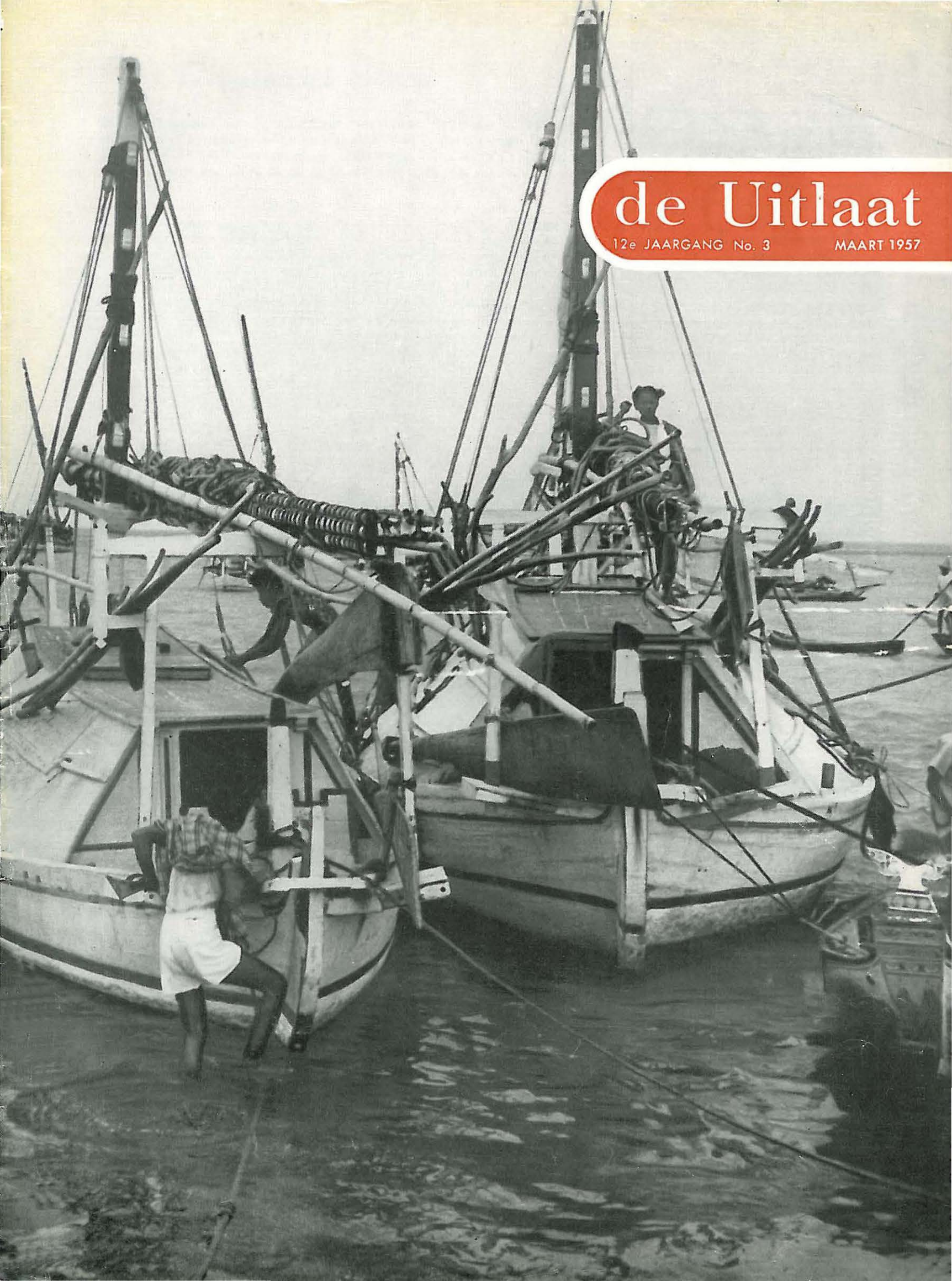


# de Uitlaat

12e JAARGANG No. 3

MAART 1957





# de Uitlaat

personeelsorgaan van de  
n.v. Koninklijke Paketvaart-  
Maatschappij

12de jaargang no. 3  
Maart 1957

\*

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:  
Pruuen te Gresik.*



*Op de achterpagina:  
Transport te Limbotto  
(Gorontalo)  
(foto's: Frank Bodmer Studio's)*

Druk: n. v. Visser & Co.  
Djakarta



*Zeiljacht op de Loosdrechtse plassen  
(foto: C. C. van Elk, A'dam)*

# Paketvaart Ahoy . . . .

Er zijn bepaalde momenten in de dagelijkse sleur die zo uitermate geschikt zijn het saamhorigheidsgevoel naar voren te doen komen. In korte tijd hebben wij dit tot tweemaal toe in onze eigen kring mogen constateren, als tastbaar bewijs hoe sterk de band is, die ons KPM-ers samenbindt.

In de vroege ochtend van Dinsdag 22 Januari j.l., lag aan de kade van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd ons nieuwe motorschip de „Zuiderkerk”, onder commando van Kapitein L. Kranenburg om met technici van K.P.M. en Werf en genodigden naar de Noordzee te vertrekken voor het houden van de technische proeftocht.

Het was een echte Hollandse winterochtend, grijze bedekte lucht, frisse temperatuur, lichte regen. In dikke jassen gehuld, liepen de vele gasten de valreep op van de juist afgebouwde 10.000 tonner. Het was een verrassing te ontdekken, dat onze Directie-Amsterdam voor deze proeftocht ook een grote groep verlofgangers van wal en vloot had uitgenodigd. De ontmoetingen waren hartelijk en spontaan; men zag elkaar nu eens op geheel andere wijze dan in het Verre Oosten op jachtende kaden en bureaux.

Het bevaren van de Nieuwe Waterweg is voor een ieder, die belangstelt in

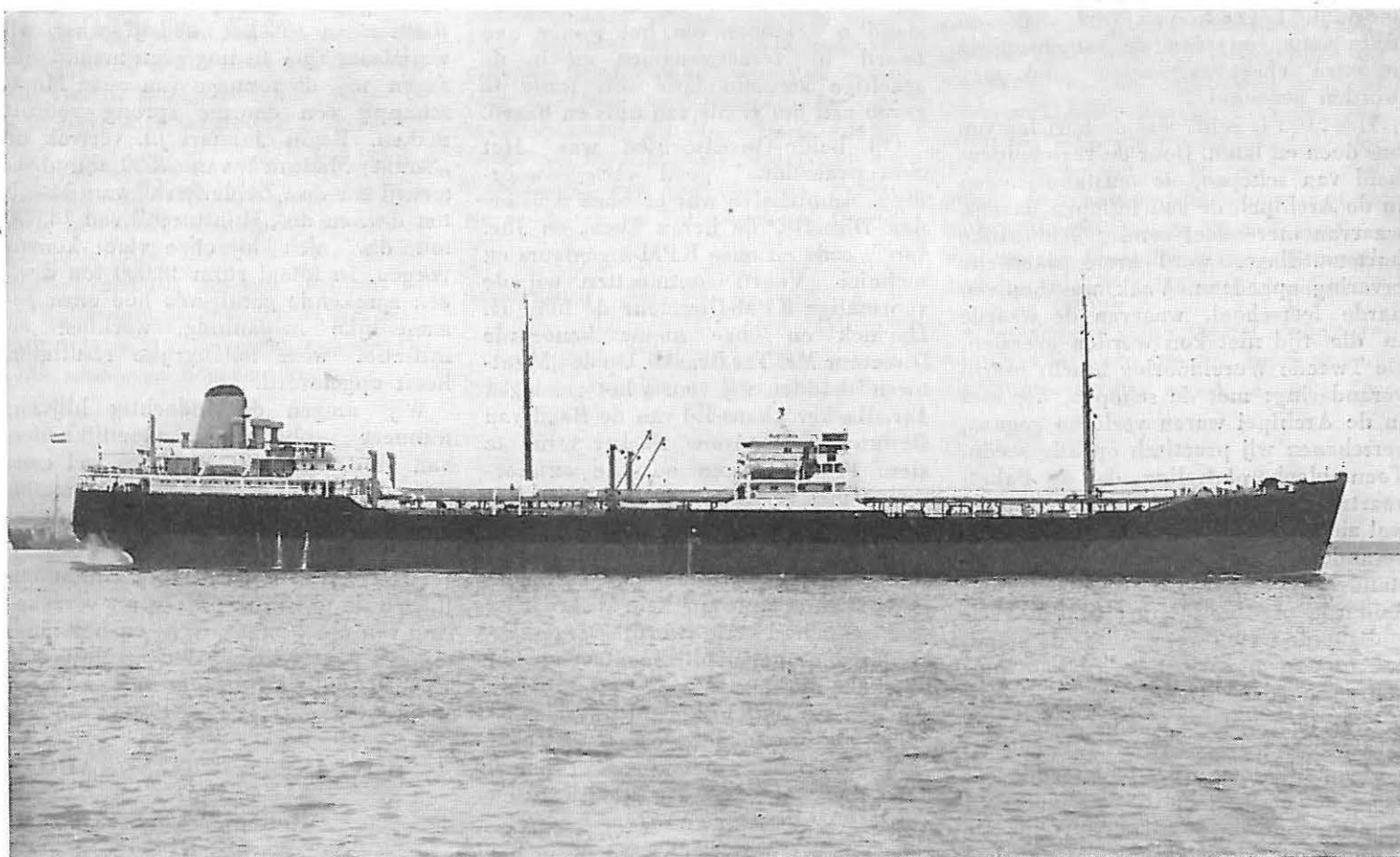
schepen en varen, boeiend en fascinerend. De omstandigheden zijn er zo anders dan wij vaak gewend zijn. Over het algemeen weinig zon, zeer veranderlijk weer, in de winter bovendien nog dikwijls matig tot slecht zicht. De scheepvaart is op de Maas enorm druk: het is als een Kalverstraat, maar dan van in- en uitgaande schepen.

Toen wij uitvoeren, waren in nog geen twee maanden tijd reeds bijna 2000 schepen Rotterdam binnengelopen. Langs de oevers van de Waterweg klopt het hart van Rotterdam als wereldhaven. Nieuw en groots opgezette havenwerken en scheepswerven zijn in uitvoering, het is een en al bedrijvigheid, getuigend van een ontembare energie en werklust. Het was een merkwaardige gewaarwording onze Paketvaartverlofgangers op de brug van de „Zuiderkerk” de indrukken te zien en te horen verwerken, die op de Maas in zo'n grote verscheidenheid worden opgedaan. Hoewel onze Maatschappijvlag

nog niet werd gevoerd, was de „Zuiderkerk” naar onze gevoelens reeds ons schip, het commando was immers in handen van een ervaren K.P.M.-gezagvoerder, terwijl in de moderne uitgevoerde machinekamer een K.P.M.-hoofdwerktuigkundige de leiding had.

Tegen het middaguur koersten wij bewesten Hoek van Holland, de grauwe lucht brak zo hier en daar, af en toe kwam een vaalgeel winterzonnetje om het hoekje kijken. In de heilige atmosfeer was ternauwernood de lage Hollandse kust waarneembaar, in hoofdzaak werd dan ook genavigeerd op de radar, waardoor belangstellenden de gelegenheid kregen zich enigszins een beeld te vormen van moderne navigatie. Terwijl allerlei technische en nautische proeven werden uitgevoerd, verzamelden de toeristen van één dag zich in de gezellige rook- en eetsalon. Het was een opgewekte, door onze Afdeling Civiele Dienst keurig verzorgde, borrel. Eerst toen kwamen de Paketvaartherinneringen goed naar voren, wal en vloot hadden elkaar gevonden in een bonte schakering van practisch alle functies en rangen, die ons grote bedrijf kent: het was als een legpuzzel, waar alle stukjes goed in elkaar passen... Opgewektheid, samengaan en onderling begrip, hoe prettig werd dit gedemonstreerd op deze eerste vaardag van onze jongste

*Het m.s. de „Munttoren”*





aanwinst. Nu was het eens geen gelegenheidsfrase, dat wij in de K.P.M. bij elkaar horen en dit te mogen constateren vormde voor ons het hoogtepunt van het samenzijn op de „Zuiderkerk“.

Tien dagen later hadden wij het genoegen mee te varen op de eerste dag van de technische proefvaart van de juist afgebouwde tanker de „Munttoren“ van 18.000 ton, onder commando van Kapitein L. Koster. Het was Donderdagochtend van de 31ste Januari druilig weer, toen de sleepboten om onstreeks 8.45 uur v.m. lostrokken van de ligplaats aan de Parkkade. Ruim 300 genodigden waren aan boord, waaronder wederom een grote groep verlofgangers. Het was voor ons de eerste maal, dat wij met een moderne tanker meevoeren en dan nog wel met een tankschip van onze Maatschappij.

Terwijl wij de Maas afstoomden, Vlaardingen, Maassluis en Hoek van Holland passeerden, ging onwillekeurig onze gedachte terug naar onze jeugd-jaren bij de Paketvaart. Ruim 30 jaar lag er tussen toen en nu en wat was er al niet veranderd in één generatie tijd. Het varen in de Molukken en op kali's, navigeren tussen de krikkemikken, daar waren wij in gespecialiseerd. Wij groeiden op in het typische K.P.M.-bedrijf, leerden werken onder praktisch alle omstandigheden met laadboten en badjo's, eigen lossing en belading, het verrichten van agentschapswerk aan boord, het zo efficiënt en economisch mogelijk bevaren van een vaar- en tijdschema, waarvan de samenstelling in onze scheepvaart zeker uniek mag worden genoemd.

