

A black and white photograph taken from the deck of a ship, looking out over a harbor. The foreground is dominated by the ship's mast and complex rigging of ropes and pulleys. In the background, several other ships are docked or anchored in the water. On the left, there are some buildings along the shore. The sky is overcast.

de Uitlaat

11e JAARGANG No. 5

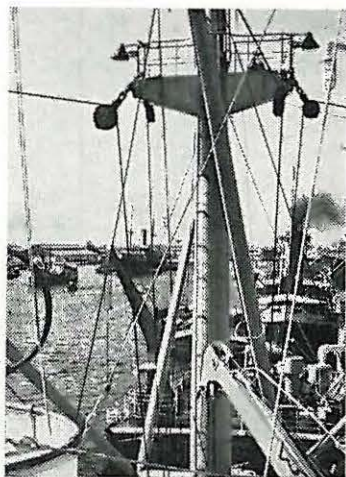
MEI 1956

de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

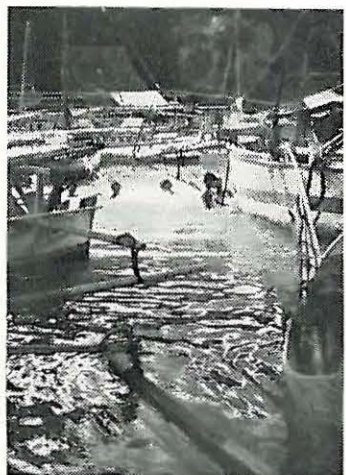
11de jaargang no. 5
Mei 1956

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



*Lijnenspel — foto genomen vanaf
het ms. „Van Cloon”, binnen-
liggende te Tg. Priok.*

(foto: Frank Bodmer studio)



*Badpartij tussen prauwen te Bau-
Bau (Buton).*

(foto: Frank Bodmer studio)

Druk: n.v. Visser & Co.
Djakarta



Het opleidingschip „Pollux”, gelegen tegenover het Scheepvaarthuis te Amsterdam.

(foto: Mr. K. J. Kriek)

KONINKLUKE

PAKETVAART

MAATSCHAPPELIJKE



Leon Nicolaas Hubert Jungschläger

31 Januari 1904

19 April 1956

Ik zal mij slecht verdedigen:
de onschuld is verbaasd en kan zich
niet voorstellen verdacht te zijn,
Corneille

Requiescat In Pace

GEEN TIJD

„Geen tijd”: het zijn overbekende klanken in een moderne haastige wereld vol drukke of druk doende mensen.

Niemand onder ons leeft in de huidige maatschappij niet min of meer in de greep van deze noodkreet. Het geeft de tragiek aan van het voortjagende leven dat voor iedereen kort en fel doorholt tot plotseling men voor de eindstreep het „tijdloze” moet intreden.

Zo ligt het dan vlak naast elkaar, de levensperiode van voortdurend rekening houden met de klok en de andere wereld, de Eeuwigheid zonder tijd en tijdsbegrip.

Bij onze dagelijkse taak zullen wij in het algemeen hier weinig bij stil staan, omdat wij ook voor dieper nadenken in feite „geen tijd” hebben.

Actief zijn dult nu eenmaal geen gevoelens die onze zelfverzekerde houding een deuk zou kunnen geven, eierzucht en carrière roepen om „tempo” en wensen niet afgeremd te worden door enige gedachte naar de zin van het leven. Wij verzwelgen ons dan liever in een levens- en werksfeer met gebrek aan tijd en bewust of onbewust gevoelen wij de drukte die ons geheel in beslag neemt, als een maatstaf van belangrijkheid naar buiten.

In de vroege ochtend gaat de motor van de dagprestatie reeds in de uiterste versnelling. De klok draait altijd te snel, hoewel het uurwerk steeds met dezelfde regelmaat loopt. Men verkeert reeds in tijdnood als men op de plaats van zijn werk is aangekomen. Het lopen gaat vaak in driftige pas, beladen actetassen geven zichtbaar aan beperkte ontspanning en rust. Wij zitten dan weer spoedig aan het begin van de dag in de greep van de tijd die de moderne mens beleeft als een opjagend en onverbiddelijk metgezel.

De terreur van het agendaboekje vangt dan aan, meestal geheel gevuld. Wij nemen er onmiddellijk kennis van met wrevel en feitelijk zijn deze koude aantekeningen de oorzaak dat reeds in de vroege ochtenduren, onze werkelijke arbeidsvreugde wordt getemperd.

Om al het gejaag nog te vergroten is daar dan de telefoon. Het is als een sinister wapen. Het achtervolgt ons en verhindert het ongestoord werken waar wij juist door tijdgebrek zo'n behoefte aan hebben. Wij zouden driekwart van deze telefoontjes willen afdoen met het helemaal niet opnemen van de haak of het gesprek snel willen beëindigen met de korte bijna blaffende uitgesproken woorden: „géén tijd”.

„Pats”, de hoorn weer op de haak.

Maar omstandigheden, zaken en relaties dwingen ons tot voorzichtigheid. Ons geduld en vriendelijkheid

Onze medewerker H.A.C. schreef bijgaand interessant artikel over het steeds actuele onderwerp: Géén tijd.

Elke bijdrage de huidige „jakkerziekte” een halt toe te roepen verdient zeker ook in onze lezerskring alle aandacht.

moeten dan ook worden afgewogen naar wie wij daar aan de andere kant van de lijn te horen en te spreken krijgen. Achten wij het gesprek belangrijk, dan moeten wij wat tijd maken en worden even ontnuchterd dat wij, trots alle drukte, dus in feite wél tijd kunnen vinden.

Hierin ligt dan ook des poedels kern. Het géén tijd hebben, is dan ook een volkomen betrekkelijk begrip. Wij dienen in de loop van een dag eens op te letten wannéér en tegen wélke personen wij kort en bondig mededelen „géén tijd” te hebben. Voor ons zelf zou het leerzaam zijn en ons inzicht geven in een vaak door ons gevolgde, minder juiste, gedragslijn.

Wij zouden dan kunnen constateren hoe váák en spoedig wij met „geen tijd” schermen, wanneer het gaat om personen en zaken waaraan wij menen niet of al te veel van onze kostbare tijd te kunnen besteden.

Bij dit alles dient erkend te worden, dat de lasten van tijdgebrek zéér ongelijk zijn verdeeld. Terwijl de werktijd van de arbeiders steeds wordt ingekort is die van de leidinggevende-, en met verantwoordelijkheid belaste werker steeds uitgebreid. Het gevolg is, dat juist voor deze laatste categorie de hoog het strakst is gespannen en er bij zijn die letterlijk dag en nacht moeten werken.

Naast hun omvangrijke werkzaamheden is daar nog de grote plaag van vergader- en commissie-woede en voorts moeten zij steeds méér vrije tijd afstaan aan de geneugten van wat men het „Sociale leven” noemt. Men kan bij enig nadenken moeilijk meer spreken van een menswaardig bestaan; doch

zucht en streven om vooruit te komen, carrière te maken, drijft ons voort.

Werkelijke rust komt voor velen ook niet in vacaties en verloven, want dan nóg leven velen onder het schrikbewind van de tijd.

De natuur helpt ons in dit opzicht beter, omdat ongesteldheid en ziekte ons steeds bij verrassing neemt en ons overduidelijk toont dat wij, hóe druk wij het op een moment ook kunnen hebben, steeds voldoende spare tijd aanwezig is om te kunnen uitzieken. Belangrijke dossiers blijven in de la liggen, besprekingen stagneren, spoedzaken kunnen niet spoedigst worden afgedaan, en dát terwijl de tijd rustig doordraait en de verloren tijd van ziek zijn, nimmer meer is in te halen.

Het nuttige in deze ongewilde rustkuur is wel, dat wij dan beseffen hoe misbaar wij in werkelijkheid zijn en dat de ons toegemeten tijd ruimschoots voldoende is, om te werken en te leven zónder het steeds beklemmende gevoel voortdurend in tijdgebrek te verkeren.

Over de aspecten van dit onderwerp verscheen kortgeleden in Nederland een boekje „Geen tijd” van de hand van de Amsterdamse journalist H. J. A. Hofland. Hij beschrijft en analyseert dit verschijnsel in de moderne samenleving, die uitwassen vertoont die diep ingrijpen in de fysieke toestand van in het bijzonder de intellectuele leidinggevende, met verantwoordelijkheid belaste, werkers.

Hij spreekt van de z.g. leidersziekte, en „managers disease”, die optreedt omstreeks het vijftigste jaar wanneer na jaren van hard en ingespannen werken de top van de carrière meestal bereikt werd. Dan komen de verschijnselen van deze managersziekte: slape-loosheid, spoedige geïrriteerdheid, concentratiestoornissen, verhoogde bloeddruk, pijn in de hartstreek en hartkloppingen.

