en acht armdikke Manillatrossen achter aan een pier in de Amsterdamse Coenhaven. Een spoorwagon hevelt zijn lading over in een der ruimen. Balen, kisten en dozen zweven door de lucht.

Een dekschuit, nietig als een vlo tegen de robuuste voorsteven, lost zakken aardappelen en kisten groene kool, die door de boordlieren naar binnen worden gehesen. Een vrachtwagen voert kratten, zakken en koffers aan.

Elke dag komen er nieuwe dekschuiten, nieuwe vrachtwagens, nieuwe spoorwagens. Hun lading wordt gretig opgeslokt door het schip.

Het is onverzadigbaar. Dat is al enkele weken zo. Het zal doorgaan tot Dinsdag 18 October. Dan gaan de trossen los. Het schip zal voor een reis van zeven maanden vertrekken.

Niet zomaar een zeereis met af en toe de welkome afwisseling van een vreemde haven en het passagieren in een vreemde stad. Nee, dit schip is eigenlijk geen schip maar een fabriek, een drijvende traankokerij.

Het is de nieuwe Nederlandse walvisvaarder „Willem Barendsz“.

De reis zal er (na Kaapstad) een zijn zonder havens en zonder afwisseling. Maar mét kou, ontbering, hard werken en de onberekenbare factoren die van de walvisvangst één grote gok maken. Een gok, die iedereen graag waagt.

Wie die „iedereen“ zijn?

De 750 opvarenden van walvismoederschip en jagervloot. Voor hen betekent elke walvis méér een grotere bonus, een grotere pleister op de wonde van het lang van huis zijn.

De mensen van de rederij, de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart, een dochteronderneming van Vinke & Co.

Zij durfden het in 1946 aan voor het eerst sinds eeuwen weer een Nederlandse walvisexpeditie naar zee te sturen. En heus niet alleen uit piëteit voor een groots verleden.

De aandeelhouders en beursspeculant. De stukjes papier in hun safes en portefeuilles stijgen in waarde naarmate de harpoenen aan de Zuidpool vaker doel treffen.

De regering. Zij maakte de financiering mogelijk van de bouw van de nieuwe „Willem Barendsz“ een van de grootste walvisvaarders ter wereld en wat zijn capaciteit betreft onbetwist de machtigste.

De jacht op potvissen begint eind November en duurt tot 7 Januari.

Het is het voorseizoen van de jacht op de bultruggen, blauwe walvissen en witte vinvissen, dé leveranciers van de kostbare walvistraan, waarop de harpoenen ná 7 Januari pas gericht mogen worden. Ongeveer 70 dagen duurt het walvisseizoen. In totaal zal de expeditie 110 dagen op volle toeren draaien. In die tijd moeten 750 mensen eten, drinken, roken, slapen, werken. Dát is de grootste zorg van de afdeling inkoop

van de rederij. Al maanden voor het vertrek worden de bestellingen voor proviand geplaatst.

Een kleine groep mensen regelt de proviandering van de grootste walvisexpeditie, die ons land ooit heeft gehad. De heer Andersen, chef van deze afdeling, is één van hen.

Zijn oren zijn rood van het telefoneren. Zijn bureau ligt bedolven onder een berg orderlijsten. „U wilt graag weten wat we allemaal aan voedsel meemenen?“ zegt hij — en hij schuift ons een stapel gestencilde vellen papier toe. „Kijkt u zelf maar.“

