

# de Uitlaat

11e JAARGANG No. 7

JULI 1956





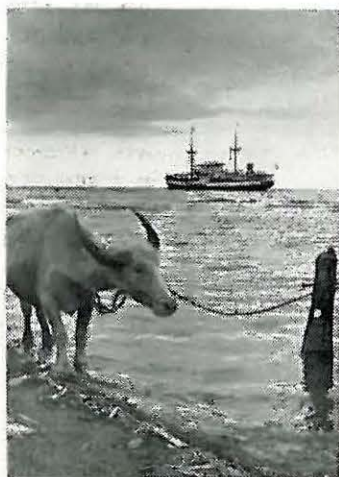
# de Uitlaat

personeelsorgaan van de  
n.v. Koninklijke Paketvaart-  
Maatschappij

11de jaargang no. 7  
Juli 1956

\*

Alle stukken „de Uitlaat”  
betreffende te adresseren aan:  
de Redactie van „de Uitlaat”  
p/a n.v. K.P.M.  
Medan Merdeka Timur 5 Djakarta



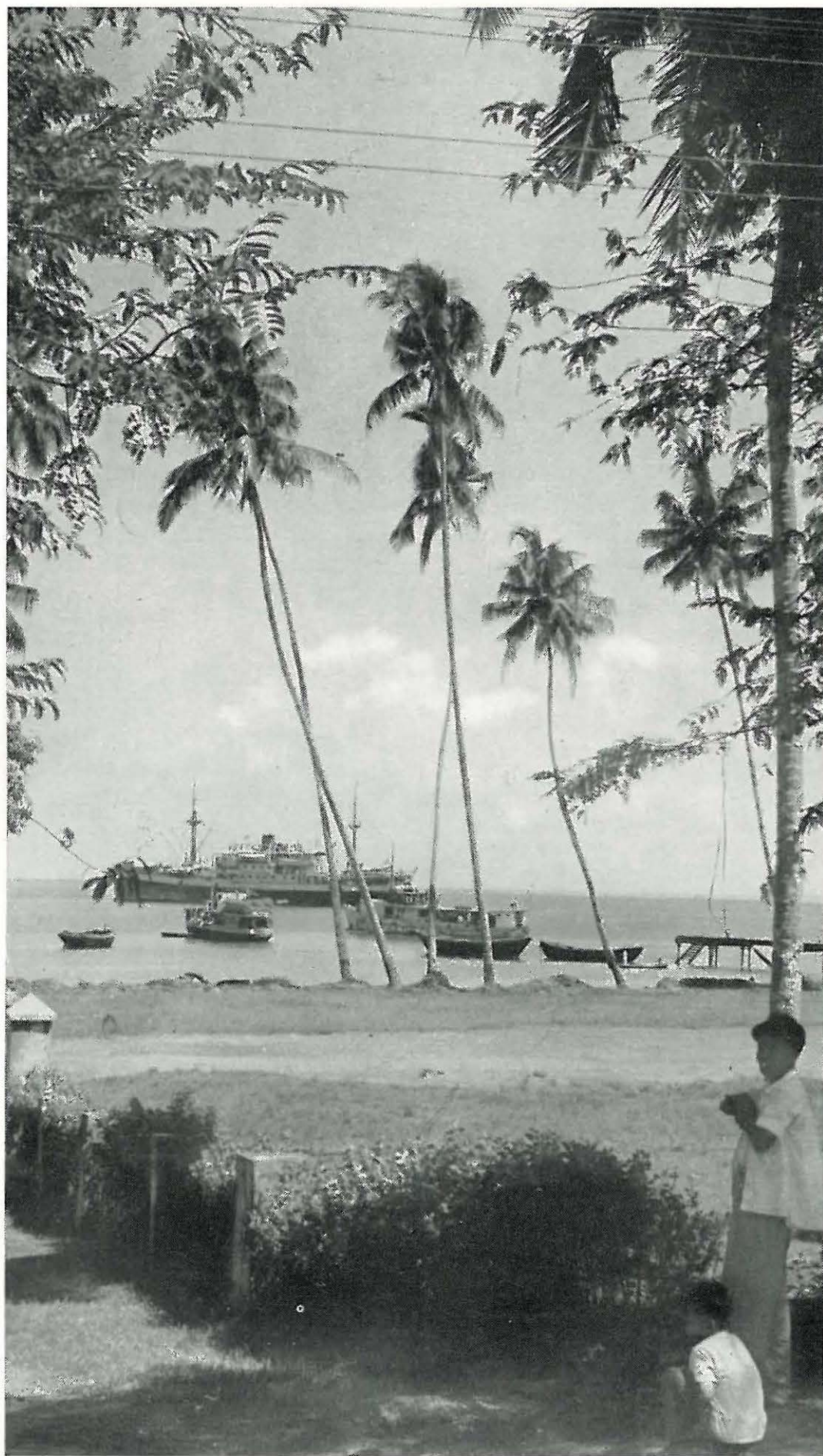
Op de frontpagina staat de beste  
foto van de maand: de „Batoela”  
ter rede van Buleleng. Deze foto  
werd gemaakt door gezagvoerder  
H. Meyer, die daarvoor de uit-  
geloopte fotoprijs van Rp. 50.—  
ontvangt.



Activiteit in de „binnenhaven”  
van Bau Bau (Buton)

(foto: Frank Bodmer Studio's)

Druk: n.v. Visser & Co.  
Djakarta



De „Karaton” ter rede van Gunung Sitoli

(foto: gezagv. H. Zeylstra)



# LEVENSTIJL

Zonder ingewikkelde vertogen en beschouwingen is door iedere eenvoudige waarnemer het feit te constateren dat „levensstijl” in onze moderne samenleving een begrip is geworden, niet meer passend in de huidige maatschappij.

Met de innerlijke rust, bezonkenheid en blijmoedigheid is het praktisch gedaan.

Deze woorden uit de goeie oude tijd gevoelen wij aan als ouderwets, niet meer passend in onze tijd van technisch vernuft, waarbij wij misschien zelfs in staat zullen zijn al onze menselijke handelingen te doen waarnemen en uitvoeren door de mechanische mens „de Robot”.

Als wij dat laatste zullen hebben bereikt, zal het laatste druppeltje levensstijl uit ons midden zijn verdwenen. Tussen onze hedendaagse toch stijlloze opvattingen en de robotmens, ligt gelukkig nog een lange afteleggen weg. De mensheid is dan ook nog in staat zich te weer te stellen tegen deze neergang en mislukking in gedragingen, levensopvatting en overtuiging.

Tussen denken en doen ligt een diepe kloof. Wij komen er zeker niet met slechts te constateren hoe het wel moet, indien niet de moed kan worden opgebracht naar werkelijke principes te streven en te leven. De mens van deze eeuw zal de uitvoering van een en ander niet meevallen. In zijn grondig georganiseerde maatschappij denkt en doet hij als zijn omgeving. Alles is letterlijk voor hem geregeld. Kranten, lectuur en radio vertellen wat rondom hem gebeurt; objectiviteit van zijn kant is hierbij praktisch uitgesloten. Alles krijgt hij n.l. pasklaar opgediend: via atoombomb tot schoonheidskoninginnen en pin-ups. Zijn zelfstandigheid als individu bestaat feitelijk nergens meer in. Kleding, sportbeoefening gaan volgens regelen, waarin we vaak alleen nog maar het „lijdend” voorwerp zijn.

Ontspanning is ook dikwijls een massafestijn, overvolle danszalen met blèrende jazzmuziek, tochtjes om van de natuur te genieten, georganiseerd door reisbureaux in meestal volgeboekte tourbussen. Sporthoogtijdagen geven echter het juiste beeld van de massamens in alle schakeringen. Als één grote horde gaat men in het stadion ten strijde, schreeuwend, heftig gesticulerend met reacties van teleurstelling, woede of vreugde, afhankelijk van falen c.q. succes van de eigen groep of team. Na afloop van zo'n grote sportwedstrijd gaat dan iedereen weer zijns weegs, schor en hees van het schreeuwen, moe van de doorstane opwindning. De eigen persoonlijkheid keert dan enigszins

weer terug nu men de massa van zich heeft afgeschud. Niemand is dan bijkans nog in staat een fractie op te brengen van de uitgelatenheid en begesting die het samenzijn met duizenden kan opbrengen.

Het volkomen gebrek aan stijl begint zich ook hoe langer hoe meer te manifesteren in het arbeidsproces. Als individu dreigt de mens zo langzamerhand geheel door het stalen monster te worden opgeslokt, slechts betekenis behoudend wanneer hij als „massamens” kan optreden. De efficiënt uitgedokterde, op wetenschappelijke basis geformuleerde, sociale en economische maatregelen, hebben de massamens als het ware in hun eigen netten verstrikt. Men heeft ook in dat opzicht de eigenwaarde en beroepsfierheid willen bepalen en kanaliseren, met als gevolg dat er weinig werkelijke arbeidsvreugde over is en de hoofdgedachte gericht is op het materiële, op wat er te halen valt en dan liefst met zo weinig mogelijke inspanning. Het is wel een schril beeld van de stijlloosheid van de twintigste eeuw. De massamens heeft praktisch geen eigen leven, maar wordt geleefd en „gemassaregeld” van de wieg tot het graf.

Zo lang deze vorm de buitenkant van het leven betreft, is een en ander nog te aanvaarden; een ernstig symptoom wordt het echter, wanneer de innerlijke zijde van ons bestaan ook een massamens te zien geeft. Dan zijn wij niet meer in staat om eigen karakter en persoonlijkheid op te brengen, hebben geen gevoel meer voor oorspronkelijkheid en onafhankelijkheid in mening en gewoonten van onszelf en anderen.

Men gaat dan alle werkelijke levenswaarden onderschatten en alles overschatten wat „modern” heet. Wij kunnen dan nog slechts denken, doen en laten becritiseren of bewonderen naar het algemene gedachten-concept van de massa. Uit ons zelf hebben wij dan in de omgang met anderen niet meer te bieden en als wij het dan bovendien alléén nog maar druk hebben met „geld maken” en „carrière-aspiraties” zal de sfeer rondom ons niets eigens en verkwikkends kunnen opbrengen. Deze levenshouding is als een danse-macabre, brengt in feite niets opbouwend en bij het eindpunt zijn wij innerlijk als een leeg en hol vat met het onvoldane gevoel

niets blijvends tot stand te hebben gebracht.

Hoe benijdenswaardig is dan ook de mens, die levensvorm en stijl weet te vinden en daardoor bewust weet waarvoor te leven en hoe te leven en dat besef tot uiting brengt in al zijn gedragingen en tot de dingen die hem omringen.

Levensstijl brengt zeker geen zelfgenoegzaamheid en laatlunkendheid met zich mede, want een mens met stijl bouwt zijn levensgedrag op zijn geweten en eerlijke overtuiging. Innerlijke en uiterlijke discipline zullen daarbij onmisbare peilers zijn en het goede voorbeeld en eerlijke beoordeling en behandeling van de medemens ligt hierin als vanzelfsprekend opgesloten.

Men kan met deze levenswijze nimmer het masker opdoen van kwaadsprekerij, onoprechtheid, vals gevlj of bewust anderen nadeel berokkenen, omdat hij of zij ons niet ligt.

De mens met stijl zal voorts, wanneer het om principes gaat, zijn eigen verstand weten te gebruiken en, wanneer nodig, zijn eigen hart doen spreken. Hij kan er een eigen mening op nahouden en durft er ook naar te handelen. Hij zal zeker de gevoelens van anderen ontzien, alleen niet zonder meer zijn eigen leven vormen naar hun voorbeeld en inzichten. Levensdoel en levensdurf zullen voor hem de onmisbare fundamente blijven voor een levenswijze, die stijl en houding toont. De eenvoud moet ook hierbij het kenmerk zijn van het ware, omdat in de eenvoud geen vrees aanwezig is om anders te zijn dan men in werkelijkheid is, nog angst bestaat voor wat de mensen wel over ons zullen denken.

Tenslotte zal „stijl” het van „stijlloosheid” op den duur winnen en degene, die zichzelf durft te zijn, zal uiteindelijk geaccepteerd en gerespecteerd worden. Te pogen hieraan actief mee te werken ligt binnen ieders bereik, indien men als devies voor ogen blijft houden: verbeter de wereld, maar begin dan bij jezelf!

H.A.C.



'Doe me nou één genoegen en zeg niet aldoor: onder ons gezegd.....'

# Het ms. «Toboali» gestrand

op kleiplaat nabij het eiland Laoet (Westkust Borneo)

Op 3 Mei j.l. bereikte ons het bericht, dat het ms. „Toboali” was gestrand op de kust van West-Borneo voor het eiland Laoet, ongeveer 20 mijl bezuiden Pontianak. Het moment van vastlopen was wel zeer ongunstig, nl. drie dagen na springtij op het tijdstip van het hoogwater van die dag.

In de veertiendaagse cyclus van hoogwater, geeft springtij de hoogste waterstand van deze 14 dagen; elke dag hierna is het hoogwater iets lager, tot 7 dagen na springtij, waarna het weer begint op te lopen tot het volgende springtij. In dit geval bedroeg de vermindering 1 dm. per etmaal.

