



de Uitlaat

12e JAARGANG No. 5

MEI 1957

de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

12de jaargang no. 5

Mei 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:
Schelpenzoeken op het strand van
Parangtritis (Zd. kust Midden-
Java)



Op de achterpagina:
Prawen bij Sakenan (Bali)
(foto's: Frank Bodmer Studio's)

Druk: n. v. Visser & Co.
Djakarta



Grote schoonmaak op de kade van Priok's eerste haven

(foto: Willy van Boggelen)

Van de Redactie

Een woord van dank Redactie weer overgenomen

Na op 31 Maart j.l. per KLM-superconstellation van Europees verlof te Djakarta te zijn teruggekeerd, heb ik daags daarna de hoofdredactie van ons personeelsorgaan „de Uitlaat“ weer overgenomen van de interim-redactie, bestaande uit mevrouw C. D. W. van Menxel en Mr. G. van Voorhuizen.

Toen ik begin Augustus van het vorige jaar, daartoe als gevolg van een motorongeluk, gedwongen was enige weken rust te houden in het Ziekenhuis Petamburan, werd de Redactie van ons blad overgenomen door de heer Hazebroek, die, plotseling voor deze voor hem onbekende taak geplaatst, hier tot ult. 1956 op keurige wijze voor heeft gezorgd. Eind December moest hij zijn eigen werk bij de Tandheelkundige Dienst weer opnemen en de Redactie ging toen in handen over van Mevrouw Van Menxel.

Voor de wijze waarop de heer Hazebroek en mevrouw Van Menxel, onder supervisie van Mr. Van Voorhuizen, de redactie van het orgaan hebben gevoerd, heb ik niets dan lof. Ik wil hier gaarne een woord van dank uitspreken voor de bereidwilligheid, waarmee zij begin Augustus a. p. mijn taak overnamen en hebben voortgezet.

Dit Mei-nummer van „de Uitlaat“ is dan weer door mij geredigeerd en ik vertrouw dat het contact tussen lezers en medewerkers met de Redactie weer even prettig moge zijn als dit nu toe steeds is geweest.

Met frisse moed gaan we verder!

a. n.



Onlangs werd de Centrale Inkoop Dienst op het Hoofdkantoor gevestigd en betrok de ruimte, die voordien werd ingenomen door de PZ-distributie Toko. Hoe onze toko thans is gehuisvest, toont U bovenstaande foto.

(foto: D. Pardie/CM II/dlv.)

M.C. Koning Studiefonds

Uit het Jaarverslag over 1956.

Het Bestuur van het M.C. Koning Studiefonds bracht op 14 maart 1957 zijn verslag uit over het jaar 1956.

Hieruit blijkt dat in 1956 een bedrag ad f 33.938.11 beschikbaar werd gesteld voor studiebeurzen, terwijl tevens de tegenwaarde van Rp. 6.110.— werd betaald voor studiebeurzen in Indonesië en als bijdrage in de contributie van de Stichting Nederlands Onderwijs in Indonesië.

In 1956 hebben 9 pupillen van het Studiefonds hun studie met succes beëindigd; wegens onvoldoende studieresultaten werd de tegemoetkoming aan een drietal pupillen gestaakt.

Op 1 januari 1957 volgden 67 pupillen hun opleiding met een tegemoetkoming uit het Fonds en wel:

- 8 aan een Universiteit
- 2 aan de Technische Hogeschool
- 2 aan een Economische Hogeschool
- 5 aan een Zeevaartschool
- 2 voor Radio-telegrafist
- 5 aan een M.T.S.
- 1 aan een Ambachtsschool
- 7 aan een Kweekschool voor Onderwijzers
- 1 voor Acte M.O. Nederlands
- 1 aan een Academie voor Lichamelijke Opvoeding
- 1 aan een Academie voor Beeldende Kunsten
- 2 aan een Kunstnijverheidsschool
- 2 aan een Muziekschool
- 2 aan een Balletschool
- 3 voor Secretaresse
- 1 voor Verpleegster
- 1 voor Apothekersassistente
- 5 aan een Huishoudschool
- 1 voor het Textielbrevet
- 1 voor Bedrijfsassistent (eindexamen U.T.S.)

53,

terwijl financiële steun verleend werd bij aanschaf van leermiddelen, extra-lessen of reiskosten aan

- 11 pupillen die het Middelbaar of het Voorbereidend Hoger Onderwijs volgden, aan
- 2 pupillen, die een school voor Uitgebreid Lager Onderwijs bezochten en aan
- 1 pupil, die Buitengewoon lager Onderwijs volgde.

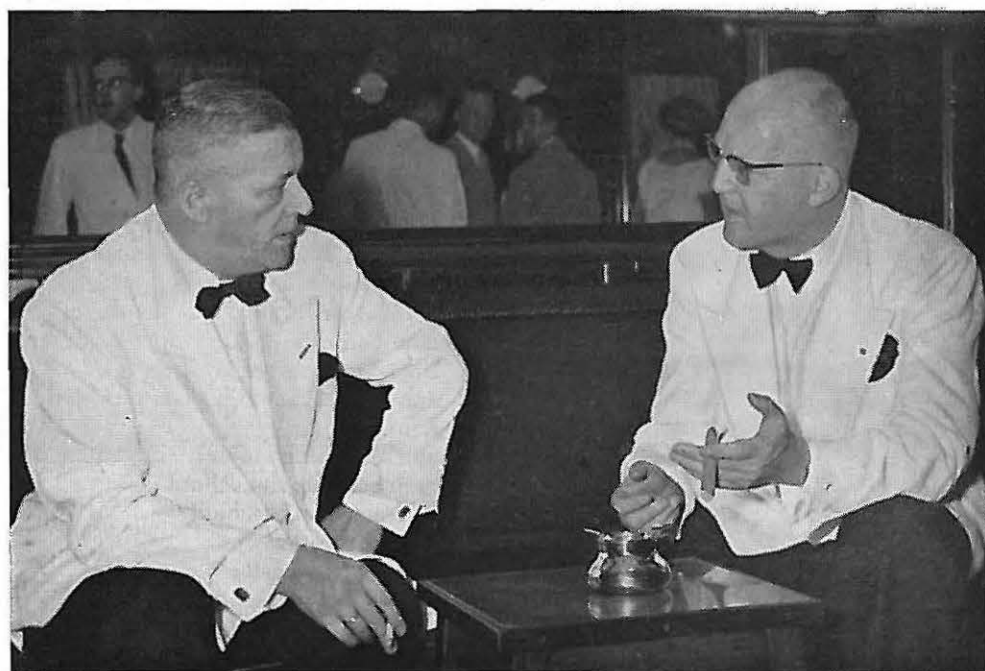
67

In zijn vergadering van 25 maart 1957 kende de Raad van Bestuur een extra-bijdrage toe voor het jaar 1957 ten bedrage van f 30.000.—, daarmee het Bestuur in staat stellend, zijn taak op de tot dusverre gevolgde wijze voort te zetten.

Afscheidsreceptie's van de heer en mevrouw De Koe bestemd voor het personeel

Op 25 Maart j.l. werd het varend personeel van onze Maatschappij aan boord van het te Tg. Priok binnenvaart liggende ss. „Plancius” in de gelegenheid gesteld afscheid te nemen van de scheidende President-Directeur en mevrouw De Koe.

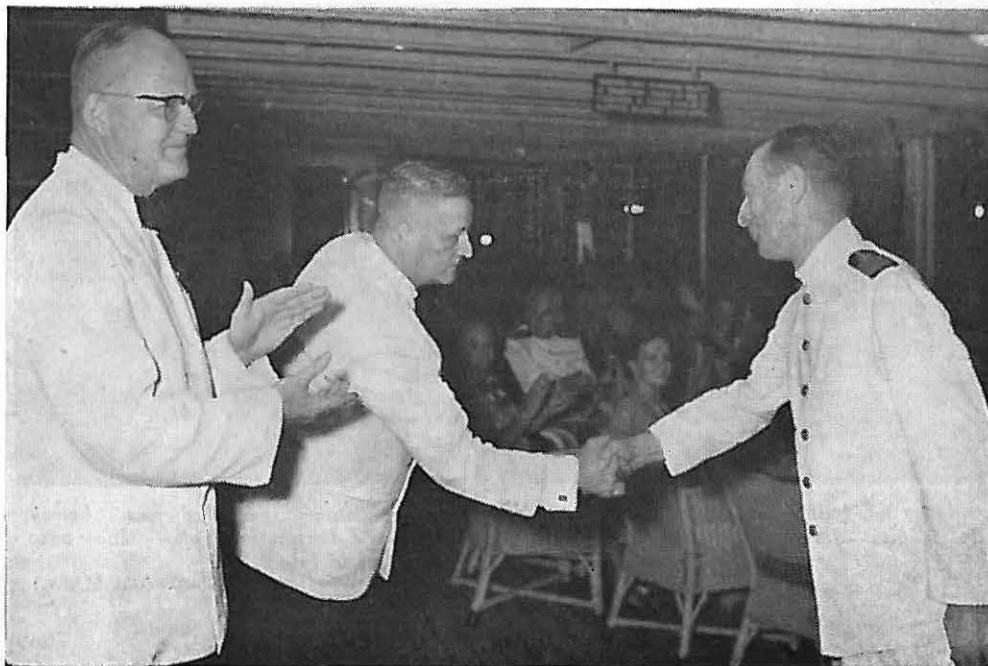
Mevrouw De Koe neemt afscheid van de heer Sidik, hoofdbottelier van het ms. „Camphuys”.



Zelfs op deze zeer genoegelijke avond werd nog even tijd gevonden voor een ernstig gesprek.



De oudst-aanwezende gezagvoerder, de heer W. F. Huiding sprak namens het varend personeel de heren De Koe en De Geus toe.





Op 28 Maart j.l. werd het wal-
personeel van onze Maatschappij in de
bovenzaal van Hotel des Indes te Dja-
karta in de gelegenheid gesteld afscheid
te nemen van de familie De Koe.

De heer De Geus memoreerde in zijn
toespraak de speciale verdiensten van
de heer De Koe en kon tevens de ver-
heugende mededeling doen dat het
Hare Majesteit de Koningin had
behaagd de scheidende President-
Directeur te benoemen tot Ridder in de
Orde van de Nederlandse Leeuw.



Daartoe uitgenodigd door de heer
De Geus speldt mevrouw De Koe haar
echtgenoot de kleine versierselen op
behorende bij het Ridderschap in de
Orde van de Nederlandse Leeuw



De heer R. Soerodjo, lokaal-hoofd-
employé bij de Afd. Vrachtzaken en
nestor van het Indonesische personeel
onzer Maatschappij, neemt afscheid van
de heer De Koe.

HENK

Vanochtend om zes uur ging de telefoon, en toen de broze gelukstoestand die men slaap noemt aan flarden was gerinkeld, bleef er weinig anders over dan hallo te roepen door het verziekenende apparaat.

„Zeg Henk”, riep een wakkere mannenstem. met het timbre dat Leo Riemens mooi vindt, „nou sta ik hier in de Albert Cuyp, en dat mens zegt dat ze er niks van af weet. Ik zeg, nou mooie boel, ik zeg, u bent toch aangeschreven, we gaan d'r toch hoop ik geen kommetje soep van maken, maar d'r was niks mee aan te vangen, en ik had m'n kaart niet bij me, en ze zegt, dan kom je straks maar terug.”

„Dit is Henk niet”, zeiden we eindelijk.

Er was een stilte. Toen zei hij: „Nou, ik hep me daggie wèl”, en brak af.

Waar waren Morfeus' armen? Onder het bed gevallen, misschien, maar daar helde het al weer, en die vent riep:

„Het loopt allemaal mis, Henk. Eerst krijg ik bonje in de Albert Cuyp, en dan bel ik een vent die zegt dat je het niet bent, maar wat kan ik nou doen?”

„Ophangen”, adviseerden we, hetgeen hij zwijgend deed.

Maar ergens in die cel leidde Freud of de duivel zijn knoestige vinger langs de schijf, want hij was meteen terug:

„Met Henk?”

„Nee.”

„Dat ken niet. Ik ben niet achterlijk.”

„Maar u spreekt niet met Henk.”

„Ken u Henk dan niet roepen?”

„Er is hier geen Henk bekend.”

Weer die stilte, maar nu geladen met drift. En door de elektrische draden snelde toen de verschrikkelijke boodschap:

„Zeg u dan maar tegen Henk dat-ie mag doodvallen. Van mijn.”

Waarvan akte, Henk.

uit: „Algemeen Handelsblad”

Rectificatie

In het April-nummer van „de Uitlaat” kwam op pag. 9 een foto voor, waarbij als onderschrift werd opgenomen: De „Batavia” in de haven van Tg Priok. De opmerkzame lezer (we hebben geen andere) zal hebben gezien dat het niet de „Batavia” was maar de „Blinjoe”.

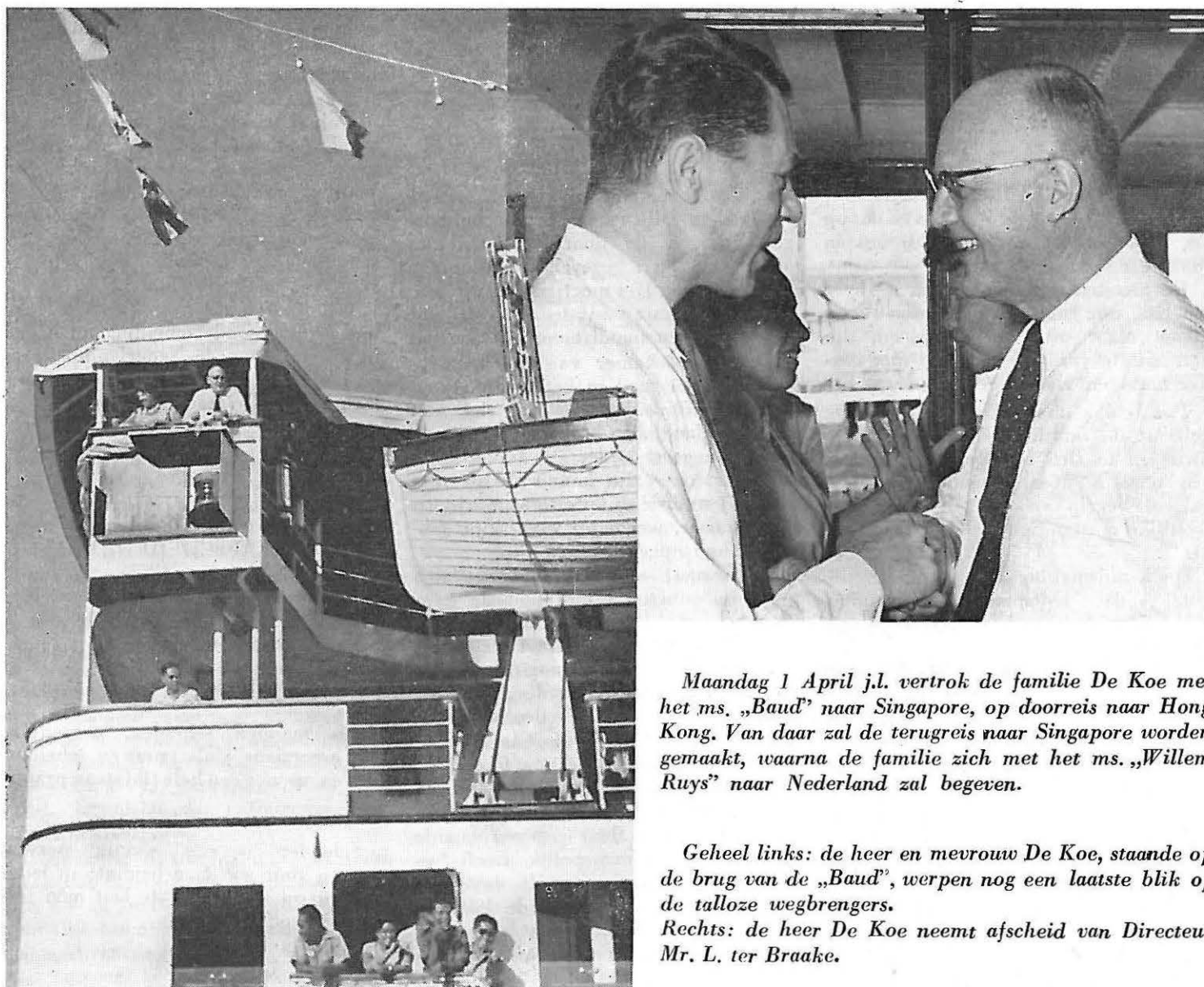


Tijdens de afscheidsreceptie voor het gehele personeel in de bovenzaal van Hotel des Indes op 28 Maart j.l. sprak de heer A. H. Knoppjen, oudste chef van dienst, de heer en mevrouw De Koe toe en bood namens het gehele personeel, van hoog tot laag, zowel van de vloot als van de wal, een afscheidscadeau aan, bestaande uit een schilderij van de bekende schilder Adolfs alsmede een zilveren koffie- en theestel.

S



De heer en mevrouw De Koe naast de aangeboden cadeaux.



Maandag 1 April j.l. vertrok de familie De Koe met het ms. „Baud” naar Singapore, op doorreis naar Hong Kong. Van daar zal de terugreis naar Singapore worden gemaakt, waarna de familie zich met het ms. „Willem Ruys” naar Nederland zal begeven.