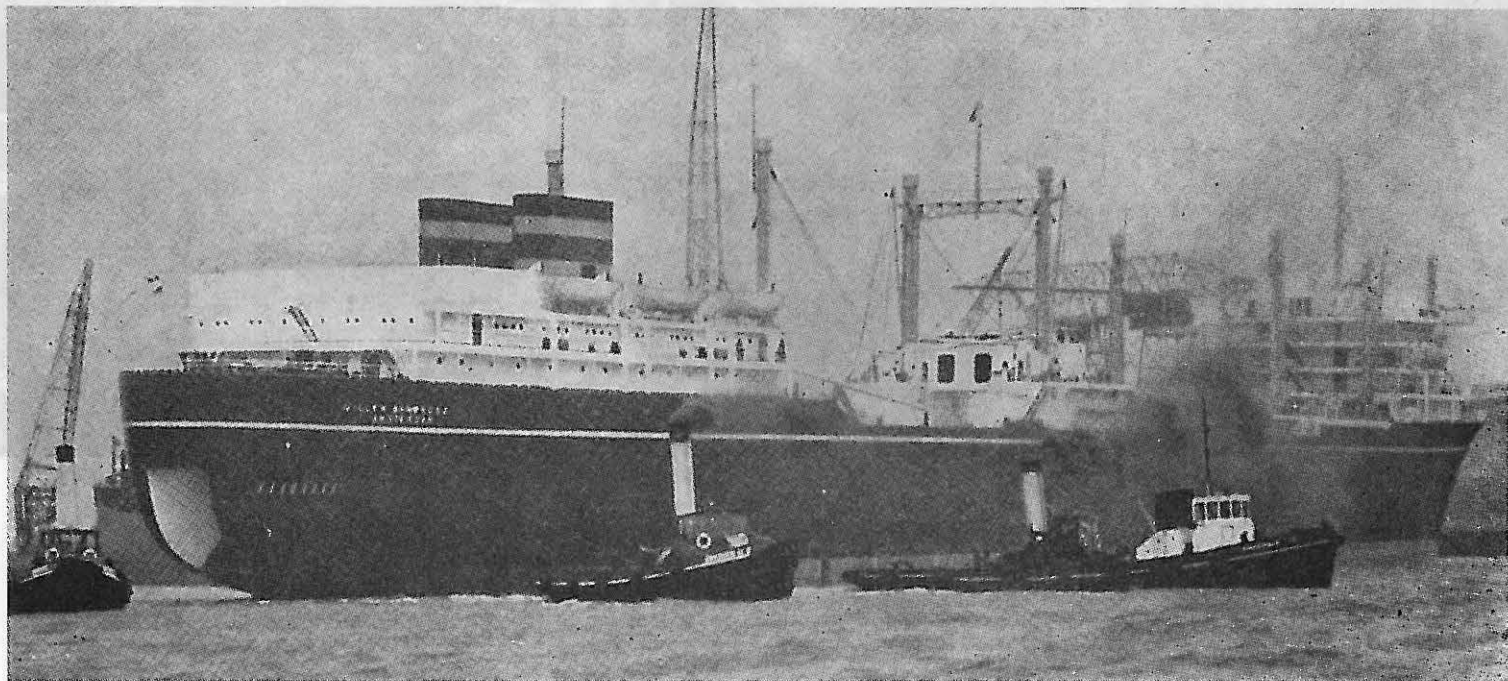
We beginnen te lezen: 1.000 kg. elleboog-macaroni, 172 flessen limonadesiroop, 120 ton aardappelen, 6.000 kg. koffie, 24 ton Amerikaans tarwebloem, 18.000 kg. rundvlees, 1.200 braadkui-kens, 12.000 eieren.....

Zo gaat het verder, negen, tien, elf pagina's door. Voor de scheepswinkel moeten rookartikelen worden „aangevuld“. Onder ander 3½ miljoen sigaretten, 5.184 rollen dubbele zoute drop, 150 wekkers, 500 spel kaarten, 100 paar pantoffels en 1.000 kerstkaarten.....

Nu denkt niemand nog aan de Kerstdagen, laat staan aan Nieuwjaar. Men heeft maar één zorg: de „Willem Barendsz“ moet Dinsdag weg en alles wat nodig is moet aan boord zijn.

Harpoenen ook. Ongeveer 4.000 neemt het walvismoederschip er mee. Ze kosten ruim 150 gulden per stuk. In totaal is er dus voor zes ton alléén al aan harpoenen aan boord.

„Het is een der grootste uitgaven van ons“ zegt de heer Andersen. En niet te vergeten de nylon schietlijnen, die een



De nieuwe „Willem Barendsz“ werd door vier sleepboten bij het achterschip (en door drie bij het voorschip) vast genomen, toen zij bij Wilton-Fijenoord te Schiedam vrij van de wal moest worden gemaakt om ter technische proeftocht te gaan.

(foto: overgenomen uit „De Blauwe Wimpel“)

trekcapiteit hebben van 15.000 kilo! Bijna twee ton geeft de rederij uit voor dit „visgerei”. De (wal) vis wordt duur betaald...

