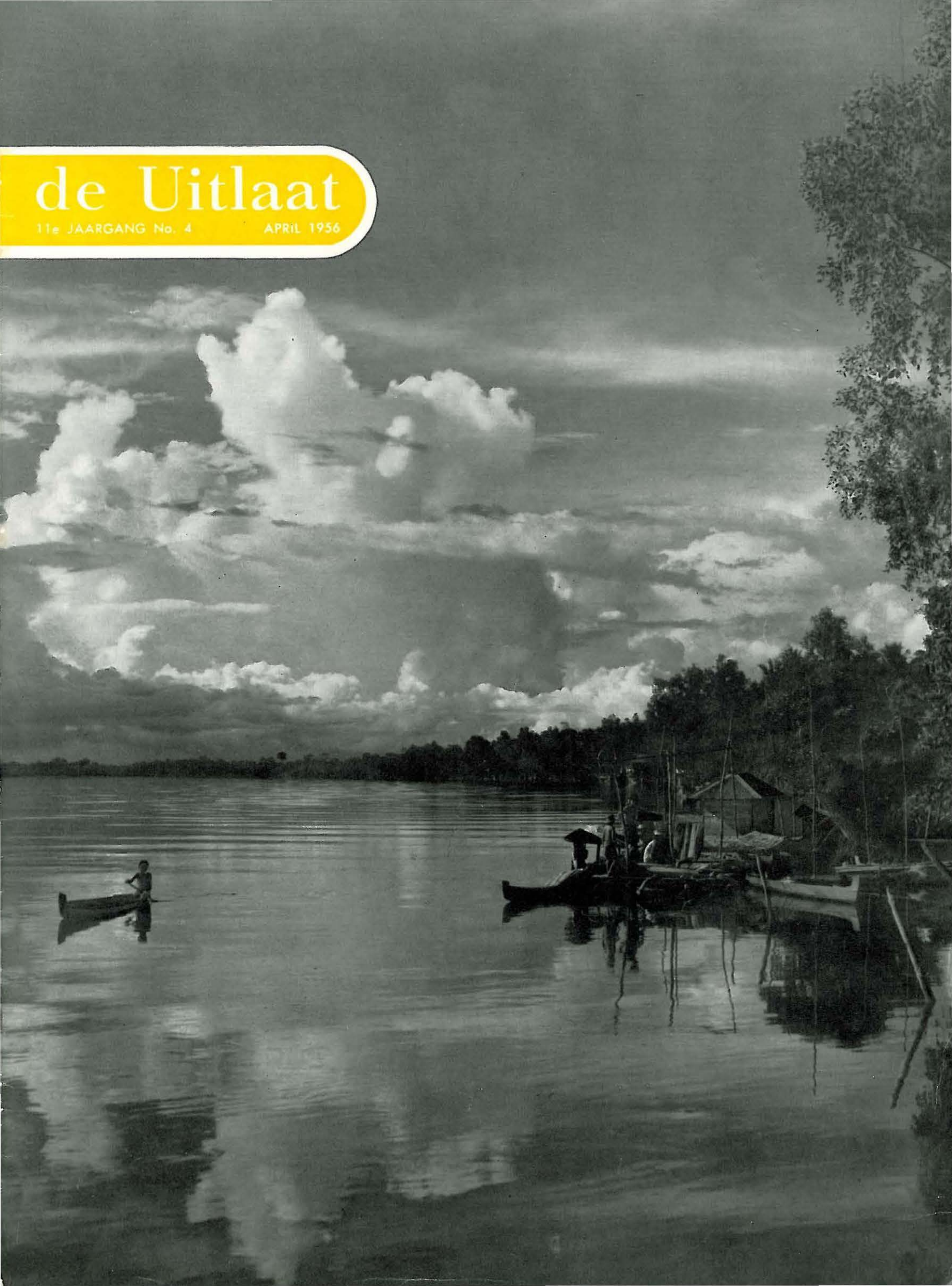


de Uitlaat

11e JAARGANG No. 4

APRIL 1956





Hare Majesteit Koningin Juliana viert 30 April Haar zevenenveertigste verjaardag

(foto : M.C. Meijboom)

Gezagvoerder H. A. Corsten wordt commodore

Donderdag 15 Maart vond des morgens om half 10, in tegenwoordigheid van de voltallige Directie, verschillende chefs van dienst alsmede gezagvoerders en officieren van de op die dag te Tg. Priok binnenliggende schepen, aan boord van de „Plancius” de uitreiking plaats van de commodorevlag aan gezagvoerder H. A. Corsten.

Zoals de lezers in het Maart-nummer van „de Uitlaat” hebben gelezen, vertrok de vorige commodore der K. P. M. gezagvoerder R. D. Wasterval, op 16 Februari j.l. met de „Willem Ruys” naar Nederland om aldaar van een welverdiend pensioen te gaan genieten.

Door de Directie werd daarna besloten om het commodoreschap der K. P. M.-vloot aan te bieden aan gezagvoerder Corsten, die na Kapitein Westerval thans als nummer 1 op de ranglijst der gezagvoerders voorkomt.

In de rijkelijk met bloemen getooide eerste klasse rooksalon van de „Grand Old Lady” werden de Directie en andere hoge functionarissen van de maatschappij door Kapitein Corsten en zijn état-major welkom geheten.

Nadat allen van een kopje koffie waren voorzien, sprak President-directeur Mr. D. F. de Koe gezagvoerder Corsten toe. Spreker zei om twee redenen verheugd te zijn de commodorevlag te kunnen uitreiken. De eerste reden was om deze vlag aan gezagvoerder Corsten te kunnen aanbieden, die niet alleen als eerste op de ranglijst der K. P. M.-gezagvoerders voorkomt, doch ook om het feit dat hij bekend staat als een bekwaam en actief kapitein. De tweede reden was dat de commodorevlag nu weer van het vlaggeschip der maatschappij zou waaien, hetgeen reeds voordien verschillende malen was ge-



Commodore Corsten temidden van het Lager Varend Personeel. Vooraan zittend geheel links timmerman F. Lerrick, die Kapt. Corsten namens het L. V. P. toesprak.

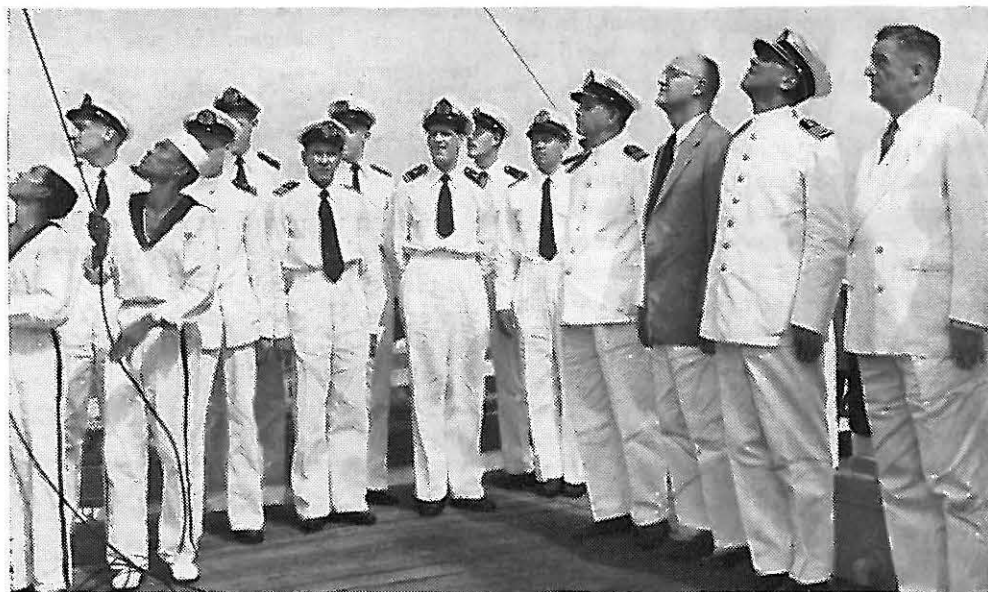
schied. Nadat spreker de vlag symbolisch had overhandigd en daarbij de wens uitsprak dat gezagvoerder Corsten als commodore even voorspoedig zou mogen varen als hij tot nu toe had gedaan, sprak de hoofdwerktuigkundige van de „Plancius”, de heer Hendriks namens de andere officieren enige waarderende woorden aan het adres van de nieuwe commodore. Uit naam van de gehele bemanning van het schip werd aan kapitein Corsten een

tussen het vroegere commodoreschap ten tijde van de V. O. C. en de waarde die thans aan deze functie wordt toegekend. Spreker dankte zijn bemanning voor het fraaie cadeau en maakte tevens van de gelegenheid gebruik om zijn officieren te bedanken voor de fraaie bloemenmand die zij aan zijn vrouw in Nederland hadden gestuurd. Deze geste werd door hem zeer op prijs gesteld, daar toch meestal de zeemannsvrouw zo vaak het gevoel heeft buiten het werk van haar echtgenoot te staan.

Daarop richtte gezagvoerder Corsten zich in het Indonesisch tot het Lager Varend Personeel en dankte hen voor de prettige samenwerking, die hij steeds van hen ondervindt.

Hierna werden de gasten uitgenodigd aanwezig te zijn bij het hijsen van de commodorevlag. Alle opvarenden stonden keurig in carré opgesteld bij de achtermast. Op het fluitsignaal van de eerste stuurman werd de maatschappijvlag langzaam gestreken en tegelijkertijd de commodorevlag gehesen. (Deze vlag ziet er praktisch hetzelfde uit als de maatschappijvlag, alleen met dit verschil dat er in de linkerbovenhoek een ster op is aangebracht).

De plechtigheid was hiermede geëindigd. De Koninklijke Paketvaart-Maatschappij heeft weer een commodore. Wij wensen kapitein Corsten een goede vaart!



Tijdens het hijsen van de commodorevlag.

(foto's: W. van Boggelen)

De eerste commodore van de „Plancius”

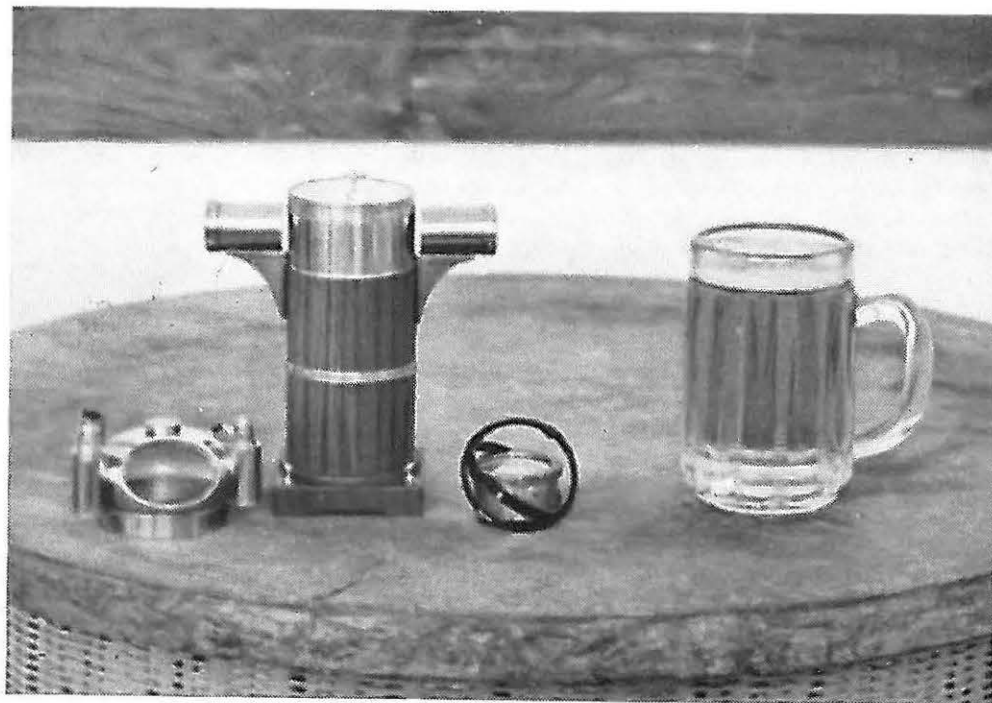
In de vroege ochtend op een dag in November 1924 stoomde de „Grotius” van de Stoomvaart Maatschappij Nederland de rede op van Tg. Priok.

Wij stonden aan de railing en keken met jeugdige emotie naar de nog twin-kelende lichtjes van Java's eerste haven in de juist opkomende dageraad. Op deze aankomstdag zou onze carrière aanvangen; hoe weinig konden wij toen beseffen van welke betekenis Tandjung Priok en omgeving in ons verblijf en bestaan alhier zou zijn.

Eerste indrukken worden niet licht vergeten en blijven levendig in de herinnering. Onder de vele impressies op deze bewuste morgen is er één die ons dan ook steeds vers in geheugen is gebleven; het is de eerste kennismaking met onze „Plancius”. Bij het voorbijvaren van de eerste binnenhaven zagen wij haar liggen, gracieus van lijn en prachtig wit geschilderd, de commodorevlag in de voortop aan B.B.-ra. Ons groepje jonge K.P.M.-ers daar aan boord van de „Grotius” waren zichtbaar trots bij het eerste contact met dit fraaie schip van onze Maatschappij. Hoe weinig kon toen worden vermoed dat wij in de levensavond van dat schip met sterke banden aan haar zouden zijn verbonden.

Reeds spoedig na onze aankomstdag waren wij actief op de warme en lange kade van Tandjung Priok om onze plaatsing te volgen. Nu kregen wij gelegenheid om de toen nog gloednieuwe „Plancius” van dichtbij te bekijken. Zij torende hoog uit boven de andere Paketvaart-schepen en had alle allures van een mailboot. Wij vernamen reeds spoedig de naam van de kapitein, die als eerste commodore de commodorevlag voerde op de „Plancius” n.l. Kapitein E. van der Wijk.

Voor ons, in die tijd nog een pas beginnend officier, was persoonlijk contact met deze kapitein uitgesloten. Wij hebben dan ook slechts herinnering aan commodore Van der Wijk bij ontmoetingen op afstand, die toch niet nalieten indruk op ons te maken. Kapitein Van der Wijk was een man van stijl en goede vormen, steeds gekleed in gesloten witte uniformjas met de toenmalige stijve Paketvaart uniformpet



Hoofdemployé M. E. Roumimper (1e instrumentmaker van het Nautisch Instituut) vervaardigde bovenstaand model van een Harri-vloeistofkompas en bood dit de Chef van het Nautisch Instituut, adjunct-chef F. A. Moerdijk, aan ter gelegenheid van diens 25-jarig dienstjubileum op 23 Februari j.l. Men vergelijke de grootte van de kompas met het daar-naaststaande bierglas.

correct op het hoofd. Zijn optreden was de verpersoonlijking van autoriteit en gezag. Jarenlang is hij een bekend gezagvoerder geweest van de sneldienst, geacht door passagiers en bemanning.