Geheel links: de heer en mevrouw De Koe, staande op de brug van de „Baud”, werpen nog een laatste blik op de talloze wegbrengers.

Rechts: de heer De Koe neemt afscheid van Directeur Mr. L. ter Braake.



Een laatste toast aan boord van de „Baud”.

Wij wensen, namens het gehele personeel, de familie De Koe een goede reis en een behouden aankomst straks in Nederland.

President-Directeur Mr D. F. de Koe

nam afscheid van Makassar

Wij hebben onze President-Directeur en retraite en Mevrouw De Koe op 26, 27 en 28 Februari j.l. bij ons in Makassar op bezoek gehad.

De meesten van ons kenden de heer De Koe nog niet. Wij kenden hem alleen maar uit enkele brieven, die zijn handtekening droegen en niet zonder angst en vreze werden gelezen.

Het is dan ook een hele opluchting geweest de familie zich vrij en ongedwongen te zien bewegen in de kring van onze KPM-samenleving, hartelijk en vol begrip voor zakelijke en persoonlijke omstandigheden en vraagstukken.

De kennismaking met onze Vereniging „de Ontspannings-Vereniging K.P.M.”, heeft vooral het accent gelegd op dit bezoek.

Wij hebben ervaren, dat de heer De Koe niet verwacht heeft, bij de vele buruhkwesties, welke ons Agentschap in de vorige jaren op een bijzondere wijze hebben doen afsteken, een eendrachtige en homogene KPM-gemeenschap aan te treffen, die op gezette tijden alle levensproblemen van zich af kan zetten en zich kan uitleven in sport en spel en andere geneugten, waarvoor de O.V. K.P.M. gelegenheid biedt.

De heer en mevrouw De Koe hebben zich ook kunnen overtuigen van de uitstekende prestaties van onze jongelui van de Badminton- en Tafeltennis-sectie, verder van de Voetbal-afdeling en tenslotte van de ongeëvenaardheid van onze KPM-band, de „Royal Packet Merry Makers”.

Wij hebben de prijsuitreiking meegeemaakt door de heer De Koe aan de winnaars van onze inter-KPM Ping-Pong- en Badminton-wedstrijden.

Wij hebben hem zien glunderen en popelen bij het modderballet, dat ten beste werd gegeven door het KPM-elftal — dat er tussendoor gezegd in de Kantoorvoetbalbond uitkomt en het vorige jaar nummer 2 in de competitie is geëindigd — met het elftal van de „Tjiluwah” van de R.I.L., met welk schip de familie De Koe is gekomen en vertrokken.

Wij hebben de heer De Koe tenslotte verwonderd zien staan over de virtuositeit, het rythme en het elan van de „Royal Packet Merry Makers” en zich onbeschoornd, met volle overgave aan de dans zien wijden, daarmede alle beperkende grenzen van zijn standing

terzijde schuivend in de algemene vreugde en jolijt van de avond, bij gelegenheid van de door de Agent en Mevrouw Lagers gegeven receptie voor het personeel. Het moet gezegd worden, dat de stemming in de overvolle tot dansvloer gemetamorfoseerde, overigens beperkte huiskamer van het agentenhuis, er heel goed in heeft gezeten.

Hoe heeft de heer De Koe zich niet geuit in dankbare bewoordingen over de goede geest onder de Makassarse KPM-ers, over zijn kennismaking met de band en over zijn prettige ervaringen in Makassar, welke hij vanaf zijn aankomst had opgedaan.

De Chinese handelswereld liet zich evenmin onbetuigd en bood de heer en mevrouw De Koe een lunch aan met heerlijke „Chow” en veel „Yam Seng”.

Tenslotte is daar ook nog de receptie geweest aan boord van de „Tjiluwah”, waar autoriteiten en particuliere relaties uit scheepvaart- en handelskringen waren genodigd in een feestelijke sfeer van gulle gastvrijheid, jolijt en vertier. Ook hier hebben de Merry-makers kleur en fleur gegeven aan de avond, die onherroepelijk heeft geresulteerd in een dansje-nà.

Zo is het afscheid van de heer en mevrouw De Koe, reeds lang weer achter de rug. De familie heeft een

laatste blik kunnen werpen op de toewijding en laaiende geestkracht van onze KPM-gemeenschap en bewaart ontegenzeggelijk prettige herinneringen aan haar kort verblijf te Makassar.

Ook voor ons is dit bezoek van blijvende waarde, omdat wij daaruit hebben geleerd, dat een Directie, hoe hoog zij ook boven ons troont en hoe vaak onbegrijpelijk haar beslissingen zijn, evenals wij, alle menselijke eigenschappen heeft, welke wij, typerend voor ons, vaak miskennen.

Wij wensen de heer De Koe geluk met de hoge onderscheiding tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw en besluiten, met een „vaarwel en good luck in der Heimat” voor beiden.

A. J. W.

OVER AFSCHIED NEMEN

Het leven is een voortdurend afscheid nemen.

Elise von Heyking

*

Als mannen scheiden, zeggen ze „tot weerziens”; als vrouwen scheiden, blijven ze nog een hele tijd staan praten.

*

Scheiden is een weinig sterven, sterven voor wie men bemint; in ieder uur en op iedere plaats laat men iets van zichzelf achter.

Edmond Harancourt



De stemming zat er goed in.

Het ms. „Senegalkust“ redde 23 drenkelingen van brandende coaster

Moedig optreden van bemanning

Door het ms. „Senegalkust“ (ex „Van Spilbergen“) werd op 26 Februari j.l. ten Westen van Afrika, ter hoogte van de Golf van Guinea, de Liberiaanse coaster „Fer“ brandende aangetroffen. Na verschillende reddingspogingen mocht het de bemanning van de „Senegalkust“ gelukken 23 drenkelingen van het brandende scheepje te redden.

De „Senegalkust“, onder commando van gezagvoerder T. M. Kuipers, toebehorende aan de Nederlandse Tank en Paketvaart Maatschappij en varende voor de Holland West Afrika Lijn, was op 24 Februari j.l. vertrokken van Takoradi (Goudkust) met bestemming Grand Bassa (Liberië). De volgende dag werd op de eerste wacht door de 3de stuurman een niet nader te identificeren lichtschijnsel waargenomen. Tijdens de Hondenwacht van de 26ste constateerde de 2de stuurman dat het waargenomen licht afkomstig was van een brandend vaartuig. Onmiddellijk werd de gezagvoerder gewaarschuwd en direct werden de nodige maatregelen getroffen. De machinekamer werd ingelicht, brandslangen, extincteurs enz. aan dek klaargezet.

Toen men dichterbij was gekomen, bleek het vaartuig een kleine coaster te zijn die in lichterlaaie stond. Het was kennelijk een oliebrand en aan de voortdurende ontploffingen was te zien dat er drums met benzine aan boord waren. De „Senegalkust“ begon te manoeuvreren en draaide zeer langzaam op een afstand van een $\frac{1}{2}$ tot $\frac{3}{4}$ mijl naar de loefzijde van het brandende scheepje. Op het eerste gezicht leek het dat er zich onmogelijk nog levende wezens aan boord zouden kunnen bevinden. Kort daarna hoorde men geschreeuw van in het water ronddrijvende mensen; vervolgens bleek de „Senegalkust“ terecht gekomen te zijn temidden van een 12-tal drenkelingen, die zich hadden vastgeklampt aan drijvende luikplanken en ledige drums.

De kapitein van het brandende schip kwam langs een neerhangend touw het eerst aan boord. Direct werd de, voor het laden te Grand Bassa buitenboord gereedhangende, barkas gevierd en werd begonnen met het oppikken der drenkelingen. De 3de stuurman Doeksen, die het commando had over genoemde barkas, zag kans om 11 mensen uit zee op te pikken.

Inmiddels was ook de motorreddingboot gevierd die, onder commando van de 2de stuurman Stausebach kans zag een drenkeling op te pikken alsmede de

deerlijk met brandwonden overdekte Spaanse hoofdwerktuigkundige aan boord te halen. Deze laatste werd op een brancard aan boord van de „Senegalkust“ gehesen, waarna hem direct door de le stuurman Hage eerste hulp werd verleend. Teneinde aan deze gewonde alle mogelijke zorg te kunnen besteden, werd langs radiotelefonische weg aan Radio Medical Scheveningen advies gevraagd over de te volgen medische behandeling.

Ondertussen waren de aan boord van de „Senegalkust“ genomen geredden in de eetsalon ondergebracht en van al het noodzakelijke voorzien.

Gezagvoerder Kuipers vernam van de geredde kapitein dat het brandende vaartuigje de Liberiaanse coaster „Fer“ was, op weg van Sinu naar Cape Palmas, geladen met gasoline, gasolie en stukgoederen. Het scheepje was 88 BRT en had 90 ton lading aan boord, terwijl er ook nog een aantal passagiers aan boord was. De brand was de vorige avond om half 10 uitgebroken en had zeer snel om zich heen gegrepen. De kapitein had de bemanning en de passagiers des avonds om 11 uur aangeraden om het schip te verlaten, aan welk verzoek het grootste deel der opvarenden gevolg had gegeven. De aan boord genomen geredden bestonden dan ook uit de gehele bemanning plus nog enkele passagiers. Aangezien er volgens de kapitein zich in totaal 26 mensen aan boord hadden bevonden, werden er nog 12 vermist, onder welk aantal zich nog enige vrouwen en kinderen moesten bevinden.

Ondertussen werd het zoeken naar nog meer overlevenden onvermoeid voortgezet. De 3de stuurman Doeksen, die zich ondanks de zeer felle brand en de steeds plaatsvindende ontploffingen zo dicht mogelijk bij het brandende wrak waagde, kwam tot de ontstellende ontdekking dat er zich aan boord nog mensen bevonden. Nog dichterbij werd langs de „Fer“ gevaren, zodat hij hen kon toeroepen in het water te springen. Men scheen dit niet te durven, waarna stuurman Doeksen zich niet langer bedacht en zich met de barkas langs het brandende schip begaf en de in

doodsangst verkerende slachtoffers aan boord nam. Toen deze groep veilig en wel door de „Senegalkust“ was overgenomen, werd door stuurman Doeksen een tweede poging ondernomen, doch aan boord trof hij geen levende wezens meer aan.

Inmiddels was het licht geworden, doch ook de verschillende uitkijken die aan boord van de „Senegalkust“ waren uitgezet, zagen geen verdere drenkelingen meer.

Om kwart over 8 die morgen werd besloten het verdere zoeken naar eventuele slachtoffers te staken, daar rederijkerwijze moest worden aangenomen dat er zich geen overlevenden meer in de nabijheid bevonden, terwijl ook de toestand van de gewonden het noodzakelijk maakte dat zo snel mogelijk medische hulp moest worden verleend, temeer nog daar de toestand van de gewonde hoofdwerktuigkundige kritiek was.

Een kwartier later werd, nadat de beide boten weer aan boord waren genomen, vertrokken met bestemming Monrovia (Liberië), alwaar de volgende ochtend om 1 uur ten anker kon worden gegaan. Helaas was het de hoofdwerktuigkundige niet meer gegeven Monrovia te bereiken; vlak voor het middernachtelijk uur is hij aan de bekomen brandwonden bezweken.

In totaal werden 23 personen gered, waaronder 5 vrouwen en 2 kinderen (een jongetje van 6 jaar en een baby van 2 maanden).

Een woord van lof komt toe aan de gehele bemanning van de „Senegalkust“, die niets heeft nagelaten dat kon bijdragen tot het redden der overlevenden en die alles heeft gedaan wat in haar vermogen lag om de geredden terwille te zijn.

Speciale vermelding verdient hier ongetwijfeld het moedige optreden van 3de stuurman Doeksen, die, met volkomen terzijdestelling van risico's tot tweemaal toe langs de zijde van het als een fakkel brandende wrak van de „Fer“ ging en er in mocht slagen drie vrouwen, twee kinderen en vier mannen van een afschuwelijke verbrandingsdood te redden.

Onze diepe bewondering !

Het moedige optreden van stuurman Doeksen is voor de Minister van Verkeer en Waterstaat aanleiding geweest hem voor te dragen voor toekenning van de „De Ruytermedaille“ in zilver, welke hem bij Koninklijk Besluit van 30 Maart j.l. is verleend. Deze Koninklijke onderscheiding zal door Hare Majesteit de Koningin persoonlijk aan stuurman Doeksen worden uitgereikt op Zaterdag 15 Juni a.s. ten paleize Soestdijk.

Radio Nederland roept:

Schip van de Week

Voor de scheepvaart is de uitzending van Radio Nederland wereld-omroep „Schip van de Week” een begrip geworden. Iedere week wordt dit programma gebracht en wij opvarenden weten al bijna niet anders of het is altijd zo geweest. Toch is het slechts 10 jaar geleden, dat een groep zee-lieden ver van huis, varend ergens op de wijde oceaan, voor het eerst luisterden naar de groetendienst van de toenmalige P.C.J. Tien jaar is voor ons mensen reeds een vrij lange periode, wat kan er n.l. in zo'n tijdsbestek bij ons en onze omgeving niet veranderen. Dit te weten en te doorleven brengt ons er toe terug te blikken en jubilea e.d. te vieren en te herdenken.

Voor de groetenuitzending van „Schip van de Week” was het op Woensdag, 6 Maart, een dergelijke herdenking, want het was dien dag juist 10 jaar geleden, dat het eerste groetenprogramma werd uitgezonden.

Het verheugde ons dan ook in het bijzonder, dat mijn echtgenote en ik voor dien dag uitgenodigd waren de min of meer feestelijke uitzending van het Oost- en West-schip te Hilversum bij te wonen. In de jaren, dat wij geregeld luisterden naar het Koopvaardij-programma van Radio Nederland, was het ons steeds weer opgevallen, hoe in de studio te Hilversum steeds kans werd gezien, de deelnemers aan de groeten-dienst het gevoel te geven, dat zij zelf mede de uitzending verzorgden. Uit brieven van huis bleek telkens weer hoe de gezinnen van de opvarenden, die een groetenprogramma mee-maakten, een onvergetelijke dag beleefden.

Op grond van de luisterindrukken hadden wij ons van de medewerkers van Radio Nederland en alles wat met de uitzending te maken heeft een bepaalde voorstelling gemaakt. Nu zouden wij door persoonlijk contact onze indrukken aan de werkelijkheid kunnen toetsen.

In opgewekte stemming maakten wij op Woensdag 6 Maart de reis van onze woonplaats Rotterdam naar Hilversum. Tegen ongeveer 11 v.m. werden wij in Hotel Gooiland verwacht. Vanaf het moment van onze persoonlijke aan-raking met de Nederlandse Wereldom-roep tot ons vertrek op de late namiddag op die Woensdag van 6 Maart zijn wij geboeid geweest door alles wat wij hebben meegemaakt en beleefd.

De spontane ontvangst, de sfeer waarin het samenzijn van de groeten wordt gebracht, geeft onmiddellijk het gevoel dat men niet bezig is gewone routine af te doen. De entourage ziet er feestelijk uit, de bedrijvigheid is ongedwongen en blijmoedig. Met verbazing vraagt men zich af of de Nederlandse Wereldomroep deze wijze van ontvan-

gen elke week 10 jaar lang zó heeft kunnen opbrengen en volhouden. Op zich zelf is dit reeds een prestatie, waar voor men bewondering dient te hebben.

Door tussenkomst van onze K.P.M.-vertegenwoordigster, mevr. Hobma-Glastra, werden wij voorgesteld aan de organisator en samensteller in de groetenprogramma's, de heer Godard Kal. Deze kennismaking was direkt al een winstpunt in het voordeel van onze koopvaardij-groetendienst. Vlot en vriendelijk beweegt de heer Kal zich tussen zijn gasten, weet een ieder op zijn gemak te stellen zonder echter een moment de leiding, die hij geven moet, uit handen te geven.

Naast de goede verzorging wordt zakelijk alles geregeld om de uitzending die komen gaat goed te doen slagen.

Onze belangstelling ging uiteraard ook uit naar al de voorbereidingen, die getroffen dienen te worden, voordat een groetenuitzending voor de Koopvaardij in de aether komt.

Op enthousiaste en overzichtelijke wijze vertelde mevrouw Hobma hierover het e.e.a.:

De Wereldomroep stuurt jaarlijks een indelingsschema, waarbij de K.P.M. 11 à 12 beurten per jaar krijgt toegevoegd voor een groot aan een z.g.n. Oostschip. Onze afdeling Personeel Djakarta wijst de schepen aan en stuurt een lijst naar Amsterdam met namen en adressen van familieleden der opvarenden.

Het Amsterdam-kantoor regelt de uitzendingen naar betrokkenen en geeft de namen door aan Radio Nederland Wereldomroep (11 families per uitzending). De Wereldomroep verstuurt aan deze familieleden formulieren met aanwijzingen omtrent de uit te spreken groet. Voor de uitzending wordt over en weer vergeleken of ieder, die verwacht wordt, gereageerd heeft.