Maar harpoenen en lijnen zijn dan ook de voornaamste benodigdheden voor de walvisvangst. Breekt een harpoen of knapt een lijn dan kan dat het verlies van een geraakte walvis betekenen. Met andere woorden: een schadepost van tonnen kostbaar traan.

De heer Andersen legt nog meer lijsten voor ons neer. We worden er moe van. Verf, kanonvet, lampen, draadnagels, beenzagen, straatbezems... het begint ons te duizelen.

Wat neemt de „Willem Barendsz” eigenlijk niet mee?

Vitamine? Mis! „Ook 170.000 vitamine C-tabletten”, vertelt de chef van Inkoop.

De mannen, die de „Willem Barendsz” en de schepen van de jagervloot zullen bemannen, vormen een hoofdstuk apart, een zorg op zich zelf. Maanden van tevoren begint de afdeling Equipage (Personeelszaken) zich daarover het hoofd te breken. Er moeten mensen voor de „fabriek” worden aangenomen. Maar ook arbeiders voor het „dek”, die enorme snijtafel, waar pot- en walviskadavers in repen gesneden worden.

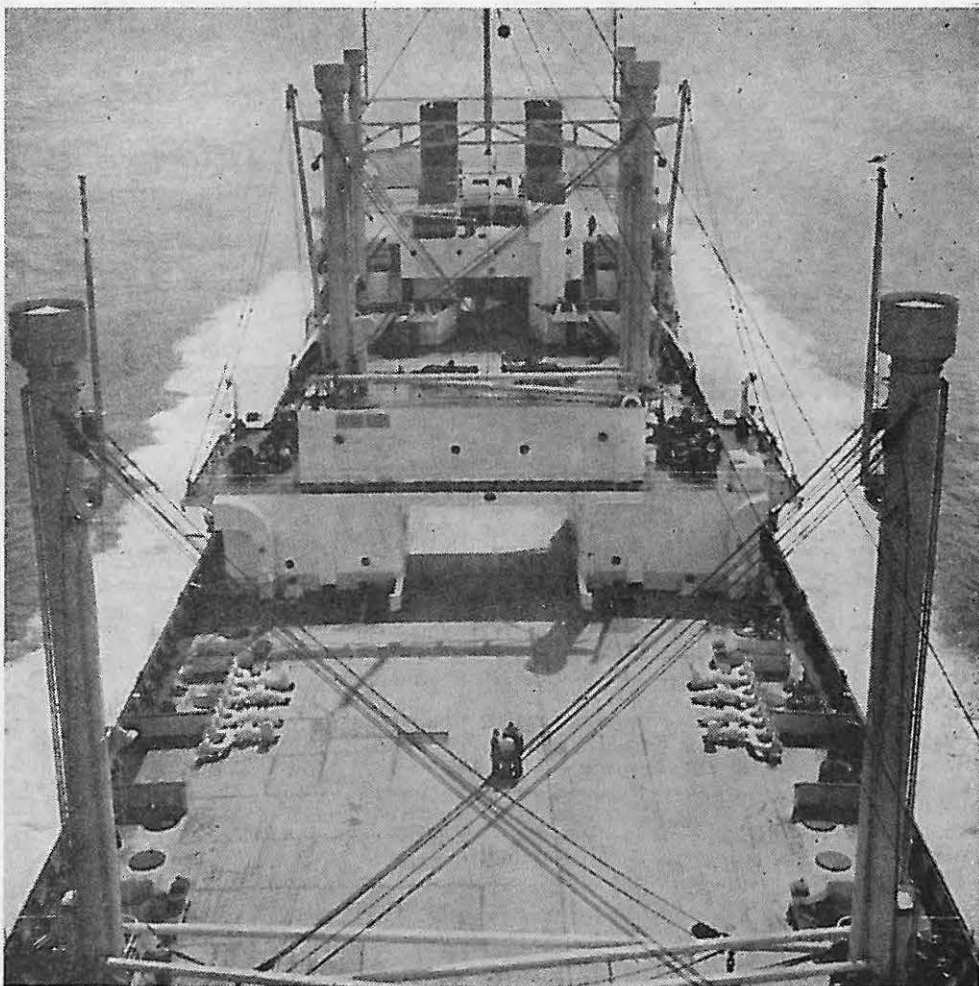
Verder zijn er verplegers, bedienden, matrozen, radiotechnici, administratieve krachten nodig. Voor de „Willem Barendsz” zelf moeten ruim 400 mensen aangemonsterd worden, voor de jagers en roeiboten (achttien in totaal) 330.