Tussen die tijd en thans liggen meer dan 30 jaren. Kapitein Van der Wijk is een generatie terug reeds uit ons midden gegaan en behoort niet meer tot de levenden.

De „Plancius”, thans de „Grand Old Lady”, heeft geschiedenis gemaakt in de Nederlandse scheepvaart en werd in onze maatschappij en daarbuiten een begrip. Een lange reeks gezagvoerders voerde in de afgelopen 32 jaren het commando over haar; verschillende van hen zijn commodore geweest. Verscheidene genieten thans nog van hun welverdiend pensioen. Hoeveel interessants zouden zij ons niet over gebeurtenissen op en rondom ons vlaggeschip kunnen vertellen. Misschien dat deze herinnering aan commodore Van der Wijk hun daartoe aanleiding kan geven.

Op 15 Maart j.l. is weer de commodorevlag op de „Plancius” gehesen en met nog jeugdig élan doet ze deze, voor haar zo bekende vlag met gouden ster, uitwaaien.

In de cyclus van alle leven is een begin en een eindpunt. In 1924 ging op de „Plancius” voor het eerst de commodorevlag in top; in welk jaar en door wie zal deze onderscheidingsvlag voor het laatst worden gevoerd?

Aan dit alles werden wij herinnerd toen wij op een rondgang door het schip in de pittoreske, in oud-Hollandse stijl opgetrokken, 2e klas rooksalon stil stonden bij een ingelijste oorkonde, waarin in dichtvorm de eerste glorie van de „Plancius” onder Kapitein Van der Wijk werd bezongen. Het was de eerste toeristenreis van ons vlaggeschip naar de Molukken in Mei 1924; aan boord waren o.m. President-directeur Van Zalingen met echtgenote.

Wij zien uiteraard steeds naar de toekomst; toch is het vaak nuttig terug te schakelen en eens blik in het verleden te werpen. Het is vooral de betrekkelijkheid van alles, die dan beter tot ons spreekt.

H. A. C.

Is 't hart van zware zorgen krank
En dof en droef 't gemoed
Muziek maakt met haar zilv'ren klank
Spoedig weer alles goed.

Shakespeare.

Het M. C. Koning Studiefonds

Uit het jaarverslag over 1955

Het Bestuur van het M. C. Koning Studiefonds bracht op 21 Februari 1956 zijn verslag uit over het jaar 1955.

Hieruit blijkt dat in 1955 een bedrag ad f 30.728.— beschikbaar werd gesteld voor studiebeurzen, terwijl tevens de tegenwaarde van Rp. 13.315.— werd betaald voor studiebeurzen in Indonesië en als bijdrage in de contributie van de Stichting Nederlands Onderwijs in Indonesië.

In 1955 hebben 10 pupillen hun studie met succes beëindigd, terwijl 3 pupillen hun studie moesten opgeven.

Op 1 Januari 1956 volgden 73 pupillen hun opleiding met een tegemoetkoming uit het Fonds en wel:

- 8 aan een Universiteit
 - 1 aan de Technische Hogeschool
 - 2 aan een Economische Hogeschool
 - 5 aan een Zeevaartschool
 - 2 voor Radio-telegrafist
 - 4 aan een M.T.S.
 - 1 aan een Ambachtsschool
 - 1 voor een P.B.N.A.-cursus
 - 4 aan een Kweekschool voor Onderwijzers
 - 1 aan een Rijks Middelbare Landbouwschool
 - 1 aan een Academie voor Lichamelijke Opvoeding
 - 1 aan een Academie voor Beeldende Kunsten
 - 2 aan een Kunstnijverheidsschool
 - 1 aan een Typografische School
 - 1 aan een Conservatorium
 - 2 aan een Muziekschool
 - 2 voor Analyste
 - 1 voor Steno-correspondente
 - 7 aan een Huishoudschool
 - 1 voor Costumiëre
-
- 48, terwijl financiële steun verleend werd bij aanschaf van leermiddelen, extra-lessen of reiskosten aan
 - 16 pupillen die het Middelbaar of het Voorbereidend Hoger Onderwijs volgden, aan
 - 8 pupillen, die een school voor Uitgebreid Lager Onderwijs bezochten en aan
 - 1 pupil, die Buitengewoon Lager Onderwijs volgde.

73

In zijn vergadering van 27 Februari 1956 kende de Raad van Bestuur een extra-bijdrage toe voor het jaar 1956 ten bedrage van f 30.000.—, daarmee het Bestuur in staat stellend, zijn taak op de tot dusverre gevolgde wijze voort te zetten.

Omscholing in volle zee

De „Wonosari”, die in één der buitenlijnen van de Kon. Rotterdamsche Lloyd van Calcutta via de Philippijnen op weg was naar Amerika, kreeg in Calcutta 98 voor Amerika bestemde koeien aan boord. De afzender bleek ernstig bezorgd voor de dieren te zijn, althans hij stuurde voor onderweg vijf oppassers en zelfs een veearts mee.

Maar de grilligheid van weer en zee waren oorzaak, dat de oppassers oppas nodig hadden en de arts verpleging. Van Singapore tot Manilla waren zij n.l. allemaal permanent zó zeeziek, dat zij het bed niet konden verlaten.

De bemanning van de „Wonosari” moest niet alleen hen vertroetelen, maar zich ook in korte tijd omscholen van zeeman tot veehouder. Immers, zij waren het nu, die met de emmers tussen de knieën onder de koebeesten moesten gaan zitten en voorts door het tijdig toedienen van voer er voor zorg moesten dragen, dat de melkproductie op peil bleef.

Sleepboot voor Suezkanaal

De I.H.C. Holland, een combinatie van zes scheepswerven, heeft van de Suezkanaalmaatschappij opdracht ontvangen tot de bouw van een nieuwe sleepboot. Deze wordt van hetzelfde type als de snelle en zeer wendbare sleepboten Qirsh en Edgar Bonnet, die sedert 1952 voor de maatschappij zijn gebouwd. Sindsdien werden eveneens een cutterzuiger Louis Pierre en een zusterschip daarvan door de I.H.C. Holland gebouwd.



Zij wachten ook op Uw hulp !!

Nog 80.000 vluchtelingen in Europese kampen

Krachtige steunactie van Radio Nederland - Wereldomroep

Onder de persoonlijkheden, die onlangs in Stockholm uit handen van de Zweedse koning Gustaaf VI Adolf de Nobelprijs hebben ontvangen, bevond zich ook een Nederlander, die zich de bijnaam heeft verworven van de grootste bedelaar van de wereld. In zekere zin had hij aan die reputatie ook de niet onaanzienlijke gift te danken, die de commissie voor de Nobelprijs hem heeft toegekend. Want dr. G. J. van Heuven Goedhart heeft zijn prijs niet te danken aan een bijzondere wetenschappelijke prestatie, maar aan de vermoeide actie, die hij sinds vijf jaar voert, om hulp te bieden aan de vluchtelingen, de laatste, tragische slachtoffers van de tweede wereldoorlog. Als hoge commissaris van de Verenigde Naties voor de vluchtelingen is hij de beschermheer van de nog altijd honderdduizenden vluchtelingen, die door de oorlog alles hebben verloren en voor hun bestaan grotendeels zijn aangewezen op de openbare liefdadigheid.

Een van de grootste moeilijkheden die dr. van Heuven Goedhart bij de vervulling van zijn taak ondervindt, is, dat het grote publiek in de meeste landen er volkomen onkundig van is, dat er tien jaar na het einde van de tweede wereldoorlog nog altijd een vluchtelingenprobleem bestaat. Ondanks alle reconstructiepogingen, die in het geteisterde Europa zijn ondernomen en die vaak zeer goede resultaten hebben opgeleverd, zijn er nog rond driehonderdduizend vluchtelingen, die permanent in nood verkeren, doordat zij, voornamelijk door gebrek aan huisvestingsmogelijkheden en aan werk, niet gereclassificeerd kunnen worden.

Aan het einde van de oorlog waren er in totaal 1.600.000. Ze waren meestal om politieke redenen van huis en haard verdreven. De inmiddels opgeheven, internationale vluchtelingenorganisatie heeft velen van hen, meer dan een miljoen, afdoende kunnen helpen, vooral door de bevordering van de emigratie van oorlogsslachtoffers naar Canada, de Verenigde Staten, Australië en Nieuw-Zeeland. Doch deze mogelijkheid is op het ogenblik vrijwel uitgeput, niet op de laatste plaats omdat de nog niet gereclassificeerde vluchtelingen meestal tot de zogenaamde moeilijke gevallen moeten gerekend worden namelijk zieken, gebrekkigen en ouden van dagen. Deze driehonderdduizend ongelukkigen zijn verspreid over Oostenrijk, Duitsland, Italië, Griekenland, Frankrijk en het Nabije Oosten, waar zij, behalve in Frankrijk, meestal ondergebracht zijn in kampen.

Zij wachten.....ook op Uw hulp !

80.000 vluchtelingen in Europese kampen wachten er op. Mensen zoals U en ik, die recht hebben op een menswaardig bestaan, die verlangen hun kinderen een opvoeding te kunnen geven. Mensen, die hun handen uit de mouwen willen steken maar het niet kunnen. En dat alleen, omdat er te weinig geld is.

Wellicht hebt U in de uitzendingen van Radio Nederland — Wereldomroep de klankbeelden gehoord die zij in vele talen heeft gemaakt tijdens een reis langs de trieste vluchtelingenkampen in Duitsland, Oostenrijk, Griekenland en Turkije. Tsjechen, Joegoslaven, Polen, Russen vertellen daarin zelf hoe zij gedwongen zijn zich in leven te laten houden door de landen van de Westerse beschaving. Zij hebben zich vol idealisme, vaak met grote persoonlijke gewaren en met achterlating van alles, geschaard achter de verdediging van de Westerse cultuur, onze cultuur en onze vrijheid. En ook de Uwe.

Zij verkommeren in troosteloze kampen, zoals wij die alle kennen uit de voorbije oorlog. Zij willen wel werken, maar moeten worden herschoold. Zij willen wel ploegen, of schoenen repareren, of wat dan ook, maar dan hebben zij geld nodig om ploegen te kopen en gereedschap om hun vak te beoefenen. Jonge mensen willen hun studie voortzetten, maar kunnen de boeken niet bekostigen.

Alles kost geld. Veel geld. En het geld is er nog niet. Sommige landen in Europa hebben hun schouders er onder

gezet om dit geld bij elkaar te brengen. Ook Nederland. Maar dan moet iedereen helpen, iedereen zonder uitsondering.

Daarom doet Radio-Nederland Wereldomroep een beroep op ons allen. 80.000 vluchtelingen wachten... ook op Uw hulp.

Laten wij proberen tenminste één familie, één man, één vrouw of één kind te helpen....

In het A.I.D. — De Preangerbode van 18 Januari j.l. lazen wij, onder het hoofd „Grijp de kans” een ingezonden stuk van de hand van L. H. C. Horsting. Wij hebben gemeend om bedoeld artikel hier te moeten overnemen:

Grijp de kans om door een daad uw dankbaarheid te tonen!

Eindelijk hebben wij luisteraars naar Radio Nederland Wereld-omroep eens de kans te tonen hoe wij Hilversum op prijs stellen, hoe dankbaar wij zijn voor het vele mooie, interessante en ons zo dierbare, hetwelk wij avond aan avond, waar ook ter wereld, geboden krijgen.

Zij die geregeld luisteren — en hoe velen zijn dat er niet — weten, dat Hilversum er zich voorgespannen heeft een bedrag van EEN HONDERD DUIZEND GULDEN bijeen te brengen voor bevrijding van de tot op heden — TIEN jaar na het eindigen van de Tweede Wereldoorlog — nog zo zwaar beproefde medemens in de Vluchtelingenkampen.

Aangrijpend, adembenemend waren de ooggetuigeverlagen, welke Jacques Idserda gaf over zijn bezoeken aan en gesprekken met de stakkerds, die daar een niet menswaardig bestaan voort-sleepten. En hoe ontroerde niet de zang van deze mannen, vrouwen en kinderen!

Waar het grotendeels slechts een kwestie van geld en goede wil is om deze mensen terug te brengen in de normale maatschappij, zou het beschamend zijn, wanneer de duizenden trouwe, vaste — en immers ook zo dankbare — luisteraars naar Hilversum, de zo mooie, menswaardige poging van Programma-leider G. Sluizer voor dit doel EEN ton bijeen te brengen niet spontaan zouden steunen. Hoe vaak luidde het niet in brieven aan hem: U doet zoveel

voor ons, konden wij ook maar eens iets voor U doen! En dat kan Nu! Nu kunnen wij, luisteraars bewijzen, dat het niet enkel woorden, maar een gemeend verlangen was, dat ons aldus deed schrijven.

In het afgelopen jaar bereikten liefst 27.000 brieven Hilversum, waaronder een zeer groot percentage uit Indonesië. Want wat is Hilversum ons Hollanders hier niet waard nu de Hollandse uitzendingen hier vervallen zijn. Zou het niet onze eer te na komen, als dat tonnetje er niet kwam?

