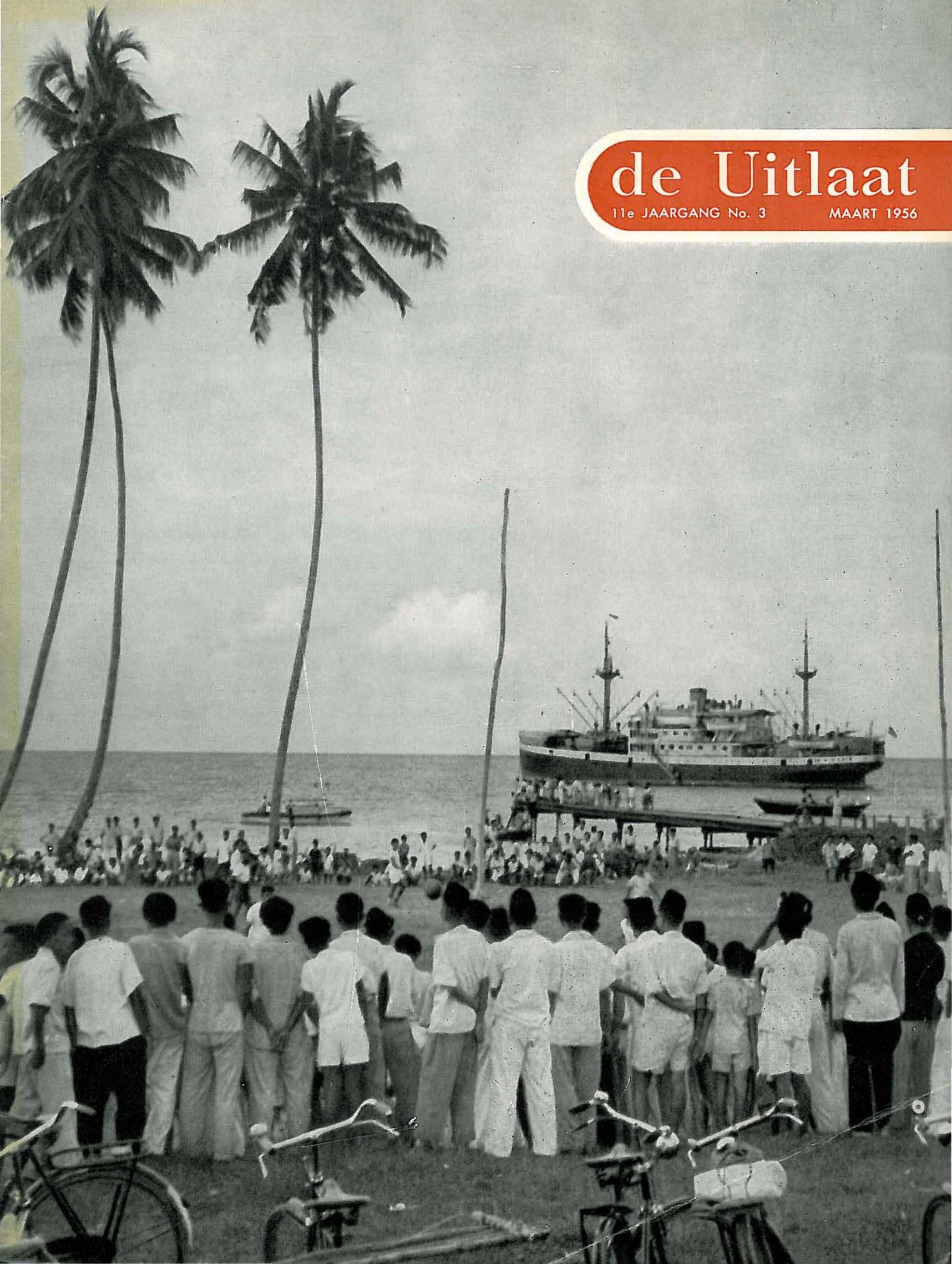


de Uitlaat

11e JAARGANG No. 3

MAART 1956



de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

11de jaargang no. 3
Maart 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: Het voetbal-
elftal van het ms. „Karatón”
speelt een spannende wedstrijd
te Gunung Sitoli (Nias). Op de
achtergrond de „Karatón”. Deze
foto werd gemaakt door gezag-
voerder H. Zeylstra, die daarmee
de uitgeloofde fotoprijs van
Rp. 50,— wist te winnen.



Deze foto, die staat afgebeeld
op de achterzijde van de omslag,
werd gemaakt vanaf de statietrap
van het ms. „Ophir”, de eerste
haven van Tg. Priok verlatende.

(foto: Frank Bodmer studio)

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



Het ms. „Lampong” op de Djambi-rivier

(foto: gezagv. H. Meyer)

Gezagvoerder R. D. Wasterval

Commodore KPM-vloot vertrok met de „Willem Ruys” naar Nederland

Met bijna elke mailboot vertrekken wel enige KPM-ers. Met de „Willem Ruys”, die 16 Februari j.l. naar Nederland vertrok, ging echter wel een zeer bekende en algemeen gewaardeerde figuur met pensioen naar Nederland, namelijk Kapitein Wasterval, die sinds 1952 Commodore van de KPM is.

Op Dinsdag 14 Februari werd officieel afscheid genomen van gezagvoerder Wasterval in de kamer van de President-directeur. Hierbij waren de voltallige Directie, chefs van dienst en de

gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen van de op die dag binnenliggende schepen aanwezig.

Met een treffende toespraak, waarin de heer De Koe de dank van de



De bovenste foto werd gemaakt tijdens de toespraak van de President-directeur. V.l.n.r.: A.H. Knoppen, chef VRRV, de vertrekkende commodore R.D. Wasterval en Mr. D. F. de Koe. De onderste foto toont gezagvoerder Wasterval temidden van de voltallige Directie en genodigden na de overhandiging van de zijden commodore-vlag in de kamer van de President-directeur.

(foto's: W. van Boggelen)

Directie tot uiting bracht voor alles wat de heer Wasterval in zijn langdurige loopbaan voor de KPM heeft gepresteerd, werd hem een zijden Commodore-vlag aangeboden.

Roel Wasterval is ruim 33 jaar bij onze maatschappij werkzaam geweest. Dit is juist iets langer dan de helft van het bestaan van de KPM. Gedurende de laatste 15 jaar was hij gezagvoerder en de „bakjes” die deze kapitein heeft gehad, kunnen op de nagel van een pink worden geschreven!

Hij is een buitengewoon nauticus en door de uitstekende en sympathieke wijze waarop hij zijn gezag voerde, wist hij uit zijn ondergeschikten ook bijzondere prestaties te halen. De KPM zal hem missen.

Kapitein Wasterval laat hier zeer vele vrienden achter die nog vaak aan hem zullen denken. Het ga hem goed!

✱

Vondsten uit de 2de eeuw

Twee Wormerveerse amateur-archeologen, de heren E. J. Helderma en W. Prinsze, hebben bij de uitvoering van grondwerkzaamheden in Krommenie aardewerkscherven gevonden, die volgens het bureau van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek dateren uit de tweede eeuw na Christus.

Met deze vondst is men achthonderd jaar verder in de geschiedenis van de Zaanstreek teruggekomen dan tot dusver mogelijk was. Op de terreinen waar Bruynzeel's fabrieken te Zaandam waren gebouwd, had men voorwerpen en overblijfselen gevonden van het dorpje Daenden, dat in 1155 door de Westfriezen was verwoest.

Reeds vorig jaar is een begin gemaakt met de uitbaggering van de Heiligewegsloot te Krommenie, teneinde deze sloot voorgoed te kunnen dempen.

Aanvankelijk vonden de heren Helderma en Prinsze scherven uit de 16e, 17e en 18e eeuw. Toen men ook eens ging kijken in de noordwesthoek van het terrein, waar de gemeente een riolering legde, vond men bronsrestjes en scherven, die afweken van de eerste scherven.

✱

Vijftig maal

Vijftig maal zijn de reddingstations van de Koninklijke Noord- en Zuidhollandse Reddingmaatschappij langs de Nederlandse kust het vorige jaar in actie geweest om hulp te bieden aan schepen en vliegtuigen. Er zijn in 1955 83 schipbreukelingen aan wal gebracht, waardoor het totaal aantal geredden sedert de oprichting van de KNZHRM in 1924 is gestegen tot 7910.

De „Swartenhondt” strandde te Menado en werd weer vlot gesleept

Door een ongelukkige samenloop van omstandigheden, hoofdzakelijk te wijten aan slecht weer, strandde het ss. „Swartenhondt”, in de nacht van 10 op 11 Januari jl., ter rede van Menado.

Nadat eerst de „Borobudur” van de Pelni een vruchteloze poging had gedaan om de „Swartenhondt” vlot te slepen, mocht het aan de inmiddels naar de plaats van de stranding opgestoomde „Bagan”, „Kalianget” en „Sinabang” gelukken om, in samenwerking met de agentschapsmotorboot, het gestrande schip vlot te krijgen.

Onder luid gejuich van de bevolking te Menado kwam de „Swartenhondt” op 13 Januari des middags om 17.45 uur vlot

De „Swartenhondt” arriveerde 10 Januari 1956 om 10.00 uur op de rede van Menado en ging op de gebruikelijke wijze gemeerd ten anker. (Het schip gaat hierbij ten anker met 80 vadem ketting uit en meert met het achterschip op een der aanwezige meerboeien.)

Het meren geschiedde in dit geval door middel van twee manilla-trossen en een staaldraad sliprope. Het weer was uitstekend en zodoende kon de gehele dag middels prauwen worden gelost. Tegen de avond begon het te regenen en omstreeks 22.00 uur nam de wind in kracht toe. De machine werd voor onmiddellijk gebruik gereed gemaakt, terwijl de bemanning stand-by hield om zo nodig de trossen te kappen en de sliprope in te halen.

Het anker hield echter en het schip verdreef dus niet. Tegen middernacht klaarde het weer op en nam de wind in kracht af. Er werd toen besloten de boeitrossen te handhaven, doch de machine voor direct gebruik gereed te houden.

Om 01.45 uur op 11 Januari kwam plotseling een zeer zware bui uit het Noordwesten opzetten, gepaard gaande met harde wind. Het schip, dat oorspronkelijk 265° voorlag, kwam 255° voor te liggen. Hierop besloot de gezagvoerder de boeitrossen te kappen en naar zee te vertrekken. De machine werd op volle kracht vooruit gezet en tegelijkertijd werd het anker gehiewd.

Ondanks deze maatregelen gelukte het niet de „Swartenhondt” op wind en zee te brengen. Het schip bleef met krabbend anker afvallen en raakte om 02.14 uur op het strand bezet. Herhaalde pogingen in het werk gesteld met schroef en roer om vrij te komen, mochten niet baten.

Na het aanbreken van de dag verminderte de wind en de zeegang enigszins en kon een motorboot van het KPM-agentschap aldaar onder zeer moeilijke omstandigheden de boeitrossen uitbrengen. Bij het hieuwen op deze trossen werden de boeien naar het schip togetrokken.

Op de rede van Menado was het ms. „Borobudur” van de Pelni aanwezig. Aan dit schip werd hulp gevraagd en was daartoe direct bereid. Inmiddels werden de schepen „Bagan”, „Kalianget” en „Sinabang” gewaarschuwd om naar de strandingsplaats op te stomen. Ondertussen was er een vliegtuig gecharterd om de twee te Makassar aanwezige 8” nylon-trossen, die speciaal voor afsleepdoeleinden aldaar gestationneerd zijn, naar Menado over te vliegen.