Het „tijd is geld“ was de hartslag van ons doen en laten. Door de verscheidenheid van schepen, de omstandigheden in de Archipel, de aan te lopen havens, waarvan merendeel zonder behoorlijke havenoutillage, werd grote praktische ervaring opgedaan. Vaak was het een harde leerschool, waarvan de waarde in die tijd niet kon worden overzien. De Tweede Wereldoorlog bracht hierin verandering: met de schepen, die niet in de Archipel waren verloren gegaan, verschenen wij praktisch op alle zeeën. Toen bleek plotseling dat de Paketvaartman zowel op de vloot als aan de wal zich snel wist aan te passen aan de veranderde omstandigheden en toestanden. De ogenschijnlijke éénszijdigheid van ons bedrijf, bracht een veelzijdigheid naar voren, die niemand, ook niet in eigen kring, ooit had kunnen vermoeden.

Voor de KPM-ers was op grond van ervaring en wijze waarop hij had leren werken, blijkbaar niets onmogelijk. Nu beoefenen wij zelfs de tankvaart en stonden op onze tweede tanker de „Munttoren“ op de brug naast de voor-

malige gezagvoerder van de „Ophir“, die dit commando voerde alsof hij nooit anders had gedaan. Eerste stuurman en hoofdwerktuigkundige waren ook afkomstig van onze Maatschappij en hanteerden samen, ieder op eigen terrein, de ingewikkelde technische installaties van een modern tankschip. Het leek allemaal zo onwezenlijk als wij aan het verleden terugdachten, des te meer brengt de realiteit enthousiasme en voldoening, dat wij een groot en veerkrachtig bedrijf mogen dienen.

Een rondgang op de „Zuiderkerk“ en „Munttoren“ deed ons met genoeg constateren hoeveel ten goede in de accommodatie van de opvarenden in de loop der jaren is veranderd. Deze verbeteringen zijn zeker niet alleen gekomen op grond van de eisen die in deze tijd kunnen worden gesteld, doch ook zoals wij weten, voortgekomen uit begrip van hogerhand in de vaak moeilijke omstandigheden, waaronder men aan boord, ver van de vertrouwde omgeving, moet leven en werken. In het bijzonder viel ons thans op, dat de salon officieren ook is uitgerust met radio en pick-up, met een ruime collectie platen, waaronder semiklassieke en klassieke muziek. Inderdaad een welkome bijdrage voor ontspanning van de état-major. In de goede oude tijd zou e.e.a. als overbodige luxe zijn bestempeld. Het is dan ook een gelukkige omstandigheid, dat de huidige generatie nu kan profiteren van al hetgeen tot stand is gekomen om het wonen aan boord te veraangename en in de gezellige accommodatie iets terug te geven aan het gemis van huis en haard.

Op beide proeftochten was „Het Scheepvaarthuis“ goed vertegenwoordigd. Ambtshalve was er onze Amsterdam-Directie, de heren Lucas en Jhr. van Weede en onze KPM-ingenieurs en technici. Voorts ontmoetten wij de voormalige KPM-Directeur de heer H. Harinck en onze nieuw benoemde Directeur Mr. Ter Braake. Op de „Munttoren“ hadden wij voorts het genoeg Jhr. Backer, thans lid van de Raad van Bestuur en Mevrouw Backer terug te zien. Prettig waren ook de ontmoetingen met verschillende heren van het Scheepvaarthuis, die veel voor ons doen en regelen in het verlot, zonder dat er gelegenheid bestaat hen persoonlijk te leren kennen en te spreken. Waardering voor elkaars werk wordt vergemakkelijkt door persoonlijk contact en het bij elkaar brengen van verschillende groepen van ons personeel bij gelegenheden als proeftochten e.d. is dan ook, afgezien van de „jool“ voor de onderlinge kennismaking, zeer waardevol en nuttig.

Op de „Munttoren“ werd tegen het

middaguur, terwijl wij op de Noordzee voeren, door Mevrouw Backer aan de gezagvoerder in de gezellige ingerichte rooksalon een schilderij aangeboden van de bekende Amsterdamse toren, waaraan onze tweede tanker haar naam ontleent. Het fraaie schilderij van de bekende schilder Hofker moge de état-major steeds herinneren aan de betekenis van de trotse naam van haar schip en deze op haar reizen uitdragen met ere, succes en courage. Voor de genodigden van de „Zuiderkerk“ en „Munttoren“ op de eerste dag van de technische proefvaart, eindigde de vaardag in de Waalhaven waar per spidoboot van de Rotterdamse haven-dienst werd gedebarkeerd aan het Willemsplein (nabij de Parkkade). Beide keren vond het debarkement plaats onstreeks 17.00 uur met nog de flauwe lichtsporen van een ondergaande zon op een winterse late namiddag. In de avonduren bieden Maas en het Rotterdamse havencomplex een onvergetelijke aanblik, de ontelbare flikkerende lichtjes, de bij tientallen tegelijk jachtend varende sleepboten, binnenvaartschepen en havenbootjes, waar tussen rustig en voornam de binnenkomende en uitgaande zeeschepen. Het is alles tempo en nog eens tempo en de dagbeëindiging schijnt in deze wereldhaven hierin geen verandering te brengen.

Wij keerden huiswaarts met versterking van ons vertrouwen en enthousiasme in het bedrijf waar wij werkzaam zijn. In nog geen maand tijd zagen wij de tonnage van onze Maatschappij een enorme sprong vooruit maken. Begin Januari j.l. vertrok de „Straat Madura“ van 7500 ton d.w., terwijl nu de „Zuiderkerk“ van 11.850 ton d.w. en de „Munttoren“ van 18.800 ton d.w. zich bij onze vloot komen voegen. In totaal ruim 38.000 ton d.w., een sprekende getuigenis hoe onze gezamenlijke inspanning, werklust en initiatief weer belangrijke resultaten heeft opgeleverd.

Wij mogen dit indachtig blijven, wanneer problemen en moeilijkheden van de dagelijkse taak ons wel eens neerdrukken en veel wat wij moeten doen ons vaak uitzichtloos en onnuttig voorkomt.

Niet versagen en koppig volhouden dienen de pijlers te blijven ter verzekering van ons bestaansrecht en bestaanszekerheid, terwijl wij dan op de zeeën blijvend zullen worden verkend met een:

„PAKETVAART ..... AHOOY“

Rotterdam, Februari 1957

H. A. C.



# ROTTERDAMS HAVENRADARPROJECT IN WERKING GESTELD

Hoezeer slecht zicht van ongunstige invloed is op de economie van de scheepvaart, moge blijken uit een vrij nauwkeurige berekening van alleen de directe mistschade, welke een haven als Hamburg gemiddeld per jaar te lijden heeft, nl. ca. 3 miljoen gulden. Ten aanzien van de Rotterdamse haven kan in dit verband gewezen worden op de 350 uren in het afgelopen jaar, waarin het zicht op de Waterweg minder dan 1500 m was. Op deze wijze gaat een niet onbelangrijk gedeelte van het nuttig effect, dat de goede outillage, de snelle lossingen en de korte verbindingen met de zee, waardoor de Rotterdamse haven gekenmerkt wordt, voor de scheepvaart nabij, toch nog verloren.

Het is dan ook niet te verwonderen, dat het Rotterdamse gemeentebestuur reeds in 1947, toen de stad nog midden in de wederopbouw van zijn zwaar beschadigde haven zat, de vraag onder het oog heeft gezien, of de radio-technische hulpmiddelen, die gedurende de oorlog aanmerkelijk verbeterd waren, niet zouden kunnen worden benut om bij mist of bij slecht zicht ook de veiligheid van de navigatie op de rivier en in de havens te vergroten.

Rotterdam moest ook in dit opzicht pionierswerk verrichten, want de situatie in andere landen, die reeds wal-radarinstallaties kenden — b.v. Liverpool —, verschilt wel zeer veel met die van Rotterdam, waar de haven veel meer landinwaarts is gelegen aan een betrekkelijk smalle en bochtige vaarweg.

## Radarcommissie ingesteld

In het begin van 1949 besloten burgemeester en wethouders van Rotterdam een „Radarcommissie voor de Nieuwe Waterweg” in te stellen, die met de leiding van het onderzoek zou worden belast. Deze commissie kon bij haar werk gebruik maken van een rapport van de „Staatscommissie Onderzoek Radiotechnische Hulpmiddelen voor de Navigatie”, waarin mede een ontwerp „Radarloodsdienst voor de Nieuwe Waterweg” was opgenomen.

*Sindsdien is er door het Nederlands Radar Proefstation te Noordwijk met behulp van mobiele radarinstallaties systematisch geëxperimenteerd langs de Waterweg en in het gehele Rotterdamse havengebied. Begonnen werd met een modelonderzoek, teneinde vast te stellen, hoeveel radarblokposten er nodig zouden zijn om de gehele vaarweg van zee tot in de verschillende havens te kunnen overzien. Men kwam hierbij tot de conclusie, dat er dan zeven radarposten zouden moeten worden opgericht, waarvoor uiteindelijk de volgende plaatsen werden aangewezen: de semafoor te Hoek van Holland, het verversingskanaal op Rozenburg, het gebouw van Dirkzwager te Maassluis, het Tankhoofd, het haventje van Pernis, de Lekhaven en het Charloisse Hoofd.*

## Apparatuur

Ten aanzien van de in deze posten geplaatste apparatuur kan worden op-

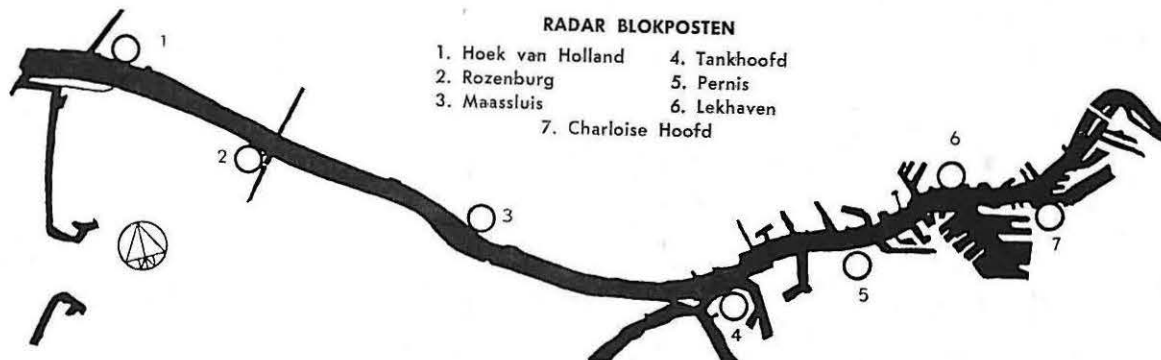
gemerkt, dat de radar zender/ontvanger steeds in duplo is uitgevoerd, in verband met de vereiste bedrijfszekerheid. De schakeling van de apparatuur is zodanig, dat beide beeldschermen geheel onafhankelijk van elkaar en ook gelijktijdig kunnen werken. De post in Hoek van Holland kan echter als een dubbele post worden beschouwd, omdat hier vier beeldschermen staan opgesteld, nl. twee voor het gebied buitengaats (het aanlopen van de haven) en twee voor het riviergedeelte.

Zoekend naar nieuwe mogelijkheden om de apparatuur verder te perfectioneren, kwam het Nederlands Radar Proefstation tot het z.g. raplotsysteem, waardoor het mogelijk is, ook de dusgenaamde „lichtenlijnen” op de rivier (door lichten aangegeven geleidelijn van de vaargeul) op het radarscherm vast te leggen.

## Speciale portolonen gemaakt

Een ander probleem, waarvoor de gemeentelijke Radarcommissie zich gesteld zag, was, op welke wijze de gegevens van het walstation naar de schepen konden worden overgebracht. Hiervoor was een walkie-talkie nodig, die echter — met het oog op het aantal posten en rekening houdend met eventuele uitbreidingen in de toekomst — zou moeten beschikken over niet minder dan twaalf frequentie-kanalen.

Daar een dergelijk toestel niet in de handel was, werd het ten behoeve van dit grootse project apart gemaakt. Op







St. Nicolaaskerk en Schreierstoren te Amsterdam

(foto: Mr. K. J. Kriek)

delingen van de radarpost, in welker gebied men vaart, via een luidspreker kan horen), enz.; kortom: alle informatie, die strekken tot verhoging van de veiligheid der navigatie.

Met nadruk zij er hier op gewezen, dat een schip niet, zoals in de vliegwereld, op deze manier wordt „binnen gepraat”. Op geen enkele wijze wordt ingegrepen in de leiding van de gezagvoerder. Deze zal zelf moeten beslissen, of hij al dan niet met gebruikmaking van het radarsysteem zal binnenvaren, en de Radarloodsdienst zal zich uitsluitend beperken tot het geven van de bovengenoemde inlichtingen.