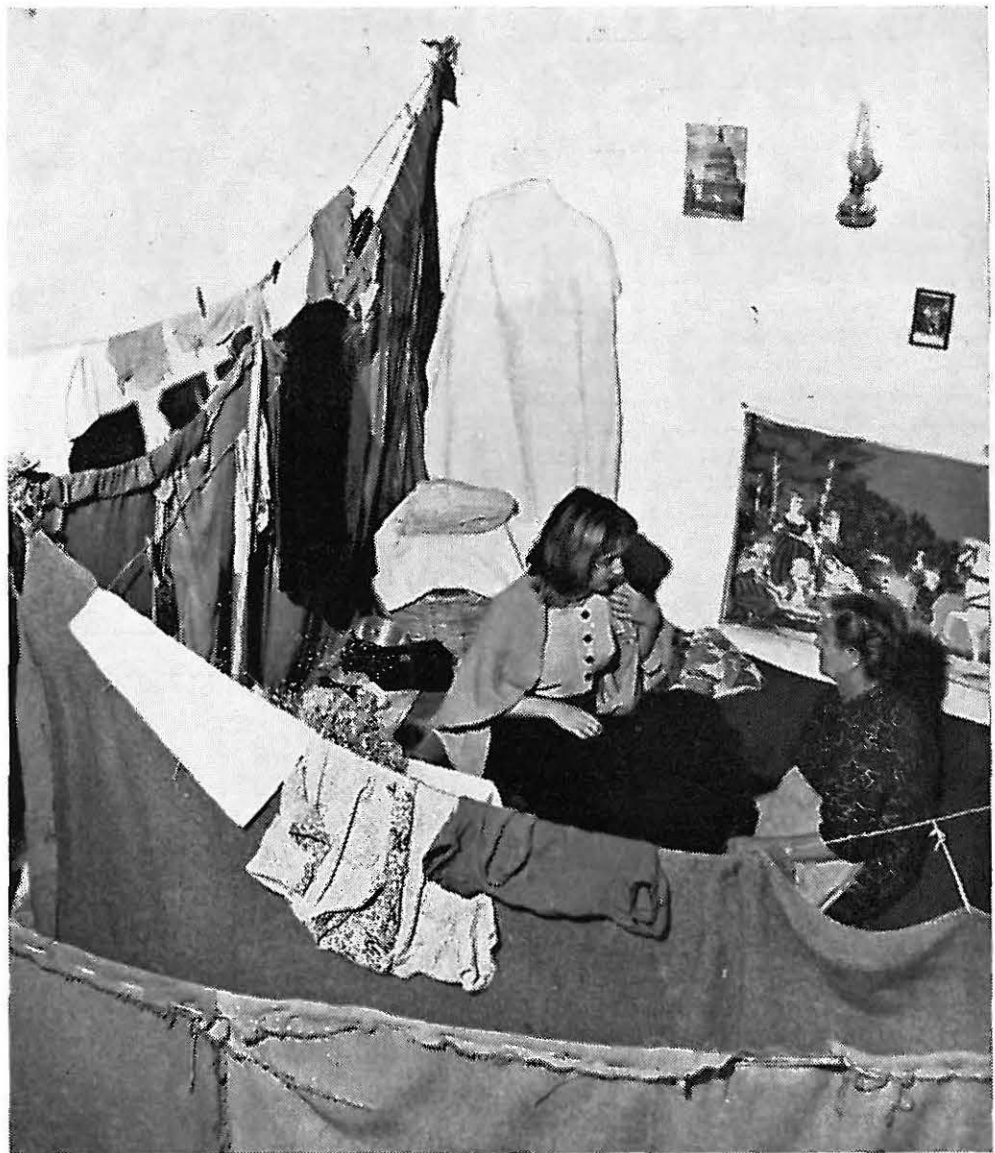
Laten zich plaatselijk comité's vormen van mensen, die nog in het volle bedrijfsleven staan, nog in functie zijn, dus connecties hebben, dan kan, moet en zal het voor elkaar komen, dan zal het waarachtig wel gaan!

Voor de slachtoffers van de watersnood in Februari 1953 was het dadelijk en spontaan in orde, waarom zou het dan nu niet kunnen? Omdat het geen landgenoten, geen eigen „volk”, betreft? Kom laten we MENS zijn, waar het in de wereld naar toe moet, willen we geluk voor allen en wereldvrede bereiken.

Wanneer wij voldaan zullen hebben aan onze plicht tegenover onze medemens en tegenover Hilversum, dat ons elke avond GRATIS zoveel biedt, zullen wij met nog meer plezier luisteren naar de ons allen zo vertrouwde stemmen van Gerard de Haan, Guus Weitzel, Jacques Idserda, programmaleider Sluizer met zijn omroepers. Zijn al die mannen in de loop der jaren geen goede vrienden van ons geworden, vrienden van verre! En zouden wij, nu ons gelukkig eindelijk daartoe eens de kans gegeven wordt, hun niet eens een plezier willen doen! Natuurlijk toch! Laten wij even onze passiviteit overwinnen en doen.

Hoe dankbaar en blij waren wijzelf niet, toen de poorten van de Japanse interneringskampen eindelijk voor ons open gingen, wij weer een eigen tehuis hadden, weer een menselijk bestaan. Is het dan geen heerlijke plicht, om ook dat grote geluk te kunnen bezorgen aan anderen, die minder fortuinlijk waren dan wij? Nu vooruit dan!

Laten wij luisteraars in Indonesië van alle luisteraars, waar ook ter wereld nu weer een pracht figuur maken. Het zou niet de eerste keer zijn!



Een triest hoekje in het Kolokynthou-vluchtelingenkamp te Athene.

(foto: Verenigde Naties)

Tot zover dit artikel van de heer Horsting te Bandung. Wij kunnen ons voorstellen dat er ook K.P.M.-ers zijn, die gaarne gehoor willen geven aan de oproep van Radio Nederland. Voor hen kunnen de volgende regelen van belang zijn:

U kunt Uw bank in Nederland opdracht geven Uw gift over te maken naar Radio Nederland — Wereldomroep — Postbus 137 — Hilversum. Als U in Nederland een girorekening bezit, laat dan een bedrag overschrijven op het nummer 366.000.

Onze lezers, die geen rekening in Nederland bezitten of er om andere redenen de voorkeur aan geven gelden ter plaatse te storten, kunnen hun bijdragen in Rupiah's storten op rekening van Radio Nederland — Wereldomroep, Nederlandse Handelmaatschappij te Djakarta, met de vermelding: Voor Vluchtelingenhelp.

Dankbetuiging

Mevrouw G. W. van den Noort-Bruggeman verzocht ons haar innige dank te betuigen aan allen die hij het overlijden van haar echtgenoot, Gezagvoerder M. van den Noort, hun deelneming hebben betuigd.

**

„God liet de mens recht op gaan, opdat hij zijn blik zou richten op de sterren.

Ovidius

„Die Rijke Reeders“

in Surabaia

Drie zéér geslaagde voorstellingen

De, op toneelgebied niet bijster verwende, Surabaiaan keek eind Januari enigszins verrast op, toen hem in het Februari-programma van de Kunstkring niet minder dan 3 toneelvoorstellingen werden voorgezet. Hoe verheugend dit feit ook voor de bewoners van de Krokodillenstad mocht zijn, dit nam niet weg dat er een zware wissel op de prestaties van onze „Rijke Reeders“ getrokken werd, daar zij het betwistbare voorrecht genoten met hun „Madame Tic-Tac“ van de hier in deze maand optredende toneelgezelschappen als laatsten op de planken te verschijnen. Een zekere mate van „toneelmoeheid“ mocht, bij diegenen die de toneelkunst in passieve vorm beoefenen, niet onderschat worden, zo dachten wij

Niets bleek minder waar te zijn. Het hernieuwde optreden van „Die Rijke Reeders“ in Surabaia was een succes. Wij baseren deze uitspraak niet zozeer op de reacties van het publiek tijdens de „officiële“ K.P.M.-avond op 26 Februari j.l.; van dit publiek, dat grotendeels op de een of andere wijze nauw verbonden is met de K.P.M., kon minder critiek en meer dankbaarheid voor het genotene verwacht worden. Maar hoe de prestaties van „Die Rijke Reeders“ door de Surabaiaanse gemeenschap op prijs werden gesteld, bleek overduidelijk uit de reacties uit de zaal tijdens de beide avonden, waarop onze toneelmensen voor leden van de Kunstkring optraden. Het mag hier werkelijk een unicum genoemd worden dat toeschouwers-zonder-plaatsbewijs enige uren lang op in der haast neergezette wankel tafeltjes staan te balanceren met de uitsluitende bedoeling om er „eens een avondje tussen-uit te zijn“! Waarmee wij maar willen zeggen, dat ondanks de overvloed van toneeluitvoeringen in deze maand, de zaal vol was, pröpvöl.

Het ligt niet op onze weg U een „critiek“ te geven op het door de „Rijke Reeders“ gebodene, noch om U de rollen en hun typeringen te beschrijven; dit laatste werd U in de Maart-„Uitlaat“ naar aanleiding van de opvoeringen in Djakarta reeds op uitgebreide wijze gebracht. Onze visie zou slechts komen als „mosterd na de maaltijd“.

Met deze bijdrage beogen wij slechts om U aldus een korte blik te gunnen de „franje“ enigszins opzij te schuiven,



Agent Surabaia, de heer A. L. van den Bosch, dankt de medespelenden.



Namens „Die Rijke Reeders“ biedt Gerrit van Voorthuizen Mevr. E. van den Bosch bloemen aan voor al het voorbereidende werk dat door haar is verricht om „Madame Tic-Tac“ naar Surabaia te krijgen.

op alles wat zich rondom het optreden van toneelreders in deze stad afspeelde.

Voor de K.P.M.-uitvoering waren uitnodigingen gestuurd aan een aantal autoriteiten, die zowel burgerlijke als militaire bestuursfuncties bekleden, relaties, gezagvoerders en officieren van binnenliggende schepen, gezinnen van in Surabaia woonachtige opvarenden en personeelsleden van het Agentschap, etablissementen en diensten te Surabaia. De stemming was er „in“, waar toe de koele dronken, welke in de pauze

geoffreerd werden, niet weinig zullen hebben bijdragen.

Na afloop werden de spelers in het zonnetje gezet, waaraan zij langzamerhand wel gewend zullen zijn; hetgeen vanzelf gepaard ging met de overhandiging van enige fraaie bloemstukken. Ook de echtgenote van de Agent, Mevrouw E. van den Bosch, die in de organisatie van deze trip wel het leeuwenaandeel heeft gehad, werd in deze huldiging betrokken. Na dit officiële gedeelte bleef men nog enkele uren op



Het ms. "Van Neck" manoeuvrerend in de haven van Kobe (Japan)

(foto: P. B. Mierop — 3de stm.)

gezellige wijze in de Simpang-soos bijeen.

Op één van de dagen van hun verblijf werd een uitstapje naar Trêtès gemaakt, waar van wege de heersende kou een ouderwets partijtje voetbal werd gespeeld. De dames weerden zich hier even geducht als hun mannelijke collega's; dat enige speel(st)ers met kleine kneuzingen de terugreis aanvaarden, mocht niet deren.

Na afloop van de laatste voorstelling vond nog een huldiging door het Bestuur van de Surabaiase Kunstkring plaats.

Wij willen niet nalaten van deze plaats zowel het Bestuur van de Simpangse Sociëteit als de Bestuursleden van de Kunstkring hartelijk dank te zeggen voor het ter beschikking stellen van de zaal en de onvolprezen medewerking welke bij alle voorstellingen werd gegeven.

„Rijke Reeders”, wij hebben slechts één wens; wij hopen jullie zo spoedig mogelijk hier met een nieuw stuk terug te zien en wees ervan overtuigd, dat jullie succes ook dan groot zal zijn.
vdK.

Artistieke bijdragen voor „Tjipajong”

In het November-nummer '55 van „de Uitlaat”, plaatsten wij een oproep om artistieke bijdragen, vervaardigd door K.P.M.-ers, in te zamelen, teneinde daarmee de eet- en recreatiezaal, alsmede de kamers van ons verlofscentrum „Tjipajong” te verluchten.

Wij mochten voor dit doel een zevental bijdragen ontvangen, die wij gedurende enkele dagen in de lobby van het Logeergebouw en daarna nog een paar dagen op de Afdeling Personele Zaken van het Hoofdkantoor hebben tentoongesteld, teneinde het K. P. M.-personeel in de gelegenheid te stellen hun stem uit te brengen, welke inzending resp. met de eerste, de tweede of de derde prijs kon worden bekroond.

Na het tellen der binnengekomen stemmen, is gebleken dat de eerste prijs kon worden toegekend aan Mevrouw A. Poot-Van der Mey — Flatgebouw Kebajoran, die kans heeft gezien een aardige compositie te scheppen van allerlei stukjes textiel. Het geheel stelt een zeeman voor gezeten aan een tafel, die zich tegoed doet aan

een glaasje bier. Bij dit tafereel kijkt een hond met een uitgesproken dorstige snuit toe.

De tweede prijs werd toebedeeld aan een inzending van de heer H. Fleurbaay — gepensionneerd K. P. M.-gezagvoerder — Da Costalaan 1 te Apeldoorn, die een tekening maakte van een aantal prauwen in de haven van Bandjermasin.

De derde prijs viel ten deel aan een waterverfstudie (warong in een dessa), vervaardigd door de heer R. Sariwating.

De prijzen, bestaande uit een Djokja-zilveren schaal (1e prijs), een Djokja-zilveren sigarettenkoker (2de prijs) en een Djokja-zilveren sigarettendoos (3de prijs), zijn inmiddels een dezer dagen aan de prijswinnares/winnaars toegezonden.

Uit naam van het K. P. M.-personeel danken wij gaarne hierbij alle inzenders, die met zoveel enthousiasme gevolg hebben gegeven aan onze oproep.

Hun bijdragen hebben inmiddels een waardige plaats in ons verlofscentrum „Tjipajong” gekregen.

Sportieve man

Een heel verdrietig gevoel maakte zich gisteravond van ons meester toen we een man zagen lopen in een enkel colbertjasje met een trui er onder. Deze man float. Als hij had lopen schreien van de koude was het niet zo erg geweest, maar hij float iets van Mozart want het was iemand, die regelmatig zijn kranten leest. Wel had hij een das om, met eenvoudige blokken en met een lang eindje, dat coquet over zijn schouder hing; en in z'n rechterhand bungelde een paar schaatsen: hij was een sportieve knul.

Nu kan het bluf zijn geweest. Er zijn inderdaad mensen, die dat gewoon bij wijze van sterk staaltje doen, zoals er ook personen zijn die glimlachend een potje sambal leeg eten teneinde hun verloofde te behagen. Maar dan nog: het is een nummer. Het is een heel groot nummer. De meeste Nederlanders brengen het niet op, de meeste Nederlanders gaan gehuld in zware dekmantels, bibberend huns wegs in een hulk van leed. Ze lopen krom of onder die malle oorklepjes, ze zijn voortdurend met zichzelf bezig, en van de daken hunner ellende roepen zij dat zij het koud hebben.

Zo'n sportieve jongen wandelt daar glimlachend voorbij; hij zegt niets en hij kijkt niet — hij ziet het alleen. Die van gistermorgen ook, die kreeg een steeds verender tred, en een soepele armslag als van een gymnastiekonderwijzer, die iets kranigs voordoet. Hij zette zijn hele omgeving voor schut, alleen door te weinig aan te hebben, hij zette de hele kleumende menigte als het ware in zijn hemd. En dat maakte het zo verdrietig; aan de ene kant wilden we graag wezen als hij, maar aan de andere kant vroor het zo.

