

# de Uitlaat

11e JAARGANG No. 10

OCTOBER 1956





# de Uitlaat

personeelsorgaan van de  
n.v. Koninklijke Paketvaart-  
Maatschappij

11de jaargang no. 10  
October 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 voorpagina:

Het ss. „Bontekoe” liggende in  
de haven van Tg. Priok.

(foto Frank Bodmer Studio's)

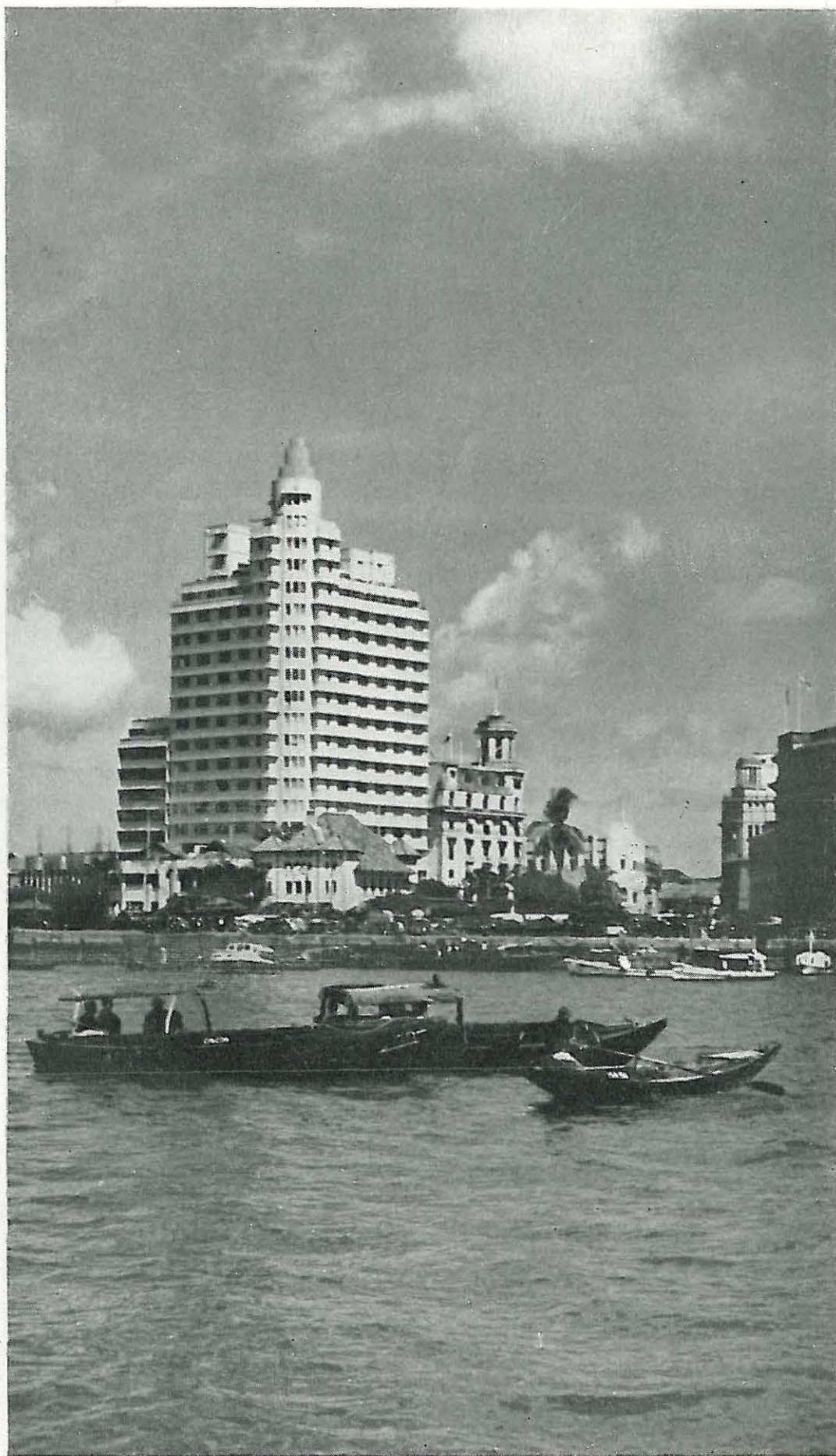


Op de achterpagina:

Gezicht op de nieuwe conster-  
haven te Tg. Priok vanaf het  
Antjolkanaal

(foto W. van Boggelen)

Druk: n.v. Visser & Co.  
Djakarta



Het Asia Insurance Building te Singapore met daarnaast het K.P.M. kantoor. Deze foto werd  
gemaakt door employé H.J. Janssen van het Agentschap Singapore.



# Afdelings-chauvinisme.

## Een ziekte, die ook in ons bedrijf voorkomt

Onder dit opschrift lezen wij een artikel, dat ons, zoals dat in de wandeling heet, uit het hart gegrepen is en waarvoor wij dan ook gaarne een pagina van „de Uitlaat” beschikbaar stellen. Dat de door de schrijver genoemde voorbeelden niet aan de scheepvaart, maar aan de industrie ontleend zijn, doet niets af aan het feit, dat ons scheepvaartbedrijf hier en daar overeenkomstige symptomen vertoont. Wie de schoen past .....

Het is een bekend verschijnsel dat men een binnengekomen opdracht beschouwt als een soort overwinning. Ja, we zouden bijna willen zeggen als een jachttrophée!

En in feite heeft het daar ook iets van.

Wanneer we nagaan wat er allemaal moet gebeuren om tegenwoordig een belangrijke opdracht „binnen te halen”, komt die associatie met de eerder genoemde buit wel heel duidelijk naar voren.

Het gaat nu eenmaal niet van zelf en in verschillende artikelen op deze plaats hebben wij daar al het een en ander over verteld. Wij willen het ditmaal dan ook niet hebben over de manier waarop een order wordt verkregen, maar wij zouden graag eens willen praten over hetgeen wij als opschrift hebben geplaatst boven dit artikel: „Het afdelings-chauvinisme”.

Wij mogen aannemen dat iedereen weet wat een chauvinist is. Zo'n man met een overdreven — ja bijna ziekelijke liefde voor zijn land. Iemand die U zou aanvliegen wanneer U het waagde iets te zeggen ten nadele van zijn natie (niet te verwarren met Nazi) ook al had U er alle reden toe.

Wij in onze onderneming kennen — helaas — ook van die chauvinisten, die, wanneer het om hun afdeling gaat, in vuur en vlam staan wanneer men waagt er iets van te zeggen. Bij ons is alles prima in orde, wij alleen weten het, alleen bij ons wordt gewerkt en meer van dergelijke spreuken kan men horen in een gesprek met deze lieden.

Natuurlijk is het goed als men opkomt voor zijn land, of, wanneer het de onderneming betreft, dat men zich ook daarvoor geheel inzet, als dit laatste gevraagd wordt.

Maar er zijn nu eenmaal grenzen en iedereen die in zijn chauvinisme te ver gaat, komt op dat ziekelijke niveau, waar het verstandige woord geen vat meer heeft.

In onze onderneming hebben wij het meegemaakt dat een bepaalde afdeling — we zullen zeggen afdeling A — een order boekte, die eigenlijk qua uitvoering, beter thuis hoorde bij de afdeling die we met B. aanduiden.

Met lede ogen zagen de A-mensen de order naar B. verhuizen en om in de termen te spreken van de „afdelings-chauvinisten”, werd hun daar een order „door de neus geboord”.

De nuchtere lezer zal zich met ons verbazen over een dergelijke houding. Werd de order dan niet ondergebracht bij een andere — meer gespecialiseerde — afdeling van het zelfde bedrijf?

Natuurlijk! In het belang van een goede afwikkeling der zaken is het van zelfsprekend dat men werk laat uitvoeren door de man die er het meeste van afweet.

Geen enkele plaatwerker zal het in z'n hoofd halen een elektrische leiding aan te sluiten, wanneer er een electricien — dus een specialist — bij de hand is.

*Een schot naast het doel .....*

Het is zoiets als het verhaal van de voetballer die persé zelf een goal wilde maken. Toen hij de bal voor z'n voeten kreeg — ergens midden in het veld — schoot hij ..... en natuurlijk ver naast het doel!

Denkt U niet dat wij met ons eerste voorbeeld hebben overdreven en dat zoiets toch maar zelden voorkomt.

Bijna iedere dag zijn er gevallen waarbij niet voldoende begrip wordt getoond voor de qualiteiten van de andere afdelingen. Een ander voorbeeld moge dit demonstreren.

Iemand van de afdeling C., waar de projecten binnenkomen en worden berekend, ontmoet een collega van de afdeling D., welke een hulpafdeling kan worden genoemd, omdat deze slechts een ondersteunende functie vervult om het gehele raderwerk van de onderneming in tact te houden. In het gesprek dat daarop volgt merkt de C-man op. „Ja, bij ons wordt verdiend, maar jullie afdeling kost alleen maar geld!”

Afgezien van het feit of dergelijke opmerkingen de goede verstandhouding bevorderen, vragen wij ons toch wel af of de spreker een juist begrip heeft van hetgeen door anderen in onze onderneming wordt gedaan.

Zou een verkopende afdeling kunnen bestaan, zonder dat een productie-ap-

paraat achter haar staat? Zou een magazijn zin hebben als er geen materialen werden ingekocht? Zou een fabriek kunnen draaien als er niet gezorgd werd voor een deugdelijke planning? Zou al het werk eigenlijk wel zin hebben wanneer de boekhouding niet voor regelmatige incasso's — en niet te vergeten: de salarissen! — zorgde? Deze voorbeelden kunt U zelf aanvullen met vele tientallen andere.

Waar het echter om gaat is de vreemde mentaliteit van de man die denkt dat zijn afdeling alleen tot grote dingen in staat is, die meent dat een order door hem alleen kan worden behandeld en die ten koste van alles — en dit is het ergste — zal voorkomen dat een ander met de order „gaat strijken”, om in zijn termen te spreken.

Dergelijke mensen zijn de „afdelings-chauvinisten” waar we ons artikel mee openden.

Laten we allen trachten om meer en meer het geheel te zien. De gehele onderneming is er immers bij gebaat wanneer er een opdracht binnen komt. Niet alleen de afdeling A, of de afdeling B., neen, geheel de onderneming heeft er belang bij wanneer er een order wordt geboekt. We moeten zoiets groot zien, in ieder geval groter dan de man die tegen een collega van een andere afdeling zegt: „Wij hebben dit jaar een aardige winst gemaakt, daar kunnen jullie weer een tijd van blijven bestaan!”

R.M. Wijdeveld.

\*

### In memoriam



Uit Amsterdam ontvingen wij bericht, dat op 77-jarige leeftijd te Haarlem is overleden de heer

**M. Botman**

in leven gepensionneerd gezagvoerder van onze Maatschappij.

Hij ruste in vrede

# Het permanente ontbijt.

## Wél later . . . niet ouder

Vlieger-schrijver Viruly onthult in het volgende fragment uit een artikel in KLM's maandblad „Vogelvlucht” het merkwaardige ontbijt-leven dat over 10 à 15 jaar het lot zal zijn van de luchtreiziger. Tenzij . . . . hij een eeuwigdurend diner prefereert . . . .

Het lijkt maar, dat de zon en de sterren bewegen omdat wij naar ze kijken vanaf een draaiende aarde. Het hangt er dus maar van af, hoe snel die aarde draait. Nu, die draait in 24 uur om zijn as en omdat de West-Oost cirkel door Nederland 24.000 kilometer lang is, heeft heel Nederland een snelheid van 1000 kilometer per uur rond de aardas. Terwijl U dit leest, reist U met een vaart van 1000 km/uur, en zulks, in tegenstelling met bij de KLM, geheel gratis. Zeker vóór 1970 maakt U mee, dat de verkeersvliegtuigen ook 1000 km/uur zullen vliegen, want de DC-8-en van 1960 zitten daar al heel dicht tegen aan. Daar hebt U het al! Straks draait de aarde op onze breedte even snel West-Oost, als U Oost-West naar Canada zult vliegen. Dan staan dus die hemellichamen voor U stil. Maar dan staat dus onderweg de tijd stil. Kwart over drie van Schiphol, kwart over drie in Montreal. Het wordt aan boord niet meer later — al wordt U wel ouder. De levering van het eeuwige leven op aarde zal niet bij de spotprijs van de passage naar Montreal inbegrepen raken.

Dat wordt een mooie tijd, in de eerste plaats voor mensen met korte vacaties, maar niet minder voor werknemers tijdens hun thans nog vaak zo saaie leven. Vóór 1970 wordt alles voor hen veel beter.

Neemt U een kantoorman ergens in Nederland — hij vindt zijn kantoor in Deventer of Purmerend eigenlijk niet zo leuk. Maar in 1970, misschien al in 1965, kan hij in 't Gooi gaan wonen, kalm aan om 7.30 opstaan, kopje thee op bed genieten, zonder enige haast 't helicoptertje naar Schiphol nemen. Dan is hij om half 9 op Schiphol, dus ook half 9 in New-York, en om 9 uur zit hij op zijn kantoor — in New York, wat toch aardiger is dan in Purmerend. Zulk kantoor-leven verschaft de KLM U binnen vijftien jaren, misschien wel binnen de tien. Heet dat arbeidsvreugde scheppen, of niet?

Of denkt U nog eens aan het schema voor onze aardige Tokio-reizen over tien jaar op de dagen, dat er op de kortere goedkopere route Oost-om de aarde alleen nog staanplaatsen over zullen zijn zodat U besluit er wat bij te leggen, en West-om naar Japan te vliegen — tenminste met een zitplaats. Ik heb U

gewaarschuwd, met dinertijd te vertrekken. Want als U de ochtendmachine neemt in de tijd van een goeie 1000 km/uur kruissnelheid, zult U bij 't vertrek bij Uw ontbijt gebakken eieren krijgen, bij het aanlopen van Newfoundland bij Uw ontbijt gebakken eieren, bij het bereiken van de Stille Oceaan bij 't ontbijt gebakken eieren en bij ontmoeting met Uw neef in Tokio — „Ha, die Truus, leuk dat je er bent!” — bij het ontbijt gebakken eieren. De KLM, die niet gek is, zal onderweg heus geen dure lunches gaan uitreiken wanneer de passagiers, eerlijk is eerlijk, recht hebben op een ontbijt vermits het immers steeds zonsopgang blijft.

