



de Uitlaat

11e JAARGANG No. 2

FEBRUARI 1956

de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

11de jaargang no. 2
Februari 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

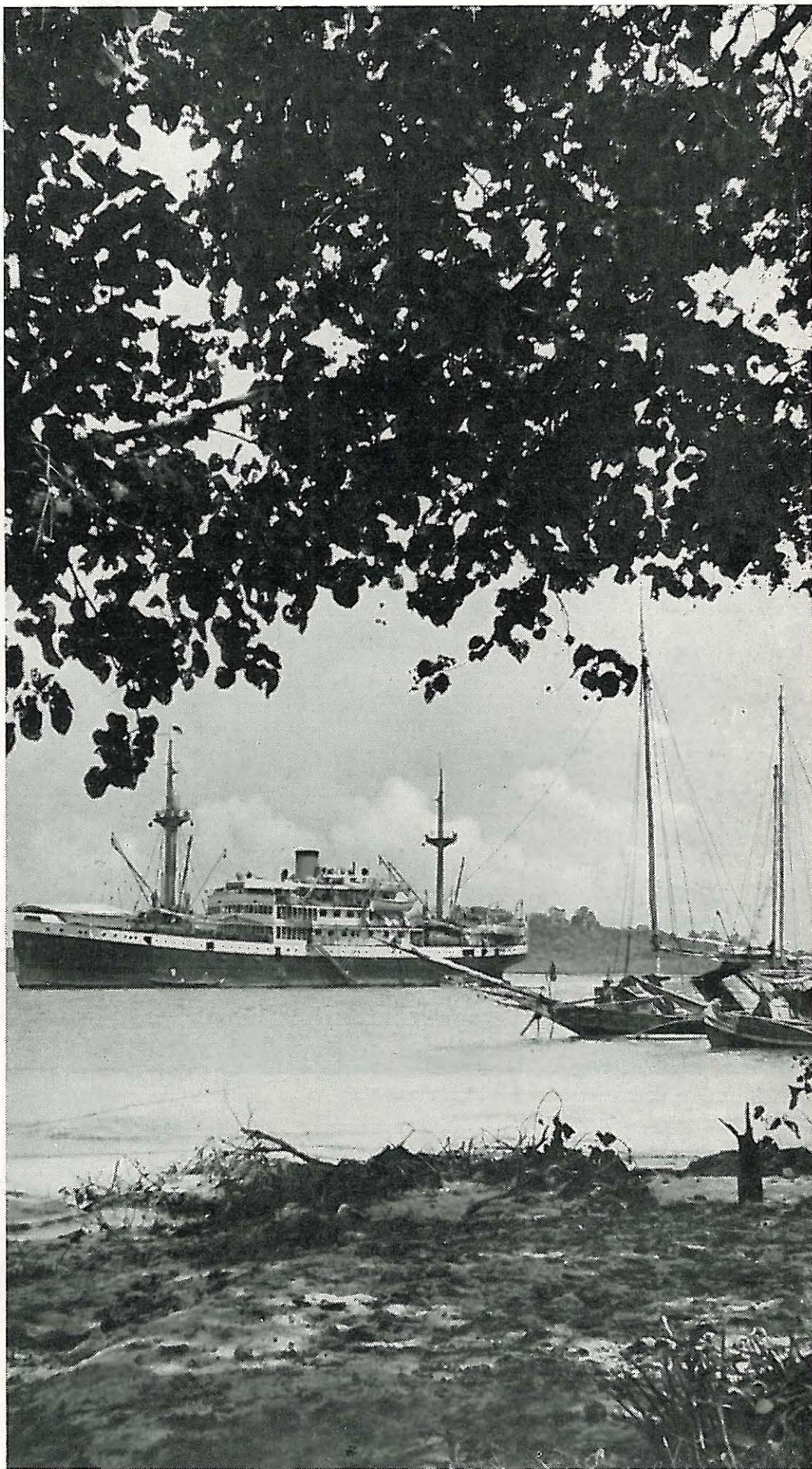


Op de frontpagina staat de beste
foto van de maand: Zonsonder-
gang in Straat Sunda. Op de achter-
grond de Gg. Krakatau. Deze foto
werd gemaakt door gezagvoerder
H. Zeylstra, die daarvoor de uit-
geloopte fotoprijs van Rp. 50,—
ontvangt.



Deze foto staat op de achterzijde
van de omslag en werd eveneens
gemaakt door gezagvoerder H.
Zeylstra: een Singaporese prauw
zeilende in Straat Singapore.

Druk: n.v. Visser & Co
Djakarta



Het ms. „Karon” ter rede van Pulo Tello (bezuiden Nias).

(foto: gezagv. H. Zeylstra)

Verantwoordelijkheid

De tijd waarin wij thans leven kunnen wij moeilijk aanduiden als een periode van rustige evolutie waarin nieuwe vormen en gedachten de tijd krijgen uit te kristalliseren om dan, getoetst aan de praktijk, de bruikbaarheid te bewijzen.

Wat wij voortdurend om ons heen zien geeft in werkelijkheid een geheel ander beeld. Felle botsingen op allerlei gebied waarvan wij alleen maar kunnen hopen dat er tenslotte voor de mensheid een betere wereld uit zal voortkomen.

Te midden van al deze woelingen is echter het begrip van een betere wereld een ideaal dat zeker geen directe uitweg en gemoedsrust geeft bij onze dagelijkse moeilijkheden en beslomeringen. Wij leven tenslotte maar één keer en menselijk is het dat een ieder probeert voor zichzelf een deel van de levensbuit binnen te krijgen met bewust of onbewust de gedachte „après moi le déluge”.

Bij de verschillende generaties is echter de strijd om het bestaan feller gestreden dan juist in deze tijd waarin o.m. getracht wordt op sociaal en ander gebied een nieuwe koers te vinden.

De weerspiegeling van dat alles kan men het best waarnemen bij de jongeren, de jeugd die zich een toekomst moet opbouwen en blijken geeft niet volgens het concept der ouderen te willen werken en denken. Uiteraard geeft dit verschil van inzicht vaak contro-versen tussen oud en jong, waarbij wij ouderen ons nogal eens hoofdschuddend van de jeugd afwenden. Wij sluiten ons dan op in onze eigen tijdsfeer en opvattingen en laten dan, zoals wij dat dan uitdrukken, de jongeren maar zelf doormodderen. Gelukkig zijn er uitzonderingen op deze regel en er zijn nog velen onder de ouderen-groep die ook in dit opzicht hun verantwoordelijkheid gevoelen.

Interessant en leerrijk is het over deze kwestie met de jeugd van gedachten te wisselen. Hoewel dan wel direct blijkt dat hun wereld niet de onze is, staan zij niet zonder meer afwijzend tegenover de tijd van vroeger.

Voorts blijkt de jeugd genoeg realiteitszin te hebben om te beseffen dat, hoewel er verschil van inzicht bestaat, in ieder geval voortgebouwd moet worden op de ervaringen van een vorige generatie. De kernverschillen liggen meer in de wijze waarop men materiële en ideële kwesties aangepakt wil zien, opvattingen over plichtsbeseft en arbeidsprestaties, beleid en verantwoordelijkheid en tenslotte hoe van het leven te genieten, zich te ontspannen en te vermaken.

Zo op het oog lijken de bestaande verschillen tussen oud en jong moeilijk te overbruggen, vooral als men daarbij constateert hoeveel jongeren ontgoo-

cheld zijn door de resultaten die een naoorlogse samenleving hun te zien hebben gegeven.

Het gehele complex van problemen zoals wij die nu meemaken is er in feite altijd geweest. Zoals het leven een cyclus is van geboren worden, leven en sterven, zo heeft elke generatie ook duizenden jaren voor ons de verwording menen te zien van een nieuwe tijd. Het is alles tenslotte slechts een maastroom en een kringloop van feiten en gebeurtenissen waarin het individu tijdelijk een rolletje mag mee spelen, en waarin de mens enige betekenis krijgt door optreden in volksgemeenschapsverband voor lange, heel lange perioden.

Wat in wezen verandert is het décor op het levenstoneel en verder is er eigenlijk weinig nieuws onder de zon.

Als een bevestiging hiervan lezen wij in een oud Chinees geschrift, uit een grijs voorhistorisch verleden, een uitspraak die zo treffend weergeeft hoe in elke tijdsperiode de mensheid geworsteld heeft met oude en nieuwe ideeën, het verschil in levensopvatting tussen de wegebbende en opkomende generatie. Wij zien dan hoe de „Ouden” worden geïdealiseerd en vernieuwing wordt afgeremd en vaak afgesloten, opgetekend als volgt:

„De edele aard der ouden bleek uit hun verwaarlozing van onbetekende dingen; de edele aard van onze eigen dagen uit zich in woeste ongebondenheid. De ernstige waardigheid der ouden bleek uit hun plechtige ingetogenheid, de ernstige waardigheid van onze dagen toont zich in twist, zieke verdorvenheid.

„De bekrompenheid der ouden vertoonde zich als rondborstige oprechtheid, de bekrompenheid onzer dagen doet zich kennen als pure bedriegelijkheid.”

Met alle respect voor de wijze mannen der oudheid geloven wij toch dat wij thans wel minder zelfgenoegzaam en meer zakelijk tegenover de problemen van alle dag staan. Wij kunnen ons n.l. de luxe niet meer permitteren slechts verantwoordelijkheid te gevoelen voor wat zich rondom onze eigen tijd afspeelt, doch moeten mede verantwoordelijkheid dragen voor de toekomst van het jongere geslacht.

Deze verantwoordelijkheid kan echter dan inhoud verkrijgen wanneer als fundament aanwezig is het goede voorbeeld, juiste leiding, beleidsinzicht en gezagsuitoefening op reële en gezonde basis.

Bij de praktische uitvoering van e.e.a. wordt het ons in de tegenwoordige tijd zeker niet gemakkelijk gemaakt nu wij te maken hebben met een opgroeiende generatie die kritisch waarneemt en zelf bewuster is dan wij in onze jeugd jaren ooit voor mogelijk hebben gehouden.

Om te overtuigen moeten wij ouderen onze verantwoordelijkheid dan ook uitstrekken ver buiten de enge grenzen van de taakuitoefening, want het hoogste rendement wordt o.i. zeker niet alleen verkregen door alleen te zorgen dat het werk klopt en naar behoren wordt uitgevoerd.

Verantwoordelijkheid moet ook kunnen bezielen en in staat zijn om teleurstellingen en moedeloosheid bij het werk en daar buiten op te vangen en zorg te dragen dat onder moeilijke omstandigheden niet direct alle levensblijheid en arbeidsvreugd verdwijnt.

Persoonlijk contact met hen waarvoor wij verantwoordelijk zijn, is daarbij een eis van de eerste orde, waarbij onze belangstelling naast het materiële welzijn ook andere woorden van het leven dient te omvatten. Men behoede zich daarbij voor min of meer goedkope effecten van populair te willen zijn en alle familiair gedoe.

Onze moderne jeugd is het makkelijkst te leiden indien zij respect en achting kan opbrengen voor hen die leiding moeten geven en verantwoording dragen. Het is goed voor ons die ouder zijn en met gezag zijn bekleed dit goed te onderkennen, want met juist inzicht kunnen wij mee bouwen aan de toekomst: de toekomst die aan de jeugd behoort.

Deze opbouwende en grootste taak heeft vele facetten en mogelijkheden met naast innerlijke voldoening bij succes, het harde oordeel bij mislukking dat wij „zijn gewogen doch te licht bevonden.”

H. A. C.



„Nee, mevrouw, we verkopen ze niet los, dat zou de formatie verbreken.”

Met verlof naar Australië

II

(met foto's van de schrijver)

In het Januari-nummer van „de Uitlaat” troffen onze lezers het eerste gedeelte aan van enkele flitsen, ons toegezonden vanuit Australië, waar momenteel een onzer medewerkers zijn verlof doorbrengt. Hieronder laten wij het tweede gedeelte van zijn Australische wedervaren volgen.

De tunnel.

Volgens de kaart moest de weg tussen Mittagong en Taralga door een tunnel lopen. Een spoorwegtunnel is niets ongewoons, maar de tunnel voor gewoon wegverkeer zie je toch niet elke dag. En dus werd besloten een trip te maken naar de tunnel. Van de Hume Highway werd bij Mittagong de weg naar de Wimbeyan Caves ingeslagen. Het wegdek zag er prachtig uit. Helaas hield het asfalt reeds na enige mijlen op en we reden verder op aarde en steenslag. Geen sterveling kwamen we tegen, nergens was een huis te zien. Mijl na mijl „trilden” we zonder een teken van menselijk of dierlijk leven te zien. Eindelijk een bordje met het woord: *t e l e p h o n e !* En daar zagen we, nog een flink eind van de weg af, een paar grote huizen staan. Vermoedelijk was dit High Range.

Noodzaak of lust om te telefoneren was er niet, dus zijn we maar verder getogen. Toch nog vrij onverwacht kwamen wij bij de tunnel. En inderdaad, hoe je het ook bekeek, het was en bleef een tunnel. Maar de sensatie om enige honderden meters overdag in het donker te rijden was er helaas niet bij. Het geheel leek op een reusachtig langwerpige rotsblok dat in zijn volle lengte dwars over de weg lag. En in dit blok was de doorgang gehakt, ongeveer 10 meter diep.

De kangaroo.

De weg begon meer bochten te vertonen, vele neigend naar een haarspeldbocht. Inwendig strijdend om het opkomende bochtencomplex de baas te blijven, werden wij opgeschrikt door de kreet van mijn vrouw: „een kangaroo!”

Het zelfde moment remde ik af. Al vier maanden waren wij in Australië en nog geen kangaroo gezien.

„Waar??” „Wèg..., hij sprong daar die bossen in!”