De crisis, die deze verschijnselen kunnen voortbrengen, is acute overspanning met alle gevolgen daarvan. Men is dan afgeknapt en de tijd herneemt haar rechten. De man van „geen tijd” heeft het dan afgelegd en indien hij hiervoor nog gelegenheid krijgt, kan hij nadenken over de dwaasheid van het ongebreidelde jachtende bestaan.

Meestal is er dan niet veel meer te herstellen, de breakdown komt inééns, naar onze gevoelens vaak op een ogenblik dat het drukke werk het feitelijk niet kan hebben. Het arbeidsproces holt echter voort — hard en wreed worden de krachten die niet meer mee kunnen, uitgestoten — en laten wij onszelf daarbij niet wijsmaken, dat wij, welke functie wij ook hebben bekleed, tot de onmisbaren behoren.

Voor een ieder komt uiteraard het tijdstip dat het „géén tijd hebben” praktisch geen betekenis meer heeft. Het is het moment dat verplichte of verdiende rust aanbreekt of het leven een „halt!” wordt toegeroepen in rust die nimmer meer zal eindigen.

Deze harde realiteit zou ons iedere dag voor ogen moeten staan om de leugen aan te tonen van „géén tijd”, en ons te doen beseffen, dat wij zélf, tijd kunnen maken voor bezuiniging van geest en hart.

Hoe verrassend soepel, vriendelijk en begrijpelijk zou de onderlinge dagelijkse omgang zijn wanneer tijdnood niet meer de allesoverheersende factor was. Want het geen tijd meer hebben voor elkaanders moeilijkheden en noden is wel het ergste symptoom in de huidige jakkerziekte.

Ons werk mag dan ook zeker niet op onszelf alléén zijn ingesteld, want werkelijke voldoening krijgt men slechts wanneer de arbeid op één of andere manier helpt voorzien in het grote complex van behoeften, geestelijke en stoffelijke, die het mensenleven kent.

Door van al dat drukke zwaarwichtige haastleven voor deze alomvattende behoeften „tijd” af te nemen, zal onze eigen jagende onrust minderen en ons weer openstellen voor zin en betekenis van dit korte aardse bestaan.

H.A.C.

Koninklijke Onderscheidingen

Het is de Redactie van „de Uitlaat” een bijzondere eer te kunnen mededelen, dat het Hare Majesteit Koningin Juliana der Nederlanden heeft behaagd om aan de navolgende KPM-ers een Koninklijke onderscheiding te verlenen:

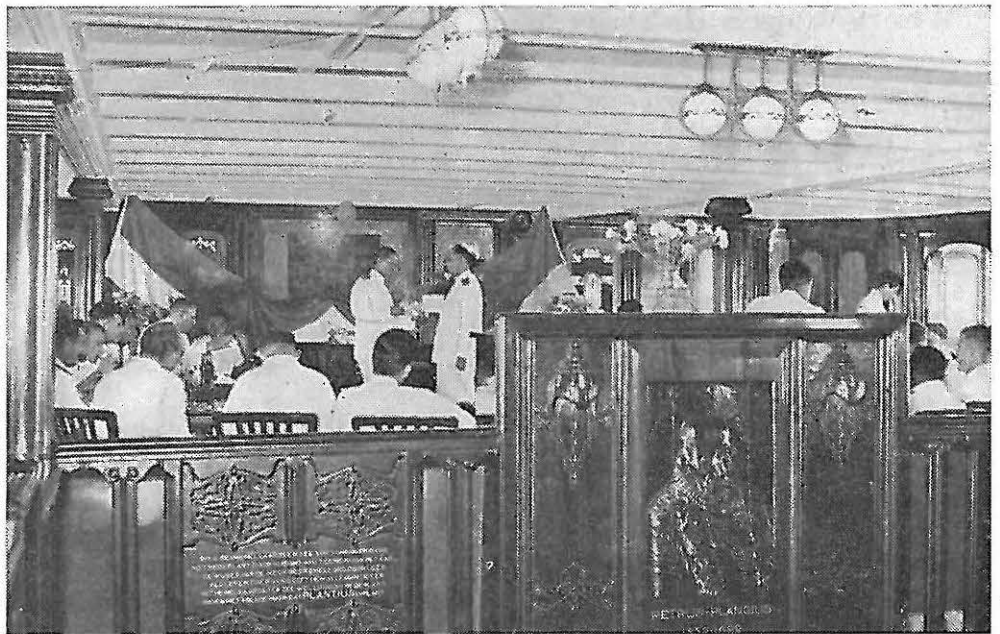
Benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau:

Ch. J. B. Oudsteyn — Adjunct-chef bij de Technische Dienst te Surabaia;

Verleend de Eremedaille in zilver, behorende bij de Orde van Oranje Nassau aan:

D. E. Beckker — Onderbaas B/Beambte bij de Werkplaatsen te Tg. Priok.

Namens het gehele personeel van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij bieden wij hierbij aan de heren Oudsteyn en Beckker de meest hartelijke gelukwensen aan.



Op 3 April j.l. herdacht Hoofdwerktuigkundige D. Hendriks aan boord van het ss. „Plancius”, dat die dag te Belawan binnenlag, het feit dat hij voor 25 jaar bij onze Maatschappij in dienst was getreden. Op bovenstaande foto het moment waarop Gezagvoerder H. A. Corsten namens de Directie het gouden Paketvaarthorloge aan de jubilaris aanbiedt. Op de voorgrond het markante beeld van Ds. Petrus Plancius.

Uitwisseling van scheepsruimte

In Februari is te Rotterdam een bijeenkomst gehouden van een aantal vertegenwoordigers van het toonaangevende Rijnvaartbedrijfsleven van België, Nederland, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland. Besproken werd o.a. hoe men in dit jaar, waarin de Rijnvaart waarschijnlijk een record hoeveelheid goederen te vervoeren zal krijgen, een zo efficiënt mogelijke scheepsomloop zou kunnen bewerkstelligen.

Naar aanleiding van een en ander is sindsdien door de N.V. Nederlandsche Rijnvaartvereniging te Rotterdam het initiatief genomen een plan uit te werken, dat thans geleid heeft tot de oprichting van een Centraal bureau voor uitwisseling van scheepsruimte. De opzet van dit bureau, dat dezer dagen zijn werkzaamheden zal beginnen, is de verladers een zo groot mogelijke vervoerszekerheid op de Rijn te bieden en het vrachtniveau binnen redelijke perken te houden.

Dit wil men bereiken doordat iedere deelnemer zijn te Rotterdam beschikbaar komende ruimte, welke hij niet onmiddellijk zelf voor de uitvoering van transporten nodig heeft, dagelijks bij het bureau aanmeldt. Het bureau stelt deze ruimte voor de overige deelnemers beschikbaar. Men verwacht door dit systeem een nog efficiëntere omloop van de scheepsruimte te verkrijgen. Desgewenst kan degenen, die ruimte afgeeft bedingen op welke datum hij van degenen, die deze aanneemt, ruimte terug

ontvangt. Kan het bureau door onderlinge uitwisseling niet aan de vraag der deelnemers naar scheepsruimte voldoen, dan wordt deze centraal gecharterd. De deelnemers verplichten zich dus er vanaf te zien zulks zelf te doen. De bedoeling hiervan is een tegen elkaar opbieden met daaraan verbonden onverantwoorde stijging van vrachten te vermijden.

Tot de oprichters behoren naast de N.V. Nederlandsche Rijnvaartvereniging, de N.V. Handels- en Transportmaatschappij „Vulcaan”, de „Seam”, de firma Veerhaven, de Transport Mij. Westfalia N.V., de Ned. Particuliere Rijnvaart-Centrale; Raab Karcher G.m.b.H. Essen, en de Communauté de Navigation Française Rhenane Straatsburg. Het bureau zal voorlopig onder leiding staan van de heer J. Roodbol en gevestigd zijn te Rotterdam.

Over de waarheid

Ik heb nog nooit gezien dat er uit de waarheid spreken iets goeds is voortgekomen

John Dryden

Bemin de waarheid maar vergeef de dwaling

Voltaire

Een mens kan in het rechtmatige bezit der waarheid zijn als van een stad, en toch tot overgave worden gedwongen.

Sir Thomas Browne

Weerschepen dobberen op de Oceaan

Kapitein J. P. Groen was tot 21 October jl. de oudste Nederlandse gezagvoerder ter koopvaardij, maar die dag kwam er een einde aan de welbestede zeemannsloopbaan van deze bijna 74-jarige en ging hij met pensioen. Na de oorlog heeft hij niet minder dan 55 reizen gemaakt met de weerschepen "Cirrus" en "Cummulus", aan welker belangrijke taak de hier volgende bijdrage is gewijd.

Bij het verzamelen van gegevens over de weersgesteldheid, assisteren sedert de tweede helft van de vorige eeuw vele zeeschepen de meteorologische stations. Een onafgebroken stroom van scheeps-journalen, waarin de weerkundige waarneming zijn opgetekend, komt dan ook bij het K.N.M.I. te de Bilt binnen.