De oudgedienden van vorige expedities gaan voor. Enkele van hen hebben het in de afgelopen jaren van onervaren kracht tot voorman gebracht. Wie echter zonder gegronde reden één reis niet mee gaat, komt niet meer in aanmerking.

„We moeten een team hebben” zegt de chef van Equipage, de heer Eekhof. „Een goede samenwerking is een eerste vereiste. We hebben sterke, jonge kerels nodig. De keuring is zeer zwaar. Zo hebben we voor het werk aan dek voornamelijk Friese landarbeiders aangenomen. Die zijn zwaar werk gewend.”

Brandstof is er in enorme hoeveelheden nodig. Als de „Willem Barendsz” op 18 October uit Amsterdam vertrekt naar Curaçao (om goedkoop te bunkeren) is de oude „Willem Barendsz”, die nu „Bloemendaal” heet, al enkele dagen onderweg.

De „Bloemendaal” wordt namelijk gebruikt als tanker, die de „Willem Barendsz” enkele malen nieuwe brandstof komt brengen en traan mee terugneemt. In totaal wordt er tijdens de hele expeditie door moederschip en jagers 60.000 ton diesel- en stookolie



Van het hoogste dek af op het voorschip heeft men dit indrukwekkende uitzicht op het slachtdek.

(foto overgenomen uit „de Blauwe Wimpel”)

opgeslorpt. Dat is voor ruim drie miljoen gulden!

Wat er aan proviand nodig is vertelt de directeur van de rederij, Ir. L. de Waal ons. „In zeven maanden verdwijnt er alleen door de keelgaten voor bijna een half miljoen gulden aan eten en drinken”, zegt hij.

En levert de vangst dan zoveel op, dat men dergelijke enorme uitgaven kan doen zult u zich afvragen?

„Het laatste jaar produceerden we 10.000 ton traan” antwoordt Ir. de Waal. „De waarde van de hele productie bedroeg ongeveer tien miljoen gulden. Maar we hebben ook wel eens 17.000 ton gemaakt. Het gemiddelde lag in de afgelopen negen erpedities tussen de 14.000 en 15.000 ton. Maar dat alles deden we met de oude „Willem Barendsz”. Het nieuwe schip heeft een dubbele capaciteit en we hebben er zes nieuwe jagers bij. Een productie van 30.000 ton traan behoort dus tot de mogelijkheden”.

De directeur van de Maatschappij voor de Walvisvaart is optimistisch over de komende prestaties van de nieuwe „Willem Barendsz”. De kapitalen, nodig om de Nederlandse naam

In memoriam

Uit Nederland ontvingen wij bericht dat op 68-jarige leeftijd te Hilversum is overleden de heer

A. C. Leidelmeyer

in leven gepensionneerd employé van onze maatschappij.

*

Te Oegstgeest overleed op 14 December a.p. in de leeftijd van 75 jaar de heer

H. G. Mulder

in leven gepensionneerd Agent onzer maatschappij.

Zij rusten in vrede

aan de Zuidpool hoog te houden, zijn groot. Maar weggegooid geld zal het zeker niet zijn.

Dat zal de komende „overwintering” in de Zuidelijke IJszee wel leren.

(uit: „Het Vrije Volk”)



De juiste oplossing van het philippine-raadsel, voorkomende in het November-nummer van „de Uitlaat”, ziet er als volgt uit :

a. grasland; b. ademloos; c. November; d. schelden; e. harmonie; f. eidebaar; g. tandarts; h. verwezen; i. enkeling; j. emigrand; k. gaafheid; l. Ezechiël; m. lijkkoots; n. ijzerboor; o. favoriet.

De naam van de schrijver was: Gans. De naam van het boek: Het Veege Lijf. De passage uit het boek luidde: Ach, die zonderlinge en onbezorgde bohème van Amsterdam, waar ik na het verblijf in het grasland in verzeild geraakte.

De eerste prijs ad Rp. 25,— gaat naar: Mevrouw M. Takken-Docters van Leeuwen — Djalan Hang Tuah VII No. 3 — Kebajoran — Djakarta; de tweede prijs ad. Rp. 15,— naar: Mevrouw C. van Koeveringe-Somers — Djalan Pantai Laut 22 — Tg. Priok en de derde prijs van Rp. 10,— naar: J. van der Lijn — agent KPM te Paneh.