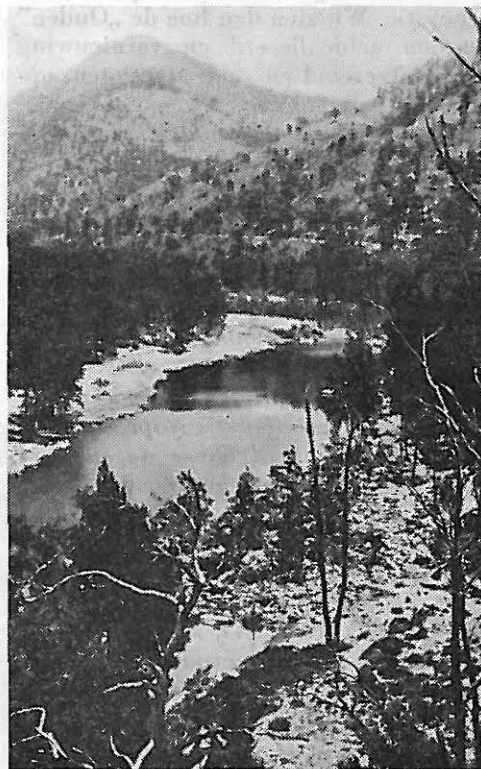
Langs de Wollondilly rivier.

Teleurgesteld liet ik de motor weer opkomen en het stuur weer van links naar rechts en omgekeerd draaien.

„Héé.... mensen!”

Jawel, daar stonden drie mannen aan de inmiddels wel erg smal geworden weg te werken. Ongemerkt hadden wij geklommen; links van ons een aanvankelijk dicht begroeide maar allengs van minder bomen en struikgewas voorzien ravijn; rechts rots en nog eens rots.

Een der mannen riep wat, liep ons na. We stopten en kregen de goede raad te horen goed op te letten op de zeker tegenliggende trucks. Wij hebben die raad ter harte genomen. Er was praktisch geen rechte weg meer, alleen een samenstel van bochten en bij elke bocht maar even de hoorn laten werken. Verdraaid, daar had je een truck.



De Wollondilly rivier (de Wombeyan grotten).

Zoveel mogelijk uitwijken naar links tot grote ongerustheid van mijn ega, die diep onder zich het ravijn zag (ik had het geluk dit niet te zien) en stoppen. De truck naderde heel langzaam, scheen zich als het ware te persen tussen de rotswand en ons karretje. Even vreesde ik dat wij gewipt zouden worden, maar er bleef gelukkig een speling van een handbreedte. Dat was er één! Opgelucht reden we verder. Voor ons zagen wij plotseling twee trucks rijden, maar nog op enige honderden meters afstand. De haarspeldbocht liep nu om een ravijn heen, vandaar het verre uitzicht dat wij hadden. Ik had nu even gelegenheid uit te kijken naar een breder weggedeelte en dit was gelukkig dan ook te vinden. Het duurde echter vrij lang voor de trucks verschenen en ons zonder moeilijkheden passeerden. Toen wij verder reden bemerkten wij hoe diep die bocht wel was. Nu ontdekten wij beneden ons een riviertje en af en toe een stuk vallei waar een enkel huis stond. Het is mij tot op heden nog een raadsel, hoe de bewoners er van in contact kunnen komen of blijven met de bewoonde wereld, want nergens konden wij van boven af een weg bespeuren. Bovendien vraag ik mij nog af, *wat* ze daar uitspoken.

Heel langzaam dalend kwamen wij bij het punt waar wij de Wollondilly-rivier moesten oversteken. Een brug was er niet. Maar onder het wateroppervlak van de rivier was een betonnen weg te vinden. Aan de oevers stond een peilschaal, waarop je kon aflezen hoe hoog het water boven de weg stond. Wij troffen het, slechts de banden kwamen onder water te staan. Het landschap werd iets eentoniger, de weg echter iets breder en beter.

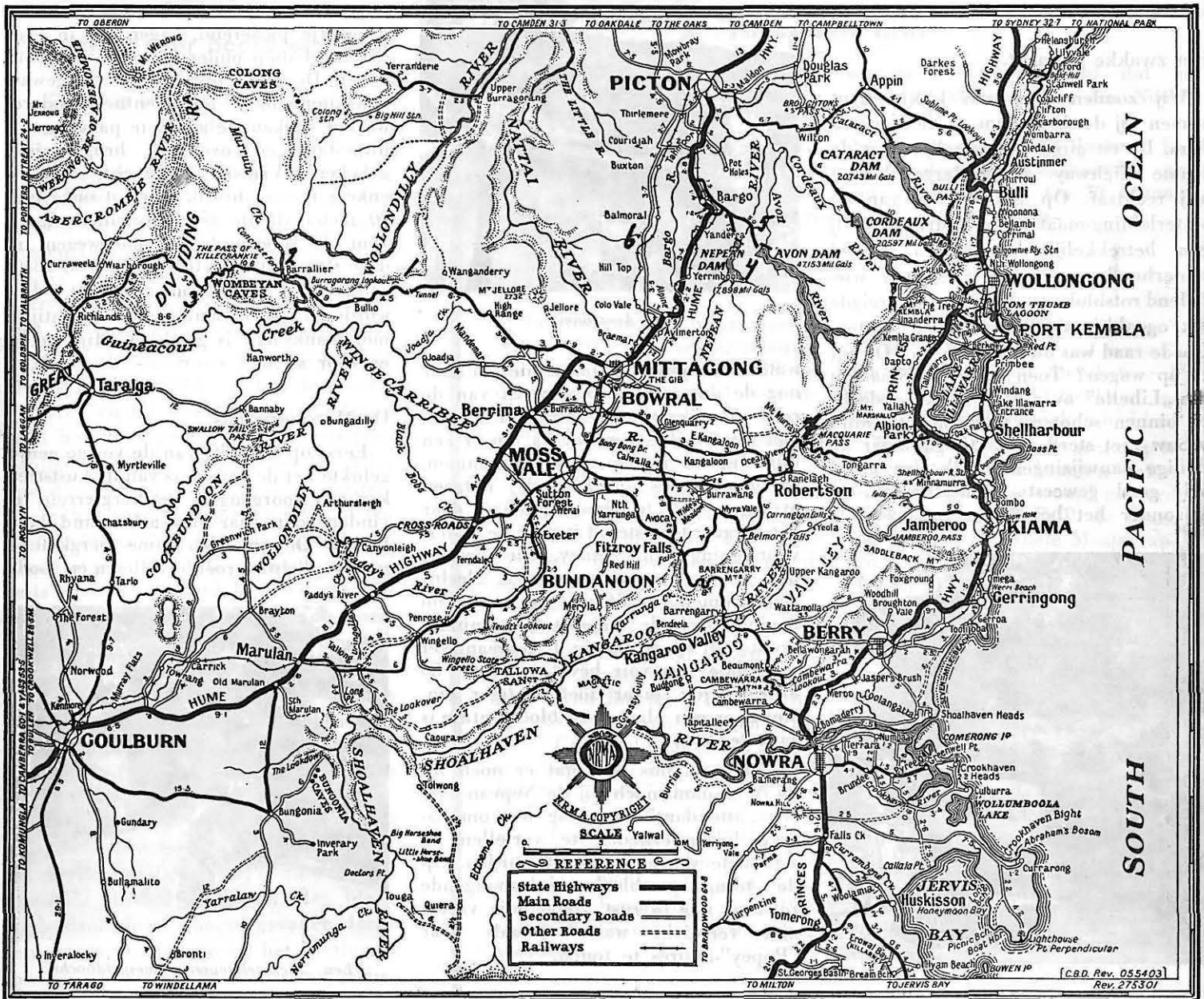
Achterom kijkende zagen wij een bord: *14 M. winding road*. Dit opschrift hadden wij niet zien staan bij het begin van de bochtige pas. In ieder geval wisten wij nu dat wij ruim 22 kilometer aan bochten achter de rug hadden.

De Wombeyan Caves.

Toen kwamen wij bij een aantal huizen aan. Er was zelfs een postkantoor, d.w.z. in een der huizen was een $1\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{2}$ vertrekje met op de deur het opschrift: *Post Office*.

Aan de huisvrouw/postbeambte/lunchroomhoudster vroegen wij of de Caves de moeite van het bezichtigen waard waren. „Certainly” en ze verwees ons naar een ander huis waar de gids moest wonen. Deze bleek erg shabby gekleed en nog ongeschoren te zijn, maar over een half uur zou hij ons komen halen. Bij de „lady-over-there”

BUNDANOON DISTRICT MAP



1 de tunnel; 2 „brug” onder water; 3 de grotten; 4 de dammen; 5 de rots voor het sterke geslacht; 6 het diep verzonken spoorlijntje; 7 de Macquarie-pas.

(de postbeambte etc.) konden wij wel een kopje koffie bestellen. Dus weer naar de huisvrouw/postbeambte/lunchroomhoudster en haar gevraagd om koffie. Dat kon, of wij maar even „overthere” wilde wachten en ze wees op een nieuw-gebouwd houten huis, dat de lunchroom bleek te zijn en met „kiosk” werd aangeduid. Het moet worden gezegd dat het inwendige van de kiosk er zeer verzorgd uitzag, in tegenstelling tot de vele ongezellige milkbars en lunchrooms, die wij eerder hadden bezocht. De koffie en sandwiches waren met zorg bereid en smaakten overheerlijk. Buiten bleek een geüniformeerd iemand op ons te wachten. Na enig aankijken ontdekten wij in hem de gids, thans geschoren en in net uniform

gestoken. Met hem gingen we op stap. Kregen de waarschuwing niet aan draden, schakelaars en transformatoren te komen. Alras bleek waarom. De schakelaars voor het elektrische licht — ik vergat nog te vertellen dat de grotten verlicht werden door een eigen aggregaat — waren niet voorzien van isolerende handvaten en daarom gebruikte de gids een stukje binnenband! Gezellig idee, zo in het donker naar hefboom-schakelaars te tasten waarop 240 V spanning staat. Maar alles verliep zonder ongelukken en wij bepaalden ons toen maar tot het natuurwonder met zijn wonderlijke schakelingen. Behalve de vele stalagtieten en stalagmieten zagen wij „orgels”, een „kathedraal”, lange dunne „vellen”,

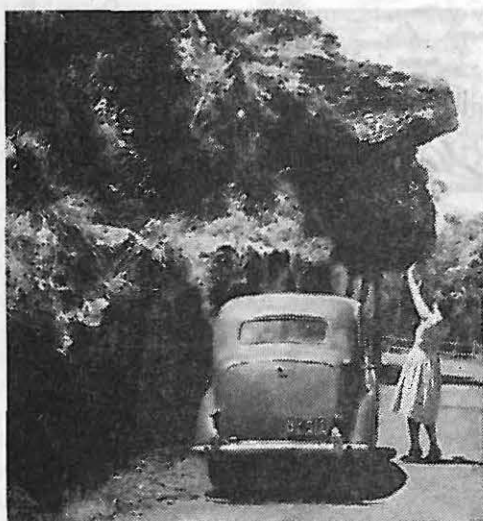
een „kakatoe” en de „vrouw van Loth”, alles in wit en/of gemarmerd kalk. Helaas mochten wij er geen foto’s nemen. Maar we konden wel foto’s kopen in de kiosk. Tenslotte, op ruim 50 meter diepte, bleek een soort loopgraaf uitgehakt te zijn, van waar uit wij diverse panorama’s in wit kalk konden bewonderen. Frappant waren de „fortificatie’s” en de „sawahs”; zeldzaam aardig door de natuur gevormd. Na de panorama’s zagen wij een enorm kalkblok hangen op nog geen 2 vingers breedte boven de grond waarop wij stonden, hetgeen wel een zeer merkwaardige indruk maakte.

Na een uur trappen op en trappen af te hebben geklommen, stonden wij weer in de buitenlucht. Het was helaas

te laat geworden om de 2de cave te bezichtigen, maar wij hadden reeds voldoende genoten van de eerste.

Het zwakke geslacht.

Wij zouden eens een kijkje gaan nemen bij de Avon-dam en de Nepean-dam. De rit ging voornamelijk over de Hume Highway. Nabij Bargo sloegen wij rechtsaf. Op het terrein van de waterleiding-maatschappij troffen wij een betrekkelijk smalle maar goed onderhouden weg. Maar... een wiebelend rotsblok aan de bergwand dreigde elk ogenblik naar beneden te storten. Goede raad was duur. Omkeren? Of het er op wagen? Toen mij de verhaaltjes uit „Libelle” over het zwakke geslacht te binnen schoten. Waarom zou mijn vrouw niet sterk zijn? Ik gaf haar de nodige aanwijzingen — ik ben altijd vrij goed geweest in mechanica, in bijzonder het berekenen van zwaarte-

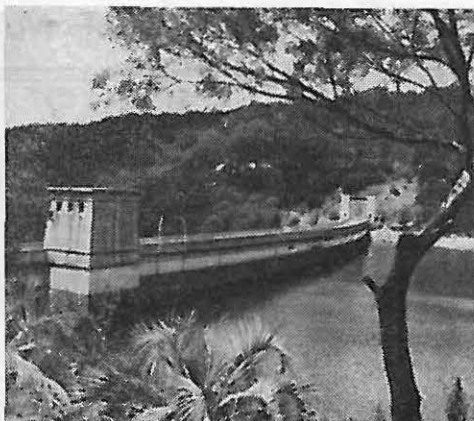


Het zwakke geslacht

punten — waar en hoe zij onder de rots moest gaan staan om te voorkomen dat deze ontijdig naar beneden zou storten. En inderdaad mocht het haar gelukken de rots *even* tot rust te brengen! Als een haas heb ik de wagen tussen de bergwand en mijn vrouw, onder het blok door, kunnen loodsen, waarop wij ongehinderd verder zijn gereden.

De Avon-dam en de Nepean-dam.