Tijdens de tweede wereldoorlog werd door de Verenigde Staten ter ondersteuning van het trans-oceanisch luchtverkeer een aantal weerschepen op de Atlantische Oceaan gestationneerd. Deze schepen verrichtten waarnemingen, welke een waardevolle steun bleken voor het zich in die tijd snel ontwikkelende militaire luchtverkeer over de Oceaan. Na de oorlog kwam er een einde aan de militaire exploitatie van deze weerschepen. Het burgerluchtverkeer over de Atlantische Oceaan kwam snel tot ontplooiing en onder auspiciën van de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (I.C.A.O.) kwam een aantal landen — ten nauwste betrokken bij de burgerluchtvaart over de oceaan — overeen, wederom een aantal weerschepen op de Atlantische Oceaan te stationneren. Deze schepen doen bij toerbeurt dienst op vaste plaatsen op de oceaan, de zogenaamde oceaanstations. Aanvankelijk waren er 13 stations, maar bij de weerschepen-overeenkomst te Parijs in 1954 kwamen er 4 stations te vervallen, zodat er 9 oceaanstations overgebleven zijn. De stations worden aangeduid met letters van het alfabet.

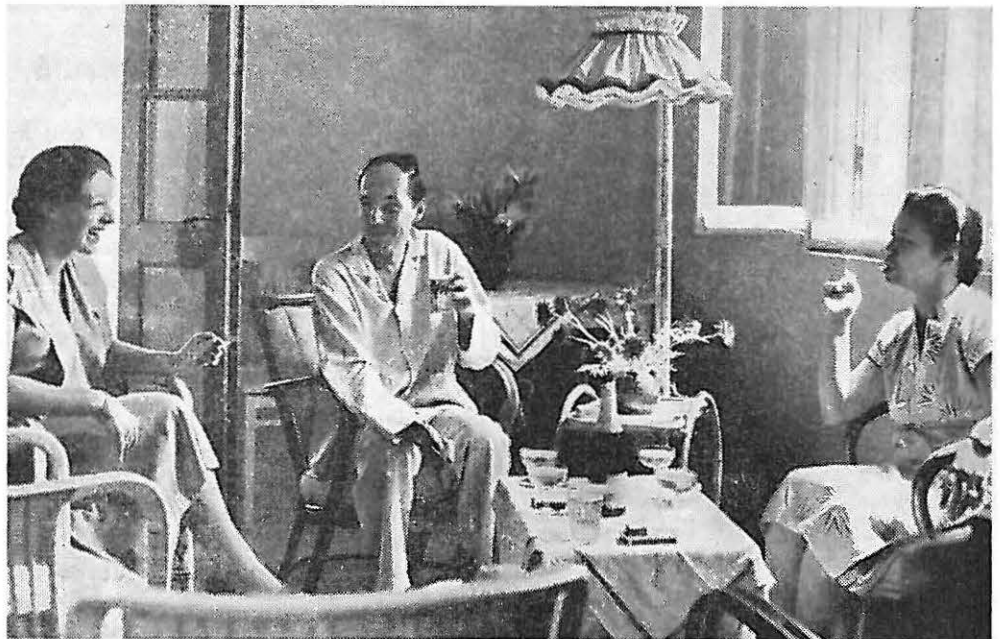
Nederlandse bijdrage

Ieder land levert een bijdrage in het weerschepenprogramma naar gelang zijn aandeel in de burgerluchtvaart over de Atlantische Oceaan. Voor Nederland betekent dit een bijdrage van $\pm 12\%$ van het totale bedrag. Dit houdt in, dat ons land twee weerschepen in de vaart heeft, namelijk de "Cirrus" en de "Cummulus", die in het internationale rouleerschema afwisselend dienst doen op de oceaanstations A.I.J. en K.

Op de oceaanstations kruisen de schepen gedurende drie weken op een gebied van 20 vierkante mijl, daarna worden ze afgelost, varen naar de thuishaven, waar de bemanning 10 tot



1 Maart jl. herdacht Dauda Arapa, kebon werkzaam bij het Gorontalo-agentschap, het feit dat hij voor 25 jaar bij onze maatschappij in dienst trad. Op die dag werd bovenstaande groepsfoto gemaakt: zittende tweede rij v.l.n.r.: I. Polontalo; S. Nento (Agent Gorontalo); mevr. D. Arapa (echtg. v.d. jubilaris), de jubilerende Dauda Arapa; mevr. Nento; A.G. Maengkom (2de man v.h. agentschap) en S. Laija.



4 Maart jl. was het voor gezagvoerder B. Tijmstra precies 25 jaar geleden dat hij bij onze maatschappij als 4de stuurman in dienst trad. Helaas vertoefde hij op die dag (nog) in het Ziekenhuis Petamburan, waar hij tevoren voor verpleging was opgenomen. Toch is deze dag voor de jubilaris niet ongemerkt voorbijgaan, waarvan o.a. bovenstaande foto moge getuigen. V.l.n.r.: Zuster Ch. G. Gerritsen, directrice van het Ziekenhuis Petamburan, de jubilaris gezagvoerder B. Tijmstra en Mevrouw J. P. van Heerde, echtgenote van Dr. Van Heerde, internist van Petamburan.

12 dagen aan de wal blijft, om vervolgens de volgende torn aan te vangen.

De taak van de weerschepen bestaat hoofdzakelijk uit het doen van waarnemingen, zoals waarnemingen op zeenniveau, speciale waarnemingen van meteorologische verschijnselen en van plotseling optredende belangrijke weersveranderingen. Verder verricht men aan boord van de weerschepen waarnemingen van bovenwinden (richting

en snelheid) evenals waarnemingen van de hogere luchtlagen wat betreft luchtdruk, temperatuur en vochtigheidsgraad. Vooral de waarnemingen in de hogere luchtlagen zijn van zeer groot belang voor de luchtvaart. De voornaamste gegevens worden verkregen door zogenaamde radiosondes, kleine zenders, welke aan een luchtballon worden opgelaten en met behulp van radar worden gevolgd.



Foto: J. H. C. Vermeulen

opname in de AVRO-studio

5 Maart j.l. werd door Radio Nederland — Wereldomroep een groetenprogramma uitgezonden, speciaal bestemd voor de walemployé's onzer maatschappij. Aanwezig waren de families Bolsius, Buys, Van Scheijen, Van der Kuijl, Stramrood en Van Ginkel alsmede de jongelui Houtkoop en Kneefel.



Foto: J. H. C. Vermeulen

opname in Hotel Gooiland

In het "Schip-van-de-week"-programma op 22 Maart j.l. verschenen voor de PCJ-microfoon de familieleden van de opvarenden der motorschepen "Waiwerang" en "Bandjermasin".

De weerrapporten worden naar het vasteland overgeseind, waar ze waardevol materiaal vormen voor het maken van weerkaarten, waarmede de weersverwachting voor de verschillende oceaandrives wordt aangeduid.

De weerschepen onderhouden bovendien radiocontact met de zich boven de oceaan bevindende vliegtuigen, waaraan niet alleen weerrapporten (hoofdzakelijk bovenwindwaarnemingen) maar ook peilingen, positiebepalingen en andere voor het luchtverkeer belangrijke gegevens worden verstrekt.

Tenslotte zijn de weerschepen voorzien van uitrustingen om in geval van nood opsporings- en reddingsdiensten te

verrichten, zowel ten behoeve van de zeevaart als van de luchtvaart. Dit laatste punt is van groot belang gebleken.

De redding van 7 Noorse zeelieden door de "Cummulus" in Februari 1951, tijdens een vliegende storm in de golf van Biskaye is er het bewijs van.

De Nederlandse weerschepen zijn Rijkseigendom. De weerschepen-commissie bestaande uit vertegenwoordigers van de Rijksluchtvaartdienst, het K.N.M.I. en het directoraat-Generaal voor de Scheepvaart, oefent toezicht uit op de exploitatie en dienstuitoefening van de "Cirrus" en de "Cummulus".

De meteorologische taak aan boord

wordt uitgevoerd door ambtenaren van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, de radiodienst door ambtenaren van de Afdeling Luchtverkeersbeveiliging van de Rijksluchtvaartdienst, terwijl de nautische exploitatie is opgedragen aan de rederij Van Nievelt Goudriaan & Co. te Rotterdam.

Wist U dat

de eerste wielervedstrijd werd gehouden in het jaar 1891? Toen organiseerde een Franse wielervedclub een wegvedstrijd Bordeaux-Parijs. Dit initiatief veroorzaakte nogal enige opwinding. Ondanks alle sombere voorspellingen arriveerden de meeste deelnemers heelhuids te Parijs;

*

eau de Cologne — de naam zegt het reeds — stamt uit Keulen? Het was in deze stad dat in 1725 Jean Paul Fréminis een water samenstelde dat een grote geneeskundige werking heette te hebben. Evenals ten onzent de Haarllemmer olie gold het als een universeel geneesmiddel. Later kwam eau de cologne als reukwater in zwang;

*

Moeder de Gans werkelijk heeft bestaan? Zij heette Elizabeth Foster, werd in 1665 geboren en huwde in 1693 Isaac Goose (gans). De liedjes en sprookjes die zij voor haar kinderen schreef werden in 1716 te Boston gepubliceerd. De schrijfster overleed in 1757, 92 jaar oud.