Neen, neen — vertrekt U tegen dinertijd, al geef ik U deze raad tegen het maatschappij-belang in.

Wonderlijke luchtvaart van ons! Nú kunt U al zien, dat de mens snel is geworden — die mens die van Adam tot Napoléon de reissnelheid van het paard gehad heeft en die nu in een halve eeuw dank zij zijn eerste vliegtuigjes al honderd maal zo snel geworden is. Nú al kunt U aan de sterren of de zon zien op West-Oost of Oost-West vlucht, hoe snel dat is; want nu, bij omtrent 500 km/uur, gaan de hemellichamen immers al heel, heel traag onderweg naar New York, maar opvallend snel als de machine terugkomt en 500 km/uur bij de omwentelingssnelheid van de aarde doet.

Als nu de mensen eens bij hun verstand zouden blijven en hun technische vermogens eens niet voor oorlogvoering zouden gaan gebruiken zodat ze verder niets meer mee zouden maken, dan zullen ze straks al 1000 km en nog wat later 2000 kilometer reissnelheid aangeboden krijgen. Dan wordt het reizen nog belangrijk leuker. Dan draait de aarde altijd hier nog 1000 km/uur met all lucht om ons heen, maar dan vliegt U door die lucht dubbel zo snel naar 't Westen. Dan wordt het dus onderweg telkens vroeger aan boord hoewel U nog altijd ouder wordt. Welk een tijd wordt dat. De stewardess zal dan telkens feitelijk die gebakken eieren weer terug van U kunnen eisen. Als ze U in Vancouver zullen vragen, wanneer U eigenlijk uit Amsterdam vertrokken bent, zult U met recht kunnen antwoorden: mórgen.

Er zijn nog veel meer van dergelijke consequenties. Dames en heren, gelooft U ze toch! Niemand wil U iets wijs maken. Vliegen is nu al leuker dan U denkt, maar straks wordt het, zij 't wetenschappelijk verantwoord, een compleet cabaret. Een mens uit de vorige 5000 jaren zou het niet hebben kunnen geloven — maar U moest zich nu toch bij voorbaat maar al op de wonderlijke nabije reistoeekomst gaan prepareren. 100% absurde verrassingen voor 15% afbetaling — welk vervoer kan dáár tegen op!

\*

### AFSLUITING LAUWERSZEE

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft nieuwe plannen bekend gemaakt inzake de afsluiting van de Lauwerszee. In 1957 en 1958 zal men beginnen met de afsluiting van de Lauwerszee waarmee een einde zal komen aan het bestaan van een zee-inham die reeds in de 11de eeuw haar grootste uitbreiding bezat. De afsluiting van de Lauwerszee zal waarschijnlijk in 1961 zijn voltooid.

Het oorspronkelijke plan om 'n dijk te bouwen van Oostmahorn naar Hornhuizen is nu van de baan om plaats te maken voor een nieuwe afsluiting over de Ballastplaat. Hierdoor krijgt men een winst van ca. 4200 ha.

Volgens de nieuwste plannen verkrijgt men in het noorden van de toekomstige polder een zandvlakte van ca. 750 ha die zal dienen voor een militair oefenterrein. Dit oefenterrein zal zeer gunstig komen te liggen daar de omgeving geen hinder zal ondervinden van de militaire oefeningen. Langs de zandvlakte wordt een bosgordel aangelegd waardoor de toekomstige Lauwerszeepolder oorspronkelijk was ontworpen.

De opzet is de Lauwerszee maar gedeeltelijk droog te leggen. In het midden komt dan een te vormen zoetwaterreservoir dat in de eerste plaats ten dienste van de landbouw zal komen. Ook de watersport zou van dit waterbekken een dankbaar gebruik kunnen maken. In het nieuw te winnen land is sprake van de stichting van twee dorpen. Een gevolg van de afsluiting van de Lauwerszee zal overigens zijn dat de Waddenzee sneller vol en leeg stroomt tijdens de eb en de vloed.

De dichting van de Lauwerszee kan men zien als een proef voor de grote afsluiting van de zeearmen in Zeeland. Men zou namelijk bij de afsluiting gebruik willen maken van tunnelcaissons, die men ook bij het Drie-eilandenplan wil gebruiken. Na gebruik van deze tunnelcaissons bij de afsluiting van de Lauwerszee en de dam bij Veere zal men voldoende ondervinding hebben om deze caissons te gebruiken in het Deltaplan.



## Eduard van Beinum

### 25 jaar dirigent van Concertgebouworkest

Toen Eduard van Beinum in 1931 — dus nu 25 jaar geleden — benoemd werd tot dirigent van het Concertgebouworkest, werd, ook voor mensen die nooit een concert bezochten, het begrip dirigent in hoogste potentie belichaamd in de figuur van Willem Mengelberg. Zijn faam had iets legendarisch. Mengelberg wist dat. Hij leefde ernaar, hij dirigeerde ernaar. Hij beseftte beter dan wie ook, dat de mensen niet alleen naar hem kwamen luisteren, maar ook en vooral naar hem kwamen kijken. En hij gaf hun het volle pond. Want hij was, bij al zijn enorme capaciteiten en verdiensten, een rechtstreekse afstameling van de negentiende-eeuwse orkest dictator, de „Pult-Virtuose“, de dirigent die er voor alles op uit is het ensemble zijn wil op te leggen zonder dat voor het publiek verborgen te houden.

Wie nu, in 1956, terugziet op de 25-jarige dirigentenloopbaan van Eduard van Beinum en in zijn observeringen ook de periode waarin hij zijn taak naast Mengelberg vervulde betreft — niet om de twee figuren die aan ons orkest zijn onvervangbaar karakter hebben gegeven tegen elkaar uit te spelen, wat helaas te vaak is gebeurd — ziet dat de grote betekenis van Van Beinum daarin bestaat, dat hij in het Concertgebouw een nieuw type dirigeren geïntroduceerd heeft, dat antispectaculair en democratisch van aard is.

Democratisch dirigeren, het klinkt voor sommigen mogelijk als een contradictie. Toch is het een begrip, dat artistiek gezien niets tekort doet aan het nodige gezag hij het laten spelen van een grote groep mensen. Er is daarbij een wezenlijk verschil tussen repetitie en een concert, een verschil dat Mengelberg vaak niet en Van Beinum steeds sterk in het oog hield. Een repetitie is een samen-werken dat alléén dirigent en orkest aangaat. Op een concert betekent democratie, muzikaal gezien: samen muziek maken.

Het wezen van Van Beinums directie (op de concerten) is het luisteren. Het is niet het luisteren zoals Mengelberg wel placht te doen, het ostentatieve luisteren met de hand aan de oorschelp en een controlerende trek op het grimmig afgewende gezicht, nee, het is het luisteren als schakel tussen de partituur die steeds voor hem ligt — niet omdat hij zijn geheugen niet zou vertrouwen, maar als een symbool, een heilig boek — en de klank.

Een der kenmerken van zijn directie is het zichtbaar maken van het luis-

teren, het met een sober gebaar overdragen van de muzikale lijn van de ene groep op de andere. Het orkest is niet meer een collectief dat men láát spelen, maar een groep musicerende individuen, die zélf spelen, bevrijd en toch gebonden aan de opvatting van de dirigent, die op de repetitie — let wel: op de repetities — met alle middelen zijn visie, zijn gezag tot in details heeft gevestigd.

Als reactie op het dictatoriale dirigeren, dat men vroeger en ook nu nog vaak in de concertzaal kan observeren, kon jaren geleden de wens ontstaan orkesten zonder dirigent te laten optreden. Men heeft daarmee — overigens en begrijpelijk zonder succes — in Rusland wel geëxperimenteerd. De directie van Van Beinum zou nooit aanleiding kunnen zijn tot zo'n wens. Want van de gevaren die het dirigeren kan bevatten als het onttaardt in een soort politionele actie, waardoor de menselijke waardigheid en daardoor de psychische vrijheid van de onder hem musicerende kunstenaars zou worden aangetast — en daarmee het wezen der levende muziek — van die gevaren is Van Beinum zich ten volle bewust.

Eduard van Beinum weet en toont, dat de kunst van het dirigeren soms bestaat in het niet dirigeren, in het alléén maar luisteren. Dank zij zijn overtuiging, dat de muziek niet gediend is met spectaculair vertoon, dank zij zijn enorm groot talent heeft Eduard van Beinum het orkest (dat aan die nieuwe vrijheid, welke grotere verantwoordelijkheid betekent, moest wennen) en het publiek (voor wie de waardering van een dirigent te zeer afhankelijk was van een buiten-muzikaal element van machtsvertoon) dicht bij elkaar gebracht.

Deze taak in dienst van de muziek — en over de muziek die hij met voorliefde dirigeert zou een apart artikel te schrijven zijn, want zij reikt van de klassieken tot de grote romantici Bruckner en Mahler, zij omvat de moderne Fransen en Russen en hedendaagse Nederlanders — vervult Van Beinum op een wijze die tegelijk bescheiden en groots is. Hij doet het niet in de trant van: hoor, hier is mijn Bruckner, mijn Beethoven, mijn Mozart. Hij heeft het orkestspel bevrijd van het machtsvertoon en de orkestmuziek de kans gegeven om ongeschonden door persoonlijke ijdelheid tot de mensen te komen.

De essentiële waarde van een figuur van het formaat van Van Beinum wordt natuurlijk niet bepaald door het feit, dat hij een meesterlijk vakman en een meesterlijk muzikant is. Die essentiële waarde betreft de gehele mens, zoals die door middel van de muziek tot ons spreekt.

Als Eduard van Beinum veertig jaar geleden niet door de magische aantrekkingskracht die het orkest op hem uitoefende tot het beroep van orkestleider was gedreven, had hij geloof ik een beroep gekozen dat, althans in de kunstmatige schematiek van onze associaties, ver verwijderd zou zijn van de muziek. Hij zou beslist geen muziekgeleerde zijn geworden, of paedagoog, en waarschijnlijk ook geen instrumentalist. Eerder boer, of jager. Of, als dat nog een beroep mag heten, woudloper.

En in de weinige tijd, die de orkesten hier in Nederland of daarbuiten nog overlaten aan dat andere zelf, zult u Van Beinum dan ook niet vinden gebogen over boeken of zich ontspannend in een mondaine badplaats, niet als intellectueel of een toerist, maar als een man, een vent met een paar hoge waterlaarzen op de eendenjacht, of met zijn hond zwerfend door de bossen bij Garderen of in de Achterhoek.

Die voorkeur voor ongecompliceerde en vitale levensvormen is ten nauwste verweven met zijn muzikantenpersoonlijkheid, is een kant van zijn wezen dat wij ook in de dirigent als musicus én als leider in inspirator van mensen terug vinden. Het is geen dualiteit, geen ontvluchten van de vele spanningen en besognes die het vak van internationaal orkestleider met zich brengt, het is een wonderlijke, sterk tot de verbeelding sprekende eenheid van mens en muzikant. In zijn dirigeren, en in zijn leven buiten de muziek, zoekt Van Beinum naar de mens — ook het orkestlid is voor hem een mens, voor wiens welzijn hij zich verantwoordelijk weet — en niet naar de maatschappelijke vermommelingen van dames en heren waarmee wij het urbane leven bevolken.

Hij heeft ons in de afgelopen 25 jaar een kunst geschonken die ons door haar muzikale zeggingskracht én door haar menselijke warmte bijzonder dierbaar is. (Uit „Vrij Nederland“)



... en toen vroeg de goorhelaar of  
Hansje even op 't toneel wilde komen .....



# Gerhard Moritz Roentgen.

In de namiddag van Zondag 6 Augustus van het jaar 1826 werd Arnhem opgeschrikt door een vreselijk ongeluk, dat aan zeven personen het leven kostte, t.w. aan het 14-jarige dochttertje en het 7-jarige enige zoon-tje van de Arnhemse burgemeester Johan Weerts, de kolonel Wouter Kuijk, Ridder Militaire Willemsorde en idem Legioen van Eer, de wethouder van Arnhem jhr. mr. J. A. A. W. Ridder van Rappard, mevr. M. L. C. van Hasselt, douairière van jhr. mr. Joh. Brantsen en haar twee kinderen, een 12-jarig dochttertje en een 11-jarig zoon-tje.

Het ongeluk gebeurde op de Rijn ter hoogte van het landgoed Hultkesteren, toen een roeiboot omsloeg, die op weg was naar de stoomboot, die wekelijks van Rotterdam naar Arnhem heen en terug zou varen en die des Zaterdags voor de eerste maal te Arnhem was aangekomen.

Aan boord van deze stoomboot bevond zich de toen 31-jarige directeur der Nederlandse Stoomboot Mij, de heer Gerhard Moritz Roentgen, die onmiddellijk nadat het ongeluk gebeurd was, te water sprong en enkele drenkelingen wist te redden. Voor zijn flink en doortastend optreden werd hij door de Mij. tot het redden van drenkelingen met een zilveren medaille onderscheiden.

Deze Gerhard Moritz Roentgen, een der grote Nederlanders uit de eerste helft van de vorige eeuw, overleed honderd jaar geleden, op 28 October 1852, in het gesticht Meerenberg bij Santpoort, waar hij verpleegd werd, aangezien hij in Mei 1849 ongeneeslijk krankzinnig was geworden.

Het was een wel zeer tragisch einde van een man, die, begonnen als luitenant-ter-zee, een schitterende carrière maakte en o.m. de schepper werd van de Zuid-Nederlandse ijzerindustrie, die pionier was van de Nederlandse stoomvaart en de grondlegger van de machinefabricage.