De Avon-dam is een groots betonwerk. De Avonriver, een smal water in een zeer diep uitgesleten vallei, wordt door deze dam in haar loop gestuit. Het aldus gevormde reservoir is ruim 16 km. lang en naar ruwe schatting ligt het wateroppervlak ervan ongeveer 30 meter boven dat van het riviertje, dat aan de holle zijde van de dam weer verder mocht stromen. Langs de oever van het reservoir, dat ongeveer 200 miljoen ton



De Avon-dam.

water kan bevatten, staken hier en daar nog de dorre boomtoppen uit van de reeds jaren geleden verdronken bomen. Het water lokte verleidelijk om er een duik in te nemen, maar zwemmen, varen etc. was „prohibited”, hetgeen overigens niet te verwonderen is daar het vergaarde bestemd is voor de watervoorziening van Sydney, dat toch al met watertekort zit te kampen. Slechts een kilometer of 10 van de Avon-dam bevindt zich de Nepean-dam, minder groots van opzet. Het in de Nepeanriver gevormde reservoir bevat „slechts” 80 miljoen ton, maar doet aardiger aan, omdat er een planten-en bloementuin is aangelegd.

Het speet ons wel, dat er noch bij de Avon-dam, noch bij de Nepean-dam een „attendant” aanwezig was om nadere bijzonderheden te vertellen en eventuele vragen te beantwoorden. Op de terugweg bleek het hangende rotsblok nog in rust, zodat mijn vrouw niet verplicht was nogmaals haar „Popey”-allures te tonen.

Het diepverzonken spoorlijntje.

Tussen Picton en Mittagong ligt behalve de Highway een secondary road.

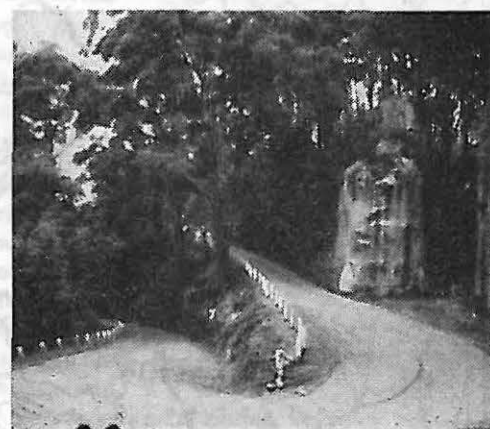


Het diepverzonken spoorlijntje.

Een bepaald mooie weg is het niet, maar tussen de 32 en 34 mijl rijdend ging het nog wel. Een heel klein bruggetje passerend, zagen wij in een flits heel diep onder ons een spoorlijn liggen. De wagen tussen wat struikgewas ingefrommeld — om eventuele andere wagens de kans te geven te passeren — uitgestapt en over de brugleuning gekeken. Vrijwel loodrecht, slechts enkele meters breed, was tot ongeveer 20 meter diepte een doorgang gehakt voor de spoorweg. De spoorwegen in deze streek zijn zo tussen 1860 en 1880 aangelegd. Aangenomen moet dus worden dat de rotsenuithouwerij destijds met mankracht is geschied. Mijn petje er voor af!

De Macquarie-pas.

Eerst op de helft van de vorige eeuw gelukte het de bewoners van de kuststreken een doorgang in het bergterrein te vinden, dat naar het achterland kon leiden. De onherbergzame bergketens met de dichtbegroeide valleien en lood-



Een „dichtgeknepen” haarspeldbocht.

rechte wanden, hadden voordien elke poging verhinderd. Een der later aangelegde wegen leidt over de Macquarie-pas, bestaande uit 7 à 8 kilometer aan bochten. De pas is zo hoog gelegen, dat je een prachtig uitzicht kunt hebben — bij helder weer — over het Lake Illaward en de South Pacific. Er zijn een paar bochten bij die door een bus of lange truck niet in één draai genomen kunnen worden. Maar zo'n bocht is de naam van haarspeldbocht niet waard. Beter ware te spreken van dichtgeknepen-haarspeldbocht.

A.F.L.



Wonderbaarlijke redding...

Stuurman over boord gevallen

Gelukkig bleef flashlight op zee branden.

20 December 1955. Deze Dinsdag was nog slechts enkele minuten oud. Aan boord van het ss. „Bontekoe”, varende tussen Donggala en Toli-Toli, was alles rustig. Het prachtigste weer van de wereld: windkracht flauw en stil en een stralende tropische sterrenhemel.

De derde stuurman had zo juist de Eerste Wacht (20.00 — 24.00 uur) overgegeven en hij werd hij zijn rondgang aan boord vergezeld door de pandjerwalla van de opkomende wacht. Alles werd gecontroleerd, zo ook de buitenboordhangende laadboten op het boven-achtersloependeck. Op een gegeven moment stante de derde stuurman hierbij mis en viel over boord. De pandjerwalla, die de stuurman had vergezeld, spoedde zich onmiddellijk naar de brug en lichtte de 2de stuurman in. Deze sloeg direct alarm en legde het roer aan boord. Het was toen 00.20 uur: twintig minuten over twaalf. De gezagvoerder, die inmiddels was gewaarschuwd, nam onmiddellijk de leiding over.

Toen men op tegenkoers was gekomen, zag men even aan stuurboord een flikkerlicht op het water; de „Bontekoe” stoomde direct hierop af. Het bleek inderdaad de overboord gevallen derde stuurman te zijn, die bij het overboord vallen zijn flashlight had weten te behouden en daarmee precies had kunnen aangeven waar hij zich bevond. Nadat men dichterbij was gekomen kon aan de onfortuinlijke stuurman een boei worden toegeworpen. Het leed was toen gauw geleden: geen kwartier nadat hij tewater was geraakt, bevond de drenkeling zich alweer in de inmiddels gevierde motorboot van de „Bontekoe”. Hij had, behalve een ietwat opgezette knie, gelukkig geen nadelige gevolgen opgelopen van zijn onvrijwillige zwemtocht.

Een woord van hulde aan het adres van de officieren en opvarenden van de „Bontekoe”, die binnen de kortst mogelijke tijd, nadat het sein „man over boord” was gegeven, op hun posten waren. En dan niet te vergeten de flashlight, die een kwartier lang in het water is blijven branden, zodat men aan boord precies kon zien waar de drenkeling zich bevond.

In memoriam

Geheel onverwachts bereikte ons het droeve bericht dat in het Logeergebouw te Djakarta Gezagvoerder Marinus van den Noort was overleden.

Juist teruggekeerd van gezinsscheidingsverlof op 23 Januari j.l., zou hij 30 Januari d.a.v. zijn bestemming volgen als gezagvoerder van het s.s. „Blinjoe”. Het heeft helaas niet zo mogen zijn. Op 29 Januari is Gezagvoerder Van den Noort rustig en kalm ontslapen.

Marinus van den Noort werd 4 October 1909 te Deventer geboren. Hij doorliep eerst de HBS en daarna de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. 13 Maart 1930 trad hij als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij.

In Maart 1934 behaalde hij te Djakarta zijn diploma 2de stuurman GHV; hij werd 1 October 1937 tot 3de stuurman bevorderd. In Mei '38 behaalde hij, eveneens te Djakarta, zijn eerste rang. Gedurende de tweede wereldoorlog heeft hij afwisselend als wnd. 2de en wnd. 1e stuurman gevaren aan boord van het ms. „Tidore”, het ss. „Generaal van Swieten”, het ss. „Generaal Michiels”, het ss. „Generaal van der Heyden”, het ms. „Toba”, het ss. „Valentijn”, het ss. „Van Goens” en het ms. „Tosari”. 1 Januari 1946 werd hij tot 2de stuurman bevorderd en 1 Juli 1950 werd hij tot eerste stuurman benoemd. 1 Juli 1954 volgde zijn bevordering tot gezagvoerder.

Dinsdagmiddag 31 Januari werd hij op de begraafplaats „Laanhof” ten grave gedragen, diep betreurd door allen, die rechtstreeks of indirect met hem te maken hadden.

Nadat de kist in de groeve was neergelaten en de kransen waren opgetast, werd het woord gevoerd door Directeur J. F. P. de Geus, die namens de gehele Maatschappij getuigde van het grote verlies, dat de K.P.M. met het plotselinge verscheiden van een zeer bekwaam gezagvoerder heeft geleden. Spreker stelde de overledene wat plichtsbetrachting en ijver betreft, tot voorbeeld van de jongeren. Daarna sprak Ds. Salverda een gebed uit.

De indrukwekkende plechtigheid was hiermede ten einde. Het heengaan van Gezagvoerder Van den Noort is voor zijn gezin een zware slag; gaarne wensen wij op deze plaats zijn echtgenote en kinderen de kracht en de berusting toe om dit onherstelbare verlies te dragen.

Hij ruste in vrede.

Oudste boot van Europa.

Bij de aanleg van de snelverkeersweg Sursinge-Hoogeveen is destijds in het Blikkenveen te Pessen onder Ruinen een merkwaardige vondst gedaan, waarvan men dacht, dat het een uitgeholde boomstam was. Bij het onderzoek van het Biologisch-Archaeologisch Instituut te Groningen is thans gebleken, dat het voorwerp een boot is met een lengte van drie meter en een middellijn van 40 centimeter. Het door het instituut ingestelde onderzoek heeft uitgewezen, dat het vaartuig tussen de 8000 en 9000 jaar oud moet zijn, en daar ter plaatse in het veen terecht is gekomen. De vondst zal worden geconserveerd en naar het Provinciaal Museum van Oudheden te Assen worden vervoerd. Het staat wel vast, dat dit de oudste boot in Europa is.

In memoriam



Op 12 Januari jl. is in de leeftijd van 73 jaar te Rotterdam overleden de heer

L. Hemstra

in leven gepensionneerd hoofd-werktuigkundige van onze maatschappij.

Hij ruste in vrede

Geven en nemen

Stel dat u, wars van stroombeperking, een lichtaggregaat zou kopen en dat de motor daarvan een mechanisch nuttig effect zou hebben van 50% in plaats van 95% of meer. Dan bleef u slechts één keus... er uit met dat ding!

Als nu een werkgever een werknemer aanneemt, dan zal hij uit zakelijk oogpunt toch ook wel even aan het nuttige effect denken. Wat is nu het nuttige effect van een mens in „normale” omstandigheden?

Wanneer men letterlijk zou moeten werken omdat het leven er van afhangt dan zou men dagelijks zeker 14 uur hard werk bij voortdurend kunnen leveren. Dat komt neer op 5124 uren in 1956.

Omdat het leven er *niet* van afhangt gaat daar een kleinigheid af, en wel

53 Zondagen à 14 uren	742 uur
13 feestdagen à 14 uren	182 uur
14 (of meer) vacantedagen à 14 uren	196 uur

Er blijven nu nog 286 dagen over waarin 14 uur gewerkt zou kunnen worden. Het leven hangt er echter *niet* vanaf, dus men volstaat ten rechte of ten onrechte met, zeg gemiddeld, 7 uren per dag. Hierdoor ontstaat een verlies van 286×7 uren of 1876 uur

Het leven hangt er *niet* vanaf, dus is het niet gebruikelijk om gedurende die 7 uur „het volle pond” te leveren. En nu komt er een moeilijk punt. Hoeveel levert men dan gemiddeld wel?? Hoeveel procent van „volle kracht”? 20? 30? 40? 50? 60? Zeg véél, zeg 50! Het verlies dat hierdoor ontstaat, bedraagt circa 18% of... 938 uur

totaal 3934 uur,

overeenkomende met 76,7%. Nuttig effect? 23,3%. En nog zegt niemand... eruit met die (gemiddelde) kracht! En iedere werknemer, die zich geneert over dit percentage is bij machte om, ten bate van de gemeenschap en uiteindelijk dus ten bate van zichzelf, dit percentage te verhogen! De oplossing ligt voor de hand; tijdens het (werk) nemen méér geven! Alleen al door 100% werk te leveren in de officiële uren kan het nuttige effect met ruim 18% worden verhoogd. Ergo:



V.K.