(uit: „Het Algemeen Handelsblad”)

De waterweg in miniatuur.

Dit lijkt een geografische vergissing. Men ziet aan de horizon het torentje van Vollenhove en dat van Emst, het naastbijgelegen dorp in de N.O. Polder en aan Uw voeten gelegen ligt: De Rotterdamse Waterweg..... d.i. de Rotterdamse havens met al het water en de kunstwerken, die er bij horen, van het knooppunt Lek-Noord tot in de Noordzee.

Maar dit is een Rotterdam in miniatuur, een model van 500 meter lengte en navenante breedte. En er is natuurlijk ook een diepte, doch die is iets te groot. Alle horizontale afmetingen zijn namelijk 1/75 van de werkelijkheid, alle verticale 2/75. Er is eb en vloed, stromend zoet en zout water, slib- en

zandtransport, en er zijn kleine sluizen die werken als de voorbeelden daar bij Rotterdam in de buurt, er ontbreekt geen enkel detail, dat invloed kan hebben op de stroming.

Waar kan men een terrein vinden dat aan zoveel eisen voldoet? Aan die van ruimte, zonder dat er cultuurgrond verloren ging, aan voldoende verval, aan een goede fundering, en..... bos. Want er is ook een windscherm nodig.

Slechts een in den lande kwam heel dicht bij dit ideaal. Dat was een gedeelte van de N.O.P. tegenover De Voorst in de kop van Overijsel tussen het randmeer (N.A.P.) en de Zwolse Vaart (N.A.P. — 4,5 meter) die door de polder loopt. Deze oude eindmorene, voornamelijk uit zand met keileem bestaande en eeuwen geleden door een gletscher sterk samengeperst, was na de drooglegging direct bebost door Staatsbosbeheer, en kwam nu in aanmerking voor een aanleg als het Waterloopkundig Laboratorium te Delft beoogde. Het heeft er reeds 65 hectare van in gebruik, en kan nog over een zelfde ruimte méér beschikken. Men begon met de bouw van het model in 1954 en heeft nu twee gedeelten klaar: Kralingen-Parklaan en Vlaardingen-Poortershaven. En het is net echt wat daar gebeurt. Alleen stroomt het water in dit model zes maal langzamer dan in de werkelijkheid, want de schaal van de stroomsnelheid is ongeveer 6. Doch voor het ijken werden reeds een jaar geleden uitgebreide stroommetingen gedaan op de rivier. De waterbouwkundige ingenieurs kunnen er dus mee spelen, zoals zij willen. En dat doen ze ook. Hun bedoeling is namelijk een

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Ra, ra, wat is dat? Bekijkt u de foto maar eens rustig. Als u het heeft gevonden, loopt het water u beslist uit de mond! Eigenlijk hebben we al weer te veel gezegd, maar goed, als u achter deze foto-puzzel bent gekomen, zendt dan uw oplossing in aan: de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta. Zet in de linkerbovenhoek van de envelop: foto-prijsvraag. Vergeet niet uw naam en adres op de oplossing te vermelden. De uiterste datum van inzending is:

20 Mei a.s.

gebied te ontwerpen, bij de havenuitbreidingen van de gemeente Rotterdam nabij de Botlek, met een minimum aan slibgevaar en een maximum aan nautische veiligheid. Daartoe dient dit model en de dagelijkse onderzoeken aan den lijve ervan. En het laboratorium voert dit onderzoek uit voor Rotterdam en voor de Rijkswaterstaat met steun van gemeenten en enkele geïnteresseerde bedrijven aldaar.

(uit: „De Groene Amsterdammer”)

Amerika bestelt baggermaterieel

Te Pittsburgh, Pennsylvania (V.S.) is onlangs het contract getekend tussen de Surinaamse Bauxiet Maatschappij, een dochtermaatschappij van de „Aluminium Campan- of America” (Alcoa) en de I.H.C. Holland Den Haag voor de bouw van een cutterzuiger ter waarde van ongeveer 1.250.000 Amerikaanse dollars. De zuiger, die een totaal geïnstalleerd vermogen van 4400 pk heeft, zal begin 1957 worden afgeleverd. Dit baggervaaruituig zal worden gebruikt voor het verwijderen van de zeer omvangrijke deklaag, welke rust op de diepgelegen bauxietafzetting, die de laatste jaren in Suriname werd ontdekt en die door de Surinaamse Bauxiet Maatschappij zal worden geëxploiteerd. Deze opdracht werd door de I.H.C. Holland verkregen in concurrentie met Amerikaanse werven, waarbij voor de Surinaamse Bauxiet Maatschappij de overweging gold, dat bestelling van dit werktuig in Nederland in overeenstemming zou zijn met de nieuwe verhouding tussen Suriname en Nederland.

Op excursie bij de K.P.M.

In het Februari-nummer van „Mercurius” het officiële maandblad van de Schoolvereniging ADVENDO (Aange-naam Door Vriendschap En Nuttig Door Oefening) lazen wij een verslag over een bij de Civiele Dienst te Tg. Priok gehouden excursie door leden van genoemde schoolvereniging.

Waar bedoeld verslag van een pret-tige stijl getuigt, hebben wij gemeend e.a.a. hier in extenso te moeten over-nemen :

Op uitnodiging van de Koninklijke Paketvaart Mij., werd door een dele-gatie van onze schoolvereniging op Vrijdag 13 Jan. '56 een bezoek gebracht aan de Civiele Dienst van de K.P.M.

Dit was dus onze eerste kennismaking met de heer Purvis (2e chef bij de Civiele Dienst).

Van de heer Purvis, die ons zeer aangenaam ontving, mochten wij ver-schillende details aangaande vracht-vervoer en voedselvoorziening in het al-gemeen in Indonesië ontvangen. Dat hierbij cijfers uit de bus kwamen, waar wij niet de minste voorstelling van hadden, is niet te verwonderen.

Deze Civiele Dienst is een hoofdtak van het veelomvattende K.P.M.-bedrijf en is meer een interne organisatie, die tot taak heeft, de schepen en ook het personeel aan de wal, van voedsel te voorzien.

Bij ons tweede bezoek aan de C.D. op Zaterdag 21 Jan. '56, mochten wij zoals de heer Purvis ons beloofd had, de verschillende afdelingen van dit be-drijf bezichtigen.

Achtereenvolgens bezochten wij de afdelingen vrieskamer, de ijsfabriek en tot slot de keuken.

De vrieskamer-afdeling bestaat niet uit één enkele kamer, maar is weer onderverdeeld in verschillende ruimten zoals een afd. koelkamer, afd. ijs-kamer, afd. viskamer en een afd. vlees-pakkenkamer, met uitsluitend rundvlees afkomstig uit Bali. Aparte kamers voor varkensvlees, vleesbouten (uitsluitend rundvlees), diepvries-groenten en verse groenten.

De temperaturen der diverse vries-kamers varieert van 12° tot 20° F. al naar gelang de aard der opgeslagen voedingsmiddelen.

In deze vrieskamers kunnen enorme hoeveelheden voedselvoorraden voor langere tijd (\pm 6 mnd. tot een jaar), zonder te bederven, bewaard blijven. Het is vanzelfsprekend, dat deze voedsel-voorraden, in overeenstemming met de consumptie, steeds moeten worden aan-gevuld, waarbij de import van verschil-lende kaassoorten, bokking, zure haring enz. uit Nederland geschiedt.

In memoriam

Ten Hoofdkantore werd op 9 Februari j.l. uit Hong Kong het telegrafische bericht ontvangen, dat op die dag Kapitein D. van der Schilden, die het gezag voerde over het ms. „Sigli”, in het ziekenhuis aldaar was opgenomen.

Hoewel de toestand van de zieke zich in de beginne niet ongunstig liet aanzien, verergerde deze zich in de daarop volgende weken.

Op 1 Maart d.a.v. is Gezagvoerder Van der Schilden, des morgens om 9 uur, in de ouderdom van 49 jaar, te Hong Kong overleden.

Dirk van der Schilden werd 31 October 1906 te Aalsmeer geboren. Hij bezocht de 5-jarige HBS en doorliep daarna de Zee-vaartschool te Amsterdam, alwaar hij zijn diploma voor 3de stuurman der Grote Handelsvaart be-haalde.

20 Augustus 1928 trad hij in KPM-dienst als 4de stuurman; 1 Januari 1933 werd hij bevorderd tot 3de stuurman. Inmiddels be-haalde de heer Van der Schilden zijn diploma's resp. voor 2de- en 1e stuurman. 1 April 1940 werd hij tot 2de stuurman bevorderd.

Toen de heer Van der Schilden in 1940 met verlof naar Nederland vertrok, vielen de Duitsers Ne-derland binnen, zodat hij toen

niet meer naar Indonesië kon terugkeren.

Na de oorlog kwam hij naar Indonesië terug, werd 1 Januari 1949 tot 1e stuurman bevorderd en drie jaar later, 1 Januari 1952, kwam zijn benoeming tot gezag-voerder af.

*

Drie Maart j.l. vond te Hong Kong onder grote belangstelling de plechtige begrafenis plaats.

Onze Maatschappij verliest in hem een buitengewoon toegewijd en uitstekend gezagvoerder.

Moge het zijn vrouw en kin-deren tot troost zijn, dat wij de nagedachtenis van hun geliefde man en vader in hoge ere zullen houden.

Hij ruste in vrede

Ook is er veel aanvoer van Indonesië zelf, zoals rundvlees (uit Bali) en di-verse groentensoorten afkomstig van Bandung, Tjisarua en Pengalengan.

En dit was nu nog maar één afdeling van het totale K.P.M.-bedrijf, dat tien-tallen afdelingen omvat. Het is verbluf-fend hoeveel zorg, hoeveel organisatie en hoeveel personeel en kapitaal er nodig is om één zo'n afdeling in bedrijf te stellen en in bedrijf te houden. Hoe-veel jaren zijn er niet mee gemoeid geweest om dit alles op te bouwen en tot zijn tegenwoordige graad van per-fectie te brengen.

Alle respect voor de mensen die dit hebben opgebouwd en voor de mannen die dit bedrijf gaande houden. Als be-ginnelingen, die onze eerste weifelende stappen nog moeten gaan zetten op het slappe koord der organisatie, kunnen wij slechts met veel respect onze petjes afnemen.

Wij begrijpen nu ook een beetje beter waarom het nodig is, dat wij zoveel moeten leren op het gebied van organi-satie, willen wij bruikbare krachten worden in zo'n ingewikkelde opzet.

Voor het inzicht dat wij gekregen hebben, om maar niet eens te spreken

van de hartelijkheid en gulheid waar-mee wij werden ontvangen, zijn wij de Directie van de K.P.M. en de heren die ons met zoveel geduld te woord stonden, heel veel dank verschuldigd.

In memoriam

Uit Nederland ontvingen wij bericht, dat op 16 Februari j.l. te Haarlem, in de ouderdom van 82 jaar, is overleden de heer

J. Steenborg

in leven gepensionneerd gezag-voerder van onze Maatschappij.

*

Op 4 Maart j.l. is in de ouder-dom van 56 jaar te Zeist overleden de heer

F. A. van der Haagen

in leven gepensionneerd hoofdem-ployé der K. P. M.

Zij rusten in vrede

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN

Per vliegtuig:

H.J. Kuyp	2de stm.	17/2	ex RV/SV
A.C. Metzelaar	hfd. empl.	24/2	ex EV (naar ag. Tg. Priok).
J.N. Olijve	2de stm.	26/2	ex RV/SV
W.A. v.d. Berg	3de wtk.	1/3	ex RV/SV
R.A. Dekker	hfd. empl.	4/3	ex EV (naar ag. Penang)
G.J. van Walraven	2de stm.	9/3	ex RV/SV
F.H. Henninger	empl.	15/3	ex EV (naar Afd. CM/HK)
I. van den Berg	3de wtk.	22/3	ex RV/SV

Per ms. „Oranje“ ddo. 13/3:

P.K.W. Haack van der Goes en echtg.	hfd. wtk.	ex RV
G. Homburg en gezin	2de wtk.	ex RV/SV
L.F. von Stein	ass. bedrl.	ex EV (naar Werkpl./Tg. Priok)
Mevr. A.S.L. Fontijne — de Jong en kinderen	gezin hfd. empl.	
Mevr. M.P. Schenkhuizen — de Willigen en kinderen	gezin hfd. empl.	
Mevr. Ch. J. Hofland — Janssen en kinderen	gezin hfd. empl.	
Mevr. H.C. Bicker — de Bruin en kind	gezin empl.	
Mevr. L. Veen—Wever	echtsg. empl.	
Mevr. M. de Lange-Boogaard	echtsg. empl.	
Mevr. G. Kraal—Gouwe en kind	gezin empl.	

Welkom!

VERTROKKEN

Per vliegtuig:

K. Geitenbeek	empl.	20/2	EV (ex ag. Tg. Priok)
F.A.M. Dolhain	4de wtk.	25/2	RV/SV
J. Ch. H. Korff	1e stm.	27/2	RV
H. Muys	1e stm.	27/2	RV
J.J. v.d. Riet	2de stm.	27/2	RV/SV
A. Th. v.d. Crommenacker	2de stm.	27/2	RV
J.L. Willems	1e stm.	2/3	RV
W. Bol	hfd. empl.	2/3	EV (ex ag. Palembang)
B. Vahlkamp	4de wtk.	3/3	RV
B. Lammertink	empl.	12/3	EV (ex ag. Singapore)
T. Zuidema	1e stm.	12/3	ZV
R. Severien	1e stm.	16/3	RV/SV
P.B. Nieland	2de stm.	16/3	RV/SV
J.E. Landeweer	hfd. empl.	19/3	EV (ex ag. Penang)
K.H. Molleman	hfd. empl.	22/3	GSV (ex ag. Tg. Priok)
J.C.S. van Bijsterveld	2de wtk.	23/3	RV/SV

Per ms. „Johan van Oldenbarnevelt“ ddo. 2/3:

P. Th. Tonnon en gezin	empl.	EV (ex ag. Bandjermasin)
Mevr. C. Edelenbos—Uitslager en kinderen	gezin empl.	
D. van Hekken en gezin	1e stm.	RV
H.W. Tiemeyer	3de stm.	ontslag op verzoek

J.W. Brinkert en echtg.	3de wtk.	RV/SV
M.D. Treurniet	5de wtk.	ZV
G.W. Teunissen	empl.	GSV
M. Dulfer	kv. 3de wtk.	einde dienstverband.