In de namiddag namen wind en zee in kracht toe, waardoor grondzeeën aan stuurboord tegen en over de „Swartenhondt” sloegen en nogal wat ravage aanrichtten. Zo werden beide valrepen aan stuurboord en een stalen laadreddingboot zwaar beschadigd. Dit had mede tot gevolg dat het schip hoger op het strand en meer om de Noord werd gezet.

De volgende dag, 12 Januari, omstreeks 12.00 uur werd de eerste afsleep poging ondernomen door het

ms. „Borobudur”, helaas zonder succes. Hierna verslechterden de weersomstandigheden en moest van een verdere poging, tesamen met het inmiddels ter rede van Menado aangekomen ms. „Kalianget”, worden afgezien.

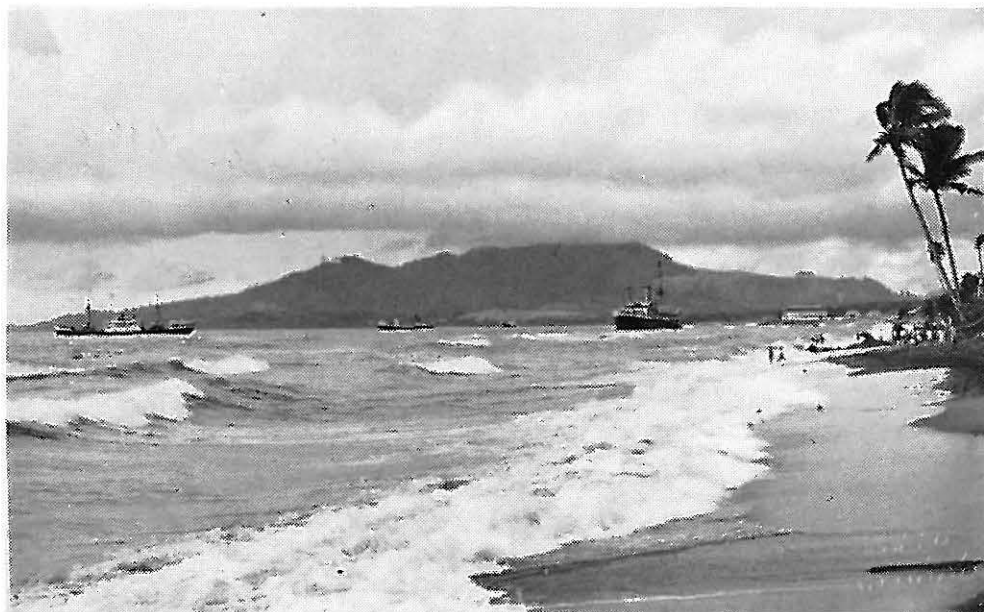
Op 13 Januari om 6.00 uur werden het ms. „Kalianget” en het ms. „Borobudur” in sleeppositie gebracht, maar doordat beide stalen sleeptrossen braken, leverde ook deze poging geen succes op.

Inmiddels waren de mss. „Bagan” en „Sinabang” op de rede van Menado aangekomen en waren ook de nylon-trossen gearriveerd. Deze schepen werden langs radio-telefonische weg nauwkeurig geïnstrueerd waar zij ten anker dienden te gaan, hoe de sleepverbindingen tot stand moesten worden gebracht, in welke koers diende te worden getrokken en op welk moment elke beweging diende te worden aangevangen. Aan het totstand brengen van de sleepverbindingen kon de gehele dag worden besteed; het zou om 18.00 uur hoog water zijn.

De positie om 16.30 uur, toen met het afslepen een aanvang zou worden gemaakt, was als volgt:

Het ms. „Sinabang” ten anker met als sleepverbinding op het achterschip van het ss. „Swartenhondt” en vanaf dit schip 100 m. 10” manilla-tros, 136 m. 8” nylon-tros en 80 m. 4” stalen tros, in totaal dus 316 meter.

Op het voorschip van de „Swartenhondt” stond 150 m. 5” stalentros, waaraan verbonden 210 m. 8” nylon, via een stalen spruit vastgezet op het achterschip van het ms. „Kalianget”.



In de morgen van 14 Januari '56: links het ms. „Sinabang”, dat juist was aangekomen en later op het achterschip sleepte. Geheel rechts de onfortuinlijke „Swartenhondt”.

(foto: Tolly — Menado.)

Op het voorschip van het ms. „Kali-
anget” werd middels 140 m. 8” manilla
en 90 m. 3 5/8” stalentros verbinding
gemaakt met het ms. „Bagan”.

Aan laatstgenoemd schip kwam
de agentschaps-motorboot te trekken,
hoofdzakelijk met het doel het ms.
„Bagan” op te houden, aangezien
laatstgenoemd schip op te diep water
zou komen te liggen om nog te kunnen
ankeren.

Om 17.00 uur lagen alle schepen in
sleeppositie met de trossen stijf De
beide ten anker liggende schepen
hieuwden op hun ankers en daarna
zetten alle schepen geleidelijk aan tot
volle kracht. Negenendertig minuten
later kwam er beweging in de „Swar-
tenhondt” en werd ook hier volle
kracht meegedraaid

Om 17.45 uur kwam het schip vlot,
onder het daverende gejuich van de
verzamelde bevolking van Menado op
het strand.

*

Evenals bij enige voorgaande stran-
dingen is ook hier weer gebleken, dat
nylon-trossen voor dergelijk werk
onmisbaar zijn. Door hun grote rek
(maximum 40%), gepaard aan een
grote breeksterkte, worden plotselinge
trekkrachtveranderingen opgevangen,
die gewoonlijk de zwaarste stalen
trossen doen breken.

Het weten waard

Steeds meer en meer vinden de
onhoorbare supersonische geluidstril-
lingen toepassing, niet alleen in de
wetenschap, maar ook in de industrie.
Ter informatie diene, dat een zeer
gevoelig menselijk oor nog 20.000 ge-
luidstrillingen per seconde kan horen
(muggen kunnen wel geluidstrillingen
van 70.000 per seconde voortbrengen en
horen). Hogere trillingen kunnen niet
meer door de mens met het oor worden
waargenomen, ze zijn m.a.w. onhoorbaar.

Thans is de mens zo ver gevorderd,
dat hij zelfs trillingen van enkele hon-
derde miljoenen per seconde kan doen
ontstaan. Bij zo'n frequentie dringen
ze tot meer dan 9 m. diep in metalen
en ceramiek. Maar behalve dit, kunnen
ze ook allerlei structuurfouten ont-
hullen. Dit geschiedt door de wijze,
waarop ze worden teruggekaatst. Door
middel van detectors kan de mens
anders onopgemerkte fouten als b.v.
holten opsporen, terwijl op het scherm
van de oscillograaf zelfs te zien is, waar
de fout zich precies bevindt. Evenals
lichtgolven kunnen bedoelde hoogfre-
quente geluidsgolven eveneens in een
„brandpunt” worden geconcentreerd.
Hierdoor wordt dan een grote energie-
concentratie bereikt.

Het is Solokin zelfs gelukt op grond
hiervan een supersonische microscoop

te construeren, waarmee men een ver-
groot beeld van een ingekapseld
voorwerp verkrijgt. Men hoopt, zo lezen
wij in „De Ingenieur” van 18 November
1955, ook weldra rivieren en zeeën tot
op grote diepte door middel van deze
golven te kunnen onderzoeken, daar ze
uiterst gevoelig zijn voor heterogene
elementen, die zich in een bepaald
medium bevinden. Zo kan men er ook
gebruik van maken voor het regelen
van scheikundige en andere processen.
Op het scherm van de ultrasonische
microscoop kan men de grens tussen
twee verschillende vloeistoffen zien,
evenzo de verschijnselen die bij een
geringe temperatuurstijging optreden.

Onnodig erbij te vermelden, hoe be-
langrijk dit alles wel is voor de
industrie. Gezien ultrasonische trilling-
en bacteriën en andere onwelkome
kiemen dood trillen, komen ze eveneens
in aanmerking voor het verduurzamen
van voedingsmiddelen en het pasteuris-
eren van melk. En wat ook van grote
importantie is: dat genoemde geluids-
trillingen stofdeeltjes kunnen doen
samenklonteren, waardoor ze zo groot
en zwaar worden, dat ze niet meer in
de ruimte blijven zweven, maar geleid-
elijk aan naar beneden komen.

Hierin ligt een methode verdis-
conteerd ter reiniging van lucht, die
met rook en andere verontreinigingen
is bezwangerd.

*

Steeds meer vrije tijd.

Prof. dr. F. L. Polak, opvolger van
prof. Tinbergen als directeur van het
Centraal Plan Bureau te Den Haag,
schrijft in het jongste nummers van Plein
1955, dat er in de eerstvolgende eeuw
een gedurig verdere verschuiving zal
zijn van de arbeidstijd naar de vrije tijd
in dien zin, dat gedurig meer uren niet
gewerkt zal worden. De voornaamste
gevolgen hiervan zullen zijn, dat de
scheiding van klassen en standen niet
meer lopen zal tussen rijk en arm, doch
tussen werkers en niet-werkers en
dat voorts het vraagstuk der vrije-
tijdsbesteding het probleem bij uitstek
der toekomstige samenleving zal zijn.

De kern-problematiek, die thans
reeds voor een belangrijk deel is
verschoven van het economische naar
het sociale vlak, zal hoe langer hoe
meer verschuiven van het sociale naar
het culturele vlak. Het achterblijven
over de gehele linie van de ontwikkeling
der cultuurwetenschappen bij die der
natuurwetenschappen zal zich steeds
pijnlijker doen gevoelen.



14 Januari des middags ± 17.30 uur, even voor het ss. „Swarthondt” vlot kwam,
v.l.n.r.: ms. „Bagan”, ms. „Kalianget”, ms. „Sinabang” en het ss. „Swarthondt”. De motor-
boot „Uranus”, die voor het ms. „Bagan” was, is juist niet zichtbaar. Het ms. „Kalianget”
met daarvoor het ms. „Bagan” en de motorboot „Uranus” trokken op het voorschip, het
ms. „Sinabang” op het achterschip van het ss. Swarthondt”.

(foto: Tolly — Menado.)

„Die Rycke Reeders”

Zéér geslaagde opvoeringen van „Madame Tic-Tac”

Op een beperkt arbeidsterrein met een wakker groepje mensen, nimmer gebonden aan bepaalde werktijden, noch aan salariëringen volgens rang, zonder verantwoording af te moeten leggen aan een Directie of Raad van Bestuur, maar toch beziel met een behoorlijke dosis enthousiasme en onderlinge kameraadschap, hebben deze „Reeders” wederom een „rycke” vracht thuisgebracht.

Men vergeve deze beeldspraak, omdat K.P.M.-ers nu eenmaal, de een minder en indirect, de andere meer en direct in een scheepvaartwereld leven en denken. In het bestek van dit artikel is het bovendien prettiger vast te stellen dat „onze Reeders” niet behept behoeven te zijn met de bekende en befaamde K.P.M.-bacil, doch hun enthousiasme, tijd en energie ook dienstbaar weten te maken in en soms ook buiten het bedrijf.

Voor al waar Europeanen in het algemeen en Nederlanders in het bijzonder, voor visuele kunst met een grote en kleine K tegenwoordig meer afhankelijk zijn van Europa, is het verheugend dat in de boezem van grote instellingen een leemte wordt aangevuld met periodiek „eigen werk”.

Dat onze K.P.M. daartoe behoort, moge wel met een zekere trots worden aangemerkt en het ware te wensen, dat in de Nederlandse gemeenschap meer van deze enthousiastelingen als groepjes uit bepaalde bedrijven naar voren komen.