Uit het bovenstaande volgt, dat pas acht dagen na de stranding er evenveel water zou komen te staan als op het moment van vastlopen. Bij het vastlopen — hetgeen bij volle kracht geschiedde — was het schip bij het achterschip 7 dm. omhoog geschoven, zodat het schip op eigen kracht nimmer vlot kon komen. De „Toboali” diende dus bij het achterschip lichter gemaakt te worden — dit was mogelijk omdat er  $\pm$  300 ton lading aan boord was, terwijl uiteraard schepen, die de lading zouden komen overnemen, afsleep-pogingen konden doen.

Dit laatste nu, zoals het zich liet aanzien, zou speciale moeilijkheden met zich brengen, aangezien uit de opgegeven positie weldra bleek, dat het schip zeer ver de modderkleiplaat was opgeschoven en dat de kortste afstand waarop de hulpverlenende schepen het gestrande schip konden benaderen — afhankelijk van hun diepgang — 600—1000 meter zou zijn.

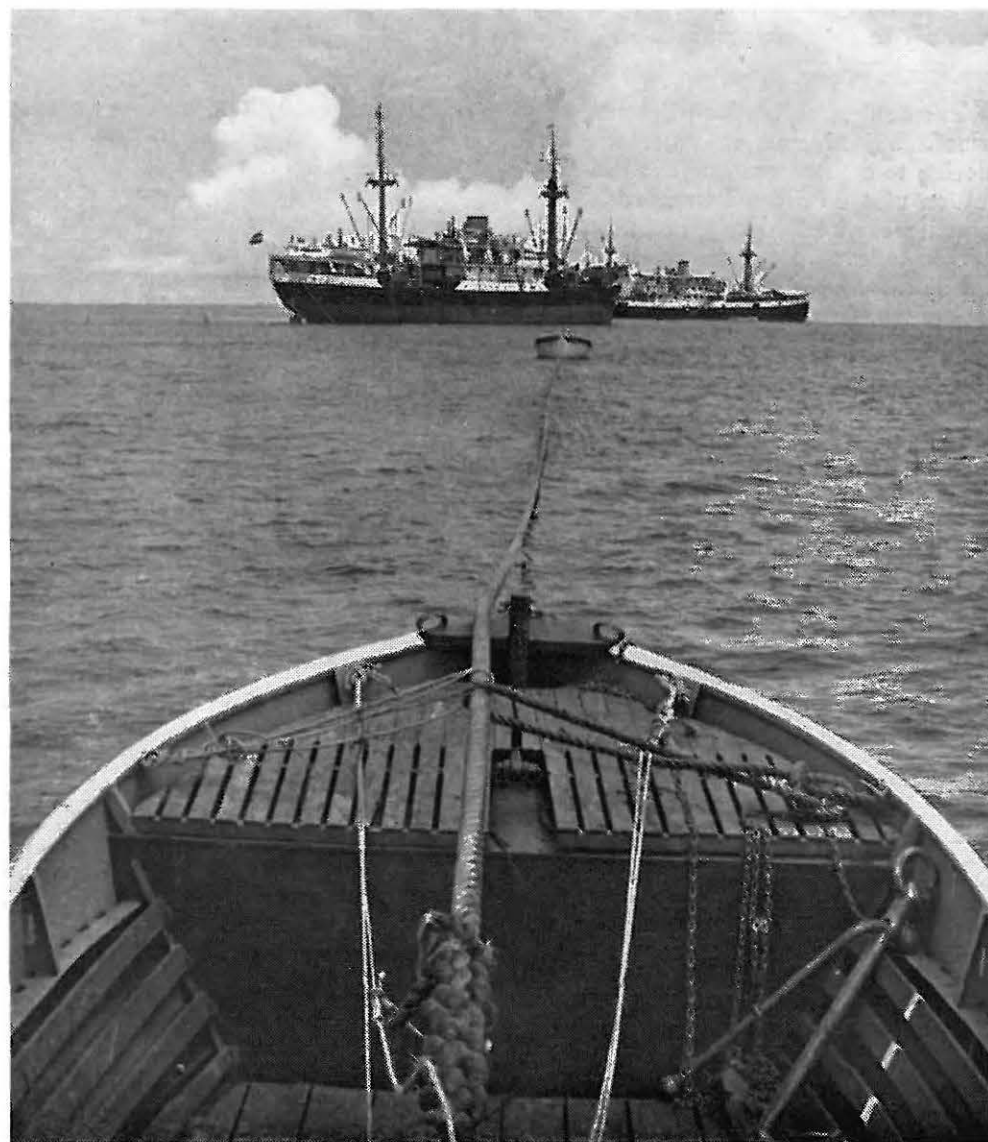
Het ms. „Lahewa” was in de buurt en werd naar de strandingsplaats gedirigeerd. Dit schip maakte verbinding en ondernam op 4 Mei een afsleep-poging. Aangezien er echter langs de kust vrij veel stroom liep — dwars over de sleeprichting — geraakte het schip zelf geboeid en was de „Lahewa” verplicht de sleepverbinding te verbreken, waarna laatstgenoemd schip weer vlot kwam. Op 5 Mei waren de „Blinjoe” en de „Van Neck” eveneens ter plaatse gearriveerd en ondernamen op 6 Mei een poging tot afsleep. Helaas brak toen de sleepverbinding. Ook een des avonds ondernomen poging mislukte, wederom als gevolg van het breken van een tros.

In verband met het feit dat het ss. „Blinjoe” ca. 400 passagiers aan boord had en ook het ms. „Van Neck”

motorboot, op 8 Mei van Palembang naar de strandingsplaats gedirigeerd.

Te Tg. Priok beschikten wij over twee nylon-trossen en voldoende zware stalen trossen. Deze dienden echter overgebracht te worden, waarvoor het ms. „Siaoe” beschikbaar was, welk schip, na van de nodige instructies te zijn voorzien, op 7 Mei van Tg. Priok vertrok.

De „Siaoe” arriveerde 9 Mei d.a.v. bij de „Toboali”; de „Karatón” kwam daar op 10 Mei aan. Eerstgenoemd schip begon direct na aankomst een sleepverbinding tot stand te brengen. De te overbruggen afstand bedroeg 850 meter. Hiervoor werden 2 nylon-trossen en drie 4½” en 5” stalen trossen, door middel van sluitings op elkaar gestoken. Het werken met stalen trossen van deze dikten is geen sinecure, vooral niet wanneer zulks in de beperkte ruimte van een sloep moet gebeuren. Het uitbrengen van de sleepverbinding



Een foto van de sleepverbinding, genomen vanaf de tweede laadboot. De „Siaoe” en de „Karatón” op de achtergrond.

(foto: gezagv. H. Zeylstra)



nam dan ook vele uren in beslag. Het hoog water viel op die dag om 17.00 uur. Ongeveer een uur vóór dit tijdstip werd begonnen met slepen. De „Siaoe” ontwikkelde hierbij vol vermogen en het gelukte de voorliggende koers van de „Toboali” van 300° op 263° te brengen. Het gestrande schip was dus iets gedraaid, maar bleef muurvast zitten. Omstreeks 18.00 uur brak een der nylon-trossen op een minder goede splits en de afsleppoging moest worden gestaakt tot de volgende dag, toen ook de „Karatón” was gearriveerd. Nu konden de laadboten, waarover de „Karatón” beschikte, worden ingezet om de lading uit luik II van de „Toboali” te lossen. Er werd 80 ton gelost deze dag; verder werden deze boten gebruikt voor het uitbrengen van de trossen. Het ms. „Lahewa” had inmiddels zijn reis vervolgd.

Teneinde zoveel mogelijk te voorkomen, dat de trossen in de taaie klei zouden wegzinken, werden thans

de laadboten als drijvers onder de trossen benut. Onder elke verbinding van twee trossen (in totaal 5 op elkaar voor de verbinding „Siaoe” — „Toboali”) lag dus een laadboot. Aan het tot stand brengen van deze verbinding werd bijna 24 uur aan één stuk gewerkt.

Op 11 Mei — het schip zat dus toen reeds 9 dagen vast — werd de sleepverbinding tussen de „Karatón” en de „Siaoe” tot stand gebracht en om 14.00 uur gingen beide schepen anker op en begonnen geleidelijk het aantal slagen van de machines op te voeren. Door de harde zuidgaande stroom werd de „Karatón” — die dus vóór de „Siaoe” trok — sterk weggezet en kwam, doordat het stuurboorduitdraaien onmogelijk werd gemaakt door de naar stuurboord uitstaande sleeptros, in een zeer ongunstige positie te liggen ten opzichte van de „Siaoe”.

Beide schepen gingen hierop ten

anker. De „Toboali” was ondertussen wel iets gedraaid maar er was nog geen vooruitgaande beweging geconstateerd.

De verbinding tussen de „Karatón” en de „Siaoe” zou verbroken worden, teneinde eerstgenoemd schip in staat te stellen een gunstiger bovenstroomse positie te laten innemen. Deze verbinding bestond uit twee trossen naast elkaar, waarin enige slagen bleken te zijn gekomen. Het losgooien en opnieuw herstellen der sleepverbinding zou vermoedelijk te veel tijd vergen en aangezien het hoogwater van 17.00 uur niet gemist kon worden — het was inmiddels 16.00 uur geworden! — werd besloten, gezien het feit dat de stroom ondertussen sterk was afgenomen en de „Karatón” dus niet in een nóg ongunstiger positie kon komen, een laatste poging te ondernemen.

Volle-kracht-vóóruit draaiende sleepte de „Karatón” de „Siaoe”, welke dus ketting moest steken, mee en min of meer tot ieders verbazing kwam om 16.00 uur de „Toboali” vlot!

De zeer taaie klei, waarin het schip gedeeltelijk was weggezet, was de oorzaak van de hardnekkige tegenstand die het bood tegen het vlotkomen. Een kleine laatste rijzing van het getij was oorzaak van het verbreken van de adhesie tussen schip en klei en met betrekkelijk geringe trekkracht kon op dat moment de „Toboali” vlotkomen.

\*

#### Van de Postzegel-Verdeelcommissie

In de maand December a.p. vond onder de K. P. M.-philatelisten een verdeling plaats van de in de loop van 1955 vergaarde postzegels. Hierdoor kon door onze PVC een bedrag van Rp. 1470.— worden overgemaakt aan de Stichting Pa van der Steur. Voorwaar een aardig succes!

\*

#### Patrouillevaartuigen voor Indonesië

De Zaandamse scheepswerf „Kraaier N.V.”, bouwt voor de republiek Indonesië elf patrouillevaartuigen, die bestemd zijn voor de douanediens. Voor Juli 1957 zullen de schepen zijn afgeleverd. Het eerste vijftal wordt te Belawan gestationeerd. De vaartuigen worden als deklading met zeeschepen naar Indonesië overgebracht.



*Gezicht vanaf het ms. „Toboali” op de sleepverbinding en de mss. „Siaoe” en „Karatón”. De dichtstbijzijnde laadboot is duidelijk zichtbaar, even rechts van de bakboord paalmast.*

(foto: gezagv. H. Zeylstra)



## Ladiesnight Rotary Club Medan

### Aan boord van de „Plancius”

Geen alledaagse gebeurtenis.

Voor iedere Rotary Club waar ter wereld ook is het ongetwijfeld één van de hoogtepunten in het eigen Clubleven, als op zekere avond van het jaar de gewone regel der Clubmeetings wordt onderbroken en ineens de „Anns” (de dames der Rotarians) met haar fleur en geest, haar zonnige lach en boeiende charme al te grote mannen-ernst volledig komen verjagen.

Maar dit jaar heeft de Ladiesnight van Rotary Club Medan toch vooral het karakter van een bijzondere gebeurtenis ontvangen door het ongewone feit, dat ditmaal Rotarians en Anns op Woensdag 16 Mei j.l. de gasten mochten zijn van Kapitein Corsten, gezagvoerder van de „Petrus Plancius”, het prachtige lijnschip van de K. P. M., dat op de bewuste avond nog in stille voornaamheid aan de kade van Belawan gemeerd lag, vrijwel gereed om de volgende morgen weer zee te kiezen.

Na de prettige ontvangst door de Agent K. P. M. te Medan, Rtn. van Dam met zijn Ann en Gezagvoerder H. A. Corsten leverde het thuiskomen aan boord al dadelijk weinig moeilijkheden meer op, dank zij de goede causeurs, die de staf van de „Plancius” onder haar officieren bleek te bezitten en dank zij de vlotte service van korte dan wel lange koele dronken, welke de z.g. fellowshiptime met verrassende snelheid deden omvliegen.

Alle sceptische opmerkingen over de mogelijkheid, dat de gastspreker zich voor zulk een groot gezelschap, gezeten op het lange promenadedek aan bakboordszijde, verstaanbaar zou kunnen maken, bestieven op de lippen, toen de Gezagvoerder van de „Plancius” op uitnodiging van de Rtn. Voorzitter, dr. Ildrem, het woord nam en zijn krachtig stemgeluid over het dek liet horen. De Rotary Club Medan werd onthaald op een mooi stukje geschiedenis: een enthousnaste causerie over de man, die aan het schip zijn naam gaf, Ds. Petrus Plancius.