De Wereldomroep ontvangt de concept „speeches”, waarin de nodige correcties worden aangebracht. Aan de hand van de uit te spreken teksten

wordt een werkschema opgesteld door de heer Kal. Op de dag van de opname komen de resp. families om de beurt bij de heer Kal, die dan nog even de tekst doorneemt en zonodig veranderingen aanbrengt. Dan gaat de tekst naar een typiste, die hem in 3-vond maakt, 1 exemplaar voor de omroep, 1 voor de assistente en 1 voor de spreker (ster). Met interesse volgden wij het slot van dit werk in Hotel Gooiland, waar in een van de feestzalen de studio is geïmproviseerd voor de uitzending van de groetendienst. Als het z.g. draai-boek gereed is, kan het „Schip van de Week” van wal steken.

Op grond van de jarenlange ervaringen loopt alles op wieltjes. Het Oost-schip was dit maal onze „van Riebeeck” onder Kapitein J. L. Jonker en het Westschip de „Stentor” van de K.N.S.M. onder Kapitein E. J. Kant.

In twee groepen gezeten wachten de dames, kinderen en familieleden in goede stemming op de dingen, die zullen komen. De tafeltjes van de families van het Oostschip waren aangegeven met K.P.M. Maatschappij vlaggetjes, terwijl de familieleden van de K.N.S.M. gezeten waren aan tafels, waarop de Kroonvlag van de K.N.S.M. prijkte.

Voor de inwendige mens werd keurig gezorgd; in een uitstekende bediening werd een koele drank, gebak en koffie geserveerd.

Tussen de bedrijven door maakten wij ook kennis met de vertegenwoordiger van de K.N.S.M., de heer Bosman, een sympathiek man, die zichtbaar in de blijdschap deelde van het dames- en kinderen-gezelschap, die op het punt stonden contact te maken middels de microfoon met hun schip. Voor de Wereldomroep en de K.N.S.M. was deze uitzending een heel bijzondere. Op 6 Maart was het n.l. juist 10 jaar geleden, dat voor het eerst zo'n groeten-programma de lucht inging naar het K.N.S.M. schip de „Pericles”. Dit schip werd in 1950 omgebouwd tot passagiers-schip en vaart thans als „Oranjestad” voor de K.N.S.M. in de Caribische passagiersdienst. Aangezien de „Oranjestad” juist in Amsterdam in de haven lag, werden enkele leden van de état-major voor deze uitzending uitgenodigd. Voorts waren in de studio aanwezig twee gezagvoerders, die indertijd op de „Pericles” dienst deden als respectievelijk derde en tweede stuurman. Als eregast was ook in ons midden de heer Hudig, oud-directeur van de K.N.S.M. en de Chef Personeel van deze Maatschappij, de heer Vermeulen. Het was naar men ons mededeelde de heer Hudig, die tien jaar geleden als directeur van de K.N.S.M. er direkt mee accoord ging, dat een K.N.S.M. schip als eerste bij een groetenuitzending zou

worden betrokken, een uitzending die uitgroeide tot het thans zo populaire „Schip van de Week”.

Omstreeks 12.30 namen wij met de families van het Oost- en Westschip deel aan een gezamenlijke lunch. De stemming was na de spontane ontvangst perfect, het was de opgewektheid, die hoort bij één grote familie. Als de lunch afgelopen is, terwijl nog wat wordt nagepraat, houdt de heer Kal nog een explicatie dat in hoofdzaak er op gericht is het publiek op haar gemak te stellen en die last van plankenkoorts mochten hebben dit te doen vergeten. Enkele deelnemers worden dan nog aangewezen hun tekst voor te lezen, waarna de uitnodiging volgt te verzamelen in de lobby om op het sein van de heer Kal in rijen van twee naar de studio te wandelen.

In de studio was ondertussen alles in gereedheid gebracht voor de uitzending. Bij onze aankomst in de zaal was aan de voorkant het scheepsorkest onder leiding van de bekende pianist Tom Erich reeds opgesteld. De echtgenoten, kinderen, familieleden en genodigden van het Oostschip namen rechts plaats, de genodigden dames en familie van het Westschip waren aan de linkerkant van de zaal gezeten.

Eerst kregen wij gelegenheid kennis te maken met de omroeper van „Radio Nederland” Guus Weitzel. Dikwijls hadden wij zijn stem gehoord varende in het Verre Oosten en mochten hem nu de hand reiken.

Met veel élan en zwier kwijt Guus Weitzel zich van zijn taak. Hij is onderhoudend en geestig, schept zichtbaar genoeg in zijn werk als verbindingsman tussen schip en wal.

Het duo Kal-Weitzel denkt letterlijk aan alles. Ondermeer worden alle leden van het scheepsorkest voorgesteld, terwijl ook de heren Huysinga en Henk Dorel respectievelijk muziekprogramma-leider en zanger van het scheepsorkest met ons kennis maakten. Men krijgt voorts advies hoe te spreken, hoe en wanneer te applaudiseren. De liedjes worden vooraf gezamenlijk gezongen en het „slot”, dat moet eindigen met een enthousiast en langgerekt daaaaag enige malen beoefend.

Dan vangt de uitzending aan. De voortreffelijke inleiding, adviezen en instructies doen het „Schip van de Week” zonder verdere moeilijkheden de reis aanvangen. Dan gaat de bekende stem van Guus Weitzel de microfoon in:

„Schip van de Week in de Oostelijke sector is vandaag het motorschip „van Riebeeck”, deel uitmakend van „de vloot varende voor de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij. Wij treffen Kapitein Jonker en zijn mede-opvarenden momenteel te „Djakarta of reeds op de kustreis,



(foto: J. H. C. Vermeulen)

(opname in Hotel Gooland)

Op Woensdag 10 Maart j.l. was het precies 10 jaar geleden dat Radio Nederland - Wereldomroep het eerste „Schip-van-de-week”-programma de aether instuurde. Op deze herdenkingsdag was het zo populaire Groetenprogramma bestemd voor de opvarenden van ons m.s. „van Riebeeck”. Als gasten waren bij deze uitzending o.m. aanwezig onze medewerker en schijver van bijgaand artikel Commodore H.A. Corsten en zijn echtgenote (staande in het midden).

„Voor U allen en natuurlijk ook voor „alle K.P.M.’ers overzee en op zee „allereerst een groet van het Amsterdam-kantoor van Mevrouw Hobma, „die hier weer Uw maatschappij vertegenwoordigt. Ons Schip van de Week is vandaag gepavoiseerd en wij varen de Commodore vlag van de „K.P.M. In ons midden hebben wij „als gast de gezagvoerder van het „s.s. „Plancius”, zo vaak aangediend „in de „Uitlaat” als de „grand old lady”, hier is dan Kapitein Corsten „met echtgenote deze reis bij ons „aan boord. En verder zijn er vele „gasten bij de K.N.S.M. families, die „in een tienjarig „Schip van de Week” groeten gaan brengen aan „ons Westschip m.s. „Stentor”. Voor „iedereen op zee onze wens: een „goede ontvangst en een genoeglijk „half uurtje”.

Toen kwamen de groeten van de echtgenoten en kinderen in een vlot-programma gebracht, afgewisseld met muziek en zang.

Dit deel van de uitzending bracht ontroerende momenten wanneer innerlijke gevoelens van een zeemannsvrouw even geroerd naar voren kwamen of een kind zo hartelijk en open een daag riep aan Pappie daar ergens ver op zee.

Dat aan alles gedacht wordt, kwam treffend naar voren aan het slot van de groetenuitzending, toen Guus Weitzel

met het schip van de week koerste naar de K.P.M.’ers in het Logeergebouw, Ziekenhuis Petamburan, de „Kali Mati” of elders op de vloot en aan de wal. Het afscheid kwam met een spontaan en welgemeend daaaaag, nadat de zeevarende vrienden een goede reis en steeds behouden aankomst was toegewenst. Wij luisterden daarna naar de groetenuitzending van het Westschip, het m.s. „Stentor” van de K.N.S.M. Ook dit programma werd in vlot tempo afgewerkt. Toen kwam in een reportage en vraaggesprek de herdenking van de eerste groetenuitzending naar de „Pericles” in 1947, juist op deze dag 10 jaar geleden.

De initiefnemers kunnen met voldoening op hun werk terug zien, terwijl de medewerkers steeds voorspoedige reizen maakten met het „Schip van de Week”. De bekendheid van dit aether schip is onder de Nederlandse zeelieden net zo algemeen als in oude tijden de vermaarde „Flying Dutchman”.

Nu echter geen vrees voor het spookschip der zee maar steeds vreugdevolle ontmoetingen van schip tot schip met de klanken en stemmen van huis en thuis. De uitgestippelde koers is in de afgelopen 10 jaar juist gebleken, het Commando in goede en bekwame handen, teamgeest en teamspirit onder alle medewerkers uitstekend. Dit alles verdient zeker een ere saluut.

Persoonlijk hebben wij voorts kunnen constateren, wat zo'n dag in Hilversum de zeemansvrouw heeft te bieden, vooral vanwege de persoonlijke belangstelling van buiten.

Hoe sporadisch kan n.l. de zeemansvrouw door haar levensomstandigheden naar voren treden. Zij leeft feitelijk maar een bescheiden en min of meer eenzaam bestaan. In de dagelijkse taak, bij opvoeding der kinderen en oplossing van moeilijkheden en problemen staat zij prachtig alleen.

Van de genoeglijke zijde, die ook de werkring van haar man meebrengt, merkt zij in het algemeen weinig. Als gast van de Nederlandse Wereldomroep is zij dan plotseling het stralende middelpunt. De dames krijgen het gevoel, dat voor haar en om haar deze dag zo feestelijk wordt doorgebracht en zij blijkbaar ook betekenis heeft in de wereld van de zee. Hieraan mee te mogen werken moet de schoonste compensatie zijn voor alle inspanning, waarbij ook erkentelijkheid moet worden uitgesproken voor de royale steun in ieder opzicht gegeven door de Nederlandse Reders.

Het schip van de week vaart thans verder naar de volgende mijlpaal. De omstandigheden waren op de reizen van de eerste 10 jaar in het algemeen gunstig, de bedrijfsresultaten verheugend.

Vertrouwen in de toekomst is dan ook alleszins gewettigd, daarbij gesteund door de oprechte belangstelling en dankbaarheid van heel zeevarend Nederland.

H. A. C.

Internationale samenwerking

Een goede samenwerking in en tussen bedrijven bevordert de productiviteit. Dit geldt eveneens voor een samenwerking tussen landen. Een goed voorbeeld hiervan hebben de Europese spoorwegen gegeven. Sinds korte tijd namelijk rijdt tussen Keulen en Braunschweig een proeftrein met Duitse, Franse, Deense, Zwitserse en Nederlandse sneltreinstuiven van het modernste type. Het doel van dit gezamenlijke onderzoek is, vast te stellen, welke elementen bij de rijtuigbouw een rustige loop der rijtuigen zullen waarborgen.

De proeftrein rijdt eerst 50.000 km tussen Keulen en Braunschweig vice-versa. Daarna worden de rijtuigen op speciale test-trajecten in Westfalen nauwkeurig onderzocht. Na deze test zullen de rijtuigen een tweede rit van 50.000 km moeten maken. Tot slot zullen zij worden onderzocht door een Europese commissie, gevormd door experts uit negen landen.



Bedrijvigheid op de kade te Tg. Priok na aankomst van een schip.

(foto: W. van Boggelen)

Vissen krijgen een paspoort

Het proefstation voor de visserij te Hamburg geeft thans vele vissen op verschillende plaatsen in de Atlantische Oceaan een paspoort! De dieren worden daartoe eerst gevangen en in een leefnet gedaan, waarna met behulp van een chirurgische naald een draadje perlon van slechts 0,6 millimeter dikte door de staart wordt gehaald. Daaraan maakt men een genummerd, rond plaatje van plastic vast, de draad wordt afgesneden, de uiteinden aan elkaar geknoopt en de vis heeft een soort paspoort gekregen. De bedoeling is, dat later elke vis die van een plaatje is voorzien, zo snel mogelijk na de vangst zal worden opgezonden naar het proefstation te Hamburg. Dit wordt aan de achterzijde van het plaatje verzocht. Op die manier hoopt men te kunnen nagaan wat de „gebrandmerkten” in hun leven overkomt en waar ze heengaan.



De technische proefvaart van het ms. "Straat Lombok"

Een Bestuurslid van de Vereniging van Oud-employés der K.P.M. schreef ons het volgende verslag over de gehouden proefvaart van het ms. „Straat Lombok” op 3 April j.l.:

„Plaatselijke mistvlagen in de kuststreek, helder weer in het binnenland”, dat was de voorspelling van het KNMI te de Bilt voor 3 April j.l. Nu, dat „plaatselijke” had die dag wel een zeer ruime betekenis, want we hebben de gehele dag geen zon gezien, wel uren lang de misthoorn horen blazen, wat misschien voor het uitproberen van dit instrument op deze proefvaart nuttig was, maar voor ons passagiers niet aangenaam in de oren klonk.

Zo begon dan de technische proefvaart van het ms. „Straat Lombok”, waarvoor o.m. ook het Bestuur van de Vereniging van Oud-employés der KPM een uitnodiging had ontvangen, met een ruime vertraging, waardoor wij gelegenheid hadden kennis te maken met vele andere genodigden. Wij schrijven „vele” en U zult het met ons eens zijn dat zulks juist is, als wij er U nog bijvertellen dat er zo ongeveer een 225 gasten en officials geëmbarkerd werden. Bij het aan boord komen kreeg iedereen een soort „passagierslijst” alsmede een programma van hetgeen er die dag te beleven zou zijn. Nu, voor zo’n passagierslijst zou een behoorlijk groot passagiersschip zich heus niet behoeven te schamen; het enige vreemde ervan was misschien dat er geen enkele passagieresse op voorkwam.

Hoe dit groot aantal passagiers op een schip, dat vrijwil geen passagiersaccommodatie heeft, zich op een mistige, kille dag toch zonder enige ernstige hinder over het schip heeft kunnen bewegen, is ons nu nog steeds een raadsel, al zal de équipage (inwendig) wel eens gemopperd hebben over al die mensen, waaronder zeer vele oud KPM-ers en technici, die zich overal mee bemoeiden en uitleg wilden hebben van al die nieuwigheden die op dit mooie schip te bewonderen waren. En dat nog wel op een varend schip...

We hebben het geduld van dek- en machinekamerpersoneel die 3de April extra bewonderd. Heren Gezagvoerders, stelt U zich eens voor dat U een hele dag de brug vol hebt lopen met allerlei mensen, die van alles willen zien en uitgelegd willen hebben!

En zo was het toch op de 3de April op de „Straat Lombok”. Wij hadden

respect voor kapitein Sikkes, dat hij dit alles maar zo kalm opnam en zijn nieuwe schip toch zo precies, over de in het begin erg heilige zee en later nog door de steeds toenemende mist, zijn weg kon doen vinden. Daartussendoor moesten de diverse technische proeven worden genomen met stuurmachine, handstuurinrichting, manoeuvreerbaarheid, ankerproeven etc. Hij zal ongetwijfeld gedacht hebben dat het gelukkig alleen maar op deze eerste dag zo druk en vol aan boord was en het zal de volgende drie dagen dat deze proefvaart duurde, wel beduidend rustiger zijn geweest.

Er waren o.a. zo’n vijftig leerlingen met hun leeraren, van verschillende zeevaartscholen afkomstig, aan boord. Wat hebben deze jongens genoten die dag en wat is er een praktijk opgedaan! Betere reclame voor onze zeevaart en speciaal voor onze Maatschappij is nauwelijks denkbaar. Wij hopen dat vele van deze jonge mannen op die dag besloten hebben hun uiterste best te doen om na hun schoolopleiding op een dergelijk schip een plaatsje te krijgen.

Wij ouderen hadden volop gelegenheid het schip van voor tot achter te bezichtigen en het verschil op te merken tussen de inrichting en volmaaktheid van dit schip en de schepen (en scheepjes), waarop wij een goed deel van ons leven sleten. Toch hoorden wij menigmaal de opmerking maken dat wij op die eenvoudig ingerichte schepen toch maar geworden zijn „de” grote KPM-familie; men sprak dan ook de hoop uit dat ook de opvarenden van deze comfortabele schepen zich „één” zullen gaan voelen.

De KPM-gastvrijheid op deze dag ontbrak uiteraard niet en wij hoorden nu en dan zelfs mompelen dat het welletjes kon zijn met het als maar aanvoeren van schalen en plateaux met alle mogelijke lekkernijen en drankjes. Al was de zitruimte voor een dergelijk groot aantal personen ontoereikend, weinig hinder werd daarvan ondervonden, daar doorlopend verschillende groepen zich over het schip verspreidden.

Toen tegen het einde van de middag, toen vele wat vermoeid en uitgekeken raakten en het weer niet toeliet om buiten te verblijven, door de radio een ooggetuigeverlag begon van de voetbalwedstrijd Duitsland-Nederland, was

In memoriam

Te Terneuzen overleed op
20 Maart j.l. in de ouderdom van
58 jaar, de heer

P. V. A. Galle

in leven gepensionneerd hoofd-
werktuigkundige van onze Maat-
schappij.

*

Van het Amsterdam-kantoor
ontvingen wij bericht dat in de
leeftijd van 49 jaar op 23 Maart j.l.
employé

C. Altink

werkzaam op de Afdeling Per-
soneel, is overleden.