Blijven wij thans bij „Die Rycke Reeders”, die ons reeds diverse kostelijke avonden hebben bezorgd. Het is nu eenmaal meestal zo, dat dergelijke groepjes van mensen met artistieke gaven worden gevormd en bijeengehouden als kameraden, door één persoon.

Zo was het ook met Chris Antonissen die, na zijn overplaatsing naar Bandjermasin in October 1955, een leemte achterliet, welke moeilijk direct gevuld kon worden.

Doch het was weer een andere Chris (hoewel zelf geen K.P.M.-er), die bereid werd gevonden om niet zo zeer het „leiderschap” als wel de regie, waar het juist voor „Die Rycke Reeders” om ging, op zich te nemen en dit was Chris Broekhuysen. Deze man is over geheel Indonesië genoegzaam bekend voor zijn artistieke gaven op velerlei gebied, doch hij heeft thans bewezen een artist in hart en nieren, ja welhaast in elke vezel te zijn, en wel met een gave, welke op een geheel ander en verschillend gebied ligt dan waarin hij zijn eigen arbeid en levensonderhoud vindt.

Reeds wanneer men het volkomen stijlvolle en inspirerende programma van „Madame Tic-Tac” in handen neemt en verder leest dat de regie, décors en de opmaak werden verzorgd door Broekhuysen, zo mogen de KPM-ers in het algemeen en „Die Rycke Reeders” in het bijzonder niet anders dan dankbaar zijn, dat zij zo’n artist in hun midden hebben en, laat men hopen, voorlopig mogen behouden.

Wat het stuk zelf betreft, zo kan men allereerst niet beter doen dan af te gaan op het programma, dat zegt dat het verhaal van „Madame Tic-Tac” zich afspeelt in haar koffie-bar, waar mensen uit de duistere lagen der maatschappij elkaar ontmoeten...

De merkwaardige naam Tic-Tac, zo geeft het programma tevens aan, is ontleend aan de vooral in Engeland veel gebruikte methode om middels het „tikken” met de vingers in de handpalm van een blind en doof iemand met deze persoon te kunnen „spreken” en dit gebeurt met een verbluffende snelheid.

Onnodig te zeggen dat, wanneer men iemand op de planken moet brengen, die als blind en doof persoon moet spelen, en een gedeelte der dialogen begeleid en voor het publiek aannemelijk en aanvaardbaar gemaakt moet worden door middel van de „tic-tac-taal” zonder dat de vaak snelle dialogen daaronder lijden, daarbij een zware wissel wordt getrokken op de regie en niet in het minst ook op hoofdrolspeelster en enkele andere spelenden. Dat men ook hierin is geslaagd, is waarlijk een compliment aan „Die Rycke Reeders”!

Zoals reeds gezegd, speelt het verhaal in een kroeg met diverse mensen en typen, die men nog steeds in het dagelijks leven kan vinden en, met de nodige spanningen, welke zelfs resulteren in 1 onzichtbare en 2 zichtbare moorden, kon de toeschouwer zich kostelijk amuseren zonder zich te vermoeien en te verdiepen in zware en lange dialogen als gevolg van psychologische verwickelingen. Voor de diverse typen beschikken „Die Rycke Reeders”

gelukkig, evenals bij eerder gegeven stukken, over de juiste krachten die dan ook in „Madame Tic-Tac” de volle gelegenheid hadden om hun talenten te ontplooien.

Alvorens de speelsters en spelers in volgorde van hun opkomst te noemen, moet een woord van lof worden toegezwaaid aan *Tatie Niederer*, die in de hoofdrol van „Madame Tic-Tac” als een blinde en dove dame van 62 jaar, wel de zwaarste opgave had gekregen. Men moet werkelijk bewondering hebben voor de wijze waarop zij zich als blinde en dove over het toneel bewoog en, geheel afhankelijk van en rekening houdende met het „tic-tac-contact” haar spel diende aan te passen aan de dialogen. Menigeen heeft zich tijdens en na het stuk moeten afvragen en realiseren dat zij niet waarlijk blind was!

De rol van Beth, als aangenomen kind en toeverlaat van Madame, werd uitstekend vertolkt door *Miep van Os*, die de moeilijke taak had om veelal als „trait d’union” tussen de overige spelers en Madame, in de dialogen betrokken te zijn en dus haar ogen en oren overal moest hebben.

Mr. (Hobby) Hobson, een oude bankbediende, onevenwichtig doch op sensatie belust, was oorspronkelijk ingestudeerd door Co Willemsen, welke speler, die men reeds in andere stukken typische rollen op uitstekende wijze heeft zien vertolken, helaas 14 dagen voor de uitvoering wegens ziekte moest uitvallen. *Bernard van Os*, die deze rol toen spontaan overnam, verdient wel een apart pluimpje voor het feit, dat hij ondanks de korte voorbereiding kans heeft gezien om de Mr. Hobson, zoals de schrijver bedoelde, op de planken te brengen.

Nico de Mol, als Rudge Harvey, een jonge en zelfbewuste taxichauffeur, had weliswaar een minder belangrijk aandeel in dit stuk, doch is er een zeer geschikt type voor en had de enigszins moeilijke opgave om onverwacht geconfronteerd te worden met het feit dat hij zomaar neergepapt zou worden. Hier ware meer angst en verwijfeling in stem en gebaar gewenst.

Over de speeltalenten van *Wil de Mol* behoeft men weinig meer te zeggen. Zij had weer een verrukkelijke en voor haar geknipte rol als Marguérite, een jonge en teleurgestelde vrouw, cynisch doch met een hart van goud, die zelfs met de weinige opmerkingen „langs haar neus weg” het publiek steeds voor zich innam.



Madame Tic-Tac
ten tonele gebracht door
"Die Rycke Reeders"
onder regie van
Eris Broekhuizen

Gerrit van Voorthuizen was o.i. iets te bewegelijk voor een persoon als Luke Railton, de zoon van „Madame Tic-Tac”, een slappe figuur, die nog steeds als moeder's zoet jongetje wordt beschouwd doch toch zo graag mee wil doen met duistere praktijken. Deze rol lag hem niet erg en hij zal het meer moeten zoeken in vertolkingen met lange en spitse dialogen, waar hij zeker rolvast genoeg voor is.

Voor Mrs. Parsons, een nieuwsgierige en praatzieke weduwe, had men werkelijk geen betere kunnen vinden dan *Clara van Voorthuizen*, die met haar figuur, rad praten, intonaties, reacties en gebaartjes een kostelijke creatie gaf en, in de overigens dankbare rol, ook bij opkomen en afgaan, steeds de lachers op haar hand had.

Charlotte Fiege, die de figuur van Chloë Walters, een jonge, brutale en verdorven vrouw moest uitbeelden, is een nieuw en zeer verdienstelijk lid in de K.P.M.-toneelwereld. Zij bewoog zich zich met gemak op het toneel.

Cees van de Wetering is een oude bekende en kan met zijn toneelervaring altijd voor diverse en soms uiteenlopende vertolkingen moeilijk gemist worden. Ook ditmaal als Sergeant Harris, een „stille” van Scotland Yard, kon niet meer van hem worden verlangd.

Een andere oude bekende was *Piet van der Molen*, die men tot dusverre slechts in vrij onbetekende rollen had meegemaakt, doch nu eindelijk eens kon laten zien wat hij voor „Die Rycke Reeders” waard is. Als Clem Hayes, compagnon van „Madame Tic-Tac” in haar sinistere praktijken, bij wijze van vergelding tegen wat de wereld haar heeft aangedaan gaf hij waarlijk een goede uitbeelding van, wat men ook veelal in films aanschouwt, een keiharde, medogenloze en cynische gangster. Met zijn duidelijke stem en goede dictie, alsmede prettige verschijning, mogen hem in het vervolg gerust vrij belangrijke rollen worden toebedeeld.

Bep Dinkelman, als Kate, de vrouw van Clem Hayes, had de zeer moeilijke opgave om eerst in het laatste bedrijf op te komen voor ongeveer 8 minuten en dan een verbitterde en verslagen echtgenote uit te beelden, nadat zij geconfronteerd wordt met de bewijzen van het gedrag van haar man. Zij heeft geen gelegenheid gehad om evenals de andere medespelenden een „beetje voor te warmen” en tijdens het spel er in te komen. Dat zij nochtans haar rol in die

korte tijd aannemelijk maakte en een onverbeterlijk partijtje snikken kon weggeven, is het beste compliment dat haar toekomt.

„Reeders”, behouden vaart, steeds „rycke” vrachten toegewenst en... tot de volgende reis... zeer binnenkort?

Een liefhebber van kunst met een grote en kleine K.

*

„Madame” Tic-Tac” werd gebracht in de Gedung Kesenian (Stadsschouwburg) te Djakarta op 20 en 21 Januari jl. voor K.P.M.-ers, andere scheepvaartmensen, vrienden en genodigden, terwijl op veler verzoek Dinsdag 14 Februari d.a.v. een zéér geslaagde openbare voorstelling werd gegeven, waarvan de netto-opbrengst, met goedvinden van de K.P.M.-Directie, kon worden afgestaan aan de Indonesische Rode Kruis — afd. Djakarta.

Op 26, 27 en 28 Februari jl. werden met groot succes te Surabaia 3 voorstellingen gegeven (de eerste avond werd voor de K.P.M. gespeeld en de 2 daarop volgende avonden waren bestemd voor de leden van de Surabaiaanse kunstkring).

Toneelkunst

De K.P.M. heeft een toneelclub,
„Die Rycke Reeders” speelden
weer,
Geregeld staan ze op de planken:
Succes verzekerd — keer op keer!
Hun laatste stuk was een

verrassing,
„Madame Tic-Tac” — geweldig
hoor.
Ik leefde mee — kon haast niet
kijken,
Zo spannend droegen zij 't voor.

Die Madame was blind en doof zeg,
Wat een griezel vond ik dat,
Maar de speelster was uitstekend,
Zoals ze daar te staren zat.
Ik vond alle spelers prima,
Elk type was echt raak,
Décor, kleding, grime, belichting:
Zo zag ik toneel niet vaak.

Dan te denken dat de spelers
Allen K.P.M.-ers zijn...
Dus men heeft niet zoveel keuze,
De spelerskring is uiterst klein.
De regisseur m'n complimenten,
Ook inspicieën en souffleur.
„Rycke Reeders” kom gauw terug
hoor,
Toe, stel ons echt niet teleur.

Oscar

De hoed

Zoveel hoofden, zoveel zinnen. We zouden echter net zo goed kunnen zeggen: „Zoveel hoofden, zoveel hoeden.” Dat is ons wel gebleken bij de opvoering van „Madame Tic Tac,” in welk stuk verschillende mannelijke artisten, gehuld in een hoed, op de planken moesten verschijnen. Dat heeft heus nogal wat voeten in de aarde gehad. Doch na veel vragen, speuren, passen en meten slaagden allen, op één na, erin zich in het bezit van een voor hun rol vereist hoofddekseel te stellen. Dat die ene niet slaagde, was heus niet zijn eigen schuld, want de man was ijverig genoeg en had heus geen overmaats hoofd. Maar de hem van vele zijden gul aangeboden hoeden deugden niet voor zijn typering of waren te jeugdig, te oud, te hoog, te laag, te groot, te klein, te breed of te smal van rand. Het werd een complete nachtmerrie.

Als de nood het hoogst is, is redding nabij. Althans dat dacht U. Dat dacht onze acteur ook, toen hij een hoeden-eigenaar ontmoette, die naar de beschrijving te oordelen juist die hoed bezat, die hij nodig had. Toen bovendien nog bleek, dat beiden dezelfde maat hadden, moest en zou onze acteur die hoed hebben.