Men moet niet verwachten, dat schepen nu ook bij potdichte mist de Waterweg met behulp van radar zouden kunnen opstomen. Gelukkig komt werkelijk potdichte mist hier heel zelden voor. Maar ook als de mist iets minder dicht is, dan zal hij toch voor grote schepen een belemmering blijven vormen. Onder deze omstandigheden zal echter met behulp van de walradar de veiligheid van de navigatie thans niet onaanzienlijk worden vergroot. De walradar zal er ook toe bijdragen, dat het regelmatig binnenlopen van schepen zo min mogelijk zal worden verstoord, hetgeen ook ten aanzien van het heersende tekort aan havenarbeiders een voordeel betekent.

(Uit: de Lloyd-Mail)

## VIER ZEESLEPERS

Weer heeft het Zeesleepvaart- en bergingsbedrijf N.V. Bureau Wijsmuller te IJmuiden opdracht gegeven voor de bouw van een zeesleepboot. Met de scheepswerf van Jonker en Stans te Hendrik Ide Ambacht is een contract gesloten voor de bouw van een 1200 pk sleper, die speciaal bestemd zal zijn voor sleepwerk langs de kusten en in de IJmuidense haven en gebruikt zal worden bij bergingen. Het 30 m lange schip zal echter ook de oceaan mogen oversteken. Dit is de derde sleper die in korte tijd besteld werd. Vermoedelijk wordt nog deze maand opdracht gegeven voor de bouw van een vierde schip in deze serie.

Twee van deze sleepers zullen worden gebouwd door de scheepswerf Van Bennekom te Sliedrecht. Een groter schip staat nog op stapel te Hendrik Ide Ambacht en zal vermoedelijk in juni a.s. in de vaart gebracht worden. Dit is de „Simson” bestemd voor het sleepwerk op lange trajecten.

deze moderne portofonen, thans voor het eerst in Nederland gebruikt, werd bovendien nog een nieuwe vinding toegepast. In deze portofonen is nl. een luidspreker ingebouwd, waardoor allen, die aan boord van een schip bij de navigatie betrokken zijn, onmiddellijk en onverkort kennis kunnen nemen van alle aan het schip verstrekte informatie.

Deze portofonen zijn — zoals de naam zegt — draagbare toestellen. De loods brengt zo'n toestel in een tas mee aan boord. Daar haalt hij de (driedelige) antenne uit de tas en bevestigt deze met een bijbehorende klem op een geschikte plaats. De tas met het toestel zet hij in de stuurhut en dan kan hij zich in verbinding stellen met de radarpost, in welker gebied het schip zich bevindt. De portofoon is

hiertoe voorzien van een schakelaar met verschillende standen; voor elke post een bepaalde stand, want iedere post heeft z'n eigen frequentie (golflengte).

### Navigatie-veiligheid verhoogd

Bij het bevaren van de Waterweg tijdens minder gunstig zicht, heeft de gezagvoerder van een schip nu dus de beschikking over een loods, die beter dan waar ook is uitgerust. Want deze loods zal voortdurend van de wal af op de hoogte worden gehouden van de positie, waarin het schip zich bevindt ten opzichte van de wal en ten opzichte van de lichtenlijn. Hij zal langs deze weg ook alle verdere inlichtingen krijgen, over tegenliggers, veerboten (die zijn uitgerust met vaste mobilofonen en antennes, zodat men ook hier de mede-



## transit gloria

In het nieuws zagen wij dat het ss. „Golden Isles” (2500 ton) voor sloop verkocht werd. Deze naam zegt ons niets, doch wel als wij weten dat dit oorspronkelijk de „Kedah” was, een welbekende vooroorlogse verschijning in de havens van Singapore, Penang en Belawan-Deli.

De „Kedah” werd in 1927 gebouwd bij Vickers-Armstrong en was tot de wereldoorlog het trotse vlaggeschip van de Straits Steamship Comp. Zij bevoer de sneldienst Singapore — Penang — Belawan v.v.

Het was een dubbelschroef turbine-schip met een vermogen van 6000 p.k., waarmee een snelheid van niet minder dan 19 mijlen ontwikkeld kon worden, soms nog wel iets meer. Over het traject Singapore — Penang deed zij 21 uur.

De oorlog maakte aan haar vreedzame reizen, waaraan vele vacantieters prettige herinneringen bewaren, een einde.

Het schip werd bewapend en kruiste voor de kust van Noord-Borneo om een oog op de Japanse „vissers” te houden.

Toen de eerste Japanse bommen op Singapore vielen lag de „Kedah” in reparatie bij de Naval Base aldaar. De machines werden in allerijl weer bedrijfsklaar gemaakt en met veel geluk wist het schip te ontkomen. Juist nadat zij haar ligplaats had verlaten om langs zij een tanker te bunkeren werd de reparatiekade getroffen.

De „Kedah” meerde te Keppel Harbor en embarkeerde enige honderden overlevenden van de „Prince of Wales” en „Repulse”. Aan de kade onderging het schip nog een bommen-aanval doch ook daarnit kwam zij te voorschijn en zette koers naar Palembang.

Terug te Singapore bracht het R.A.F.-personeel naar Java. Toen de „Kedah” de laatste keer te Singapore terugkeerde stond vrijwel het gehele havencomplex in brand. Slechts 2 uur lag zij aan de kant en werd bestormd door militaire en burgerpassagiers.

Ondanks de vele vlieger-aanvallen, waarbij vooral de machines door „near-missers” veel te lijden hadden kwam het, zij het kreupelend, met een 7 mijls vaart te Tg. Priok aan. Via Tjilatjap waar een 400 evacués werden opgenomen bereikte het schip 9 Maart veilig Colombo.

In 1945 was de „Kedah” een der eerste schepen dat onder de vlag van de Royal Navy Singapore weer binnenliep. Aan de machines was steeds gedokterd en in Januari 1946 was het dan ook terug bij de bouwers Vickers-Armstrong voor een grondige restauratie.

Met haar reeds spreekwoordelijk geworden geluk van voor de oorlog was het evenwel gedaan. Nog tijdens de reparatie werd het schip verkocht aan de Kedem Palestine Line, later de Zim Israel Navigation Comp. te Haifa en kwam als de „Kedmah” als een der eerste schepen onder Israelische vlag.

De kopers prefereerden verdere reparatie te Antwerpen. Daarheen sleept brak de sleptros bij St. Agnes Head. De „Kedmah” kon nog juist op tijd voor stranding worden gevrijwaard. Het kwam in de dienst Haifa — Napels — Genua — Marseille v.v. In 1951 scheurde haar bodem open op het wrak van de Franse „Patria” in de baai van Haifa. In 1952 ging zij over naar de Fa. Harris & Dixon, een nauwe relatie van de Zim-Lines, en werd de „Golden Isles”.

Zij bleef op dezelfde dienst doch lag meer in reparatie dan dat het voer, daar het maar steeds sukkelen bleef met de turbines. Lang heeft het schip te koop gelegen tot het tenslotte naar New Port Mon werd gesleept om gesloopt te worden.

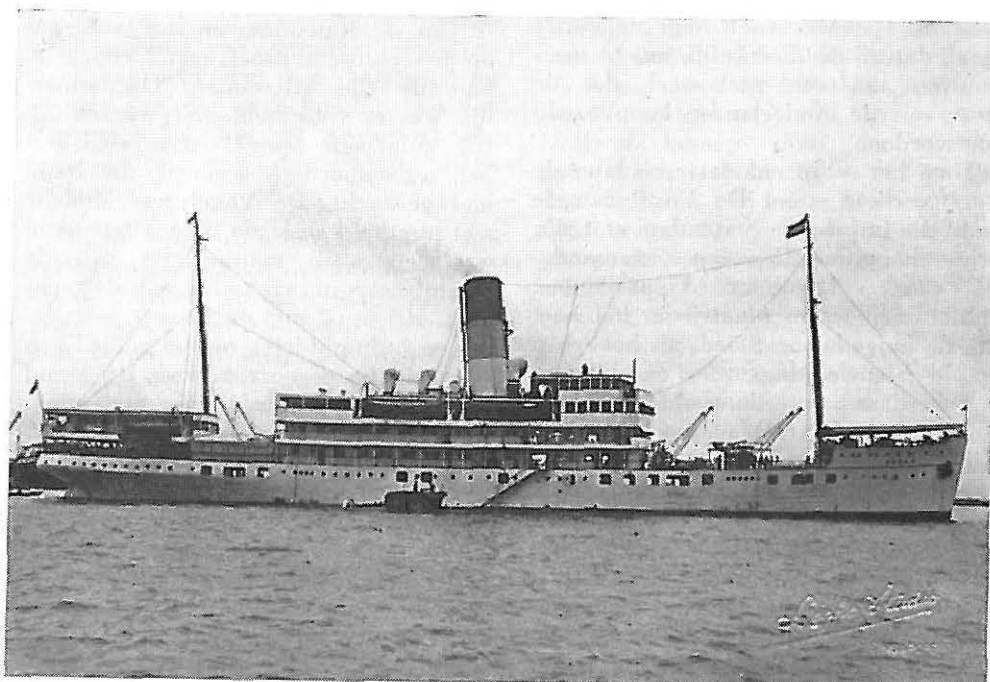
G. Knijpenga

## Merckwaardig Avontuur

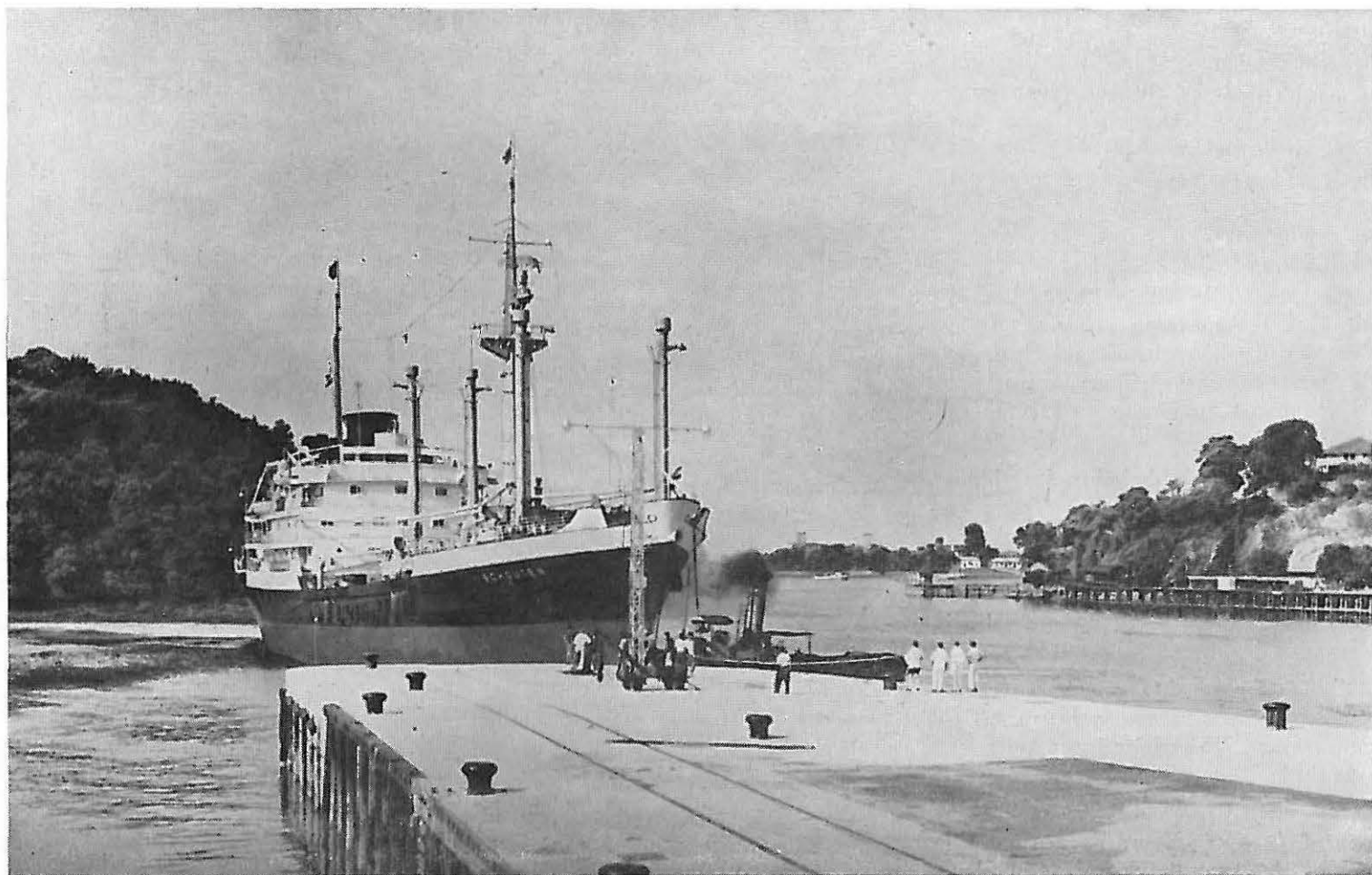
Een merkwaardig avontuur is dezer dagen overkomen aan een 71-jarige New Yorker, als gevolg waarvan hij per ongeluk de Atlantische Oceaan is overgestoken. Hij wandelde langs de Hudson in New York en zag daar een grote menigte mensen een enorm gebouw binnengaan. Hij volgde hen en wandelde drie uur in dit fraaie gebouw rond zonder éér enig idee van te hebben dat hij zich aan boord van het passagiersschip „United States” bevond. Toen hij meende dat het tijd werd om eens naar huis te gaan gaf hij een steward opdracht een taxi voor hem te bestellen. Aangezien het schip toen reeds op zee was werd hij als verstekeling voor de kapitein gebracht. Deze liet hem door de scheepsdokter onderzoeken doch deze kwam tot de conclusie dat de oude heer bij zijn volle verstand was. Hij had werkelijk niet begrepen op een schip te zijn! Waarschijnlijk was hij nooit eerder aan boord van een schip geweest, want anders zou het toch wel tot hem zijn doorgedrongen dat het geen normaal „gebouw” was waar hij rondwandelde. En de karakteristieken van een schip zijn toch waarschijnlijk ook voor iemand die niet bevaren is wel op de een of andere wijze herkenbaar.