Down

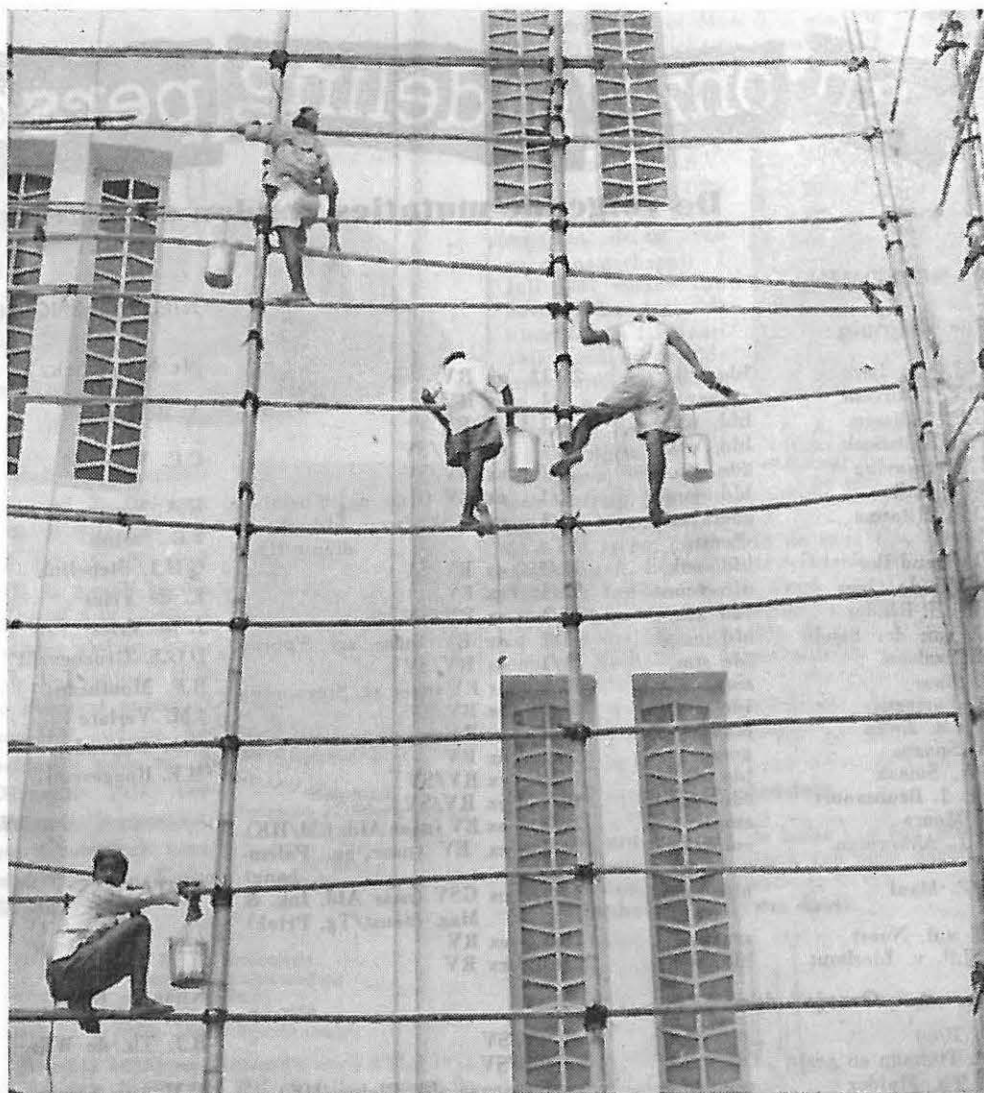
Bent u nog tot bruggen gekomen dit weekend? En? Ging het een beetje? Op Maandagochtend kun je aan de mannen in de tram zien wat ze gedaan hebben, in welke branches ze vallen. Er zijn drie branches. De radio, de film, en het kaartje leggen. De eersten zeggen op het achterbalcon: „Hêjje nog geluisterd Zaterdag?”, en het merkwaardige is dat iedereen dan meteen weet waar ze het over hebben. Het wordt dan dadelijk van „Nou, en heb jij ook zo gelachen,” of „Ja, maar ik vond 'r deze keer niet zoveel an”, waardoor er iets recenserends over zo'n tram komt. Door veel en aandachtig naar mannen op achterbalcons te luisteren, hebben wij tenslotte begrepen dat de radio op Zaterdagavond een humoristische uitzending verzorgt. De filmfiethebbers hebben deze onderonzerigheid in mindere mate, omdat ze meestal naar verschillende films zijn geweest, maar bij de bruggers is het weer koek en ei: die begrijpen mekaar van klaver tot gort. Soms zegt er eentje: „Ik heb bijna de hele avond op tafel gelegen,” of „Ik kreeg geen kaart in m'n handen,” doch alleen pummels zouden deze mededelingen kunnen misverstaan. Meestal trouwens zijn ze exacter. Meestal gaat het zo: „Ik zal je vertellen. Ik krijg op een gegeven moment schoppen aas, boer, derde. Harten aas in vieren. Klaveren vrouw sec. Ruiten van de aas af. Marie moet. Ze zegt klaveren. Ik denk nou zal je het hebben. Ik zeg twee sans. Pas zegt ze. Ik dacht: dit overleef ik niet. Ik zeg verdikkie Marie, je hoort toch dat ik een sjump geef. Ik zit toch niet voor de lol te sjumpen? Nou, drie sans dan, zegt ze. We halen d'r zeven.” Zoiets zie je gebeuren. Het heeft iets wulps, voor bruggers, om veel azen te hebben. Groot slam is een ijzig lustgevoel, bijna een trauma. En dan zal je partner drie sans zeggen. „Nou” zegt dan een ander prikkelend, „ik had laatst zo'n kwakkelkaartje, ik denk zal ik passen?” ik denk nee, ik zeg een schop. En m'n vrouw zegt twee schoppen, ze denkt dan hebben we de mans. We gaan vier down. En zo praten ze tegen mekaar, op het balcon: allemaal mannen die gisteravond om deze tijd nog in hemdsmouwen onder de rook zaten en riepen van dat je altijd door sterk heen naar zwak toe moet spelen en dat Marie ruiten had moeten callen.

(Uit „Het Algemeen Handelsblad”).

Belangrijke mijlpaal bereikt

De spanning over de vraag of de Rotterdamse haven in 1955 — voor het eerst in de geschiedenis — het twintigduizendste schip van het jaar zou kunnen begroeten is gebroken; aan de vooravond van Kerstmis voer het 20.000ste, het 7374 hrt. registreert metende Zweedse schip „La Plata”, Rotterdam binnen.

Nog nooit in de geschiedenis zijn 20.000 schepen de Rotterdamse haven binnengelopen. Daarom wordt er veel aandacht besteed aan de La Plata. Verleden jaar kwamen er in totaal 18.024 schepen binnen. Waarschijnlijk zal de haven dit jaar het cijfer 20.300 boeken. In het legendarische topjaar 1926 zijn 20.000 schepen op de Nieuwe Waterweg geteld. Maar toen was er een staking in Londen, die een half jaar duurde. Soms lagen er veertig schepen voor de Nieuwe Waterweg te wachten; er zijn toen zelfs wel schepen teruggestuurd wegens gebrek aan ruimte in de haven. Rotterdam verscheepte in dat jaar achttien miljoen ton steenkolen. In 1955 zijn twee duizend schepen meer dan in 1954 binnengekomen. Ook de goederen-omzet is gestegen; tegenover 48.759.000 ton netto verleden jaar staat ongeveer 62.500.000 ton netto dit jaar, een toename van een kleine dertig procent. Het overgrote deel hiervan komt op rekening van de kolen en erts. Samen met hout en graan geven zij in het afgelopen jaar een stijging te zien van ongeveer tien miljoen ton. Stukgoederen en minerale olie groeiden met achtereenvolgens 1.000.000 en 2.200.000 netto ton. Uit de gegevens over het afgelopen jaar blijkt, dat Rotterdam vooral zijn positie van overslaghaven voor massagoederen enorm heeft versterkt. Voor een belangrijk deel vindt dit zijn oorzaak in de nog steeds toenemende industriële activiteit van West-Duitsland, maar daarnaast is er ook een aanzienlijke overslag van Amerikaanse kolen, welke voor Engeland bestemd zijn. Wat dit laatste betreft kan er op gerekend worden dat deze overslag, nog ongeveer drie of vier jaar in Rotterdam zal blijven geschieden onder voorbehoud dat er geen omslag komt in de internationale hoogconjunctuur. Bij een ontleding van de laatste cijfers blijkt tevens dat Rotterdam ook dit jaar weer iets verder gekomen is op de weg van haven met eigen nationaal achterland. Er is dus door de komst van deze 20.000-ste en door de resultaten van het afgelopen jaar reden tot een voorzichtig optimisme. De laatste cijfers over de goederen-omzet in de Rotterdamse haven geven 62.500.000 netto ton aan voor de totale overslag. Hierbij is 27.800.000 ton mas-



„Vak”-werk Gedurende de afgelopen weken werd het Hoofdkantoor in een nieuw wit kleed gestoken; de witters klimmen met het grootste gemak tegen de torenhoge bamboestellages om de buitenmuren van een nieuwe laag calcarium te voorzien.

(foto: M. Sonnenberg)

sagoed (hout, kolen, erts en graan), 11.700.000 ton stukgoed en 23.000.000 ton olie. Verleden jaar bedroegen de cijfers resp. 17.300.000, 10.700.000 en 20.800.000 ton netto. In de eerste negen maanden van dit afgelopen jaar bedroeg de doorvoer 23.310.000 ton netto. In dezelfde periode van 1954 beliep de transit 13.440.000 ton netto. Gezien de nog steeds stijgende doorvoercijfers kan voor het gehele jaar met enige reserve worden aangenomen dat de doorvoer zich heeft verdubbeld. Recordweken voor de Nieuwe Waterweg waren de week van 12 tot 19 Maart toen 499 schepen binnenkamen en de week van 12 tot en met 19 November toen de gezamenlijke tonnenmaat van de binnengekomen schepen iets meer dan een miljoen netto register-ton bedroeg. Dit jaar zullen ongeveer 30 miljoen ton goederen via Rotterdam over de Rijn zijn vervoerd. Deze welvaart is aan een normale, economische ontwikkeling te danken.

Rotterdam is meer dan voorheen nationale haven geworden. Toch blijft het Europa's voornaamste Rijnhaven: jaarlijks doen 200.000 Rijn- en binnenschepen Rotterdam aan. Ook in dit opzicht heeft Rotterdam de wind mee en het streeft ernaar de balans zeevaart-Rijnvaart zo goed mogelijk in evenwicht te houden.

*

Op de negende plaats

De Nederlandse koopvaardijvloot is van Juli 1954 tot Juli 1955 met 253.000 ton uitgebreid tot 3.696.000 ton, waarmee Nederland de negende plaats in de rij van zeevarende naties inneemt tegen vorig jaar de achtste plaats. De vloot van tankschepen onder Nederlandse vlag is in de onderhavige periode met 202.000 ton toegenomen tot 893.000 ton.

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN.

Per vliegtuig :

H.J. van Lare	3de wtk.	25/12	ex RV
P.F. Albrecht	gezagv.	4/1	ex RV
G.E. Thijssen	hfd. wtk.	4/1	ex RV
P.S. Kalfsbeek	hfd. wtk.	4/1	ex RV/SV
J.W. Swaving	2de stm.	8/1	ex RV/SV
W. Fontijne	hfd. empl.	8/1	ex EV (naar ag. S'baia)
O.H. Ritsema	chef van dienst	9/1	ex GSV (naar afd. Naut. dienst/HK)
D. Hendriks	hfd. wtk.	11/1	ex RV/SV
J.F.P. de Geus	directeur	12/1	ex EV
H. v.d. Ridder	3de wtk.	13/1	ex RV/SV
G. van der Sande	hfd. empl.	13/1	ex EV (naar ag. S'pore)
H. Samson	2de stm.	13/1	ex RV/SV
J. Maas	empl.	13/1	ex EV (naar ag. Singapore)
A. Fortgens	4de wtk.	15/1	ex RV/SV
J. v.d. Zwan	gezagv.	16/1	ex RV
A. Spaans	gezagv.	18/1	ex RV
J.A. Smaak	2de wtk.	19/1	ex RV/SV
Th. J. Bronsvort	3de wtk.	19/1	ex RV/SV
J. Meurs	empl.	22/1	ex EV (naar Afd. CM/HK)
N.J. Akkerman	empl.	22/1	ex EV (naar ag. Palembang)
A.Z. Maul	hfd. empl.	23/1	ex GSV (naar Afd. Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
M. v.d. Noort	gezagv.	23/1	ex RV
C.J.P. v. Lieshout	hfd. wtk.	25/1	ex RV

Per ms. „Oranje“ ddo. 17/1 :

B. Root	2de wtk.	ex RV/SV
M. Tielman en gezin	2de stm.	ex RV/SV
J. Th. Mulder	gep. hfd. empl.	ex EV (naar afd. Claims/HK)
Mevr. J. Bakker-Flapper en kind	gezin empl.	

Welkom !

VETROKKEN.

Per vliegtuig :

H.L. van Dam	1e stm.	30/12	RV/SV
B. Claasz Coockson	2de wtk.	26/12	RV/SV
W.J. Pottinga	gezagv.	12/1	RV
B. Peeters	4de wtk.	16/1	RV/SV
G.W. Zwarts	gezagv.	19/1	RV
T.A. Langendijk	hfd. wtk.	19/1	RV/OP
B. Land	2de stm.	20/1	RV/SV
W.A.C. van Rooy	4de wtk.	20/1	RV/SV
J.T. Spaans	4de wtk.	21/1	RV/SV
J.B. v.d. Winden	3de wtk.	23/1	RV/SV
H. Hagenauw	4de wtk.	23/1	RV/SV
J. Kruyt en echtg.	adj. chef	24/1	EV (ex Afd. VRV/HK)
P. van der Weerdt	adj. chef	24/1	GSV (ex Ag. Tg. Priok)
J. den Arend	2de wtk.	28/1	overgang naar N.T.P.M.

Per ms. „Oranje“ ddo. 24/1 '56 :

R.A.A. Brenkman en gezin	arts/adj. chef	EV/einde dienstverband
J. Rietberg	adj. chef	EV/OP (ex afd. CM/S'pore)
H. Meyer en gezin	gezagv.	RV
H.J. Nieuwenkamp	hfd. empl.	EV/OP (ex afd. ND/Tg. Priok)
J.P. Pool	hfd. empl.	ontslag op verzoek (ex afd. Naut. Inst/Tg. Priok)
J.A.M. Fransen	2de stm.	RV
J.R. Holman	2de wtk.	RV/SV
Ch. O. Faulhaber en gezin	2de wtk.	ZV
G. Bout en gezin	4de wtk.	RV/SV

Een goede reis !

NIEUW AANGENOMEN :

Mr K.J. Kriek	empl.	aangek. per vliegtuig ddo. 15/1 (naar Afd. PZ/AZ/HK)
A. de Lange	empl.	aangek. per ms. „Oranje“ ddo. 15/1 (naar ag. S'pore)
C.C. Veen	empl.	aangek. per ms. „Oranje“ ddo. 15/1 (naar ag. S'pore)
K.A. Verwey	11. wtk.	aangek. per ms. „Oranje“ ddo. 17/1
F.G. Smink	11. wtk.	idem
G.H.J. Siebelink	11. wtk.	idem
E. de Vries	11. wtk.	idem
J. de Vries	11. wtk.	idem
D.G.S. Groeneveld	11. wtk.	idem
R.E. Mouthaan	11. wtk.	idem
J.M. Verlare	5de wtk.	idem
R.A. Behouden	5de wtk.	idem
M.E. Roggeveen	3de stm.	ddo. 19/1 aangek. per vliegtuig

Welkom bij onze maatschappij !