Wijnen de heer Altink, die
sedert 1 September 1938 in dienst
was van onze Maatschappij, was
de laatste jaren onder meer belast
met de administratie van de leer-
lingen van de „De Ruyter-school”,
hun uitzending na het behalen
van het diploma en de aanname
van Kortverbanders. Hierdoor is
hij vooral bij vele jonge officieren
een bekende persoonlijkheid, wiens
heengaan zeker zal worden be-
treurd.

Bij de begrafenis van de heer
Altink, die mede door zijn be-
scheidenheid en oprechtheid vele
vrienden bezat, waren een 40-tal
collega’s van het Amsterdam-
kantoor aanwezig. Namens de
Directie en zijn collega’s werd
het woord gevoerd door Jhr.
S. G. van Weede.

Zij rusten in vrede

dat eigenlijk gezegd wel een uit de
toon vallend besluit van deze zeer in-
teressante dag, maar geheel en al on-
welkom was het niet.

Alles verliep met de bekende KPM-
vlotheid en stiptheid, tot het debar-
kement met de Spidobootjes en bus-
vervoer naar het Centraalstation te
Rotterdam toe.

Ongetwijfeld zullen alle genodigden
een bijzonder interessante dag hebben
gehad en speciaal wij, oud-KPM-ers
zijn onze Directie ten zeerste erkente-
lijk dat wij tot de genodigden waren
uitverkoren.

L.V.

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN

Per vliegtuig:

H. A. Corsten	gezagv.	25/3	ex RV
J. Maan	1e stm.	25/3	ex RV
H. Boorsma	gezagv.	25/3	ex RV
A. O. A. Niederer	hfd. empl.	31/3	ex EV (naar afd. PZ/HK)
A. A. Dekker	gezagv.	1/4	ex RV
M. J. de Lange	hfd. empl.	1/4	ex EV (naar afd. ND/HK)
Tan Tjoen Hoat	hoofd.baas	7/4	ex EV (naar Werkpl./Tg. Priok)
C. van de Wetering	hoofd.baas	10/4	ex EV (naar Werkpl./Tg. Priok)
R. Severien	1e stm.	10/4	ex RV/SV
E. Th. W. Verkouteren	3de stm.	10/4	ex RV/SV
P. B. Nieland	2de stm.	10/4	ex RV/SV
P. Starkenburg	1e stm.	20/4	ex RV
J. H. Smith	2de wtk.	23/4	ex RV/SV
P. J. M. B. van Wieringen	hfd. wtk.	24/4	ex RV
A. V. Ferwerda	3de wtk.	24/4	ex RV/SV
H. Hillebrandt	hfd. wtk.	25/4	ex RV
R. E. P. le Clercq	gezagv.	27/4	ex RV

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 22/4:

Mevr. C.M. Willemsen-Schuurman echtg. hfd. empl.

W e l k o m !

VERTROKKEN

Per vliegtuig:

C. A. Polderman	4de wtk.	25/3	RV
J. W. A. Berends	4de wtk.	25/3	RV
R. B. Schabracq	3de stm.	25/3	RV/SV
J. F. Verhoeckx	3de stm.	25/3	RV/SV
J. J. Dijkstra	3de stm.	26/3	RV
B. Tijmstra	gezagv.	26/3	RV
A. F. J. van Riet	3de wtk.	27/3	RV/SV
J. Hakkers	4de wtk.	27/3	RV
W. Nieboer	4de wtk.	27/3	RV/SV
A. Strunk	3de wtk.	28/3	RV/SV
J. Casteleijn	3de wtk.	28/3	RV/SV
H. H. D. Iken	5de wtk.	28/3	RV/SV
G. W. de Bruyn	gezagv.	29/3	RV
P. F. Albrecht	gezagv.	29/3	RV
G. H. Schagen	empl.	1/4	EV (ex ag. Penang)
R. L. Raak	hfd. wtk.	1/4	RV/VP
A. P. Belde	3de wtk.	1/4	RV/SV
E. Oeben	3de wtk.	1/4	ontslag op verzoek
H. de Wolff	3de wtk.	3/4	RV/SV
Jhr. J. W. O. van den Bosch	adj. chef	4/4	EV (ex afd. Doorvoer/HK)
L. van Dijk	hfd. wtk.	5/4	RV/VP
D. Hartman	hfd. wtk.	6/4	RV
J. W. Luymes	adj. chef	6/4	EV (ex ag. Medan)
J. H. G. Mesters	gezagv.	7/4	RV
K. Winters	3de wtk.	7/4	RV/SV
A. de Bruijn	kv. 3de wtk.	8/4	einde dienstverband
V. W. Orth	hfd. wtk.	10/4	RV/VP
G. H. Schurink	5de wtk.	15/4	RV/SV
J. G. Ormel	3de stm.	15/4	RV/SV
H. de Geest	2de stm.	17/4	RV/SV
J. van der Walle	3de stm.	17/4	RV/SV

C. P. Sorgedrager	adj. chef	21/4	EV (ex ag. Menado)
W. de Wilde	5de wtk.	22/4	RV/SV
A. J. Manuuputy	2de stm.	22/4	RV/SV
J. Langbroek	3de stm.	22/4	RV/SV
J. Aldewereld	3de stm.	22/4	RV/SV

Per ms. „Oranje” ddo. 5/4:

A. P. Krul en gezin	dienstchef	EV (ex afd. CM/HK)
D. van Santen	gezagv.	RV/OP
W. C. Korving en echtg.	gezagv.	RV
S. J. Krijt en gezin	gezagv.	RV
H. Boeree en gezin	1e stm.	RV
J. G. J. Borger	3de stm.	ontslag op verzoek
L. H. v.d. Wal	3de stm.	RV/SV
H. C. Verlinde en gezin	2de wtk.	RV
J. H. Beumer	2de wtk.	RV
A. Kwik en echtg.	kv. 3de wtk.	einde dienstverband.
F. L. J. Schornack	3de wtk.	RV
v.d. Waag en gezin		

Per ms. „Johan van Oldenbarnevelt” ddo. 5/4 van S'baia:

C. Bood 1e stm. RV/SV

Per ms. „Utrecht” ddo. 25/4:

P. J. Prosé en echtg. diensthoofd EV (ex Med. dienst/Petamburan)

Een goede reis !!

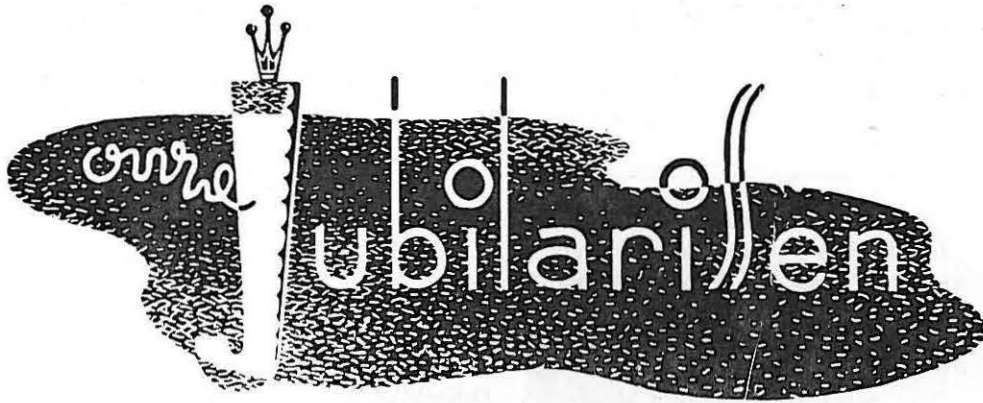
NIEUW AANGENOMEN:

J. J. Oenema	3de stm.	ddo. 3/4	aangek. per vliegt.
R. S. Prawoto	loc. empl.	ddo. 7/4	geplaatst afd. PZ/HK
Kiswojo			
M. L. J. de Zeeuw	kv. 3de wtk.	ddo. 10/4	aangek. per vliegt.
G. A. da Costa	loc. empl.	ddo. 10/4	geplaatst I. & M.-dienst/Tg. Priok
J. Vries	3de stm.	ddo. 24/4	aangek. per vliegt.
W. B. H. Strubbe	kv. gezagv.	ddo. 25/4	aangek. per vliegt.

Welkom bij onze Maatschappij !

MUTATIES:

C. Schouten	empl.	ddo. 25/3	van ag. S'pore naar Surveydienst/Tg. Priok
F. H. van der Roest	empl.	ddo. 30/3	van afd. VZ/HK naar ag. Medan
J. J. Ostreig	empl.	ddo. 30/3	van ag. Tg. Priok naar ag. Palembang
Ch. R. Weenas	loc. empl.	ddo. 1/4	ontslag op verzoek (ex I. & M.-dienst/Tg. Priok)
C. de Rooide	empl.	ddo. 15/4	van Surveydienst/ Tg. Priok naar TD/HK
M. L. de Wit	hfd. empl.	ddo. 15/4	van TD/HK naar Surveydienst/Tg. Priok
W. Snel	empl.	ddo. 16/4	van SMP/Berouw naar Werkpl./Tg. Priok
J. E. Landeweer	hfd. empl.	ddo. 19/4	van ag. S'pore naar VRV/HK
G. A. Schoneveld	3de stm.	ddo. 26/4	ontslag op verzoek.



Hamid terlahir pada tgl. 3 Djuli 1895 di Djakarta. Sebagai pemuda jang umur 17 tahun ia pada tgl. 2



Hamid
mandor kepala-
binder Mag. van
Gedrukten
2 Djuni 1957
45 tahun

Djuni 1912 masuk kerdja pada Perusahaan kami sebagai pesuruh. Dalam bulan September 1914 ia di-tundjuk mendjadi tukang stempel, dan dalam bulan Pebruari 1923 diangkat mendjadi binder. Pada tgl. 1 Djanuari 1952 ia dinaikkan pangkatnja mendjadi mandor-binder dan pada tgl. 1 Djuli 1955 berlang-sung pengangkatannja mendjadi mandor kepala binder (klerk I) pada Magazijn van Gedrukten.

Kami mengutjapkan selamat setulusnja kepada Hamid dengan perajaannja peringatan dinas 45 tahun pada tgl. 2 Djuni j.a.d.

*

Fatarudin glr. St. Bandaharo werd 31 Augustus 1900 te Padang geboren. Hij trad 1 Juni 1922 als tallyklerk in dienst van de KPM. 1 Januari 1946 werd hij aangesteld tot 3de klerk, waarna hij op 1 Januari 1948 tot 2de klerk werd bevorderd. Zijn benoeming tot 1e klerk kwam af op 1 Januari 1950 en 1 April 1951 werd hij tot hoofdklerk II aangesteld.



Fatarudin glr.
St. Bandaharo
hoofdklerk II
ag. Padang
35 jaar
1 Juni 1957

*

Abdul Gani hoofdklerk I ag. Samarinda
35 jaar
1 Juni 1957
(geén foto beschikbaar)

Abdul Gani werd 7 September 1903 te Bandjarmasin geboren. 1 Juni 1922 trad hij als 3de klerk in dienst van onze maatschappij. In 1936 werd hij tot 2de klerk bevorderd en

op 1 Januari 1946 werd hij aangesteld tot 1e klerk. Zij bevordering tot hoofdklerk II kwam af op 1 Januari 1947. 1 Januari 1952 volgde zijn benoeming tot hoofdklerk I

*

Christiaan Johannes Bertus Oudsteyn werd 21 Juni 1903 te Semarang geboren. Na in Surabaya de K.E.S. te

hebben doorlopen, trad hij op 8 Juni '22 als assistentwerktuigkundige in dienst van de K.P.M. In Augustus 1923 volgde zijn aanstelling tot 4e werktuigkundige. In dat zelfde jaar behaalde hij te Djakarta zijn diploma A. In 1924 werd hij tot 3de werktuigkundige bevorderd. In November '26 werd, eveneens te Djakarta het B-diploma scheepswerktuigkundige behaald. In 1928 werd de heer Oudsteyn benoemd tot 2de wtk.

In 1931 werd het C-diploma behaald en in dat zelfde jaar werd de heer Oudsteyn aan de wal geplaatst als surveyor (hfd. employé). 1 Januari 1947 volgde zijn bevordering tot adjunct-chef b/d Technische Dienst en op 1 Juli van het vorige jaar werd hij aangesteld tot Diensthoofd.

Wij wensen de heer Oudsteyn, die nog steeds aan de Technische Dienst te Surabaya is verbonden, van harte geluk met zijn a.s. 35-jarige dienstjubileum.

*

J. Tamaela ladingklerk
35 jaar
24 Juni 1957
(geén foto beschikbaar)

Joël Tamaela werd 10 Juli 1901 te Amahef geboren. Op 17 Augustus 1921 trad hij als leerling-ladingklerk in KPM-dienst. Op 1 Januari 1925 werd hij tot ladingklerk bevorderd. Gedurende de Tweede Wereldoorlog heeft de heer Tamaela doorgevaren, o.a. op de "Van Swoll" en de "Van Spilbergen". Wij wensen hem met zijn 35-jarig dienstjubileum op de 24 ste Juni a.s. van harte geluk.

Bij K.B. is ter gelegenheid van de herdenking van de geboorte van Michiel Adriaanszoon de Ruyter, een ereteken ingesteld voor schippers, stuurlieden en verdere leden der bemanning van koopvaardij-schepen en vissersvaartuigen en voor andere personen, die zich door verdienstelijke daden voor de Nederlandse scheepvaart hebben onderscheiden.

Deze medaille is bij K.B. aan de volgende personen toegekend:

In goud aan de heer W. H. de Monchy te Hulshorst, oudste directeur van de N.V. Nederlandsch-Amerikaansche scheepvaart maatschappij Holland-Amerika Lijn; prof. mr. J. Offerhaus te Amstelveen, voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart; prof. dr. ir. W. P. A. van Lammeren te Wageningen, directeur van het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation.

In zilver aan de heer C. van den Blink te Rotterdam, gezagvoerder bij de N.V. Verenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij; de heer A. Haitisma te Haarlem, gezagvoerder bij de N.V. Stoomvaart maatschappij Nederland; dr. L. B. J. Stuyt, te 's-Gravenhage; pater P. G. A. Koevoets, S. C. J., directeur-havenaalmoezenier van het haven-district Rotterdam; mevrouw C. R. Schokking-de Visser, te Rotterdam; de heer J. Th. Verstelle, te 's-Gravenhage, cartograaf-hoofdamtenaar bij het ministerie van Marine; de heer A. W. Ph. Weitzel, te Hilversum, verbonden aan Radio Nederland en Wereldomroep.

In brons aan de heer J. Dijkhuizen, te Katwijk aan Zee, schipper ter zee-visvaart.

DANKBETUIGING

Aan allen, die hebben doen blijken bij het heengaan van onze lieve Man en Vader, de heer

R. D. WASTERVAL

betuigen wij hierbij onze oprechte dank.

Wed. Th. F. Wasterval-Singal
Robby
Charles

Zwanenburg, April 1957
IJweg 133 B

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XXII

Het laat zich begrijpen, dat ook de Inheemse prauwenvoerders zich tot een vrije haven aangetrokken gevoelde, waar geen formaliteiten waren te vervullen, geen rechten werden geheven en geen vragen werden gesteld. Gedurende de eerste 2½ jaar van de vestiging van Singapore werden er reeds 2506 aangekomen Inheemse prauwen geteld; in 1822 arriveerden er 1434 en een jaar later waren dit er 1519 (20.193 ton).

Het waren meest alle Boeginezen, die in die jaren de vrachtvaarders van de Maleise Archipel werden genoemd. In October/November kwamen er hele vloten binnenzeilen met stofgoud, hout, kamfer, tin, paarlemoer, diamanten (van Borneo), was, tripang, specerijen enz. enz. Dit binnenlopen werd als een van de grootste evenementen van het jaar beschouwd. Op het strand werd dan een soort fair georganiseerd waar sarongs, Inheemse stoffen, mooie vogels en andere medegebrachte luxe artikelen ten toon werden gesteld en waar men gretige kopers vond. De handelsartikelen gingen meestal direct naar de opkopers van de plaatselijke handelaren.

Voor het jaar 1833 vinden we reeds een meer gespecificeerde statistiek. In dat jaar arriveerden er in totaal 1599 prauwen (34.927 ton), w.o.

van Borneo	138 prauwen	3096 ton
„ Celebes	55 „	1345 „
„ Bali	63 „	1566 „
„ Java	72 „	2986 „
„ Sumatra	514 „	3744 „
„ Riouw	251 „	3613 „

In 1841 zien we 2548 (65.792 ton) prauwen de haven van Singapore binnenzeilen. De in een vorig artikel reeds gesignaleerde verplichte Port-Clearance en manifesten voor de Registratie der Im- en Export voor de Europese vaart in 1843 waren ook voor de prauwenvoerders van kracht, doch dan in een meer eenvoudiger vorm. De vóór dat jaar genoemde cijfers moeten dus altijd nog als een globale taxatie worden aangemerkt. Voor het jaar 1842 vinden we nog 2490 prauwen (69.268 ton).

Dat de handel der prauwenvoerders die belangstelling had die deze verdiende, moge blijken uit het ondervolgende krantenartikeltje uit 1843, gepubliceerd onder het hoofd: „The Bugis Traders”.