Per ms. „Poelau Laut“ ddo. 2/3: (van Surabaia)

H. Ph. Kuyp en echtg.	2de wtk.	VP
-----------------------	----------	----

Per ms. „Rondo“ ddo. 10/3: (van Singapore)

H.F. Huzink en echtg.	2de wtk.	RV/VP
-----------------------	----------	-------

Per ss. „Zuiderkruis“ ddo. 12/3:

J.A. Hendriks	4de wtk.	einde dienstverband.
---------------	----------	----------------------

Per ms. „Oranje“ ddo. 19/3:

G.J. Grendel en gezin	adj. chef	EV (ex afd. Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
H.J. Riko en echtg.	hfd. wtk.	RV/SV
C. Looyen	hfd. wtk.	RV/OP
D. Schotel en gezin	hfd. empl.	EV (ex TD Singapore)
P. Hullemann en gezin	hfd. empl.	EV (ex ag. Tg. Priok)
G.A. ter Beek en gezin	hfd. empl.	EV (ex afd. CM/HK)
H. Doorink en gezin	empl.	EV (ex afd. PZ/WP/HK)
N.J. de Mol en echtg.	empl.	EV (ex ag. Tg. Priok)
S. Dam en gezin	2de wtk.	RV/SV
G. Jansen en gezin	2de wtk.	RV/SV
H.J. v.d. Tempel en gezin	empl.	EV (ex ag. Medan)

Een goede reis!

NIEUW AANGENOMEN:

Bachroemsjah Razak Oesman	loc. empl.	per 1/3 naar afd. PZ/WP/HK
J.O.E. Visser	3de stm.	aangek. 2/3 per vliegtuig
J.G.A. Ruesink	empl.	aangek. 7/3 per vliegtuig (naar ag. Singapore)
S. Kramer	3de stm.	aangek. 11/3 per vliegtuig.
S.J. Piso	3de stm.	aangek. 22/3 „ „
W. Th. Wijn	3de stm.	aangek. 23/3 „ „
F. Monteiro	3de stm.	aangek. 23/3 „ „
A.J.J.M. van de Pol	empl.	aangek. 23/3 „ „ (naar ag. S'pore)

Welkom bij onze maatschappij!

MUTATIES:

Tawakkal Akbar	loc. empl.	ddo. 23/2 van ag. Makassar naar ag. Surabaia
C.W. Radius	hfd. empl.	ddo. 1/3 van afd. Claims/HK naar afd. PZ/WP/HK
J.A. Winterkamp	loc. baas B	ddo. 1/3 ontslag op verzoek (ex Werkpl./Tg. Priok)
J. Ch. Berholst	empl.	ddo. 2/3 van ag. Tg. Priok naar ag. Samarinda
C.J. Jeronimus	empl.	ddo. 12/3 van ag. Singapore naar afd. CM/HK
E. Verburgt	loc. baas B	ddo. 15/3 ontslag op verzoek (ex Werkpl./Tg. Priok)

onze jubilarissen

Op veler verzoek zullen wij in den vervolge de publicatie van onze a.s. jubilarissen een maand eerder plaatsen dan zulks voorheen geschiedde. In dit April-nummer van „de Uitlaat” treffen onze lezers de namen aan van diegenen, die hetzij in April of Mei a.s. hun 25-, 35- of 40-jarig jubileum bij onze maatschappij hopen te herdenken. In het Mei-nummer publiceren wij dan de namen der jubilarissen voor de maand Juni enz.

Frederik Hendrik Wutulo werd 21 Maart 1905 te Atep-Langoan (Menado) geboren. Na zijn schoolopleiding trad hij 4 Maart 1921 als smid in dienst der KPM. In Februari 1930 behaalde hij het diploma voor machine-drijver; twee maanden later werd hij in deze functie aangesteld.



F. H. Wutulo
machine/motordrijver
35 jaar
18 April 1956

In Februari 1931 behaalde hij het diploma voor motordrijver en met ingang van dezelfde datum werd hij tot machine-motordrijver bevorderd.

18 April a.s. is de heer Wutulo precies 35 jaar bij onze maatschappij werkzaam.

*

Herman Nicolaas Louis Hoomans werd 30 November 1909 te Perbaengan (Sumatra's Oostkust) geboren. Hij doorliep de 3-jarige HBS en daarna de Kweekschool voor de Zeevaart. In Februari 1930 behaalde hij te Den Haag zijn 3de rang voor stuurman GHV. Hierna kreeg hij de gelegenheid in Nederland de radiocursus te volgen, en behaalde, na 10 maanden studie, hiervoor het vereiste diploma.



H. N. L. Hoomans
gezagvoerder
25 jaar
3 April 1956

Eind Februari 1931 vertrok de heer Hoomans met het ss. „Soekaboemi” naar Indonesië en trad aldaar op 3 April 1931 als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij. In Maart 1934 behaalde hij te Djakarta zijn 2de rang en in December 1936, eveneens te Djakarta, zijn 1e rang.

1 Juli 1937 werd de heer Hoomans bevorderd tot 3de stuurman. Gedurende de Japanse bezetting van Indonesië werd hij door de Japanners geïnterneerd. 1 Januari 1946 werd hij tot 2de stuurman benoemd. Inmiddels was de heer Hoomans met zijn gezin naar Europa vertrokken. In October 1947 keerde hij wederom naar Indonesië terug. 1 Juli 1950 volgde zijn bevordering tot 1e stuurman en 1 Juli 1954 werd hij tot gezagvoerder aangesteld.

*

Derk Hendriks werd 31 October 1912 te Nijmegen geboren. Hij doorliep in zijn

geboortestad de Ambachtsschool en daarna de Zeevaatschool te Vlissingen. 3 April 1931 trad hij als 5de werktuigkundige in dienst van onze maatschappij.

In December 1936 behaalde hij te Djakarta zijn diploma A. Op 1 October 1939 werd hij tot 4de wtk. bevorderd.



D. Hendriks
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
3 April 1956

Gedurende de tweede wereldoorlog kwam hij in een interneringskamp in Japan terecht. Zijn laatste schip waarop hij toen had dienst gedaan was de „op te Noort”.

In December 1946 behaalde hij te Den Haag zijn diploma B-I. 1 Januari 1948 werd hij tot 3de werktuigkundige aangesteld. In Februari '50 werd het diploma B-II behaald en 1 Juli van dat jaar werd hij tot 2de werktuigkundige benoemd. In Februari 1955 behaalde hij in Nederland het diploma C-I. Zijn bevordering tot hoofdwerktuigkundige kwam af op 1 Juli 1955. In October van datzelfde jaar behaalde de heer Hendriks in Nederland het diploma C-II.

*

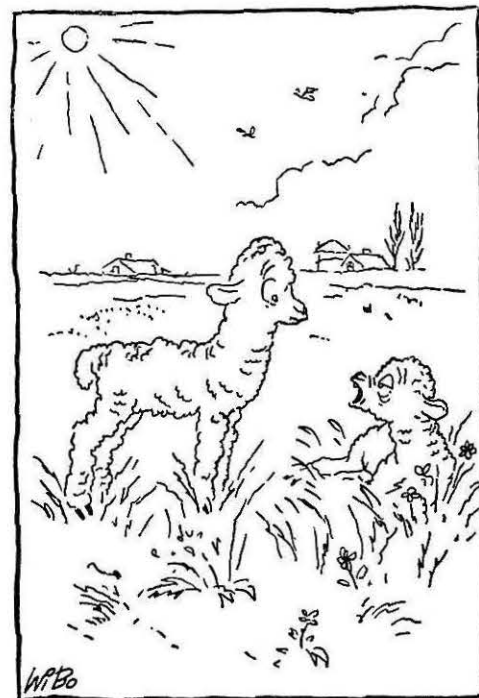
Hendriks Frans Sumendap werd 24 October 1900 te Airmadidih geboren. Hij trad 14 Mei 1921 als klerk in dienst der KPM. 1 Januari 1946 volgde zijn benoeming tot 1e klerk bij de Medische Dienst te Tg. Priok. In Februari van dat jaar werd hij overplaatst naar de Ink. en Mag. dienst aldaar; 1 Januari 1951 volgde zijn bevordering tot HK II; vijf jaar later, op 1 Januari 1956, werd hij tot HK I benoemd.



H. F. Sumendap
hoofdklerk I
Ink. & Mag. dienst
Tg. Priok
35 jaar
14 Mei 1956

Om één lire

Tijdens het Verdifestival dirigeerde Toscanini verscheidene opera's. Er waren nog andere beroemde dirigenten. Eén daarvan, (de goede man leeft nog en moge dus anoniem blijven), ging in zijn beruchte ijdelheid zo ver, dat hij eiste dat zijn honorarium één (symbolische) lire hoger zou zijn dan dat van de onovertrefbare Toscanini. De opera-directie stemde na lang onderhandelen toe. Toen de dag van uitbetalen kwam, ontving de dirigent één lire. Toscanini had namelijk van het geval gehoord, en had toen aangeboden om gratis te dirigeren. En waar de andere dirigent gewend was minstens duizend gulden per uitvoering te krijgen, kwam zijn ijdelheid hem op dit bedrag te staan.



— Je wordt er zo lam van!

Met verlof naar Australië

IV

(met foto's van de schrijver)

Hier volgt het tweede gedeelte van de reisbrief van onze collega vanuit Australië, over de tiendaagse autotocht van Penrose (N.S.W.) naar Brisbane (Queensland) en terug.

15 Januari

Omdat het toch Zondag was en het naar Brisbane slechts een half uurtje rijden zou zijn, hebben wij eens lekker lang uitgeslapen. Na een voortreffelijk ontbijt en uitgebreid ingelicht te zijn over de in Brisbane te volgen weg, zijn wij welgemoed op stap gegaan.

Voor alle zekerheid namen wij ook nog een lifter mee, die naar een kerk in Brisbane moest en die ons meteen de weg zou kunnen wijzen. Op een gegeven moment gaf onze medereiziger te verstaan dat hij gedropt wenste te worden en dat wij bij de volgende bocht zouden zijn waar wij wezen moesten.

Niemand in de buurt van de „volgende bocht” kon ons echter inlichten en tenslotte werden wij naar een politiepост verwezen. De dienstdoende agent keek ons eens onderzoekend aan en haalde daarop een bijbel (pardon: een stadsatlas!) te voorschijn, zocht in een klapper en sloeg een bepaalde stadswijk op. „Hier moet u zijn”, wees hij mij. Ja, makkelijk praten, dacht ik, maar waar waren wij nu?? Op mijn (wel overzichtelijke) kaart van Brisbane wees de agent zijn posthuis aan. Wij bleken circa 3 mijl te ver te zijn gereden en ons op de grens van de City te bevinden. Dat had die lifter-kerkganger ons geleverd! De op dat moment in mij opgekomen welgemeende wensen zal ik hier maar niet neerschrijven...

Met één oog op de weg gericht en het ander trachtend onder de kap van auto te doen uitpuilen om de naam-bordjes te kunnen lezen, aanvaardden we de weg terug. Op een groot plein, ontstaan door het samenkomen van een aantal staten en wegen, was zo gauw geen bordje te ontdekken; we konden toch moeilijk op dit zeer drukke kruispunt met een slakkengangetje van hoek naar hoek rijden. Op goed geluk af toen maar een weg ingeslagen en natuurlijk... fout! Maar we hadden toch wel ongeveer de richting in ons hoofd. Toen we tenslotte de weg vroegen aan een automobilist, die net in zijn wagen wilde wegrijden, wees hij ons de eerstvolgende dwarsstraat. Laat ons ook eens boffen!

Het huisnummer was gauw gevonden en behoorde toe aan het mooiste huis van de straat. Degeen, die wij met een bezoek hadden willen vereren, een

gepensionneerd gezagvoerder van onze maatschappij van wie destijds enige malen een uitnodiging hadden ontvangen voor een makanaan aan boord, bleek gelukkig thuis te zijn. Weliswaar stoorden wij hem in zijn Zondagse krantenlectuur, maar aangezien er in de Zondagsbladen alleen maar sensatieberichten voorkomen, leek ons de veroorzaakte storing vrij onbelangrijk. Hetgeen wij belangrijk vonden, was het onmiddellijk ter tafel brengen van enige flessen gekoeld bier. Het was die dag bepaald tropisch heet. Wij hadden beslist medelijden met de vrouw des huizes, die juist in de keuken bezig was een Zondagse delicatessie te bereiden.

Onder het genot van de biertjes, werden de nodige herinneringen opgehaald. De door ons uitgetrokken bezoeken bleken dan ook ras omgevlogen. Nog even het huis bekeken — als ik gepensionneerd ben wil ik zo iets ook wel hebben! — en de gezagvoerder was zo welwillend om ons in zijn Holden (een Australische 6-persoons wagen van 24 pk) in de doolhof van straten voor te gaan tot de Pacific Highway, waarover wij langs de kust via Sydney naar ons punt van uitgang zouden terugkeren.

Op het traject tot Southport, de badplaats van Brisbane, kwamen wij één lange fille auto's tegen van terugkerende badgasten. De weg zelf loopt door een, vermoedelijk eenwoud, woud. Bij Coolangatta werd de grens naar New South Wales overgestoken.



„Kopwielers” bij Coolangatta.

We zagen daar liefhebbers spelevaren in 2-persoons „kopwielers”, op 2 waterski's gemonteerde bakjes, aan de voorkant een door de voeten aangedreven rad.

Bij Tweed Heads passeerden wij de eerste grote brug, links en rechts strekte zich een grote watervlakte uit. De weg boog nu meer landinwaarts, maar bleef afwisseling bieden. Wij genoten. Maar door het kijken naar de prachtige omgeving, lieten wij minder op de wegwijzers, met als gevolg dat wij op een gegeven moment tot de ontdekking kwamen ons op de weg naar Lismore te bevinden — nog meer landinwaarts — in plaats van naar Ballina aan de kust. Maar het wegdek van deze tweede-rangs weg was even voortreffelijk als die van de Highway!

Geen nood, wij hadden toch de tijd aan ons zelf. In Lismore vonden wij onderdak in het hotel, dat ook Koningin Elizabeth had geherbergd. Alleen vermoedden wij met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid, dat zij betere kamers heeft gehad dan wij... Niet dat de kamer op zichzelf beroerd was, maar de ventilatie bestond slechts uit één schuifraampje.