MUTATIES :

C.W. Kroon	hfd. empl.	ddo. 28/12 van ag. Menado naar ag. Makassar
Khoe Ie Kiem	loc. empl.	ddo. 2/1 van ag. Padang naar afd. CM/HK
R.J. Th. de Wijs	empl.	ddo. 2/1 van Afd. VRV/HK naar ag. Tg. Priok
D.M. van Leenwen	hfd. empl.	ddo. 4/1 van ag. Pontianak naar afd. PZ/WP/HK
N. van Joost	loc. empl./baas B	ddo. 12/1 met pensioen (ex ag. Medan)
C.H. Poulus	adj. chef	ddo. 16/1 van ag. Makassar naar afd. VRV/HK
Ch. H. Jauw	loc. empl.	ddo. 16/1 ontslag op verzoek (ex ag. S'baia)
J.M. Dekker	hfd. empl.	ddo. 19/1 van ag. Semarang naar afd. VRV/HK
J.H. Ch. de Frank	loc. empl.	ddo. 19/1 van ag. Tg. Priok naar afd. CM/HK
H.J. Th. Albersen	empl.	ddo. 20/1 van afd. Ink. en Mag. dienst/Tg. Priok naar ag. Medan
E.W.E. Meyer	loc. empl.	ddo. 20/1 van afd. Claims/HK naar ag. Tg. Priok
J.A.T.K. Goh	loc. empl.	ddo. 23/1 van Ag. Tg. Priok naar Afd. Secretarie/HK
Th. Hut	adj. chef	ddo. 26/1 van Ag. Surabaja naar Afd. VRV/HK
J.M. Sobels	hfd. empl.	ddo. 26/1 van Afd. Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok naar Naut. dienst/Tg. Priok

Promotie's Amsterdam-kantoor

Per 1 Januari jl. hebben op het Amsterdam-kantoor de volgende promotie's plaatsgevonden:

Bevorderd tot/heringedeeld als Inspecteur T.D. en daarmee gelijkgestelden: J. Godefroi en A.A. Nagelkerke.

Tot hoofdemployé de employé: Jhr. Mr. R. Feith (AZ)

Tot employé de beambten: A. Brok (Reg.); H. J. van Nes (CM); J. Timmermans (Pers.) en A. Ijkema (Sch. b).

Tot beambte de looper/portier: K. Puiman (Reg.).

Onze gelukwensen.



R. Turangan
 Hoofd-Pakhuismeester/
 beambte ag. Tg. Priok
 35 jaar
 4 Februari 1956

Zijn bevordering tot hoofdpakhuismeester/beambte kwam af op 1 Januari jl.

*

Rudolfis Pikal werd 4 Augustus 1904 te Saparua geboren. Hij trad 19 Februari 1921 als leerling-ladingklerk in KPM-dienst en werd 1 Januari 1924 tot ladingklerk bevorderd. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië is de heer Pikal blijven doorvaren (o.a. op de „Bandjermasin“, en de „Reynst“).



R. Pikal
 ladingklerk
 35 jaar
 19 Februari 1956

*



Poote bin Leman
 Mandor Gudang Kepala
 perw. Tg. Priok
 25 tahun
 4 Februari 1956

Poote bin Leman terlahir pada tgl. 3 September 1905. Pada tgl. 15 Agustus 1926 ia masuk kerdja pada perusahaan kami sebagai djuru usaha gudang. Setelah untuk sementara waktu berhenti bekerdja dari K.P.M., maka pada tgl. 20 Agustus 1946 ia masuk kerdja pula pada K.P.M. Pada tgl. 1 April 1947 ia dinaikkan pangkat mendjadi mandor gudang dan pada tgl. 1 Januari 1948 berlangsung pengangkatan mendjadi mandor gudang kepala.

Madoelah terlahir pada tgl. 16 Januari 1906 di Tjirebon. Pada tgl. 6 Februari 1931 ia masuk kerdja pada K.P.M. sebagai mandor gudang. Pada tgl. 1 Januari 1949 ia diangkat mendjadi mandor gudang kepala dan pada tgl. 1 Januari 1955 berlangsung pengangkatan mendjadi Voorman II/Djuru Usaha Kepala.



Madoelah
 Voorman II/Djuru Usaha
 Kepala II
 perw. Tjirebon
 25 tahun
 6 Februari 1956

*

H. J. Romunde
 hoofdwerktuigkundige
 25 jaar
 16 Februari 1956
 (geén foto beschikbaar)

Hendrik Johannes Romunde, werd 8 Mei 1912 te Zwolle geboren. Hij doorliep eerst de Ambachtsschool en daarna de Zeevaartschool te Vlissingen. Op 16 Februari 1931 trad hij als 5de werktuigkundige in dienst van onze Maatschappij. Hij behaalde te Djakarta zijn diploma A voor scheepswerktuigkundige en hij werd 1 October 1939 tot 4de wtk. benoemd. In Nederland behaalde hij zijn diploma's B en C 1 resp. in 1942 en 1945. De heer Romunde vertoefde nl. net met verlof in Nederland toen in Mei 1940 de Duitse legers Nederland binnenvielen, zodat hij toen niet meer naar Indonesië kon terugkeren.

22 October 1945 vertrok hij uit Nederland, via Australië naar Indonesië. 1 Januari 1948 volgde zijn aanstelling tot 3de wtk., 1 Juli 1950 werd hij tot 2de werktuigkundige bevorderd en zijn benoeming tot hoofdwerktuigkundige kwam af op 1 Juli 1955.

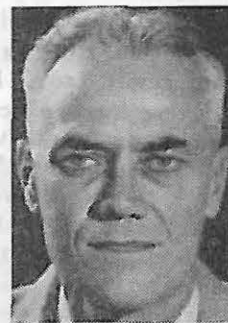
*

Pada tgl. 1 Juni 1926 Melawi masuk kerdja pada Perusahaan kami sebagai kuli. Pada tgl. 1 Februari 1950 ia dinaikkan pangkat mendjadi mandor kuli. Tgl. 19 Februari j.a.d. ia bekerdja tepat 25 tahun pada perusahaan kami.



Melawi
 mandor kuli/perw.
 Tg. Priok
 25 tahun
 19 Februari 1956

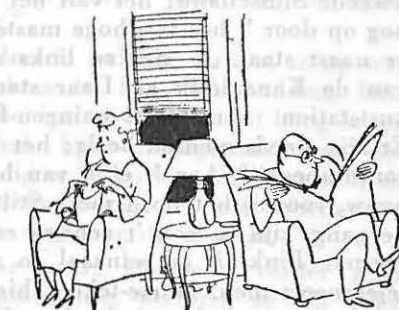
Frederik Arnout Moerdijk werd 18 September 1909 te Modjokerto geboren. Hij doorliep de 5-j. HBS en daarna de Kweekschool voor de Zeevaart. Hij behaalde zijn 1e rang voor stuurman G.S.V. Op 13 Maart 1930 trad hij als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij. 1 Juli 1937 volgde zijn bevordering tot 3de stuurman en 1 Januari 1946 werd hij tot 2de stuurman bevorderd. Eind Augustus van datzelfde jaar verliet hij op eigen verzoek de dienst van onze maatschappij. 1 Augustus 1947 kwam hij bij de KPM terug, ditmaal in de rang van hoofd-employé en hij werd tewerkgesteld bij het Nautisch Instituut te Tg. Priok. Op 1 Januari 1952 volgde zijn bevordering tot adjunct-chef. In Augustus 1953 behaalde de heer Moerdijk nog de Middelbare Nijverheidsacte voor Wis- en Zeevaartkunde.



F. A. Moerdijk
 adj.chef Nautisch
 Instituut Tg. Priok
 25 jaar
 23 Februari 1956

Onder moeders.

— Ik zou zo graag de buste van een groot musicus boven op de piano van mijn dochter willen zetten, maar welke?
 — Beethoven... hij was doof!



CASSE

Man in nood

Het schip lag diep; ze hadden goed gevangen. Hoog in het Noorden hadden ze gevisst, zo'n beetje halverwege de Deense kust en Schotland. En toen die Zondag aanbrak was de thuisreis goed en wel begonnen. Met volle ruimen ging de kotter weer op Holland aan. De zee was kalm en helder was de Februarihemel: geen vuiltje aan de lucht, van kim tot kim. Maar op het schip was narigheid: een zieke. Matroos Filippus Buis lag, als een hond zo ziek, te draaien in zijn kooi. "Hij heeft zowat een nacht lang liggen kotsen", kwamen de anderen aan schipper Kuiters zeggen. "Buis aan 't kotsen?" Dat was vreemd: een ervaren matroos van diep in de vijftig werd niet zeeziek bij zo'n kalme zee. Twintig, dertig centimeter — meer deining stond er niet. Dat kon toch niet, dat moest wat anders zijn. Schipper Kuiters ging erheen, maar met z'n tweeën begrepen ze er evenmin wat van. Buis wist alleen dat hij die Vrijdag, toen hij z'n huis uit ging, kiplekker was geweest. En nou ineens, twee dagen naderhand was het mis. Z'n maag totaal van streek en pijn. Misschien hield het verband met een geval van vroeger: jaren geleden had-ie een breuk gehad. Zoiets kwam wel eens terug. Het kon wel een beklemd breuk zijn dacht hij zelf. Van zoiets komt een schip met negen man aan boord meteen in rep en roer. Veronderstellingen te over, maar geen ervan deskundig. Je zou voor dokter hebben moeten leren om iets te kunnen zeggen waar je wat aan had; zelf zagen ze dat ook wel in. Toch kwam er een idee uit al die lekenpraat te voorschijn en Jacob Sint, een der monteurs kwam ermee op de proppen. „We moesten Scheveningen-Radio maar eens opbellen,” zei hij. „Ze kunnen het daar vragen aan een dokter”.

De schipper Arie Kuiters, klom op de brug en schakelde het toestel in. Ze zaten zeventien kilometer uit de kust.

*

Gré Weber had die Zondag dienst; ze was er al om kwart voor acht, die morgen. Een laag gebouwtje op het Tweede Sluiseiland; het valt het meest nog op door 't bos van hoge masten dat er naast staat. Je ziet ze links ervan, van de Kanaaldijk af. Daar staat het kuststation van Scheveningen-Radio. Er zijn steeds mensen bezig; het is een continubedrijf. Aan 't eind van het gebouw, voorbij het bord met „Stilte” in de gang, zijn ze aan 't zenden en ontvangen. Links is de seinzaal en rechts telefoneert men. Morse-tekens hier, gesproken woord daarginds. En alles in

een ruim en licht lokaal, met grote glazen wanden en veel apparatuur. Maar zonder veel geluid: men spreekt er altijd zachtjes. Sommige keren de zee de rug toe, anderen kijken uit over een onappetijtelijk haven terrein, waar soms het zicht gefilterd wordt door een sluier van Hoogovens-smook, als de wind juist van die kant komt.

Maar meestal zien ze dat niet eens: hun ogen kijken naar de wijzertjes en schakelaars. De rechterhand houdt vaak een potlood vast en met de linker draaien ze aan knoppen of verzetten een handle. En op hun oren zit een identiek paar schelpen: de weergevers van de koptelefoon. Daarin horen ze de zee. Maar het is niet de zee, zoals je die als kind hoort ruisen, een schelp tegen je oor gedrukt; hier hoor je stemmen. „Hier is de Algarve, hier is de Algarve; ik wil graag een gesprek met Groningen, verstaat u mij?” „Hallo Algarve, hier Scheveningen-Radio, ja ik ontvang u goed, welk nummer moet u hebben?”

Die Zondag — juffrouw Weber, chef van de telefoniezaal, zou net haar dienst beginnen — was er meteen al spanning. Een visser had de dokter aangevraagd. „Hallo Scheveningen — Radio, hier is de Ymuiden 209; ik wil graag spreken met het Rode-Kruisziekenhuis in Den Haag.”

„Hallo Ymuiden 209, hier Scheveningen-Radio, ik verbind U met het Rode-Kruisziekenhuis, een ogenblik.” En in dat ene ogenblik was meneer Schipper telefonisch al verwittigd. Hij is chef van de seinzaal; op zijn bureau heeft hij een telefoon die rechtstreeks met Den Haag verbinding geeft, zonder het automatische verbreken, na negen minuten praten.

Zo zat, nog geen minuut nadat het plan was opgekomen, de schipper al te praten met de dokter. Van zeventien kilometer uit de kust tot in het Haagse ziekenhuis, waar altijd iemand dienst heeft voor deze soort gevallen; ook daar is het een continubedrijf.

De eerste indruk van zo'n ziektebeeld blijft meestal vraag; beschrijving door een leek geeft weinig grond voor waterdichte diagnose. Voorlopig luidde het advies dan ook: Blijf liggen. Niets eten en niets drinken. En voor de kapitein de boodschap, zijn toestel aan te houden.

Maar op de „Wiron IV” — veel schepen hebben dat: een eigen naam nog naast de officiële registratie — had het idee, contact te hebben met de vaste wal, maar weinig van de ongerustheid weggenomen. Want Buis bleef ziek en werd nog steeds beroerder. Nerveuzer werd de stemming op het schip. Omstreeks een uur of twaalf nam schipper Kuiters het besluit, de dokter nog eens

aan te vragen. Hij kreeg dezelfde arts, een vrouw. Het woord „bektlemde breuk” viel. „Leg ijs op de patiënt z'n buik en houd contact met ons.” Zo luidde deze keer de boodschap uit Den Haag. Het klonk wat alarmerend, en op het kuststation, waar meegeluisterd wordt, werd ook de ernst van het geval beseft.

„Een vliegtuig” zei ineens iemand; het was juffrouw Weber. „'t Lijkt mij het beste dat hij met een vliegtuig wordt gehaald. Misschien een heli-copter; zou dat kunnen?”

In haar centrale zit een lijn met „Mar. V.K.” als opschrift: marinevliegkamp Valkenburg, bij Katwijk. Een rechtstreekse verbinding. Meneer Schipper voerde het gesprek. Of het mogelijk zou zijn, een ernstig zieke visser uit de Noordzee te halen met een heli-copter. Het schip was ongeveer op vijf en vijftig graden noorderbreedte.