*

men op de universiteit van Wenen kaas maakt met behulp van de radio? De methode is uitgevonden door dr Korber en bestaat uit het op de wrongel laten inwerken van ultrakorte radiogolven. Het rijpingsproces duurt dan veel korter dan met de normaal gebruikte werkwijze.

*

dat de Italianen, die zich bezighouden met het vervaardigen van de beroemde Parmezaanse kaas in het bezit moeten zijn van een scherp gehoor? Om te onderzoeken of hun kaas „rijp" genoeg is om op de markt te worden gebracht, kloppen zij er namelijk op met een zilveren hamertje. Als er dan een bepaalde toon opklinkt, weten zij dat de kaas eetbaar is.

*

dat een stukje zachte kaas ter grootte van een cent, wanneer het vers is, ongeveer 150.000 microben bevat, maar dat dit aantal een paar dagen later reeds zal zijn aangegroeid tot 6.000.000?

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN

Per vliegtuig:

B. Broekhuizen	gezagv.	26/3	ex RV
F.J. Damen	gezagv.	28/3	ex RV
L.S. v.d. Meulen	hfd. wtk.	30/3	ex RV
J.W.Tj. de Vries	gezagv.	30/3	ex RV
A.J. de Winter	3de wtk.	6/4	ex RV/SV
G.W. Teunissen	empl.	11/4	ex GSV (naar Med. dienst/Petamburan)
N.J. Persijn	3de wtk.	15/4	ex RV/SV
J.M. Vrolijk	3de wtk.	15/4	ex RV/SV
A.F. Lancker	empl.	15/4	ex EV (naar Afd. Claims/HK)

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 5/4:

G.W. Zwarts en gezin	gezagv.	ex RV
D. Reyneker en gezin	adj. chef	ex EV (naar ag. S'pore)
W.B. Camoenié en gezin	adj. chef/arts	ex EV (naar ag. S'baia)
P.L. Maas en gezin	empl./baas A	ex EV (naar ag. Menado)
D. van Santen	empl.	ex EV (naar ag. S'pore)
A.C. ter Weer en gezin	empl.	ex EV (naar ag. S'pore)
F.H. Mulder	empl.	ex EV (naar ag. S'pore)
Mevr. A.C. Pieters-Dorrepaal	echtgd. 2de wtk.	
Mevr. G.R. Gout-Tichauer	echtgd. empl.	
Mevr. J. Metzelaar-Walkate en kinderen	gezin hfd. empl.	
Mevr. U. v. Waardenburg-Krausz	echtgd. 3de stm.	
Mevr. P. Leeftlang-Keus	echtgd. 2de wtk.	

Welkom!

VERTROKKEN

Per vliegtuig:

G. Potjewijd	1e stm.	26/3	RV
G. v.d. Kleyn	gezagv.	30/3	RV
R. Klinkert	hfd. wtk.	30/3	RV
W.C.J. Peters	4de wtk.	31/3	RV/SV
Th. G. Menssink	4de wtk.	31/3	RV
Mej. M.F. Borreman	verpl.	31/3	VGv (ex Med. dienst/Petamburan)
H.J. van Koppenhagen	4de wtk.	6/4	RV/SV
H.J. Vos	4de wtk.	6/4	RV
C.W. Kroon	hfd. empl.	7/4	GSV (ex ag. Makassar)
R. Pool	3de wtk.	9/4	RV/SV
G. de Maar	adj. chef/arts	12/4	EV/ontslag op verzoek (ex ag. S'baia)
A. Anker	hfd. wtk.	14/4	RV
K. Glas	1e stm.	14/4	RV
J. Schoutrop	2de stm.	16/4	RV/SV

Per „Island Mail” ddo. 23/3 van Surabaia:

F.V. Scheefhals en echtg. hfd. empl. EV (ex ag. S'baia)

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 12/4:

J. Klerk	adj. chef	A'dam kantoor
Tj. J. Reijnga en gezin	tandarts/adj. chef	EV
J. van Onselen	gezagv.	ZV
J. Hamerslag en gezin	gezagv.	ZV/VP
L. Willems en gezin	hfd. wtk.	RV/VP
L. Boonstra en gezin	hfd. empl.	EV (ex ag. Medan)
Mr. H. Mook en gezin	empl.	EV (ex afd. PZ/AZ/HK)
P.M. Vis	empl.	EV (ex ag. Medan)
Mevr. S. Hogerbrugge-Fiege en kinderen	gezin empl.	
J.F. Kiepe en gezin	1e stm.	RV
K. Bareman en gezin	2de stm.	RV/SV
H.M. Tonino en gezin	2de stm.	RV/SV
J.W. Bakker	2de wtk.	RV
J.A.G. Joha en gezin	3de wtk.	RV/SV

Een goede reis!

NIEUW AANGENOMEN:

J.J. de Neef	3de stm.	aangek. per vliegtuig ddo. 5/4
M. Stigter	empl.	aangek. per „Willem Ruys” ddo. 5/4 (naar Werkpl./Tg. Priok)
A. Timmermans	empl.	aangek. per vliegtuig ddo. 6/4 (naar ag. S'pore)
A.F. van Dijk	kv. 2de wtk.	aangek. per vliegtuig ddo. 13/4
J.M.C. van Koesveld	3de stm.	aangek. per vliegt. ddo. 19/4
C. Th. Boer Leffef	3de stm.	aangek. per vliegt. ddo. 19/4

Welkom bij onze Maatschappij!

MUTATIES:

K. Ch. de Lannoy	empl.	ddo. 30/3 van afd. CM/HK naar ag. Medan
M.L. de Wit	hfd. empl.	ddo. 1/4 van Werkpl./Tg. Priok naar TD/HK
Gan Liem Tjiong	loc. empl.	ddo. 1/4 met pensioen (ex ag. S'baia)
G.S. Wennekes	hfd. empl.	ddo. 2/4 van afd. Claims/HK naar ag. Padang.
R.A. Mully	empl.	ddo. 3/4 van ag. Tg. Priok naar afd. Claims/HK
J.H. Ch. de Frank	loc. empl.	ddo. 6/4 van afd. CM/HK naar ag. Ambon
A.S. Klein	hfd. empl.	ddo. 11/4 van ag. Padang naar ag. S'baia
W. Ch. I. Singal	empl.	ddo. 18/4 van ag. Gorontalo naar afd. Claims/HK

Onze jubilarissen

Hadji Toepoe werd 15 September 1896 te Makassar geboren. Na eerst 3 jaar als timmerman bij de toenmalige BOW te hebben gewerkt, trad hij 1 Juni 1916 in dezelfde functie in dienst van de KPM. Na eerst tot baas-timmerman te zijn bevorderd, werd hij 1 Januari 1947 tot werkbaas aangesteld. Precies een jaar later volgde zijn benoeming tot werkbaas/hoofdklerk II. Het behaagde



Hadji Toepoe
Onderbaas A/beambte
ag. Makassar
40 jaar
1 Juni 1956

Lim Cheng Geok werd 17 Juli 1904 te Singapore geboren. Op 20 Juni 1921 trad hij als klerk in dienst van onze maatschappij aldaar. 1 Januari 1941 werd hij bevorderd tot hoofdklerk II; 1 Januari 1948 werd hij tot hoofdklerk I benoemd.



Lim Cheng Geok
hoofdklerk I — ag.
Singapore
55 jaar
20 Juni 1956

H.M. de Koningin om bij Gouvernementsbesluit van 23 Augustus 1946 Hadji Toepoe de Kleine Zilveren Ster voor Trouw en Verdienste toe te kennen.

1 Januari 1953 werd hij bevorderd tot Werkbaas/Hoofdklerk I: op 1 Juli van datzelfde jaar werd Hadji Toepoe benoemd tot Onderbaas A/Beambte.

*

J. Latuihamallo
stuurman-locaalvaart
35 jaar
10 Juni 1956

Jozef Latuihamallo werd 30 September 1902 te Saparua geboren. Hij trad 9 Juni 1920 als leerling-ladingklerk in dienst van onze maatschappij. In October 1921 werd hij wegens overcompleet ontslagen doch een jaar later wederom als leerling-ladingklerk aangenomen. 1 October 1924 werd hij tot ladingklerk bevorderd. In April 1931 slaagde de heer Latuihamallo voor het examen voor stuurman-locaalvaart en 16 Juni d.a.v. werd hij in die rang aangesteld.