Hij werd op 7 Mei 1795 geboren als zoon van de predikant van Esens in Oost-Friesland, dat door Napoleon in 1807 bij het koninkrijk Holland werd ingelijfd. Reeds heel jong voelde Moritz Roentgen zich aangetrokken tot de zeedienst en op voorspraak van zijn vader werd hij in 1808 door koning Lodewijk Napoleon benoemd tot Elève ter Zee op het Instituut der Marine te Feyenoord, welk instituut spoedig daarop naar Enkhuizen werd verplaatst.

Na het beëindigen van zijn studies volgde zijn benoeming tot zeeadspirant 2e klasse en werd hij te Toulon ge-



plaatst, daar Holland inmiddels bij Frankrijk was ingelijfd. Tijdens de omwenteling in Holland vroeg hij ontslag uit de Franse zeedienst, maar dit werd geweigerd en zelfs werd hij met een aantal anderen op het fort te Toulon gevangen gezet. Roentgen wist echter te ontvluchten en zijn vaderland te bereiken. Hij werd bij de Nederlandse marine geplaatst en binnen enkele maanden was hij luitenant-ter-zee 2e klasse.

Op zijn verzoek werd de jonge Roentgen overgeplaatst naar Oost-Indië, maar zover zou hij nooit komen. Er werd een eskader, bestaande uit vijf oorlogsschepen uitgerust om naar de Oost te gaan in verband met de terug-gave van de meeste van onze koloniën door Engeland. Roentgen werd op de „Brabant” geplaatst, doch dit oude, niet meer zeewaardige schip heeft het niet verder gebracht dan een Engelse haven. Het maakte in het Kanaal zoveel water dat er in Portsmouth gedokt moest worden, maar het schip werd afgekeurd. De meeste leden der bemanning gingen met een ander schip verder, doch Roentgen moest in Engeland blijven. Want de commandant van de „Brabant” kreeg tijdens het verblijf in Engeland van de Nederlandse minister van Marine de opdracht om bepaalde technische bijzonderheden na te gaan betreffende de bouw van schepen in Engeland en samen met een andere officier werd Roentgen hiervoor aangewezen. Deze opdracht zou het begin worden van zijn carrière, die echter niet bij de marine lag, maar op het gebied van het stoomwezen en de machinefabricage.

De opdracht werd zo goed uitgevoerd, dat de beide officieren een gratificatie van f 300,— ontvingen benevens de opdracht voorlopig in Engeland te blijven. Na in Nederland te zijn terug-

gekeerd, duurde het niet lang of hij vertrok wederom naar Engeland om daar verschillende vraagstukken, de marine betreffende, te bestuderen. Samen met twee andere deskundigen deed luitenant Roentgen in een groot aantal rapporten verslag van zijn bevindingen en als blijk van waardering werd hij bevorderd tot luitenant-ter-zee 1e klasse.

De ene vererende opdracht volgde weldra op de andere. Hij moest plannen ontwerpen voor de bouw van een stoomboot, die de veerdienst Moerdijk — Willemsoord zou moeten onderhouden; in Engeland moest hij een stoomboot bestellen en toezicht houden op de bouw ervan, de minister van Onderwijs en Nationale Nijverheid, A. R. Falck, belastte hem met een nauwkeurig onderzoek naar de ijzerindustrie in Engeland, Schotland en de Zuidelijke Nederlanden.

Deze opdracht hield verband met het feit dat, toen het bewind van Napoleon in Nederland een einde had genomen, de invoer van ijzer uit Engeland werd vrijgegeven en daar deze kwaliteit veel beter was dan het Zuid-Nederlandse product, drong men aan op invoerrechten. Roentgen diende een uitvoerig rapport in waarin hij o.m. tot de conclusie kwam dat „het ijzer in de naaste toekomst een zeer grote rol zal gaan spelen, ook op het gebied van de scheepvaart”. Subsidies aan de Zuid-Nederlandse industrieën waren het gevolg van Roentgen's onderzoeken. Minister Falck wilde Roentgen geheel vrijmaken voor dergelijke belangrijke onderzoeken, maar het ministerie van Marine wilde hem niet loslaten.

Doch tenslotte kreeg minister Falck zijn zin en met ingang van 1 Januari 1824 bekwam Roentgen eervol ontslag als luitenant-ter-zee 1e klasse met gelijktijdige benoeming tot 's Rijks adviseur voor zaken van Werktuigkunde. De nieuwe opdrachten volgden hierop snel en zonder tussenpozen.

Roentgen behandelde in zijn rapporten o.m. de mogelijkheid van de invoering van „geschut om onder water te vuren”, torpedo's onder of bij de vijandelijke schepen te brengen, de kunst om onder of gelijk met het water te varen, die, zoals hij vermeldt, van grote betekenis zal worden en een grotere rol zal spelen dan men nu verwacht. We weten nu wel hoe deze verwachtingen vervuld zijn geworden, want wij hebben de betekenis van de huidige onderzeeboten leren kennen.

Roentgen werd in deze dagen onderscheiden met de Ridderorde van de Nederlandse Leeuw, welk een bewijs dat zijn werk tot in de hoogste kringen gewaardeerd werd.



In 1822 verzochten een aantal Nederlanders onder wie Roentgen, aan de regering concessie voor de opening van een stoomvaartdienst tussen Rotterdam en Antwerpen en reeds in Mei 1823 kon de door Roentgen ontworpen stoomboot „de Nederlander” een proeftocht naar Antwerpen ondernemen, die evenwel wegens een gebrek aan de machine niet slaagde. Doch half Juni werd de tocht opnieuw ondernomen, ditmaal met succes. De reis van Vlissingen tot Antwerpen werd door de koning meegemaakt.

Na deze geslaagde tocht werden allerlei plannen ontworpen tot uitbreiding van de vaart en men slaagde er in de Zuid-Nederlandse groot-industrieel John Cockeril in de zaak te betrekken. In 1824 werd de Nederlandse Stoomboot Mij. opgericht, waarvan Moritz Roentgen en J. A. van Vollenhoven directeurs werden. Intussen was men aan de bouw van nog drie andere boten begonnen, waarvan de „Stad Antwerpen” met de „Nederlander” bestemd was voor de vaart op Antwerpen, de „Stad Nijmegen” voor de vaart op Nijmegen en de „Zeeuw” op Zeeland. Met laatstgenoemde boot werd in het laatst van October een tocht op de midden-Rijn gemaakt, die ondanks de zeer slechte weersomstandigheden, een ware zegetocht werd.

In 1825 nam de vergadering van aandeelhouders der N.S.B.M. op voorstel van de directie een besluit, waardoor de grondslag werd gelegd voor de instelling, die later aan de Ned. Stoomboot Mij. haar betekenis zou verlenen, n.l. van de Mij. voor Scheeps- en Werktuigbouw „Feijenoord”. Voor dit doel kreeg de N.S.B.M. door huur de beschikking over het voormalige Pesthuis op Feijenoord.

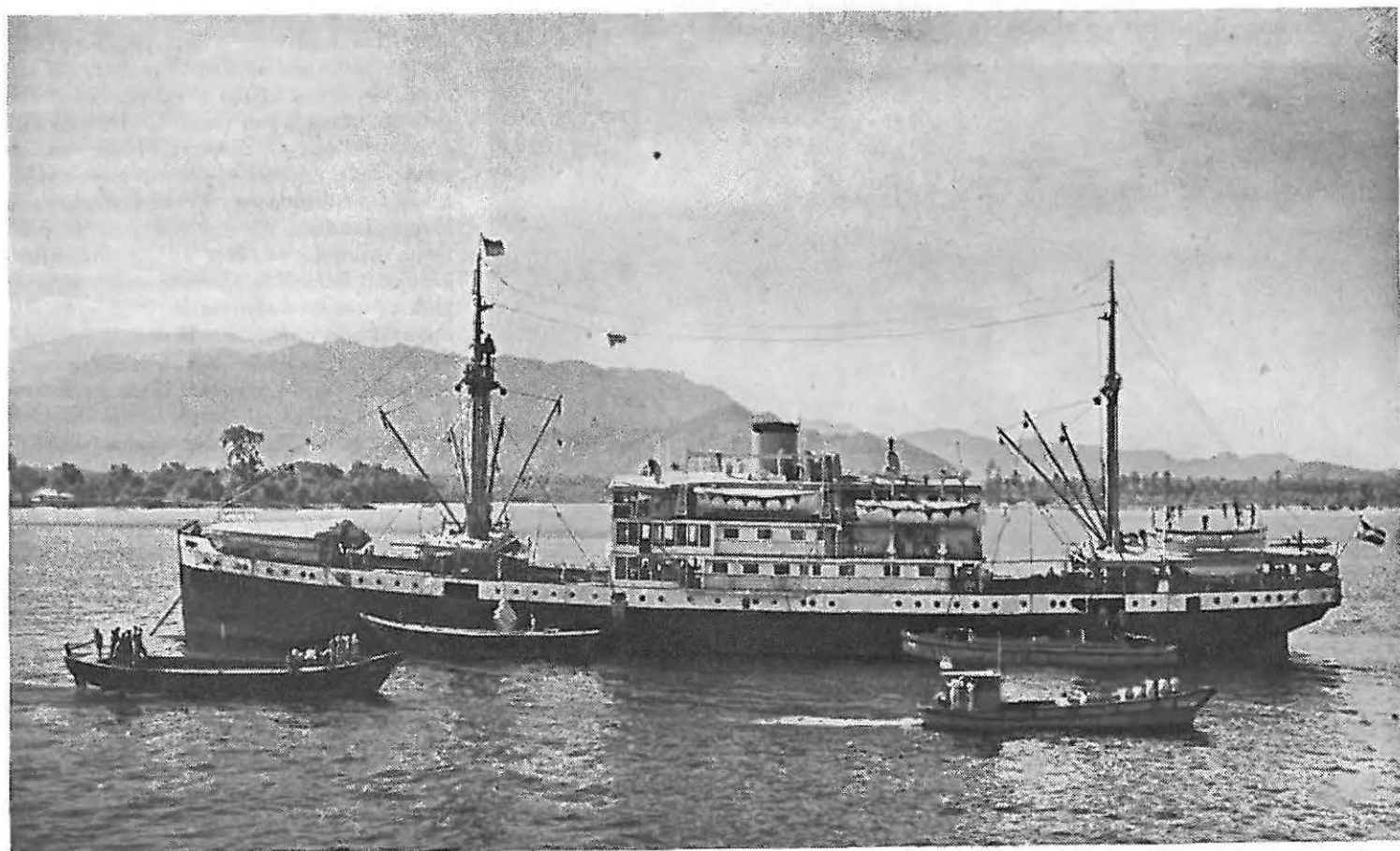
Na een propaganda-tocht met de zojuist gereed gekomen boot „De Rijn” werd uit Duitsland een order voor vijf van dergelijke schepen mee naar huis gebracht; van de regering kreeg de maatschappij verscheidene opdrachten en ook van andere zijde kwamen de bestellingen binnen. De geniale Roentgen was voortdurend bezig verbeteringen in de stoommachines aan te brengen en zo deed hij de uitvinding, die hem beroemd heeft gemaakt, t.w. de compoundmachine. Deze uitvinding wordt door Roentgen aldus omschreven: Om bij de hogedrukmaschine „aan te brengen een grote cylinder van lage drukking, welke bewerkt kan worden door de stoom, welke reeds is bewerkt geworden in de cylinder van hoge drukking en welke anders in de lucht ontvliedt”.

In 1836 verklaarde de koning zich

bereid om tot een bedrag van f 200.000,— aandelen te nemen, onder voorwaarde echter dat de aandeelhouders het door hen gestorte kapitaal zouden verdubbelen, welk voorstel dankbaar werd aanvaard. De twee diensten, die de maatschappij in die tijd onderhield, waren de reeds genoemde Rijnvaart en een in 1828 geopende dienst Rotterdam — Londen, die door het stoomschip „de Batavier” onderhouden werd. De N.S.B.M. besloot nu om zo spoedig mogelijk twee nieuwe boten te bouwen, n.l. één voor de Rijn-dienst en één voor de lijn Rotterdam — Londen. Door de grote verbeteringen, die Roentgen in de stoommachines aanbracht, kreeg zijn maatschappij steeds meer bestellingen uit het buitenland en ook haar stoomdiensten kon ze uitbreiden.

Roentgen was echter nog geheel vervuld van nieuwe plannen, toen er aan zijn enorme werkkraft en prestaties plotseling een hoogst tragisch einde kwam: in Mei 1848 werd hij volslagen krankzinnig. Nog in dezelfde maand moest men de ongelukkige overbrengen naar Meerenberg, waar hij na een verblijf van ruim drie jaar overleed. Met hem ging een man heen, die grote diensten aan zijn land bewezen heeft.

(„De Rotterdammer”).



Het ms. „Kalianda” ter rede van Olehle

(foto: gezagv. H. Zeylstra)



# Spreekwoorden en zegswijzen aan de scheepvaart ontleend.

I

Er is stellig geen land ter wereld, dat zó doorkruist is van waterwegen als het kleine Nederland, het is met recht: „doorsneden van rivieren en meren”. Dat zal wel de oorzaak zijn, dat ons volk met recht een „varend volk” genoemd wordt, bijna niemand die niet zelf gevaren heeft of die niet een familielid of goede kennis heeft die met de scheep- 't zij zee- of binnenvaart annex is of was. Duizenden verdienen op het water hun brood en er zijn streken, b.v. in Friesland, waar schier ieder wat van varen afweet, waar bijna iedere boer kan zeilen.

Dat is niet iets uitsluitend van de jongste tijd, doch al van ouds zo geweest. We weten uit de vaderlandse geschiedenis, dat de latere Batavieren in uitgeholde boomstammen de Rijn afkwamen, en het is zo goed als zeker, dat reeds vroegere bewoners dezer lage landen aan scheepvaart deden.

Aanvankelijk op de binnenwateren, doch uit de binnenvaart ontstond kustvaart en uit de kustvaart zeevaart, terwijl terzelfder tijd de binnenvaart in wezen bleef. Er zijn tijden geweest, dat onze schippers de vrachtvaarders van Europa waren, dat onze driekleur op alle zeeën

wapperde; en te allen tijde bleven onze schippers en zeelieden een goede naam als varenslui houden.