„In het markt-rapport vinden wij bij enige artikelen vermeld staan: omzetten gering en voorraden groter”.

In het Januari-nummer '56 van „de Uitlaat” publiceerden wij toen voorlopig het laatste vervolg van de serie „Archipelvaart in het verleden” van de hand van de heer G. Knijpenga.

Het zal U ongetwijfeld duidelijk zijn dat het schrijven van een dergelijke gedocumenteerde artikelenreeks zeer veel (vrije) tijd kost. Dit was de reden waarom op de eerstvolgende aflevering gewacht moest worden.

Het is de Redactie dan ook een genoegen mede te delen de schrijver bereid te hebben gevonden om genoemde serie in dit nummer van ons blad te continueren.

De afwezigheid der Boeginese handelaren heeft een belangrijke invloed op de vraag. Wij vernamen, dat door de vroege wijziging van de moesson het grootste deel der Boeginese prauwen Singapore dit seizoen niet heeft kunnen bereiken; slechts ongeveer 50 arriveerden er in de haven. De rest, een 200-tal, ging overstag en liep Surabaia binnen. Daar werden ze met niet verwachte vriendelijkheid en de nodige gunsten door de autoriteiten aldaar ontvangen. Hun werd toegestaan de goederen aan wal te brengen en, evenals te Singapore, vrij van rechten te verkopen. Al het mogelijke werd gedaan om hun bezoek jaarlijks te doen herhalen. Tripang en andere Boeginese producten hebben reeds hun weg gevonden naar China middels Nederlandse vaartuigen en werden voor goede prijzen verkocht. Wij begroeten met genoegen elk verlaten van de exclusieve en onvrijzinnige koloniale politiek der Nederlanders”

Gezien deze „begroeting” schijnt het de handel van Singapore dus niet veel schade te hebben berokkend, anders zou men wel op te nemen maatregelen hebben aangedrongen. Nu is het natuurlijk heel goed mogelijk, dat enige prauwenvoerders door het vroegtijdig doorkomen van de Westmoesson de steven naar Surabaia hebben moeten wenden. Zij zullen er ongetwijfeld welkom zijn geweest; men ziet nu eenmaal niet gaarne de nering voorbij gaan, doch van enige bijzondere, voor deze gelegenheid geldende, faciliteiten hebben wij nergens bevestiging of nadere vermelding gezien.

Trouwens in 1844 kwamen er even goed 2404 prauwen (69.689 ton) te Singapore aan, w.o.:

van Borneo	141 prauwen	4.734 ton
„ Celebes	94 „	3.459 „
„ Bali	80 „	2.433 „
„ Java	42 „	2.767 „
„ Sumatra	573 „	6.371 „
„ Riouw	332 „	6.405 „

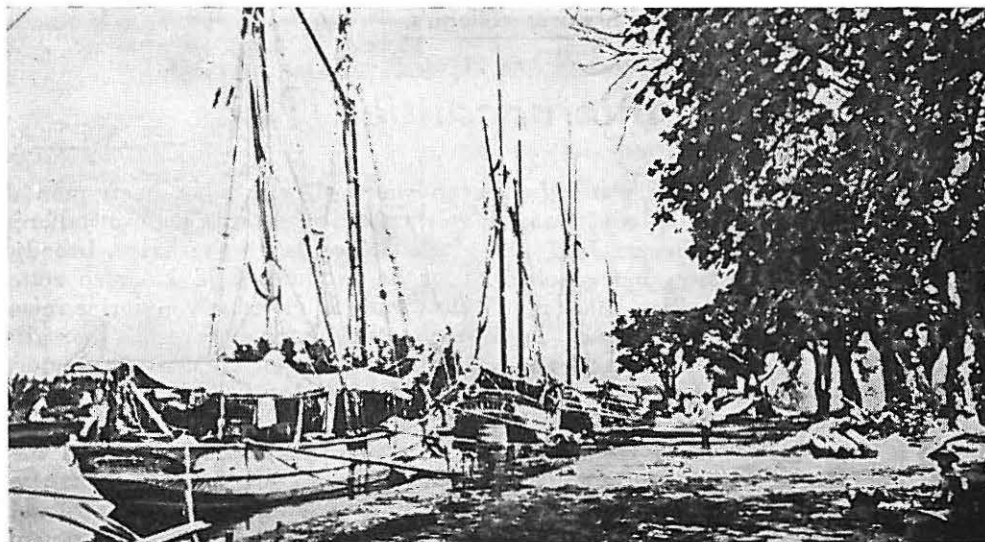
In 1886 om nu maar meteen een grote sprong te maken, was het totaal aantal opgelopen tot 5.657 prauwen (172.102 ton). Daarvan kwamen er 873 van Sumatra, 258 van Riouw en 752 uit de Oostelijke Archipel. Wel een bewijs dus dat de handel van Singapore en de prauwenvoerders elkaar hadden gevonden.

De Engelsman Dalton maakte in 1827 een reis met een Boeginese prauw van Singapore naar Samarinda. Zijn ervaringen geven wij hier verkort weer. De prauw, waar hij als passagier aan boord was, mat ongeveer 30 ton en daar er een veertigtal mensen aan boord waren, had hij weinig bewegingsmogelijkheden. Zijn slaapplek aan dek bedroeg 7 bij 3 voet, afgedekt met kadjangmatten, die hem tegen zon en regen moesten beschermen. Met het oog op eventuele zeeroovers, werd in konvooi van 20 zeilen gevaren, doch na het passeren van de in die dagen beruchte Lingga-archipel en zonder gemolesteerd te zijn, verspreidden de prauwen zich en er bleven er tenslotte slechts een vijftal bij elkaar. Ofschoon er geen kaart of kompas aan boord was, maakte Dalton zich over de navigatie niet bezorgd, daar hij weldra bemerkte, dat de Boeginezen over een zeldzame landkennis beschikten en zich reeds op verre afstand wisten te oriënteren. Na een week op zee te hebben gezeten, praaiden zij een Europees getuigd schip, dat bleek te behoren aan de Arabier Said Hoessin te Riouw en vroeger welbekend was te Pekalongan. De enige Europeaan aan boord was de Engelse kapitein. De Arabieren zagen er een voordeel in om een groot vierkant getuigd schip te varen, doch zij wisten er niet mee om te gaan, waardoor zij genoodzaakt waren een Europese gezagvoerder in dienst te nemen. Deze werd echter zo slecht behandeld en betaald (als ze tenminste ooit iets in handen kregen door allerlei chicanes na afloop van de reis), dat dezelfde kapitein meestal geen tweede reis maakte. Het kwam voor, aldus Dalton, dat een kapitein uit pure wraak opzettelijk het niet verassureerde schip en de lading verloor! (Wij moeten deze opmerkingen uiteraard voor rekening van de schrijver laten — Kn.).

De prauw was intussen niet veel opgeschoten, doch eindelijk kwam er een flinke bries doorzetten, waardoor ze 8 mijl maakten. (Dalton vertelt niets omtrent de tuigage van het vaartuig, doch we mogen wel aannemen, dat deze on-

geveer hetzelfde zal zijn geweest als op de huidige dag). Toen kwam er een zware regenval en alle opvarenden raakten doorweekt, waardoor er velen ziek werden. Ofschoon hij geregeld medicijnen en presentjes aan de Boeginezen uitdeelde, werd hem een vers visje, die in voldoende hoeveelheden werden gevangen, geweigerd. Ondanks zijn waakzaamheid miste hij geregeld allerlei artikelen uit zijn bagage. Hij kreeg alleen zoute vis en rijst te eten en had dan ook steeds honger. Water kreeg men elke dag een pintje per man toebedeeld, doch, en hierbij liet Dalton zich ook al niet van zijn gunstigste zijde kennen, zoals hij triomfantelijk opmerkte, zij hadden eens moeten weten dat iedere nacht zijn veldfles werd gevuld, door de wacht bij het water, die hij had omgekocht.

Bij zware regenval waren de Boeginezen te lui om water op te vangen. Of hij dit zelf deed, vertelt hij niet. Er waren zoveel zieken aan boord, dat werd besloten Bagatta of Pergottan op de Z.O.-punt van Borneo binnen te lopen. Op weg daarheen passeerden ze een zee-roversvloot, doch die respecteerden de vlag van de Sultan van Koetei en lieten de prauw dan ook ongehinderd gaan. Door windstilte duurde het nog enige dagen voordat ze verder konden komen, maar eindelijk kwam er in de nacht een stevige bries opzetten, die hen landinwaarts voerde. Zelfs zodanig, dat Dalton bevreesd raakte te zullen stranden en de djoeragan wekte, daar iedereen aan boord sliep. Tussen vele eilanden en kreekjes door, waar ieder ander de weg zou verliezen, arriveerden zij 24 dagen na vertrek van Singapore te Pegotan. Zij bleven daar vijf weken en daar een journalist zijn verhalen altijd min of meer interessant moet maken, zullen wij Dalton's wonderlijke fantas-



Zeilschepen aan de Kleine Boom in het toenmalige Batavia.

(uit de fotoverzameling van G. L. Tichelman)

tische belevenissen aan de wal, die hier minder terzake zijn, niet navertellen.

Met gunstige wind werd weer uitgezeild en reeds na drie dagen zagen zij de Palang Papan, een hoge berg ten N.W. van de Koetei-rivier. Op de bar zaten ze herhaaldelijk aan de grond, zodat het nogmaals drie dagen duurde om Semerindan (Samarinda) te bereiken, alwaar Dalton door de shabander als afgevaardigde van de Sultan werd ontvangen.

Uit de Verslagen van Handel en Scheepvaart zien we, dat op Java en Madura in 1827 vanuit de Oosterse Archipel intotaal 1155 Inheemse vaartuigen aankwamen. Dit aantal wijzigde zich in de loop der jaren niet veel, waarvan de hierboven geschetste zuigkracht van Singapore wel de voornaamste oorzaak zal zijn geweest. Wel trachtte de Regering de trek naar Java te bevorderen, door in 1830 te bepalen, dat goederen van Nederlandse bezettingen,

alwaar de rechten waren voldaan, aangebracht met Nederlandse schepen en daarmee gelijkgestelde Inheemse vaartuigen, voor de betaling van inkomende rechten op Java, werden vrijgesteld. Dit had uiteraard alleen betrekking op geïmporteerde artikelen en sorteerde dan ook weinig effect.

In 1860 liepen 1466 prauwen de Javahavens binnen. Alleen de plaatsen van herkomst ondergingen enige wijziging. In 1827 van Riouw 102 vaartuigen; verminderde in 1860 tot 34.
van Celebes 68 vaartuigen; bleef gelijk in 1860 : 70
van Borneo 244 vaartuigen; liep terug tot 160
van W. Sumatra 21 vaartuigen; vermeerderde tot 508
van Palembang 45 vaartuigen; vermeerderde tot 85
van Banka 9 vaartuigen; vermeerderde tot 59
van Bali 373 vaartuigen; vermeerderde tot 568

De aard van de lading bestond meestal uit voortbrengselen der eilanden, zoals gambir, koffie, klapperolie, tripang, enz.

In het toenmalige Batavia werden in 1866 bijvoorbeeld aangebracht van de Lampongs per prauw

„Lantja”:	100 pic. damar
„Schuit”:	40 „ damar
	5 „ peper
	3 „ koffie
„Tjemplong”:	10.000 rottan stokken
	150 bsn. rotting
	100 planken
„Toop”:	27 pic. gommelastiek
	332 „ peper
	27 „ koffie
	200 planken
„Boekasta”:	525 pic. peper
	40 „ damar
	10 „ gommelastiek
	1100 bsn. rotting

(wordt vervolgd)



Het bouwen van een Buginese handelsprauw op het strand van Kra.

(fotoarchief Kon. Inst. v/d Tropen — opname C. v. d. Kappel)

Wintervacantie 1957

Na veel wikken en wegen, wat *wel* en wat *niet* mee te nemen op reis, waren dan Vrijdagavond 8 Februari 1957 de koffers gepakt. Twee van het grootste formaat, die nog wel te tillen, maar niet lang te dragen waren. Daarnaast nog een normaal kleintje met toilet-benodigdheden voor de nacht in de trein.

Het doel van de reis was Seefeld in Tirol, een op \pm 1200 M. boven zee, en op 26 km. afstand van Innsbrück, gelegen plaatsje, dat de laatste paar jaar ook als wintersport-oord erg in trek is.

De reis was georganiseerd door het Hotelplan en het hotel dat voor ons besproken was, zou min of meer aan de buitenkant van het dorp liggen.

Wanneer men een plaats niet kent, is het moeilijk een keuze uit de vele hotels te doen, en men kiest dikwijls zonder de voor- en nadelen te weten. Het Kurhotel had volgens collega's een goede naam, dus kozen we dit hotel voor onze vakantie.

Zaterdag 9 Februari om 4 uur zou een taxi voorrijden, maar wie er verscheen, niet onze trouwe chauffeur. Na een telefoontje bleek, dat men de opdracht had vergeten, maar er zou direct iemand komen. En inderdaad er kwam een auto, maar nog vóór de koffers waren ingeladen, bleek dat de motor niet meer op gang was te krijgen. Opnieuw moest er een telefoontje aan gependend worden, om nog op tijd aan de trein te zijn. Natuurlijk sloeg auto no. 1 aan, toen zijn collega om de hoek verscheen.

Alle reishescheiden waren ons toegestuurd, zodat we verder zonder incidenten in de trein naar Utrecht belandden.

De zwaarte van de koffers had ons er toe doen besluiten van te voren een kruier te bestellen, maar wie er stond, geen witkiel. Ook bij verder onderzoek was er niemand te krijgen, aangezien de toevloed van vacatiegangers voor de Hotelplan-trein zo groot was, dat we een spoorweg-beambte moesten vragen de koffers naar het 3e perron te brengen, hetgeen ook prompt werd gedaan. Jammer voor de man, dat hij zo ongemerkt verdween, anders had hij een fooi gehad, maar een kruier zag hem sjouwen en nam de vracht aan het eind van het perron over.

Precies op tijd reed de Hotelplan-trein voor op het volle perron. De wagons waren duidelijk genummerd, eveneens de compartimenten, zodat ieder zijn plaats, die voor hem of haar was gereserveerd, spoedig vond. Ons compartiment no. 566 was nog niet bezet en er kwam in Utrecht ook niemand bij,

een voordeel, want dan heeft men de gelegenheid zich rustig te installeren, sloffen te voorschijn te halen, broodjes voor de avondmaaltijd klaar te zetten enz., want de ervaring van vorige reizen heeft ons geleerd liever zelf voor alles te zorgen, dan te rekenen op de mogelijkheden, die er in de trein aanwezig zijn. Het is mogelijk een diner te bestellen, maar het kan gebeuren dat men pas om 10 uur aan tafel kan gaan, en dan is de meeste eetlust als regel voorbij. Ook kan men koffie, thee, limonade etc. bestellen, maar wanneer men zijn zitplaats in het achterste rijtuig heeft, bestaat de kans dat de bediende die hiermee komt, als regel reeds is uitverkocht vóór hij de laatste wagon bereikt. We hadden dus voor 't eerst een thermosfles met koffie meegenomen, maar zoals meestal het geval is, kwam er deze keer wel iemand langs om dranken te verkopen.

Vol verwachting wie onze mede-compartimentgenoten zouden worden, reisden we naar het Zuiden. De eerste halte was 's-Hertogenbosch, waar een dame en heer, die zich voorstelden als de familie Kok, in stapten. Mijnheer, een klein drukdoend mannetje in gewoon colbert, mevrouw, een wat rustiger Brabants type in sportkleding (skibroek met truitje) van ongeveer 35 jaar, installeerden zich aan de deurkant, daar ons de raamplaatsen op verzoek waren toegewezen.

Het bleek al gauw dat mijnheer naar Oostenrijk ging om er de tijd hoofdzakelijk met studie door te brengen, terwijl mevrouw voor het eerst skilessen wilde nemen. Het waren prettige vlotte mensen met weinig pretenties.

In Eindhoven, waar de trein weer stopte, kregen we de laatste 2 plaatsen niet bezet, zodat er een stille hoop werd gekoesterd, dat deze situatie gedurende de hele reis zo zou blijven. Deze verwachting werd niet bewaarheid, want in Venlo kwamen twee jonge meisjes de coupé binnen van \pm 20 jaar, waarschijnlijk jonge verpleegsters of typistes, die voor het eerst naar het buitenland reisden.

Wanneer men enigszins aan elkaar is gewend, komt al gauw de vraag: „waar gaat U naar toe”? De familie Kok bleek ook naar Seefeld, eveneens naar het Kurhotel te gaan, terwijl de twee meisjes Mayerhofen als vakantie-oord hadden gekozen.

Inmiddels was de Hollands-Duitse grens bereikt en na een vrij slappe controle, verlieten de beampten al spoedig

weer de trein. Blijkbaar heeft men de ervaring opgedaan, dat er weinig onge-rechtig door dit soort reizigers wordt bedreven, en het contrôleren van paspoorten strekt zich in Duitsland hoofdzakelijk uit tot de vraag: „Alle Holländer”?