De spreker schetste deze uitzonderlijk begaafde predikant tegen de achtergrond van zijn tijd. Petrus Plancius werd in het jaar 1552 in de Zuidelijke Nederlanden geboren, dus in een tijd dat vrijheid van godsdienst steeds ernstiger werd bedreigd en de ontzaglijke worsteling van de Nederlanden met de Spaanse wereldmacht naderde. In korte lijnen werd aan de gespannen lusterende Rotarians en Anns de situatie op de wereldzeeën getekend, beheerst als zij waren door de Portugese



*Gezagvoerder Corsten en zijn officieren ontvangen de Rotarians en hun Anns aan boord van de „Plancius”.*



*Toespraak door Rotarian-Voorzitter Prof. Dr. M. Ildrem*

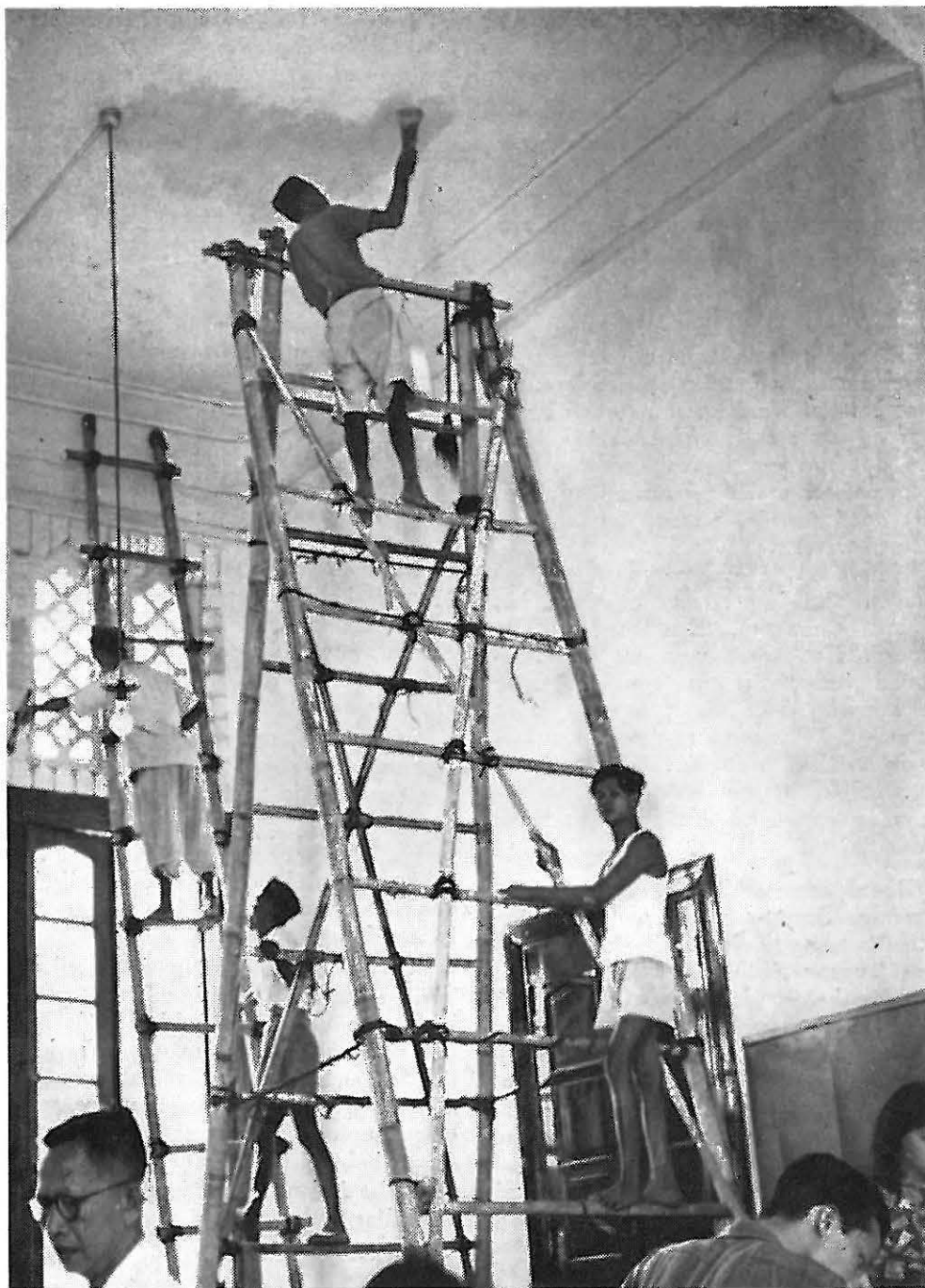
en Spaanse vloten. Petrus Plancius was een man met brede visie, buitengewone wetenschappelijke nauwkeurigheid en bezielende durf. Eenmaal predikant te Amsterdam werd hij de vriend van de zeevaarders en de onvermoeide voorvechter van het principe van de „vrije zee”.

Uit alle gegevens, die hij maar van kapiteins en stuurlieden o.a. van Van Linschoten, die jaren onder de Portugezen gevaren had, verzamelen kon, slaagde Ds. Petrus Plancius er in de eerste goede, in hoge mate betrouwbare

wereldkaart voor de zeevaart te ontwerpen, die met name aan de Nederlandse scheepvaart onschatbare diensten heeft bewezen. Na verkregen contact met grote Amsterdamse reders gaf Plancius de stoot tot het zelfstandig gaan zoeken van een doorvaart naar het rijke Insulinde om de Noord (Willem Barendtz!) en om de Zuid.

Toen de Verenigde Oostindische Compagnie mede op zijn initiatief zich ging ontplooiën in de eerste decennia van de 17de eeuw, deed de grijze en veelszins miskende Ds. Plancius zijn





Grote schoonmaak op de Afd. C.M. van het Hoofdkantoor.

(foto: M. Sonnenberg)

invloed op de achtergrond gelden o.a. in zijn ijveren voor het meezen van predikanten aan boord van de schepen om onderweg en in de „Oostindiën” ook geestelijke zorg niet te doen ontbreken.

De spreker achtte het zich een eer het gezag te mogen voeren over het schip, dat de naam draagt van deze grote figuur uit een ver verleden, die ook nu nog inspireert tot strijd voor de vrije zee, tot het ontwikkelen van eigen initiatief, goede samenwerking en gedurfde aanpak op het gebied van de scheepvaart, een figuur, die — gedragen door zijn godsdienstige overtuiging

— getoond heeft, wat „service above self” kan betekenen.

Een zeer warm applaus gaf op on-dubbelzinnige wijze te kennen, hoe het auditorium door spreker en voordracht werd geboeid. Voor onderscheidene hoorders was het een openbaring, wat een dominee zo al doen kon — in vroeger eeuw! Het laat zich voorts niet ont-kennen, dat bepaalde opmerkingen over de privé-omstandigheden van de beroemde Plancius („door zijn vrouw niet begrepen worden” en zo) af en toe ook zeer bepaalde blikken deden heen-vliegen naar de 20ste-eeuwse dominee, die zich met zijn Ann onder het gehoor mocht bevinden!!

In korte tijd veranderde hierna de aanblik van het eerst zo rustige gezelschap: in twee rijen opgesteld zette het zich in beweging en daalde vervolgens af naar de feestelijk verlichte eetsalon. Wat de koks van de „Plancius” presteren kunnen, hield op een zwaar beschermd geheim te zijn. Dit avondlijk diner, uiterst smaakvol en gelukkig zonder enige pompeuze overdaad bereid, ving alle gasten volkomen in de illusie, dat er op dat ogenblik géén Medan en géén Belawan meer bestond, alléén de „Plancius” en dan „ergens op rustige zee”. En bij deze illusie toch de realiteit van een gast-vrije K. P. M. en een Rotary Club, die — bij alle verschil in bangsa onder haar leden — iets beleefde van die vriendschap, welke voorwaarde is om te komen tot vervulling van het „Services”-ideaal van Rotary. Alleen de „avondklok” noodzaakte tot een afscheid vóór middernacht!

Ook van deze plaats wenst Rotary Club Medan de K. P. M., en in het bijzonder de „Plancius”, een goede vaart !!!

L.W.K.

### Bloedtransfusie op schepen.

Op een aantal grote passagiersschepen van de Nederlandse koopvaardijvloot zal binnenkort een eigen bloedtransfusiedienst, in geval van nood, in werking kunnen treden.

Tot dusverre bevond zich aan boord van deze schepen een hoeveelheid bloedplasma, welke de scheepsartsen bij hevig bloedverlies aan patiënten konden toedienen. De behoefte werd evenwel gevoeld aan het toepassen van bloedtransfusies met vers bloed.

Gevoerde besprekingen met de bloedtransfusiedienst van het Rode Kruis hebben tot gevolg gehad, dat dergelijke transfusies mogelijk zullen zijn. Leden van de bemanning van de daarvoor in aanmerking komende schepen zullen, na vrijwillige aanmelding, medisch gekeurd worden, terwijl tevens hun bloed wordt onderzocht voor het bepalen van de bloedgroep en de rhesusfactor.

### Succes in het Andesgebergte.

Tom de Booy en zijn vriend dr. C. G. Egeler uit Amsterdam hebben met drie expeditiegenoten de 6000 meter hoge top La Veronica van het Andesgebergte bereikt. Sinds dertig jaar hebben expedities pogingen ondernomen deze berg te bestijgen. De heer De Booy maakte deel uit van een Frans-Zwitserse expeditie. Deze Nederlander heeft reeds meerdere opzienbarende bestijgingen in het Andesgebergte op zijn naam staan.



# Waar komt dat woord vandaan?

Woorden kunnen we tot zekere hoogte zelf maken. Maar daarmee is het toch, nader bezien, eigenaardig gesteld. Wij kunnen een woordenboek vol abracadabra-woorden maken, maar die krijgen eigenlijk pas betekenis als we ze met de gebruikelijke woorden toelichten. We kunnen met verstand en overleg zinvolle woorden scheppen en oude woorden zuiveren en zullen dan constateren, dat sommige woorden wel en andere geen levensvatbaarheid hebben.

Er zijn in de scheepvaart woorden, zoals kraaiennest, zwaanshals, duivelsklauw, bokkepoot, die iets hebben dat inslaat, dat maakt dat ze graag verder gebruikt worden.

Er zijn woorden die taalkundig niet geheel verantwoord zijn, maar die blijven leven met de koppigheid van onkruid en zich van het ijverig wieden der taalzuiveraars niets aantrekken. Zo b.v. de „loggaten” in de wrangen. Log is een oud Nederlands woord voor gat.

Er zijn woorden die helemaal geen inhoud of betekenis hebben, scheldwoorden en vloeken, die hun bestaansmogelijkheid uitsluitend danken aan de muziek, die er in zit, welke het oor en het gemoed bevredigt door de klanken en de roffel.

Maar daarover willen wij hier niet schrijven.

Er zijn woorden, doorgewone woorden, zoals schip en werf, waar we niets achter zoeken, maar waarvan het de moeite waard blijkt te zijn om te weten hoe ze zijn ontstaan en wat ze taalkundig eigenlijk betekenen.

En dan zijn er de rare woorden, waaraan scheepsbouw en scheepvaart rijk zijn, zoals buikdenning, wegering, davit, casco, bilge, pardoën, kolsem, transom, enz. die onze speurzin prikkelen en waarvan de kennis van hun oorsprong en geschiedenis kan bijdragen tot beter begrip van onze taal. Daarover willen wij het hier hebben.

Het woord *schip* bestaat taalkundig in verband met het oud-Noorse woord *skifa* — splijten, snijden, scheiden, schiften. *Schip* is: het gespletene, het woord herinnert aan de met vuurstenen beitels en bijlen uitgeholde boomstam. In de naam *sciff* voor de lange, scherpe wedstrijd-roeiboot staan woord en betekenis 't dichtst bij de oorsprong van *schip*.

Van de uitgeholde boomstam getuigt ook het woord *boot*. Dit moet een zeer oud woord zijn, daar het in alle Europese talen is terug te vinden. Het woord *beitel* staat er taalkundig nauw mede in verband. Uit het oorspronkelijke Indo-Germaanse stamwoord, dat splijten betekende, ontwikkelde zich het begrip splijten met de tanden: bijten. De werking van een beitel is

welbeschouwd inderdaad bijten en splijten. Het woord herinnert aan de boomstammen, gespleten en uitgehold met beitels. Werf komt natuurlijk van werpen en stond oorspronkelijk voor de opgeworpen heuvel, waarop een hoeve of een molen gebouwd werd; later het open terrein, waarop schepen gebouwd werden.

Nu we op de scheepstimmerwerf gekomen zijn interesseert ons ook het woord timmeren. Een merkwaardig woord. Het komt van het Angelsaksische *timberhout* om (een huis) mee te bouwen. Van dezelfde stam komt temmen, d.w.z. een dier geschikt maken voor huiselijk gebruik. Van tam komt betamelijk, hetgeen dus eigenlijk wil zeggen: aangepast aan de menselijke samenleving.