„Nee met een heli-copter kan dat niet”, zei de marineofficier, „voor een heli-copter is die afstand veel te groot. Maar we zullen een Catalina inzetten; daar gaat het mee. Het duurt even, want het is Zondag; ik moet nog eerst de dokter laten komen.”

Dokter F. Feenstra in Den Haag, marine-arts van het vliegkamp Valkenburg, was juist van plan een Zondagmiddagwandeling te maken, toen hij hem thuis de telefoon ging en een gealarmeerde stem over een zee-redding begon te praten. „Ja, met een Cat.”

„Ik kom.” Vol-gas stootte hij naar het vliegveld, na eerst nog door bandenpech vertraging te hebben gekregen. Op het vliegveld kwam de crew net uit de briefing, toen hij kwam binnenrijden. Er gaat van alles aan vooraf, voordat zo'n vliegtuig opstijgt: landen in open zee is niet het werk van elke dag. Het risico voor mens en materieel wordt afgewogen en verder is het fiat nodig van de marineluchtvaartdienst.

Die toestemming kwam af omstreeks een uur of drie. En een kwartier daarna was de machine los. Het was de Catalina P-216 (roepnaam: Sara) met negen man aan boord. Als commandant een zeer ervaren vlieger, die in de oorlog ook op „Cats” zijn sporen had verdiend, de luitenant ter zee vlieger eerste



klas Th. Hoebink. Maar dit was voor het eerst, dat op het vliegveld Valkenburg de Opsporings- en Reddingsdienst in actie kwam voor een redding in volle zee.

De navigatie was perfect. „Blijf luisteren”, had Scheveningen-Radio tegen de schipper van de „Wiron IV” gezegd, „en geef voortdurend uw positie op.” Prompt kwam het antwoord: „Vijfenvijftig, twintig noord; drie, achtendertig oost, vaart zes knopen. Zwakke deining, goed weer, sloep aanwezig, zal gestreken worden als vliegtuig arriveert.”

Ymuiden gaf het telefonisch door aan Valkenburg, dat op zijn beurt voortdurend in verbinding bleef met Sara. Zo dirigeerden mensen op de grond de vliegers naar de vissers.

Om tien voor vier zagen de mannen in de „Cat” het laatste stukje van Noordhollands kust schuin onder zich verdwijnen. Links, voor, en rechts het grauwe water van de zee, waarin — nog zeker twee uur vliegen ver — één man in een benauwde scheepskooi gekweld werd door een ziekte die nog niemand kende.

En ondertussen vlogen de berichten heen en weer. Van het schip naar de wal, van de grond naar de vliegboot en terug.

„Laat het schip zich herkenbaar maken met een net in de mast en met een vlag”.

„Geef het vliegtuig door dat onze positie om zeventien uur 55.12 noord zal zijn en 3.40 oost.”

„Vraag het schip, of het met witte verf zijn nummer groot op het dek wil schilderen.”

„Zeg aan het vliegtuig dat wij de sloep zullen strijken zodra het in zicht is.”

„Vraag het schip, een lichtkogel af te schieten voor het geval dat wij het tussen andere schepen niet kunnen vinden.”

Tegen half vijf schreef in Ymuiden, gebouwtje op het Tweede Sluiseiland, een potlood snel een rij notities in het dagboek van Zondag 27 Februari 1955.

16.27 Vkg meldt: vliegtuig gaat nu op 2182 QSO proberen.

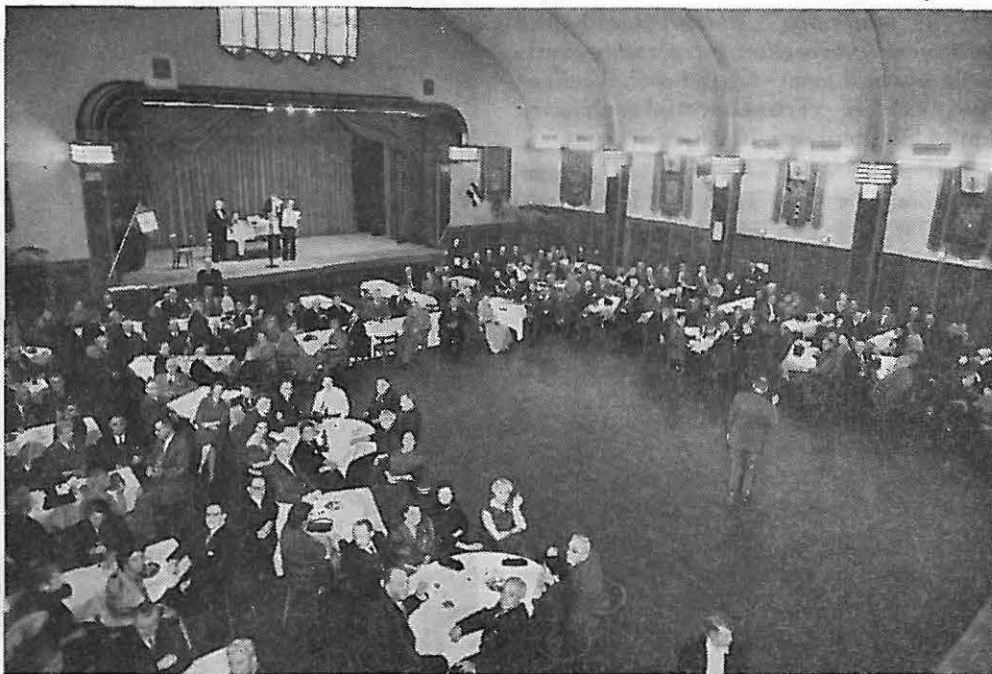
16.35 Wiron IV roept Sara

16.38 QSO via PCH. Proberen QSO zonder tussenkomst PCH. Lukt wel maar slecht.

16.42 Sara vraagt Wiron lichtkogel afschieten i.v.m. groot aantal schepen.

Ongeveer terzelfder tijd noteerde iemand op het vliegveld Valkenburg: P-216 meldt overgaan op noodgolf om rechtstreeks contact te maken met schip.

Een klein uur later, in de blister-ruimte van de vliegboot — de twee plexiglazen „blazen”, die een Catalina uit de



Op 5 November a.p. vierde de Vereniging van Oud-employe's der KPM in Krasnapolsky te Amsterdam haar jaarfeest. Bovenstaande foto geeft een duidelijk beeld hoe druk en gezellig het er was.

romp puilen, achter de vleugels — gaapte dokter Feenstra eens, sterke armen en benen en stond op om voorin bij de vliegers te gaan kijken. Door het cockpit-raam aan Hoebinks linkerhand kon hij een stukje zee zien.

„Dáár!” riepen hij en de vlieger, synchroon of het ingestudeerd was. Schuin voor hen uit lag het schip; ze zagen een net aan de voormast. Voor, op de plecht, een wit nummer; op de brug twee man met een vlag.

In het kuststation Scheveningen-Radio te Ymuiden vloog een potlood over het papier. „17.39 Sara aan PCH: nu boven Wiron IV, proberen te landen.”

In het coördinatiecentrum van het marinevliegveld Valkenburg noteerde een ander potlood: „17.41 Catalina meldt: hebben schip gezien en gaan landen.”

Op de motorkotter Ym 209 „Wiron IV” zeiden ze tegen matroos Buis: de dokter is in aantocht. Het duurde nog ruim tien minuten. Op zee ligt niemand mooi egale landingsbanen uit en twee keer moest de Sara weer omhoog, pogingen tot landen. Maar om zeven voor zes lag de vliegboot rustig te dobberen, honderd meter van de kotter af. Twee roeiers in een sloep kwamen de dokter halen; hij stierf zowat van kou tijdens de overtocht. Aan boord moest hij de ziekte laten opstaan uit zijn kooi, zo klein was daar de ruimte. Staande moest de matroos zich laten onderzoeken.

„Nou kleedt u zich maar aan, dan gaan we nu de lucht in.” Op eigen kracht kon Buis — het schip lag diep — de

reling over en de sloep in komen. Maar in de vliegboot moesten ze hem hijsen. Ze meerden hij een mangat in de neus van de machine. Wel zes paar benen hielden al trappende de sloep af: een vliegtuighuid is teer, hout slaat er zo een deuk in.

Tussen die benen door trokken ze Buis naar binnen; van onderen duwden ze met twee man op. Zo kwam hij, door de cockpit en de navigatieruimte heen gesleept, op een brancard te liggen, in het slaapcompartiment. Daar liggen, zonder uitzicht, de arts en de verpleger in zijn buurt, maakte hij op zijn zeventenvijftigste jaar, zijn eerste luchtreis.

Hij vloog al, toen zijn maats nog naar de kotter roeiden. 's Avonds om half acht kwam in Egmond mevrouw Buis de kerk uit. Buiten zag ze Gerrit Wijker staan: haar schoonzoon; hij wenkte haar. „Opa wordt naar het ziekenhuis gebracht.” Verward keek ze hem aan. „Dat kan niet,” zei ze toen, „die zit op zee.” „Ja, maar hij wordt met een vliegtuig van boord gehaald. Ik ben net in de winkel opgebeld door meneer Brouwer, de factor in Ymuiden, en die is gewaarschuwd door Scheveningen-Radio.”

Onder de indruk van wat ze op weg naar huis te bepraten hadden, lette geen beiden op het feit, dat hoog boven Egmond het motorgeronk van een vliegtuig te horen was. Het kwam, in de avondschemering, uit het noorden en volgde ongeveer de kustlijn.

Maar zestig kilometer verder zuid, op Valkenburg, hoorden ze dat vliegtuig wel. Niet de motor, maar de seinen

van de telegrafist. „Patiënt aan boord genomen, verzoeken burgerambulance voor vervoer naar Academisch Ziekenhuis Leiden, verwachte tijd van aankomst Valkenburg 20.00 uur.”

Om zeven over acht stonden ze aan de grond; het was al nacht. De gronddienst was er met een trap en op het platform stond een ziekenauto klaar. Een goed kwartier nadien lag de matroos Filippus Buis in een kraakhelder bed in het Academisch Ziekenhuis te Leiden.

En nog twee uur daarna was hij geopereerd; hij had acute blindedarmontsteking en geen bekleemde breuk zoals hij zelf dacht.

Maar na een week of vier verblijf daar — en was een kleine complicatie bijgekomen — kwam hij genezen thuis, in de Wilhelminastraat in Egmond. Zoals veel varenden heeft hij een radio-metvisserijband; hij mag, ook aan de wal, graag die gesprekken horen. Als hij Scheveningen-Radio hoort, zegt hij: „Da's mooi werk, wat ze daar doen.” En dan lacht hij maar eens tegen Anja Wijken, zijn kleindochtertje van vier.

(uit: „Het Parool”).

Amsterdamse haven in 1955

In December a.p. werd te Amsterdam het traditioneel geworden havengilde-diner gehouden, dat telkenjare door de Vereniging de Amsterdamse Haven wordt aangeboden aan alle kopstukken uit de haven- en rederswereld van de hoofdstad. Zoals ieder jaar werd tijdens dit diner door de heer S. F. de Boer, oud-burgemeester van de stad Amsterdam en directeur van de N.D.S.M., een overzicht van het reilen en zeilen der hoofdstedelijke haven in 1955 gegeven. Wat betreft de haven zelf was het geluid uitermate optimistisch. Reeds was het 6000ste zeeschip Amsterdam binnengelopen en men verwachtte voor het einde van het jaar een totaal van 6200 zeeschepen met meer dan 7 miljoen ton. Het vorige jaar waren er 5515 schepen met 6.7 miljoen ton in de Amsterdamse haven binnengelopen en dat was toen reeds een record. Zonder rekening te houden met het vrachtautovervoer bedroeg in 1954 het totale goederenverkeer over de haven bijna 10 miljoen ton. In het jaar 1955 zal dit 11.5 miljoen ton bedragen. De Amsterdamse koopvaardijvloot bestaat thans uit 373 zeeschepen met een totale tonnage van 1.323.859 ton tegen 353 schepen met 1.217.855 ton aan het einde van 1954. Behalve dus deze winst van



Gaarne willen wij de aandacht van onze lezers-verlofgangers vestigen op de thans in Nederland lopende tentoonstelling „Vlootterstel 1945 — 1955” in het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam. Op bovenstaande foto een deel van de zeer overzichtelijke tentoonstelling.

(foto: Museum voor Land en Volkenkunde en Maritiem Museum „Prins Hendrik”-R'dam)

20 schepen voor de Amsterdamse zee-rederijen hebben de gezamenlijke rederijen in Amsterdam nog 33 zeeschepen in aanbouw of in bestelling. Een tweede olieseperatorbedrijf (dat is een installatie voor het schoonmaken van tankschepen) zal verrijzen en wel op de terreinen van de Nederlandse Dok- en Scheepsbouwmaatschappij. Als geen stagnatie bij de bouw van wege de weersomstandigheden zich voordoen, zal het grote overslagbedrijf in de Westelijke havensector reeds in Mei in gebruik kunnen worden genomen.

RECTIFICATIE

In de opgave van de geslaagden voor de machinisten-examens, gehouden in de maand December 1955 en gepubliceerd in „de Uitlaat” van Januari jl. is een fout geslopen. Deze opgave moet ten rechte als volgt luiden:

Voor het diploma A:

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

Voor het diploma B-I:

2de wtk. H. F. Kalangie en 2de wtk. W. E. Wouterling.

Directeur de Geus terug van verlof

12 Januari jl. is met een K.L.M.-toestel op Kemajoran Directeur J. F. P. de Geus van Europees verlof teruggekeerd.

Wij roepen de heer De Geus een hartelijk welkom in Indonesië toe!

Boekenactie voor Petamburan

Succesvolle inzameling van het Amsterdam-kantoor

Reeds enkele malen plaatsten wij in „de Uitlaat” een oproep om over-tollige leesboeken te willen afstaan aan het Ziekenhuis Petamburan.