(Overgenomen uit het dagblad „Scheepvaart”).

Het ss „Kedah”.







Het ms. „Schouten” het Queensdok uitkomende

(foto: J. Lezer)

## Statendam

Dertig jaar geleden was op de werf van Wilton-Fijenoord te Schiedam de lasser Piet de Vogel aan het werk aan boord van de in aanbouw zijnde Statendam. Het was voor hem de eerste maal, dat hij daadwerkelijk mocht meebouwen aan een zeekasteel, dat de trots van de Nederlandse koopvaardij zou worden.

Toen het schip enkele jaren later de werf verliet, stond De Vogel aan de kade. De imposante Statendam met zijn drie schoorstenen en een accommodatie voor vijftienhonderd passagiers, behield een warm plaatsje in het hart van de jonge lasser. Steeds als het schip op de Nieuwe Maas voer en de werf in Schiedam passeerde, snelde De Vogel naar de waterkant. Daar ging zijn schip. Hij wuifde naar de passagiers op de dekken en als de Statendam het ruime sop koos, riep hij hun toe over het water: „Behouden Vaart.” Daarna zocht De Vogel zijn werk weer op.

De Vogel is nu een bejaard man. Veertig jaren heeft hij in de scheepsbouw gesleten. Maar na zijn pensionering zijn ze hem nog niet vergeten.

Oude baas De Vogel, zoals hij op de werf genoemd wordt, kreeg een uitnodiging voor de technische proefvaart van de nieuwe Statendam.

„Hoe kan het bestaan mijnheer”, zo zei baas De Vogel tegen een van de directeurs. „Dertig jaar geleden bouwde ik aan de Statendam en nu ga ik pas op de technische proefvaart.” Voor hem had de tijd stilgestaan. Ogenscheinlijk was er voor hem niets veranderd. Hij ging aan boord om te zien wat het tegenwoordige geslacht tot stand had gebracht. De Vogel was spoedig met stomheid geslagen. Deze Statendam was een ware manifestatie van de razendsnelle ontwikkeling van de techniek. Hij werd met de nieuwe installaties en hulpmiddelen op het gebied van de navigatie geconfronteerd. Hij stond op de brug, toen de nieuwe Statendam anno 1957 met een snelheid van 21,9 mijl per uur het water doorkliefte.

Er werd hem verteld, dat op dit schip 955 passagiers konden vertoeven en 433 leden van de bemanning. De Vogel hoorde van de moderne lasmethoden. Er was gebroken met het „ouderwetse” systeem van klinknagels.

De Vogel kon het allemaal niet dadelijk verwerken. Hij zeeg in een club-

fauteuil in de rooksalon en tuurde over het wijde water.

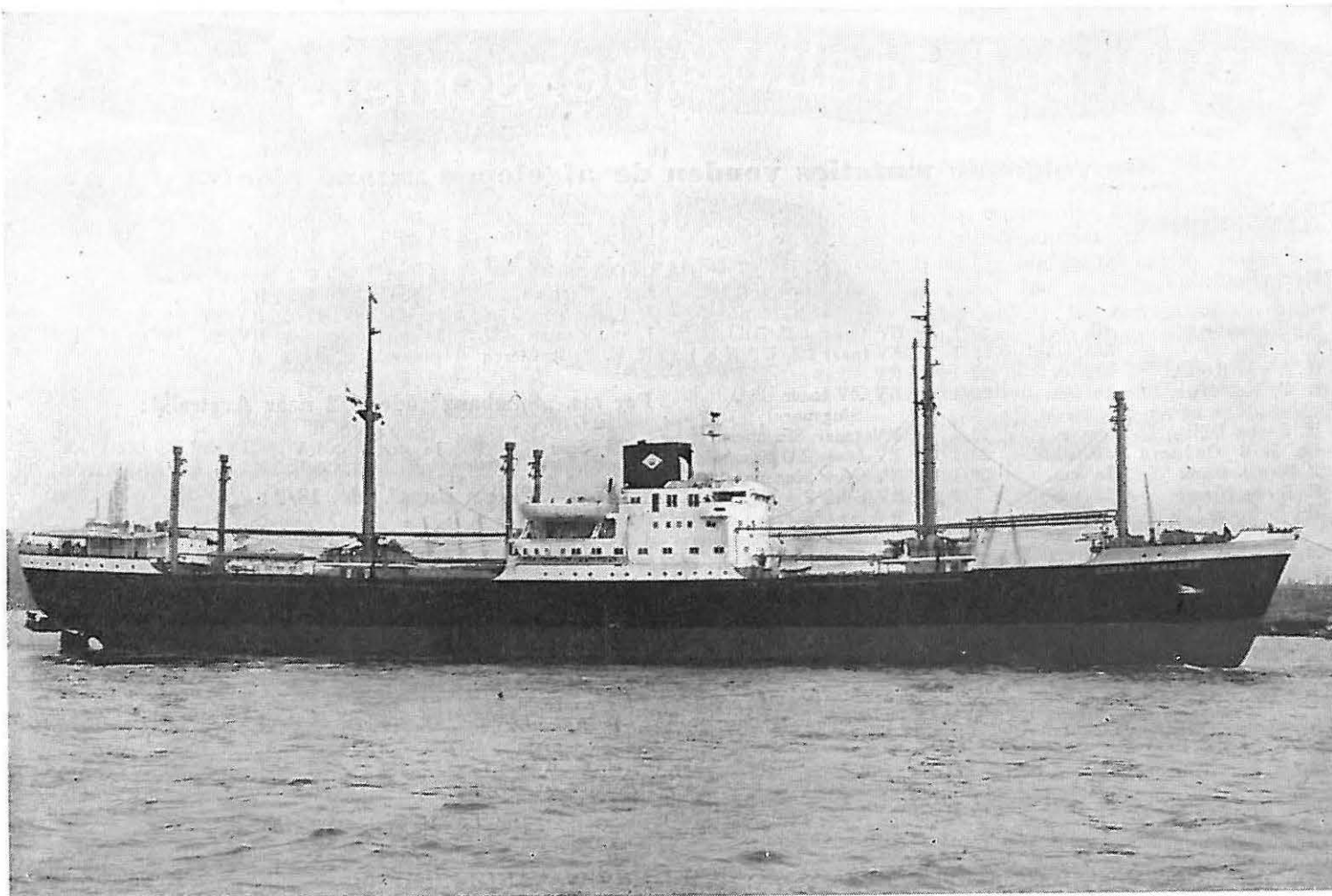
„Een wonder van techniek”, stamelde hij. Deze Statendam is werkelijk een sieraad voor de Nederlandse koopvaardij.

Het schip kwam op tijd gereed en zal de tweede plaats innemen bij de Nederlandse vloot. In de wereldvloot zal de Statendam als nummer 20 worden opgenomen van de grootste schepen, die de oceanen bevaren.

## Brug Bij Schellingwoude

Ondanks de koude heeft de fabriek op de zuidelijke oever, waar in de open lucht betonnen constructiedelen voor de brug worden gemaakt, niet stilgestaan. De materialen worden voorverwarmd met stoom van enkele locomotieven en van een drijvende bok. Over de met beton gestorte pijler, waaraan men dezer dagen bezig was, en over de gereedgekomen betonnen constructieleden zijn vervolgens enorme zeildoeken tenten aangebracht, die men vol heeft geblazen met stoom. Het beton kon zodoende geen schade





Het ms. „Straat Madura“

(foto: Vrijhof, Rotterdam)

lijden door de vorst. Terwijl veel wordt gesproken over doorwerken bij slecht weer in de woningbouw, hebben Nederlandse bruggenbouwers in samenwerking met Rijkswaterstaat, aan het Buiten-IJ met de daad getoond wat op dit punt onder de moeilijkste omstandigheden mogelijk is. Aan verantwoorde condities van de arbeiders is daarbij onverminderde aandacht besteed.

Het aannemersbedrijf, dat de brug voor de Rijkswaterstaat bouwt heeft bij zijn streven naar tempoverhoging en kostenbegroting geheel nieuwe methoden toegepast. Hierbij valt allereerst te noemen de speciale fabriek op de zuidelijke oever, waar constructieonderdelen in voorgespannen beton worden vervaardigd. Hier wordt het grootste spanbetonproject tot nu toe in Nederland toegepast. De fabriek heeft onder andere de levering van 27.000 meter aan palen in voorgespannen beton op zich kunnen nemen.

Op het werk is verder in totaal 6100 meter van een zeer speciaal soort paal gebruik gemaakt voor het dragen van de waterpijlers van de bruggen. De zogenaamde H.B.-palen, elk een kleine

twintig meter lang zijn niet geheel. Bij het plaatsen is een stalen buis met een doorsnee van 1.65 meter gebruikt. Men liet deze rechtstandig in het water zakken. De grond in de buis werd weggezogen tot een dragende onderlaag werd bereikt. Daarna kon een H.B.-paal in de buis omlaag worden gelaten. Nadat de buis weer omhoog was getrokken, werd de paal beproefd met een belasting tot 280 ton toe, die werd bereikt door een drijvende bok als het ware met zijn volle gewicht op de paal te laten hangen.

Bij de brug over het Buiten-IJ zijn verder volgens geheel nieuwe methoden op deze palen betonnen caissens vastgezet. Nadat een caisson vol was gestort met beton, had men een uitstekende pijler zonder dat gebruik was gemaakt van een damwardkuip.

Het werk aan de pijlers heeft de afgelopen vorstperiode doorgang kunnen vinden. Stoom van twee locomotieven werd via buizen naar de silo's geleid om de materialen te verwarmen. Met behulp van stoom kon beton gemaakt en op temperatuur gehouden worden. Over een met beton gestorte

pijler werd een tent geplaatst, waarin stoom van een drijvende bok werd geblazen.

De IJ-oeververbinding Schellingwoude krijgt grote betekenis voor het verkeer, ook voor de periode dat de IJ-tunnels er zullen zijn. Het verkeer uit Amsterdam-Zuid, uit Utrecht en 't Gooi (de rijksweg uit Amersfoort krijgt aansluiting in Amsterdam-Zuid) kan straks via de nieuwe route gemakkelijk en snel naar Amsterdam-Noord en Noord-Holland komen. Aan de in aanbouw zijnde traverse zal in de toekomst waarschijnlijk de weg naar Lelystad door de voormalige Zuiderzee-gebieden gekoppeld worden. In dat geval zal het mogelijk zijn de traverse dubbel zo breed te maken. De zuidelijke wegverbindingen tot even voor het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordelijke wegvak van Schellingwoude naar de Leeuwarderweg worden door de gemeente Amsterdam aangelegd. Het is echter niet zeker dat deze toeleidingsroutes naar Amsterdam-Rijnkanaal en Buiten-IJ reeds dit najaar gereed zullen zijn, zo verneemt de K. N.A.C. wat met de brug zelf vermoedelijk wel het geval zal zijn. In dat geval zullen noodverbindingen worden ingevoegd.

# van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

## AANGEKOMEN.

### Per vliegtuig :

H. Sonnenberg	adj. chef	20/1	ex EV (naar CM/HK)
L. J. Bos	hfd. empl.	22/1	ex EV (naar PZ/WP H.K.)
H. J. van Reenen	hfdwtk.	22/1	ex RV
C. P. v.d. Mije	1e stm.	22/1	ex RV/ZV (naar Singapore)
H. J. van Dijk	gezagv.	23/1	ex RV (naar Singapore)
Ch. J. B. Oudsteyn	diensthd.	24/1	ex EV (naar TD Surabaya)
J. B. v.d. Blink	1e stm.	29/1	ex RV (naar Singapore)
F. E. de Nieuwe	2e stm.	5/2	ex RV/SV/PV
H. J. Brons	2e stm.	6/2	ex RV/SV/PV (naar Singapore)
M. Zander	Hfdwtk.	6/2	ex RV
J. S. Wilting	empl.	6/2	ex EV (naar Agt. Bandjermasin)
Lie Hok Liong	2e stm.	11/2	ex S.V. (gaat met restant RV)

### Per ms. „Willem Ruys” dd. 11/2 :

Mevr. M. A. Bos-v.d. Capellen en kinderen	gezin hoofd-empl.	Gezinshereniging
P. J. Bruls en echtg.	2e stm.	ex RV/SV

### Per ms. „Straat Madoera” ddo. 19/2 te Singapore :

C. v.d. Berg	gezagv.	RV
J. Schaap en gezin	1e stm.	RV
L. C. Groeneveld	3e stm.	RV/SV
E. J. Robijns	3e stm.	RV/SV
Th. A. J. Weymars-hausen	3e stm.	Nieuw aangenomen
M. Berrevoets	hfd. wtk.	RV/SV
J. A. Gieltsjes	2e wtk.	RV/SV
W. H. v.d. Poel	3e wtk.	RV/SV
T. F. Rijckaert	3e wtk.	RV/SV
J. E. Hartzuiker	4e wtk.	RV
F. A. M. Dolhain	4e wtk.	RV/SV
D. Visser	5e wtk.	nieuw aangenomen ex opleiding
J. V. Wolff	11. wtk.	nieuw aangenomen ex opleiding
H. J. Konings	11. wtk.	nieuw aangenomen ex opleiding

W e l k o m !