*Boord*, een woord dat ook in alle Germaanse, Scandinavische en Saksische talen is terug te vinden, heeft uiteraard een lange geschiedenis. Het betekent oorspronkelijk plank. Ons bord was in de Middeleeuwen algemeen een beukenhouten plankje, waarop brood, spek en kaas zich goed lieten snijden. Van een boot was het meer speciaal de bovenste plank en de rand daarvan, waarmee men bij het varen het meest te maken had. Vandaar dat het woord meer karakter kreeg van rand, zoals bij ons halsboordje en ook in overdrachtelijke zin de boorden van een rivier of meer. Maar ook in de zin van plank heeft het zich verder ontwikkeld.

Van het oorspronkelijke Germaanse woord maakten de Italianen naar hun trant het woord: *Bardoni* en wij daarvan weer pardoën, 't staaldraad, dat van de top van de steng achter het want heen naar het scheepsboord loopt.

Ons woord *kiel* heeft waarschijnlijk een buitenlandse vader en een buitenlandse moeder. De vader is het Griekse *gaulos* = koopvaardijschip (*galei*).

De moeder zou dan het IJslandse (oud-Noorse) woord *kjöl* = bodembalk zijn. De twee woorden hebben elkaar beïnvloed en zijn samen terug te vinden in het woord en in het begrip *kiel*.

*Kolsem*, Engelse *keelson*, komt uit het Scandinavische *kölsvin*, van *kjölsvil*. *Svill* is hetzelfde woord als het

Duitse *Schwelle* = drempel en zo betekent kolsem dus letterlijk: kieldrempel.

De woorden *wrang* en *wrang* (zuur) zijn niet alleen van dezelfde stam, maar hebben in wezen ook dezelfde betekenis.

*Wrang* komt van *wringen*. Het is begrijpelijk, dat de zware houten balken der oude zeilschepen niet direct de zuivere vorm hadden en dat er bij de bouw nogal eens aan gewrongen en getrokken moest worden om ze in hun goede verband te brengen. *Wringen* heeft eigenlijk een ruimere betekenis dan: „draaien met geweld”. Wij zeggen wel in het algemeen van iets dat verkeerd in elkaar zit dat het *wringt*. De ruimere betekenis blijkt ook uit het Engelse *wrong* = verkeerd. In overdrachtelijke zin spreken we van een verwrongen gelaat. Een zure appel kan best smakelijk zijn, maar een *wrange* appel smaakt verkeerd, de mond trekt er van samen, hij is *wrang*. Strikt genomen moeten wij dus niet zeggen: de appel smaakt *wrang*, maar hij is *wrang*.

Nu we de *wrang* genoemd hebben, komen we vanzelf aan de grappige naam *mannetje* voor de korte stukken hockstaal, die in een geklonken constructie deze beide delen verbinden.

Het woord komt al bij de zeilschepenbouw voor, maar heeft daar een iets andere betekenis.

Het komt ook voor in de steenbakkerij en wordt altijd gebruikt voor kleine steun- of verbanddelen. Zo b.v. ook in de schalmen van een ankerketting. Misschien is het veelal gebruikt in dezelfde zin als wanneer we zeggen: er moet nog een *mannetje* bij komen om te helpen, dus een hulp, een steun.

We bevinden ons nu in gedachten in de ballasttank.

*Ballast* wil zeggen slechte last, zoals we ook spreken van baldadig voor slechte daden, balsturig van iemand die slecht te besturen is en *bal(h)orig* van iemand die niet luisteren wil. Een tank komt via het Engels uit het Portugees *tanque*, van het Latijn *stagnum* = waterreservoir, *bassin*. *Cofferdam* was in het Engels oorspronkelijk een houten getimmerde in de bedding van een rivier, hetwelk waterdicht gemaakt en leeggepompt werd, om er de fundatie van een dam of brug in aan te brengen.

Het woord *coffer* komt van het Griekse woord voor *korf*, de verwantschap is nog wel te zien. In de dubbele bodem van het schip is de *cofferdam* een naar de vorm iange ledige ruimte, die de scheiding vormt tussen een olietank en een drinkwatertank.

*Bilge* staat in verband met het Scandinavische *bölge*, waarvan is afgeleid het Engelse woord *belly* = buik van



een fles, kruik, mens of schip. Het Franse woord voor bilge is bouge. De bilge is in de machinekamer het gedeelte naast de dubbele bodemtanks, waar de buik van het schip nog zichtbaar is gebleven.

In het ruim zijn het in de eerste plaats de woorden buikdenning en wegering, die om verklaring vragen en de lezer moge 't de schrijver vergeven wanneer hij hier misschien iets te veel gaat uitweiden, maar het achtervoegsel „ing” heeft zoveel functies, die zich aan allerlei scheepsonderdelen prachtig laten toelichten, dat hij de verleiding niet kan weerstaan af te dwalen naar het gebied der taalkunde.

In de woorden buikdenning en wegering, heeft „ing” de functie van samenvatten. Duidelijk blijkt deze functie uit woorden als beboeiing, d.w.z. de gezamenlijke boeien van een vaarwater, of bebakening en bijv. uit beschoeiing, afgeleid van schoen, de gezamenlijke bekleding van de voet van een dijk met rijsthout of basaltblokken. In de 17e eeuwse scheepsbouwhandboeken komt het woord veel voor. Het Zweedse woord voor want of schot is vägg en er is een verouderd Nederlands woord weeg, dat nog gebleven is in weeghuis = wandhuis, waaruit blijkt dat een weger dus een plank was van een wand of schot. Wegering is dus de samenvatting van alle planken, die tegen de spanten in het ruim van een schip zijn aangebracht.

In het Middelnederlands wordt denne veel gebruikt voor het ruim van een schip.

Taalkundig staat het woord vlak naast de bun van een vissersboot. Het had oorspronkelijk de ruimere betekenis van holte. De Engelsen spreken van "Daniel in the lion's den". Buikdenning wil dus zeggen: de gezamenlijke holtten in de buik van een schip en kreeg later de betekenis van de gezamenlijke vloer, die daar ligt. Op overeenkomstige wijze ontstonden woorden als: beschieting (van schot), railing (van rail = staat), verschansing, bekoring, enz.

Een geheel andere functie heeft het achtervoegsel „ing” in zaling. Zaling wil zeggen „als een zadel”, namelijk voor degene, die op een zeilschip omhoog keek en de ra zag als twee benen, die ter weerszijden van de mast uitstaken en daarop rustten als een zadel. De zaling was oorspronkelijk het steunpunt van de ra op de mast.

Evenzo wil het woord messing zeggen: „Als een mes”, n.l. de rand van een plank, die moet sluiten in de groef van de naastliggende plank. Een helling is dat wat helt, 'n pakking is dat wat sluit, de sluiting, waarmee het anker

aan de ketting is gesloten, heet roering-sluiting omdat het anker in deze sluiting beweeglijk is. Roeren-verroeren = bewegen, beroering = beweging.

Maar hoe komen we aan het woord smarting? Het Angelsaksische woord smeortan betekende: een stekende pijn doen door ontveling of verbranding. Daar van zijn afgeleid onze woorden smart, smartelijk, smartegeld. In het Engels betekent smart = bijtend, scherp. A smart fellow = een wakkere levendige vent. De matroos bedoelt met smarting een bekleding, teneinde de smart, d.w.z. de beschadiging door wrijving te voorkomen.

De uitgang „ing” kan nog een geheel andere betekenis hebben, n.l. „zoon van” zoals in Vlaming, koning. De oorsprong van het woord koning is te vinden in het Angelsaksisch, waar cyn = stam, dus letterlijk: de zoon van de stam. Naast de rechtstreekse betekenis, die wij aan het woord toekennen, kreeg het een symbolische betekenis. Bijv. de koning van het kegelspel, de koning van het schuttersfeest, in het land der blinden is eenoog koning. Maar het kreeg ook een overdrachtelijke betekenis: koningstijger, koningswater, dat is een mengsel van salpeterzuur en zoutzuur, waarin zelfs goud, de koning der metalen, oplost. En zo kreeg het woord ten slotte ook in de techniek een overdrachtelijke betekenis: de koning van een kraan is de spil, waar de gehele kraan om draait, de roerkoning, zijnde de ruggegraat van het roer, de koningsstang, zijnde de stang, die de verbinding vormt van de mijnlift met de kabel.

Lezer, wij gaan nog even terug naar het laadruim. Een woord, waarbij veel te denken is, is stringer. De betekenis is die van bijeenhouden, vastbinden. Het komt van het Angelsaksische woord strenge = koord. Een Engelse string is een koord van een boog of een snaar van een muziekinstrument. Er zit dus ook de gedachte in van strak gespannen. Dat vinden we terug in ons Nederlandse gestreng, d.w.z. strak aangehaald. Het Engelse strong = sterk staat er mede in verband, zoals trouwens ook onze woorden strak en sterk. Stringer wil dus uitdrukken: de versterking, die als een koorde langs de huid van een schip ligt.

Luik komt van luiken = sluiten; vensterluik, rolluik, oogluikend. Van hetzelfde woord komt het Engelse to lock, lock-out. Een locker is een afsluitbare kast in het ruim voor speciale lading.

Lier is afgeleid van het klassieke speeltuig. De naam ging daarvan over op verschillende muziekinstrumenten, onder andere het orgeltje, waarmee de liereman in vroeger jaren langs de

huizen kwam. Vanwege de draaiende beweging ging de naam weer over op de handlier, later op de stoomlier.

Lummel lijkt een raar woord, maar als men de woorden kent, waarmee het in verband staat, blijkt het volkomen op zijn plaats te zijn. Lummel staat direct in verband met lam en loom en duidt dus op een trage, moeilijke beweging, zoals een lummel ook een jongen is van traag begrip. Voor de draaijen van een laadboom in zijn scharnier is het dus goed gekozen.

Uit de grote keuze van woorden nemen wij er ten slotte nog twee, die bijzonder de aandacht waard zijn.

Eerst het woord boeg om te laten zien hoe men zonder goede zeilaanwijzingen op dit gebied gemakkelijk verzeild kan raken.

Boeg, zal de lezer allicht denken, komt van buigen, de boeg van de oude zeilschepen was altijd gebogen en in het Engels is boeg = bowen buigen = to bow. Mis! Boeg heeft met buigen niets te maken ondanks „bow”. Het komt van het Angelsaksische woord bog = zware tak en het Engelse woord bough betekent nog: zware tak. Dit zou er op kunnen wijzen, dat de scheepsbouwer vroeger voor de boeg een balk nam, die, van nature al de kromming had, die bij wenste.

Dan davit. De schrijver heeft heel wat moeten speuren alvorens hij de oorsprong van dit woord gevonden had, of juist alvorens hij een aanvaardbare afleiding voor dit woord had gevonden. De Hebreeuwse eigennaam David betekent: de geliefde. Maar het is niet aan te nemen, dat ooit een zeeman voor een dergelijk voorwerp werkelijk liefde heeft opgevat. Vermoedelijk is het een toespelling van de bijbelvaste zeeman op 1 Sam. XIX: 12, waar beschreven staat hoe David, achtervolgd door Saul, door zijn vrouw Michael uit het venster gevierd werd en ontvlucht.

(uit: „Schip en Werf”)



„Waarom zou ik zo'n type zijn dat van de een naar de ander fladdert?”



# van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

## AANGEKOMEN

### Per vliegtuig :

L.H. Bieringa	3de wtk.	20/5	ex RV/SV
J.W.G. Thorborg	1e stm.	20/5	ex RV
C.J. Vermaire	adj. chef	24/5	ex EV (aangek. te Hong Kong)
W.J.A.H. Venema	adj. chef	26/5	ex EV (naar ag. S'pore)
P. van der Weerd	adj. chef	30/5	ex GSV (naar ag. S'pore)
J.L. Jonker	gezagv.	30/5	ex RV
A. Vogel	3de wtk.	30/5	ex RV/SV
B. Peeters	4de wtk.	8/6	ex RV
W.J. Pottinga	gezagv.	9/6	ex RV
A.L. Orth	hfd. empl.	10/6	ex EV (naar afd. PZ/ND/HK)
P. van den Berg	3de wtk.	10/6	ex RV/SV
G.E. Kaersenhout	2de stm.	12/6	ex RV/SV
B.H. van Oudvorst	2de stm.	13/6	ex RV/SV
J.E. Geersen	2de stm.	13/6	ex RV/SV
J.L.H. Ozinga	3de wtk.	17/6	ex RV/SV

### Per m.s. „Bil'iton" ddo. 28/5 :

Mevr. C.L. Rab-	gezin
Brosius en kinderen	adj. chef

### Per m.s. „Willem Ruys" ddo. 7/6 :

W. Esselman	1e stm.	ex RV/SV
G.B. Edwards van		
Muyen en gezin	2de wtk.	ex RV/SV
M. Koot en echtg.	empl.	ex EV (naar Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
Mevr. Th. Spit-	echtg.	
Greuter	3de wtk.	
Mevr. M.A. Mesman-	gezin	
Visser en kind	5de wtk.	
Mevr. A.F.J. Dekker-	echtg. hfd.	
Wollmann	empl.	
Mevr. M.E. Jeronimus-	echtg. empl.	
Bakker		
Mevr. H. Mulder-	gezin empl.	
Hemsing en kinderen		

Welkom !