Hoedmans voelde er echter aanvankelijk niets voor zijn hoed uit te lenen, want die hoed had hem, zo vertelde hij, in Holland handen met geld gekost en die wou-ie zo maar niet in een paar avonden laten ruïneren.

Je wist nooit wat er mee gebeurde, als je er zelf niet bij was. Bovendien wou-ie hem in zijn volgend verlof weer gebruiken en dan mocht er toch echt wel niets aan mankeren.

Enfin na veel praten en nog veel meer borrels liet hij zich door onze acteur overhalen, hem zijn dure hoed te lenen.

Dus toog het tweetal naar de kamer van de hoedenjongen, waar de tijdelijke overdracht van het hoofddekseel zou plaats vinden.

Hoedmans klom op een stoel, greep een doos van zijn kast, opende het dekseel en staarde verbijsterd in de doos, van waaruit slechts de rand van zijn geliefde hoed hem als een boos oog toegrijsde, terwijl de bol, althans te oordelen naar de sporen, klaarblijkelijk door de muizen was geconsumeerd.

Wat er toen volgde zullen we U maar besparen, feit is echter, dat onze acteur de andere dag op Noordwijk voor duur geld een tochnietzogeschiedte hoed voor zijn rol kocht.

Nicolas

Verleden en heden

Bergen lading en edelweisz

Iedereen heeft wel eens gehoord, dat „in die goeie ouwe tijd” de K.P.M.-schepen met „bergen” lading aan dek voeren.

Toen het ss. „San Jeronimo”, varende in K.P.M.-charter, 30 December a.p. van Sampit naar Singapore vertrok, had het schip ruim 61 ton rotan aan dek geladen (bijna 400 M³!), hetgeen wel een bewijs is, dat hebben ten dage nog steeds met zulke ouderwetse „bergen” lading wordt gevaren!

Een en ander was echter aanleiding tot de volgende telegramwisseling tussen de gezagvoerder en het Agentschap Bandjermasin:

„gelukkig nieuwjaar — alles geladen — nu alpen”

„reciprocceer nieuwjaarswensen — danken voor medewerking — vertrouwen u terugbrengt edelweisz”

Wie schets de verbazing toen de gezagvoerder bij zijn eerstvolgende call te Bandjermasin ook daadwerkelijk edelweisz aan boord bleek te hebben!

*

Ons werd later in het oor gefluisterd, dat deze edelweisz nog uit de verlovingstijd van gezagvoerder Kruisman dateerde!

Rembrandt

De stichting „Rembrandtherdenking 1956” wil de gehele bevolking doen deelnemen aan de schenking van een monument aan de geboortestad van Rembrandt (Leiden).

Er zal een certificaat van deelname worden uitgegeven, bestaande uit afdrukken van 6 etsen of zwart-wit tekeningen van Rembrandt met een korte levensbeschrijving.

Er zal ook een biografie van Rembrandt worden uitgegeven, geschreven door een bekend kunsthistoricus en bestemd voor de drie hoogste klassen van de middelbare scholen.

Het bedrijfsleven, de middenstand en alle Nederlandse gemeenten zal men benaderen voor een bijdrage voor het monument van ten hoogste honderd gulden, zij zullen hiervoor behalve het certificaat een boekwerk ontvangen over Rembrandtsleven, geschreven door mevrouw Laman-Trip—de Beaufort.

Alle certificaten zijn van een nummer voorzien, waarmee men deelneemt aan een prijsvraag, welke als prijzen aanbiedt kunstreizen voor twee personen naar Londen, Parijs, München, Stockholm of andere Europese steden, waar musea werken van Rembrandt bezitten.



Dinsdagmiddag, 31 Januari jl., werd op de begraafplaats „Laanhof” te Djakarta het stoffelijk overschot van Gezagvoerder Marinus van den Noort, ten grave gedragen.

Op de bovenste foto: De begrafenisstoet verlaat het Ziekenhuis Petamburan. Daaronder: Ds. Salverda spreekt aan de groeve een gebed uit.

(foto's: W. van Boggelen)

In memoriam

Uit Nederland ontvingen wij bericht, dat 13 Februari j.l. te 's-Gravenhage, in de leeftijd van 59 jaar, is overleden de heer

H. W. F. Voermans

in leven gepensionneerd hoofdemployé van onze maatschappij.

Hij ruste in vrede

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN.

Per vliegtuig :

B.D. de Jager	chef van dienst	27/1	ex EV (naar Techn. dienst/HK)
A.L. Kraal	empl.	29/1	ex VGV (naar ag. S'pore)
J. Bennink	gezagv.	1/2	ex RV
J. Boom	empl.	2/2	ex EV (naar afd. VZ/HK)
J. Klerk	adj. chef	3/2	ex A'dam kantoor (naar Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
R.E.P. le Clercq	gezagv.	3/2	ex RV
W.A. Giel	gezagv.	8/2	ex RV
G. Buyze	2de wtk.	17/2	ex RV/SV
J.F. Bicker	empl.	17/2	ex EV (naar ag. S'pore)

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 9/2 :

F.J. Pesch en gezin	hfd. empl.	ex EV (naar ag. Surabaya)
E. van Mossel en echtg.	hfd. empl.	ex EV (naar afd. CM/HK)
J.W. Ligthelm en gezin	empl.	ex EV (naar Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
J.P. Koster en gezin	baas A	ex EV (naar Werkplaatsen/Tg. Priok)
A.H. Remeens	baas A	ex EV (naar Werkplaatsen/Tg. Priok)
Mevr. J.G. Maas-Harinck	echtgt. empl.	
Mevr. A. Maaskant-v. Embden	echtgt. 2de stm.	

Welkom !

VERTROKKEN.

Per vliegtuig :

J.P. van Diepen	empl.	28/1	EV (ex ag. Palembang)
L. Dijkslag	3de wtk.	30/1	RV/SV
A. ter Welle	3de wtk.	30/1	RV/SV
R. Dopheide	4de wtk.	30/1	RV/SV
J.J. Pieterse	3de wtk.	4/2	RV/SV
Th. F. Ryckaert	3de wtk.	4/2	RV/SV
J. Roos	3de wtk.	4/2	RV/SV
J.L. Jonker	gezagv.	4/2	RV
D.M. van Leeuwen	hfd. empl.	4/2	GSV (ex afd. PZ/HK)
J.A. Faber	3de wtk.	6/2	RV/SV
O.W. Brauer	hfd. wtk.	9/2	OP
A.J. Leget	2de stm.	11/2	ZV
Th. H. Rappard	2de stm.	13/2	RV/SV
R. Budding	2de stm.	13/2	RV
J. Remmerde	4de wtk.	13/2	RV/SV
W.R. Brassem	empl.	18/2	EV (ex Werkpl./Tg. Priok)

Per ms. „Sibajak” ddo. 4/2 :

A.N. Kloots en gezin	1e stm.	RV
J.P. Duykers en echtg.	2de stm.	RV/SV
Lie Hok Liong en echtg.	2de stm.	SV

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 16/2 :

G.D. Mitchell en gezin	chef van dienst	EV/OP (ex ag. Tg. Priok)
R.D. Wasterval	gezagv.	RV/OP

A.W.P. Roozen en gezin	gezagv.	RV
G.J. Stam en echtg.	hfd. wtk.	RV/VP
F. Kleian	hfd. wtk.	RV
J. Koke en gezin	hfd. wtk.	RV
R.H.B. Diesel	hfd. empl.	EV/OP (ex afd. CD/Tg. Priok)
J. Schaap en gezin	1e stm.	RV
R. Edsen en gezin	2de stm.	RV/SV
J. van Willigen	2de wtk.	RV/SV

Een goede reis en behouden aankomst !

NIEUW AANGENOMEN :

S. Karoendeng	loc. empl.	per 1/2 naar afd. Claims/HK
E.P. Kambey	loc. empl.	per 1/2 naar ag. Makassar.
D. Meyer	11. wtk.	aangek. per „Willem Ruys” ddo. 9.2
D.W. Groeneveld	11. wtk.	„ „ idem.
S.P. Bosman	11. wtk.	„ „ idem.
E.G. van Lonkhuysen	11. wtk.	„ „ idem.
H.E. Kattenbroek	11. wtk.	„ „ idem.
J.C. Bree	11. wtk.	„ „ idem.
A.G. Hendriks	11. wtk.	„ „ idem.
E. Kats	11. wtk.	„ „ idem.

Welkom bij onze maatschappij

MUTATIES :

Th. M.P. Angevaare	empl.	ddo. 30/1 van ag. S'pore naar afd. CM/HK
E.A. Franz	empl.	ddo. 30/1 van ag. Makassar naar ag. Bandjermasin
Ong Goan Han	2de stm.	ddo. 1/2 ontslag op verzoek
C.H. Poulus	adj. chef	ddo. 6/2 van afd. VRV/HK naar ag. Tg. Priok
P. Riem	hfd. empl.	ddo. 7/2 van afd. VRV/HK naar ag. S'pore
Ir. A.M. Poot	chef van dienst	ddo. 15/2 van TD/HK naar Surveydienst/Tg. Priok
A.J. Janssen	empl.	ddo. 15/2 van afd. VZ/HK naar ag. Tg. Priok



Vondsten-lawine

Zijn de nieuwe bewoners van de Noord-oostpolder wel pioniers? Dat wordt twijfelachtig, als men kennis neemt van de ontzagwekkende hoeveelheid historische voorwerpen — van bronzen tijdperk tot 16de eeuw — die in de bodem van de drooggelegde polder zijn gevonden. Daaruit rijst een landelijk beeld op van dieren en goudstukken, schippers en Spaanse soldaten, die de voorgangers zijn geweest van de nieuwe polderbevolking.

De rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek heeft in de polder een ware „goudmijn” aangetroffen. Zo zal binnen korte tijd de ware geschiedenis van dit verdrongen en herwonnen land kunnen worden geschreven. Het verband tussen de bodemvondsten wordt thans wetenschappelijk nagegaan in een minutieus onderzoek, dat geen détail over het hoofd mag zien. Er is bereikt, dat de nieuwe bewoners „bodem-minde” zijn geworden en dagelijks doen grondwerkers en pachters die op de kavels werken min of meer belangrijke vondsten, die bij de archeologen in Amersfoort tezamen komen. De belangrijkste vondsten van de laatste maanden zijn in kaart gebracht. Op de geploegde kavels bij Urk zijn zwerfstenen gevonden. Op het nippertje, want nu deze bodem beplant is zijn weinig vondsten meer te verwachten. Ten zuiden van Kuinre zijn vuurstenen werktuigjes opgeraapt uit het bronzen tijdperk. In sectie L van de polder leverde het vroeg-middeleeuwse kleidek op het veen vaatwerk uit de middeleeuwen op. Aan de westkust van Schokland werd een gave stenen kruik uit de dertiende eeuw aangetroffen.

Het gelijkmaken van dijk- en terpres-ten op enkele kavels levert veel aardewerk en talloze beenderen van huisdieren op. Er is wat „kleingeld” gevonden dat heeft toebehoord aan een in 1581 of '82 verdrongen eigenaar. Deze afgeronde muntvondst, een zeldzaamheid, bewees dat de verzilting van het noordelijk deel der polder ongeveer twintig jaar eerder is begonnen dan in het midden-deel. Bij Urk werden bij grondwerk vijf gouden en dertien zilveren geldstukken van voor 1586 gevonden, blijkens de aard der munten een internationale verzameling, die een Spaans soldaat tijdens veldtochten heeft aangelegd. Een kandidaat-pachter vond in sectie J twee zilveren florijnen uit Nijmegen (1686) en Zwolle 1688. Aan de Westkust van Schokland werd een oud zinkstuk van takkebossen gevonden. Kruikjes uit de scheepvaart en een vrachtscheepje uit 1860 kwamen voor boven in sectie H

Onze maandelijks foto-prijsvraag



Hiernaast staat de oplossing van de foto-prijsvraag, voorkomende in het December (Kerst-)nummer van „de Uitlaat”: een gedeelte van een varkenssnuit.