Met wat uitwisselingen over vroegere reizen naar het buitenland, verliep de tijd, zodat Keulen al spoedig was bereikt. Dit laatste oponthoud vóór de nacht was aanleiding de bedden maar op te zetten en de boel nachtklaar te maken. De jonge meisjes waren op jacht gegaan naar de z.g. „lolwagen”, waar gedanst wordt, zodat zich 4 personen ter ruste konden begeven, dat dan ook spoedig na vertrek gebeurde.

In tegenstelling met reizen in de zomer, waar velen zich in pyama steken, werden er nu weinig kledingstukken uitgetrokken, hoewel de ene deken meer dan voldoende zou zijn geweest om ook nu in pyama naar bed te gaan. De verwarming werd nl. in de nacht goed gestookt.

Van de komst van de twee meisjes heeft geen van ons iets gemerkt, wel een teken dus, dat we geslapen hebben, natuurlijk ook dat de meisjes het erg stil hebben gedaan.

Om 6 uur Zondagmorgen 10 Februari, kwamen we te Augsburg aan, waar een gedeelte van de reizigers de trein moest verlaten om over te stappen voor de vakantie-oorden in Zuid-Beieren. Allereerste was er dus al wat bedrijvigheid in de wagons, maar ieder was het er over eens, dat de bedden goed lagen en dat het bijzonder rustig was geweest gedurende de nacht.

Een uitzondering op de 256 passagiers, vormde een groepje mensen, die het presteerden 2 flessen jenever soldaat te maken vóór de nacht. Daar had men de stewardess erbij gehaald om wat nachtrust te veroveren. Maar verder liep alles vlot en ieder was zeer tevreden.

Het onthijt om 9 uur was al op Oostenrijks gebied, want om 8.20 was de grens gepasseerd. Het bestond vanwege de Zondag niet uit de bekende knusprige Brötchen, waar de meeste Hollanders zo dol op zijn, maar uit gewoon brood + beschuit met een miniatuurpotje jam. Koffie of thee werd er 3 \times geserveerd, zodat iedereen wel gelaafd verder kon.

Waren we gedurende het Duitse traject wat achter geraakt op het rijdschema, hoe dichter we Innsbrück naderden hoe meer we op het tijdschema inliepen, en precies op tijd werd het einddoel van deze treinreis: Innsbrück, bereikt, nl. om 10.30 uur.

Er was een half uur om over te stappen naar het bergchalet naar Seefeld, dat over het af te leggen traject van 26 km., waarbij men ongeveer 400 meter stijgt, 57 minuten rijdt,

Innsbrück was bij aankomst sneeuwloos. Ver boven in de bergen had men gedurende het laatste traject iets wits gezien, maar veel was het niet. Ook gedurende de tocht in het bergbaantje was er geen sneeuw te bespeuren, zodat de verwachtingen wisselden van pessimistisch tot matig optimistisch. Maar op het einddoel aangekomen kregen de pessimisten gelijk, er lag *geen* sneeuw!

Wanneer men per trein in een Oostenrijks plaatsje aankomt, en vooral wanneer dit op een dag is, dat grote reisorganisaties hun klanten sturen (Zondag), dan vindt men aan de uitgang van het station netjes naast elkaar, bijna in het gelid, het hele korps „Hausdiener” van alle hotels opgesteld. Allen met een prachtige, meestal groene, pet met de naam van hun hotel in gouden letters er op, en een keurig groen lakens voorschoot voor, wachtende op de gasten die zij moeten verzorgen. Sommigen brengen een grote slede mee voor de koffers, anderen hebben een klein Volkswagen-busje waarmee ze gasten + koffers vervoeren, en weer anderen doen het met een aftandse auto waar alles in wordt gestouwd.

De eerste indruk die men van Seefeld kreeg, was een vakantie-oord op Zondagmorgen. Veel kijklustigen op de been, die hun tijd misschien liever gevuld hadden met het bedrijven van de wintersport, maar bij gebrek aan sneeuw zich naar het station hadden begeven om te zien of zich bij de nieuw-aangekomenen en bij de vertrekkenden nog goede bekende bevonden.

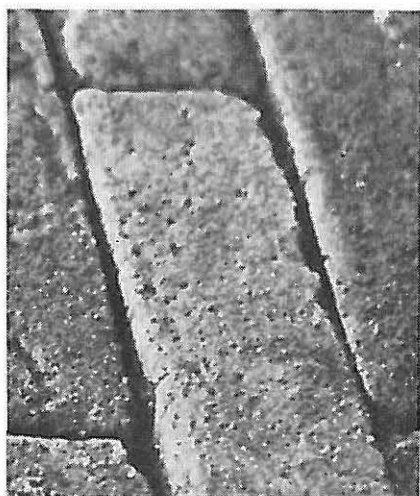
In een oude Skoda werden we door één van de bedienden, in gezelschap van twee duitse dames, die zusters bleken te zijn, maar het hotel gebracht. We waren de eerstaangekomenen van de nieuwe groep, en aan de bali kregen we zeer vlot onze kamer toegewezen, nl. op de derde verdieping, Noordzijde, no. 32. Dit was niet in overeenstemming met onze wensen, dus werd er protest aangezekend en zonder veel moeite werd dit veranderd in 2e verdieping Zuidzijde met balkon. Een hele verbetering en, hoewel deze kamer aanmerkelijk kleiner was, waren we er blij mee.

Normaal zou deze kamer kosten 126,50 Sh. per dag (1 Sh = 14,75 cent). Toen de koffers werden gebracht, verzocht men ons niet te lang te wachten met aan tafel te gaan voor de lunch, die ons best smaakte.

Bij aankomst werd ieder begroet door een nerveusdoend heer met leverkleurig vest, Herr Supan, die de eigenaar of beheerder bleek te zijn. Hij was overal tegelijk. Hij sprong over de vele koffers, en nu eens zag men hem 3 hoog bij de nieuwaangekomenen, dan weer buiten bij het vertrek van andere gasten.

Ondanks de zeer comfortabele trein-

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Hiernaast staat de oplossing van de fotoprijsvraag, voorkomende in het Maartnummer van „de Uitlaat”: de binnenkant van een sloep.

De uitgelopen Rp. 15,— gaan naar: Nio Ek Kiat-Kassier Afd. Passage — ag. Makassar.

*

Dit is de nieuwe opgave voor deze maand. Weet U al wat het precies moet voorstellen? Als U even goed kijkt bent U er zo achter. Zendt Uw oplossing aan:

de Redactie van „de Uitlaat” p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta. Zet in de linkerbovenhoek van de envelop: foto-prijsvraag.

Onder de goede inzenders verloten wij een prijs van Rp. 15,—

De uiterste datum van inzending is: 20 Juni a.s. Good luck!

reis lokte een middagslaapje, en wat zou ons beletten?

Onder het diner begon de sneeuw te vallen, de eerste na vele weken, hetgeen een hele sensatie onder gasten teweeg bracht.

De middagthee, die om half 5 begint, werd begeleid door een gezellig muziekje, door een musicus die allerlei instrumenten tegelijk bespeelt.

Behalve de eigen gasten, komen er vele uit het dorp, zodat het moeilijk is een plaatsje te veroveren wanneer men niet tijdig aanwezig is. Later bleek ons, dat men op Zondag geen skiles geeft, tenminste niet in clubverband en ook in de hotels wordt er op Zondagavond weinig georganiseerd, wat ook wel noodzakelijk is, om het bedienend personeel ook eens de gelegenheid te geven

niet iedere avond tot ± 2 uur in touw te zijn.

Maandagmorgen wakker wordend, was de hele omgeving totaal veranderd. Was Zondag alles bruin en grijs modderig, nu was alles wit. De liefhebbers van — en leerlingen voor — de skisport trokken er op uit. Ongeveer 20 minuten van het hotel was de Skischule, waar men zich kon laten inschrijven en vlak daar achter lag een flinke heuvel, die — als de toestand van de sneeuw dit mogelijk maakte — als Uebungswiese dienst deed. Allerlei borden gaven aan, de verschillende graden van geoefendheid waarbij men zich kon aansluiten, om vervolgens met de voor die groep bestemde leraar verder te trekken.

Wanneer de sneeuw niet al te dik is trekt men naar de Noordhellingen, omdat de zon de Zuidhellingen spoedig onbruikbaar maakt.

Doet men mee aan de lessen, dan is het van 10 tot 12 uur hard werken, want aanvliegen doet deze sport je niet en zeker niet wanneer men tevoren niet wat aan gymnastiek heeft gedaan en de 30 is gepasseerd. Veel leerlingen vallen dan ook na de eerste dag al af. Het naar beneden glijden, och dat gaat nog wel, maar men moet weer omhoog en dat is zwaar werk.

Doet men niet aan de lessen mee en beoefent men ook niet de skisport als zodanig, dan nog is er in een wintersportplaats heel wat te beleven. De meest wonderlijk uitgedoste typen flaneren er in de hoofdstraten en vallen dan vaak op door hun wonderlijke gedragingen.

Om 11 uur, het Hollandse koffieuurtje, zijn de Konditorei's en Stuben tinnig bezet, hoofdzakelijk met Hollanders. Want het aantal Hollanders was wel erg groot in Seefeld. Of dit nu komt door de intense propaganda, die het Oostenrijkse Verkeersbureau voert, of dat ook de vrij grote sneeuw-zekerheid hier een woordje meesprekt, wie zal het zeggen. Het feit ligt er. Vervolgens is het naast het Duits wat men natuurlijk hoort (Seefeld ligt maar 18 km. van de Duitse grens), de Franse taal die opvalt. Tevens is het merkwaardig dat veel Fransen te herkennen zijn aan hun kleding, d.w.z. de dames dragen veelal een bontrand langs de capuchon van hun kleding, wat een effect geeft alsof men met een Eskimo te doen heeft. De dikwijls donkere haren er onderuit onderstrepen deze gedachten-associatie. Engels wordt weinig gehoord, hoewel er toch een afdeling is gevestigd van de Engelse skivereniging met erkende examen-mogelijkheden.

Het dorp biedt verder voor de liefhebber van wandelen, ongekende mogelijkheden zelfs in de winter. De meeste wegen zijn begaanbaar en zeer de moeite waard. Het ontbreken van wind, met daarnaast flinke zonneschijn, tovert het landschap om in een sprookjeswereld.

Er valt heel wat te fotograferen en te filmen, wanneer men deze hobby beoefent.

De eerste drie dagen zijn we doende geweest het dorp met al zijn activiteiten te ontdekken. Twee ijsbanen, waarvan één bijzonder mooi gelegen vlak bij een heel oud kerkje, en vanuit het dakterras van Hotel Wetterstein te overzien, boeide de toeschouwers menig uur. Daarnaast waren enige banen om het bekende gurling of Eisschiessen te beoefenen.

Tussen de rijders vielen de kunstrijders- en rijdsters met bijzondere bejaafdheid spoedig op, en de dames, die deze edele sport goed verstonden, hadden zich vaak gestoken in zeer charman-

te costuumpjes, hetgeen de aanblik van het geheel aanmerkelijk verhoogde.

Hiernaast heeft Seefeld de aantrekkelijkheid van twee punten in de omgeving, die per Sessellift te bereiken zijn, nl. de Gschwandkopf en de Rosshütte. Beide oorden kunnen dienen om er in een luie stoel de dag in de zon door te brengen, en verder om als uitgangspunt te gebruiken voor een afdaling per ski.

De Gschwandkopf is \pm 1500 Meter hoog en de Rosshütte \pm 1800 Meter. Beide tochten zijn door matige skilopers te doen. Aan het eindpunt van de liften zijn een paar eenvoudige berghutten, die als restaurant zijn ingericht, waar men Skiwasser, „heisze Zitronen" en Erbsensuppe ad f. l.-- per kop aan de lopende hand serveert. De bediening geschiedde vaak door meisjes die de drukte dikwijls niet aan konden en dan wel eens over hun toeren raakten, als iedereen graag wat te eten of drinken wilde hebben. Maar daar er dikwijls dagen zijn, dat een lang verblijf boven door de kou niet aantrekkelijk is, kan men moeilijk goed getraind personeel aannemen. Vergeleken met een paar jaar geleden, zijn de prijzen voor de consumpties aanmerkelijk omhoog gegaan en staan deze nu op het niveau van een goed hotel in Holland.

Na drie dagen mooi zonnig weer was er van de sneeuw op de Zuidhellingen weinig of niets meer over, maar gelukkig begon er weer wat te vallen. Al was het maar een 15 cm., het was weer genoeg om de skilessen voort te zetten en het wandelen door de bossen aangenamer te maken. Er kwam zelfs zulk mooi weer, dat we op een dag op de Gschwandkopf de heren hun hemdjes zagen uit doen en de dames in een plastron lagen te zonnen in hun ligstoel, zij het met een lekkere warme deken voor de rugzijde, die de zon niet bereikt.

Wat verder opviel in dit vakantieoord was, dat er zoveel gehuwde dames en heren alleen op stap zijn. Natuurlijk is hierbij een categorie die op doktersadvies huis en haard moet verlaten, maar wanneer men ontdekt, dat er zwaar gezocht wordt in de skilessen en 's avonds dapper wordt meegedaan aan allerlei amusement, dan wordt dit motief toch wel in twijfel getrokken. Ook de heren skileraren hebben daarmee te maken, zo zijn er vele clubs die uitsluitend uit dames bestaan, die het de leraar lang niet altijd gemakkelijk maken. Ons viel een hoogblonde engels sprekende op, die hardnekkig beslag legde op een zwaar verbrande jongeman, die haar zoon kon zijn. 's Zondags vertrok hij per trein naar Innsbrück, door haar uitgeleide gedaan. Twee dagen later zagen wij dit „paar" hevig gearmd door Innsbrück lopen. Men behoeft dus geen zout water bij de hand

te hebben om toch dezelfde resultaten te krijgen.

Innsbrück is een mooie stad, die zeker een bezoek waard is, speciaal op oudheidkundig gebied valt er veel te zien. Maar het huis met het „gouden dak" had een groot gedeelte van zijn glans verloren. Misschien wordt dat tegen de zomer weer bijgewerkt.

De winkels zijn er niet zoals men zou verwachten. Velen zijn zeer ouderwets ingericht en slechts weinigen smaakvol geëstaleerd. Ook het bedienend personeel met de glanzende zijden mouw-schorten in donkerbruin of zwart, maken het geheel niet aantrekkelijk.

Toch ondernemen de meeste gasten uit Seefeld minstens 1 \times een tochtje naar deze stad, ook dikwijls om inkopen te doen voor souvenirs, hoewel deze in grote getale ook in het dorp te krijgen zijn. Maar het tochtje naar beneden per bergbaan, dat 57 minuten duurt, is zeer de moeite waard.

Toen wij dit deden was de sneeuw weer bijna gesmolten. We zagen onderweg op de zuidhellingen zelfs bloeiende Erica, wel een uitzondering in Februari!

Een ander uitstapje, dat we maakten, was de Duitse grens over naar Mittelwald. Een dorpje bekend om de vioolbouwerij die daar veel wordt beoefend. Het is in 20 minuten per trein te bereiken, ligt op 800 meter hoogte en is ook als wintersport-plaats zeer in trek. Veel groter dan Seefeld, doet het vriendelijk en schilderachtig aan. Alleen jammer voor de vele gasten, dat er de laatste tijd bijna geen sneeuw was gevallen, zodat men steeds de trein moest nemen naar Seefeld. Ook andere dorpen hadden een groot gebrek aan sneeuw. Zo kwamen de gasten van Igls naar Seefeld voor de lessen. Men moest 's-morgens om 7 uur vertrekken om op tijd in Seefeld te zijn.

Het viel ons op hoeveel men nog voor wintervacantie-gangers organiseert. Autobustochten naar de Dolomieten, naar Bolzano en Garnisch Partenkirchen staan tegen vrij redelijke prijzen aangekondigd. Veel rijdt men in kleine Volkswagenbusjes van 9 personen, die het goed doen. De chauffeurs rijden het liefst zonder sneeuwkettingen en in het slippen op gladde wegedeelten zijn zij ware acrobaten.

Zo maakten we een tochtje met zo'n busje naar een dorpje genaamd Ober Leutasch. De sensatie hiervan was, dat men het voederen van herten zou kunnen zien, dat een oude baas op een bepaald uur tegen donker worden dagelijks doet. Naar gelang het bos reeds lang of minder lang geleden is ondergesneeuwd, komen er meer of minder herten naar de voederplaats. De man beweert ze allemaal te kennen

en heeft ze allemaal namen gegeven. Is het een winter met veel sneeuw, dan komen er soms wel 80 herten naar beneden. Deze winter, nu er af en toe voldoende voedsel te vinden is voor de dieren, kwamen er weinig naar het hooi dat voor hen werd neergezet. Wij waren zo gelukkig er nog 8 te zien.

Het hele uitstapje, dat om half 4 begon en om 6 uur werd beëindigd, was zeer de moeite waard.

In de theetijd, die men in een landelijk hotelletje heeft, hadden we de gelegenheid dit pas gemoderniseerde gebouw eens goed te bekijken. Het was geheel in de oude stijl gehouden, maar met een smaak, die men niet zou verwachten in dit stille dal. Gasthof „Zur Mühle“, zo heet dit hotelletje, neemt in de zomer gasten op tegen 60 shilling per dag. De koffie was er prima en de koek, opgespoten met veel slagroom, niet duur. Aanmerkelijk goedkoper dan in Seefeld.