## VERTROKKEN

### Per vliegtuig :

H.T. Feenstra	3de stm.	21/5	ZV
A.V. Ferwerda	4de wtk.	21/5	RV/SV
J.W. Stortelers	4de wtk.	21/5	RV/SV
H.B. Visser	2de wtk.	24/5	RV/SV
W. Vader Dzn.	gezagv.	28/5	RV
M. Hage	1e stm.	30/5	RV
J.W.F. v. Hummel	2de stm.	31/5	RV/SV
L.F. Egeter	gezagv.	31/5	RV/OP
J. Koops	4de wtk.	31/5	RV/SV
W. Witting	4de wtk.	4/6	RV
J.M. Willemsen	hfd. empl.	4/6	GSV (ex Survey dienst/Tg. Priok)
E.G.A. Filarski	1e stm.	9/6	RV
J. Schriener	2de wtk.	11/6	RV

H.J. van Reenen	hfd. wtk.	14/6	RV (ex Hong Kong)
B. Wijkens	kv. 2de wtk.	14/6	einde dienstverband (ex Hong Kong)
P. Spuij	2de stm.	20/6	RV
J.E. Hartzuiker	4de wtk.	21/6	RV
H.J. Geerlings	hfd. wtk.	21/6	RV
W.H. Mulder	5de wtk.	21/6	ZV

### Per m.s. „Johan van Oldenbarnevelt" ddo. 1/6 :

P.J.M. van den Berg	hfd. wtk.	RV
en gezin		
A.J. Blok en gezin	2de wtk.	RV/SV
B. Th. Kreeft en gezin	3de wtk.	RV/SV
C. Ligtenberg en	3de wtk.	RV/SV
echtg.		
Mevr. M.A. Daudey-		
van Oorschot en kind	gezin 1e stm.	

### Per m.s. „Willem Ruys" ddo. 14/6 :

C. van den Berg	gezagv.	RV
H. Boorsma en gezin	gezagv.	RV
F.A. Meertens	hfd. wtk.	RV/OP
J. Vis	hfd. wtk.	RV/OP
G.W.H. Lugten en	hfd. empl.	EV (ex afd. PZ/TD/HK)
gezin		
C.J. Pilger en echtg.	empl.	EV (ex Logeergeb./Gadja Mada)
D.W.Ch. Oly en echtg.	empl.	EV (ex afd. VZ/HK)
F.H. v.d. Roest en	empl.	EV (ex ag. Padang)
gezin		
P. Zonneveld	2de stm.	RV/SV

Een goede reis en behouden aankomst !

## NIEUW AANGENOMEN :

E. van Tilborg	kv. 3de wtk.	ddo. 30/5	aangek. per vliegtuig
Tan Djin Hoek	loc. empl.	ddo. 1/6	naar ag. Medan
J. Wijnstok	empl.	ddo. 4/6	aangek. per „Willem Ruys" (naar ag. Medan)
M.F. Gout	3de stm.	ddo. 10/6	aangek. per vliegtuig
G. Th. Verhagen	kv. 3de wtk.	ddo. 12/6	aangek. per vliegtuig
H. van Vliet	kv. 3de wtk.	ddo. 17/6	aangek. per vliegtuig

Welkom bij onze Maatschappij !

## MUTATIES :

I.F. Bicker	empl.	ddo. 22/5	van ag. S'pore naar Ag. Penang
R. Elliott	loc. empl.	ddo. 1/6	ontslag op verzoek (ex Afd. VZ/HK)
G.F. de Frank	loc. empl.	ddo. 1/6	ontslag op verzoek (ex ag. Tg. Priok)
R.A. Dekker	hfd. empl.	ddo. 3/6	van ag. Penang naar ag. Makassar
J. Hoogerbrugge	empl.	ddo. 4/6	van ag. Asahan naar afd. Doorvoer/HK
F.W. van Menxel	empl.	ddo. 5/6	van SMP/Berau naar afd. CM/HK
G.H.M. Modderman	loc. empl.	ddo. 10/6	van ag. Medan naar ag. Paneh
R.P.W. Smulders	empl.	ddo. 14/6	van afd. VRV/HK naar ag. Palembang
J. Smet	empl.	ddo. 18/6	van afd. Doorvoer/HK naar ag. Tg. Priok.



# onze jubilarissen

Khoe Kang Liang  
hoofdklerk I — Ink. & Mad. dienst  
Tg. Priok  
40 jaar  
16 Augustus 1956  
(géén foto beschikbaar)

Khoe Kang Liang werd 5 December 1900 te Djakarta geboren. Hij trad 16 Augustus 1916 als klerk in KPM-dienst. 1 Januari '46 werd hij tot hoofdklerk II bevorderd, en precies een jaar later volgde zijn aanstelling tot hoofdklerk I.

Het behaagde H.M. de Koningin om de heer Khoe Kang Liang in Augustus 1948 de Kleine Zilveren Ster voor Trouw en Verdiensten toe te kennen.



Dahlan  
Kabelgast Perw. Semarang  
25 tahun  
4 Agustus 1956

Dahlan dilahirkan pada tahun 1897 di Semarang. Ia masuk bekerdja dalam dinas Perusahaan kami di Semarang pada tanggal 1 Pebruari 1926. Pada tanggal 1 Desember 1950 ia diangkat mendjadi kabelgast.

## Wie zijn het grootst?

Zeitungs-Verlag und Zeitschriften-Verlag gaf onlangs een staatje van de grootste kranten ter wereld, alle met een oplaat van 1 miljoen exemplaren, of meer.

1. Mainichi Shimbun, Tokyo	6 mil.
2. Daily Mirror, Londen	4.6 mil.
3. Asahi Shimbun, Tokyo	4.5 mil.
4. Daily Express, Londen	4.2 mil.
5. Prawda, Moskou	2-4 mil.
6. Bild, Duitsland	2.4 mil.
7. Daily Mail, Londen	2.2 mil.
8. Daily News, New York	2.1 mil.
9. Daily Herald, Londen	2 mil.
10. Evening News, Londen	1.5 mil.
11. France Soir, Parijs	1.2 mil.
12. Chicago Tribune, Chicago	1 mil.

Merkwaardig nietwaar, die hoge plaatsing van twee Japanse bladen. Maar nog merkwaardiger die overheersende positie van Engeland met niet minder dan 5 kranten in de grootste 12, met een totale oplaat van 14.5 miljoen, dat is nog 4 miljoen meer dan die twee Japanse samen. En het merkwaardigste misschien nog dat maar twee bladen het land van vrijwel alle „grootsten ter wereld” vertegenwoordigen met samen 3.1 miljoen. Overigens in een zeer recent nummer van Editor and Publisher vonden wij een advertentie van de Chicago Tribune zelf waarin deze als betaalde oplaat op 30 September 1955 het cijfer 965.288 opgeeft, een verschil van 34.712 met het miljoen, wat wij altijd toch nog belangrijk vinden.

Tenslotte, de Prawda kan men op twee miljoen niet nauwkeurig schatten.

(Mededelingen N.D.P.)

## Kunst.

Pauze in de Stadsschouwburg: duizend mensen proberen vier bedrijven Consul het andere oor uit te krijgen, en spoelen na met koffie.

Er is een dame in veel te veel bloemetjesjapon, zij zegt: „Het is wel zwaar”, en haar mededame beaamt: „Nou, of het zwaar is”. Ze kijken er bij alsof ze met zijn tweeën hebben getracht Menotti op te tillen, hetgeen hun tot voldoening stemde, want ook de kunst heeft haar Hel van Deurne. Ineens blijkt dat er ook mannen bij ze horen: een dikke operaliefhebber met flesjes, de ander met glazen.

„Ik zeg net tegen Wil”, zegt de ene dame, „ik zeg het is wel zwaar.”

De tweede dame knikt bevestigend; ze had liever Marlène geheten.

„Ach, zwaar, wat is zwaar”, voert de dikke aan. „Tosca is ook zwaar geweest in zijn tijd.”

Daar zit waarheid in.

„Je moet er je hersens bij gebruiken, dat is zo”, spreekt de tweede man, terwijl hij een glas volschenkt. „Het is meer een probleemding. Hoe moet ik het zeggen, je kan er iets van opsteken.”

„Je morst”, zegt zijn vrouw.

„O, sorry.”

„Het geeft geen vlekken” zegt de andere vrouw kalmerend. „Maar die muziek. Je moet er aan wennen. Als je er aan went is het geloof ik heel mooi.”

„Het ligt even vreemd in het gehoor,” merkt de schenker op. „Maar het is

niet zo dat je zegt het gaat me door merg en been. Dat heb je anders vaak met moderne muziek.”

Nu zwijgen ze een tijdje en drinken.

Dan zegt de dame in bloemen: „Breng jullie de lege glazen even weg”, en de mannen gaan een ogenblik op in de menigte.

„Zeg”, zegt Wil. „Die man van jon wordt dik.”

„Hij doet er van alles aan”, verzekert haar vriendin. „En hij is genoeg in beweging. Het is aanleg.”

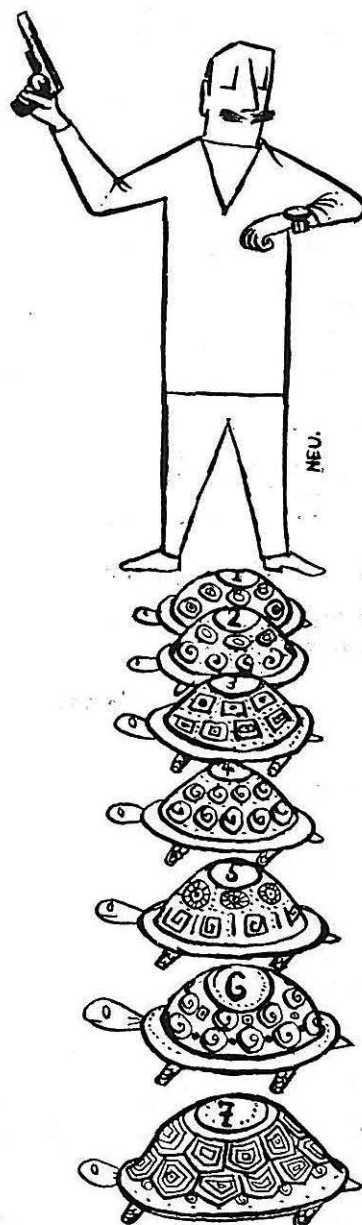
„Hij wil zeker niet aan een dieet hè?”

„Poeh. Karel een dieet! Dan ken je hem niet.” Daar komt hij al weer aan: gezet en in beweging, met de ander als een soort nègre achter zich aan.

„De bel gaat”, zegt hij. „Zullen we maar?” „Ja, dan gaan we maar weer”, zucht zijn vrouw. „Ze pleegt zelfmoord, las ik.”

„Opera's lopen allemaal slecht af”, zegt Karel. „Daar zijn het opera's voor.”

(uit: „Het Alg. Handelsblad”)





## De „Banggai” redde twee schipbreukelingen

Vrijdag 13 bracht geluk aan  
Kamis en Abu

In de vroege ochtend van Vrijdag 13 April j.l. voer het ms. „Banggai”, onder commando van Gezagvoerder Ad. de Best en onderweg van Bima naar Singapore, in Straat Singapore toen om kwart voor vijf de aandacht van de stuurman van de wacht werd getrokken door hulpgeroep, dat van recht vooruit kwam.

Door hard BB-roer te geven, konden gelukkigerwijze de drenkelingen worden ontweken. De machine werd direct gestopt en de gezagvoerder gewaarschuwd, die de vaart uit het schip liet lopen. Daar men onmogelijk kon weten hoeveel mensen er in zee lagen en over welke oppervlakte ze verspreid lagen, werd hard SB-roer bijgedraaid om op deze wijze in de buurt te kunnen blijven van de plek waar het hulpgeschreeuw vandaan scheen te komen.

Toen men met behulp van de Aldis-lamp zich had overtuigd dat er in de onmiddellijke omgeving van de „Banggai” geen drenkelingen meer rondredde, werd verder in de richting van het hulpgeroep opgestoomd. Men ontdekte toen weldra twee rondrijvende Indonesiërs, waarvan de een zich boven water wist te houden door middel van een opgerolde tiker en de ander zich had vastgeklampt aan een lekkende drum.

Het scheepsvolk van de „Banggai” was net bezig om een overleden karbouw over boord te zetten en konden, met toegeworpen lijnen de beide drenkelingen binnenboord halen, waarna het schip de reis weer kon voortzetten.

Nadat de beide geredden van een warme dronk en droge kleren waren voorzien, kwam het verhaal dat zij, Kamis en Abu, afkomstig van het eiland Buluh in Straat Bulan, de vorige dag van hun eiland waren vertrokken in een zeilprauw, gevuld met oud ijzer, lege blikken en drums, om deze lading aan een Chinese opkoper te Singapore te verkopen. In Straat Singapore waren ze door een bui regen overvallen, de prauw was volgelopen en daarna omgeslagen. Ze hadden zich toen, zo goed en zo kwaad als dit ging, met eerder genoemde attributen drijvende weten te houden.