## VERTROKKEN.

### Per vliegtuig :

Th. v.d. Voort	gezagv.	20/1	RV/OP
P. G. A. v. Eeden	hfdwtk.	21/1	RV
F. J. Engels	2e stm.	23/1	RV/SV
W. R. Abels	empl.	24/1	EV (ex Eq. Surabaya)
G. H. Groenhof	1e stm.	25/1	RV
W. Th. P. Mierop	kv. hfdwtk.	28/1	beëindiging dienstverband
W. A. Dilling	kv. 3e wtk.	28/1	beëindiging dienstverband
J. de Jong	3e stm.	30/1	RV
M. C. v.d. Engh	4e wtk.	30/1	RV
H. Hillebrandt	hfdwtk.	31/1	RV
G. A. de Beer	hfd. empl.	31/1	EV (ex Agt. Pankal-Pinang)
H. J. Wijtenburg	hfdwtk.	1/2	RV
J. H. Redeker	hfdbaas	4/2	EV (ex Werkpl. Tg. Priok)

L. R. Kreeuseler	2e wtk.	4/2	RV/SV
E. N. van Don	3e wtk.	4/2	RV/SV
C. Olij	2e stm.	6/2	cervol ontslag
J. H. Wernsen	3e stm.	6/2	RV/SV
J. Roose	2e stm.	11/2	RV/SV
J. van Zanten	3e stm.	12/2	RV/SV
R. E. P. le Clercq	gezagv.	14/2	RV

### Per ms. „Sinabang” ddo. 9/2 naar Australië :

W. G. Sont	1e stm.	RV
------------	---------	----

### Per ms. „Willem Ruys” ddo. 18/2 :

J. B. K. Slebe en echtg.	Adj. Chef	EV
J. E. Schröder en echtg.	Hfd. empl.	EV/OP
G. J. Essers en echtg.	Hfd. empl. SMP	FV
J. J. Schols	empl. SMP	EV
J. A. Hofstede en gezin	Baas A.	EV
A. B. Albrecht en gezin	1e stm.	RV/VP
P. H. G. Rijnders	2e stm.	RV/VP
H. Stoter en gezin	2e stm.	RV

Goede reis en behouden aankomst.

## NIEUW AANGENOMEN :

J. F. D. Fairweather	kv. 3e wtk.	dd. 8/1	van Australië te Singapore gearriveerd
L. ter Steege	3e stm.	dd. 24/1	per vliegtuig gearriveerd
T. E. Achmad	loc. empl.	dd. 1/2	naar Claims HK.
P. J. Verhoef	3e stm.	dd. 3/2	per vliegtuig gearriveerd

Welkom bij onze Maatschappij !

## MUTATIES :

Yap Soen Hian	loc. empl.	ddo. 9/1	van S.M.P. Berouw naar Ag. Makassar.
P. J. de Kruyff	hfd. empl.	ddo. 22/1	van CM <sub>2</sub> HK gedetacheerd naar Ag. Medan
P. M. Micka	dienstchef	ddo. 25/1	van Ag. Palembang naar Ag. Tg. Priok
N. H. M. Engels	hfd. empl.	ddo. 29/1	van Ag. Singapore naar Ag. Penang
A. van Pelt	empl.	ddo. 1/2	van CM 2 HK naar vrachtzaken HK
R. P. Disse	Adj. Chef	ddo. 3/2	van Agt. Medan naar Djakarta (Inspectie Agentschappen)
C. de Roode	empl.	ddo. 3/2	van Agt. Singapore naar Survey Dienst Tg. Priok
P. N. van Veen	Empl.	ddo. 4/2	van PZ/WP/HK naar Agt. Balikpapan
C. H. Poulus	Adj. Chef	ddo. 7/2	van Agt. Tg. Priok naar Agt. Surabaya
M. Bone	Loc. empl.	ddo. 12/2	van Ink. & Mag. Dienst Tg. Priok naar Secretarie H.K.
P. H. L. J. K. van den Kerkhoff	Hfd. empl.	ddo. 14/2	van Agt. Balikpapan naar Djakarta, na tussentijds verlof 1/3 '57 naar Agt. Medan.



# Onze Jubilarissen

**GO HENG TJOAN**  
Hfdks. II/HK. I (Makassar)  
25 jaar  
1 April 1957

Go Heng Tjoan werd op 16 April 1910 te Makassar geboren. In het jaar 1932 kwam hij als klerk in dienst van onze maatschappij. Op 1 Januari 1948 werd hij bevorderd tot 1e klerk en een maand later aangesteld tot Kassier 1e kl. Op 1 Januari 1952 volgde zijn bevordering tot Hoofdkassier II.

\*

**S O E L E H**  
Pesuruh - Kantor (Makassar)  
11 April 1957  
25 Tahun.

Didalam keadaan sehat-wal'afiat dan dengan tidak kurang sesuatu apa sampai pada ini waktu saudara Soeleh menjalankan kewajibannya sbg. seorang Pesuruh-Kantor pada Perwakilan kami di Makasar. Saudara Soeleh ini dilahirkan di Gintungan (Limbung) didalam tahun 1901, dan pada tanggal 11 April 1932 dia telah mulai masuk bekerdja di Perusahaan kami.

Pada tanggal 11 April 1957 jang akan datang, maka genaplah 25 tahun lamanja saudara Soeleh menjalankan kewajibannya dan kamipun tidak lupa menjampaikan salam-bahagia. Moga-Moga saudara Soeleh akan sanggup meantjurahkan tenaganya beberapa tahun lagi kepada K.P.M.

\*

**D A N T J E**  
Djurumudi (Makassar)  
22 April 1957  
25 Tahun.

Saudara Dantje dilahirkan di Enrekang pada tahun 1912. Pada tanggal 22 April 1932 dia telah mulai masuk bekerdja di Perusahaan kami, dan pada tanggal 22 April 1957 jang akan datang ia akan memperingati hari ulang tahun dinesnya jang ke-25.

Sampai pada ini saat ia menjalankan kewajibannya sebagai seorang Djurumudie disekitar Pangkalan-Soekarno pada Pelabuhan Makassar.

Pada hari peringatan ulang tahun dines jang ke-25 ini kami mengutjapkan bahagia kepada Saudara Dantje.

Moga-Moga dihari-hari jang akan datang ia beserta keluarga akan selalu mengalami kebahagiaan jang penuh hendaknya.

## HET LOGEERGEBOUW.

(overpeinzingen van een ex-gast)

I

Als je maanden, of zelfs jaren, in het Logeergebouw zit, dan zijn er in de regelmatig terugkerende voorvalletjes beslist enigen die, nou ja, op den duur vervelend aandoen; zoals om de andere Zaterdag een portie bruine bonen met spck, of het dagelijkse tandenpoets-water uit de jeneverfles, of de halve kilometer wandeling van Sing-Sing naar voren en terug om een glaasje bier te bestellen, of de drukkende hitte in de zweetsleuf waarin je bent ondergebracht, of etc. etc.

II

Dan wordt je overgeplaatst en, wachtende op de ontruiming van je a.s. woning, wordt je zolang ondergebracht in een pasangrahan.

Deze pasangrahan is nieuw gebouwd, modern en ruim opgezet; een apartement bestaat uit een overdekt plat van  $3 \times 5$ , de slaapkamer is  $6 \times 5$  en er achter een drie-delige toiletkamer van  $2 \times 5$ . Heerlijk, wat een ruimte.

III

Maar als je 's morgen bij het ontbijt koppi tobroek krijgt en als beleg een afgepaste lik leverpastei en een koude mata sapi; en 'smiddags een bordje peperwatersoep, koude rijst, 2 sajoerans en een visje, 's avonds hetzelfde zonder visje en de volgende dag precies het zelfde menu, en de dag daarop inplaats van een lik leverpastei een plukje corned beef en voor de rest weer het zelfde, en wanneer verder blijkt dat er wel eens vergeten wordt de kamer te doen, en de bedden nooit worden gelucht zodat in de regentijd een intens mufte lucht in de slaapkamer hangt, dan, ja, dan moet je toch erkennen: „In het Logeergebouw was het zo gek nog niet.”

V. R. Uytmaer

\*

## Nieuwe Scheepvaartdienst

In Maart a.s. zal de „Interocean Marine” te Montreal een nieuwe lijndienst openen tussen Rotterdam/Antwerpen en Montreal, alsmede andere havens aan de grote meren vice-versa. In het gesloten seizoen zal de dienst worden onderhouden tussen Rotterdam/Antwerpen en Halifax NS/St. John vice-versa. Het betreft hier een onafhankelijke lijn, die met eigen vastgestelde tarieven en doorvrachten zal opereren. Agenten voor Nederland is de fa. Hudig en Pieters te Rotterdam.



"May I propose a farewell toast, gentlemen?"

## China en zijn waterwegen

Evenals Nederland heeft China een uitgebreid waterwegennet. De grootste rivier is wel de Jang-tse-Kiang (lengte 5000 km). Bij de plaats I-tsjang wordt deze rivier 1000 — 1500 meter breed. Deze plaats ligt circa 1400 km van de monding. Bij de plaats Hankou begint de bedijking en hier over een afstand van 1000 km bestaat er veel overeenkomst met het Nederlandse landschap langs de rivieren. Overal ziet men dijken, kreken en akkers en akkertjes, met kleine en grotere bruggen. Overstromingen waren in dit gebied aan de orde van de dag en door steeds verder gaande bedijking tracht men dit euvel te voorkomen. Andere grote rivieren zijn de Hwang-ho of Gele rivier en de Han-Kiang. Onderling zijn deze rivieren wederom door kanalen met elkaar verbonden.

Het grootste van deze kanalen is wel het Keizers-kanaal. Het werd gebouwd tijdens de regering van de keizers uit de Ming-dynastie (1368—1644). Men maakte gebruik van een kanaal dat reeds in 485 v. Chr. aan de kust gegraven werd. Toen het gehele kanaal gereed was, had het een lengte van maar liefst 1100 km, terwijl de breedte varieerde van 100—300 meter. Toen in 1850 de Hwang-ho verlegd werd, kwam het noordelijk deel van het kanaal in verval. Maar het zuidelijk gedeelte wordt nog tot op de dag van heden gebruikt.

Een 50 tot 100 jaar geleden speelde haast het gehele verkeer van China zich op de waterwegen af. Steeds was de overheid er op bedacht door de aanleg van kanalen de scheepvaart te hulp te komen. Immers op deze waterwegen werd ook de belasting in natura vervoerd welke men naar de hoofdstad van het land moest zenden. Dit was zeer noodzakelijk, daar de staatskas door verschillende oorlogen middelen nodig had.

In elk gebied van China komen andere scheepstypen voor. De typen worden steeds aangepast aan de plaatselijke eisen. De schepen zijn naar gelang van de geaardheid van de rivieren geconstrueerd. Zo treft men vlotte en minder vlotte schepen aan. Ook de constructie is naar gelang van het gebruik min of meer stevig. Veelal gaan de schepen van vader op zoon. Anders

was het echter in Paoking. Hier bouwde men schepen van hout van een zeer eenvoudige constructie. De in dit gebied gevonden steenkool werd naar Hankou vervoerd, waarna het schip gedemonteerd werd en verkocht. De zeilen en verdere tuigage werden wederom voor een nieuw schip naar Paoking gebracht en de geschiedenis herhaalde zich. Meestal waren het schepen met een draagvermogen van 50—80 ton.

Over het algemeen hebben de rivierschepen in China een brede vlakke bodem, die naar voren weinig of niet smaller wordt en in opgebogen brede eindvlakken boven het water uitsteekt.