De uitgelofde Rp. 15,— gaan ditmaal naar de heer L. Goldbach — motordrijver a/b van het ms. „Lembah”.

Dit is de oplossing van de opgave in het Januari-nummer: een gedeelte van een taart.

Vele oplossingen kwamen binnen, doch niemand slaagde er in het détail van de opgave thuis te brengen. In feite zijn we dus weer Rp. 15,— rijker geworden!



Dit is de opgave voor deze maand. We geloven echt niet dat u met de oplossing veel moeite zult hebben. Bent u er achter, zend 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 uw naam en adres op uw inzending staan vermeld, dat wordt nl. nog wel eens vergeten!

De uiterste datum van inzending: 20 April a.s.

en op kavel 38. De polder is nog vol scheepswrakken: de wrakken welke van belang zijn moeten nog systematisch worden uitgegraven aan de hand van de wrakkenkaart, die nu gereed is.

Zelfs prehistorische vondsten zijn gedaan. Ten zuiden van de Knardijk kwam een spaakbeen van een wild rund boven water. En ten noordwesten van Lelystad zijn beenderen gevonden, die herkend zijn als resten van de mammoet, de steppenwisent, het wilde paard en het reuzenhert in welks omgeving ook — voor het eerst — een vogelbotje werd gevonden.

Zo oud is het land, waarop de nieuwe boeren ploegen.

3 Nieuwe bruggen

Ir. A. G. Maris, directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, heeft op een bijeenkomst van de Maatschappij voor Handel en Nijverheid te Nijmegen o.a. medegedeeld, dat in de naaste toekomst een nieuwe noord-zuid-verbinding zal tot stand komen, even ten westen van Nijmegen. Voor deze nieuwe weg zijn drie nieuwe bruggen resp. over de Waal, de Maas en de Nederrijn nodig.

Het ligt in de bedoeling, dat de Waalbrug even ten westen van Nijmegen zal komen te liggen.

De noodzakelijke en directe wegverbetering Nijmegen-Kleef is ontworpen. Spoedig zal hierover een alvies aan de minister kunnen worden uitgebracht.

Tijan Sandang terlahir pada tgl. 15 Djuli 1896 di Kampung Sawah (Bekasi). Pada tgl. 17



Tijan Sandang
pesuruh kepala
bag. V.R.V./H.K.
40 tahun
17 Maret 1956

Maret 1916 ia masuk kerdja sebagai pesuruh pada perusahaan kami dan dipekerdjakan di Bag. Claim. Setelah bekerdja lima-belas tahun bagian ini, maka ia dalam tahun 1931 dipindahkan ke Dinas Teknik, dimana ia telah bekerdja hingga tahun 1939. Sedjak tahun 1939 sampai dengan pendudukan Indonesia oleh Djepang ia bekerdja di Bag. P.Z.

Sesudah perang Sandang Tijan ditempatkan di Bag.

V.R.V. dari Kantor Besar, dimana ia hingga dengan sekarang masih senantiasa bekerdja. Pada tgl. 1 Djanuari 1956 ia dinaikkan pangkat mendjadi pesuruh kepala.

*

Sim Som Hoey werd 15 September 1877 te Djakarta geboren. 3 Maart 1921 trad hij als klerk in dienst van onze maatschappij en werd geplaatst bij de Afd. Civiele Dienst van het Hoofdkantoor. Na tussentijds nog gedurende een 3-tal jaren bij de CD/Tg. Priok te hebben gewerkt, werd hij daarna wederom teruggeplaatst naar de CD/Hoofdkantoor. 1 Januari 1946 werd de heer Sim Som Hoey benoemd tot 1e klerk. Zijn bevordering tot hoofdklerk II kwam af op 1 Januari 1951.



Sim Som Hoey
hoofdklerk II
Afd. CD/HK
35 jaar
3 Maart 1956

*

Salim werd 13 September 1901 te Djatinegara geboren. Als 14-jarige jongeling, op 11 October 1915, trad hij als 4de klerk in dienst van de KPM. 1 Januari 1949 werd hij tot 2de klerk bevorderd en 1 Januari '54 volgde zijn aanstelling tot 1e klerk



Salim
1e klerk Afd. CD/HK
35 jaar
23 Maart 1956



Woei Tjoei Tek
onderbaas B/beampte
Werkplaatsen Tg. Priok
35 tahun
26 Maret 1956

*

Dauda Arapa terlahir dalam tahun 1903 di Gorontalo. Pada tgl. 1 Maret 1931 ia masuk kerdja sebagai tukang kebon pada perw. Gorontalo. Dalam djabatan ini ia hingga sekarang masih senantiasa bekerdja.

*

Woei Tjoei Tek terlahir pada tgl. 22 Desember 1894 di Kanton (Tjongkok). Dalam bulan Maret 1921 ia masuk kerdja pada K.P.M. sebagai draaijer di Werkplaatsen.

Dalam tahun 1939 ia dinaikkan pangkat mendjadi mandur kepala-draaijer dan pada tgl. 1 Djanuari 1954 berlangung pengangkatannya sebagai onderbaas B/beampte. Woei Tjoei Tek hingga dengan sekarang masih senantiasa bekerdja di Werkplaatsen Tg. Priok.



Dauda Arapa
kebon perw. Gorontalo
25 tahun
1 Maret 1956

In 1912 te Djakarta geboren, trad Mardjoeki 2 Maart 1931 als oppasser in dienst der KPM. Na in 1949 te zijn aangesteld tot oppasser 2de kl., werd hij een jaar later bevorderd tot oppasser 1e klasse. Wederom een jaar later, op 1 Januari 1951, werd hij bevorderd tot 3de klerk. 1 Januari 1953 werd hij benoemd tot tikker I/2de klerk.



Mardjoeki
tikker I/2de klerk
afd. Tikkerij HK
25 jaar
2 Maart 1956

Geert Willem Zwarts werd 26 Juli 1908 te Arnhem geboren. Hij doorliep de 5-j. HBS en daarna de Zeevaarschool te Amsterdam.



G. W. Zwarts
gezagvoerder
25 jaar
4 Maart 1956

Op 4 Maart 1931 trad hij als 4de stuurman in dienst der KPM. Na nog resp. zijn 2de en 1e rang voor Stuurman GHV te hebben behaald, werd hij 1 April 1938 tot 3de stuurman bevorderd.

Gedurende de Japanse bezettingsjaren van Indonesië is de heer Zwarts blijven doorvaren.

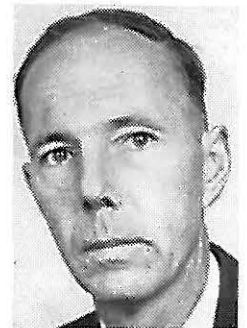
1 Januari 1947 werd hij tot 2de stuurman benoemd; 4 jaar later

volgde zijn bevordering tot 1e stuurman. Op 1 Januari 1956 werd hij aangesteld tot gezagvoerder.

*

Bauke Tijmstra werd geboren op 7 April 1911 te Medan. Na eerst de Handelsschool te

hebben doorlopen, volgde hij de studie aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. 4 Maart 1931 trad hij als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij. In 1934 behaalde hij te Djakarta zijn 2de rang en werd op 1 April 1938 tot 3de stuurman bevorderd. In 1940 behaalde hij, eveneens te Djakarta, zijn eerste rang voor Stuurman GHV. Gedurende de 2de wereldoorlog werd de heer Tijmstra door de Japanse bezetters geïnterneerd. Na Japans' capitulatie ging hij weer varen. 1 Januari 1947 werd hij bevorderd tot 2de stuurman. 1 Januari 1951 werd hij tot 1e stuurman benoemd; zijn bevordering tot gezagvoerder kwam af op 1 Juli 1955.



B. Tijmstra
gezagvoerder
25 jaar
4 Maart 1956

*

C. den Hartoog
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
5 Maart 1956

(géén foto beschikbaar)

Cornelis den Hartoog aanschouwde het levenslicht op 19 September 1910 te Schoonhoven. Hij volgde de studie aan de Kweekschool voor Machinisten te Amsterdam; hij trad 5 Maart 1931 als 5e werktuigkundige in KPM-dienst.

In 1935 behaalde hij het diploma A. 1 October 1939 volgde zijn bevordering tot 4de wtk. Gedurende de tweede wereldoorlog werd de heer Den Hartoog door de Japanners te Manilla geïnterneerd. Direct na de oorlog ging hij weer varen. In April '48 behaalde hij in Nederland het B-diploma voor scheepswerktuigkundige. 1 Januari van datzelfde jaar was hij inmiddels tot 3de wtk. bevorderd. 7 Juli 1950 volgde zijn aanstelling tot 2de werktuigkundige en precies 5 jaar later, 1 Juli 1955, werd hij tot hoofdwerktuigkundige bevorderd.

De heer Den Hartoog verblijft thans met reglementair verlof in Nederland en zal onze maatschappij op eigen verzoek met vervroegd pensioen, een dag na zijn 25-jarige dienstjubileum, gaan verlaten.

E. Heumassy
machine-motordrijver
25 jaar
16 Maart 1956

(geén foto beschikbaar)

Elias Heumassy werd 23 September 1910 te Kamarian (Ceram) geboren. Na zijn schoolopleiding trad hij 16 Maart 1931 als smid in KPM-dienst. In December 1938 behaalde hij te Singapore het diploma voor machinedrijver. 1 Februari 1940 werd hij in deze functie aangesteld. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië is hij blijven doorvaren aan boord van het ss. „Generaal van Geen”. Op 1 Maart 1949 slaagde hij te Tg. Priok voor het diploma motordrijver; met ingang van dezelfde datum werd hij tot machine-motordrijver benoemd.

*

Pieter van der Weerdt werd geboren te Amsterdam op 6 Juni 1905. Hij doorliep de 4de



P. van der Weerdt
adj. chef
25 jaar
21 Maart 1956

Handels HBS aldaar en behaalde daarna nog de diploma's voor Boekhouden en Engelse Handelscorrespondentie. Na eerst enige tijd gewerkt te hebben bij de Hout-importfirma Nielsen te Amsterdam, trad hij 21 Maart 1931 als employé in dienst van de KPM en werd tewerkgesteld bij de Afd. CM van het Hoofdkantoor. In April '34 vertrok de heer van Weerdt voor de eerste maal met verlof naar Europa. Na ommeekomst hiervan werd hij geplaatst op het agentschap Bandjermasin. Van begin 1939 tot Februari '40 was hij wederom werkzaam bij de Afd. CM/Hoofdkantoor. Daarna volgde zijn overplaatsing naar het Agentschap Singapore, alwaar hij tot aan de komst van de oprukkende Japanse troepen bleef. Na nog enige maanden werkzaam te zijn geweest op het Surabaya-agentschap, werd hij door de Japanse bezetters geïnterneerd. Zoals zovelen met hem, kwam hij in verschillende interneringskampen terecht, doch onmiddellijk na Japans' capitulatie meldde hij zich weer bij onze maatschappij aan en werd voorlopig tewerkgesteld bij de NISO. In Januari '46 vertrok hij met verlof naar Nederland. 1 Juli 1946 werd hij tot hoofdemployé bevorderd. In Juli van datzelfde jaar keerde hij naar Djakarta terug en werd geplaatst op het agentschap te Sydney. Een jaar later, in Augustus '47, werd hij overgeplaatst naar het agentschap te Tg. Priok, alwaar hij tot September '49 werkzaam bleef. Daarna weer terug naar zijn oude afdeling: CM/Hoofdkantoor.