Des avonds gingen wij, zoals te doen gebruikelijk, een ommetje maken. Tot onze verwondering bleek een chemist open, waar wij een paar polaroid glazen kochten. De eigenaar was aan één stuk door aan het woord. (Zo prees hij ons ten zeerste de polaroid-glazen aan, die hij zelfs 's avonds op had als zijn vrouw er hem niet op attendeerde. Dan vertelde hij ons dat een jaar geleden Lismore overstroomd was en wel zó plotseling, dat er slechts enige minuten tevoren „notice” gegeven kon worden. Hij wees ons daarbij op een door het water uitgebeten kast aan, hoe hoog het wel gestaan had in zijn zaak, ruim 2 meter!) Zijn andere verhalen ben ik vergeten.

16 Januari

Na de nacht in de benauwde kamer was het een weldaad om buiten de longen met koele en frisse lucht te kunnen vullen. Vanaf een nabijgelegen heuvel, waarover onze weg liep, wierpen wij een laatste blik op Lismore.

Wij kwamen nu in een gebied met brede rivieren. Enige malen moesten wij met een ferry worden overgezet. Het viel ons daarbij op, dat hiervoor geen overzet-gelden geheven werden.

Des te vreemder keken wij op, toen wij moesten stoppen voor een slagboom. Het bleek echter geen tol te zijn, maar onze auto werd onderzocht op cattle ticks! Overigens had dit onderzoek niet veel om het lijf. Na een vluchtige blik in de kofferruimte, ging de

slagboom omhoog en wij konden onze tocht vervolgen.

De zon scheen onbarmhartig en de weerspiegeling op de motorkap was bepaald hinderlijk voor de ogen. Maar de polaroid-glazen brachten de verlangde bescherming. Tegen zessen bereikten wij Coffs Harbour, waar wij logies vonden in het gelijknamige hotel. Het was nog licht toen wij na het diner een tochtje maakten naar het strand. Maar een echt gezellige "tent", waar je op je gemak kunt genieten van een drankje of een kopje koffie, was nergens te bekennen. Trouwens, wij hadden tot nu toe in Australië slecht sporadisch een heel enkel gezellig restaurant gevonden. Wij amuseerden ons dus maar met een strandwandeling.

Toen wij daarna wilden wegrijden en de koplampen werden ontstoken, schrokken wij. In plaats van de felle lichtbundels, zagen wij nu maar een paar armoedige straaltjes. Dashboardlicht en binnenverlichting zagen ook al zwak. Volta, Ampère en Ohm dwarrelden onze hoofden binnen, ook Wheatstone kwam met zijn brug aanzetten; Hertz en Gauss lieten we maar buiten. Met ontkoppelde motor werd meer gas gegeven: de naald van de ampère-meter wees plichtmatig de verhoogde stroomsterkte aan, maar de lichten bleven slecht. Bij een poging mijn hoofd onder het dashboard te duwen, op zoek naar mogelijke losse draden, stiet ik ergens tegen aan, iets viel op de bodem en toen ik mij oprichtte, zag ik de felle schijnsels van de koplampen. Ook het dashboardlampje brandde normaal. Er naar tastend, raapte ik het „iets” op, dat was gevallen. Het waren de polaroid-glazen! Die chemist in Lismore ook...

17 Januari

Het had, wat je in de wandeling noemt, geplenst die nacht. Maar de ochtend was broeierig. Bij Urunga namen wij een kijkje aan het strand, maar een dreigende regenbui weerhield ons er van een duik in het zilte nat te nemen.

Bij Hastings moesten wij enige tijd op de ferry wachten. Het zijn niet bepaald snelle stomers. Overigens deden er zich geen vermeldenswaardige voorvallen voor. In Port Macquarie bleken alle hotel volgeboekt te zijn. Maar wij troffen het met een zgn. overnight-guesthouse aan de strandboulevard. Na de uitgebreide Devonshire-tea, zijn wij naar het strand gegaan en hebben getracht onze krachten te meten aan die der golven. Zonder succes overigens.

18 Januari

Na een vervroegd ontbijt zeiden wij Port Macquarie vaarwel. In Taree gingen wij weer eens een lange brug over. Daar vernamen wij, dat het aanbeve-



De ferry over de Hastings river bij Port Macquarie

lenswaardig was de weg over Gloucester te nemen in plaats van de kortere weg, die gedeeltelijk ook langs de kust loopt.

Ik weet dus niet hoe de laatste bedoelde weg eruit zag, maar de weg over Gloucester was een verschrikking: 130 km lang met ribbeltjes! Ik probeerde alle snelheden tussen de 20 en 40 mijl (soms lukt het je wel eens een zodanige snelheid te vinden, dat de wagen nagenoeg niet trilt) maar zonder succes. Plotseling een „open-knalpot-geluid”. Onderzoek bracht aan het licht dat de knalpijp aan de motor los zat. De moersleutels pasten niet erg en bovendien was het geval mij te heet. Toen maar extra langzaam doorgereden tot de eerstvolgende garage. Het was in een klein plaatsje, welks naam ik mij niet meer kan herinneren. De zon scheen onbarmhartig, de enige pub was gesloten en de straten waren uitgestorven. Slechts de garageman bracht leven in de brouwerij. Hij morrelde eens aan de knalpijp, toen een brainwave mij deed besluiten eens onder de wagen te kijken. Verdikkeme, de knaldemper was foetsie!

Ik vertelde de garageman mijn ontdekking. Mij ongelovig aankijkend, nam hij ook een duik onder de wagen. „Hey, the silencer is lost altogether”, luidde 's mans oordeel. Hij scharrelde ergens in de garage rond en kwam tevoorschijn met een nieuwe knaldemper. „This fellow will fit”, verklaarde hij na enig proberen. Ons bleef geen andere keus en wachtend op het opengaan van de pub, liepen wij het enige tientallen meters lange overdekte trottoir op en neer. Voorlopig rekenden wij op een uur reparatie-oponthoud. Om 2 uur opende de pub haar deuren en wij konden ons aan het koele bier laven. Tegen driën konden wij onze tocht voortzetten met een thans geruisloze wagen.

Wij waren als een kind zo blij, toen achter Strond de weg weer in goede conditie bleek te zijn. Hoe dichterbij

New Castle naderden, hoe meer wij de indruk kregen dat dit een grote stad moest zijn. Wij zagen reeds dubbeldek-kers en stoplichten. Inderdaad: New Castle is een flinke stad. Toen wij dachten er eindelijk weer uit te zijn, doken wij prompt een of andere wijk in, die niet minder druk was dan de vorige. Alleen de huizen deden erg eenvoudig tot armoedig aan. Ja, zelfs kon men spreken van krotten.

In Gosford zouden wij die dag onze tour beëindigen. Maar het grote hotel bleek volgeboekt te zijn en van een ander hotelgeval bleek de „kop” van de eigenaar mijn vrouw niet erg aan te staan. Bovendien zag de zaak er vrij vies uit. Dus verlieten wij Gosford. Het werd al donker, te donker reeds om de ongetwijfeld prachtige omgeving te aanschouwen, toen wij over een enorme lange brug de mond van de Hawkesbury River overstaken. In Hornsby, een der voorsteden van Sydney, trachtten wij opnieuw tevergeefs onderdak te krijgen. Het was inmiddels 9 uur geworden en de behoefte aan een verkwikkend bad en frisse lakens deed zich voelen. Maar toen wij zowel in Paramatta als in Liverpool niet konden slagen, besloten wij die nacht maar door te rijden. Ach, zo'n nachtelijke rit heeft toch ook zijn bekoring.

Het was iets over enen, toen wij thuis kwamen. Helaas, de sleutel hadden wij bij vertrek afgegeven, omdat wij er op hadden gerekend overdag terug te keren, en de achterdeur, die anders altijd openstaat, was uitgesproken die keer op slot. En om onze 70-jarige huisheer midden in de nacht uit zijn bed te trommelen, was toch iets te veel gevergd.

Half liggende in de auto, af en toe indommend, hebben wij de dag afgewacht en het ontwaken des huisheers. Eerst toen konden wij ons, ietwat gebroken, naar onze kamers begeven, na 1837 mijl, oftewel 2950 km.... A.F.L.

Europees paspoort

Op initiatief van de Nederlandse regering heeft de Nederlandse permanente vertegenwoordiger bij de Raad van Europa in de bijeenkomst te Straatsburg van het Comité van plaatsvervangers (van de raad van ministers van de Raad van Europa) een voorstel ter tafel gebracht, dat de invoering van een Europees paspoort beoogt. In grote trekken gaat de gedachte uit naar het in leven roepen van een Europees reisdocument, dat dan voor de burgers van de vijftien tot de Raad van Europa behorende landen de plaats zou gaan innemen van het gewone nationale paspoort. De bedoeling is dan, dat voor dit document een standaard tekst zou worden vastgesteld en dat het ook overigens een gelijkvormige uitvoering in de vijftien landen zou krijgen. Het zou het embleem van de Raad van Europa dienen te dragen. Uit de aard der zaak zou een dergelijk Europees paspoort behalve de personalia en het signalement van de houder tevens o.m. de nodige gegevens omtrent zijn nationaliteit, de autoriteit van afgifte en de geldigheidsduur moeten bevatten.

Natuurlijk zouden zowel de afgifte als intrekking van het document nationaal te regelen zijn, een en ander overeenkomstig hetgeen nu geldt voor de nationale paspoorten.

In tal van opzichten zou zulk een Europees paspoort met het oog op een vlotter gang van zaken bij het reisverkeer voordelen van praktische aard opleveren. Daarnaast zou zulk een document een geslaagde uiting van iets van Europese eenheid met zich meebrengen.

*

Tanker te water gelaten

Bij de dok- en werfmaatschappij Wilton Fijenoord te Schiedam vond de tewaterlating plaats van de supertanker „Caltex Rotterdam”, die daar gebouwd wordt voor de tot de Caltexgroep behorende Nederlandse Pacific Tankvaart Maatschappij. De nieuwe tanker wordt met 32.000 ton de grootste van de Nederlandse tankvloot.

*

Jachtwerven

Feadship, de exportcombinatie van een aantal Nederlandse jachtwerven heeft meegedeeld, in de eerste vier dagen van de expositie van jachten in New York, orders voor bijna 750.000 dollar geboekt te hebben.

De grootste order is voor de bouw van een 30 meter lange luxe-kruiser met dieselmotor.

De kruiser zal door de uitgevers van het tijdschrift Forbes voor commerciële doeleinden worden gebruikt.



(foto: J.H.C. Vermeulen)

opname in Hotel Gooiland

Deze foto werd gemaakt tijdens de opname van het Groetenprogramma „PCJ roept het schip-van-de-week” op 22 December a.p. Aanwezig waren de familieleden van de opvarenden van het ms. „Kalianda” en het ms. „Minjak”. Als gasten waren o.m. aanwezig gezagvoerder J.W.Tj. de Vries en echtgenote en hoofdemployé A.L. Orth en echtgenote; onze Sociaalwerkers, de dames J. Bakker-Stobbe en T.Y. Hobma-Glastra vertegenwoordigden de KPM.



(foto: J.H.C. Vermeulen)

opname in Hotel Gooiland

19 Januari jl. werd in Hotel Gooiland te Hilversum het groetenprogramma uitgezonden door Radio Nederland—Wereldomroep, bestemd voor de opvarenden van de mss. „Le Maire” en „Batavia”.

Misverstandje

Er liep gisteren een jongetje op straat met veel jasjes en truitjes aan en een ijsmuts op het hoofd, en zijn moeder liep omvadend om hem heen, want zo'n kindje heeft het gauw te pakken.

Aanvankelijk drentelde hij geduldig naast haar met van die ongebreidelde pasjes die ze in het leger eigenlijk pas goed uitdrillen, en tegenover de lage temperatuur verhielde hij zich geheel onbevangen, althans zonder dat panische huiveren waarvan volwassenen op straat zo'n last hebben. Pas bij de hoek kwam er iets wantrouwends over hem. Hij maakte een schielijke beweging en sprak: „Waar is de kou nou, mammië?”

„Overal”, zei ze, om er af te wezen, maar hij slikte het niet.

„Ik wil de kou zien”, hernam hij onmiddellijk.

„Die voel je alleen maar”, zei zijn moeder kouwelijk. „Ik wil hem zien”.

„Doe niet zo gek”, riep ze uit. „Kou kun je niet zien”.

Hij wankelde even, maar blies toen de amok in zijn zieltje wakker en begon schreeuwlelijk te huilen. „Ik wil de kou hebben”, galmde hij door de wijk. „Ik wil 'm zien”!

Met woorden viel dit bittere conflict niet meer op te lossen. Hij wierp zich wanhopig op het trottoir en begon trap-pelend te rebelleren tegen het loodzware misverstand, zodat de moeder hem tenslotte moest oprapen teneinde hem haastig naar huis te dragen.

Zou zo'n ventje nou later met een brokje ijs in z'n keel bij de psychiater liggen?

(uit: „Het Algemeen Handelsblad”)

*

Beste restaurants van Europa

In het Januari-nummer van het blad „Holliday-Magazine” is voor de tweede maal een lijst gepubliceerd van de honderd beste restaurants in Europa. Werden verleden jaar vijf Nederlandse restaurants hiertoe gerekend, dit jaar is er één bijgekomen. Twee van vorig jaar wisten zich te handhaven, beiden uit Den Haag: het Indische restaurant Tapat Senang op de Laan van Meerdervoort en Sauer van het Lange Voorhout. Voorts komen op de nieuwe erelijst voor Hotel des Indes uit Den Haag, Dikker en Thijs, Amstelhotel en Victoriahotel, allen uit Amsterdam. Gelet werd vooral op de „keuken” en op de sfeer in het restaurant.

Vele Amerikaanse toeristen trekken Europa door met deze lijst „in de hand”.



(foto: J. H. C. Vermeulen)

opname in Hotel Gooiland

Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens de groetenuitzending: „PCJ roept het schip van de week” ddo. 17 Februari j.l. in Hotel Gooiland te Hilversum. Aanwezig waren de familieleden van de opvarenden der mss. „Baud” en „Rokan”. Als gast waren aanwezig Mevrouw E.P.W. Pronk van Hoogeveen-Schouten en de 1e stuurman met verlof J.G. Pameyer. Onze maatschappij werd bij die uitzending vertetenwoordigd door de Sociaal-werksters de dames Bakker-Stobbe en Hobma-Glastra.