Is het een wonder, dat een en ander van invloed bleek op onze taal? Dat honderden zegswijzen en spreekwoorden aan de scheepvaart en het water herinneren? Dat sommige ingeburgerde termen zelfs niet meer als aan de scheepvaart ontleend bekend staan, als b.v. rechtstreeks, ruimschoots, volhouden enz.? Voor enkele jaren verscheen een boekje: „Alles wel aan boord” (ook een spreekwoord dat in onze taal overdrachtelijk wordt gebruikt) van de heer F. Kerdijk, waarin ongeveer 700 spreekwoorden en zegswijzen genoemd en verklaard worden. We willen er iets uit weergeven.

Bijzondere vermelding verdienen, zegt de schrijver, de talrijke uitdrukkingen, die op *dronkenschap* betrekking hebben, wel een bewijs, hoeveel de zeeman van een borrel hield. De schrijver noemt de volgende:

Hij is zeil.  
Hij zeilt met een rif (reef).  
Hij zeilt met volle zeilen.  
Hij is weer onder zeil.  
Hij staat stijf onder zeil.

Hij komt met vol zeil thuis.  
Hij heeft zijn bramzeil gehesen.  
't Roer is van het schip.  
Hij laveert over de straat.  
Hou je roer recht!  
Zijn kompas is van de pen.  
Hij weet zijn Oost en West niet meer.  
Hij is over boord geraakt.  
Hij heeft de bonen scheep.  
Hij heeft kolen aan boord.  
Hij gaat zeven voet diep.  
Hij heeft zijn volle diepte.  
Hij laat zijn schuitje vollopen.  
Hij is te zwaar geballast.  
Het is dronkemansgetij.  
Hij kan zijn stuur niet houden.  
Hij is in de wind.  
Een goed zeeman wordt ook wel eens nat.  
Hij heeft een nat zeil.

En zo zegt men in de binnenvaart nog wel:

Hij vaart met een bovenlast. Hij heeft de volle lading. Zijn kompas heeft miswijzing.

Hij kan zijn roer niet recht houden.  
't Is wel opmerkelijk, dat honderden zegswijzen aan de *zeilvaart* ontleend zijn, terwijl er bijna niet een is die aan de stoomvaart herinnert. Wel een bewijs, dat de meeste reeds lang in gebruik zijn.

We willen natuurlijk hier niet alle door de schrijver aangehaalde spreekwoorden en zegswijzen weergeven, maar slechts hier en daar een greep doen.

B.v. die aan het woord *anker* herinneren. Spreken wij niet van het *anker onzer hoop*, het *anker van troost*? Een zegswijze luidt:

*Ik stel mijn hoop op 't anker, zei de man, toen het schip verging*, spottenderwijs gezegd van iemand, die een ongegronde hoop koestert. *Voor anker* gaan zich ergens vestigen, gewoonlijk gezegd van mensen die een werkzaam leven afsluiten en die van pensioen of rente gaan leven. *Het anker uitwerpen* betekent hetzelfde als *voor anker liggen*, ziek of onbekwaam te bed liggen. *Bij iemand zijn anker uitwerpen* — iemand druk bezoeken, in het bijzonder met een oogje op de dochter. *Het noodanker uitwerpen* — het laatste redmiddel te baat nemen. *Zijn anker houdt niet* — hij zal zijn zaak er niet bovenop kunnen houden. *Het anker lichten* — vertrekken. *Wie het anker licht moet weten*, waar hij heen vaart — wie ergens over begint, moet bedenken, hoe hij het wil uitvoeren. *Z'n anker kappen* — haastig de vlucht nemen. *Hij ligt voor zijn laatste anker* — het is slecht met hem gesteld, hij zal het niet lang meer maken. *Hij heeft klaar (onklaar) water* — zijn zaken gaan goed (slecht). *Het is goed twee ankers op een schip te hebben* — het is goed, wanneer meer dan één mogelijkheid voor ons open staat. *Hij zit zo vast als een schip dat voor twee ankers ligt* — hij zit volkomen vast.



foto J. H. C. Vermeulen

opname in de A.V.R.O.-studio

Op 13 Augustus j.l. werd door Radio Nederland Wereldomroep in het z.g. „Plantershalshuur” aan enige familieleden van ons walpersoneel de gelegenheid gegeven een groet uit te spreken. Aanwezig waren familieleden van Hoofdemployé J.M. Dekker en de employé's H. van Doornum en A. Timmermans.



*Voor drie ankers liggen* — op verscheidene wijzen zekerheid hebben. *Verankerd liggen* — verbonden zijn; b.v. „Ons Godsvertrouwen ligt diep in ons zieleleven verankerd”. *Een kat op 't anker zetten* — ter meerdere zekerheid nog een klein anker met één arm achter het anker zetten, zich volkomen veilig stellen, ook: ergens voorgoed vestigen, als men zijn koetjes op het droge heeft. *Beter een anker kwijt, dan het gehele schip*. — laten wij tevreden zijn, dat ons niet een erger ongeluk heeft getroffen. *Een geankerd kruis* — in de wapenkunde: een kruis, welks armen gespleten zijn en in de vorm van een anker omgebogen zijn. *Zij is zo vet (zo mager) als een ankerstok* — erg mager.

*Baak of baken*.

*Een vuur als een baak* — een flink helder vuur.

*Een baak op de levenszee* — een wegwijzer in 't leven.

*Vuur aan de wal, altijd geen baken* — schijn bedriegt.

*De bakens zijn verzet* — de omstandigheden zijn anders geworden.

*Een schip op 't strand is een baken in zee* — het ongeluk, een begane fout van de één, is een waarschuwing voor de ander.

*Afbakenen* — iets omgrenzen.

*Als het getij verloopt, moeten de bakens verzet worden* — men moet zich aanpassen bij gewijzigde omstandigheden.

*Bak* is op een zeeschip het voorge-deelte van het opperdek, waar in de regel het volkslogies is en ook de houten balies, waarin het warme eten voor de bemanning wordt opgediend. Daarom: *Aan de bak* — aan de familiedis. *Stilte aan de bak* — stilte daar! *Geen slag aan de bak kunnen krijgen* — niet aan de beurt kunnen komen. *Goed bij de bak zijn* — een stevige eetlust hebben. *Flauwe bak* — flauwe praat, aardigheid.

*Iemand van bakboord naar stuurboord zenden* (in verminkte vorm van bik- naar bakboord — iemand van Pontius naar Pilatus sturen).

*Bakzeil halen* — achteruit krabbelen, de strijd opgeven, z'n ongelijk erkennen.

*Ballast* werd bij ledig verzeilen ingeladen om het schip meer stabiliteit te geven, doch gaf natuurlijk geen vrucht. In overdrachtelijke zin gebruikt men het voor iets dat men nutteloos meesleept, b.v. wij zijn voor het examen bezwaard met een ballast van geleerdheid. *Al die kennis is maar ballast* — overbodig, nutteloos. *Hij is een ballast voor de wereld* — een onnut persoon. *Te zwaar geballast zijn* — te veel gegeten of gedronken hebben. *Ballast overboord doen* — weg doen, wat hinderlijk is.

*Men spreekt van de baren — de golven* onzer levenszee.

*Zich een barkas voor een brik laten verkopen* — knollen voor citroenen.

*Bestek* is de dagelijkse bepaling van de geografische plaats waar het schip zich bevindt. *Een goed bestek maken* — een voorspoedige reis maken.

*Binnen zijn* — zijn schaapjes op het droge hebben.

*Iets voor de boeg hebben* — iets nog moeten doen. *Voor je boeg zorgen* — goed uitkijken. *Dat is tegen mijn boeg* — tegen mijn zin. *Een mens met een brede boeg* — een driftig mens. *Iemand dwars voor de boeg komen* — iemand in de weg komen, hinderen, dwarsbomen. *De boeg wenden* — de schreden ergens anders heen richten. *Het over een andere boeg gooien* — iets op een andere wijze proberen. *Over één boeg blijven liggen* — aan een en dezelfde idee vasthouden. *Ergens voorzichtig door boegseren* — in moeilijkheden met beleid een goede weg zoeken.

Vele zegswijzen kennen wij met „boord”: *Alles wel aan boord?* *Hij heeft een loods aan boord* — hij wordt door iemand goed voortgeholpen. *Er is onraad aan boord* — er is iets niet in orde. *Iemand aan boord klampen* — iemand onderweg aanhouden en aanspreken, *Iemand met iets aan boord komen* — iemand lastig vallen.

*Hij moet bij mij niet aan boord komen, want dan overzeil ik hem* — hij moet mij dat niet proberen, want dan zal ik

hem te pakken krijgen. *Hij is daar als een ruiter aan boord* — helemaal niet op zijn plaats. *Hij heeft raar volkje aan boord* — raar gezelschap bij zich. *Door de kluisgaten aan boord komen* — van onderen af dienen, niet als herenzoontje dat langs de campagne-trap kwam. *Alle riemen te boord* — alle krachten inspannen. *Het zeil kwijt worden* — z'n middel van bestaan verliezen. *Het roer aan boord leggen en vast zetten* — betere tijden afwachten, ontleend aan bijgedraaid liggen met stormweer. *De benen binnen boord houden* — de benen binnen de schoolbanken houden; niet tegen de tafelpoot schoppen. *De riemen binnen boord leggen* — een zaak opgeven. *Man over boord, een eter minder* — wordt gezegd bij een sterfgeval, dat geen rouw verwekt en een voordeel is voor anderen. *Over boord raken* — z'n betrekking verliezen. *Iemand over boord werpen* — op zij zetten. *Iets over boord werpen* (gooien, zetten) — ergens afstand van doen, een goede kans opgeven, b.v.: z'n zorgen over boord zetten.

*Dwars voor de brug, de vaarboom stuk en de pet overboord* zegt men soms in de binnenvaart, wanneer het ene ongeluk bij het andere komt.

*Van de boot komt men in 't schip* — uit een bescheiden positie kunnen opklimmen tot een belangrijker betrekking. *Iemand in zijn boot krijgen* — tot zijn zienswijze overhalen.

(Vervolg op blz. 15)



foto J. H. C. Vermeulen

opname in de A.V.R.O.-studio

Tijdens het z.g. „Plantershalvuur” op 20 Augustus, werd wederom aan enige familieleden van ons walpersoneel de gelegenheid geboden een groet uit te spreken; aanwezig waren familieleden van Adjunct-chef Ch. A. de Roy van Zuydewijn en de Hoofdemployé's F.A. de Lannoy en H. Haas, alsmede van de gezagvoerder H. Schellart.



# van onze afdeling personele zaken

## De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

### VERTROKKEN.

#### Per vliegtuig :

Mevr. M.N. Radius-Sprey en kind	gezin		
H. Twisk	hoofdempl.	8/8	
J.C. v.d. Elburg	2e stm	22/8	RV/SV (rectificatie)
	3e wtk	23/8	einde dienstverband (rectificatie)
W. Vader Mzn	gezagv.	27/8	RV
P. van Doorn	2e stm	29/8	RV/SV
A. Bakker	2e wtk	29/8	RV/SV
R. Frietman	4e wtk	6/9	RV
C.P. van der Mije	1e stm	10/9	RV
F. Th. van Hove	2e wtk	12/9	RV/SV
W. van der Graaf en gezin	1e stm	13/9	RV
J. Schoneveld	3e wtk	13/9	einde dienstverband
J.P. v. d. Endt	hfd. wtk.	17/9	RV
M.F.S. v. Zeyl	Chef. v. Dienst	20/9	RV/OP
A.O.A. Niederer en dochter	hoofdempl.	24/9	EV

#### Per ms. „van Riemsdijk” / „Tegelberg” ddo. 26/8 :

Mevr. A.J. van Pesch hoofdempl. EV/OP (ex PZ/AZ/HK)

#### Per ms. „Johan van Oldenbarnevelt” ddo. 3/9 :

A.J. Verwayen en gezin	2e stm	RV
J. Foppen	2e stm	(ontslag op verzoek)
C.E. Brakel	5e wtk	(ontslag op verzoek)

#### Per ms. „Oranje” ddo. 8/9 :

Mr. L. ter Braake en gezin	Chef v. Dienst	EV (ex Ag. Singapore)
C.J.B. Oudstein	Hoofd v. Dienst	EV (ex Ag. Surabaya)
A. Dijkhuizen	gezagv.	RV/OP
J. de Reus	hfd. wtk.	RV/VP
J.J. Teutscher en gezin	hfd. wtk.	RV/VP
D.L. Tol	gezagv.	ZV
F.A. de Lannoy	hfd. empl.	EV/OP
Th. A. Horsten	3e stm	(ontslag op verzoek)

#### Per ms. „van Heutsz” / ms. „Ruys”.

D.J. Nooy en gezin hoofdempl. 23/9 EV/OP

#### Per ms. „Mataram” ddo. 24/9 :

L. van Dam en gezin Chef v. Dienst EV/OP

Goede reis en behouden aankomst.

### AANGEKOMEN.

#### Per vliegtuig :

J.G. Pameyer	1e stm.	23/8	ex RV/SV (rectificatie)
S.P.A. Koenen	3e wtk.	29/8	ex RV/SV
E.G. Purvis	hfd. empl.	2/9	ex G.S.V. (naar CD/HK)
J. v. Driel	2e stm.	5/9	ex RV/SV/PV
W. Vader Dzn.	gezagv.	8/9	ex RV
J. Ch. H. Korff	1e stm.	11/9	ex RV
H. de Vries	2e stm.	12/9	ex RV/ZV/SV

J.M. Willemsen	hfd. empl.	12/9	ex GSV (naar Survey-Dienst te Tg. Priok)
J. van Zanen	gezagv.	15/9	ex RV
J. Eerenberg	3e stm	18/9	ex RV/SV
L.A. v. Rijn	3e stm.	18/9	ex RV/SV

#### Per ms. „Oranje” ddo. 2/9 :

Mej. S.E.M. Pronk van Hooegeveen	dochter Directeur
Mevr. M.J.J. von Meyenfeldt Bleeker en kinderen	gezin hfd. empl.
Mevr. J. Th. Bolsius-Zitter en knd.	gezin empl.
Mevr. E. Gooier-Vos	echtgt. empl.
W.R. Brassem en gezin	empl.