In Augustus 1950 vertrok de heer Van der Weerdt met EV. Na ommeekomst hiervan werd hij wederom geplaatst op de Afd. CM van het Hoofdkantoor. Op 1 September '53 werd hij tewerkgesteld op het Singapore-Agentschap en in April '54 volgde zijn overplaatsing naar het Agentschap Tg. Priok. Op 1 Januari '56 werd hij tot adjunct-chef bevorderd en op 24 Januari d.a.v. vertrok hij met gezinsscheidingsverlof naar Nederland.

*

J. Punt
gezagvoerder
25 jaar
28 Maart 1956

(geén foto beschikbaar)

Johannes Punt aanschouwde het levenslicht op 15 Januari 1908 te Amsterdam. Hij doorliep eerst de Mulo en daarna de Zeevaartschool in zijn geboortestad. Op 23 Januari 1930 trad hij

als 4de stuurman in KPM-dienst. Na zijn 2de en 1e rang te Djakarta te hebben behaald, werd hij 1 April '37 tot 3de stuurman bevorderd. 1 Januari '42 volgde zijn aanstelling tot 2de stuurman.

Geurende de bezettingsjaren van Indonesië werd de heer Punt door de Japanners geïnterneerd. Na Japans' capitulatie ging hij weer varen. In Juni 1951 werd hij op eigen verzoek gepensionneerd, doch eind Augustus '52 kwam hij wederom als kv. 2de stuurman in KPM-dienst terug. 1 September '52 werd hij tot 1de stuurman aangesteld; 1 Mei 1954 volgde zijn aanstelling tot gezagvoerder in vaste dienst.

*

Ali Mochtar, geboren op 3 Februari 1903 te Tjandjur, trad 3 Februari 1926 als kranie in dienst van onze maatschappij. Na eerst bevoorrad te zijn tot



Ali Mochtar
pakhuism. II/HK II
— ag. Tg. Priok
29 jaar
29 Maart 1956

gudang mandur en daarna tot hoofd-gudang-mandur, werd hij 1 Januari 1949 aangesteld tot pakhuismeester 3de kl. (1e klerk). 1 Januari 1953 volgde zijn bevordering tot pakhuismeester II/HK II.

Op 29 Maart a.s. herdenkt Ali Mochtar het feit dat hij onze maatschappij 25 jaar trouw heeft gediend.

Originele raadzitting

Burgemeester jhr. mr. C.J.A. de Ranitz, de gemeente-secretaris, vijf Utrechtse wethouders en 24 journalisten uit Utrecht en omgeving hebben de rollen eens omgekeerd. In de dinerzaal van het Jaarbeursrestaurant werd een raadsvergadering gehouden, waarbij de journalisten het college van B. en W. en de raad vormden en de burgemeester, de secretaris en de wethouders als raadsverslaggevers fungeerden.

Verleden jaar tijdens de traditionele maaltijd, die B. en W. in Januari een aantal journalisten aanbiedt, is besloten in Januari 1956 zo'n originele raadzitting te houden. Zowel bij de pers als in de raad waren de posten tijdens deze zitting op oorspronkelijke wijze verdeeld. Een P. v. d. A.-politicus schreef voor een katholieke krant en een K.V.P.-man voor een protestants dagblad. Journalisten van een protestants en een katoliek blad vormden de communistische fractie, terwijl iemand van het Vrije Volk fractievoorzitter van de A.R. was.

Het werd een zo interessante vergadering dat de voorzitter zelfs een keer moest dreigen de perstribune te ontruimen, toen een der verslaggevers ook een duit in het zakje wilde doen.

MEDEWERKERS GEVRAAGD!

Leest U maandelijks onze Uitlaat?
Interesseert U zich daarvoor?
Kijkt U wel eens naar de foto's
Kan de uitvoering er mee door?
Uw redactie tracht te maken
Wat er van te maken is,
Iedere maand opnieuw een nummer,

Lastig hoor — beslist niet mis!
Steeds het blad weer vol te krijgen,

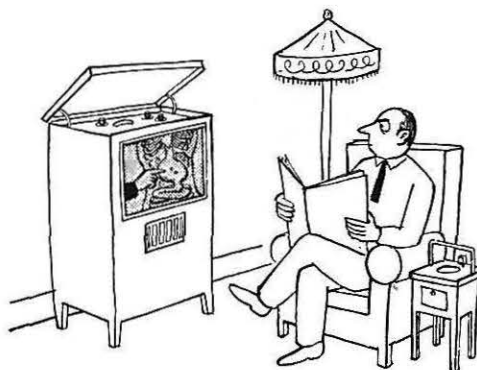
Is een moeilijke taak.
Waarvan halen we de verhalen,
Accoord: 't is een redactie-zaak.
Zeker lezer, 't is een feit hoor,
Maandelijks zitten we er maar

mee,
Hoeveel eenvoudiger zou 't niet wezen,
Als U ook Uw best eens dee?

d' Uitlaat is ons KPM-blad,
voor en door het personeel.
'n Enkeling stuurt wel eens een stukje,
maar 't is weinig — heus niet veel!
Kom nou schrijvers, fotografen,
tekenaars en wat al niet meer,
stuurt ons toch uw pennevruchten,
niet alleen nu, maar keer op keer!
Moet U 'ns kijken — binnenkort dan

wordt ons blad een reuze krant.
Wordt de Uitlaat nog veel dikker,
schreeuwen we geen moord noch brand.
Beloof daadwerkelijk mee te helpen,
Schrijf een stukje — fotografeer!
Als U er even voor gaat zitten,
Lukt het zeker — dank U zeer!

Oscar.



— Bent u misschien één van de velen die met hun maag sukkelen? Probeer u dan eens onze snelwerkende Virgo-pillen!! U neemt twee van deze pillen met een beetje water in en let u eens goed op wat er nu gaat gebeuren . . .

Met verlof naar Australië

III

(met foto's van de schrijver)

Dit is de derde serie van flitsen, opgetekend en ons toegezonden door onze collega, die onlangs zijn EV met zijn echtgenote in Australië doorbracht. Begin Januari van dit jaar maakte hij van de plaats van zijn inwoning, Penrose (New South Wales), een autotocht naar Brisbane (Queensland) en terug. Over deze interessante trip publiceren wij hier het eerste gedeelte van zijn reisbrief.

10 Januari 1956.

"Everything has been checked up; the tank is full to 'r neck". "Good, thanks". Ik betaalde de benzineman het verschuldigde bedrag en gewapend met twee niet te volle handkoffers en het fototoestel schietklaar, startten wij om 10 uur voor onze circa tien dagen durende trip naar Brisbane, de hoofdplaats van Queensland.

Van de N.R.M.A. — te vergelijken met de Nederlandse K.N.A.C. — hadden wij voor het traject Penrose — Katoomba een aantal zeer handig samengestelde en overzichtelijke kaartjes gekregen. Eenmaal op de Highway ging het met een kalm gangetje op Camden aan, tot nu toe nog bekend terrein. Even voorbij laatstgenoemde plaats werd de Highway verlaan en links afgeslagen, de weg naar Penrith. Deze weg viel ons reuze mee, een goed wegdek. Maar de omgeving was vrij eentonig en erg eenzaam. Dit veranderde echter wel toen wij op de Western Highway kwamen; deze Highway is de enige grote verkeersader, die de bergketen achter Sydney doorbreekt.

In Penrith gebruikten wij onze lunch en herdachten ons eerste (en enige!) slachtoffer: een kip. Maar wie laat dan ook midden in de hoofdstraat van het vrij drukke Penrith een kip rondwandelen?

Verder Westwaarts gaande zagen wij de befaamde bergen, die bekend staan als de Blue Mountains. Inderdaad hangt er over deze bergen een typische blauwe waas. We troffen het helaas niet met het weer, zonder twijfel zou het uitzicht op deze bergen met zonnenschijn veel mooier zijn geweest. Maar ondanks de betrokken lucht genoten wij er toch wel van.

In Wentworth Falls sloegen wij een zijweg naar het Zuiden in en kwamen aan de grens van het plateau waar wij ons bevonden. Zoals ook bij de Fitzroy falls (zie het Januari-nummer van „de Uitlaat“) scheidden steile wanden ons van een lager gelegen vallei, maar deze vallei leek onmetelijk groot. Eerst toen realiseerden wij ons de welhaast onover-

komelijke moeilijkheden om in zo'n gebied bijvoorbeeld een neergestort vliegtuig te moeten opsporen (als ik mij nog goed herinner heeft er onlangs in de kranten gestaan dat in December 1955 het wrak was gevonden van een in September 1954 neergestort vliegtuig).

Net toen wij op weg waren om de Crying Rock en de Queen's Fall te bezichtigen, brak er een hevige onweersbui los, zodat wij ons maar haastig terugtrokken in het vlakbij gelegen theehuis en ons maar troostten met Devonshire tea (een soort thé-complet). Toen het weer opklaarde, werd het wel tijd om een onderdak te gaan zoeken. Vooral in door touristen bezochte gebieden moet je er niet al te laat aan beginnen. Ons was geadviseerd daar niet later dan om 5 uur mee te beginnen. Vandaar ook, dat toen wij eerst tegen zessen bij een hotel in Leura, dat ons wel leek, aankwamen en de receptioniste ons niet direct uitsluitel kon geven, wij ietwat in de knijp zaten. Gelukkig viel het nogal mee. Wij kregen althans een prima kamer toegewezen. Na een haastig bad en dito aankleedpartij — het diner in de meeste hotels begint al om kwart over zes en

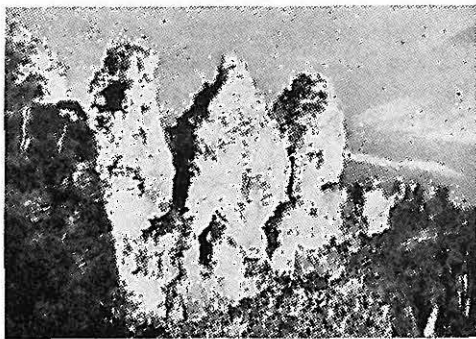


De donkere lijn op bovenstaand kaartje geeft de route aan, zoals door ons werd gevolgd.

na 7 uur krijg je niets meer! — kwam ik tot de onaangename ontdekking mijn dassen te hebben vergeten. In de weinige minuten die nog restten ben ik toen naar een herenmodezaak gehold die zowaar nog open was en het land was alweer gered.

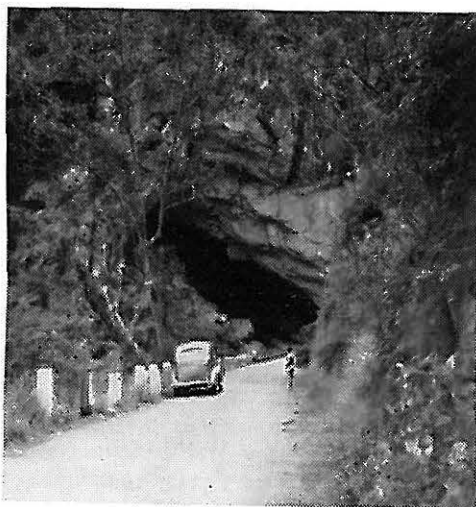
11 Januari.

Zo vroeg als het diner plaatsvond, zo laat bleek het ontbijt te zijn. Ik vind tenminste 8 uur voor een ontbijt rijkelijk laat, want dat betekent dat je niet eerder dan tegen negenen kunt starten.