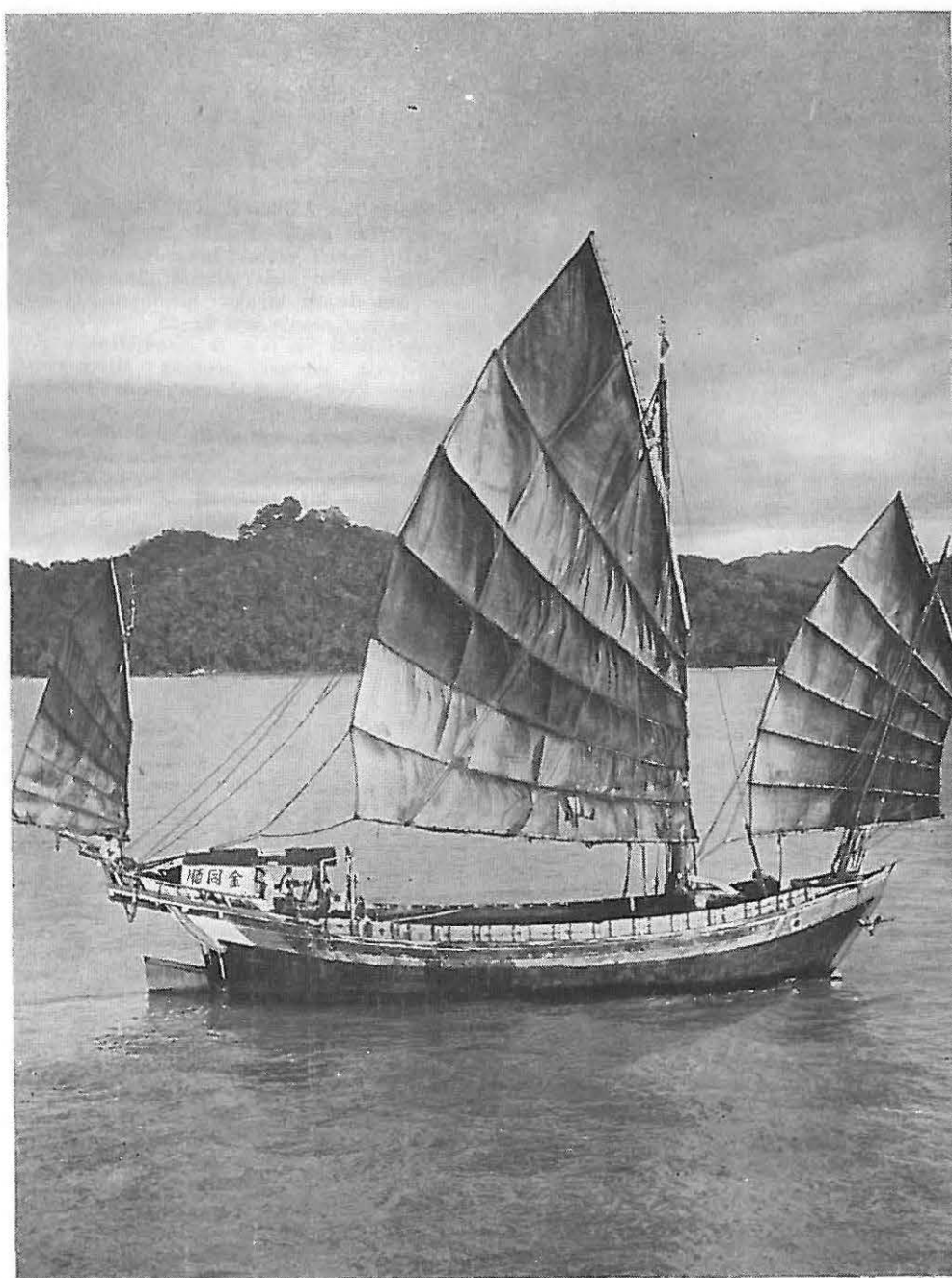
Waarschijnlijk is deze vorm uit het gewone houtvlot voortgekomen.

Wat de oorspronkelijke Chinese zeeschepen betreft (dit zijn dus geen schepen waarbij de Europese invloed merkbaar is) valt het op, dat dit in feite slechts rivierschepen zijn, welke voor de zeevaart geschikt zijn. Nooit heeft China uitgeblonken als een zeevarende natie. Deze voor de zeevaart geschikt gemaakte schepen werden dan ook hoofdzakelijk gebruikt voor de kleine kustvaart en de vaart op Japan.

De Chinese zeilschepen hebben over het algemeen lange masten welke op kleine schepen uit één stuk zijn. Op

Chinese prauw

(foto: Gezagt. H. Zelfstra)





grotere schepen zijn zij uit verschillende delen samengesteld, en zijn soms op grotere schepen gestaagd.

De zeilen bestaan meestal uit verticale banen en zijn versterkt met vele zeillatten, die van voor tot achter doorlopen.

Terwijl de zeilvorm in het Noorden hoogrechthoekig is, is deze hoe verder men naar het Zuiden komt aan het achterlijk rond gesneden, en krijgt de bovenra een schuine stand. Over het algemeen steken bovenra en voetra langs de mast naar voren uit. Op de voorste helft van de zeillatten heeft men vanglijnen aangebracht met het oogmerk, dat het zeil niet te voorlijk langs de mast zal komen. De zeilschoot is over het algemeen zeer ingewikkeld.

Een groot aantal roertypen worden in China gebruikt. Het normale type is een in het midden van het achterschip opgehangen roertype, hetwelk soms draaibaar is tussen de nokken, soms opgesloten in een roerbun. In het noorden is het roerblad meestal onregelmatig vierkant, waartegenover staat, dat in het midden deze onder het schip uitsteken en dan dienst doen als zwaard.

In het zuiden heeft men veelal ruitvormige roeren. In deze roeren zijn een aantal ruitvormige gaten aangebracht.

Ook heeft men veelal in de plaats van een roer een lange stuurriem. Soms zelfs twee en nog een voor het bijsturen op het voordek. Op de Boven-Jang-tse-Kiang is deze stuurriem soms even lang als het schip.

Evenals China het land is, waar men door een koelie kan voortbewogen worden in een rickshaw (rijtuigje op twee wielen) zo worden ook vele schepen door grote groepen van personen getrokken. Soms zelfs tot 200 en meer. Indien schepen door roeien wor-

den voortbewogen, dan zitten de Chinezen veelal met gezicht naar voren en kruisen de riemen zich binnenboord voor de roeier.

Ook wrikken komt voor.

In de havenplaatsen had men vroeger tevens nog een raderboot, die door mensenkracht werd voortbewogen. Deze soort van raderboten zijn reeds meer dan 1000 jaar in China bekend. Men bouwde bij deze schepen het achterschip boven water. Hier werd het hekwiel aan bevestigd, dat door trekraden in beweging gebracht werd. Onnodig te zeggen dat degene, die deze tredraderen in beweging moest brengen niet bepaald een aangenaam beroep had.

Bij het bezien van al deze scheepstypen moet men echter wel bedenken dat ook in China de machine hoe langer hoe meer andere manieren van voortbeweging verdrong.

Het draagvermogen van al deze jonken varieerde over het algemeen van 80 tot 250 ton.

In het plaatselijke verkeer en in de havensteden zag men echter ook vele kleinere schepen. Zo kan men heden ten dage in Shanghai, Hongkong en andere havenplaatsen bij het laden van buitenlandse schepen nog vele vaartuigen zien, die de koopwaren voor het buitenland bestemd aanbrengen.

Ook treft men in de uitgebreide delta's hele nederzettingen aan van personen, die op schepen wonen. Zo wonen bijvoorbeeld in Canton 200.000 mensen op schepen. Het is een enorme kolonie. Zelfs vindt men er een markt op schepen. Alles geschiedt te water. En evenals in Venetië zien wij hier ook begrafenisvaartuigen. Parlevinkers brengen alle benodigde goederen aan boord van de woonschepen. Het is met recht een stad op 't water.

Uit „Schuttevaer“

## Rotterdam behield positie

Rotterdam heeft in 1956 ondanks Suez zijn positie behouden; in vergelijking met het voorafgaande jaar is deze zelfs nog enigermate verbeterd. Dit constateerde mr. G. E. van Walsum, de burgemeester van Rotterdam in zijn oudejaarsrede. Tot oudejaarsdag zijn er meer dan 21.000 zeeschepen genoteerd zodat het record nog behoorlijk werd overschreden. Bedroeg in 1955 de gezamenlijke inhoud 39.7 miljoen netto reg. ton, dit jaar zal dat omstreeks 43.5 miljoen netto reg. ton zijn. In 1955 werd 66 miljoen ton goederen aan- en afgevoerd, vorige jaar kon op 74 miljoen ton worden gerekend.

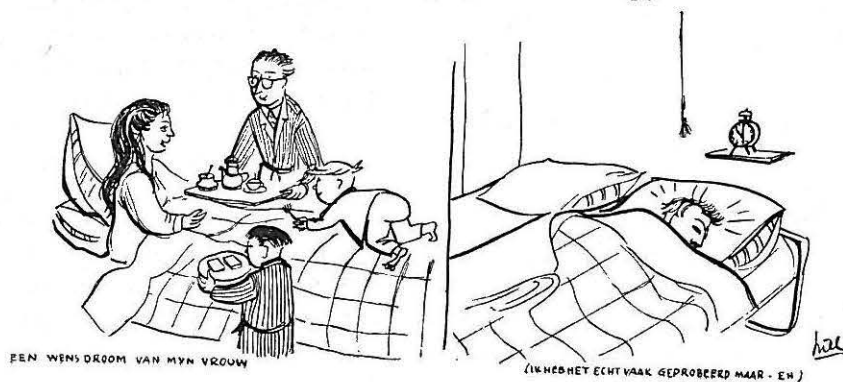
Aangezien het feit, dat Rotterdam thans onder de wereldhavens de tweede plaats inneemt in twijfel wordt getrokken, deelde de burgemeester mede, dat in de periode van Maart 1955 tot Maart 1956 het goederenverkeer te Londen 53.9 miljoen ton bedroeg en te Rotterdam 68.2 miljoen ton. Elimineert men van deze beide havens het olie- vervoer, dan behoudt Rotterdam nog een voorsprong van 10 miljoen ton.

De burgemeester stelde vast, dat de stijging van het goederenverkeer te Rotterdam hoofdzakelijk veroorzaakt is door een toeneming van het vervoer van kolen, ertsen, graan en olie.

Het kolenvervoer steeg van 15 tot 18 miljoen ton, het eerstvervoer steeg van 7.5 tot 10 miljoen ton; het graanvervoer van 3.4 tot 4.5 miljoen ton.

Het olievervoer is gestegen van 23 tot 25 miljoen ton. Het houtvervoer is afgenomen van 1.7 tot 1.1 miljoen ton, doordat minder mijnhout en papierhout werd doorgevoerd. Ook het stukgoed-verkeer is achteruit gelopen, waarschijnlijk van 11.6 tot 11 miljoen ton. Van invloed zijn geweest de teruggang van het vervoer van ruwe suiker, van petroleumprodukten en van rijst. Er is ook achteruitgang in het transitoverkeer geweest, voornamelijk ten gevolge van een geringere of anders gerichte export van Duitse kolen. Er is een kentering gekomen in het aantal lijnen en afvaarten. Het aantal lijnen is gedaald van 226 tot 212, het aantal afvaarten van 7.800 tot 7.100. De stijging in het vervoer van kolen, ertsen en granen en van olie wijst volgens de burgemeester op het voortschrijden van de industrialisatie in West-Europa en in Nederland. Er werken thans 13.000 man in de haven, 2.500 worden er van buiten de stad aangevoerd. Opvoering van de woningbouw blijft derhalve noodzakelijk.

## DE FAMILIE HOLPIJP (op zondag)



EEN WENS DROOM VAN MIJN VROUW

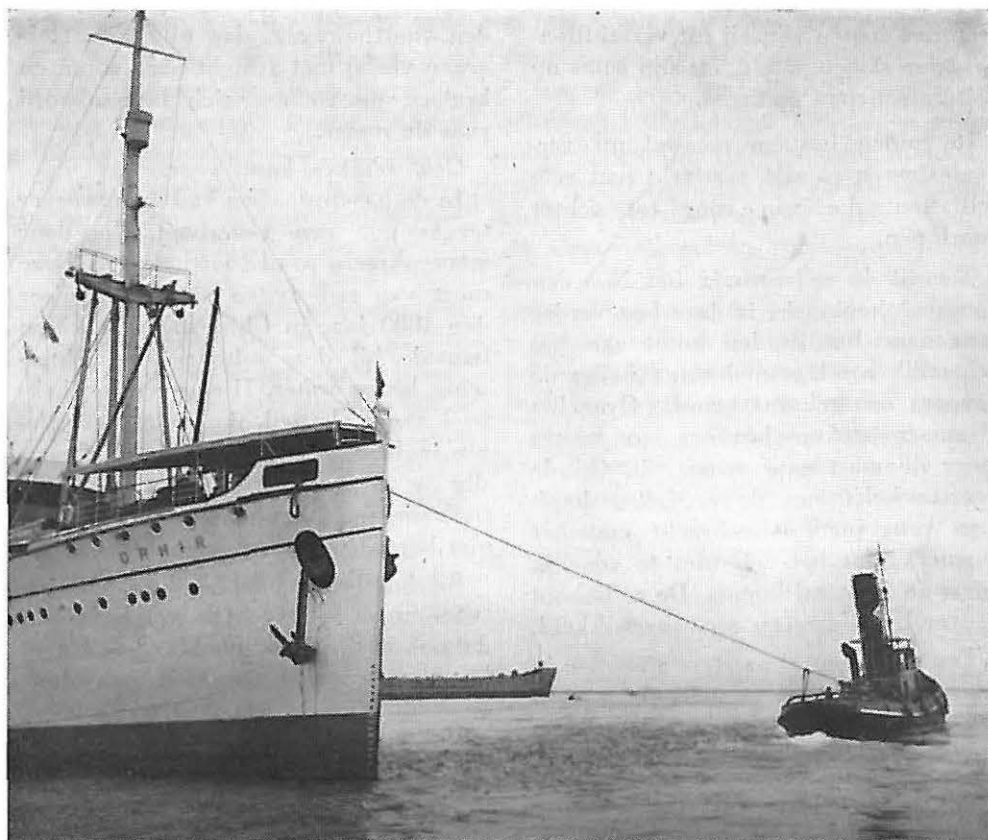
(IN HET ECHT VAAK GEPROBEERD MAAR - EN)

## Met een half schip

De sleepboot Thames van L. Smit en Co's internationale sleepdienst heeft het gepresteerd een half schip over de Atlantische Oceaan te slepen. In Rio de Janeiro werd het schip voor zover nodig was dichtgespijkerd en de Thames nam het op sleeptouw met bestemming Bolnes, waar Boele's scheepswerven en machinefabriek N.V. er een nieuwe helft aan zal bouwen.