Bij het uitbreken van de oorlog tegen Japan diende de heer Latuihamallo aan boord van het ss. „Van Rees”. Op 8 Januari 1942, tijdens een reis van Tjilatjap naar Padang werd de „Van Rees” door een Japanse duikboot tot zinken gebracht. Gelukkig wist hij het er levend af te brengen. Gedurende de rest van de oorlog voer hij nog aan boord van de „Khoen Hoa”, de „Generaal Verspijk” en de „Van der Lijn”. Op 10 Juni a.s. hoopt de heer Latuihamallo het feit te herdenken dat hij op die dag onze maatschappij 35 jaar trouw heeft gediend.



M. Siregar
beambte Techn.
dienst/JHK
25 jaar
11 Juni 1956

Marcus Willem Seilatuw werd 26 Maart 1909 te Kota Radja geboren. 15 Juni 1931 trad hij als 3de klerk in KPM-dienst. 1 Januari 1946 en 1 Januari 1949 werd hij resp. tot 2de en 1e klerk bevorderd. 1 Januari 1952 volgde zijn aanstelling tot hoofdklerk II en precies 3 jaar later werd hij tot hoofdklerk I benoemd.



M. W. Seilatuw
hoofdklerk I — Ink. &
Mag. dienst
Tg. Priok
25 jaar
15 Juni 1956

De aarde wordt met de dag zwaarder

Tot voor enige jaren waren de sterrenkundigen er van overtuigd, dat de hemelruimte tussen de sterren, op meteorstenen na, volkomen leeg was. Wel hadden de astronomen reeds lang te voren vastgesteld, dat er overal in het heelal donkere plekken waren, maar er was nog niemand, die kon aantonen, dat deze plekken werden gevormd door uitgestrekte stofmassa's.

Het is nu echter bekend, dat dit inderdaad het geval is. Tussen de sterren zweeft een hoeveelheid stofpartikeltjes rond, die samen waarschijnlijk even zwaar zijn als alle sterren tezamen. Deze stofwolken verdichten zich soms tot een compacte massa; er is dan een nieuwe ster geboren. Volgens de nieuwste theorieën zou ook de aarde op deze wijze zijn ontstaan.

Nu is dit niet zo onwaarschijnlijk, als men weet, dat ook onze planeet nog steeds door het stof uit de hemelruimte als rustplaats wordt gezocht. Recente onderzoekingen hebben aangetoond, dat op ieder plekje van de wereld doorlopend een fijne regen van kosmisch stof neer dwarrelt. Dit gaat erg langzaam in zijn werk. Per jaar valt er ongeveer vier kilogram neer op een vierkante kilometer. Dat is niet veel. Er zijn duizend jaar voor nodig om op één vierkante meter grond vier gram stof op te zamelen, zodat er geen boer is, die ooit zal bemerken, dat zijn grond steeds hoger wordt.

Op de lange duur echter scheelt het wel. Het gewicht van de aarde neemt per jaar toe met twee miljoen ton (2.000.000 kilo). In de twee miljard jaar die de aarde reeds bestaat, is er dus aardig wat stof op terechtgekomen: acht duizend kilo per vierkante meter. Wanneer we voor het gemak het soortelijk gewicht van het stof maar heel laag, namelijk op 1 stellen, zou er in de loop der tijden op iedere vierkante meter een acht meter hoge laag stof zijn bijgekomen!

(uit „Wereld”)

Surprise

Een jong naar de Verenigde Staten geëmigreerde Amsterdamer (hij wenst onbekend te blijven), die in de loop van de maand April tachtig jaar wordt, heeft besloten alle Amsterdammers-Amsterdamsen-leeftijdsgenoten een prettige dag te bezorgen.

Ieder, die in April 1876 in Amsterdam werd geboren, wordt (met begeleider) een tocht naar de bollenvelden, een feestelijke maaltijd, een geschenk en een thé aangeboden. Zij, die door ziekte de tocht niet kunnen meemaken, zullen niet worden vergeten.

Zaak van stoere knapen

Wanneer U in het aan hoogconjunctuur lijdende Nederland van deze dagen bij wijze van uitzondering geen deel zou hebben aan het arbeidsproces is er in elk geval een beroep, waarin U onmiddellijk zou kunnen starten. Zonder vestigingsvergunning, middenstandsdiploma of een van die vele andere papieren waarvan Nederland ritselt. Met niet meer dan een emmer over Uw hoofd en een tuinslang voor de luchttoevoer, kunt U zich in het water laten zakken en Uw briefpapier voorzien van het hoofd Duikbedrijf.

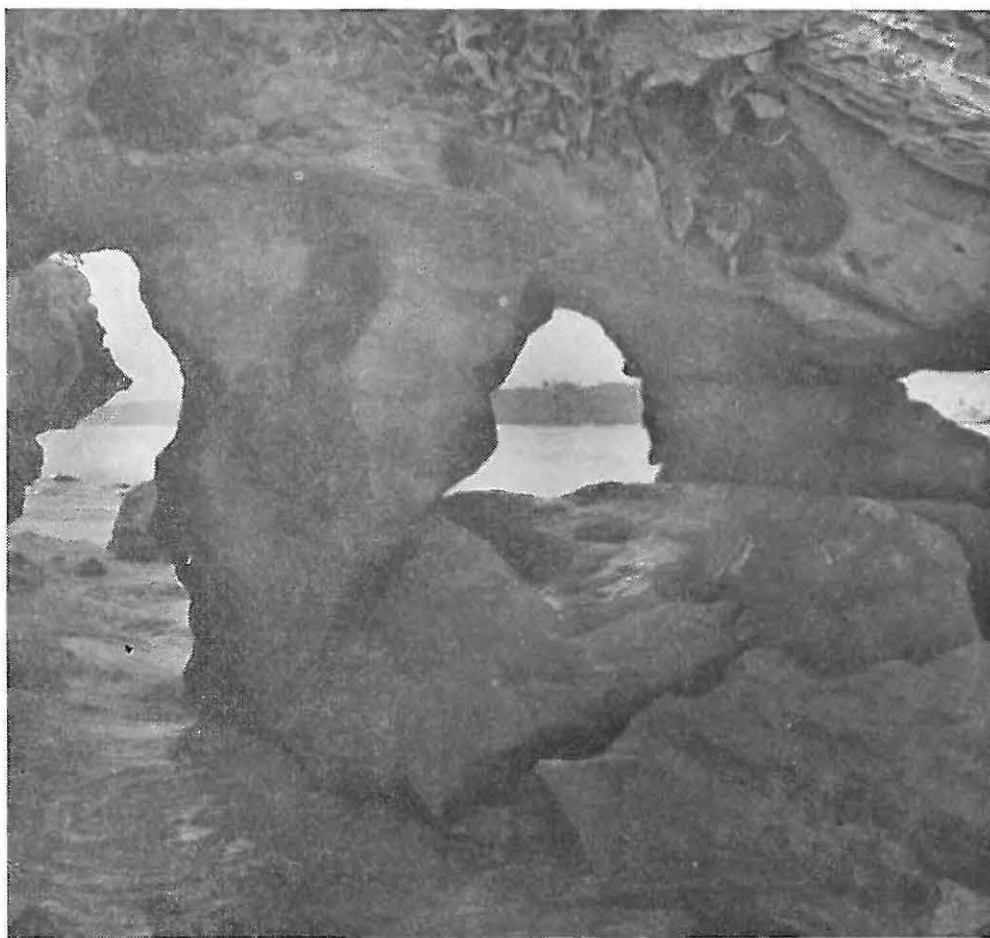
Deze wat onwaarschijnlijke bewering is niet van onszelf, maar van een 43-jarige schipper bij het Duikbedrijf der Koninklijke Marine. Een bijzonder rondborstige marineman, wiens leven zich sinds 1929 voor een niet onbelangrijk deel onder water heeft afgespeeld. En die nu met een bootsman (56) — óók een voor wie een langdurig verblijf onder water weinig opwindends meer heeft — tot de instructeurs behoort van de Marine-duikschool op de Afsluitdijk bij Den Oever.

Duiken kunnen U en ik dus voor eigen risico, zonder bemoeienis van enige instantie. Maar na een dag op en rond het logementschip Castor bij Den Oever en na de uiteenzettingen van de chef Duikbedrijf, menen wij U met klem een experiment met emmer en tuinslang te moeten ontraden.

Wij willen zelfs nog veel verder gaan en duidelijk stikken, dat het bepaald onverantwoordelijk is om zonder een technisch perfecte en voortdurend gecontroleerde duikapparatuur en zonder voldoende kennis van de invloeden, welke een verblijf onder water op het lichaam uitoefent, duiken als beroep of sport te gaan beoefenen. Want voor een ieder, op wie het zich bewegen onder de waterspiegel een magische aantrekkingskracht heeft, geldt de allesoverheersende voorwaarde, dat hij fysiek en mentaal van zeer goeden huize moet komen. Stapt men luchtig en met bravour over deze voorwaarden heen, dan is de kans heel groot, dat het marineduikbedrijf op een kwade dag in Uw onderwaterbewegingen wordt gemengd.

Maar dan heeft U aan de activiteiten van deze ongeveer 200 tot in de perfectie getrainde duikers zelf helaas niet veel meer.