Welkom !

### NIEUW AANGENOMEN :

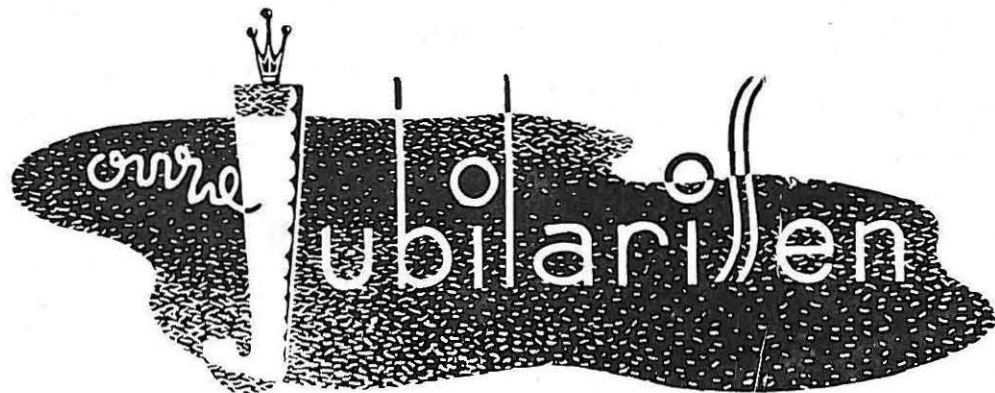
W. Sandburg	5e wtk.	(aangek. per ms. „Oranje” ddo. 2/9)
O. de Jong	„	„
K. Raimond	„	„
C.M. v.d. Stam	„	„
G.J. Winkelman	„	„
Ch. J. Hulst	„	„
P. Winkeler	11. wtk.	„
C.W. van Hummel	„	„
L.J. Feuerberg	„	„
J. Pol	„	„
A.J.H.J. Rötter	„	„
G. Veenstra	„	„
A.J. Smink	„	„
C.A.W.F. Tumbuan	„	„
A. de Groote	„	„
H.J. v.d. Veer	„	„
J. Kristel	„	„
H. van Velthoven	„	„
W.F. Pereira	„	„
H.A. Pereira	„	„
R.W. Jansen	„	„
H. Stoltenkamp	11. stm.	„
J.A. Kaspers	„	„
C.H.P. te Lintelo	„	„
H.J. Thijssens	„	„
J. Geerlings	3e wtk.	(aangek. per vliegtuig ddo. 2/9)

Welkom bij onze maatschappij.

### MUTATIE'S :

I. Gusti Made Bengkel	loc. empl.	22/8	van Bali Hotel overgegaan naar N.V. Natour
Bachroensjah Razak Oesman	loc. empl.	1/9	ex PZ/AZ/HK ontslag op verzoek
J. Meurs	empl.	2/9	van CMII/HK naar Ag. Palembang
W.E. Brassinga	loc. empl.	5/9	van hulp-Ag. Sampit naar Ag. Surabaya
P.W.G. Gout	empl.	9/9	van Ag. Surabaya naar Ag. Tg. Priok
E. van IJsseldijk	empl.	10/9	van Ag. Tg. Priok naar Afd. Vervoer/HK
D.G.S. Groeneveld	11. wtk.	4/9	ontslag
J.J. Ostreich	empl.	22/9	ex ziekteverlof naar Ag. schap Tg. Priok
W.J. Dootjes	empl.	23/9	van Ag. Surabaya naar afd. Passage HK





F. H. Wolff  
1e Stuurman  
25 jaar 17 Oct. 1931

werd hij aangesteld als tweede, en op 1 Januari 1951 als eerste stuurman. In deze rang heeft hij bij onze maatschappij gevaren tot 15 Juli 1954 op welke datum hij als eerste stuurman in dienst van de Nederlandse Tank en Paketvaart Maatschappij overging.



Lee Yew Meng  
loc. empl. 25 jaar  
17 November 1921

Lee Yew Meng werd 22 December 1906 te Singapore geboren. Hij trad 17 November 1921 in dienst van onze Maatschappij bij het agentschap Singapore in de rang van Hoofdklerk II. Op 1 Juli 1946 werd hij bevorderd tot Hoofdklerk I. 1 Jaar later volgde zijn bevordering tot Beambte waarna hij op 1 Januari 1952 tot lokaal-employé werd aangesteld.

\*

#### Bevorderingen Amsterdam-kantoor.

Met ingang van 1 Juli 1956 werd de Adjunct-chef G.A.A. Scholte bevorderd tot Afdelingschef.

Wij voegen hieraan nog toe, dat de heer Scholte op 16 September de dag herdacht waarop hij voor 40 jaar in dienst trad van de K.P.M. Na aanvankelijk op deboekhouding te zijn geplaatst, is hij later vele jaren belast geweest met het zeer omvangrijke werk bij het Pensioenfonds.

In het najaar van 1954 vertrok de heer Scholte voor korte tijd naar Engeland in verband met de overbrenging van de „Ned-ship”-administratie.

Op 1 Januari 1947 werd de heer Scholte bevorderd tot Sous-chef CM II, per 1 Juli 1953 tot Adjunct-chef en zoals wij hiervoor reeds schreven, volgde per 1 Juli 1956 zijn benoeming tot Afdelingschef.

Lodewijk Frederik von Stein werd 6 Januari 1909 te Djakarta geboren. In 1931 behaalde hij te Djakarta het eind-diploma K.W.S. afd. werktuigkunde en trad hetzelfde jaar op 23 November als volontair in dienst onzer Maatschappij bij de werkplaatsen te Tg. Priok. De 10e Mei 1934 werd hij ingedeeld als Employé. Met ingang van dezelfde datum werd hij geplaatst bij het agentschap Paneh, waar hij verbleef tot October 1939, waarna hij tot 1940 weer te Tg. Priok werd tewerkgesteld. Daarna keerde hij weer terug naar Paneh tot 1942. Vanaf 1942 tot 1946 werd hij door de Japanners geïnterneerd en verbleef in diverse kampen. Na afloop van de oorlog werd hij geplaatst bij de Surveydienst te Tg. Priok. In 1954 volgde zijn overplaatsing naar de Technische dienst te Makassar waar hij tot zijn verlof verbleef. Na van verlof te zijn teruggekeerd, werd hij wederom bij de Werkplaatsen te Tg. Priok geplaatst, waar hij nog steeds werkzaam is.



L. F. von Stein  
employé 25 jaar  
23 November 1931

\*

#### Nieuws van Petamburan.

Door een commissie, ingesteld bij besluit van de Djawatan Kesehatan Kota, werd op 12 September 1956 in het ziekenhuis K.P.M. Petamburan, examen afgenomen voor mantrieverpleger(ster). Er werden 7 kandidaten geëxamineerd en aan alle 7 kon het diploma worden uitgereikt.

De namen van de nieuwe mantries zijn:

1. Hasan Basri bin Reban
2. Embu b. Hadji Djuandi
3. Eno bin Madri
4. Junus bin Mangundimedjo
5. F. W. Makakehung
6. Mej. Suarti Nazar
7. Wilosoekarto.

Daar de opleiding voor dit diploma 4 jaren duurt en de lessen in de avonden gegeven worden, pleit dit succes wel voor het doorzettingsvermogen van de jongelui en ook voor de opleiding.

Wij wensen de nieuwe mantries van harte geluk.

„Ik ben een aardige klant, ik ben degene die nooit klaagt — het geeft niet hoe weinig attentie men voor mij heeft of hoe men mij bedient.

Ik sta b.v. rustig bij de balie wanneer de employés met elkaar staan te praten en niet de minste haast hebben om te vragen wat er van mijn dienst is.

Als de betreffende man of juffrouw eindelijk naar mij toekomt en dan nog ongeduldig of onhoffelijk is, denkt u dat ik dan protesteer? Welnee! Ik duld dit allemaal rustig.

Wanneer ik aankom met veel handbagage en niemand is mij behulpzaam, wanneer ik een eenvoudige vraag stel over aansluiting en ik ontvang nauwelijks een antwoord of een nietszeggend antwoord, wanneer het vliegtuig vertraagd is en niemand vertelt mij wat er aan de hand is of waar ik op moet rekenen, wanneer goederen die ik verscheept heb ergens zijn gestrand en op mijn vraag hoe het er mee staat krijg ik een knullig antwoord — denkt u dat ik mij tot de directie wend om over dit gebrek aan service te rapporteren? Welnee! Ik duld dit allemaal rustig.

Ik kanker niet, ik maak geen drukte, ik kritiseer niet en ik zou er niet aan denken om kabaal te schoppen zoals ik dit anderen wel heb zien doen, want dat vind ik iets verschrikkelijks. Nee, ik ben de aardige klant en — ik zal u vertellen wat ik bovendien nog ben: *Ik ben de klant die nooit meer terug komt.*

Dit is nu mijn manier waarop ik u een dergelijke behandeling betaald zet. Daarom duld ik rustig wat men mij ook aandoet — per telefoon, op het vliegveld of in de lucht. Want ik weet immers dat ik niet meer terug kom, hetgeen veel vernietigender is dan heibel te gaan maken.

En dan moogt U zeggen: „Wat kan het ons schelen of u niet meer terug komt? Wij hebben immers klanten genoeg en een hoop geld, wij zullen u heus niet missen!” Het enige wat ik daarop te zeggen heb is dit, dat een aardige klant zoals ik er een ben — samen met al die andere prettige klanten die niet meer terugkomen, uw maatschappij kunnen ruïneren.

Dat is reeds vaak vertoond en dit gebeurt nog dagelijks. Daarom lach ik mij krom als ik u als een dolle geld zie uitgeven aan dure advertenties om te proberen mij weer terug te krijgen, terwijl u mij om te beginnen als klant had kunnen behouden met een paar vriendelijke woorden, een glimlach en een beetje betere service.”

(Uit de „Wolkenrider”).



# Dagboek

## mijner terugreis van Java naar Nederland

### 1870-1871

#### III

Den 14en October 1870, des morgens ten 8½ ure kwam ik aan boord van het Kampanje-fregatschip, genaamd Elisabeth, gezagvoerder IJ. Feenstra, onder mijn geleide medenemende 4 manschappen, te weten: de Kanonn. 2e Kl.: Tietz en de fuseliers Simmers, Berkelder en Messerli. Dien dag, alsmede den daaropvolgenden, bleven wij op de reede liggen; Zondags den 16en October kwamen er nog een Konstabel, genaamd C. Sijne en 10 manschappen der marine als passagiers aan boord en des middags circa 12½ uur werd het anker geligt en verlieten wij Batavia, passeerden de eilandjes Onrust, Kuiper en Purmerend, alsmede de Duizend-Eilanden en kwamen 's avonds laat in Straat Sunda.

#### Maandag 17 October

Heden morgen zijn wij Anjer gepasseerd; 's namiddags een donkere lucht en regenbuijen, die ons het uitzicht op de kust van Java beletten. De kust van Sumatra kunnen wij zien, benevens de eilanden Dwars-in-den-weg, Brabands-hoedje, Toppershoedje, Krakatau enz.

#### Dingsdag 18 October

Wij zijn gepasseerde nacht in de Indische Zee gekomen.

#### Woensdag 19 t/m Zondag 23 October

Geen nieuws. Wij lopen weinig vooruit, wijl de wind bij korte vlagen uit alle hoeken waait; dit wordt de „malle passaat” genoemd.

#### Maandag 24 October

Wij zijn in de Z.O. passaat en bevinden ons op 12° Z. Br. en 96° O. Lengte. Er komt meer vaart in het schip. De koers is W.Z.W.

#### Dingsdag 25 October t/m Woensdag 2 November

Loopen wij stevig door met een vaart, afwisselend van 8 tot 10 mijlen in de wacht. 1 November verjaardag van den scheepsgezagvoerder.

#### Donderdag 3 November

Koers nog altijd W.Z.W. Wij loopen circa 6 á 7 mijlen. Mijn lieve Zus viert heden haar 27e verjaardag.

#### Vrijdag 4 November

De wind loopt eenigszins om en wordt slapper. Koers Z.W. met een vaart van 2 — 4 mijlen.

#### Zaterdag 5 November

Koers weder W.Z.W.; doch alles bladstil. 's Namiddags komt er echter een beetje bries door. 's Middags om 3 uur stierf er een matroos.

#### Zondag 6 November

De matroos, die gisteren overleed, is heden ochtend ten 6 ure over boord gezet.

#### Maandag 7 November

's Middags twee schepen in het gezigt; een aan lij en een voor den boeg. 's Avond waren ze verdwenen.

#### Zaterdag 12 November

Tot heden niets bijzonders. Wij zijn op 27° Z. Br. en 52° O.L. Koers West; Wind N.O. tot Noord. Vaart van 7 — 8 mijl.

#### Maandag 14 November

Gisteren niets buitengewoons. Heden middag zagen wij eene menigte „Ben-niters” zwemmen; één werd er gevangen door den bootsman. Ook zien wij nu en dan een albatros vliegen.

#### Dingsdag 15 t/m Donderdag 17 November

Stevige bries, zoogenaamde „bram-zeiiskoelte”. Aanhoudend vliegen er zeeën over, te loëvert en aan den boeg, waardoor er veel met een nat pak loopen. De vaart is 9—10½ mijl.

#### Vrijdag 18 November

Geen nieuws. De wind is heel flauw. Koers W.t.Z.

#### Zaterdag 19 en Zondag 20 November

De wind nog flauwer dan den 18en. Vaart ± 2 mijl. Wind variabel. We ontwaarden een zwart vlekje op de zon, ter halver hoogte en aan den linkerkant. Op den middag zigbaar door de octant en tegen het vallen van den avond ook voor het ongewapend oog te aanschouwen.

Wij zijn heden (20 November 's middags) op 33° Zuider Br. en 32° Ooster Lengte.