De beroemde Three Sisters

In Katoomba moesten wij natuurlijk eerst de beroemde Three Sisters bezoeken, drie vlak bij elkaar staande enorme rotsblokken, die uit de vallei opsteken. Daarna poogden wij de eveneens beroemde Falls te bezichtigen, maar de over het algemeen vrij ongelukkig opgestelde Australische wegwijzers en de diverse voorbijgangers met hun "I'm sorry" of "I don't know" brachten ons niet waar wij wezen wilden en om verdere tijdverspilling te voorkomen zijn wij maar verder getrokken langs de Western Highway. Bij Hartley sloegen wij voor de verandering weer eens naar het Zuiden af op weg naar de Jenolan Caves. Na ruim een uur rijden op een vrij eenzaam traject, zulks wat



The Arch — de spelonk waar de koplampen van de auto moesten worden ontstoken.....

menselijk leven betrof maar afwisseling genoeg hooft aan prachtige vergezichten, doemde nog vrij plotseling een enorm rotsgevaarte op waarin een grote spelonk. Deze spelonk bleek "The Arch" te heten. De koplampen moesten worden ontstoken en wij reden de duisternis in. Maar nog geen honderd meter verder of het daglicht kwam ons weer tegemoet en wij stonden aan de andere zijde van de rotsmassa en tegenover een aantal bussen met bezoekers. Een eindje verderop bleek de parkeerplaats te zijn. Deze was behoorlijk bezet. Teruglopende naar The Arch ontmoeten wij tientallen bezoekers, die blijkbaar net hun lunch hadden genuttigd in het 3 verdiepinghoge hotel, dat vlak bij de spelonk stond. Voor de loketten stonden queue's van toeristen, die de grotten wilden bezichtigen. Na informatie wisten wij dat er diverse grotten waren met een totale lengte van ruim 5 km. Voor het bezoeken van een grot of combinatie van grotten, was een gids beschikbaar. Met het oog op onze verdere tocht kozen wij de eerstvolgende rondgeleiding, hetgeen toch nog altijd betekende dat wij drie kwartier moesten zien door te brengen in een druilige regen, in de kille Arch of in het hotel bij een kopje koffie. Enfin, die drie kwartiertjes kwamen om en met circa dertig andere bezoekers volgden wij de gids.

In tegenstelling tot ons bezoek aan de Wombeyan Caves (zie ons Februari-nummer) waar wij toen de enige bezoekers waren en derhalve een nauwer contact met de gids hadden, vonden wij over het algemeen dit bezoek enigszins teleurstellend. Natuurlijk waren er prachtige taferelen te bewonderen, maar de op een grote afstand staande en half-verstaanbare gids, schreeuwende kinderen en ons omringende menselijke luchtjes, bedierven helaas meer dan wij hadden verwacht.

Het regende nog steeds toen wij onze rit voortzetten en via Oberson en Tarana weer op de Western Highway kwamen. Gelukkig droogde het wat op toen wij tegen vijven Bathurst binnenstoven. Van onze disgenoot in het hotel, waar wij onderdak hadden gevonden, vernamen wij enige bijzonderheden over de streek. Ook raadde hij ons een bepaalde route aan. Des avonds maakten wij een toertje en een wandeling door het vriendelijk-aandoende plaatsje, dat kennelijk zeer modern is opgezet. Het stratenplan is rechthoekig en in het midden van de brede straten staan lantaarnpalen met dubbele lantaarns; de overdekte trottoirs worden verlicht door op uniforme wijze in de luifels aangebrachte lampen, zodat je — vooral op donkere avonden — het gevoel krijgt in een lange corridor te lopen.

12 Januari.

Dank zij de tip van onze disgenoot, hadden wij vanmorgen een vervroegd ontbijt en reeds om kwart vóór acht wees de neus van onze Prefect naar Orange, dat wij binnen het uur bereikten. In een garage werd een klein mankement verholpen en na een kopje (niet al te smakelijke) koffie, snorden wij over de zeer goede weg vrolijk voort. Veel verkeer was er niet, de omgeving was ietwat saai, dus er werd wat meer gas gegeven dan oorspronkelijk het plan was. Hierdoor waren wij eerder via Dubbo in Gilgandra dan volgens ons schema, weshalve wij in laatstgenoemd plaatsje de kuiten maar eens gingen strekken, mede om ons scherp te zetten voor het te verwachten slechte weggedeelte Gilgandra — Biddon. En om het maar meteen te vertellen: het was tussen Biddon en Coonabarabran ook beroerd. En eenzaam! Wij hebben op de 100 km tussen Gilgandra en Coonabarabran nog geen tien auto's gezien, slechts één bord waarop aangegeven „school", verder twee paarden en één wegwijzer. Het was wel een geluk dat wij heelhuids, zowel wat ons zelf als de auto betrof, ons doel voor dien dag bereikt hadden. Zo zonder directe hulp bij de hand als je die nodig hebt, is toch niet zo geslaagd te noemen.

Coonabarabran bleek een modern hotel rijk te zijn, een bioscoop met 2 × per week een voorstelling, twee korte, haaks op elkaar staande, winkelstraten en . . . ja, eigenlijk niets meer. Behalve dan dat wij voor het eerst leden van de oorspronkelijke bevolking, Aborigenes, zagen. Ze zijn vrij klein van stuk, meer zwart dan bruin van huidskleur en ze hebben een sterk geprononceerde hoekige gelaatsvorm. Ze mogen geen alcoholica gebruiken, maar blijkbaar wel bier, want wij hebben ze later zowel aan de bar als in de lounge gezien.

In het moderne hotel kregen wij accommodatie, maar het was niet de dag van de filmvoorstelling, de winkels en milkbars hadden niets bijzonders te bieden en verder was het er stikkend heet.

Enfin, bij het hotel was, behalve de onafscheidelijke pub, ook een gezellige „beergarden" en daar hebben wij de hitte en stof middels enige glazen Toothbeer weg trachten te spoelen. Van iemand die beweerde zo'n beetje alle wegen van N.S.W. te kennen, kregen wij de bevestiging te horen dat de weg naar Gilgandra slecht was (sic!), doch dat de Oxley Highway prima in orde was.

13 Januari.

Vol goede hoop startten wij, na een wederom vervroegd ontbijt, vol verwachting elk ogenblik over asphalt te

mogen rijden. Mijl na mijl vergeleed --- pardon: verhobbelde --- en onze gedachten aan het adres van de ons onbekende wegenverkenner waren nu niet bepaald erg vriendelijk. Na ongeveer 45 mijl gehobbel, haalden wij verlicht adem: vóór ons strekte zich een prachtig bitumen wegdek uit. In Tamworth werd de inwendige mens versterkt en de weg gezocht naar de New England Highway. Die vonden wij dan ook wel, maar eerst na vier mijlen ontdekten wij dat wij de verkeerde kant uitgingen, n.l. naar Sydney toe. Dus maar rechtsomkeert gemaakt en terug naar Tamworth om die ene wegwijzer te zoeken waar Armidale op zou staan. Ja, warempel, daar stond-ie. Met verheugde blik nestelden wij ons behagelijk op de bank en maling hebbende aan vroeg fluitende vogels en vangende poesjes, zongen en floten wij de eenzaamheid weg.



Het vogeltje op de wegwijzer.

De Thunderbolt Rock, vol beklad met advertenties, had alleen maar onze belangstelling; een vogel draaide deze rotsklomp haar staartje toe. Na het praktisch boomloos gedeelte van de Oxley Highway, kwamen wij nu in een streek die erg op de Veluwe lijkt. In Glenn Innes troffen wij het niet direct met een onderdak. Wij hadden de



.....kwamen wij nu in een streek die veel op de Veluwe leek.....

smaak van het comfort der moderne hotels te pakken en hadden geen behoefte het eens met een hotel uit de oude tijd te proberen. Maar ondanks het kris-kras door de plaats speuren, konden wij niets anders vinden dan een typisch Australisch eind-vorige-eeuw's hotel, waar nog maar één kamer vrij bleek te zijn. Enfin, het zag er schoon



Het hotel te Glenn Innes.

en zindelijk uit. Het enige niet-confortabel was, dat de badkamer en het toilet op een hoger-gelegen verdieping lagen. Maar het diner maakte weer alles goed. In de gezellig ouderwets aandoende beergarden, waar je elk ogenblik een postkoets verwachtte, hebben wij heerlijk genoten van een glaasje koud.

14 Januari.

Natuurlijks waren we wakker of meteen het bed uit. Gelukkig, er behoefde geen strijd geleverd te worden, wie het eerst onder de douche mocht kruipen. Heerlijk verfrist wilden wij ons reeds naar onze kamers begeven, toen wij op de veranda een stel grijs-harige oude vrijsters zagen, die, gekleed in min of meer lelijke nachtponnen op hun blote voeten rondschuifelend, aan hun kopje ochtendthee slurpten. En dat op de nuchtere maag!

In Tenterfield moest nodig een pijpje koud door het keelgat worden gegoten. Per slot zaten wij toch reeds in een sub-tropisch gebied.... bijna. Aan weerskanten van de weg zagen wij sinaasappelenboomgaarden, het oranje van de vruchten steekt zo aardig af tegen het donkere bladerengroen der vrij kleine bomen.

Bij Wallangara werd de grens naar Queensland overgestoken. En al direct zag je het verschil: de enkele of dubbele gele streep, die de N.S.W.-wegen in banen verdeelt, zijn in Queensland vervangen door witte strepen. De naam-bordjes, in N.S.W., wit met zwarte letters, zijn in Queensland zwart met witte letters. Iedere staat zijn eigen mening!

Het landschap toont in Queensland af en toe een verrassende overeenkomst

met Indonesië, met dit verschil dat er in plaats van sawah's vlakke graslanden zijn; de bergen op de achtergrond lijken echter op die in de Archipel.

Na Warwick ging het op Ipswich bij Brisbane, aan. In Marydale, een plaats waar wij slechts een benzinestation en een kiosk ontdekten, gebruikten wij onder veel gepuf onze lunch. We hadden echt medelijden met onze Prefect, die wij geen beschaduwde plekje hadden kunnen geven. Na 20 minuten rijden, kwam mijn vrouw tot de ontdekking dat zij haar zonnebril had laten liggen in Marydale. Terug maar weer. De bril bleek reeds netjes opgeborgen en verheugd weer in het bezit te zijn van het ogenbeschermartikel, vervolgden wij onze tocht.

De Cunninghampas, een 14 km. lange slingerweg, bood schitterende vergezichten. Onze aandacht viel op de naamborden, die gewoonlijk bij een brug staan en waarop de naam prijkt van de rivier of beek. Vóór je de brug opreed, zag je aan de linkerkant het bord; was je echter halverwege de brug, dan zag je aan je rechterhand op de andere oever weer een bord. Omkijkend, zag je op de achterzijde van het eerste bord ook de naam geschilderd en ten slotte aan de andere kant van het 2de bord nog eens de naam. Dus de naam van het riviertje stond bij een en dezelfde brug 4 x aangeduid. Het was echter een grote geruststelling, dat in Queensland de linkerrivieroever hetzelfde heette als de rechteroever. In Ipswich vingen we bot: geen hotel-accommodatie beschikbaar. Verlangend naar een bad, zetten wij mistroostig koers naar Brisbane, ons zelf weinig hoop gevend nog op Zaterdagavond een kamer te vinden. Enige minder aantrekkelijke hotels voorbij Ipswich zijn we maar voorbijgereden. Bij Redbank zagen wij een oud kavalje dat meer pub dan hotel leek, alhoewel het de weidse naam *Commercial Hotel* droeg. De baas kon ons niets beloven, of wij maar wilden wachten op de "lady", die direct zou komen. Dat hebben we toen maar gedaan. Na twee biertjes kwam een keurig gekleede dame ons vragen wat onze verlangens waren. Na enig heen-en-weer gepraat was het ijs spoedig gebroken en wij kregen op de bovenverdieping een kamer, waarin een reuze bed met.... klamboe stond! Wij bleken de eerste vreemdelingen te zijn, die in dit hotel logies hadden gekregen. Het moet worden gezegd dat, hoewel e.e.a. primitief aandeel, de sfeer, die van het hotelhoudersgezin uitging, bijzonder gezellig was. Wij bewaren aan dit hotel dan ook een zeer aangename herinnering.