Na aankomst te Singapore werden beide slachtoffers door het Indonesische Consulaat, dat inmiddels was gewaarschuwd, onder dankzegging voor de verleend hulp, van boord gehaald.

Voor Kamis en Abu is Vrijdag de dertiende geen ongeluksdag geweest!



Het ms. „Karsik” en een Japans oorlogsschip naast elkaar in het Asano-dok te Yokohama.

(foto: 2de stm. H. C. Meijer)

## Dank voor de gewone dingen

*De Amerikanen zijn meesters in het schrijven van „hartverwarmende” stukjes, zo van die vertederende levenslessen, die als het ware voorbestemd zijn in een kadertje van rozeblaadjes te worden opgediend. Ons Nederlanders liggen ze vanwege de zoete toon weleens wat wee op de maag, maar toch wordt er menigmaal iets in gezegd, dat het overdenken waard is. Hier volgt zo'n stukje uit het boek „Tonic for our Times” van Richard L. Evans.*

Een manier om te ontdekken hoeveel we hebben om dankbaar voor te zijn, is afstand te doen van de ons toevallende zegeningen. Neem bijvoorbeeld dat ene ogenschijnlijk onbelangrijke: voedsaam voedsel — geen fantasievoedsel, niet de lekkernij, maar slechts het eenvoudige, krachtgevende voedsel. We beschouwen het wellicht als doodgewoon en alledaags, maar laat het eens een paar dagen van ons worden afgenomen, hoe rijk gezegend zouden we ons voelen als we het weer kregen. Neem eens gezondheid — alleen maar de gewone, redelijk goede gezondheid, alleen maar het gevoel dat het goed is te leven. Gaat dit gevoel, een krachtig, flink menselijk wezen te zijn, verloren, hoe spoedig weten we dan welk een weergaloze zegening de gezondheid toch is.

Neem zulke eenvoudige dingen als een mooi landschap — en ogen om dit te zien; als muziek en stemmen — en oren om ze te horen; als familie en vrienden — en hen bij zich te hebben om hen te zien en te spreken en samen

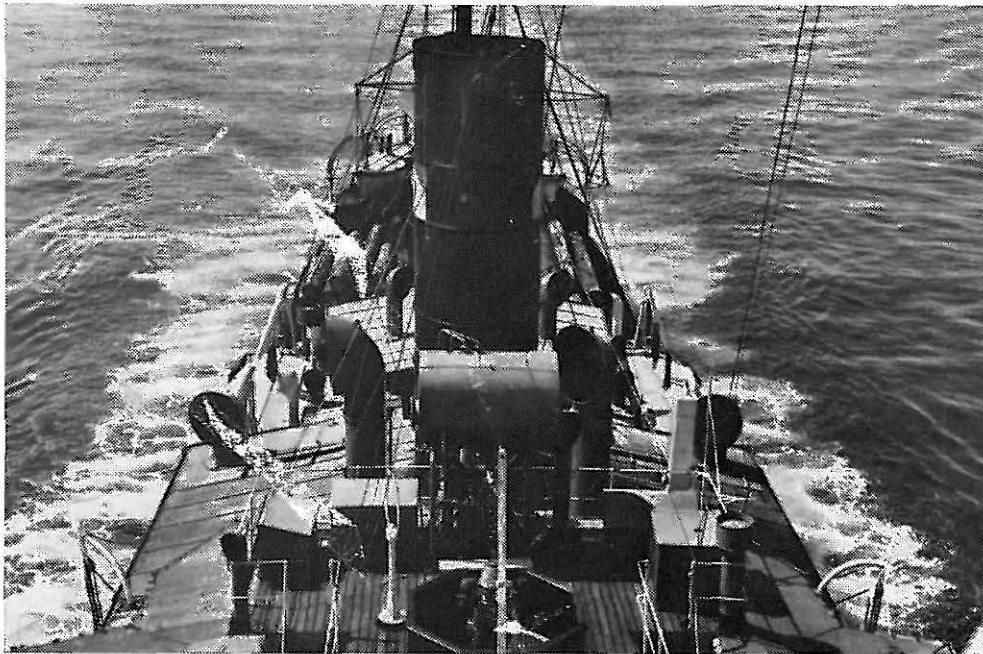
met hen te leven. We accepteren dit alles als vanzelfsprekend. Maar als we het eens verloren, hoe spoedig zouden we beseffen welk een zegen het was, toen we dit alles nog bezaten.

Kinderen zijn soms moeilijk, soms worden ze zelfs beschouwd als een last. Laat er echter een in gevaar zijn, laat een van hen worden overvallen door ziekte of een ongeluk, laat een van hen worden weggenomen, en wie realiseert zich niet het grote geluk dat tevoren zijn deel was? Neem eens de arbeid: soms klagen we er over. Maar laat iemand ons het recht op werken ontnemen of laat een ziekte het ons onmogelijk maken te arbeiden, en we zouden al gauw zien wat een zegen het zou zijn ons werk terug te hebben.

Neem de vrijheid eens: misschien aanvaarden we haar als iets gewoons, iets dat niet anders kan — de vrijheid te leven waar we willen, te vereren en aanbidden welke god we willen; de vrijheid die de vrede in ons huis garandeert en die ons toestaat te lezen en te denken wat we willen. Zou zij eens verloren gaan, zoals zij voor vele mensen verloren ging, dan zouden we pas zien hoe onzegbaar dankbaar we moeten zijn voor de vrijheid.

Willen we nog meer bewijzen voor het feit dat we wel zeer veel hebben om dankbaar voor te zijn — laat dan ook maar het kleinste van de schijnbaar onbelangrijke dingen, die het leven levenswaard maken, van ons worden afgenomen. Hoe ongelooflijk gezegend zouden wij ons voelen daarna terug te krijgen, wat we nu aanvaarden als de gewoonste zaak van de wereld.

(uit: „Wereld”)



Het voorschip van de "Karsik" — deze foto werd genomen vanuit de mast door 2de stm.  
H. C. Meijer.

## Zeegangstank.

Tientallen schepen, die in de komende jaren overal ter wereld van hellingen zullen glijden, zullen als scheepsmodel van paraffine op hun gedragingen op zee bij wisselende golfpatronen zijn getest. Want het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation is verrijkt met een voor Europa unieke zeegangstank, een bassin van 100 bij 24,5 bij 2,5 meter, waarin men door toepassing van een nieuw systeem, ontleend aan het Laboratoire Dauphinois d'hydraulique te Grenoble, in staat is golven of combinaties van golven uit alle mogelijke richtingen op te wekken. Een mogelijkheid, die tot dusverre noch te Rageningen, noch bij andere scheepsbouwkundige proefstations bestond. Aan het officieel in gebruik nemen van deze zeegangstank is bijzonder reliëf verleend, doordat prins Bernhard de golfwekker in beweging zette.

Tussen het heien van de eerste paal en de ingebruikneming is niet langer dan een jaar verstreken.

Tot dusverre konden te Wageningen de modellen alleen in een sleeptank op hun hydrodynamische eigenschappen in vlak water worden getest, waarbij het mogelijk was in ideale toestand de optimale vorm van romp, schroef en roer met vrij grote nauwkeurigheid vast te stellen.

Er konden daarbij wel golven in de langsrichting van het model worden opgewekt, maar deze leverden dan uit-

sluitend effect op de kop en het achterschip op.

De nieuwe zeegangstank biedt mogelijkheden vele gedragingen van het model te registreren, zoals slingeren, stampen, dompen en vaartverlies bij allerlei soorten golfslag.

De golfopwekker, die hier is gebouwd en die hier langs één lengte en breedte wand loopt, bestaat uit 158 in het water heen en weer bewegende platen. Daartegenover, dus aan de andere lange en korte kant van het bassin, is een „strand” gemaakt om de opgewekte golven te dempen. Dat „strand” bestaat uit een glooiend lattenwerk.

De 158 platen worden door evenzovele excentrieken zodanig in beweging gebracht, dat het heen en weer gaan van de opeenvolgende platen met een verschil van een fractie van een seconde geschiedt. Er ontstaat dus een beweging, die veel overeenkomt met die van een zwemmende aal. De onderlinge stand van de platen en ook de snelheid van de beweging kunnen geregeld worden, waardoor er golven met een lengte van anderhalve tot zes meter kunnen worden gemaakt.

Reeds nu zijn opdrachten voor onderzoeken in de nieuwe zeegangstank binnengekomen van de Zweedse marine en voor de nieuwe Willem Barendsz in verband met de slingerkielen. Het is te verwachten, dat het aantal opdrachten uit het buitenland — nu al in een verhouding van vijf tegen één Nederlandse — zal stijgen.

## In memoriam

Te Dieren overleed op 14 Mei j.l. in de ouderdom van 65 jaar de heer

**E. G. J. Schallenberg**

in leven gepensionneerd adjunct-chef van onze Maatschappij.

\*

Op 73-jarige leeftijd overleed 16 Mei j.l. te Hilversum de heer

**W. H. Kramer**

in leven gepensionneerd gezagvoerder der K.P.M.

\*

Op 20 Mei j.l. overleed te Aardenhout in de ouderdom van 60 jaar de heer

**W. Eleveld**

in leven gepensionneerd gezagvoerder van onze Maatschappij.

\*

In de ouderdom van 71 jaar overleed op 31 Mei j.l. te Amsterdam de heer

**K. Saman**

in leven gepensionneerd hoofdwerktuigkundige van de K. P. M.

*Zij rusten in vrede*

## Een leerzame fabel

Op een van de vergaderingen van de Verenigde Naties, die werden gehouden in verband met de gespannen toestand in Frans-Marokko, gaf een afgevaardigde een verklaring van zijn standpunt door middel van een fabel. Hij vertelde het volgende, leerzame verhaaltje.

Een schorpioen, die geen al te beste zwemmer was, vroeg aan een schildpad of die hem over een rivier wilde brengen. „Ben je gek?”, riep de schildpad uit. „Als ik zwem, steek je me en dan verdrink ik”.

„Hoor eens, mijn beste”, lachte de schorpioen, „als ik dat inderdaad zou doen, zou ik toch zelf ook verdrinken! Nee, je veronderstelling is niet logisch”.

„Je hebt gelijk”, zei de schildpad, „spring maar op mijn rug!”.

De schorpioen zat er in een oogwenk op en het tweetal ging te water. Toen ze in het midden van de rivier waren gekomen, gaf hij de schildpad een venijnige prik. Gezamenlijk zonken de dieren naar de bodem. Daar aangekomen zei de schildpad: „Je zei, dat het onlogisch zou zijn mij te steken. Waarom deed je het dan toch?”.

Toen kwam het verrassende antwoord van de schorpioen: „Met logica heeft die prik niets te maken. Mijn karakter is nu eenmaal zo!”.





*De aankomst van de "Siberoel" te Kaapstad. Op de achtergrond de bekende Tafelberg.*

(foto: A. van Weeren - radiotelegrafist)

### De vissersvloot vaart uit.

Het is druk in Scheveningen aan de haven. Vandaag zullen de loggers uitvaren. Zeilree liggen de schepen aan de kade, blinkend van reinheid, van nieuwe verf en pas geteerde repen en kabels. Onder de blanke overkapping van het voorschip liggen witte ballen. Menigeen vraagt aan een oude zeeman op de kade wat die wel beduiden. Het zijn met lucht gevulde blazen, die de netten drijvende moeten houden.

Op de kade is veel publiek. Vele Scheveningse vrouwen hebben voor deze gelegenheid het feestelijke gouden ijs met de kanten muts opgezet. Zij zijn niet helemaal in volle dos. Het gouden slot wordt alleen 's Zondags gedragen en op zeer bijzondere dagen. Maar ook nu zijn zij keurig gekleed. Wat zijn er toch vele mooie Scheveningse vrouwen. De mannen zijn stoer en verweerd; vele vrouwen hebben zelfs edele trekken.

De kinderen van de zeelui hebben feest, zij mogen vandaag aan boord en zwermen overal. Tot het drie uur wordt. Dan gaat het sein en zij moeten gaan.

En als allen weer op de kade zijn, staat op een van de schepen tussen

de matrozen een kleine jongen. Hij heeft zijn pet achterstevoren opgezet, en ziet er en profiel uit of hij een zuidwester draagt. De oude man op de kade kent hem wel en geeft bescheid: „Die jongen is veertien jaar en gaat voor het eerst naar zee. Als nummer zestien staat zijn naam op de monsterrol en na vandaag is hij een man”. Een van de ouderen geeft hem een sigaret en presenteert vuur. Met ernstig gezicht neemt hij het gebodene en rookt. Hij voelt zich; daar tussen de mensen staat zijn moeder, van wie hij zoëven afscheid heeft genomen.

Het is tijd. Een vlaag van ontroering, tot tranen toe, waart door de menigte. De enkele zeeman, die nog aan wal staat, neemt afscheid. De kinderen worden opgetild en gekust. Zijn vrouw krijgt een handdruk. Hunne gevoelens zijn niet voor het publiek. Beheerst gaat ieder zijns wegs. Straks zal zij aan de pieren staan en hem nakijken.