(foto: J. H. C. Vermeulen)

opname in de AVRO-studio

Maandag 13 Februari j.l. vond er in de Avro-studio te Hilversum door Radio-Nederland Wereldomroep een extra uitzending plaats, speciaal voor de wal-employé's van onze maatschappij. Mede door de felle koude schreven vele familieleden af, maar het werd voor de aanwezigen een prettige dag, die eindigde in een gemeenschappelijke lunch in de foyer van de AVRO. Op bovenstaande foto treft men op de 1e rij v.l.n.r. aan: Meijuffrouw Eekhout, Mevrouw Eekhout, Mevrouw Pronk van Hoogeveen, Mevrouw Haas, Mevrouw Hobma, Mevrouw Jonkmans, Pedro v.d. Meer, Mevrouw v.d. Meer, en op de 2de rij v.l.n.r.: Meijuffrouw Pronk van Hoogeveen, Heer Kal, de vier kinderen Haas, Heer Weitzel, Meijuffrouw Jonkmans, Hans van Swoll en twee assistenten van Wereldomroep.

Alles is in beweging

Betrouwbare gegevens over bodemdalingen in Nederland zijn schaars te noemen. Men kan dit betreuren, want deze daling die een samengestelde beweging is, vormt een der ernstigste bedreigingen voor het voortbestaan van het lage land op lange termijn. Op dit ogenblik behoeft men zich nog geen zorgen te maken, maar in de toekomst zal deze bedreiging naar alle waarschijnlijkheid steeds ernstiger vormen aannemen.

Een waterbouwkundig project als het Delta-plan, dat voorziet in de afdamming van een aantal zeegaten en bovendien verhoging en profielverzwaring van dijken, die met de te bouwen dammen een deugdelijk front tegen de zee moeten vormen, beoogt vooral de dichtbevolkte, onder hoogwater gelegen gebieden veiligheid te waarborgen. Het spreekt vanzelf dat een dergelijk groots en kostbaar werk slechts ondernomen mag worden, wanneer daarin ook het perspectief niet alleen voor een periode van enkele, maar van vele eeuwen in beschouwing is genomen. Het is noodzakelijk dat het ingewikkelde verschijnsel van de bodemdaling thans met alle beschikbare middelen en methoden wordt geanalyseerd, in het vertrouwen een goede prognose te stellen van hetgeen ons en komende generaties staat te wachten. Zoals reeds opgemerkt zijn de gegevens — in hoofdzaak peilschaalwaarnemingen uit vorige eeuwen — niet alleen schaars, maar zoals wij nog nader zullen zien, lang niet altijd betrouwbaar. Gelukkig komt de snelle ontwikkeling van de kernphysica ons te hulp, waardoor het mogelijk is gebleken bodemvondsten, die twintig en meer eeuwen oud moeten zijn, vrij exact te dateren. Dergelijke onderzoeken op grote schaal verricht in opdracht van de Delta Commissie, hebben zich bijvoorbeeld bezig gehouden met een veenlaag, die op 18 meter onder hoogwater wordt aangetroffen in het Westen des lands.

Aangezien het hier een veenlaag betrof, die gevormd moet zijn uit een flora, die eeuwen geleden, zo goed als tegenwoordig, alleen maar kon gedijen boven de hoogwaterlijn, zou de onderdomsbepaling van een uit die laag genomen monster ons voor een globaal inzicht inzake de bodemdaling een buitengewoon waardevol gegeven verstrekken. De methode faalde niet en gaf bij herhaalde meting als ouderdom aan 7200 jaar. Dat wil dus zeggen dat Nederlands bodem terplaatse met een gemiddelde van 25 cm per eeuw gedaald zou zijn. Zou deze beweging zich voortzetten in hetzelfde tempo, dan zouden wij na een periode van nogmaals 7200 jaar, en in feite al veel eerder, verwaarloosbaar hoge dijken moeten hebben. Deze zouden technisch uitvoerbaar zijn, maar het binnendijkse land zou zo

ernstig te lijden krijgen van onder de dijken door binnendringend zout, dat er geen gewas meer zou kunnen gedijen. Onze verre nakomelingen zouden voor de keuze komen te staan het land prijs te geven ofwel de onder de hoogwaterlijn gelegen gebieden tot een veilig peil op te hogen. Als men de uiterste consequenties gaat overdenken, is er alle reden het verschijnsel van de bodembeweging te analyseren.

Wij dienen ons een inzicht te verschaffen over vragen als deze: hoeveel rijst het peil van de zee ten opzichte van ons tot dusver gebruikte ijkmerk, het N. A. P.; in welk tempo zakken onze dijken en gebouwen? Nauwkeurigheidswaterpassingen hebben onomstotelijk uitgewezen dat Limburg ten opzichte van Amsterdam is gestegen. Er zou zich dus in onze bodem een soort kantelende beweging voltrekken en daarbij ligt het lage land achter de Noordzeekust juist in de verkeerde hoek. Hoewel wij beschikken over een vrijwel complete reeks peilschaalwaarnemingen, verricht te Amsterdam sedert 1682, moeten deze getallen toch nog weer onder het nodige voorbehoud worden bekeken.

Wanneer men in de waterbouw of ten behoeve van de scheepvaart waterstanden wil aangeven, dan worden deze steeds uitgedrukt ten opzichte van N.A.P. afkorting van Nieuw Amsterdams Peil. Wat is nu precies dit N.A.P.? In 1682 heeft burgemeester Hudde acht marmeren stenen laten plaatsen in de toenmalige zeewering van de stad Amsterdam. Daarvan is er thans nog slechts één over, aangebracht in de brug die de Prins Hendrikkade verbindt met het Damrak; deze brug wordt thans echter vernieuwd.

Wij kunnen deze zeventiende-eeuwse magistraat dankbaar zijn voor zijn initiatief ieder uur van het etmaal de waterstanden te laten aflezen ten opzichte van het merk dat door hem was vastgelegd, juist gezegd, zo goed mogelijk was vastgelegd. Tevens werd nauwgezet aantekening gehouden van de optredende windrichting en windkracht. Aan deze reeks van waarnemingen ontbreekt een periode van vijftien jaar, namelijk van 1750—1765.

In het laatstgenoemde jaar vinden wij in de boeken de aantekening:

„Van nu af beginnen de waarnemingen onder mij, Rauws”. Blijkbaar heeft hij de metingen van zijn voorganger niet goed bevonden en vernietigd. De waarnemingen zijn trouw volgehouden tot in deze eeuw en omvatten een dertig meter lange boekenreeks, die bewaard wordt op het Amsterdamse Stadsarchief. Het merk dat burgemeester Hudde aannam als uitgangspunt, dat gebruikt werd tot in Duitsland en Polen, was het peil van gemiddeld hoogwater in zijn stad. Ten overvloede zij opgemerkt dat in die dagen de getijbeweging via de Zuiderzee direct tot de hoofdstad doordrong. Hieraan kwam een einde in 1872, toen het IJ werd afgesloten. De secretaris van de Delta-commissie, dr. ir. J. van Veen, met wie wij een uitvoerig onderhoud over dit onderwerp mochten hebben, verklaarde na bestudering van deze materie tot de volgende conclusies te zijn gekomen:

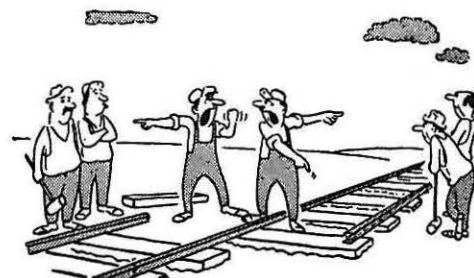
Ten eerste: de stenen van Hudde zijn tussen 1700 en 1860 slechts weinig gezakt ten opzichte van de zeestand. Indien zij belangrijk gezakt zijn, moet de gemiddelde zeestand ongeveer in dezelfde orde van grootte gezakt zijn.

Ten tweede: sedert 1860 gaven de stenen van Hudde een zakking in versneld tempo te zien; orde van grootte omstreeks 16 cm per eeuw. Het is mogelijk dat de stenen onderhevig waren aan extra zakking, omdat ze aangebracht waren in bruggen, die zelf zakten door het erover gaande verkeer.

Amsterdam is trouwens niet zo'n geschikte plaats om een voor alle tijden betrouwbaar ijkmerk aan te brengen. De bodem is hier namelijk in hoofdzaak veenachtig. Hoewel de huizen en kunstwerken als bruggen gebouwd zijn op palen, heeft men in Amsterdam over een periode van enkele tientallen jaren zakkingen van 20-40 cm vastgesteld. De Oude Kerk en het koninklijk paleis vertoonden de minste verzakking en wel ongeveer gelijk aan die van de in 1682 geplaatste stenen.

Men heeft in Nederland tot dusver geen voldoende nauwkeurige meters om geregelde waarnemingen te verrichten ten aanzien van de bodemdaling.

In 1954 heeft dr. van Veen op een te Utrecht gehouden symposium daartoe een voorstel gedaan. Zo'n meter zou



hij bij voorkeur willen plaatsen in een bodem, die in hoofdzaak uit zand bestaat en de meterton zou als volgt geconstrueerd moeten worden: Op een diepte van circa 20 meter wordt in de zandbodem in een tevoren gemaakte holte beton gestort. Daarin rust verticaal een staaf. Rond deze staaf wordt volkomen vrij daarvan een buis aangebracht om de wrijving door de klink van de bodem op te nemen. Een dergelijke meter zou geplaatst moeten worden aan de kust; de waterstanden zouden dagelijks afgelezen moeten worden. Het liefste zou men hieraan een mediomareometer moeten verbinden, zoals men die in Frankrijk toepast. Een dergelijke meter geeft, zoals wij nog nader zullen zien, de gemiddelde zeestand aan. Het tijdsverschil, veroorzaakt door eb en vloed, wordt bij dit meetapparaat als het ware uitgewist. Het zou dan volgens de heer van Veen wenselijk zijn voortaan de gemiddelde zeestand van bijvoorbeeld telkens vijftig jaren als vast merk te kiezen in plaats van het N.A.P., daar de steen te Amsterdam niet als eeuwig is te beschouwen, de zeespiegel daarentegen wel. Men zou dan onafhankelijk zijn van de hinderlijke N.A.P.-daling ten opzichte van de zeespiegel.

De vraag waarmede de Deltacommissie ernstig rekening houdt, is hoe lang de Nederlandse dijken de niet alleen relatief maar ook in absolute zin rijzende zee kunnen weerstaan; met hoeveel meter zouden de dijken derhalve verhoogd moeten worden op die plaatsen waar geen afdamming zal plaats vinden en hoe lang zal men met die dijkverhoging toe kunnen? Het spreekt vanzelf dat de beantwoording van deze vraag ook van groot gewicht is voor het vaststellen van de kruinhoogte der Deltadammen. Het is daarbij van belang te weten dat de dijk kruin onderhevig is aan daling door de op de grondslag uitgeoefende druk, doordat het dijklichaam krimpt in de loop der jaren, alsmede door eroderende weersinvloeden.

Voor een belangrijke dijk bedroeg deze zakking niet minder dan 3 meter in één eeuw. In de regel bedraagt deze zakking echter een halve meter of minder. Ook hier beschikt men nog over veel te weinig gegevens. Wel heeft men inmiddels in arcieven hoogtemetingen van een dijk sedert 1552 ontdekt.

Bestudering van dit interessante materiaal wijst in de richting dat bij de stormvloed van 1570 bijzonder hoge waterstanden zijn bereikt, waarbij de meeste dijken in het Zuidwesten zwaar gehavend werden of het begaven; voorts menen de deskundigen uit deze cijfers



Een alledaags tafereeltje op het Hooftkantoor: het wegbrengen van de grote vergaarpullemand. Het is echt niet de papiermand van onze Redactie, die hier wordt geleid!

(foto: M. Sonnenberg)

te moeten concluderen dat de krimp van de dijken van zeker niet te verwaarlozen grootte is.

Naast de peilschaalwaarnemingen beschikken wij nog over andere gegevens, die echter ook al met een kritisch oog bekeken moeten worden. We bedoelen de vloedstenen, die op verschillende plaatsen van Nederland in huizen zijn aangebracht. Het is nu interessant een vergelijking te maken tussen het niveau dat bereikt werd bij de stormvloed van 1775 — en deze is zeer ernstig geweest — en die van 1 Februari 1953.

In een huisje aan de haven Willemstad, gebouwd door Prins Maurits, zijn

door middel van dergelijke stenen een aantal bereikte waterstanden aangegeven. Men zou zeggen dat de laatste stormvloed alle records heeft gebroken en dat is inderdaad het geval. De records werden bij voortduring gebroken omdat het huis is gedaald. De stormen kunnen gelijk van kracht zijn geweest, doch dit weet men helaas niet en het is ook onwaarschijnlijk dat zij dit zijn geweest.

Onze oude dijkbouwers gingen niet uit van een zakkend N.A.P. of dergelijk zogenaamd „vast” merk. Zij bepaalden de hoogte van hun dijken aan de hand van het gemiddelde hoogwaterpeil. Wanneer dus de gemiddelde



Handelaren reizen aan boord van het ms. "Camphuys" langs de Westkust van Celebes.

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

zeestand rees ten opzichte van het land besloten zij hun dijken met een veilige marge boven dat hoogwater te verhogen. Ook fixeerden zij de kruinhoogte van de dijken wel met een bepaald verschil ten opzichte van het hoogste punt van de buitendijkse gorzon. Wanneer de zeespiegel rijst door tectonische, klimatologische of morphologische invloeden, dan rijzen de schorren door opslibbing mee. Vroeger schakelden de dijkenbouwers daarmede het gevaar van zeespiegelrijzing uit, daar zij hun dijken slechts als het ware met de zee mee omhoog lieten gaan. Zij rekenden met de „opzet” boven het normale hoogwater, veroorzaakt door de wind. Zodra zij zich echter gingen oriënteren op een „vast punt” van een brug of een sluis, werden hun dijken „onveilig”, aangezien deze „vaste” merken zakten. Het enige merk moet zijn de middenstand van de zee, niet de een of andere hout in een zakkend huis, en een zakkende sluis of een zakkende toren.

(uit: De Nieuwe Rotterdamse Courant)

Pier voor Holland-Amerika lijn

New Yorks nieuwste havenpier, die zestien miljoen dollar zal kosten, zal speciaal voor de Holland-Amerika Lijn gebouwd worden. De burgemeester van New York, Robert Wagner, deelde mee, dat de autoriteiten er grote waarde aan hechten, dat het eindpunt van de H. A. L. in de toekomst in New York zal zijn in plaats van Hoboken aan de tegenoverliggende oever van de Hudson.