*

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 een anagram-raadsel, waarvan de opgave voor zichzelf spreekt. Uw oplossing van deze puzzle moet ons uiterlijk 20 Februari a.s. hebben bereikt! Veel succes.

Anagram

Elk woord, dat in nebenstaande zes-hoek moet worden ingevuld, bestaat uit de letters van het vorige woord, vermeerderd of verminderd met één letter.

omschrijving:

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| 1. familielid | 18. klinker |
| 2. strafwerktuig | 19. klinker |
| 3. Duitse rivier | 20. noot |
| 4. lofdicht | 21. Europeaan |
| 5. noot | 22. lichaamsorgaan |
| 6. klinker | 23. godin van de vred |
| 7. klinker | 24. vogel |
| 8. voegwoord | 25. borg |
| 9. kippenloop | 26. langzaam |
| 10. roemen | 27. goed gekookt |
| 11. interest | 28. vogel |
| 12. plagen | 29. water in Brabant |
| 13. niet licht | 30. klinker |
| 14. puntig uitsteekstel | 31. klinker |
| 15. regel | 32. voorzetsel |
| 16. grondsoort | 33. duw |
| 17. bijwoord | 34. gemeente |
| | 35. hij, die doopt |
| | 36. drempel |

Geen bijzonderheden!

— Een Amerikaanse grootindustrieel had een straalvliegtuig gekocht voor het maken van zaken- en plezierreizen. Op een dag besloot hij een wereldreis te maken.
„Ziet U dat?” vroeg de piloot na enige uren vliegen, „daar beneden ons, daar ligt Frankrijk”.
„Geen details, als je blijft”, zeide de industrieel. „Noem alleen de continenten!”

Canadees bezoeker

in Nederland: „Ik kan de hoogte niet krijgen van dit klimaat. Eerst is het lente, dan zomer, dan herfst en winter”.

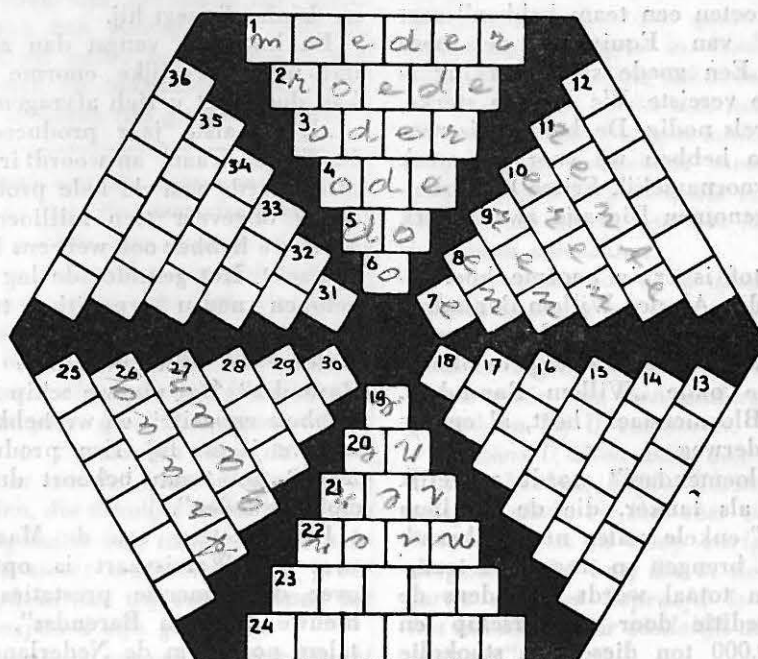
Andere bezoeker: „Maar die heb je toch ook in Canada?”

Canadees: „Op één dag?!”

*

Zij niet!

„Om misverstand te voorkomen dokter” zegt de dame, die met een hondje aan de riem bij een psychiater verschijnt, „ik kom niet voor mezelf, want ik ben volkomen normaal. Maar ik kom Uw hulp inroepen voor mijn man hier” en hierbij wijst ze op de hond. „Ik kan hem er maar niet van overtuigen, dat hij geen hond is!”





Het ms. „Lampung” laadt rottan te Muara Sabak (Djambi-rivier).

(Foto: gezagv. H. Meyer)