Het was erg prettig te vernemen dat het Amsterdam-kantoor n.a.v. onze oproepen een inzameling hield, met als resultaat dat zeer binnenkort de Petamburan-bibliotheek met 107 boeken zal worden uitgebreid.

Onze dank voor deze spontane medewerking!

Apropos . . . heeft U nog boeken, die U bij overplaatsing of verlof toch niet meeneemt, stelt U zich dan even in verbinding met Zuster Blomberg van het Ziekenhuis Petamburan, die deze boeken gaarne in ontvangst wil nemen. Vergeet U het niet? Bij voorbaat dank voor Uw medewerking.

De Hordijk-story

Tienduizenden Nederlanders hebben tijdens de oorlog onderduikers verborgen en Leo Hordijk, groenteboer te Monnikendam, was een van die tienduizenden. Toen de oorlog voorbij was hebben die tienduizenden hun leven gewoon voortgezet, maar Leo Hordijk niet. Hij werd gegrepen door het rad van fortuin.

Hij gaf in de bezetting onderdak aan vijf Joodse onderduikers. Hij construeerde een avontuurlijke schuilplaats tussen het valse plafond van zijn woonkamer en de vloer van de zolder. Er kwamen waarschuwingssignalen, er kwamen overvallen van de Duitse politie, maar de onderduikers werden niet gevonden en overleefden de bezetting. Na de bevrijding lieten de dankbare onderduikers een gedenksteen met vijf Davidssterren in de gevel van Hordijks woninkje metselen. Het opschrift luidde:

*„Voor Moffenkracht
en mensenjacht
vonden hier vijf
een schuilverblijf”*

En die steen van enkele vierkante decimeters heeft het leven van het zevenkoppige gezin Hordijk veranderd....

In het voorjaar van 1953 wiegde een glanzende limousine Monnikendam binnen. Aan het stuur zat een Nederlandse Reisgids. Op de achterbank zat de Joodse fabrikant van cosmetische artikelen Allen H. Rabin uit Los Angeles, Californië. Mr. Rabin had een bezoek gebracht aan zijn fabrieken in Italië en deed nu meteen maar even de rest van Europa. De rest van Europa is ook altijd Monnikendam. Het was warm in Monnikendam, mr. Rabin zette zijn hoed af en veegde het zweet van zijn hoofd. De auto stopte, en de man achter het stuur vroeg: „Are you Jewish, sir?” „Ja,” zei mr. Rabin verwonderd. „Kijk dan eens boven U, naar die gevelsteen,” zei de reisgids. Mr. Rabin keek, zag de zespuntige sterren en liet het opschrift voor zich vertalen. Hij vroeg: „Wat betekent dat?”. De reisgids vertelde het verhaal van Leo Hordijk en zijn vrouw die in zijn kleine woning drie jaar lang vijf Joodse onderduikers had verborgen zonder dat zelfs de burens het wisten. De reisgids vertelde het verhaal goed, hij dramatiseerde het op Reader's Digest-manier. Zo werd de Hordijk-story geboren.

Mr. Allen Rabin luisterde zwijgend. Toen zette hij zijn hoed op en zei plechtig: „De hemel zal deze man belonen. Als de hemel het niet doet, zal ik het doen”. Op dat moment kwam Leo Hordijk met een kistje aardappelen zijn

winkel uit, de gids fluisterde: „Dat is onze man sir”. Mr. Rabin, één meter tachtig hoog en breedgeschouderd, stapte uit zijn auto en klopte Hordijk op zijn schouders. „Are you the man?” „Yes”, antwoordde Hordijk op zijn beste Amerikaans. En mr. Rabin hernam: „Dan zal ik er voor zorgen dat jij naar Amerika kunt komen, of mijn naam is geen Rabin”.

Eu nu begint reeds de legendevoering, die zich altijd direct meester maakt van elke ongelofelijke geschiedenis. Volgens Hordijks buurman, de bereisde predikant ds Hamel, die al ruim dertig jaar nauwgezet een dagboek bijhoudt, antwoordde Leo Hordijk snedig: „U bent precies de zevende, die me dat belooft, maar niemand heeft zijn belofte gehouden”. De Amerikaan legde zijn hand op het hart: „Ik zal het doen”. De Amerikaanse couranten echter, die de Hordijk-story als heet nieuws op hun voorpagina's hebben opgediend, vertellen het volgende: „Leo Hordijk, 49 jarige, energiek uitzijnde Monnikendamse groenteboer zei: „Het is altijd mijn hartewens geweest als Amerikaans staatsburger te mogen sterven”. Breedgeschouderde mr. Allen H. Robin antwoordde: „Ik kan je niet helpen met sterven, maar ik kan zorgen dat je als Amerikaan kunt leven”.

Hoe dan ook: mr. Rabin, millionaire te Los Angeles, kreeg het voor elkaar, dat Leo Hordijk, zijn vrouw Lies en hun vijf kinderen van zeventien tot zes jaar naar de Verenigde Staten van Amerika mochten emigreren. Emigreren is geen goed woord voor de onderneming van de familie Hordijk, emigranten worden gewoonlijk op een vol transportschip geladen en hebben krom gelegen voor hun passage. De zeven Hordijks reisden met een luxeuxe mailboot en hun passage was door Allen H. Rabin betaald. Ze vertrokken op 1 April 1955, heel Monnikendam deed ze meesmuilend uitgeleide. Gewone emigranten worden bij hun aankomst coel door officiële instanties afgewikkeld, maar toen Hordijk, vrouw en kinderen in New York aankwamen stond er een bedrijvige menigte op hen te wachten: een comité van de Rabbijnse Raad van Hoboken, vertegenwoordigers van regering en gemeentebestuur, alsook een kleine honderd gretige mannen van pers, radio en televisie. De familie Hordijk werd geïnterviewd. Ze werden voor een batterij microfoons gezet. Ze werden voor snorrende film- en televisiecamera's geduwd. En even later verspreidde de Hordijk-story zich over heel de Verenigde Staten, van kust tot kust. Krantenkoppen en krantenjongens schreeuwden het uit op de straten: „Dutch Heroes Arrived Here”. Miljoenen luisterden bij hun radio naar het

dramatische verhaal van de gewone Nederlandse man die vijf Joodse slachtoffers aan de klauwen der Nazi's ont-rukte. Het televisiescherm toonde zijn trillend portret: het beeld van een grote, nerveus grijnzende man met energieke gelaatsvouden en satanisch scheve wenkbrauwen. De mond maakte krampachtige kauwbewegingen en overal in de States zeiden televisiekijkende mannen en vrouwen: „Die Hordijk, één minuut aan wal en nu al een 100 pCt. Amerikaan”. In het directiekantoor van de Santa Fé Superspoorwegen zette de president-directeur zijn televisietoestel af en zei tot zijn publiciteitschef: „Geef die vent een gratis passage naar Los Angeles. Geef hem onze duurste observatiewagen. Geef die hele familie 200 pCt. service. Geef dat bericht door aan de pers.”

De groenteboer Hordijk en zijn gezin werden heel New York rondgereden en vervolgens in El Capitan gezet, de super-de-luxe-trein van de Santa Fé Spoorwegen. Drie dagen en drie nachten raast die trein, vrijwel zonder te stoppen, van de Amerikaanse oostkust naar de Amerikaanse west-kust. De Hordijken reisden in een coupé met twee verdiepingen, van alle gemakken voorzien, en met een glazen koepeldak dat een onbelemmerd uitzicht gaf op alle states die zij doorkruisten. Dit was de observatiewagen. Twee stewardessen stonden dag en nacht voor hen klaar.

„Vermoeid, vol hoop maar ook vol bange vragen kwamen de emigranten in Los Angeles aan. Wat zou de toekomst brengen, vroegen zij zich...”

Stop, stop, dit is niet het verhaal van gewone emigranten,, dit is de Hordijk-story. We beginnen opnieuw: fris en uitgerust kwamen de Hordijks in Los Angeles aan. Op het perron verdrong zich een grote menigte. Telex, radio en



„Jan, ga asjeblief ergens anders leunen . . .”

televisie waren nog sneller geweest dan de supersnelle El Capitan; verslaggevers, radio- en televisiemensen vormden een cordon rond de Hollandse Heldenfamilie en slechts met moeite wist mr. Allen H. Rabin, vergezeld van de grijsharige voorzitter van de Joodse Raad van Los Angeles, zich een weg naar hen toe te banen. Ze werden ontzet en naar het duurste hotel van de stad gebracht. „Hier blijven jullie veertien dagen logeren”, zei mr. Rabin. Veertien luilekkerlanddagen braken aan, ze werden afgehaald met auto's en rondgereden in de stad die een oppervlakte beslaat van heel onze provincies Groningen en Friesland samen. Toen zei mr. Rabin: „Ik heb zeven huizen uitgezocht, kiezen jullie het beste huis uit”. De familie Hordijk koos met Hollandse bescheidenheid, maar mr. Rabin dwong hen een ruime bungalow te nemen met een woonkamer, een eetkamer, drie slaapkamers, twee W.C.'s, een waskamer en een dubbele garage. De bungalow had een voortuin en een achtertuin en was omgeven door een uitgestrekt grasveld. De Hordijks kregen dat huis cadeau. Het was een groot, leeg huis, en moeder Hordijk vroeg zich af hoe ze dat ooit zou moeten inrichten. „Geen zorgen”, zei gastheer Allen H. Rabin, „gaan jullie eerst maar eens een paar dagen winkelen”. Ze gingen naar de adressen die hij hun opgaf en overal bleken de winkelchefs hen te verwachten. Moeder Lies en haar dochters Trien (16) en Nelly (6) kregen ieder zeven japonnen, zeven stel lingerie, zeven paar kousen, zeven blouses, zeven paar schoenen. Vader Leo en zijn zoons Piet (17), Wim (12) en Leo (10) kregen ieder zeven costuums, zeven overhemden, zeven stel ondergoed, zeven dassen, zeven paar sokken en zeven paar schoenen.

Mr. Rabin betaalt de rekening, zeiden alle winkelchefs glimlachend. Ze gingen terug naar hun hotel en werden afgehaald door een luxe reuze auto met een luxe chauffeur, die hen meenam naar de zeer exclusieve Hillcrest Country Club, waar zij met Mr. Rabin en de bloem van het Californische zakenleven het diner zouden gebruiken. „Tachtig Millioen Dollar At Hier Met Vork En Mes”, schreef een verslaggever van een societyblad. Mr. Rabin speechte, een lid van het stadsbestuur speechte, de Rabbi speechte, en Leo Hordijk stamelde ook nog twee woorden. Tijdens het dessert opperde Mr. Rabin de gedachte even een studiefonds te stichten voor de Hordijkjes. Hij liet zijn hoed rond gaan en de Californische zakenlieden wierpen er hun kleine geld in. De opbrengst van deze speldengeldcollecte was elfhonderd dollar.



Rechts boven de deur van Leo Hordijk's groentewinkel prijkt de gevelsteen die hem een nieuwe toekomst bezorgde.

De Hordijks leefden op grote voet in hun dure hotel, ze vergaapten zich aan Los Angeles en ze winkelden, maar enkele dagen later kwam Mr. Rabin hen weer halen en bracht hen naar hun bungalow. Er stonden nu bloemetjes in de tuin. Er hingen gordijnen voor de ramen. Toen ze binnentraden bleek alles gemeubileerd en ingericht: woonkamer, eetkamer, slaapkamers, keuken.

Aan alles was gedacht, alle kasten waren vol, geen laasje was vergeten. In de huiskamer stond het modernste type grootbeeldtelevisie. In de keuken stonden een meters hoge elektrische koelkast en een kostbaar fornuis. In de dubbele garage stond een glanzende nieuwe Kaiser Fraser. „Niet allemaal van mij”,

zei Mr. Rabin openhartig. „Een aantal zakenvrienden heeft het als een eer beschouwd jullie bij de inrichting van je woning te mogen helpen”.

Er kwamen weer nieuwe verslaggevers, radio- en televisiemensen, de Hordijk-story bleef in het nieuws en in de kranten- en radioverslagen werden de namen van de goedgeefse zakenmensen niet vergeten. Maar het sprookje kon niet voortduren. De ernst des levens brak onverbiddelelijk aan. „Je moet eens aan het werk”, zei Mr. Rabin tegen Leo Hordijk. „Je mag kiezen: je kunt een baan in mijn bedrijf krijgen, maar ik wil ook een boerderij voor je kopen”.

Leo Hordijk koos voorlopig het eerste en ging werken op de cosmetische fa-

abriek van Allen H. Rabin, onder speciaal toezicht van de president-directeur himself. Hij moest beginnen als ongeschoold arbeider met een laag loon, dat eisten de bepalingen van de vakvereniging. Hij rijdt met zijn zoon Piet in zijn nieuwe auto naar de fabriek, samen brengen ze elke week hondertien dollars thuis.

Zo ver was de Hordijk-story gevorderd toen Leo's Monnikendamse buurman, dominee Hamel, hem in Californië een bezoek bracht. De dominee trad over het jonge groen van het pasgezaaide grasveld de keuken binnen, zag de gigantische frigidaire en zei ontsteld: „Vrouw Hordijk, je wilt me toch niet vertellen dat je je nu al aan het afbetalingssysteem hebt verslingerd?” Vrouw Hordijk legde hem alles op z'n Monnikendams uit: de complete inrichting van hun woning, de veertien dagen logies in het duurste hotel, de zeven huizen, de zeven costuums en japonnen. Later kwam de voormalige groenteman Leo Hordijk in zijn slee aanrijden, hij zei: „Aan alles hebben ze gedacht, dominee, we hebben zelfs achtenveertig tandenborstels gekregen”. Dominee Hamel glimlachte en zei: „Tel ze maar na Leo, het zijn er negenenvieftig”. Het was zo. Leo vroeg verbluft: „Hoe wist je dat, dominee?” „Jullie plukken nu de wrange vruchten van je gebrekkige bijbelkennis”, zei de Monnikendamse predikant vermanend.