\*

De trossen worden losgegooid. Het schip maakt zich vrij van de kade, en wendt zich naar de uitgang. Op de ra's staan jonge zeelui en wuiven naar wie achterbleven. Statig vaart het schip de haven uit en kiest de ruim zee, pal in

de wind. Zie hoe het stampet in de wilde golven en slingert in de hevige noordwester. Weldra zal onze jonge zeeman zeeziek zijn. Hij en alle anderen. Zelfs de ouderen blijven er niet vrij van en voelen zich onwel.

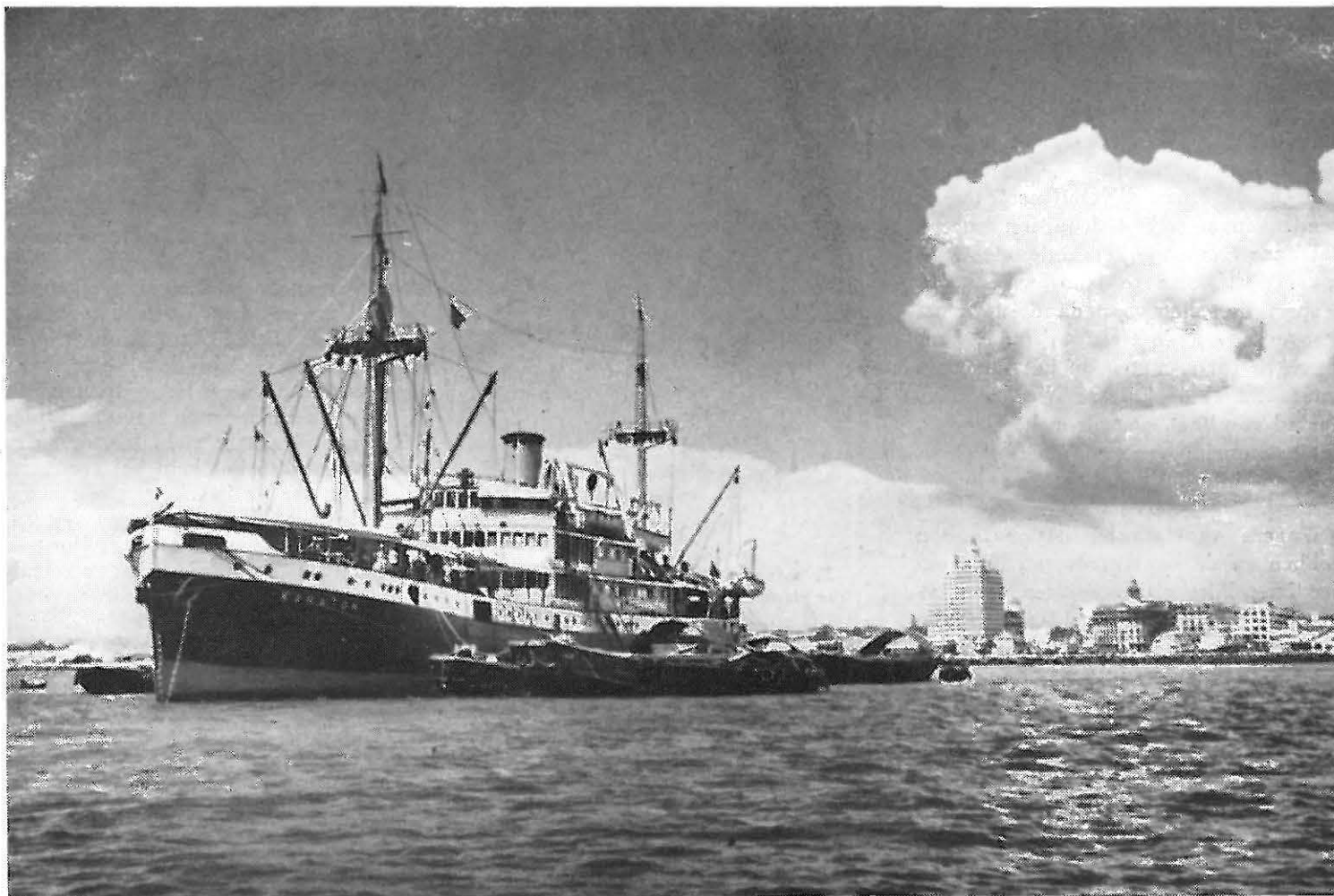
De belangstelling van het publiek is groot. Niet alleen bij de afvaart van de kade, maar ook aan de pieren. Er zijn mensen gekomen uit Rotterdam, en andere plaatsen uit de omtrek. Zelfs is er een troepje uit Dordrecht.

Een Haagse nuf, poesmooi, is op een bank geklommen en stoot verrukt haar gilletjes uit. „O!, hoe snoezig, net Mesdag.” En een nuchtere Hollander, die ook plaats gevonden heeft op de bank, reageert: „Hoe lief van die zee.” Nufje kijkt verbaasd. Zij beseft in het geheel niet hoe dwaas haar opmerking wel klinkt.

Alleen op het strand is het leeg. Het is hoog water. Er zal storm komen en misschien zware strijd tegen de zee om behoud van schip, tuig en soms het leven. En zorg voor de zeemannenvrouwen.

De vloot vaart voort. Op hoop van goede vaart en goede vangst. Vele goede wensen vergezellen haar. Vaarwel, goede reis, en behouden thuiskomst.

J. Monster-Braam



Het ms. "Karaton" ter rede van Singapore

(foto: Mej. Que — Afd. PZ/AZ)

## Sultan Mahmud Shah en het Scheepsrecht.

Dat scheepsrecht weinig van doen had met het recht aan de vaste wal werd ons als kind al vertrouwd in het raadselachtige gezegde: „Drie maal is scheepsrecht”.

En sindsdien zullen de meeste van ons wel niet zo veel verder in dit speciale recht zijn doorgedrongen.

Doch al dit wel het geval was, zou het u toch onbekend kunnen zijn dat: „eenieder die (op het achterschip gezeten) in een spiegeltje naar de boeg gluurt een ernstig vergrijp begaat, daar immers de vrouw van de gezagvoerder aan boord zou kunnen zijn.”

Deze en soortgelijke naar het piquante of regelrecht kluchtige neigende rechtsregels werden een vijfhonderd jaar terug gecodificeerd door sultan Mahmud Shah, „zoon van Sang Purba die van de berg Si-Guntang afdaalde en heerser over Malacca werd.”

Deze codex „die werd opgesteld in de dagen, dat Malacca nog machtig was, onder het bewind van Mahmud Shah”, dus nog vóór de verovering van deze aloude handels- en havenstad door de grootste der „Conquistadores”, D'Al-

buquerque (1511), vermeldt voorts, dat: „eenieder die onbetamelijke taal uitslaat tegen de kapitein gestraft zal worden door publiekelijk te worden uitgelachen en beledigd.

Als hij iets terugzegt, zullen de beledigingen verdubbeld worden. Als hij vergiffenis vraagt, behoort hij te worden vergeven, maar de bestraffing dient niettemin te worden voortgezet, bij wijze van waarschuwing”.

„Wie met bungelende benen op een dwarssteng zit” (men vraagt zich af wie dáár nu plezier in zou kunnen hebben) „beledigt de kapitein en wordt gestraft als voor majesteitsschennis, met zeven zweepslagen plus een boete van  $1\frac{1}{4}$  tahl (47 $\frac{1}{4}$  g) in goud.

Het inbrandsteken van het ankertouw was trouwens ook een aardigheid die aan boord van de Malakkaanse schepen niet bepaald als zodanig werd opgevat; wij lezen in althans dezelfde codex:

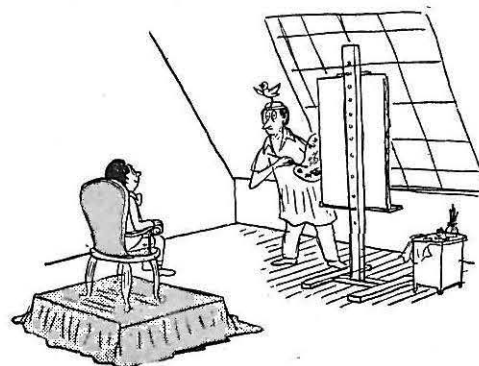
„Ieder bemanningslid die het ankertouw in brand steekt wordt gestraft met zweepslagen evenredig in tal aan het aantal verbrande strengen in het ankertouw.”

Laten we tot slot veronderstellen, dat u aan boord van een van Malacca's zeilprauwen over de boeg aan 't vissen

bent en de lijn drijft naar achteren: „iemand aan het achtersteven grijpt de vislijn bij wijze van grap. De hengelaar denkt dat hij beet heeft en haalt de lijn in. De haak blijft vastzitten in de hand of het lichaam van degene op de achtersteven, die aldus gedwongen wordt de lijn te volgen tot bij de hengelaar op de boeg. Eenieder die op deze wijze „gevangen” wordt, wordt daarmede de eigendom van de hengelaar, zelfs indien het de vrouw van de kapitein zelve ware”.

(In vertaling geciteerd uit: „The Maritime Laws of Malacca”, edited with outline translation by Sir Richard Windstedt & dr. P. E. de Josseling de Jong).

Thomas J. P. Verberne.





## Touringcar-Toerisme.

Aan de Noordwijkse touringcaronderneming Beuk is tijdens het internationale "Concours des Cars", dat te Nice is gehouden, de hoofdprijs in alle categorieën, de "Prix d'Excellence" toegekend. Aangemoedigd door het succes, dat deze firma op het nationale Concours d'Elégance te Noordwijk heeft geoogst met het voor de derde maal veroveren van de Grand Prix, is haar krachten gaan meten op het Concours International de Cars te Nice, met genoemd resultaat, waardoor bewezen is, dat het touringcarwezen van Nederland ook op internationaal niveau in de eerste klas gelederen staat.

Wagens van allerlei nationaliteiten hebben op de boulevards van Nice onder feestelijke vlaggetooi ten toon gesteld gestaan en aldra bleek, dat de wagen van de Noordwijkse onderneming veler belangstelling trok.

Groot was voor haar echter de verrassing, toen bij de officiële prijsuitreiking door de heer Barthélemy van het Franse ministerie van Openbare Werken en Transport aan de luxe reiswagen van Nederlandse bodem de hoofdprijs, bestaande uit een blauw sèvre vaas met gouden medaille, werd toegekend. Een prijs, beschikbaar gesteld door president Coty.

De bekroonde reiswagen voor 37 personen is in nauwe samenwerking en overleg met de firma Beuk gebouwd door Roset te Bergen op Zoom. Zij is voorzien van tal van nieuwe accessoires. Zo is er bij iedere verstelbare fauteuil een communicatie-microfooninstallatie, die de reiziger in staat stelt persoonlijk contact met de voorin zittende reis Leider en chauffeur op te nemen. Een bandrecorder zorgt voor de verlangde muziek op ieder gewenst ogenblik. In het hoger gelegen achtergedeelte zijn speciale tafeltjes voor een zitje, terwijl een verstelbare bank met een enkele handgreep kan worden omgevormd tot een bed. De wagen is ook voorzien van een toilet, en van een ruimte voor make-up, waarin tevens een stopcontact voor 220 v. voor eigen scheerapparaat niet ontbreekt. Aan de barkast met koffi-container en frigidaire kan ieder ogenblik van de dag een warme of koele dronk geschonken worden. Speciale airconditioning zorgt voor een zodanige ventilatie, dat de atmosfeer — ondanks het glazen dak — aangenaam blijft.



*Er was een wegwerkster in Brunei  
die giechelend in 't Chinees „nee” zei  
Zij draaide zich om  
En het is daarom  
dat ik haar hoed, zonder gezicht, vast lei.*

A.F.L.

N.B.: Voor aardige limmericks, wel of niet geïllustreerd, houden wij ons altijd aanbevolen.

Red.

\*

### De lidi.

Op een Zondag gezeten op ons galerijtje in "Sing-Sing" zagen wij onze overbuurman verhuizen van de ene kamer naar de andere. Toen de spullen over waren bleef hij even voor ons onzichtbaar. Slechts hoorden wij af en toe wat schuiven en stoten.

Daarna kwam hij weer te voorschijn, keek even rond, bukte zich en haalde uit een sapoe-lidi, die op de overloop lag, één lidi. Daarop verdween hij weer achter zijn deur. Maar nog geen kwartier later zagen wij hem weer over de sapoe-lidi gebukt staan en een lidi uitzoeken.

Na vier keren vroegen wij ons af wat toch de bedoeling kon zijn van die lidi uitpikkerij.

Wij lieten onze borrel staan en gingen zijn richting uit. In de deuropening zagen wij hem staan, met een lidi in zijn handen. En die lidi brak hij in stukjes en met die stukjes vulde hij een kennelijk pas in de muur geboord gaatje. Toen kwam er een flinke schroef en dito schroevendraaier aan te pas en de schroef werd tussen de opgesloten stukjes lidi gedraaid. Aan die schroef kwam een zware spiegel te hangen.