Op Zondag komen de nieuwe gasten, meestal afkomstig van de Hotelplan-organisatie of van de Tourropa. Daar de aankomst samenvalt met het lunchuur, zitten de oude gasten dikwijls in de lobby, nieuwsgierig of er bekenden zullen aankomen. De nieuw-aangekomenen worden dan getaxeerd op nationaliteit en een paar dagen later, wanneer men wat is ingeburgerd, hoort men of men direct wel of niet als Hollander was herkend. Bij deze nieuw-aangekomenen was een heer, die de volgende dag, nauwelijks een kwartier op de ski's, al zijn been brak. We hoorden toen dat hij het 78e geval van dit seizoen was. De toestand van de sneeuw was wel mede de oorzaak, dat het er zo veel waren. De meeste slachtoffers vielen niet onder de leerlingen van de skicursussen, maar hoofdzakelijk onder de zelfstandigen.

Wat ons verder van de skilessen opviel, was, dat men zo serieus les kreeg, iets wat ik in Engelberg in Zwitserland anders had ondervonden. Men begon met te leren lopen op de ski's, daarna moest men leren vallen en opstaan, ook iets wat ik in de les nooit had geleerd. Nu staat deze Seefelder school onder leiding van de bekende Toni Seelos, een bekende figuur uit de skiwereld.

's-Middags na afloop van de lessen wordt vaak een tochtje georganiseerd naar het een of ander hotel aan de buitenkant van het dorp, waar men gezellig kan theedrinken en waar verder gedanst wordt. Soms zelfs organiseert de leraar een uitstapje in de avond, zodat alleenreizenden gemakkelijk aansluiting vinden.

In ons hotel, waar om de andere avond een „speciale avond“ was, steeds onder een andere naam — Bunter



De St. Nicolaaskerk en Schreierstoren te Amsterdam.

(foto: Mr. K. J. Kriek)

Abend, Candle Lightevening, Tiröler Abend — met dezelfde inhoud, nl. dansen, werd aan de Hollanders veel Glühwein geschonken. Een soort warme wijn, punch, die lekker smaakte. Op een Zaterdagavond, toen we het wat feestelijker wilden doen, raadde de ober ons aan Kalte Ente te nemen. Dit zijn een paar flessen witte wijn, die met het halve aantal flessen sect worden gemengd. Men dient het koud op in een glazen bowlpot met een soeplepel erin. Het smaakt uitstekend en men heeft niet door, dat het vrij koppig is.

De buitenlanders zijn beter voorbereid op het nuttigen van allerlei drankjes. Zowel aan de lunch als aan het diner zagen we veel melk drinken, en aanvankelijk hadden we niet door wat het nut hiervan was, maar wanneer men deze gasten later in de avond observeert, wordt het duidelijk, dat deze melk moet dienen om wat langer het drinken van allerlei gezellige drankjes te kunnen volhouden.

Natuurlijk zijn overal uitzonderingen te vinden. Zo ontmoette ik Zondagmorgen half zeven een heer op de gang, die juist thuiskwam van een gezellige avond, maar over het algemeen maakt men het 's nachts niet al te laat, men wil de volgende dag weer fit zijn om te kunnen skiën of schaatsen.

De laatste week bracht nogal wat consternatie in de Hollandse kolonie van het Kurhotel. Onder hen was een fotograaf van Life, die voor dienst op stap was. Hij had als taak foto's te maken bij een serie artikelen, die reeds geschreven waren. Op een avond komt

hij thuis, legt zijn jas + camera op zijn bed en gaat aan tafel. Nu komen de kamermeisjes onder dinertijd de kamers opruimen en de bedden klaar maken voor de nacht. De jas en camera behoren natuurlijk niet op het bed, en dus legt het meisje deze er af. Wat er precies is gebeurd zal, wel altijd een raadsel blijven, maar de fotograaf ontdekt dat er een ongeluk was gebeurd. Zijn geelfilter ligt aan stukjes en bij nader onderzoek blijkt zijn camera totaal ontzet te zijn en niet meer bruikbaar, terwijl hij een opdracht heeft de volgende dag in Italië foto's te maken. Wat te doen?

De eigenaar, Herr Supan, ontkent schuld van het kamermeisje. Vele telefoontjes met Holland zijn reeds geweest om de fotograaf 's-nachts om 3 uur een nieuwe camera in Innsbruck te bezorgen.

Een volgende schok, was de ontdekking van één der andere gasten, dat zijn portefeuille met *alle* papieren en geld zoek was. Na alles in de kamer overhoop gehaald te hebben, werd geïnformeerd aan de bali of het vermiste misschien gevonden was, en jawel het was in de stoel blijven liggen en door één van de andere Hollanders aan de bali afgedragen. De hele inhoud was nog aanwezig, tot grote opluchting van de eigenaar, die door de schrik bijna een hartaanval had opgelopen.

Samen met het gebroken been van de heer Munnik, waren deze ongelukken wel genoeg voor die week.

(vervolg op pag. 22).

Rotterdamse haven sloot 1956 af met nieuw record

De traditionele oudejaarsmiddag-bijeenkomst van de Havenvereniging Rotterdam in de Burgerzaal van het Rotterdamse stadhuis heeft ditmaal geheel gestaan in het teken van het nieuwe record, dat de haven van Rotterdam in 1956, met een totaal van 21.237 schepen (in 1955: 20.357), heeft geboekt.

Rotterdam heeft in 1956, ondanks Suez, zijn positie behouden en in vergelijking met het jaar 1955 zelfs nog enigermate verbeterd, aldus burgemeester mr G. E. van Walsum in zijn uitvoerige rede voor de leden dezer vereniging.

Ofschoon er onder de invloed van de verwikkelingen in het Nabije Oosten in de maanden November en December enige verslapping van de activiteit in de haven viel waar te nemen, kwam het 20.000ste schip op 11 December binnen en op 27 December volgde het 21.000ste. Bedroeg de gezamenlijke inhoud in 1955 39,7 miljoen n.r.t., over 1956 zal deze ca. 43,5 miljoen n.r.t. belopen en dat wijst op een stijging van het gemiddelde van 1950 n.r.t. tot \pm 2060 n.r.t.

Zoals bekend, werden in 1955 ruim

66 miljoen ton goederen aan- en afgevoerd. In 1956 mag op grond van de cijfers, waarover men tot dusver beschikt, zeker op 74 miljoen ton worden gerekend.

In het verstreken jaar is er nog al eens melding van gemaakt, dat Rotterdam thans onder de wereldhavens de tweede plaats inneemt en het is ook wel voorgekomen, dat dit in twijfel werd getrokken. Daarom is het interessant, de laatste jaarcijfers van Londen, Rotterdams rivaal om de tweede plaats, betreffende het goederenverkeer, die over de periode van Maart 1955 tot Maart 1956 lopen, te plaatsen naast die van Rotterdam over het overeenkomstige tijdvak. Te Londen bedroeg het in die periode 53,9 miljoen ton en te Rotterdam 68,2 miljoen. Elimineert men van beide havens het olievervoer, dan behoudt Rotterdam nog een voorsprong van 10 miljoen ton.

In 1956 is een kentering gekomen in het aantal lijnen en afvaarten. Bedroeg het aantal lijnen in 1955 nog 226 en het aantal afvaarten 7800, in 1956 waren er 7100 afvaarten van 212 lijnen.

Verder zei mr Van Walsum o.m., dat voor het ogenblik het gebrek aan mankracht het voornaamste knelpunt is. Zou daarin voorzien kunnen worden, dan zou de outillage intensiever ge-

bruikt en de behandeling der schepen versneld kunnen worden, terwijl het mogelijk zou zijn aan de kaden meer schepen te behandelen.

Over de uitbreiding van de haven-outillage zei Rotterdams burgemeester, dat hieraan voortdurend wordt gewerkt. Het kranenpark werd uitgebreid met 32 stuks; thans zijn 311 walkranen beschikbaar. Dit jaar zullen daar nog 22 bijkomen alsmede 2 laadbruggen. De kadelenkte werd belangrijk uitgebreid, terwijl in 1957 nog eens meer dan 2 km kade gereed zal komen.

Geld gevonden

Tijdens de afgelopen Paasdagen heeft een onzer collega's in ons Verlofcentrum te Tjipajong een bedrag aan geld gevonden, dat door hem aan de Afd. Personele Zaken op het Hoofdkantoor is afgedragen.

Indien een onzer lezers meent op dit geld aanspraak te kunnen maken wordt hij of zij verzocht zich met PZ (de heer Den Exter) in verbinding te willen stellen.

NIET ROKEN

Niet bedoeld als anti-rookcampagne maar meer als bewijs dat de hedendaagse jeugd toch niet zo futloos is als vaak beweerd wordt, heeft de redactie van de Philips Koerier, het personeelsblad van de Philipsfabrieken in Eindhoven, zijn 62.000 lezers opgeroepen een maand lang het roken te staken.

De redactie heeft zich met dit experiment vooral tot de jongere werknemers van het bedrijf gericht naar aanleiding van het rapport over het verband tussen roken en kanker van de Gezondheidsraad. Wie in die maand geen enkel sigaretje heeft opgestoken, komt in aanmerking voor een prijs. De deelnemers moeten hun naam opgeven. De lijst van deelnemers wordt in het blad gepubliceerd, zodat vrienden en collega's de niet roker kunnen controleren. Uit een onlangs gehouden enquête is gebleken dat negentig procent van de oudere werknemers bij het bedrijf zegt het roken niet meer te kunnen laten. De oproep tot het jonger personeel van het Philipsconcern om een maand lang niet te roken heeft in Eindhoven en geheel Oost-Brabant veel reacties uitgelokt. Op de redactie van het personeelsblad, dat de wedstrijd uitschreef, kwamen tientallen bijvalsbetuigingen binnen, maar ook verschillende protesten. In kringen van

sigaren- en sigarettenfabrikanten overweegt men op de actie te antwoorden door voor de winnaars rokertjes ter beschikking te stellen. Een fabrikant zint op een publikatie, die moet suggereren dat de „futloosheid” van de jeugd te wijten is aan het kijken naar TV-uitzendingen. Hij acht televisietoestellen een Philipsprodukt de grootste bedreiging voor de zelfwerkzaamheid van de jeugd.

Vele duizenden nemen de actie „een maand niet roken” zeer serieus op. Zij spiegelen zich aan het voorbeeld van ir. F. Philips, die sinds vijf jaar het roken heeft afgezworen. Ook de hoofdredacteur van het personeelsblad, die met de niet-rook-actie op de proppen kwam, heeft besloten aan de wedstrijd mee te doen. Waar ze hem ontmoetten bliezen zijn vrienden hem vandaag de rook al in het gezicht. Een medisch deskundige van het concern die ter stimulering van de karakterproef in het personeelsblad een aantal artikelen zal schrijven over het veronderstelde verband tussen roken en longkanker, heeft definitief het roken gestaakt. Andere „tabakkers” meenden dat het verstandiger zou zijn een anti-drankcampagne op touw te zetten. Van een sigarettenfabrikant ontving de redactie van het personeelsorgaan een slof beste sigaretten „om de heren tot andere gedachten te brengen”.

(vervolg van pag. 21)

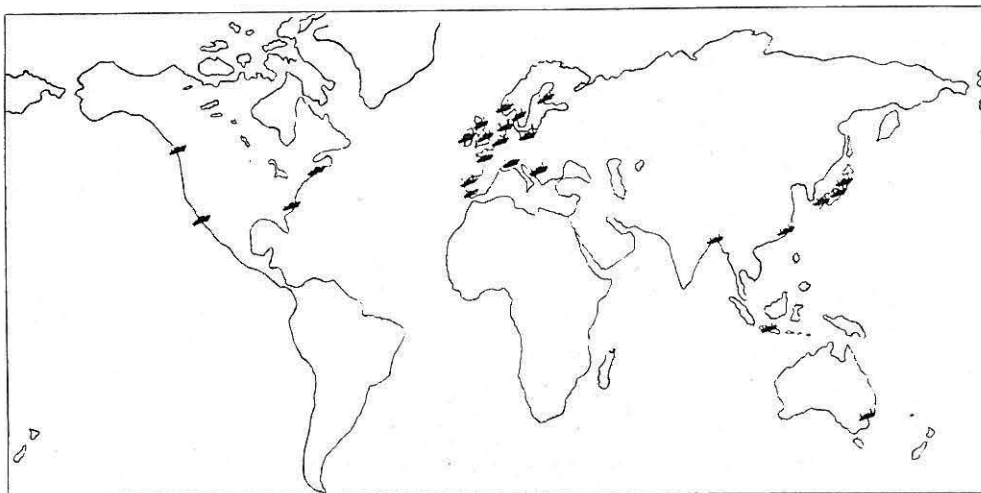
De vakantie liep ten einde, met de dag zagen we de gasten bruiner worden, maar toch haal je de skileraren er uit, die haast zwart verbrand waren. Wat deze mensen in de zomer voor beroep uitoefenen weet ik niet, wel zagen we vele huizen in aanbouw. Velen zelfs zo goed als afgebouwd, maar in geen ervan werd gewerkt, zodat we de conclusie trokken, dat velen van hen in de bouwvakken werkzaam moeten zijn.

Tenslotte gingen we de bijzonder mooie plekjes nog eens bezoeken, om de laatste foto's en stukjes film op te maken, zodat we nog jaren een blijvende herinnering zullen hebben aan deze heerlijke vakantie.

Trouwens het mooie weer was voorlopig blijkbaar weer op. Sneeuwde het flink in de nacht van Zaterdag op Zondag, toen het vertrekur maderde, veranderde de sneeuw in regen. Op deze wijze valt het afscheid minder zwaar. We hadden 10 dagen zon van de 14 vacantedagen, iets wat een mens goed doet na een zonloze zomer.

Behoorlijk gebruind keerden we in Holland terug.

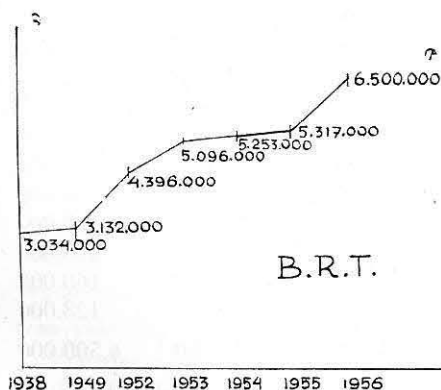
De wereldscheepsbouw in het jaar 1956



Overzicht van de belangrijkste scheepsbouwcentra ter wereld.

Zoals te verwachten was, is het totaal aan tewatergelaten tonnage in de gehele wereld in het jaar 1956 door de enorme vraag naar meer en steeds grotere schepen weer belangrijk gestegen ten opzichte van het daarvoorliggende jaar. Gegevens betreffende Rusland, China en Polen zijn niet bekend en worden dus in dit overzicht buiten beschouwing gelaten.

In onderstaande grafiek is op eenvoudige wijze de ontwikkeling van de naoorlogse schepenproductie ten opzichte van die in 1938 te zien.



In tabel I is de productie van de leidende scheepsbouw-naties ten opzichte van het jaar 1938 aangegeven.

De grote vooruitgang ten opzichte van 1955 komt voor het grootste deel op naam van Japan, waar men kans heeft gezien om, zoals uit de tabel blijkt, in 1955 twee keer zoveel te produceren als in 1954 en dit in 1956 nog eens te herhalen. Hiermede is Groot Brittannië, altijd het scheepsbouwende land bij uitnemendheid, door Nippon van de eerste plaats verstoeten.

Ook Duitsland, Nederland, Italië en

Noorwegen wisten in 1956 hun productie niet onaanzienlijk op te voeren.

Zweden, Frankrijk, Denemarken, Groot Brittannië en de Verenigde Staten bleven alle achter bij het voorgaande jaar.

Wij zien, dat Groot Brittannië en Duitsland in 1955 de eerste en tweede plaats in-nemende, beide door Japan voorbij gestreefd zijn. Zweden en Nederland behielden resp. de vierde en vijfde plaats, terwijl Italië, vorig jaar achtste, thans zesde is geworden.

De grote vooruitgang in de tewatergelaten tonnage is in hoofdzaak het gevolg van de grote behoefte aan nieuwe schepen en het feit, dat de afmetingen van de tankschepen steeds groter worden. Was enige jaren geleden de tewaterlating van een tanker tussen de 30.000 en 40.000 ton deadweight nog een zeldzaamheid, tegenwoordig is de bouw van deze z.g. „supertankers” in de meeste landen al een normaal verschijnsel en is men in verschillende landen al overgegaan of bezig met de voorbereiding tot de bouw van z.g. „mammoth-tankers”, schepen van nog veel grotere afmetingen.

Tabel 2 geeft de producties en procenten van het totaal in de jaren 1955 en 1956.

De grote activiteit in Japan komt tot uiting in de tewaterlating van 121 tank-, vracht- en ertsschepen boven de 7000 Brt van de 18 grootste werven. Hieronder bevinden zich 15 tankers van ongeveer 31.000 ton deadweight, 11 stuks van ongeveer 39.000 ton deadweight en de allergrootste tot nu toe gebouwde tanker, de „Universe Leader” (83.900 t.d.w.), gebouwd bij de werf National Bulk Carriers, Kure, welk schip inmiddels in dienst gesteld is. De

kans is groot, dat Japan haar eerste plaats de eerstkomende jaren zal behouden met een opdrachtenportefeuille van ongeveer 3.500.000 Brt., waarvan ongeveer 3.000.000 ton voor export bestemd is.