#### Woensdag 23 November

Wij zijn op het Kaapsche Rif. De kleur van het water is hier groen in-

stede van blaauw. Nog geen land in het gezigt.

#### Donderdag 24 November

Nog geen land in zicht. Koers N.W.t.W. en N.W. Veel albatrossen in de nabijheid.

#### Vrijdag 25 November

Geheele scharen van albatrossen en groote visschen zien wij bij het schip. Dezen morgen ten 11 ure ongeveer raakte er land in zicht, hetgeen wij nu nog (7 ure 's avonds) kunnen zien.

De kust is bergachtig en toont een hoog zandig strand, blijkbaar aan den langen witten streep, die er langs loopt; het is Kaap Agulhas, gelegen op 34° 51' Z.Br. en 20° 2' O.L.

Onze koers is N.W.t.W.; waarschijnlijk zullen wij dus de Kaap de Goede hoop, gelegen op 33° 56' Z.Br. en 18° 24' O.L. niet te zien krijgen.

#### Zaterdag 26 November

Heden ochtend het land even zichtbaar door den nevel. Circa 12 á 1 ure in den middag verlieten wij het Kaapsche Rif en bevinden ons thans in het blaauwe water van den Atlantischen Oceaan.

Op laatstgenoemd uur zagen wij veel boomen en takken drijven, die zeker van den vasten wal van Afrika afgenomen zijn. De wind wakkert aan; wij loopen 8½ tot 9½ mijl. Koers N.t.W.

Gisteren avond omstreeks 9 tot 11 uur zagen wij eene ontelbare menigte visschen in onze nabijheid, die door bruinvisschen achtervolgd worden. Overal zag men lichtstralen door het water schieten, waar die zeemonsters zich bewogen; het was inderdaad een prachtig schouwspel.

#### Zondag 27 November

Heel stil weder met nevelachtige lucht. Te loevert aan den horizon, 's middags ten 4 ure een schip in zicht, doch door den verren afstand niet te onderscheiden.

#### Maandag 28 November

Heden weder een schip te loevert in zicht, hetwelk met ons gelijke koers houdt; het kan echter door den verren afstand niet gepraaid worden. Een ontzettend groote menigte bruinvisschen (de zoogenaamde „Boer met varkens”) zwom heden middag langs het schip; een dier monsters werd door den bootsman geharpoeneerd, doch door zijn hevig spartelen rukte de harpoen los en ontkwam hij.

#### Zaterdag 3 December

Wij zijn op 22° 56' Zr.Br. en 4° Oos-ter Lengte.



### Dingsdag 6 December

De ankers zijn buiten boord gebragt, ten einde St. Helena aan te doen, hetwelk wij naderen.

### Donderdag 8 December ('s middags ten 5 ure)

De rotswallen van Sint Helena komen door de kimmen opduiken. Alles is op 't dek om naar het land te zien.

### Vrijdag 9 December

Gisteren avond waren wij tot op 5 á 6 mijlen van St. Helena genaderd; daar wij echter in den avond niet ten anker konden komen, werd er zeil geminderd en in den voornacht tegengebrast. Na alzoo een paar uren bijgedraaid te hebben, liet de kapitein, die den geheelen nacht aan dek bleef, weder langzaam opzeilen, maar veronderstellende dat wij nog te vroeg zouden komen, liet hij om 3 uur weder bijdraaijen, tot wij eindelijk tegen 4½ uur voor goed op het eiland aanhielden. Ik was reeds ten 2 ure mijn kooi uit gekropen en op het dek gaan kijken, tevens van de gelegenheid gebruik makende om aan den Kapitein te verzoeken dat hij mij en den konstabel Zijne permissie mogt geven om aan wal te gaan, hetgeen hij gereedelijk toestond. Omstreeks half zes, heden ochtend, waren wij kort aan de Z.O. punt genaderd en konden wij de zwartgrauwe rotsen, die bijna loodregt uit zee oprijzen, meer van nabij beschouwen. Langzaam gleed het schip voorwaarts en hield zoo dicht onder den wal aan, dat wij alles op ons gemak konden zien. Verscheidene diepe hollen bevinden zich in den rotswand: de branding stoof er met een donderend geweld in en jaagde het schuim tot boven tegen de gewelven. Op alle punten zag men oude maar sterke fortificatiën, met zwaar geschut beplant, die de toegangen bestrijken. Tegen half zeven waren wij aan een vooruitstekende punt, waar een seinpost op geplaatst is, omgezeild en nu zagen wij een 8 à 10-tal schepen op de reede liggen, kort bij de stad Jamestown, die in een vallei vlak aan zee gebouwd is, en landwaarts in steeds hooger oploopt. Die stad zag er precies uit als of men een Neurenburger doos met huisjes had uitgepakt. Ook treft men een berg aan, die veel op een suikerbrood gelijkt; daar boven op is weder een seinpost, en aan den voet zijn drie sterkten, alle op kleine afstanden van elkander: de karnemelksbatterij, de onder- en de bovenbatterij.

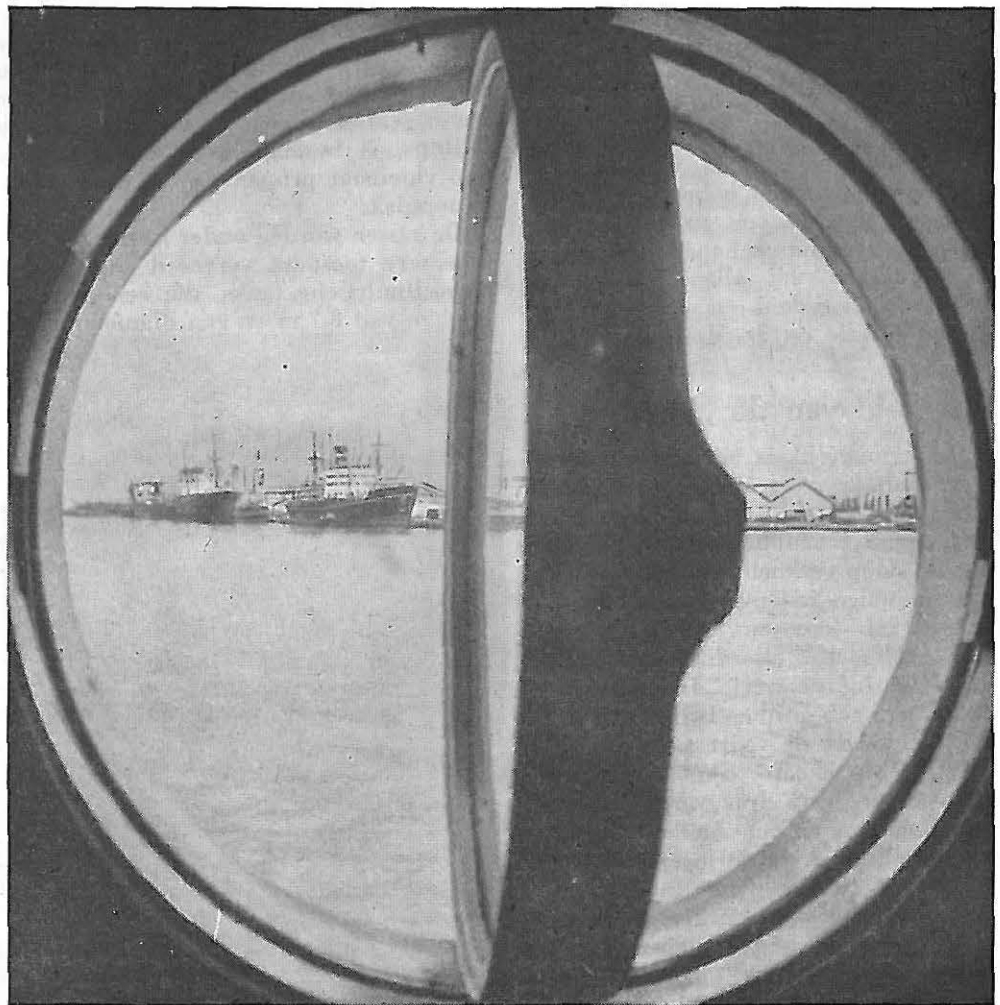
Verderop ligt een fort in de St. Rupertsvallei, hetwelk naar deze vlakten den naam van St. Rupertsbatterij draagt; het is met een zwaren steenen wal omgeven en met zwaar geschut beplant. Deze vallei is door een uitsteken-

den punt, de Munderspunt genaamd, gescheiden van de Jamesvallei, waarin de stad Jamestown ligt. Op die Munderspunt ligt weder een sterkte die uit de rots gehouwen en met stukken van zeer zwaar kaliber voorzien is. — Aan de overzijde der Jamesvallei verheft zich een rots, die, zooals men zegt, 240 ellen hoog is, waarop zich ook een geduchte sterkte bevindt. Behalve den rijweg, kan men ook nog naar dat fort gaan met een trap die in de rots is uitgehouwen, aan weerszijden van leuninggen voorzien is en 365 treden moet tellen. Op een afstand schijnt het een ontzagge-lijk lange ladder te zijn die tegen de rots staat.

Omstreeks 7 uur viel het anker, en nadat kort daarop een doctor van den wal was gekomen en informatie te doen of er ook besmettelijke ziekten aan boord heerschten, waren wij spoedig omgeven van eene menigte sloepen, waarin zich mulatten en Afrikanen bevonden, die terstond allerlei eetwaren bij ons op het dek uitstalden: brood, visch, peren, braambessen enz. Ook drie zoogenaamde waschmeisjes kwamen aan boord, doch vertrokken spoedig weder, toen zij vernamen dat wij dienzelfden middag wederom onder

zeil gingen, als wij water hadden ingenomen. Die dames waren gekleed in japon, crinoline, mantille en laag hoedje, maar wat niet heel prachtig stond ..... zij liepen op bloote bajonetten.

Tegen half negen ging de kapitein in de sloep, waarbij zich voegden de heer Daseur met diens vrouw en kinderen en de jonheeren Jacques en André Taunsij, die als passagiers bij ons aan boord zijn. De overige passagiers (de Resident van Ophuizen met vrouw en twee dochters) waren in een andere sloep naar wal gegaan en wijl er in die van den kapitein nog ruimte genoeg overbleef, had hij de goedheid den konstabel en mij mede te nemen, zoodat wij kosteloos aan wal kwamen. Een ruwe steenen trap was de plaats waar wij uit moesten stijgen, dat echter door de branding niet heel gemakkelijk ging. Nu gingen wij (de konstabel en ik) van het overige gezelschap af, liepen langs de haven, die regts en langs een steile rots die links van ons was, en kwamen door een poort op een plein, hetwelk ons in de hoofdstraat van Jamestown voerde. Hier zagen wij nette steenen gebouwen, ter regter zijde een kleine kerk met een torentje en links



Gezicht op Tg. Perak van uit een patrijspoort van de „Plancius”

(foto: empl. H. v. Overhagen afd. C.D./H.K.)



het postkantoor, de Consulaten van Nd. Amerika, Noord-Duitschland en Nederland, en eenige logementen. Het overige deel van Jamestown ziet er minder fraai uit: oude vervallen huizen van klipsteen, met een enorme massa gebroken glasruiten zouden iemand op het idee brengen, dat er pas een windhoos doorheen was gemarscheerd. Alleen het hospitaal, aan het boven-einde der stad, zag er goed uit.

Na een groot eind weegs boven de stad te hebben afgelegd tusschen dorre, met mos begroeide rotswanden en groene valleijen, maakten wij regtsomkeert, om in de stad een verfrissing te nemen. Tot nu toe hadden wij trouw geklommen tot de tong ons bijna uit den mond hing; thans ging het afwaarts en spoedig zaten wij in het koffijhuis, op een hoek der hoofdstraat gelegen en „Rijal Standard” genaamd, onder een heerlijke flesch Kaapsche- of Constantiawijn. Vervolgens gingen wij weder de stad in, dronken later nog een tweede flesch en daarna werd het langzamerhand tijd, naar de haven terug te keeren, ten einde de sloep des kapiteins niet mis te loopen, die ons gezegd had dat wij omstreeks 1 uur of half twee naar boord moesten. In de reeds genoemde hoofdstraat kwamen wij weder bij het gezelschap aan; wij rukten gezamenlijk de poort uit, langs de haven naar de landingsplaats, van waar wij onze schoone Elizabeth konden zien liggen, die zich dien dag met de drie-kleur getooid had en zich waarlijk over haar voorkomen niet behoefde te schamen; zij maakte een prachtig effect tusschen de andere schepen. Omstreeks 2 uur waren wij allen weder aan boord, alwaar tijdens ons afzijn een 25 á 26-tal der vele op St. Helena wonende

waschmeisjes (?) zich vermaakt had. Aan het voorkomen van matrozen en soldaten kon men zien dat er ook een vrij groote hoeveelheid wijn aan boord verkocht was geworden.

Zingende werd het anker geligt en tegen 3 uur heden middag lieten wij de plek achter ons, waar Napoleon I zijn laatste levensjaren in gevangenschap heeft doorgebracht. Zijn graf te Longwood konden wij niet bezichtigen, om reden ons verblijf op het eiland van te korten duur was. Ook is de afstand te ver en de steeds klimmende weg over de rotsen te moeilijk om er te voet heen te gaan en per rijtuig kost het niet minder dan 3 pond sterling of 36 gulden; hetgeen onze beurs volstrekt niet gelegen kwam. Wij behoeven er trouwens ook geen spijt van te hebben, want sinds in 1840 het lijk van Napoleon naar Parijs is overgebracht, is er niet anders op St. Helena te zien dan een ledige vervallen kuil met afgebrokkelde wanden, door een ijzeren hek omgeven, en een paar boomen in de nabijheid.

Thans is Sint-Helena nog maar even door den nevel zichtbaar, en loopen wij met een redelijken bries op het eiland Ascension aan, hetgeen wij echter wel niet te zien zullen krijgen.

### Bijzonder tankschip.

Op een scheepswerf te Gorichem werd een schip van bijzondere constructie te water gelaten. Het schip, de Marian P. Billups, is bestemd voor het vervoer van vloeibaar propaangas en watervrije ammoniak.