Twee maanden geleden begon men de reis met de resten van het stoomschip Farappo van de Lloyd Brasileiro, dat enige tijd tevoren op de rotsen was gelopen en in tweeën gebroken. Onder de kust van Portugal gekomen ving de kapitein van de Thames, de heer L. Westdijk Sr. noodseinen op van een brandend Noors tankschip, de Janina. Hij legde zijn sleep enige tijd in de haven van Lissabon en voer naar de Noor. toe. Hier kwam hij echter te laat. Een Poolse sleepboot had reeds vastgemaakt en kapitein Westdijk kon zijn sleep weer gaan ophalen. Of hij hiervan achteraf spijt heeft valt te betwijfelen.

Het Noorse schip is toch vergaan, enige leden van de bemanning van de Poolse sleepboot meenemend in de diepte. Reeds tweemaal eerder in de geschiedenis van de maatschappij is een half schip veilig overgebracht, maar nog nooit over een zo lange afstand en onder overeenkomstig zware omstandigheden.



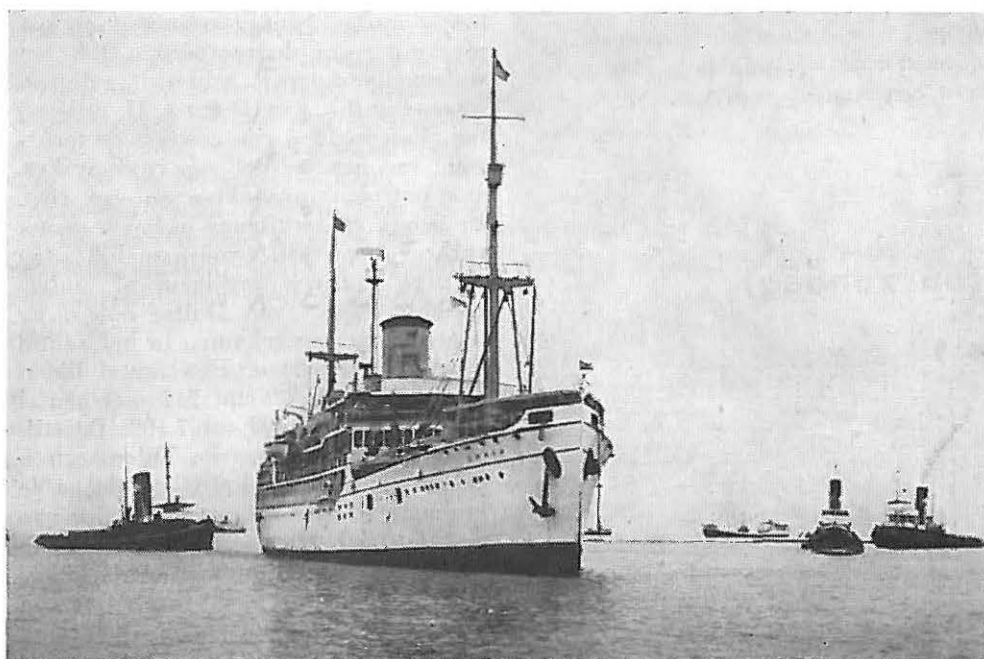
### Het m.s. „Ophir” komt de haven van Tg. Priok binnen

(foto's: Willy van Boggelen)

## Michiel Adrieansz. de Ruyter

Onder grote belangstelling, in het bijzonder uit rederskringen, is opgericht het nationaal comité tot herdenking van de 350ste geboortedag van admiraal Michiel Adrieansz. de Ruyter.

Het initiatief daartoe was genomen door vice-admiraal b.d. J. Callenfels en de heer D. Hudig. De minister van onderwijs, kunsten en wetenschappen en van verkeer en waterstaat waren vertegenwoordigd door de secretarissen-generaal, dr. J. H. Wesselings en mr. D. G. W. Spitzen. De directeur-generaal van scheepvaart had een vertegenwoordiger gezonden; kolonel W. van den Donker trad op als vertegenwoordiger van de bevelhebber der Zee-strijdkrachten vice-admiraal H. H. L. Pröpper. Het hoofdbestuur der P.T.T. zal een De Ruyter zegel uitgeven. In Amsterdam en daarna in Vlissingen zal een grote De Ruyter tentoonstelling worden georganiseerd. De heer Van der Leede heeft een boek geschreven over het leven van Michiel Adrieansz. de Ruyter en de sociale toestanden in dien tijd. De plechtige herdenking van de geboortedag van de zeeheld zal 22 Maart plaats vinden in de St. Jacobuskerk te Vlissingen. De feestelijke herdenking zal vallen, aldus het voorlopig program, tussen 2 en 7 Juli.







Bovenstaande foto toont het moment waarop Mevrouw J. E. Röell-geboren Baronesse Bentinck de doopplechtigheid en de tewaterlating verricht.

(foto: Tom Kroeze, Rotterdam)

## Telefonie op zeer hoge frequenties

In Den Haag is dezer dagen een overeenkomst getekend door de P.T.T.-administraties van de landen gelegen aan de Noordzee en de Oostzee betreffende de invoering van telefonie op zeer hoge frequenties (golflengten ongeveer 2 meter) tussen schepen onderling en schepen met de wal. De overeenkomst bevat een verdeling van de golflengten over de bij dit verkeer betrokken diensten zoals radarbeloeding, haven-diensten en openbaar verkeer. Voorts zijn regels vastgesteld voor de afwikkeling van dit verkeer en voor de inrichting van de apparatuur.

De bijeenkomst werd bijgewoond door ongeveer 80 deskundigen op het gebied van radio-scheepvaart en industrie. Behalve de bovengenoemde landen waren ook de Verenigde Staten, Canada en Italië vertegenwoordigd, alsmede enkele internationale organisaties, zoals de Internationale Kamer van Scheepvaart en de Internationale vereniging voor verre berichtgeving.

De conferentie stond onder het voorzitterschap van de directeur-generaal der Nederlandse P.T.T., ir. D. H. van der Toorn, terwijl de heer J. Houtsmuller, hoofd van de dienst van kust- en scheepsradio tot vice-voorzitter werd gekozen.



## Tewaterlating Ms. „Straat Lombok“

Het motorschip „Straat Lombok“ — in aanbouw bij de N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes — werd dd. 17 November 1956 door Mevrouw J. E. Röell, geboren Baronesse Bentinck te water gelaten.

Het is een open shelterdekschip en het wordt onder Lloyd's Register of Shipping, hoogste klasse + 100 A. 1. gebouwd.

De voornaamste gegevens zijn:

Lengte over alles .....	133,80	m.
Lengte tussen de loodlijnen	121,92	m.
Breedte op buitenkant		
'spanten .....	18,21	m.
Holte tot shelterdek in		
de zijde .....	10,744	m.
Draagvermogen .....	± 7350	tons
	à 1000	kg.

Laadruiminhoud (in balen),  
incl. 30.000 ft. 3 lading-  
koel- en vrieskamers ... 377.000 ft. 3.

Het schip zal worden uitgerust met een Stork dieselmotor van 6500 APK, die het schip een dienstsnelheid van 15¾ knoop zal geven.

Het schip zal in April a.s. worden opgeleverd.

Deze foto werd genomen, nadat de tewaterlating van het ms „Straat Lombok“ was geschied.

(foto: Tom Kroeze, Rotterdam)



## Bij ons op de bok

Op de bok beleef je soms de raarste dingen. Onlangs, een paar uur vóór we IJmuiden aanliepen, kwam de kapitein op de brug. Het was mooi zonnig weer en weinig aan de hand. „Morgen, drie, hoe staan de zaken?” De derde stuurman groet terug en merkt op: „Nou weinig in de weg, kapitein. Het wordt alleen een uurtje later, we hebben wel stroom mee, maar wat ze beneden aan het koekebakken zijn, weet ik niet hoor”. „Hm, ik zal ze eens even opjatten” en de kapitein pakt de telefoon.

„Zeg, wat is dat voor gemier,” roept hij even later, „die boot loopt niet. Is het spoeltje van je naaimachine op?” Vanwege de scheldkanonnade, die teruggebruld wordt, moet „de ouwe” de hoorn even wat verder van zijn oor houden, temeer daar er nog allerlei vreemde machiegeluiden mee omhoog borrelen. Als laatste vangt hij op: „... en of ze niet zo met dat roer willen kwispelen. Het lijkt wel de staart van een hond, die zijn vrouwtje aan ziet komen. De stuurmachine staat al witheet en bovendien heeft het invloed op het toerental van de hoofdmotor.” „Maar dat is toch te ingewikkeld om zo even uit te leggen”, wordt er puntig aan toegevoegd.

De kapitein glimlacht en legt de hoorn op de haak. Toch krijgt de roerganger te horen: „Je geeft toch wel zo weinig mogelijk roer, hé?” „Jao, kapitein”, moppert de matroos, „mot ik nou koers houwe of niet. Assu 't beter ken, mottu 't maor foor doen. Ik....”.

„Mond houden, doe nou maar wat ik zeg”. Cees is wat opvliegend, maar hij is goed voor zijn werk en daarom wordt er nog weleens wat van hem „gepikt”.

Ondertussen komt de bootsman op de brug om het schip binnen te varen als de loods straks is overgenomen. „57, boots,” zegt Cees, „... en de koningsspoak in de midden. Bindt 'm



maar fast met een endje, want roer gefe mag niet.” Nors loopt hij het stuurhuis uit.

„Eh, Cees”, roept de kapitein hem terug. Vragend staat Cees bij de deur. „Wel, niets over te geven?” vraagt de „ouwe”. „O.... 57, stuurman,” en mopperend loopt Cees naar beneden. „Ei, ei, Cees,” herhaalt de stuurman en kijkt de matroos geamuseerd na, die ze zo lekker „boven op de kast” hebben.

Eh leerling, gooi jij die loodsladder even over de muur, hé,” roept de stuurman van de wacht naar Jan Jansen, die bezig is blokken gangbaar te maken. „Jawel, mijnheer”, antwoordt deze en rept zich naar de midscheeps. Toch heeft hij een beetje de p... in.

Altijd dat „geleerling”. Net of ze zijn naam niet weten. O zo bang voor een beetje amicaliteit. Net of discipline, respect en gehoorzaamheid niet behoren voort te komen uit bekwaamheid en persoonlijkheid. Nee, dat zal hij straks allemaal wel anders en beter doen, als hij eenmaal eerste is, zo mijmert hij.

Ondertussen is hij bij de midscheeps aangeland. De loodsladder ligt al bij de railing. Toevallig is er echter niemand in de buurt om even te helpen. Ennui, dat is niet erg. Dat doet hij wel even alleen. Eerst het begin.... ziezoo, nu dit en dan het restje tegelijk, en tot grote verbazing van kapitein en stuurman gooit Jan het hele geval in zee. Kaam slaat hij zijn handen af en loopt voidaan naar zijn blokken terug.

Stuurman en kapitein staren elkaar stomverbaasd een poosje aan. Dan herstellen zij zich en klinkt het: „Hé, wat betekent dat nou, waarom gooi je dat ding over de muur?” Vragend kijkt Jan omhoog „Nou, dat zei U toch...”. Het is weer even stil. „Ja, om de loods over te nemen, sufferd, kijk dan!” Als Jan in de aangegeven richting kijkt, ontwaart hij de contouren van IJmuiden, inclusief pieren, loodsboot en uiterton. Dan, met een schok, realiseert ook hij zich, wat hij heeft uitgehaald. Hij wordt vuurrood en stamelt: „Oh, ik dacht, .... het was al een ouwe....” De stuurman verbijt een glimlach en zegt: „nou, 't is wat moois, haal maar een andere op en vlug een beetje!”

Langzaam sloft Jan echter weg. Nog 'n beetje confuus. Verdwenen zijn z'n „maatschappijverbeterende” gedachten. Hoe kan je ooit iets goeds presteren, als je met zo'n stomiteit je loopbaan begint?

Stuurman Flink



## Reken het maar na!

Cijfers kunnen niet liegen; maar leugenaars kunnen wel cijferen. Ziehier twee van hun grappen, die aantonen, dat er met cijfers alles te bewijzen is. De acht-urige werkdag laat mij per etmaal acht uur voor slapen en acht uur voor ontspanning. Dat is  $365 \times 16$  uur, wat gelijk is aan 243 etmalen. Afgetrokken van de 365 etmalen per jaar blijven er 122 over. Daar gaan van af: 52 Zondagen, 2 Kerst-, 2 Paas- en 2 Pinksterdagen. Blijven over: 64 etmalen. Voor de Zaterdag trek ik 52 halve dagen af en houd 38 dagen over. Ik neem drie weken vakantie. Rest: 17 dagen. Ik heb 1 uur per dag nodig om naar mijn werk en van mijn werk naar huis te gaan. Dat maakt tezamen 10 dagen. Blijkt over: één dag. En dat is mijn verjaardag en dan werk ik niet!