In elk geval heeft het Duikbedrijf, dat voor de oorlog als onderdeel van de mijndienst niet veel meer deed dan eens een tros uit een schroef halen,



Rotspartij aan het strand te Sibolga. Geheel rechts midden is nog juist het ms. "Karaton" zichtbaar.

(foto: gezagv. H. Zeylstra)

of behulpzaam te zijn bij het lichten van een wrak in de oorlog en daarna niet over gebrek aan belangstelling te klagen had. Van een kleine dienst met een defensieve taak, is het accent gelegd naar een grotere dienst met offensieve taken. En het zijn de Italianen geweest, die het onderwaterwerk een volkomen nieuw gezicht gaven. Zij waren het, die voor 't eerst „frogmen” van de onderzeeër Cire voor de haven van Alexandrië afzetten en deze mannen mijnen lieten leggen onder de Britse slagschepen Vaillant en Queen Elizabeth.

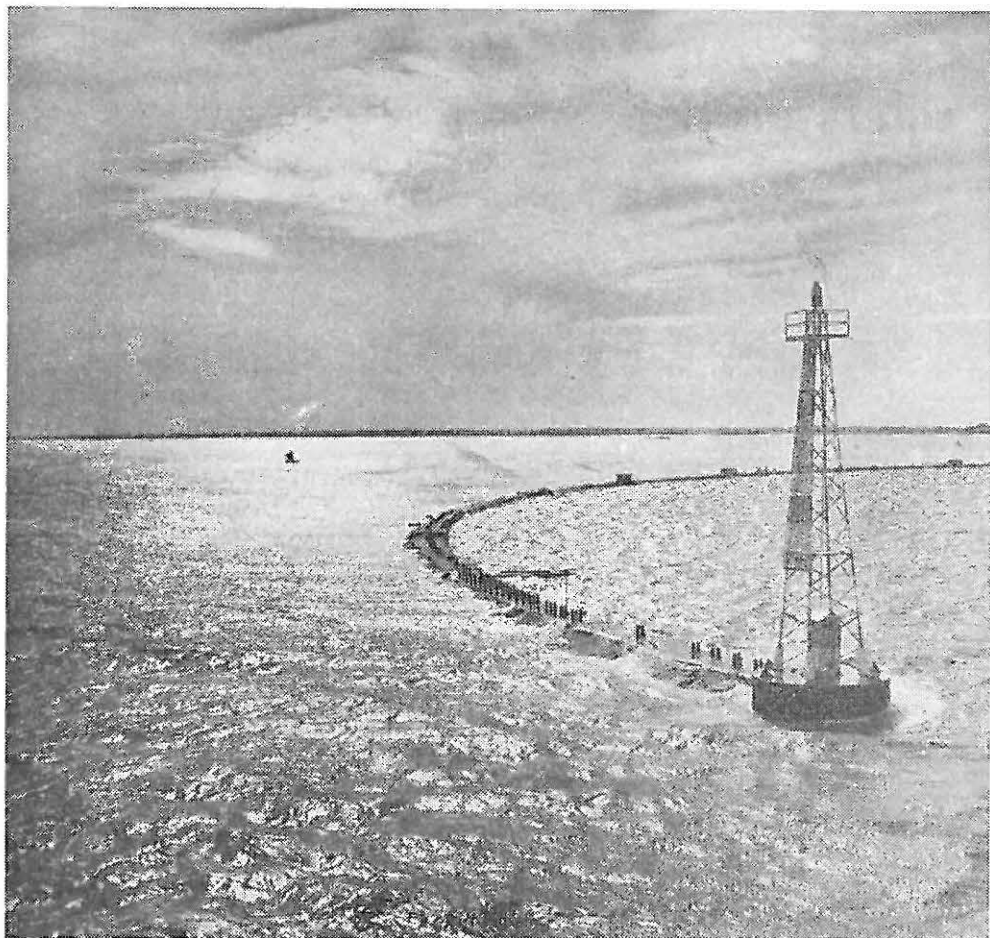
Die na de explosie weliswaar niet zonken, omdat ze te veel diepgang hadden, maar waarvan de verrassende resultaten de marine-staven van alle oorlogvoerenden toch plotseling een ernstige schok gaven. De Duitsers lieten zich daarna niet onbetuigd en ook de Engelsen niet. Bruggen werden opgeblazen, kruisers tot zinken gebracht door onzichtbare aanvallers.

En wat mijnenleggers en vliegtuigen tussen 1940-1945 langs de Nederlandse kust en in havens aan magnetische en acoustische mijnen deponeerden, gaf na de oorlog enkele jaren lang werk aan honderden voor het demonteren getrainde duikershanden. In de havens van Antwerpen, Cherbourg, Hamburg, Bremen, Amsterdam en Rotterdam,

hebben ook Nederlandse marineduikers vele vierkante kilometers afgezocht. Alleen al langs de Nederlandse kust werden ongeveer 7000 gevaarlijke Duitse z.g. Kaethie-mijnen opgespoord.

Wie dan op een koude dag in Den Oever de duikschool in vol bedrijf ziet en weet, dat hier voor elke 50 man in opleiding 150 kerngezonde marinejongens zijn gekeurd, van wie er tijdens de opleiding gemiddeld 25 nog eens afvallen, kan zich een flauwe voorstelling maken wat er also wordt gevegd.

Wie deze lange weg tot een goed einde brengt, kan zeggen, dat hij van 50 meter water boven zijn hoofd niet meer koud of warm wordt. Dat laatste bij wijze van spreken dan. Want kou wordt er bij deze kei-harde training, die zomer en winter doorgaat in Den Oever, maar ook in Den Helder in de haven, wel geleden. Bij een watertemperatuur van 7 à 8 graden joeg de schipper met sappige marine-termen negen in glimmend zwart rubber gestoken frogmen met hun klepperende zwemvliezen de motorschouw in. Negen spookachtige gedaanten, negen jonge kerels, van wie slechts de handen en een klein gedeelte van het gezicht onbedekt waren. Fysiek puntgave marinejongens die zich vrijwillig voor het duikbedrijf meldden.



Tegenlicht-opname van het Oostelijk havenhoofd te Tg. Priok.

(foto: gezagt. H. Zeylstra)

Wat er met dit negental in en buiten de over de kruisende golven dansende schouw gebeurde, leken ons de sterkste minuten uit een enerverende film. Aan stuurboord achter sleurde de schouw met een negenmijksvaart een kleine opgeblazen rubberboot mee, waarvan de functie binnen enkele seconden duidelijk werd. Boven het gedreun van de motor uit stentorde de schipper de jonge kikvorsmannen in snel tempo een voor een naar achteren. Met de buik op het boord van de schouw, doorrollend op de rug op de verende bodem van de rubberboot. In een vloeiende beweging omhoog en over de bolle rubberrand het prikkelend koude water in. Dan liggen blijven en richten op de voorganger, die 25 meter terug in het water dobbert.

Waarom het afzetten van deze frogmen door middel van de rubberboot? Wel, ze moeten om risico's te vermijden buiten de schroef blijven en het kolkende schroefwater. Dat zullen ze ook moeten als ze ooit eens werkelijk in de strijd worden geworpen. Bij voorkeur 's nachts door vijandelijke kust- of havenmondingen om daar — en dan uitgerust met cylinders met zuivere zuurstof — tot een maximale diepte van 10 meter te kunnen duiken.

Weer joeg de schouw langs de rij van

negen zwarte dobberende hoofden. Nu met een marineman plat op de buik voorop in de rubberboot. Met in zijn uitgestrekte rechterarm uitnodigend een stevige leren lus. De schouw trok opnieuw een witgrijs spoor door het water. De schipper hing gespannen over stuurboord. Daar kwamen ze in een wervelende actie weer binnen. In het voorblijflitsen een arm in de lus, de andere onmiddellijk over de rand van de rubberboot, op de rug er in en meteen weer in de kuip van de schouw. Van de negen waren er zeven raak. Tegen de twee die misten balde de schipper een dreigende vuist, maar hij liet ze desondanks niet achter in het water.

Met verkleumde handen grepen de frogmen even later een mok hete koffie. Verkleumde handen, die intussen en uiteindelijk beslissend zijn voor iedere duiker, omdat ze de mogelijkheid en de duur van zijn werk onder water bepalen. Die handen zijn z'n voelhoorns en zijn belangrijkste gereedschap. Rubberhandschoenen of een isolerende film zijn in de praktijk een ernstig bezwaar gebleken. Daarom blote handen. Zomers, 's winters, ook als er geoefend wordt tussen de ijsschotsen.

Wel, uit dit alles zal het U hopelijk al enigszins duidelijk zijn geworden, dat het Duikbedrijf van de Koninklijke

Marine geen speelklas is. Maar een onderdeel, bestaande uit bijzonder energieke mannen, die wel zo het een en ander moeten durven. Maar die zowel boven als onder water nooit of te nimmer roekeloos mogen zijn. Want iedere foutieve handeling, elk mankement aan de uitrusting van de duiker kan catastrofaal zijn. Om U er iets van bij te brengen: bij elke tien meter water komt er een druk van 1 atmosfeer bij. Komt men beneden de 15 meter, dan wordt de stikstof door het bloed opgenomen. Dat veroorzaakt, ook al is de duiker met cylinders uitgerust of met de luchtslang, belletjesvorming in de bloedbaan.