De gassen worden onder hoge druk in vloeibare toestand vervoerd in negentien cilindrische tanks, die een hoogte hebben van 8.7 m en een diameter van

### JA, HALLO?

Telefoneren doet een ieder,  
Daar is niks bijzonders aan,  
't Is zo makkelijk: „Zeg ben jij  
daar?”

Kom je mee — je zou toch gaan?  
Prompt komt dan het vlugge  
antwoord

Langs de draad zo in je oor:  
„k Zal er zijn - kom je me halen?  
Hoe laat rijdt je wagen voor?”

Wist U dat bij 't telefoneren  
een étiquette wordt gebruikt?  
Ja, wat dacht U — het is nodig,  
Voor uw tong zich heeft verstuikt!  
„Ja, hallo, HALLO, hier ben ik..  
Wie ben jij zeg, hee, hallo!  
Bent U wel het goeie nummer?  
Spreek wat zachter — schreeuw  
niet zo!

Maar dat is fout, 't moet heel  
anders,

Rinkelt plotseling dan Uw bel,  
Begin maar eerst Uw naam te  
noemen,

't Gesprek gaat vlotter — geeft  
geen rel.

Krijts vooral niet — spreek ook  
langzaam,

Laat een ander ook aan het woord,  
Als U zich daaraan gaat houden,  
Telefoneert U zoals het behoort!

Oscar.

4.2 m. Elke tank heeft een inhoud van 107 m<sup>3</sup> en weegt leeg ongeveer 33 ton. Het laden en lossen geschiedt door speciaal geconstrueerde compressoren en pompen.

### Afscheid van de „Thedens”.

9 September j.l. is het ss. „Thedens” uit Surabaya vertrokken voor haar laatste reis. Via Borneo-havens gaat het schip naar Singapore, teneinde daar voor de sloep verkocht te worden. Weer gaat een oudgediende onze maatschappij verlaten.

De „Thedens” werd in de jaren 1927/1928 bij de werf „Intermaas” te Slikkerveer gebouwd en is in April 1928 in Indonesië in de vaart gekomen.

Het schip heeft een lengte van 95,15 meter, een draagvermogen van 1664 Eng. ton en een snelheid van 11 mijl. Gedurende de oorlogsjaren heeft het schip buiten de Indonesische wateren doorgevaren en keerde daarna terug om hier weder dienst te doen. Nu is de „Thedens” dan op haar laatste reis, nadat haar, naar wij vernamen te Surabaya een groots afscheid is bereid.

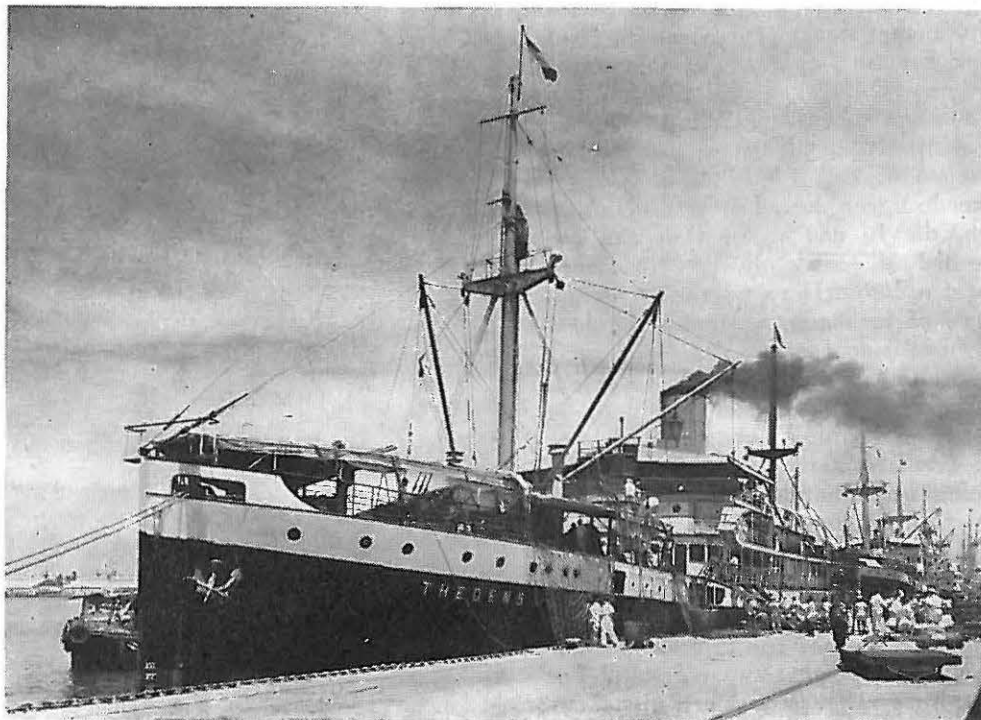




foto J. H. C. Vermeulen

opname in Hotel Gooland

Voor het „Oostschip” waren aanwezig de familieleden van opvarenden van het ss. „Tasman”.

16 Augustus j.l. vond een niet vaak voorkomende gebeurtenis plaats, toen tijdens de uitzending: P.C.J. roept het schip van de week, zowel voor het „Oostschip” als voor het „Westschip” de K.P.M. aan de beurt was. Weliswaar geschiedt de uitzending van Oost- en Westschip op geheel verschillende tijdstippen, doch de opnamen vinden in één „zitting” plaats. Als gasten waren verder aanwezig Gezagvoerder C. van den Berg en familie.

Voor het „Westschip” waren aanwezig de familieleden van opvarenden van het ms. „Houtman”.

foto J. H. C. Vermeulen

opname in Hotel Gooland



## Een stalen eiland.

De Zuid-Chinese Zee heeft er een nieuw eiland bij gekregen, dat voorlopig nog op geen enkele kaart te vinden zal zijn. Het is het kunstmatige eiland Ampa Patches, dat geheel van staal is en in de afgelopen maanden in het water werd opgetrokken door een dochtermaatschappij van de Koninklijke Shell Groep, om vanaf dit „steunpunt” olieboringen te kunnen verrichten.

Ampa Patches, zo genoemd naar het koraalrif, dat negen meter onder het wateroppervlak het fundament vormt voor de vier stalen pijlers, waarop het eiland rust, ligt ongeveer 32 kilometer uit de kust van Brunei (Brits Borneo). Het heeft een woon-oppervlakte van 18 bij 15 meter. Het dak van dit woongedeelte zal tevens kunnen dienen als landingsplaats voor helikopters.

Op het eiland is accommodatie voor 34 man: twee boorploegen, een ziekenverpleger, een radio-telegrafist, een werktuigkundige en koks. Alle verblijven zijn voorzien van air-conditioning. En zal worden gewerkt met een tweeploegenstelsel, twaalf uur op, twaalf uur af. Iedere ploeg zal acht dagen werken en dan vier dagen „landverlof” krijgen. Zij zullen met helikopters naar het vasteland van Borneo worden gebracht. Overigens zullen deze helikopters een grote rol gaan spelen in het dagelijks leven op dit eiland; men denkt zelfs aan een dagelijkse luchtbusverbinding voor aanvoer van vers voedsel, post, enz. Ampa Patches werd gebouwd aan de wal.

Toen het stalen onderstel eenmaal gereed was, werd het tussen twee drijvende bokken naar de plaats van bestemming gebracht en daar op de zeebodem geplaatst, nadat men eerst, op vaderlandse wijze, had „geheid”. Naast het woongedeelte ligt, bereikbaar via een 27 meter lange loopbrug, het „werk-gedeelte” van het eiland, van waar af men gemakkelijk naar olie zal kunnen boren. Een indrukwekkend staaltje van moderne techniek, dit kunstmatige eiland, dat werd ontworpen door de B.P.M. te Den Haag en werd gebouwd door twee Nederlandse firma's, die ginds hebben bewezen, dat wij niet alleen land kunnen droogmalen, maar ook kunnen „maken” als het moet.

(Vervolg van blz. 9)

*Hij kalt van de boot en zou gaarne scheep zijn — hij spreekt maar een klein gedeelte van zijn wensen uit. Eerst in de boot, de keur van de riemen — wie 't eerst komt, heeft de eerste keus. Scheep gaan in de huwelijksboot — trouwen.*

*Bot is het einde van een touw; botvieren de vrije teugel laten aan harts-tochten, neigingen. Iemand te veel bot geven — te veel veroorloven.*



Uit de grijsgroene oneindigheid water dook daar gisterenmiddag die stalen, gestroomlijnde romp op van een onderzeeër, volkomen nietig temidden van de uitgestrektheden zee en lucht. En toch wekte deze verschijning van die boot dadelijk de gedachte: in deze romp manifesteert zich een geniaal stuk mensenwerk, dat wind en water de baas is, dat zich van haven naar haven ploegt, dat de enorme natuurkrachten tart. En de bemanning, die de boot bestuurt en leidt, bestaat uit kerels met durf en pit, die hun angst-instincten beheersen en onder alle omstandigheden weten wat hun te doen staat.

De taak van een onderzeeboot moge dan in de oorlogvoering geniepig en vals zijn, zij stelt zich toch ook in dienst der verdediging onzer cultuur en democratie. En die dienen wel met hand en tand verdedigd te worden!

Gisterenavond na het eten stond ik met de 2de machinist aan de reling. Natuurlijk kregen

we het weer over de submarine en het bleek, dat hij bij de Nederlandse

onderzeedienst had gediend, toen hij voor zijn nummer onder de wapenen was.

„Eerst was ik matroos in Nieuwediep bij de mijnnevigers”, vertelde hij, „maar op een dag werd ik bij de commandant geroepen.”

„Je gaat naar de O-zoveel”, zei hij.

„Het spijt me, commandant, maar daar heb ik ernstige bezwaren tegen”.

Hij snoof. „Dat is dienstweigering, jongeman.”

„Pardon, commandant, dat kan ik niet helemaal met u eens zijn. Als pikker... als milicien bedoel ik, ben ik niet verplicht naar de onderzeedienst te gaan; alleen als ik er zelf accoord mee ga”.

„Dan ga je er zelf maar mee accoord. Meld je morgen om 8 uur op de O-zoveel”.

„Commandant, neem me niet kwalijk, maar ik voel er heel weinig voor”.

Hij keek verveeld naar me en zei: „Zanik nou niet langer; die boot gaat één dag uit en de bemanning is incompleet. Je hoeft niet in je rikketik te zitten, je vaart alleen boven water, er wordt niet gedoken. Ik dacht dat een machinist van de grote vaart niet zo kinderachtig was”.

Dus stapte ik de volgende morgen, een warme zomerdag, met mijn plunjezak naar de O-zoveel. Hij lag langs een steiger gemeerd en ik keek 'em wantrouwig aan, maar hij gaf geen draadje. Er was niemand te zien: ik klom aan boord, riep een keer of wat „vollèk!” zonder merkbaar resultaat. Toen ging ik maar zolang in de kuip zitten en

begon een zware van de Weduwe te draaien. Een paar minuten later werd het luik opengeklapt en er kroop een nogal vieze vent uit in een vettig overhempje en een smoezelige broek. Hij veegde zijn handen schoon aan een dot twist, kwam erbij zitten, keek me aan en zei: „Morgen”.

„Ook goeie morgen”, zei ik, „mot je een saffie?”

„Graag!”

Hij draaide, ik gaf hem vuur; hij rookte.

„Wat kom je hier doen?”, vroeg hij.

„De crew completeren”, zei ik — „zonder mij kunnen jullie niet varen, maar ik voel er geen pest voor”.

„Best getroffen”, zei hij.

Ik vond dit een mooie gelegenheid om inlichtingen te krijgen over het leven op een onderzeeboot en gelukkig bleek hij nogal mededeelzaam.

„Waar halen jullie de lucht om te ademen vandaan onder water?”,

## Ik niet op een onderzeeër ....!

vroeg ik.

„O, dat is tegenwoordig geen probleem meer”, zei hij. „Weet je wat een snuiver is?”

„Nee”, zei ik, „nog nooit van gehoord.”

Hij snoof minachtend: „Dat neemt dienst bij de marine en dat heeft nog nooit van een snuiver gehoord! Nou, dan zal ik het je vertellen: 't is een buis die precies boven water uitsteekt. De afgewerkte gassen worden erdoor weggeblazen en verse lucht naar binnen gezogen.”

„Dus net zo'n ding als het Spook van de Opera gebruikte”, zei ik.

Maar die vondst negeerde hij straal. Dus vroeg ik verder:

„En als je dieper duikt?”

„Nee, dan kun je hem niet gebruiken, alleen als je op periscoopdiepte vaart. 't Mooie is dat daardoor ook de dieselmotoren door kunnen draaien; vroeger kon je onder water alleen op accu's varen en dat duurt nooit zo lang”.

„Waar staat jullie roerganger eigenlijk?”, vroeg ik.

„In de centrale en als we onder water varen hebben we zelfs drie roergangers, de eerste voor de koers en twee duikroergangers, één voor het voorschip en één voor 't achterschip. Samen zorgen ze voor de goede trim van de boot”.

„Leg maar zolang in het dressoir”, zei ik. „'k Snap er geen lor van.”

„Zul je wel zien in de praktijk”.

„Merci, an mijn lijf geen praktijk, ik

doe niet mee met duiken”.

„Mooie vent voor de onderzeedienst ben jij”, zei hij, „kunnen we best wat aan hebben! Wat doe je in de burgermaatschappij?”

„Machinist grote vaart”.

„O”, zei hij, „dan weet je zeker ook niet wat een ontsnappingsluik is?”

„Mis”, zei ik, „daar heb ik toevallig over gelezen. 't Is een zeildoekse koker vol water, die onder een luik in het dek hangt. Je duikt eronder, maakt het luik open en je schiet sloep! de boot uit. Leuk!”

„Van zo'n uitleg snapt geen sterfeling iets”, zei hij.

Die opmerking maakte me kriegel en ik zei nogal kortaf:

„Ik lèg het je ook niet uit, ik laat je alleen maar horen dat ik weet wat het is!”