(wordt vervolgd)
A.F.L.

Ladies' Night op de "Grand Old Lady"

Rotary-Makassar gast
van de K.P.M.

Onze correspondent uit Makassar schrijft ons:

Het was op 27 December j.l., dat onze "Grand Old Lady" de gastvrouw was van vele harer zusters, de „Anns" van de leden van de Rotary Club Makassar.

Kapitein Corsten, onder wiens commando de „Plancius" zo menigmaal de haven van Makassar was binnengevaren, nodigde, toen hij voor het eerst na zijn gezinsscheidingsverlof te Makassar binnenlag en de gast van de Rotary Club was, de Rotariaans en hun Anns uit voor een "Ladies' Night" aan boord van zijn schip.

Voor non-Rotarians zij vermeld, dat Rotary een wereld-vereniging is, waarvan uitsluitend heren lid kunnen zijn. Teneinde echter ook de dames in het verenigingsleven te betrekken, is het usance dat twee maal per jaar een "Ladies' Night" wordt gegeven, waar de leden met hun echtgenoten aan deel kunnen nemen.

De uitnodiging van Kapitein Corsten werd door de vergadering zonder hoofdelijke stemming aangenomen en op 27 December j.l. vastgesteld.

In de sfeer van Kerstmis heette Gezagvoerder Corsten des avonds om half acht zijn meer dan honderd gasten welkom aan boord van de "Grand Old Lady", die voor deze bijzondere gelegenheid haar promenade-dekken, rooken eetsalon getooid had met de Kersten Rotarykleuren.

De Voorzitter van de Rotary Club Makassar, de Heer Sumbone, bedankte in zijn antwoord Kapitein Corsten voor zijn gastvrijheid, en vestigde de aandacht op de steeds prettige verstandhouding tussen de Rotary Club Makassar en de K.P.M.

Daarna volgde de "followship" met een uitstekend verzorgde apéritif.

Omstreeks negen uur nodigde Kapitein Corsten de Rotarians en hun Anns aan tafel. Een ieder genoot van de wel-toebereide spijzen en menigen maakte daarbij de opmerking, dat de "Grand Old Lady" de fijne keuken nog niet vergeten was.



Gezagvoerder H.A. Corsten heet zijn Rotary-gasten hartelijk welkom.

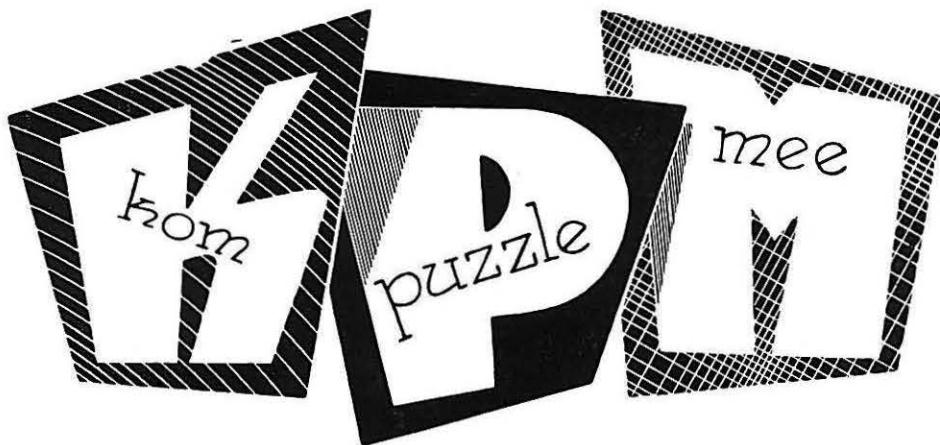


De Voorzitter van de Rotary Club te Makassar, de heer Sumbone, dankt voor de hartelijke ontvangst aan boord van de "Plancius".

In opgewekte stemming begaven de gasten zich na het diner weer naar het dek. De rooksalon was inmiddels gemetamorphoseerd tot danszaal en stelde daarmee de liefhebbers in de

gelegenheid nog even de benen te strekken.

Onze "Grand Old Lady" kan op een door haar gasten zeer gewaardeerde avond terugzien.



Hier komen dan de namen der prijswinnaars van het Kerst-kruiswoord-raadsel, voorkomende in het December-nummer van „de Uitlaat”.

De eerste prijs van Rp. 50,— gaat naar: P. J. de Kruijff, hoofdemployé afd. CM/HK;

de tweede prijs van Rp. 30,— aan: Gezagvoerder S. J. Krijt, a/b ss. „Generaal Michiels” en

de derde prijs van Rp. 20,— aan: P. J. Woldringh, hoofdwerktuigkundige a/b. ms. „Camphuys”.

*

De juiste oplossing van de visitekaartjes-puzzle, eveneens voorkomende in het December-nummer, luidt als volgt:

1. beeldhouwer
2. onderwijzeres.

De uitgeloopte Rp. 25,— gaan naar: Zuster M. F. Bokkeman, verpleegster Ziekenhuis Petamburan te Djakarta.

*

Tenslotte nog de namen der 3 prijswinnaars van het anagram-raadsel, gepubliceerd in het Januari-nummer van „de Uitlaat”.

De eerste prijs van Rp. 25,— gaat naar: E. A. Munster, 2de stuurman, Djalan Garuda no. 30 te Djakarta:

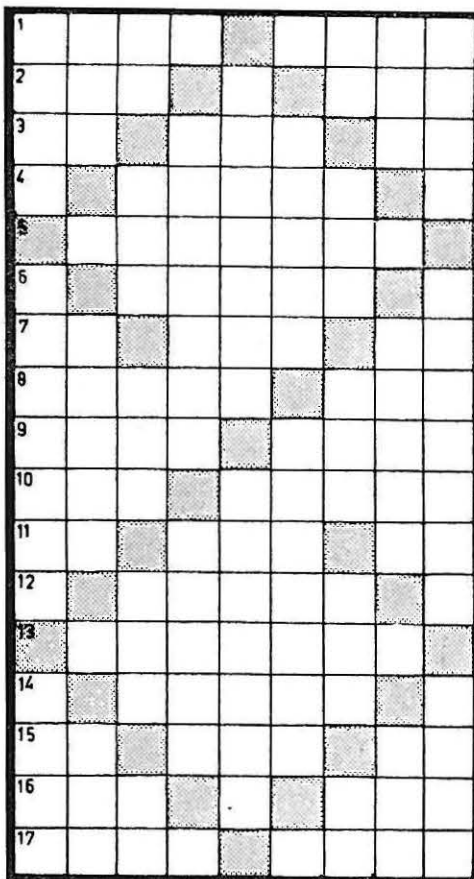
de tweede prijs van Rp. 15,— aan: L. Boonstra, p/a Agentschap Medan en de derde prijs van Rp. 10,— aan:

Mevr. A. Ali Imbran — HK II — afd. Claims/Hoofdkantoor.

Aan alle prijswinnaars onze gelukwensen.

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.



De inzendingen voor de puzzle van deze maand moeten de Redactie uiterlijk 20 April a.s. hebben bereikt. We wensen u weer veel succes!

Spreekwoordslinger.

Ingevuld moeten worden 17 woorden van negen letters, waarvan U naast de omschrijvingen de lettergrepen gegeven krijgt. Bij juiste invulling ontstaat er in de grijs-getinte slingervakjes een spreekwoord.

Omschrijvingen:

1. gemeen; 2. het tegenovergestelde; 3. voortreffelijkheid; 4. lekkere; 5. plaats aan de Golf van Triëst; 6. gewonde; 7. legendarische vorst; 8. zedelijkerwijze; 9. waarin oesters gekweekt worden; 10. huisschoen; 11. veldhospitaal; 12. aanhangsel; 13. geneeskundige; 14. kunstmatige wereldtaal; 15. ivoor; 16. zorg voor de armen; 17. fooi.

De gebruikte lettergrepen:

am — ar — been — bre — bri — bu — bij —
ce — deel — door — drink — el — es — fel —
gam — ge — geld — gen — groot — heid —
ke — ke — kwets — lan — li — lij — men —
mo — na — na — nus — oes — pan — pe —
pen — peul — put — ra — ra — ran — sel —
si — sma — te — te — ter — ter — the —
to — tof — trapt — voeg — zorg.

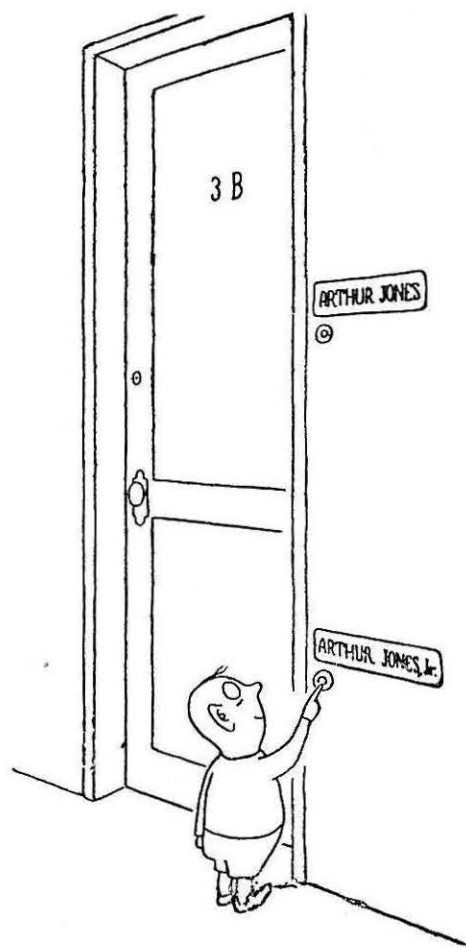
De historicus Felix Dahn, die een diepgaande studie van de Germanentijd maakte en wiens boek „De strijd om Rome” wereldvermaard werd, was eens op de jacht genodigd. Dahn schoot en schoot, maar het lukte hem niet één keer het wild te raken. Telkens als hij miste hoorde men de geleerde mompelen: „Onbegrijpelijk.”

„Wat is toch zo onbegrijpelijk, professor?” vroeg hem een medejager.

„Wel,” zei Dahn, „dat er vroeger hele volken zijn geweest, die uitsluitend van de jacht leefden.”

*

De aankomst van het Engelse stoomschepje „The Defiance” in de Rotterdamse haven in het jaar 1816 betekende een geweldige sensatie. De eigenaar werd prompt tot ereburger benoemd. Zijn verzoek om subsidie voor de bouw van vier stoomschepen ten behoeve van passagiersdiensten in Nederland vond een gunstig onthaal bij Koning Willem I. Toch ging het plan niet door. Allerwege rees verzet, vooral vanwege het nadeel dat de „geëtablisseeerde postwagens, veerschuiven, enz.” van de nieuwheid zouden ondervinden.



Op nevenstaande pagina:
Varkensspel te Bitung

(foto: Frank Bodmer studio)