Wij zijn naar onze borrel teruggekeerd en overpeinsden de nuttigheid van een lidi. Maar bij nader inzien wisten wij dit toch

Al lanck

## Grenzen

Ik houd van grenzen. Van mooie, duidelijke, letterlijke grenzen. Achter de grens immers ligt het beloofde land. En ik kan me dan ook levendig de gevoelens voorstellen van hen, die zo gauw ze douanen gepasseerd zijn, in een spontaan „En dat we toffe jongens zijn, dat willen we weten” losbreken. Persoonlijk mag ik dat lied niet, maar de vreugde die er op zulk een moment aan ten grondslag ligt kan ik begrijpen. Het heeft iets verblijdens, een grens passeren. Niet alleen betreedt men een nieuw gebied maar men laat ook duidelijk een oud achter zich. Kortom, een grens oversteken betekent het avontuur, of zelfs maar de illusie van een avontuur. En dit heb ik ook tegen vliegen, dat het géén grenzen kent. 's Morgens opstijgen in Amsterdam en 's avonds landen in Caïro, dwars door en over allerlei heerlijke grenzen één, daar is geen aardigheid aan.

Maar nu heb ik laatst, toen ik even in Parijs moest wezen, tot mijn diep verdriet moeten constateren dat ook bij het reizen over land de grenzen danig aan het vervagen zijn. Van een ernstige contrôle van pas of van een enigszins acceptabel onderzoek naar smokkelwaar is geen sprake meer. De douanen, de enige geüniformeerde lieden die ik immer een warm hart heb toegedragen, keuren een mens nauwelijks meer een blik waardig. Ik althans was de grens over, vóór ik het wist. En ik had er juist zo lang mogelijk van willen genieten, van het verwisselen van land. Naar mijn bagage werd niet eens gekeken; mijn pas niet de geringste aantekening.

Nee, dit is geen reizen meer. Het kost niet de geringste moeite en er valt in het geheel niets meer te „veroveren”. Je glijdt gewoon van het ene land in het andere. Geen sterveling die er nog op let. En niet de kleinste mogelijkheid om je geduld te verliezen. Reizen zonder zorg noemt men dat.

Ja, ja, maar er zijn grenzen.

(uit: „De Tijd”.)

\*

### Bezoekje

Twee kikkers ontmoeten elkaar. De een kijkt nogal erg somber; de ander zegt tegen hem:

„Kerel, wat kijk je ernstig, scheelt er iets aan?”

„Inderdaad, m'n vrouw heeft vanmorgen bezoek gehad van de ooievaar”.

## Twist.

In een zijstraat staat een klein jongetje, met zwarte krullen, op de stoep en eet een ijslolly. Er komen twee andere jongetjes aan, die óók hooguit zes zijn. De voorste heeft een langwerpige stuk hout bij zich, dat hij als een stengun in zijn arm draagt, zijn gezicht vertoont de pralende uitdrukking, die ook volwassenen aan zulk speelgoed ontnemen. Bij het sabbelende jongetje houden ze stil en blijven een poosje staan kijken. Dan richt de voorste zijn wapen op hem en doet: „Rrrrrrrrrrrrr”.

Hij heeft hem doorzeefd en voegt er ten overvloede aan toe: „Toen was jij dood”. Maar het zwarte jongetje eet gewoon door.

Nu treedt de tweede knaap naar voren. Oppervlakkig bezien, is hij ongewapend, maar hij blijkt tot het Chass Adams type te behoren, want hij legt zijn geopend handje op de schouder van de lolly-eter en knijpt het langzaam dicht, waarbij hij een geluid maakt dat lijkt op: „Zzzzzzzzzt”.

Met vage-belangstelling kijkt het krullende-jongetje naar hetgeen er op zijn schouder gebeurt. En hoort:

„Toen gaf ik jou een anjektie. En dat was dodelijk.....”

Hij heeft zeker een enge film gezien — of zouden het de strips zijn? Hoe het ook zij — de geanjekteerde trekt er zich geen bliksem van aan, schudt de hele affaire van zich af en slentert verder, nog altijd sabbelend. Een poosje kijken de twee anderen hem na. Dan pakt het griczeljongetje de spuit opnieuw en drijft 'm zonder genade in de rug van zijn makker.

„Zzzzzzzt... toen was jij niet dood. Jij was alleen voor altijd verlamd...” De moderne kleine Johannes aan 't dromen...

„Ach jô, lazer op”, zegt de stengunner. Ze beginnen nu dreigend tegen elkaar op te douwen met de schouders, net als de grote mogendheden al zo'n tijd doen — en dat leidt altijd tot knokken. Nog geen minuut later is de injectie-spuiters gevloerd en zit de ander boven op hem.

„Kees! Laat je niet op je kop zitten!”

Dat is de moeder van de onderliggende partij die, drie huizen verder, gelijkvloers uit het raam hangt en de regie ter hand neemt: „Toe dan! Sla hem dan terug! Blijf daar niet zo stom leggen. O, wacht daar komt je vader al Gerrit! Ze alaan Kees...”

Gerrit, een voornamelijk uit tors bestaande reus, kijkt in het voorbij-

## Onze maandelijkse foto-prijsvraag



U ziet hiernaast de oplossing van de fotoprijsvraag, voorkomende in het Mei-nummer van „de Uitlaat”. De opgave was een gedeelte (van de rol) van een schrijfmachine. Als bijzonderheid mogen we er misschien bij vertellen dat dit de typewriter is waarop we altijd de kopy voor ons blad uit-tikken.

De prijs van Rp. 15,— gaat naar: Mochtar Bakri, agentschap Sambas.

\*



Voor al diegenen onder onze lezers die op het Hoofdkantoor werken, er hebben gewerkt of er nog eens komen, zal nevenstaande opgave niet veel moeilijkheden met zich mee brengen. Doch ook onze lezers die nimmer het voorrecht hebben gehad ons Hoofdkantoor te bezoeken zullen wel raad weten met deze opgave. Weet u het, zendt dan uw oplossingen aan: De Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K. P. M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.

Uiterste datum van inzending:

20 Augustus a.s.

lopen even naar de vechtende jongens, maar láát het zo. Hij heeft geen zin, denk ik.

„Vooruit!” roept het mens uit het raam „Doe dan wat. Grijp hem!”

Maar Gerrit vliegt met een jolige snipperdag-pas, zijn huis binnen.

De juffrouw verdwijnt — uit het gezicht, althans, want het raam blijft open, zodat je kunt horen hoe in de huiskamer de twist hoog opblaait.

„Laat je kind maar afranselen. Wat kan 't jou schelen? Te sloom om iets te doen als zijn eigen kind geslagen wordt”, schreeuwt ze.

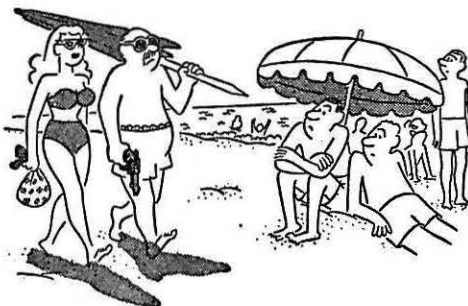
„Ach, hou je bek”, bast de man.

Gestadig zwol de bonje naar een climax.

Het slot was erg visueel. Je moest er een filmcamera voor hebben. Had ik die, dan zou ik, uit de bedompte kamer,

vol hels geschreeuw langzaam achteruit rijden naar buiten. Want dáár stonden, op de stoep, tegen elkaar aangedrukt als gezworen kameraden, de twee jongetjes naar binnen te kijken, die hun onbetekend handgemeen gaarne hadden opgegeven voor de mooie, ouderlijke twist, die er uit was opgerezen.....

(uit: „Het Parool”)







In het Mei-nummer van „de Uitlaat” kwam een puzzle voor, waarvan de oplossing als volgt luidt :

- |             |                |               |
|-------------|----------------|---------------|
| 1. elegant  | — 2. lidmaat   | — 3. keelgat  |
| 4. eminent  | — 5. variant   | — 6. ereambt  |
| 7. restant  | — 8. allicht   | — 9. nitraat  |
| 10. diamant | — 11. epanlet  | — 12. rapport |
| 13. indrift | — 14. Newport  | — 15. galnoot |
| 16. idolaat | — 17. serpent  | — 18. granaat |
| 19. exploot | — 20. element  | — 21. nastoot |
| 22. vernuft | — 23. eboniet  | — 24. realist |
| 25. bauxiet | — 26. Elspeet  | — 27. terecht |
| 28. éénruit | — 29. riemgat  | — 30. intocht |
| 31. nariet  | — 32. gedrukt. |               |

Het spreekwoord wordt dan : *Elke verandering is geen verbetering.*

De drie prijzen gaan deze maand naar :

1. Mevr. M. M. Houtman — De Wan — Djalán Kutei 38 te Surabaia (Rp. 25,—)
2. Gezagvoerder Ad. de Best — a/b ms. „Banggai” (Rp. 15,—)
3. Mevr. E. Bense — Djalán Djambi 49 te 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.

De oplossingen van onderstaande puzzle moeten ons uiterlijk 20 Augustus a.s. hebben bereikt.

### Het zonderlinge kookboek

Natuurlijk is u ook benieuwd naar het zonderlinge fragment uit dit kookboek. Om het te weten te komen moet u als volgt te werk gaan. Eerst vult u het langwerpige figuur in met woorden

waarvan u hieronder de omschrijvingen krijgt. De letters zet u over in het tweede figuur (gelijke getallen!) en hierin ontstaat dan het fragment uit het kookboek. Het recept is *niet* voor navolging vatbaar, denkt u daar wel aan hoor...

De beginletters van het eerste figuur vormen de titel van het boek.

### Omschrijvingen :

A. Europeaan (meerv.); B. In de hoogte duwen; C. Bij hoge temperatuur hard ge vulcaniseerde caoutchouc; D. Getal; E. Gezamenlijke ministers; F. Gat; G. Opvorderen; H. Vrouwelijk lid van een regeren vorstenhuis; I. Man van adel; J. Laatste deel van de zomer; K. Huisinrichting met een spil; L. Afwezigheid van praal en overdaad; M. Middellijn van de ziel van een vuurwapen; N. Oude naam van

A	70	44	108	101	32	9	78
B	120	1	36	113	80	7	76
C	101	15	39	93	47	75	106
D	58	113	111	52	13	18	36
E	38	104	59	21	123	13	26
F	61	45	30	23	6	90	112
G	86	55	37	72	4	119	57
H	1	49	50	10	54	30	4
I	71	118	62	31	29	2	51
J	18	3	94	40	63	95	67
K	103	113	69	107	81	74	14
L	65	66	35	121	56	113	97
M	87	3	85	98	100	22	28
N	83	34	8	91	12	114	42
O	17	24	53	63	89	109	20
P	115	122	105	43	16	92	57
Q	11	33	79	46	40	58	9
R	120	64	48	10	84	102	68
S	41	82	99	110	25	117	19
T	5	60	73	105	33	78	96
U	90	27	58	77	88	116	19

### Op nevenstaande pagina :

Het meer van Limboto (Gorontalo)

(Frank Bodmer Studio's)

een soort van zware kanonnen; O. Besturen; Q. Negatieve electrode; R. Werkman in broodfabriek; S. Halssnoer; T. Bevallig; U. Bescheiden.

\*

### Amerika lacht

Het gebeurde in New York. Een heer kocht een kistje sigaren en liet het tegen brand verzekeren. Nadat hij het kistje had leeggerookt, wendde hij zich tot de verzekeringsmaatschappij en vroeg hem de som van de polis uit te keren. Dit werd geweigerd. De heer maakte er een rechtszaak van en werd in het gelijk gesteld. Daarop klaagde de verzekeringsmaatschappij hem aan wegens opzettelijke brandstichting. Ook deze aanklacht werd juist bevonden en de sigarenroker werd veroordeeld tot drie maanden gevangenisstraf.

\*

Een Amerikaans paar „deed” in Parijs het Louvre, samen met een groep andere Amerikaanse toeristen. Het bezoek aan dit museum was een onderdeel van de rondritten, zoals het reisbureau Cook die organiseert.

„Hoe laat is het?”, vroeg de vrouw. „Zeg mij eerst hoe dat schilderij heet”, antwoordde haar echtgenoot. De vrouw liep naar het schilderij en las „Da Vinci : Mona Lisa”. Daarop bladerde haar man in het programma van Cook. „Als we op tijd zijn”, zij hij, „is het kwart over twee”.

\*

### Ode aan een reder

The shipowner knocked at the pearly gate,  
His face looked worn and old,  
He meekly asked the man of fate,  
For admission to the fold.  
„What have you done?” asked Peter,  
„To seek admission here?”  
„Oh, I ran ships for many, many a year”.  
The gate swung open sharply as  
Peter touched the bell  
„Come in,” he said, „take up the harp,  
You’ve had enough of Hell!”

(uit: Lykes Fleet Flashes)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
15	16	17	18	19		20	21	22	23		24	25	26	27
28		29	30	31	32		33	34	35		36	37		38
39	40	41		42	43	44	45		46	47	48	49	50	51
	52	53	54		55	56	57	58		59	60	61	62	63
	64	65	66	67	68	69	70		71	72	73	74	75	76
	77	78		79	80	81	82		83	84	85	86		87
88	89	90	91	92	93		94	95	96		97	98	99	
100	101	102	103	104	105		106	107	108	109	110	111	112	
113	114	115		116	117		118	119		120	121	122	123	