\*

De bevolking van Engeland, Schotland en Wales telt 46 miljoen zielen. Daarvan zijn er 28 miljoen beneden de 18 of boven de 65 jaar of het zijn huisvrouwen. Er blijven dus 18 miljoen volwaardige arbeiders over. De staatsbedrijven hebben er echter 9 miljoen in dienst; leger er vloot eisen 2 miljoen en in de genationaliseerde bedrijven werken er 6,8 miljoen. Blijven dus 200.000 over. Daarvan zitten er 126.000 in ziekenhuizen en inrichtingen. Van de overblijvende 74.000 zijn er 62.000 werkschuuf of betrokken bij de zwarte handel, de voetbal-pools of de hondenrennen. Er zijn er dus maar 12.000 over. Daarvan zitten er 11.998 in de gevangnissen. Om het particulier initiatief gaande te houden, blijven dus alleen u en ik over — maar ik begin een beetje moe te worden.



## Nederlands Grootste Passagiersschip

Op een daartoe speciaal verbrede, verlengde en van zwaardere fundering voorziene helling van de Rotterdamse Droogdok-Maatschappij is dezer dagen een tien bij twaalf meter metende kielplaat gevolgd door een dubbele bodemsectie van 35 ton, gelegd, waarmee officieel een aanvang is gemaakt met de bouw van het grootste Nederlandse passagiersschip, de „Rotterdam”, bestemd voor de Holland-Amerika Lijn. Met de bouw van dit schip, dat men in de loop van 1959 in de vaart hoopt te brengen, is een bouwsom van honderd miljoen gulden gemoeid. De tonnemaat wordt minstens 38.000 registertons bij een lengte van 230 meter en een breedte van 28.65 meter. De „Rotterdam” zal plaats bieden aan 1.400 passagiers en krijgt een bemanning van 750 koppen. Men hoopt het schip in het najaar van 1958 te water te laten.

Bij deze plechtigheid waren tegenwoordig burgemeester Van Walsum van Rotterdam, mr. K. P. van de Mandele, voorzitter van de K. v. K. voor Rotterdam en de dir. generaal voor de scheepvaart, de heer W. L. de Vries.

## Nederlanders Werken in Pakistan.

„Een van de modernste wonderen, die door vele door de Verenigde Naties uitgezonden experts in Pakistan worden verricht, is wel het grote en misschien iets te weinig bekende „multi-purpose plan” van de Nederlander, prof. dr. W. J. van Blommestein, dat praktisch het gehele gebied van Oost-Pakistan omvat en dat de irrigatieverbetering beoogt van 11 miljoen acres landbouwgrond, evenals het verder in bevoeding brengen van nog 3½ miljoen acres land, dat nog nooit in ontginning is gebracht”, aldus de ambassadeur van Pakistan, begum Liaquat Ali Khan, in de rede, die zij hield bij de opening van de Unesco-tentoonstelling „de weg tot elkaar” in het centraal Noord-Brabants museum in 's Hertogenbosch. „Dit totaal van 14½ miljoen acres door het plan Blommestein te bevoeden landbouwgrond is zes maal het totaal aan landbouwgrond in Nederland”, zo vervolgde zij.

Het plan omvat eveneens de bouw van een hydro-elektrisch krachtstation, dat een capaciteit zal hebben van 500.000 kilowatt gedurende zeven maanden van het jaar en van 300.000 kilowatt in de andere vijf maanden.

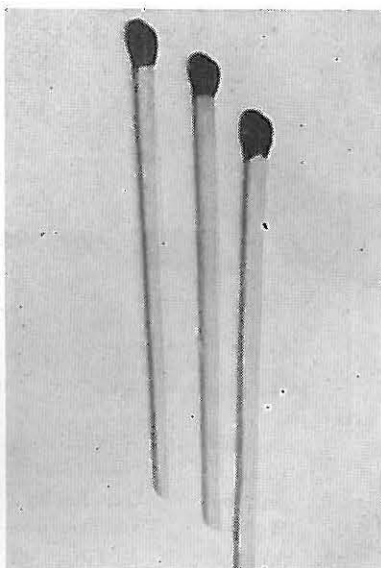
Voorts het maken van een polder, groot 725.000 acres in het Khulna district dat in het zuidelijkste deel van het „Ganges-Kobadak plan” ligt, die eveneens door prof. Blommestein is ontworpen en die thans voltooid is. Om een indruk te krijgen van de grootte van deze polder herinnerde de ambassadeur er aan, dat de vier IJselmeerpolders en de Wieringermeer in totaal slechts 550.000 acres omvatten.

Als gevolg van de uitvoering van deze plannen zal een vroeger uitermate arm en onder-ontwikkeld gebied worden veranderd in een waardevolle graanschuur niet alleen ten dienste van Pakistan doch van geheel Zuid-Oost-Azië.

De ambassadeur deelde voorts mee, dat twee Nederlandse ondernemingen, de Nederlandse Heidemaatschappij en

het ingenieursbureau Dwars, Hoedrik en Verhey te Amersfoort, nog deze maand vijf deskundigen naar Oost-Pakistan zullen sturen voor de voorbereiding van het aanleggen van polders. De allereerste voorbereidende maatregelen zijn al een half jaar geleden getroffen, en nu zal een algemeen plan worden opgesteld. De Begum herinnerde er aan, dat op allerlei andere gebieden Nederlandse deskundigen in Pakistan werkzaam zijn en zei, dat haar land voor deze hulp zeer dankbaar is. „Het werk van deze deskundigen, zowel individueel als collectief, is een van de meest waardevolle methoden om „de weg tot elkander” te bouwen, de grote snelweg waarlangs wij alle volkeren graag willen zien gaan naar vreedzame en constructieve welvaart en vooruitgang, door begrip en samenwerking, en verantwoordelijkheidsgevoel”, aldus de ambassadeur.

## Onze maandelijkse foto-prijsvraag

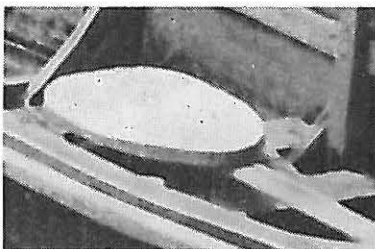


Nevenstaand ziet u de oplossing van de foto-prijsvraag, voorkomende in het Januari-nummer van „de Uitlaat” nl. drie luciferstokjes.

De uitgeloopte Rp. 15,— gaan dit maal naar:

Gouw Sian-Ko  
Beambte afd. TD/HK.

\*



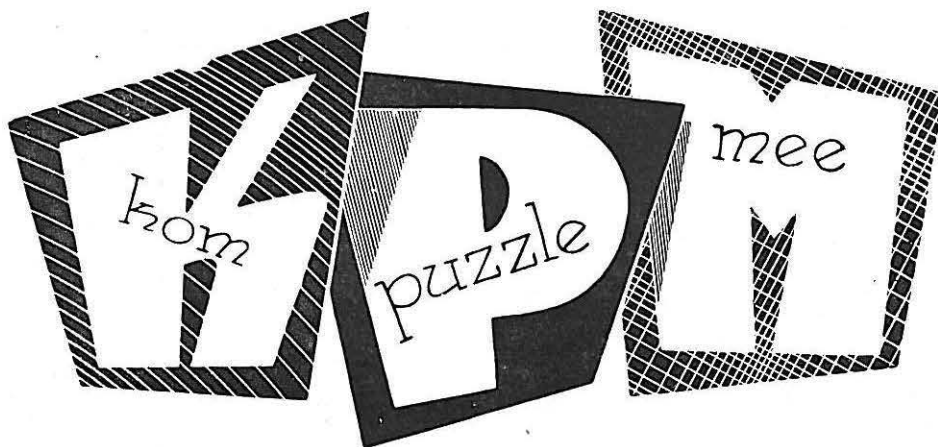
Hiernaast staat de opgave voor deze maand. We geloven echt niet dat u met de oplossing veel moeite zult hebben. Bent u er achter, zend dan uw oplossing aan de Redactie van „de Uitlaat” p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.

Zet in de linker-bovenhoek van de envelop: foto-prijsvraag en controleer even of uw naam en adres op uw inzending staan vermeld, dat wordt nl. nog wel eens vergeten.

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

Het ms. "Musi" te Lho Seumaweh.

(foto: Hfdwtk. W.Th. P. Mierop)



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

De eerste prijs van Rp. 50,— gaat naar:

H.L. Voogel. 2e wtk, ms „Kalabahi“

de tweede prijs van Rp. 30,— aan:

R.E.P. 1e Clercq. gezagv, ms, „van Neck“

de derde prijs van Rp. 20,— aan:

A. de Vries. Hfd. wtk. ss, „Blinjoe“

De juiste oplossing van de componisten-prijsvraag, luidt als volgt:

1. Beethoven — Mondscheinsonate
2. Chopin — Nocturnes
3. Schubert — Onvoltooide
4. Wagner — Lohengrin
5. Mozart — de Toverfluit

De uitgelooftde Rp. 25,— gaan naar:

Mevr. S. Kloots-Botman  
echtge. 1e stm.  
djl. Djambi 49  
Surabaia.

Van het Cirkel-raadsel, gepubliceerd in het Januari-nummer van „de Uitlaat“ kwam slechts één goede oplossing binnen.  
De prijs van Rp. 25,— gaat dan ook naar:  
W. M. Makaämpoh. HK I, Afd, Nautische Dienst.

Aan alle prijswinnaars onze gelukwensen.

Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden:

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan:  
de Redactie van „de Uitlaat“  
p/a n.v. K.P.M.  
Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.
2. Onduidelijk geschreven oplossingen worden zonder meer ter zijde gelegd.
3. Voor juiste inzendingen zijn 3 geldprijzen beschikbaar gesteld:  
1 prijs van Rp. 25,—  
1 „ „ Rp. 15,—  
1 „ „ Rp. 10,—
4. Over oplossingen en/of toekenning der prijzen kan NIET worden gecorrespondeerd.

De puzzle van deze maand is een

### RONDEDANS.

182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196
181	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	197
180	131	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	145	198
179	130	89	56	57	58	59	60	61	62	63	64	101	146	199
178	129	88	55	30	31	32	33	34	35	36	65	102	147	200
177	128	87	54	29	12	13	14	15	16	17	66	103	148	201
176	127	86	53	28	11	10	11	12	13	14	67	104	149	202
175	126	85	52	27	10	9	10	11	12	13	68	105	150	203
174	125	84	51	26	9	8	9	10	11	12	69	106	151	204
173	124	83	50	25	8	7	8	9	10	11	70	107	152	205
172	123	82	49	24	7	6	7	8	9	10	71	108	153	206
171	122	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	109	154	207
170	121	120	119	118	117	116	115	114	113	112	111	110	155	208
169	168	167	166	165	164	163	162	161	160	159	158	157	156	209
224	223	222	221	220	219	218	217	216	215	214	213	212	211	210

Oplossingen moeten ons uiterlijk 20 April a.s. hebben bereikt.

Wij wensen u weer veel succes!

De laatste letters van ieder in te vullen woord zijn tevens de beginletters van het volgende woord.

- |       |     |                                      |
|-------|-----|--------------------------------------|
| 1 t/m | 8   | makker                               |
| 7     | 17  | annonce                              |
| 15    | 25  | eilandje in het Haringvliet          |
| 23    | 30  | voorexamen                           |
| 28    | 37  | kannibaal                            |
| 35    | 49  | een lijfstraf aan iemand voltrekken  |
| 47    | 55  | zedig, kuis                          |
| 54    | 60  | bekend dal in Zwitserland            |
| 59    | 70  | toestand van een invalide            |
| 69    | 76  | Europeaan                            |
| 74    | 82  | prettig                              |
| 81    | 89  | stad in Nederland                    |
| 88    | 95  | verbinding van waterstof en stikstof |
| 94    | 99  | ranonkelachtige plant                |
| 97    | 105 | Gemeente in de kop van Zuid-Holland  |
| 104   | 112 | einde van het darmkanaal             |
| 110   | 116 | behoefteigheid                       |
| 115   | 125 | ontaarden                            |
| 123   | 129 | hert                                 |
| 127   | 133 | land in Europa                       |
| 131   | 137 | groente                              |
| 135   | 142 | rechthoekig                          |
| 140   | 149 | voorafgaand geval                    |
| 147   | 157 | insectenkunde                        |
| 156   | 163 | niemand uitgezonderd                 |
| 161   | 167 | eens                                 |
| 165   | 175 | grote zwemvogel                      |
| 174   | 183 | ondervinding (meervoud)              |
| 181   | 191 | gunstige gezindheid                  |
| 190   | 195 | droombeeld                           |
| 194   | 204 | verzorging, voeding                  |
| 202   | 210 | tot op een derde verminderen         |
| 208   | 220 | rente of winst opleveren             |
| 219   | 224 | land in Europa                       |