„Jullie hebt niet begrepen dat jullie alles ten geschenke hebben gekregen in zeven stuks of in veelvouden van zeven, naar het heilig gebruik des Ouden Testaments”. Mr. Allen H. Rabin, president-directeur van Californië's grootste cosmetische industrie trad binnen en zei: „Dominee Hamel, misschien denkt U dat wij, Californische Joden, crazy zijn omdat wij dit alles hebben gedaan. Maar wij deden het om in Leo Hordijk alle Nederlanders te huldigen, die ons volk in alle tijden hebben bijgestaan”.

Dat is dan de Hordijk-story, het verhaal van een Monnikendamse groentenhoeër zonder centen, die plotseling de hoorn des overvloeds over zich zag uitgestort. Een modern sprookje, een arme Hollandse varkenshoeër wordt een Amerikaanse prins. In Europa worden sprookjes geschreven, in Amerika worden ze levend gemaakt. Hier zijn de sprookjes dood, daar bloeien ze. Een New-Yorkse radio-omroep zegt tegen een twintigjarig meisje dat toevallig in de zaal zit: „Hier is een blanco cheque, reis voor ons de wereld rond en vertel na afloop wat je allemaal meegemaakt hebt”. Het was een reclame-uitzending van een autofabriek. Een Italiaanse kleermaker wint een

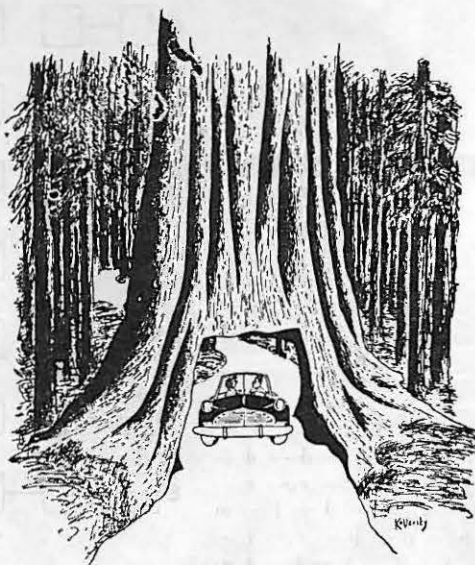
fortuin in een reclame-uitzending „Hersengymnastiek”. Overal ter wereld hunkeren armzalige miljoenen naar sprookjes waarin Assepoesters eenklaps prinsessen worden. Daarom schrijven wij in Europa sprookjes, daarom worden in Amerika de sprookjes aan de lopende band gefabriceerd en gerealiseerd door de miljoen-dollarfabrikanten van whisky, koelkasten en radio's. Natuurlijk, het zakenleven in Amerika is gegrondvest op 100 pCt. Amerikaans Idealisme en Mr. Rabin en zijn zakenvrienden, die honderdduizend dollar staken in het Hordijk-sprookje wilden niets anders dan hun dankbaarheid uitdrukken. Maar de winstcurve van hun fabrieken zal er niet lager door worden. Daar wordt het sprookje trouwens niet minder sprookjesachtig om.

Laatste nieuws van de familie Hordijk: op kosten van een grote sigaretten-industrie zijn vader Leo en zoon Piet naar New York gevlogen. Ze hebben voor de radio hun story nog eens verteld, en bevestigd dat Holysmoke-sigaretten de beste ter wereld zijn. Ze kwamen in Los Angeles terug met een cheque voor duizend dollar en een jaar gratis roken.

Allerlaatste ontwikkeling van de Hordijk-story: Hollywood heeft vader Leo uitgenodigd mee te werken aan de productie van een nieuwe film. De film zal dramatisch vertellen van leven en leed der Nederlandse onderduikers. Vader Hordijk, specialist in onderduikzaken, moet er voor zorgen dat de voortvarende regisseurs geen illegale werkers laten onderduiken in gootsteenkastjes. Honorarium: nog niet bekend.

Hoe hoog zal Leo Hordijk, groenteman uit Monnikendam, nog worden opgetild in de blinde greep van het rad der fortuin?

(uit: „Het Parool”)



„Wat een idiote plaats om een boom te planten!”

De brief

(historisch)

Aan boord van een der schepen van onze trouwe K.P.M.,
Moest een brief worden bezorgd,
Aan de gezagvoerder — privé voor hem.
’n Walman kwam ’m zelf brengen,
De inhoud was echt niet zo best....
Bracht eerst verbazing, daarna woede,
Kapiteins humeur was dra verp...!

„Onbegrijpelijk, hoe bestaat het!
Stuurman snapt u hier iets van?”
vroeg de gezagvoerder aan z’n „eerste”,
„’t Is toch gek dat zo iets kan!
De Agent verwijt me dingen,
Waar ik part noch deel aan heb,
’k Laat me nou niet alles zeggen,
’k Vind het sterk — je reinste nep!”

Stemmingen werden alsmaar slechter,
Van één woord kwam ’t ander toen,
Twee officieren en een walman
sloegen op tafel — wèg fatsoen!
Toen ’t gesprek zo op z’n heetst was,
kwam er van een andere boot,
’n Stuurman plots op dat rumoer af,
Schrok zich bijkans half dood!

„Is me dat een hels kabaal hier,
en dat allemaal om die brief?
Laat eens lezen — ’k ben nieuwsgierig,
’k Verscheur ’m anders net zo lief!”
Nadat hij ’m had gelezen,
Schoot-ie plotseling in een lach,
Nee maar zijn ze hier mesjokke?
Wat een kolder op deze dag!

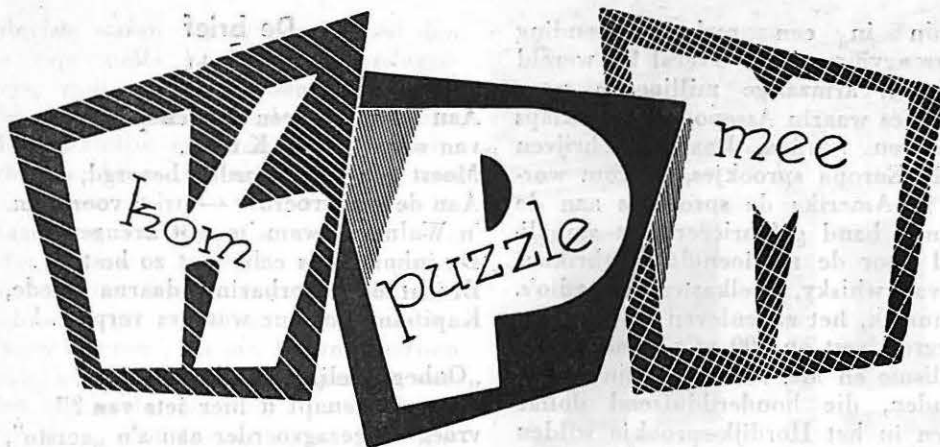
„Luister goed nu met je drieën,
Lezen kunnen jullie niet,
Deze brief is niet voor dit schip,
Maar voor ’n ander, zo je ziet!”
Zaten daar drie grote kerels,
Scheldend, tierend bij elkaar,
Maar om eerst eens goed te kijken?
Nee, dat was hun veel te zwaar!

Oscar.

*

Baggermaterieel voor India

Een belangrijke order ter waarde van ruim 8.5 miljoen gulden is geplaatst bij de Internationale Handels Combinatie Holland, Den Haag, een exportorganisatie. Het contract voorziet in de levering van een dubbelschroef z.g. sleephopperzuiger met een laadvermogen van niet minder dan 3000 ton baggerspecie. Deze baggerzuiger zal tewerkgesteld worden in Vizagapatam een haven aan de Oostkust van India. Het schip, dat ruim 100 m lang wordt, zal door stoommachines worden aangedreven.



De eerstvolgende puzzel waarvan wij de oplossing en de namen der prijswinnaars kunnen publiceren is de Kerstpuzzel. Aangezien de uiterste datum van inzending hiervan is vastgesteld op 20 Februari a.s., zullen de namen der gelukkigen eerst in het Maartnummer worden opgenomen.

Wij vragen dus meteen uw aandacht voor een nieuwe puzzel, waarvan u de opgave hieronder aantreft. Uiterste datum van inzending: 20 Maart a.s.

Van hokje tot hokje.

De in te vullen woorden, waarvan u hieronder de omschrijvingen krijgt, moeten als volgt worden ingevuld. De eerste letter van het gevonden woord komt in het vakje waarin het betreffende getal staat. Nu gaat u via de verbindingslijntjes van hokje tot hokje en vult het woord verder in. Indien u al de woorden juist heeft ingevuld, ontstaat er op de horizontale rijen hokjes, voorzien van de letters A,B,C,D en E een spreekwoord.

Omschrijvingen :

1. strijdmiddel
2. dagelijks voedsel.
3. weefsel met samengestelde patronen
4. nobele
5. dapper man
6. trek
7. vertegenwoordiger
8. niet gelijk gericht (van de ogen)
9. grondstof voor touw
10. bedrijver
11. een paar
12. vorstenzetel
13. lidwoord
14. zenden
15. werkkleding

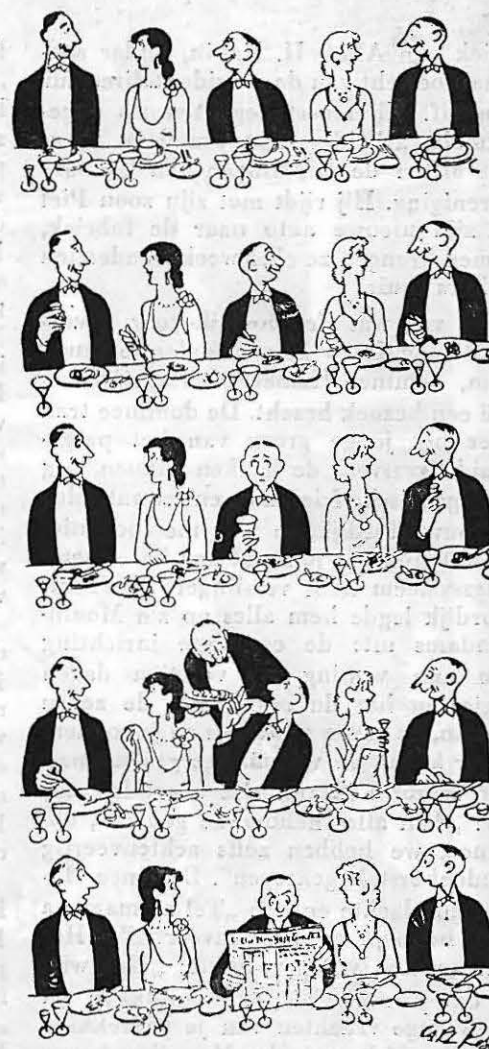
De te gebruiken letters zijn :

a — a — a — a — a — a — a — a — a — c — d — d — d — d —
d — d — e — e — e — e — e — e — e — e — e — e — e — e —
e — e — g — h — h — h — i — l — l — l — l — l — l — l — m —
n — n — n — n — o — o — o — o — p — p — p — p — r — r —
r — r — r — s — s — s — s — s — s — t — t — t — t — t — t —
u — u — v — w — w.

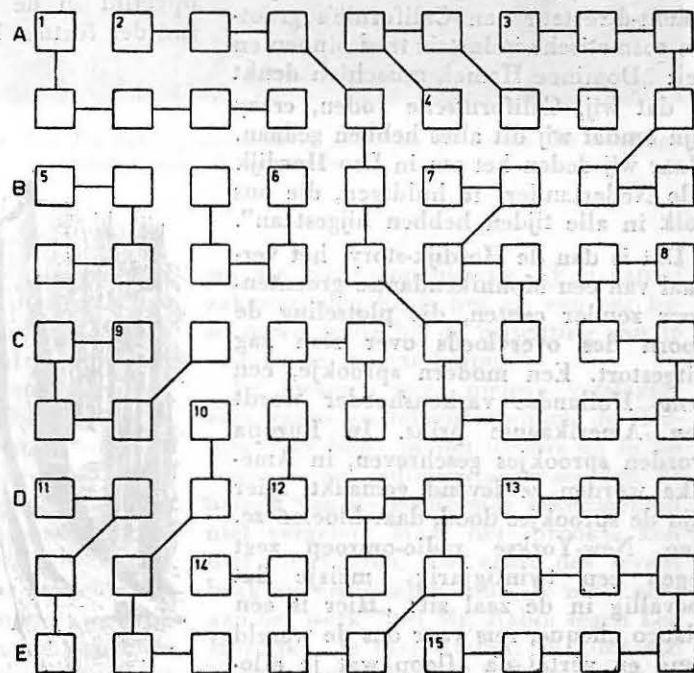
- Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden:
1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan:
de Redactie van „de Uitlaat”
p/a n.v. K.P.M.
Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.
 2. Onduidelijk geschreven oplossingen worden zonder meer ter zijde gelegd.
 3. Voor juiste 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.

Art Buchwald, Parijs correspondent van de New York *Herald Tribune*, vertelt het volgende verhaal van twee persfotografen, die in een bar te Parijs zaten. De een vertelde de ander wat hij die morgen beleefd had.

In het Bois de Boulogne had hij een oud mens ontdekt, die als het ware onder een hoop lompen in elkaar geschrompeld zat. Hongerig en dakloos, vertelde zij hem de hartverscheurende geschiedenis van haar leven. Eenmaal was zij een schone gravin en de meest gevierde vrouw van het Europese vasteland. Maar stap voor stap verloor zij alles en nu was zij een wrak van een oude vrouw, die niets bezat wat het leven nog waard maakte.



„Arme stakker”, zeide de andere fotograaf. „Wat heb je haar gegeven?”
„Nou, het was zonnig weer” zeide de eerste, „ik gaf haar daarom Focus 11 bij 1/100ste seconde”.



Op nevenstaande pagina:
het meer van Limboto (bij Gorontalo).
(foto: Frank Bodmer studio's)