Wanneer iemand van 15 meter of grotere diepte te snel omhoog komt, willen al deze belletjes zich tegelijk uit het bloed losmaken. Wat niet kan. Maar wat dan wel gebeurt, is dat ze zich ophopen bij de gewrichten, waardoor de pijnlijke duikersziekte kan ontstaan. Daarom zijn er tabellen ontworpen die precies voorschrijven hoeveel „stops” een naar bovenkomende duiker moet maken en hoe lang deze moeten duren.

Toont hij toch de verschijnselen van duikersziekte, dan gaat hij onmiddellijk in de recompressietank waarin men alle fasen van de druk kan regelen. Zo wordt er dan niets, maar dan ook niets aan het toeval of het lot overgelaten. Man voor man bij het duikbedrijf van de marine weet wat hij in handen heeft, waarop hij moet letten, wat hij altijd moet doen en altijd moet laten. En dat is heel veel.

Hij vergaart die kennis van dit merkwaaardige beroep in jaren en jaren van onvoorstelbare harde training. Wat beslist ook een harde noodzaak is. En die voor elke amateur, die onderwatersport bedrijft, een zeer ernstige waarschuwing moet inhouden. Omdat hij als regel zo bitter weinig van al deze gevaren weet. En als hij er iets van weet, ze in overmoedigheid vaak onderschat. Voordat u en wij zeggen, dat je in een standaardpak kan „snurken” moeten we wel maanden onder water zijn gebleven. Voor 15 centen per minuut tot 15 meter als duiktoeslag. En voor het dubbele bedrag tot 45 meter. Maar dan moet U er ook aan denken, dat de houten hamer, die U meeneemt, altijd naar boven wil en de losgeschroefde moer in peilloze diepte kan vallen. Die van het Duikbedrijf van de Marine weten dat allemaal. En van hen is er nog nooit een écht onder water gebleven. Misschien wel eens aan de wal, als U begrijpt wat wij bedoelen. Maar dan ging hij, als hij weer boven water kwam, beslist niet in de recompressietank.....!

(uit: „Het Parool”)

Enkele typerende cijfers uit het KPM-bedrijf

Minstens 30.000 werknemers met hun gezinnen worden door onze Maatschappij in hun onderhoud voorzien.

De omvang van het K.P.M.-bedrijf brengt het nadeel met zich mede, dat ieder van ons in het algemeen slechts een zeer klein deeltje van de dagelijkse werkzaamheden voor zijn rekening neemt, waardoor er veelal geen juist begrip meer is voor hetgeen in het totale bedrijf omgaat.

Het is daarom wel interessant, om enkele typerende cijfers van ons bedrijf uit de doeken te doen, waardoor U — naar wij hopen — een betere indruk krijgt van de omvang van het grote geheel waarin U werkt.

Wist U bijvoorbeeld dat onze Civiele Dienst in het afgelopen jaar aan:

vlees, vis
 (vers en gedroogd) 1.400.000 kg.
 vetten (klapperolie,
 margarine enz.) 175.000 kg.
 groenten 1.300.000 kg.
 rijst 2.400.000 kg.
 eieren 4.500.000 stuks.

verstrekte?

De totale bevolking van Djakarta zou hiervan ca. 2 dagen rijkelijk gevoed kunnen worden.

Een ander aardig cijfer is het dagelijkse koffie-verbruik op de vloot; bemanning en passagiers op onze schepen drinken per dag tezamen maar liefst 28.400 kopjes koffie (wij kunnen een enkel, clandestien gedronken kopje over het hoofd hebben gezien).

Haring in tomaten-saus, zure en zoute haringen werden eveneens in grote hoeveelheden verorberd. De Civiele Dienst verstrekke maar liefst ca. 3 miljoen haringen,, hetgeen ongeveer de vangst van drie Scheveningse loggers betekent.

De Inkoop en Magazijn Dienst — ook al een bedrijf op zichzelf, met circa 20.000 verschillende artikelen in voorraad — doet voor de Civiele Dienst niet onder, wat U zelf, aan de hand van onderstaande cijfers, kunt beoordelen.

De Inkoop en Magazijn Dienst verstrekke in 1955:

150.000 kg. zeep
100.000 elektrische lampen
120.000 meter zeildoek
700.000 meter touwwerk
200.000 meter staaldraad
500.000 kg. verf.

De mening, welke men op de vloot

wel eens verneemt, dat de Inkoop en Magazijn Dienst de afdeling is die *niet* verstrekt, is dan ook blijkens het bovenstaande niet helemaal juist.

Personeelskosten van ons bedrijf in het Verre Oosten in 1955:

1. Salarissen, gages, toeslagen etc. ingedeeld wal- en varend personeel	„ 102.000.000
2. Voedingskosten	„ 22.500.000
3. Bijkomende kosten, zoals medische verzorging, lebaran gratificaties, pensioendotaties etc.	„ 43.500.000
	Rp. 168.000.000

Bij het bovenstaande moet U er wel aan denken, dat deze cijfers nog slechts de betalingen en voorzieningen van het ingedeelde wal- en varend personeel weergeven. Indien wij ook de lonen van de losse werkkrachten in onze berekening zouden betrekken, bedragen de personeelskosten bijna een kwart miljoen Rupiah! U begrijpt, dat voor onze kassiers, die met de uitbetaling zijn belast, wel het een en ander komt kijken...

Wij spreken hierbij nog niet over de

Voor het onderhouden en repareren van onze schepen komt eveneens het een en ander kijken. Zoals U bekend zal zijn, worden niet alle reparaties door onze eigen werkplaatsen uitgevoerd; deze zijn nl. te beperkt om al het werk aan te kunnen en veel wordt dan ook nog aan anderen uitbesteed. Al met al kostte het onderhoud en de reparaties van de vloot in 1955 niet minder dan ruim Rp. 60 miljoen!

Dat het in de vaart houden van de schepen zoveel met zich brengt, zult U wellicht niet hebben gedacht. Heeft U zich ook wel eens beraden over het bedrag dat ons gehele ingedeelde personeel, aan salarissen, gages etc. opslokt?

Gedurende 1955 had de Paketvaart de volgende personeelskosten, afgerond in miljoenen Rupiahs:

aanzienlijke bedragen die onze Maatschappij ieder jaar indirect aan lonen en salarissen uitbetaalt, door gebruik te maken van diensten van en aankopen bij andere bedrijven en hierdoor aan duizenden werknemers in die bedrijven werk verschaft.

Wij menen dan ook gerust te kunnen aannemen, dat door de activiteiten van de Paketvaart zeker 30.000 werknemers met hun gezinnen in hun onderhoud voorzien.



Slechts enkele der 20.000 artikelen Een hoekje bij de Inkoop en Magazijndienst te Tg. Priok.

Zweden danken.

De Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij heeft van de Zweedse rederij „Nord Stjernan” te Stockholm een gift van 5000 gulden ontvangen „als een klein bewijs van de waardering die wij hebben voor het moedige en mooie werk dat de K.N.Z.H.R.M. doet ten bate van schipbreukelingen van iedere nationaliteit, die in nood verkeren” aldus een zinsnede uit een brief, die de reddingmaatschappij van deze rederij ontving. In deze brief wordt de maatschappij tevens bedankt voor de bijzondere goede diensten die zij heeft bewezen aan de opvarenden van het motorschip „Ecuador” van de rederij, dat op 28 Februari j.l. op de Westergonden bij Terschelling aan de grond is gelopen.

Onderzoekingsvaartuig overgedragen

Het nieuwe onderzoekingsvaartuig voor de visserij, „Willem Beukelsz”, heeft bij Hoek van Holland voor de eerste maal de kop in de golven van de Noordzee gestoken. Vier uur later is het schip in volle zee ter hoogte van Katwijk door de bouwer, de heer J. H. Boot, directeur van de scheepswerf De Dageraad te Woubrugge, aan ir. G. J. Lienesch, directeur der Visserijen, als vertegenwoordiger van de Nederlandse regering, overgedragen.

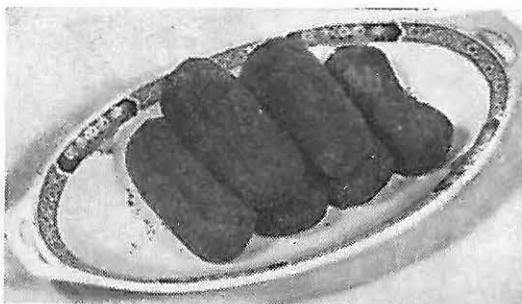
De bouw van de „Willem Beukelsz” is mogelijk gemaakt door gelden uit de tegenwaarderekening van het plan-Marshall. Het schip zal, evenals het onderzoekingsvaartuig voor de visserij „Antoni van Leeuwenhoek”, dat sedert het begin 1949 in de vaart is, worden gebruikt voor het onderzoek van de visstand in de Noordzee, waarmee het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek is belast.