Voor Nederland heeft dit bouwproject grote betekenis, nu de Amerikanen veel gemakkelijker toegang krijgen tot de ligplaats der HAL-schepen. Zowel het passagiers- als het vrachtverkeer via de Nederlandse lijn zal ongetwijfeld toenemen. Het belang, dat New York aan de Holland-Amerika Lijn hecht, kwam onomwonden tot uiting in de woorden van burgemeester Wagner. „De HAL behoort bij New York City. Het doet mij een groot genoegen de burgemeester te zijn, onder wiens bewind de HAL er toe gebracht werd zijn passagiers- en vrachtdiensten

naar deze stad over te brengen. Dit is het eerste project van een reeks even belangrijke plannen om de haven van New York City tot verdere ontwikkeling te brengen,” zo zei Wagner.

De burgemeester verwachtte, dat de pier, waaraan spoedig zal worden begonnen, in 1958 klaar zal zijn. De heer Wierdsma, directeur van het Amerikaanse kantoor van de HAL, verwacht dat in 1959 maandelijks twaalf of meer schepen aan het nieuwe eindpunt zullen aanleggen. De passagiers zullen via de West Side Manhattan snelweg direct de gebouwen op de pier kunnen binnenrijden, in plaats van de lange en dure omweg door de tunnels onder de Hudson-rivier. De aan de bootdekken aansluitende pier heeft verschillende dekken, die te bereiken zijn via speciale aanrijbanen voor de auto's die passagiers brengen of halen.

In tegenstelling met alle huidige pieren in New York zijn er geheel gescheiden rijbanen voor personenauto's en vrachtauto's, waardoor de ontschepping veel sneller zal kunnen geschieden.

Research

Alle grote uitvindingen zijn ontstaan uit een idee, — een denkbeeld. Een beeld dus, dat een denker zich in gedachten heeft gevormd van een voorwerp of methode waarmee men iets goeds, iets doelmatigs of iets winstgevents zou kunnen bereiken.

Dagelijks ontstaan duizenden zulke denkbeelden. Veelal uit nood of uit ergenis, dikwijls in "the spur of the moment".

Jules Verne kan beschouwd worden als de man aan wiens geest een serie van grootse denkbeelden is ontsproten en die tevens de moed had zijn ideeën uit te werken, niettegenstaande hij overtuigd moet zijn geweest dat de mogelijkheden om ze in de praktijk te brengen gedurende zijn leven niet gevormd zouden worden.

In oorlogstijd, als de nood aan de man komt, moet men vaak „iets bedenken” om het hoofd te kunnen bieden aan bepaalde nieuwe gevaren of strijdmethoden. Daarom is de oorlog een leerschool waarin wijze lessen geleerd worden, waarmede men in vreedstijd zijn voordeel kan doen. In oorlogstijd is men dan *gedwongen* om in de kortst mogelijke tijd proeven te nemen en onderzoekingswerk te doen, met inzet van mensenlevens en vermogens aan geld, waarover men in normale tijden niet zou denken.

De denkbeelden gaan evenwel gewoon door, of het nu oorlog is of vrede. Zij ontstaan in elk brein, onverschillig of de eigenaar van dat brein nu een levenswijze grijze geleerde is of een kind dat nauwelijks heeft leren denken. Vanzelfsprekend zal de geleerde meer onderscheid kunnen maken tussen het bruikbare en het onbruikbare, het uitvoerbare en het onuitvoerbare, het nieuwe en dat, wat reeds eerder werd bedacht en al of niet in toepassing werd gebracht.

Een zeer groot percentage van alle denkbeelden gaan verloren in de snelheid waarmee wij leven, omdat men „geen tijd” heeft om er verder op in te gaan.

Soms ook acht de denker zijn idee waardeloos en vergeet het, terwijl het in een iets gewijzigde vorm wellicht zeer bruikbaar geweest zou zijn.

En dan is er nog een grote categorie van mensen die te bescheiden zijn om aan hun denkbeelden enige waarde te durven toekennen of bang zijn om uitgelachen te worden. Soms weet men niet de weg die een idee moet gaan om tot uitvoering te komen.

Het is om deze reden dat een idee is ontstaan in het brein van een fabrikant om alle ideeën van zijn medewerkers en onderschikten te verzamelen in een ideeën-bus. Alle ideeën worden daarbij het eigendom van de fabrikant die de morele verplichting op zich neemt om alle in toepassing gebrachte denkbeelden te belonen naar rato van

bruikbaarheid. Dit denkbeeld heeft een zodanige vlucht genomen dat het reeds over de gehele wereld is verspreid en ingevoerd. Aan de bruikbaarheid behoeft dus niet te worden getwijfeld.

Desondanks zijn er nog vele grote maatschappijen waarbij de ideeën-bus nog niet is ingevoerd. Dit is verklaarbaar als men bedenkt dat alle ingezonden ideeën ernstig en deskundig bekeken en eventueel uitgewerkt moeten worden. Men dient dus over een „research-afdeling” te beschikken of over deskundig personeel waaruit een beoordelingscommissie kan worden gevormd. Dit kost geld. Het is zakelijk om daarvoor iets terug te verwachten met een redelijke mate van zekerheid. Een fabrikant kan de te verwachten winst bij benadering berekenen. Bij andere bedrijven, een scheepsvaart-maatschappij b.v., is dit iets minder eenvoudig.

Toch moet een afzonderlijke research-afdeling bij een grote maatschappij of combinatie van maatschappijen geheel verantwoord worden geacht. Het is vrijwel uitgesloten dat een research-werker in zijn loopbaan van b.v. vijftwintig jaren niet één enkele keer op een idee zou komen of een bestaand idee zou kunnen uitwerken waardoor tenminste zijn salaris en bijkomende kosten terug verdiend worden. Alles wat hij daarnaast nog presteert is winst voor zijn werkgever.

Bovenstaande mag worden opgevat als een denkbeeld tot oprichting van een ideeën-bus bij onze maatschappij.

Wellicht vindt het ingang en wordt U binnenkort al of niet, onder verwijzing naar dit artikel, uitgenodigd Uw ideeën in te zenden.

Gezien het grote aantal intellectuelen dat dienst genomen heeft bij „de Paketvaart” kan als dan een zeer groot aantal inzendingen worden verwacht. Het recept is feitelijk belachelijk eenvoudig; inplaats dat U denkt of zegt: „nu moeten ze toch eens iets uitvinden waardoor deze ellende voor goed afgelopen zou zijn”, denkt of zegt U: „IK zal eens iets bedenken om daar verbetering in te brengen”. Slaagt U, dan

heeft U tenminste de voldoening te hebben bijgedragen tot verbetering en vooruitgang van het bedrijf met de kans op een geldelijke beloning. Slaagt U niet, dan is Uw poging altijd nog nuttig om waardering te wekken voor de persoon die het tot de huidige vorm of methode heeft gebracht, ook al is deze nog niet volmaakt.

Zelfs dan zult U nog iets goeds hebben bereikt want waardering, hoewel als regel hogelijk gewaardeerd, komt helaas slechts zelden tot uiting.

vK.

BEWIJZEN.

Nauwelijks kom je op de wereld,
Krijg je al een mooi papier,
Van het dopen — 't kleuterklasje,
Lagere school — dat zijn er vier!
Zwemdiploma, daarna Mulo,
HBS of internaat,
Steno — typen — Eerste Hulp,
Bewijs eens hoe 't er mee staat.
Dan de officiële stukken:
paspoort — identiteitsbewijs,
Politie — immigratiemensen,
worden van de zorgen grijs.
Witte kaarten, gele boekjes,
groene, grijze, blauwe kleur,
Rijbewijzen, huwelijksacten,
't Is en blijft altijd gezeur.
Niks meer mag zonder bewijzen,
Wil je een baantje op kantoor?
Moeten ze van alles weten,
Je hele familie halen ze 'r door.
Zou er niet op onze aardbol,
'n Plekje zonder papieren zijn?
Straks mag je niet eens meer
doodgaan,
Zonder bewijs van Magere Hein.

Oscar.



De mens heeft twee oren en twee ogen doch slechts één tong gekregen, opdat hij meer zou zien en horen dan spreken.

Socrates

Bij de foto's

In verband met de komende verjaardag van H. M. Koningin Juliana plaatsten wij op de binnenzijde van de omslag een foto van onze jarige vorstin. Hierdoor is de gewone opmaak van bedoelde pagina niet gevolgd en wij zullen dus in dit hoekje volstaan met een omschrijving te geven van de foto's, afgedrukt op de front- en achterpagina's van de omslag.

Op de frontpagina: de bovenloop van de Kapuas-rivier (Borneo).

(Foto: W. van Boggelen — Djakarta)

Op de achterzijde: de „Ophir”, varende in de Tomori-golf (Oostkust Celebes).

(Foto: Frank Bodmer Studio — Djakarta)

Op nevenstaande pagina staat de beste foto van de maand, voorstellende: Het ms. „Karaton” ter rede van Hinako (Nias). Deze foto werd gemaakt door gezagvoerder H. Zeylstra, die ook deze maand beslag wist te leggen op de uitgeloopte fotoprijs van Rp. 50,—

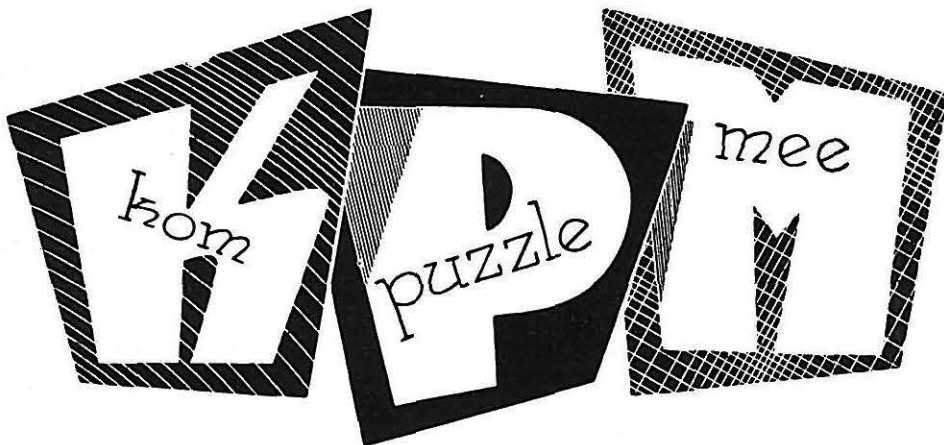
Camouflage

Een Marva heeft een vrije dag en wandelt uren de vrije natuur in. Over de hei — zover het oog reikt alleen maar heide. In de verte een groepje bomen en bosjes. Het geluk is met haar. Een heerlijk schoon vijfertje, midden tussen de bosjes. Jammer, geen badpak. Ach wat, als militair stap je over die moeilijkheden heen. Niemand in zicht — bosjes als kleedkamer. En het gaat heerlijk koel!

Volkomen verfrist kleedt zij zich weer aan. Juist strikt zij haar laatste veterbaandje en daar ziet zij een jonge luitenant haastig aankomen. Hij ziet haar niet eens in z'n haast. Alsof hij in deze stille omgeving in z'n eentje op manoeuvre is.

Voor de bosjes blijft hij staan en schreeuwt zijn commando.

„Vierde regiment camouflagetroepen ingerukt MARS ! !” En dan verdwijnen alle bomen en alle bosjes. Keurig in 't gelid !



De juiste oplossing van de hokje-tot-hokje-puzzel, voorkomende in het Februari-nummer van „de Uitlaat”, luidt als volgt:

1. wapen — 2. aardappel — 3. damast —
4. edele — 5. held — 6. lust — 7. agent —
8. scheel — 9. sisal — 10. dader — 11. twee —
12. troon — 13. het — 14. opsturen —
15. overall.

De namen der drie prijswinnaars zijn:

1. B. Pentury — stuurman locaalvaart, a/b ms. „Maros” (Rp. 25,—);
2. Mevrouw A. J. van Pesch — hoofd-employé afd. PZ/HK (Rp. 15,—) en
3. Mevrouw M. M. Houtman-de Wan, Djalan Kutei 38 — Surabaia. (Rp. 10,—).

*

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.

Magische vierkanten

Horizontaal en vertical gelijke woorden invullen. Bij juiste invulling ontstaat er in de cirkels een boom.

1. dier; 2. keurkorps; 3. boomvrucht; 4. inhoudsmaat;
5. kweker; 6. trottoir; 7. deelteken; 8. kant; 9. larve;
10. feestelijke bijeenkomst; 11. krachtig; 12. kweker;
13. lofrede; 14. neerslag; 15. zuidvrucht; 16. plantengeslacht;
17. elpenbeen; 18. brandstof; 19. voertuig; 20. stemming die zich afkeert van lichtvaardigheid, spot of scherts; 21. plaats in Zwitserland; 22. vertegenwoordiger; 23. zit aan een schoen;
24. lasten; 25. stram; 26. verder dan (Latijn); 27. plaats in N. Holland; 28. afgeknotte boomstam; 29. interest; 30. wijnmaat; 31. dagblad; 32. verbindingsmiddel; 33. rivier in Italië; 34. rivier in Afrika; 35. rivier in Siberië; 36. wintervoertuig; 37. evenaar; 38. eenjarig dier; 39. Nederlands; 40. rangtelwoord; 41. tot zich doen komen; 42. strijdperk; 43. buigzaam; 44. een paar; 45. deel van een vinger.

Voor deze maand weer een nieuwe soort puzzel, waarvan onderstaande opgave voor zichzelf spreekt. Uw oplossing moet onze Redactie uiterlijk 20 Mei a.s. hebben bereikt.

Lopen...!

Europees' verlof (u weet wel: artikel 4, lid 1). Amsterdam, Scheepvaarthuis 11.15 uur. Om 11.30 gaat m'n trein. Haasten dus. Brug over — langs al die „shipchangers” en op 't hoekje — volle kracht precies midden in 'n massale „petjes-goser”. Hij zegt: „Kaak uit!”. Ik zeg: „Stommeling, kaak jij-zelf uit!”

Nou, en dat nam-ie niet. Hij gaf me een dreun, waarvan ik sterren zag dansen. Er hielp geen lieve moedertje aan, ik was „in gevecht gewikkeld” met de petjes-goser. En om kort te zijn, ik was niet direct tegen z'n brute geweld bestand, alhoewel ik mij toch ook zeker niet onbetuigd liet. Het was „catch-as-catch-can”, als ik daar tenminste een juiste voorstelling van heb. Het gevecht duurde zeker 5 volle minuten, totdat ik ernstig aan mijn toekomst begon te twifelen.

En toen... goddank, hij sprong op en begon te lopen..... LOPEN! Als Nurmi in z'n goeie dagen. Als Zatopek in topvorm. Ik heb nog nooit iemand zo hard zien lopen!

En ik vóórop!