„O”, zei hij weer. Ik vroeg verder: „Hebben jullie daar beneden nogal behoorlijke logiezen en kooien?”

„Een klein logies; er wordt ook in gekookt”.

„Fris!”, zei ik. Hij grinnikte vals

en vertelde verder:

„Er zijn geen kooien genoeg voor de hele crew, maar dat hindert niet

„Maar de commandant heeft natuurlijk een eigen hut met een kooi”, sneerde ik.

„Natuurlijk, dat spreekt vanzelf”.

„Vind ik helemaal niet vanzelfsprekend!” Ik wond me op:

„Waarom moet die knaap het alleen beter hebben dan ieder ander?”

„Omdat-ie commandant is,” zei hij, „Is dat hier nogal een geschikte orang?”, vroeg ik.

„Gaaf wel”, zei hij, „zolang-ie tenminste geen pestbui heeft!”

„En dat heeft-ie natuurlijk geregeld, daar is-ie commandant voor!”, zei ik beminnelijk.

„Valt misschien wel mee”, zei hij. „Maar 't is wel een vent die de puntjes op de i zet, tot vervelens toe”.

„O, daar weet ik wel wat op”, zei ik, „je gaat in de houding staan en zegt: tot uw orders, commandant, maar je denkt: och stik vent!! Tussen twee haakjes, wat doe jij hier eigenlijk aan boord?”

„Ik ben de commandant”, zei hij.

Ik sprong in de houding en salueerde, maar dat wuifde hij weg: „Blijf zitten, stel je niet aan en doe gewoon!”

Gedurende de rest van mijn diensttijd ben ik aan boord van de O-zoveel gebleven. Ik wilde er niet meer af. Ook niet bij klaar voor onderwater!

(„de Blauwe Wimpel”)

## Liberia heeft vloot van vier miljoen ton

De verbazingwekkende groei van de Liberiaanse koopvaardijvloot, die op het ogenblik op drie na de grootste ter wereld is (ongeveer 4 miljoen ton), heeft de belangstelling gewekt van scheepvaartkringen in vele landen. Een verklaring van dit verschijnsel is thans gegeven in een rapport over de economische toestand van de Afrikaanse neger-republiek, dat is gepubliceerd door het Amerikaanse departement van handel.

„De populariteit van de Liberiaanse vlag wordt veroorzaakt door de lage registratie-heffingen en de lage tonnagelasting (die slechts \$ 1.20 en 10 dollarcenten per netto ton bedragen), door de garantie dat deze heffingen gedurende 20 jaar na de registratie niet zullen worden verhoogd, en door de efficiency waarmee de International Trust Company of Liberia — een regeringsinstantie — de registratiebelangen behartigt. De Liberiaanse regering verhoogt met deze maatregelen niet alleen haar prestige buitenslands, doch trekt tevens een aanzienlijke opbrengst uit de koopvaardij-registratie: in 1955 zeven percent van het totale staatsinkomen”, aldus het rapport.

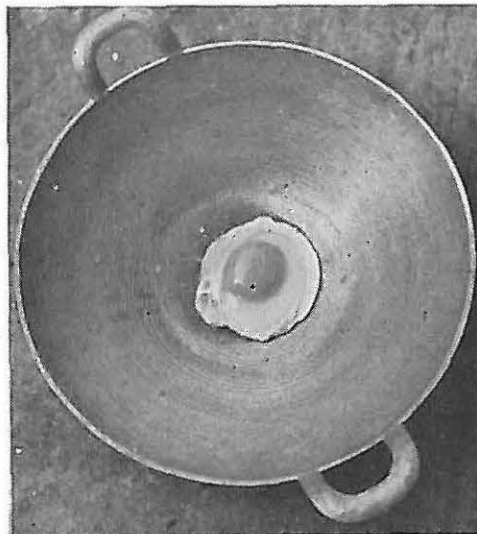
De Liberiaanse koopvaardijvloot is de jongste ter wereld. Ongeveer 93 percent der schepen is minder dan 15 jaar oud. In 1954 voegde Liberia 196 schepen met een gezamenlijke tonnage van 1.531.685 ton aan zijn lijst toe. Aanvankelijk waren de registraties in Liberia hoofdzakelijk overschrijvingen van tot dan toe onder andere vlag varende schepen. De laatste tijd is dat niet meer het geval. In 1955 werden 14 nieuwe schepen met een tonnage van 188.494 ton onmiddellijk in Liberia ingeschreven.

(Uit het „Alg. Handelsblad”)

## Record sleepreis

Kapitein P.L. Kalman en zijn bemanning zullen dezer dagen met de Loire van L. Smit & Co's internationale sleepdienst in de haven van Antwerpen vastmaken op de slijkopzuiger Rupel en daarmee de langste sleepreis ter wereld beginnen. De eerste sleepreis was tot dusver het rukje van de Tyne naar Wellington, maar de opvarenden van de Loire gooien er nog een schepje op: zij zijn voornemens die slijkopzuiger van Antwerpen naar Bluff in Nieuw-Zeeland te slepen. Een Belgische maatschappij is daar doende met het graven van een oliehaven en bij dat karwei kan de Rupel niet worden gemist. Binnen onze landsgrenzen verrichtte deze slijkopzuiger goed werk bij de wederopbouw van Walcheren.

## Onze maandelijkse foto-prijsvraag



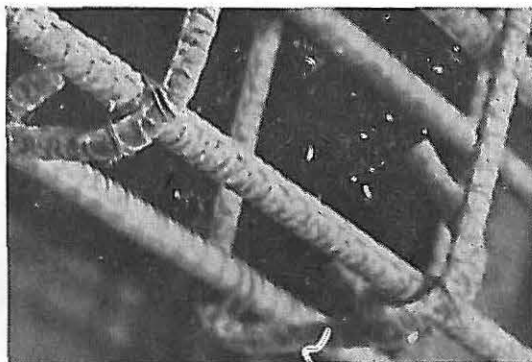
Nevenstaande foto van een „gebakken ei” is de oplossing van de maandelijkse foto-prijsvraag, voorkomende in het Augustus-nummer van „de Uitlaat”.

Er zijn vele goede oplossingen bij ons binnengekomen.

De prijs van Rp. 15,— ging naar Mej. Que Djok Soan Stenotypiste II/HKII PZ/AZ/HK.

Onze gelukwensen.

\*



Ook met de nevenstaande foto-puzzel zult U weinig moeite hebben.

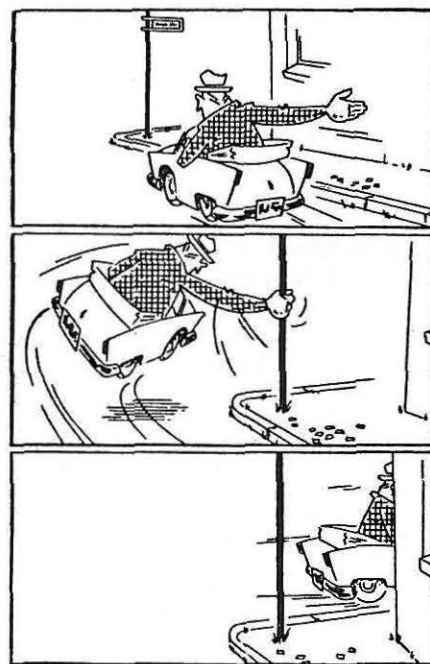
Mocht U er achter zijn, zend dan Uw oplossing in aan: de redactie van „de Uitlaat” c/o n.v. K.P.M. - Medan Merdeka Timur no. 5 Djakarta en U heeft kans om de uitloofde Rp. 15,— te winnen. Inzendingen moeten uiterlijk 20 November a.s. bij ons binnen zijn.

## K.P.M. Reclame-kalender 1957.

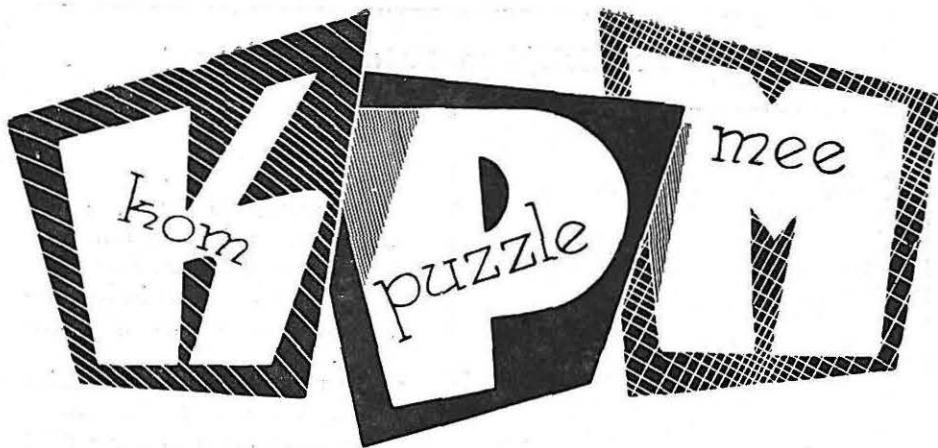
Evenals het vorige jaar zal een beperkt aantal van de voor 1957 uit te geven K.P.M. reclamekalenders beschikbaar kunnen worden gesteld voor leden van ons personeel, ditmaal tegen betaling van Rp. 20.— per exemplaar.

Deze 1957-kalender zal, evenals de 1956-kalender, van aantrekkelijke foto-reproducties zijn voorzien.

Bestellingen dienen uiterlijk 1 December bij de Afd. Passage/P.T. van het Hoofdkantoor te worden ingediend.







De juiste oplossing van de puzzle:  
Ronde woorden met een spreekwoord,  
voorkomende in het Augustus-nummer  
van „de Uitlaat”, luidt als volgt:

Horizontaal;

4—5 samen, 6—7 vlerk, 8—9 getal,  
10—13 poorters, 14—17 stoornis, 19—20  
ploeg, 21—22 molen, 23—24 kapen.

Verticaal:

1 en 3. Iemand knollen voor citroenen  
verkoopen. 2 teerkost, 18 stamelen.

In de cirkels:

Bovenste helft:

4—5 sluipen, 6—7 vertrek, 8—9 geschi  
10—11 parkiet, 12—15 ressort, 16—17  
omineus, 19—20 penning, 21—22 mor-  
moon, 23—24 klakken.

Onderste helft:

4—5 spannen, 6—7 verkoop, 8—9 ge-  
popel, 10—11 perliet, 12—15 restant,  
16—17 oliebus, 19—20 porring, 21—22  
maanden, 23—24 krenten.

Slechts één oplossing kwam bij ons  
binnen en die was nog onjuist.

Blijkbaar is deze puzzle te moeilijk  
geweest. Deze keer dus geen prijswin-  
naars.

Dit keer eens een gekruist kruiswoord-  
raadsel. De oplossing hiervan moet ons  
uiterlijk 20 November a.s. hebben  
bereikt.

Omschrijvingen buitenkant:

1—6 stuk stof; 1—8 plaats in het Gooi; 2—11 overwelfde deurin-  
gang; 2—9 Europese staat; 3—8 gaan roepen; 3—10 graag willen;  
4—9 dwingen, aansporen; 4—14 op geen enkele plaats; 5—10 groot  
gebouw; 5—7 insect; 6—12 schoenmakersgereedschap; 7—13 wer-  
kelijk; 11—16 brandstof; 12—15 fijn maken; 13—18 boomscheut  
(meervoud); 14—17 duivel; 15—20 mimmer; 16—19 windrichting;  
17—22 getal; 18—21 deel van een vinger; 19—29 getal; 20—26 leven  
op kosten van; 21—27 taille; 22—31 geen mens; 23—28 lichaams-  
orgaan; 23—30 buis van karton; 24—29 eten bereiden; 24—31  
gevlochten snoer; 25—30 ferm; 25—32 klappen geven; 26—28  
gevanenis; 27—32 vat.

Omschrijvingen binnenfiguur:

1—12 afbeelding; 2—5 drinkgerei; 2—8 jongensnaam; 3—7  
militair hoofddeksel; 3—6 snavel; 4—9 deel van een huis; 5—11  
vogel; 6—10 vent; 7—11 moment; 8—11 deel van het oor.

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 zon-  
der meer ter zijde gelegd.
3. Voor juiste inzendingen zijn 3 geldprijzen beschik-  
baar gesteld:  
1 prijs van Rp. 25,—  
1 „ „ Rp. 15,—  
1 „ „ Rp. 10,—
4. Over oplossingen en/of toekenning der prijzen  
kan NIET worden gecorrespondeerd.

\*

Bernard

Een jonge Fransman duwde in het park een  
kinderwagen voort, waarin een baby verschrik-  
kelijk lag te huilen. „Kalm, Bernard, kalm  
toch”, zei de jonge vader sussend. „Rustig toch,  
beheers je toch wat”.

„Gefeliciteerd, monsieur”, zei een dame, die  
het toneeltje had gezien. „U weet hoe u met  
kinderen om moet gaan”. En zich over de  
wagen buigend, zei zij: „Zo, de kleine peuter  
heet dus Bernard, niet?”

„Nee, madame”, zei de vader. „Hij heet  
André. Ik ben Bernard”.

## De beste foto van de maand

Hiernaast de beste foto van de maand  
voorstellende: Kreekje te Telok Dalam (Nias)  
met op de achtergrond het ms. „Karatón”.

Deze foto werd gemaakt door Gezagvoerder  
H. Zeyktra, die hiermede de prijs van Rp. 50,—  
heeft gewonnen.

## Vlieggenot

De vliegtuigpassagier zat heerlijk in de  
kussens voor het raampje te genieten van het  
wisselende spel van wolken en zon. Plotseling  
kwam er een man aan een parachute voorbij-  
drijven.

„Kom je meel!” riep de parachutespringer.  
„Nee, dank je”, antwoordde de passagier.  
„Ik voel me best, waar ik op het ogenblik ben”.  
„Je moet het zelf weten”, schreeuwde de  
parachutespringer terug. „Ik ben de piloot van  
je toestel”.