Het nieuwe schip is ontworpen met het doel de visstand op de Noordzee wetenschappelijk te onderzoeken. Voor dit doel bevindt zich in het schip een laboratorium, uitgerust met de modernste apparaturen, waarmee de biologen hun researchwerk zullen verrichten.

Geleidehond „Radar”

De opvarenden van het m.s. „Willem Ruys” hebben ter ere van de vijftigste reis van het schip aan de stichting „Koninklijk Nederlands Geleidehondenfonds” een geldbedrag geschonken om hiervoor aan een onbemiddelde blinde een geleidehond te geven. Voorwaarde was dat de betrokken hond een naam zou krijgen, ontleend aan de scheepvaartwereld. De administrateur van de „Willem Ruys” stelde de naam „radar” voor.

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Dit is de oplossing van de foto-prijsvraag uit het Maartnummer van „de Uitlaat”: een gedeelte van een 4-tal croquettes.

De uitgelopen Rp. 15,— gaan deze maand naar: Gezagvoerder Ad. de Best — a/b van het ms. „Banggai”..

*



Hiernaast staat dan de opgave voor deze maand. Als U even goed kijkt, ziet U het zo! Zendt Uw oplossingen aan de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K. P. M. - Medan Merdeka Timur 5 - Djakarta.

In de linker-bovenhoek van de envelop zet U: foto-prijsvraag. Vergeet U niet Uw naam en adres op de oplossing te vermelden?

Sluitingsdatum :

20 Juni a.s.

Onderzeebootjager „Friesland”

De onderzeebootjager „Friesland”, gebouwd bij de Ned. Dok- en Scheepsbouw Mij. te Amsterdam, is overgedragen aan de Koninklijke Marine en daarna met het traditionele marineceremonieel officieel in dienst gesteld. Hr. Ms. „Friesland”, de elfde Nederlandse oorlogsbodem van die naam, is de eerste onderzeebootjager van de B. klasse, waarvan er nog drie op de genoemde werf, en in totaal acht, worden gebouwd.

De jagers van deze klasse zijn de grootste en snelste, die Nederland tot nu toe heeft gehad. De maximum snelheid is ruim 35 zeemijlen per uur (60 à 70 km).

De kiel werd op 17 December 1951

gelegd en de echtgenote van de minister van oorlog verrichtte op 12 Februari 1953 de tewaterlating.

N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij

De „Van Linschoten” en de „Van Spilbergen” kregen andere namen

Aangezien het merendeel van de in de Holland West-Afrika Lijn varende schepen namen hebben welke op „kust” eindigen, werd — op verzoek van de Directie van de HWAL — besloten de namen van de aan onze dochterrederij N. T. P. M. toebehorende en in die lijn varende schepen te wijzigen in CONGO-KUST („Van Linschoten”) en SENE-GALKUST („Van Spilbergen”).

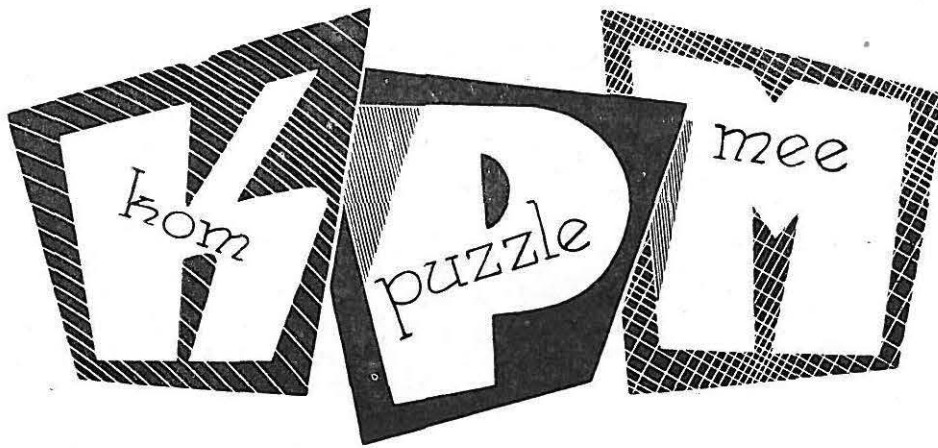
Redders aan de wal gevraagd!

Sedert de oprichting van de Koninklijke Noord- en Zuidhollandse Reddingmaatschappij in 1824 werden 7900 schipbreukelingen door reddingboten behouden aan wal gebracht.

Wilt U ook helpen de paraatheid van het Nederlandse reddingwezen in stand te houden?

Minimum contributie f. 3,— per jaar. Ook giften ineens zijn hartelijk welkom.

Het adres van de NZHRM is: Herengracht 545 — Amsterdam; bankier is de Nederlandsche Handel Maatschappij — Vijzelstraat 32 — Amsterdam (C).



De oplossing van de spreekwoord-slinger, voorkomende in het Maart-nummer, luidt als volgt:

1. doortrapt; 2. tegendeel; 3. grootheid;
4. smakelijke; 5. Nabresina; 6. gekwetste;
7. gambrius; 8. moraliter; 9. oesterput;
10. pantoffel; 11. ambulance; 12. bijvoegsel;
13. therapeut; 14. esperanto; 15. elpenbeen;
16. armenzorg; 17. drinkgeld.

Het spreekwoord is: *Men moet de kat niet bij 't spek zetten.*

De eerste prijs van Rp. 25,— gaat naar: I. Harms — 2de stuurman a/b van het ms. „Houtman”;
de tweede prijs van Rp. 15,— aan: I. Poë — agent K. P. M. te Pare-Pare;
de derde prijs van Rp. 10,— aan: W. Durant — c/o Afd. Expeditie — K. P. M.-Hoofdkantoor.

Hieronder volgt de nieuwe opgave voor deze maand; de oplossingen moeten onze Redactie *uiterlijk 20 Juni a.s.* hebben bereikt. Puzzelaars, veel succes!

*

Spreekwoord op de rand

32 woorden van buiten naar binnen invullen. Alle woorden eindigen op een T. Bij juiste invulling ontstaat er in de vakjes, genummerd van 1 t/m 32, een spreekwoord.

Omschrijvingen:

1. bevallig; 2. medelid; 3. de opening achter in de mond; 4. voortreffelijk; 5. afwijkende vorm; 6. ambt, dat als een onderscheiding beschouwd wordt; 7. overschot; 8. duidt aan, dat iets gemakkelijk kan gebeuren; 9. zout van salpeterzuur; 10. edelgesteente; 11. schouderbelegsel; 12. verslag; 13. landweg, toepad; 14. havenplaats bij Cardiff; 15. nootvormig aanwas aan de bladeren van eikebomen; 16. afgodisch; 17. slang; 18. projectiel; 19. aanzegging door deurwaarder; 20. bestanddeel; 21. riposte, tegenstoot; 22. verstand; 23. hard ge vulcaniseerd rubber; 24. aanhanger van het realisme; 25. grondstof voor aluminium; 26. plaats op de Veluwe; 27. gevonden; 28. broeiraam met een ruit; 29. roeigat, waarin een riem wordt bewogen; 30. het binnentrekken; 31. achternicht; 32. zwaarmoedig.

Op nevenstaande pagina staat de beste foto van de maand, voorstellende: Het ms. „Karatton” lost ter rede van Gunung Sitoli.

Met deze foto wist Gezagvoerder H. Zeijlstra beslag te leggen op de uitgelofde prijs van Rp. 50,—

Beroep op het verleden.

Een eigenaardigheid van de Engelsen is, dat zij vasthouden aan oude tradities. Deze soort conservatisme komt bij allerlei plechtigheden tot uiting in het ceremonieële en de costumering, die menig niet-Engelsman als een verkleedpartij aandoen. Ook blijkt deze verering van de traditie uit het laten voortbestaan van allerlei wetten, voorschriften en privileges, die geheel uit de tijd zijn en waar al lang niet meer de hand wordt gehouden, maar die strikt genomen nog steeds van kracht zijn, omdat ze nooit werden ingetrokken.

Zo had een medisch student te Oxford de voorschriften van zijn universiteit nagesnuffeld en gevonden, dat de deelnemers aan het artsexamen recht hebben op een pint bier. Hij stond er op, dat die drank hem zou worden verstrekt, en de autoriteiten moesten hem tenslotte zijn zin geven.

Op hun beurt keken zij toen de voorschriften eens door, met het resultaat, dat zij hem een boete van 5 pond sterling oplegden, omdat hij geen zwaard droeg.

Het boek en wij

De deugd van een boek is: prettig leesbaar te zijn.

Emerson

Geen boek kan zo goed zijn, dat het nut afwerpt, als het zonder aandacht wordt gelezen.

Seneca