In Groot Brittannië werd in verschillende gebieden de productie aanzienlijk geschaad door stakingen en andere meningsverschillen. Alleen al aan de Clyde werd 68.000 ton minder geproduceerd dan in 1955. Een tweetal grote passagiersschepen gingen hier te water, n.l. de Empress of England, 26.000 BRT (Vickers Armstrong) en Sylvania, 21.640 BRT (John Brown & Co.) en een tiental tankers tussen de 30.000 en 40.000 t. deadweight. In het afgelopen jaar begonnen buitenlandse reders meer belangstelling voor de Engelse werven te tonen; deze konden dan ook in 1956 voor binnen- en buitenlandse rekening voor 2.000.000 ton aan opdrachten boeken, waardoor de totale in opdracht zijnde tonnage aan het einde van het vorige jaar ongeveer 6.000.000 BRT beliep ter waarde van £ 800.000.000.

In Duitsland bereikte men de 1.000.000 ton (1955 — 929.000 ton). Voor een groot gedeelte werd gewerkt voor buitenlandse opdrachtgevers, zoals Noorwegen, Rusland, Griekenland, Panama en Indonesië. Het grootste schip, dat hier tewater ging was een ertsschip van 22.700 BRT voor Panama, gebouwd bij Deutsche Werft, Hamburg. Opmerkelijk is de gang van zaken bij de Kieler Howaldswerke, waar de eerste 9 maanden van het jaar iedere 2 maanden 5 schepen werden tewatergelaten met een tonnage van ongeveer 100.000 ton. Door stakingen in deze streek kon in het

laatste kwartaal slechts voor 13.000 ton worden tewatergelaten.

Zoals reeds in tabel I te zien is, bleven de Zweden ongeveer 7% beneden hun produktie van 1955, voornamelijk veroorzaakt door moeilijkheden met de personeels- en materiaalvoorziening. Het grootste schip werd door Gotaverken gebouwd, n.l. de turbinetanker Huga Hammar (32.000 t.d.w.) voor Noorwegen. Dezelfde werf is bezig een helling te vergroten om de bouw van 60.000 t.d.w. tankers mogelijk te maken en bij het nevenbedrijf van deze werf doet men hetzelfde om schepen tot 80.000 t.d.w. te kunnen construeren.

In Italië werd in 1956 de activiteit belangrijk vergroot. De grootste tanker, hier tewatergelaten, was de „Eso Chile” (36.000 t.d.w., gebouwd in Triëst). Ansaldo, Genua, bouwde 3 stuks 31.000 t.d.w. tankschepen en het passagiersschip „Gripsholm” (23.500 BRT), een zusterschip van de in Nederland gebouwde „Kungsholm”. Deze zelfde werf kreeg ook de opdracht voor het bouwen van een 29.000 BRT passagiersschip ter vervanging van de onlangs vergane „Andrea Doria”. Het op één na grootste tankschip in de gehele wereld gebouwd, was de „George F. Getty”, 52.000 t.d.w., dat bij Penhoët in Frankrijk tewatergelaten werd. Dezelfde werf heeft de opdracht voor het bouwen van het nieuwe reuze passagiersschip „France” (166.800 BRT).

In de Verenigde Staten werden enkele 31.000 tons tankers gebouwd.

Voor de Marine werd bij de Newport News Comp. een vliegdekschip, de „Ranger”, tewatergelaten. Dit schip heeft een waterverplaatsing van 60.000 ton. De opdracht voor de bouw van een zusterschip van de „United States”, reeds lang in de pen, is nog steeds niet gegeven. Verder is men in de Verenigde Staten druk bezig met plannen voor door atoomkracht voortbewogen kruisers en koopvaardij schepen.

Tabel 3 toont de namen van een 20-tal werven in de volgorde van de door deze werven in 1956 tewatergelaten tonnage. Wij zien, dat de N.D.S.M. als enige Nederlandse werf bij de eerste 20 de 14e plaats inneemt (vorig jaar de 9e) en dat op de 1e t/m de 8e plaats maar liefst 6 Japanse werven staan.

Interessant is ook de leidende Nederlandse werven onder de loupe te nemen (zie tabel IV).

Op 86 Nederlandse werven werden in totaal 292 schepen tewatergelaten onder te verdelen in:

- 1 passagiersschip
- 34 vrachtschepen
- 8 tankers
- 89 coasters
- 9 marinevaartuigen
- 1 erst/olieschip
- 42 stuks baggermateriaal
- 11 binnenvaarttankers
- 37 sleepboten
- 18 vissersvaartuigen
- 25 binnenvaartschepen
- 17 andere vaartuigen.

Zoals bekend liet de N.D.S.M. als

grootste schip de „Naess Commander” aan het einde van het jaar te water (39.000 t.d.w.). Andere grote schepen waren de tanker „Northern Gulf” (37.000 t.d.w.), de „Alby” (31.000 t.d.w.), „Astrid Naess” (24.800 t.d.w.) en „Koningswaard” (18.500 t.d.w.) en het vrachtschip „Ommenkerk”.

Wilton Fijenoord liet het passagiersschip „Statendam” tewater (23.000 BRT), één der 4 over de hele wereld gebouwde passagiersschepen boven de 20.000 BRT. Bij dezelfde werf gingen het vracht- en passagiersschip „Dinteldijk” en de tanker „Caltex Rotterdam” (32.000 t.d.w.) tewater.

Van der Giessen liet een viertal vrachtschepen en de 18.000 tons N.T.P.M. tanker „Muntoren” tewater.

Vier vrachtschepen werden gebouwd bij P. Smit Jr., Rotterdam, drie vrachtschepen bij De Schelde, Vlissingen, twee vrachtschepen en een 18.000 tons tanker bij de R.D.M., Rotterdam, een vrachtschip en een erts-olieschip bij Jan Smit Czn. te Alblasserdam.

Interessant zal zijn de verdere ontwikkeling van de wereldscheepsbouw te volgen in het jaar 1957. Zoals hiervoor reeds gememoreerd zijn meerdere werven hun outillage aan het gereedmaken om in staat te zijn de bouw van z.g. „Mammouthtankers” uit te voeren.

De opdrachtenportefeuilles van de werven in aanmerking genomen, lijkt het niet onwaarschijnlijk, dat de produktie in 1957 die van 1956 weer zal overtreffen.

H. L.

Tewatergelaten Bruto Register tonnage in de jaren 1938, 1949, 1952—1956.

TABEL I.	1938	1949	1952	1953	1954	1955	1956
Japan	442.000	148.000	608.000	557.000	413.000	829.000	1.650.000
Gr. Britannië en Ierland	1.030.000	1.267.000	1.303.000	1.317.000	1.409.000	1.474.000	1.410.000
Duitsland	481.000	7.000	520.000	818.000	963.000	929.000	1.000.000
Zweden	166.000	323.000	454.000	485.000	544.000	526.000	490.000
Nederland	240.000	169.000	296.000	341.000	411.000	397.000	460.000
Italië	94.000	99.000	132.000	263.000	162.000	167.000	360.000
Frankrijk	47.000	155.000	213.000	235.000	267.000	326.000	280.000
Ver. Staten	201.000	633.000	468.000	528.000	477.000	315.000	280.000
Noorwegen	55.000	59.000	80.000	118.000	138.000	141.000	168.000
Denemarken	158.000	86.000	104.000	142.000	130.000	154.000	128.000
Wereld:	3.034.000	3.132.000	4.396.000	5.096.000	5.253.000	5.317.000	6.500.000

TABEL II.	1955 B.R.T.	Tewater- gelaten % van het totaal	1956 B.R.T.	Tewater- gelaten % van het totaal		Vermeerdering of vermindering
Totaal	5.317.000	100	6.500.000	100	+	1.183.000
Japan	829.000	15.5	1.650.000	25.5	+	821.000
Gr. Brittannië en Ierland ...	1.474.000	27.5	1.410.000	21.5	—	64.000
Duitsland	929.000	17.5	1.000.000	15.5	+	71.000
Zweden	526.000	10	490.000	7.5	—	36.000
Nederland	397.000	7.5	460.000	7.-	+	63.000
Italië	167.000	3	360.000	5.5	+	193.000
Frankrijk	326.000	6	280.000	4.5	—	46.000
Ver. Staten	315.000	6	280.000	4.5	—	35.000
Noorwegen	141.000	2.5	168.000	2.5	+	27.000
Denemarken	154.000	3.-	128.000	2.-	—	26.000

TABEL III.

	BRT	Tankers	Vrachtschepen	And. Vaart	Totaal
Mitsubishi, Nagasaki, Japan	198.000	9	—	—	9
Deutsche Werft, Hamburg, Duitsland	143.779	1	13	1	15
Nippon, Kokan, Japan	131.900	2	8	2	12
Mitsubishi, Yokohama, Japan	129.540	4	4	—	8
Harima, Aioi, Japan	124.130	4	5	—	9
Kawasaki, Kobe, Japan	123.180	2	6	1	9
Eriksberg, Gothenburg, Zweden	120.157	4	7	1	12
Mitsubishi, Kobe, Japan	119.269	2	8	—	10
Gotaverken, Gothenburg, Zweden	117.936	6	2	1	9
Howaldt-werke, Kiel, Duitsland	113.507	—	10	13	23
Hitachi, Iromoshima, Japan	110.569	4	4	—	8
National Bulk Carriers, Kure, Japan	108.822	2	—	2	4
Ansaldo, Genua, Italië	108.000	3	3	1	7
N.D.S.M., Amsterdam, Nederland	107.860	5	1	—	6
Swan Hunter, Tyne, Gr. Brittannië	105.240	4	4	—	8
Harland Wolff, Belfast, Gr. Brittannië	104.913	4	3	2	9
Howaldt-werke, Hamburg, Duitsland	97.780	—	12	—	12
Mitsui, Tamano, Japan	94.519	2	6	1	9
Kockum, Malmö, Zweden	92.291	—	7	—	8
A/G Weser, Bremen, Duitsland	83.470	1	10	1	11

TABEL IV.

	BRT	
N.D.S.M., Amsterdam	107.860	5 tankers, 1 vrachtschip
Wilton-Fijenoord, Schiedam	55.392	1 tanker, 1 passagiersschip
		1 vracht- en passagiersschip
v. d. Giessen, Krimpen aan de IJssel	43.000	4 vrachtschepen, 1 tanker
P. Smit Jr., Rotterdam	34.862	4 vrachtschepen
Rott. Droogdok Mij, Rotterdam	31.533	2 vrachtschepen, 1 tanker
J. Smit, Alblasterdam	24.418	1 vrachtschip, 1 eerst-olieschip
De Schelde, Vlissingen	23.100	3 vrachtschepen.

(uit de „Werfbode” — personeelsorgaan NDSM)

ZONDERLINGE GASTEN IN 'S WERELDS DRUKSTE HOTEL

Meer dan een miljoen bezoekers trok het afgelopen jaar het drukste hotel van de wereld en daarmee zijn alleen de jongste gasten geteld: de gasten van één dag oud. De oudste gast was overigens driehonderd jaar, wat ook weer een record betekent. Op topdagen werden rond tienduizend bezoekers ingeschreven; er waren ook dagen, dat men er maar twee had, maar die vertegenwoordigden dan weer een waarde van vele duizenden gulden.

Voordat men de tel helemaal kwijt raakt: het hotel in kwestie is het dierenhotel op Schiphol. De gasten van één dag oud waren ééndagskuikens, op weg van Amerika naar Wenen, Rome of Madrid, soms met vijfduizend tegelijk. De 300-jarige bezoeker was een eerbiedwaardig schildpad en de logé's, die getweeën een waarde vertegenwoordigen van vele duizenden, waren de befaamde chimpansee's van circus Knie.

De inventarisatie van het dierenhotel, dat de K.L.M. op Schiphol ten gerieve van haar uitgebreide dierentransport

heeft ingericht, leverde, over het jaar 1956 genomen, onder andere op drieduizend honden tegen „slechts” driehonderd katten. Als de meest uitheemse gasten werden genoteerd kangaroe's, leeuwenwelpen, panters, poema's, zeehonden, hyena's en bosvarkens. De zwaarste gast was een buitel, de meestbelovende een nijpaardbaby, de gezelligste gasten waren een berenechtbaar, de meest gedistingeerde een pinguin-familie, de ongenaakbaarste twee stekelvarkens en de zwijgzaamste een blik oesters.

Buiten de eendagskuikens deden per maand nog ruim 45.000 andere vogels het dierenhotel aan. Daaronder waren evengoed spreeuwen als neushoornvogels, vinken als flamingo's, kippen als kraanvogels. De chimpansee's van circus Knie waren lang niet de enige vertegenwoordigers van deze kostbare apensoort: het dierenhotel van de K.L.M. herbergde er in 1956 rond de veertig.

Het totaal aantal dieren, dat, met de K.L.M. op doorreis, in het dierenhotel overnachtte, bleek niet nauwkeurig vast te stellen, aangezien zich onder de gasten ook talrijke zendingen konijnen en muizen bevonden...

BOEKENWURM

Kijk, daar staan ze — deel na deeltje,
Keurig netjes op een rij,
Rood, groen, blauw, geel en oranje,
Alle kleuren zijn er bij.
Woordenboekromanverhalen,
Pocketdetectiveboek,
Encyclopaediologiën,
Bij mij raakt geen boekje zoek.
Elke „bookshop” ken ik grondig,
'k Kom er wekelijks — dat 's vast,
't Resultaat kunt U bewonderen,
Kijk maar in m'n boekenkast!

*

Als U misschien iets wilt weten,
Over kunst, hond of een kat,
Kom maar thuis hoor — 'k zal U helpen,
'k Grijp wel in m'n boekenschat.
Zo heeft iedereen z'n hobby:
Piet spaart zegels — Jan telt geld,
Kees is blij met monsterflesjes,
Niemand staat er van versteld.
Ben ik jarig — is het Kerstmis,
Neem het aan voor zoete koek,
Wilt U mij beslist iets geven?
Leuk zeg — geef mij dan 'n boek!

Oscar



De oplossing van de Rondedans-puzzle, voorkomende in „de Uitlaat” van Maart, luidt als volgt:

1 t/m 8. kameraad; 7 t/m 17. advertentie; 15 t/m 25. Tiengemeten; 23 t/m 30. tentamen; 28 t/m 37. menseneter; 35 t/m 49. terechtstelling; 47 t/m 55. ingetogen; 54 t/m 60. Engadin; 59 t/m 70. invaliditeit; 69 t/m 76. Italiaan; 74 t/m 82. aangenaam; 81 t/m 89. Amsterdam; 88 t/m 95. ammoniak; 94 t/m 99. akolei; 97 t/m 105. Leimuiden; 104 t/m 112. endeldarm; 110 t/m 116. armoede; 115 t/m 125. degenereren; 123 t/m 129. rendier; 127 t/m 133. Ierland; 131 t/m 137. andijvie; 135 t/m 142. vierkant; 140 t/m 149. antecedent; 147 t/m 157. entomologie; 156 t/m 163. iedereen; 161 t/m 167. eenmaal; 165 t/m 175. aalscholver; 174 t/m 183. ervaringen; 181 t/m 191. genegenheid; 190 t/m 195. ideaal; 194 t/m 204. alimentatie; 202 t/m 210. Tiërceren; 208 t/m 220. rentabiliteit; 219 t/m 224. Italië.

De eerste prijs van Rp. 25,— gaat naar H. J. Vodegel — Beambte Uitg. Lading te Tg. Perak (Surabaia); de tweede prijs van Rp. 15,— aan: R. R. Schell — 1e klerk Afd. PZ/TD Hoofdkantoor KPM, en de derde prijs van Rp. 10,— aan: A. N. Kloots — 1e stuurman a/h ms. „Paloh”.

*

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.

Deze maand komen wij met een Spreekwoordraadsel, waarvan de oplossingen ons uiterlijk 20 Juni a.s. moeten hebben bereikt. Veel succes maar weer.

Spreekwoordraadsel

De in te vullen woorden beginnen in het genummerde hokje en gaan via de verbindingslijntjes van hokje naar hokje. Bij juiste invulling ontstaat er op de horizontale lijnen A, B, C, D en E het spreekwoord.

Omschrijvingen :

1. lichaamsdeel; 2. verfrissing; 3. schoeisel; 4. mensaap; 5. ooievaar; 6. vrouwelijk persoon; 7. dagbladen; 8. rampspoed; 9. vervoermiddel; 10. eentonig; 11. slot; 12. vaatwerk; 13. geneesmiddel; 14. stenen fles; 15. ontkenning.

De te gebruiken letters zijn: a,a,a,a, a,a,b,b, c,d,d,d,d,e,e,e,e,e,e,e,e,e,e,e,e,e,e, h, i,i,i,i,i,j,k,k,k,k,l,l,l,l,m,m,m,n,n,n,n,n,n,n,n,n,n,n,o,o,o,o,p,p,r,r,r,r,r,s,s,s,t,t,t,t,u,v,i,j.

Op nevenstaande pagina: →

De beste foto van de maand, voorstellende het s.s. „Van der Lijn” aan de steiger te Telok Bajur.

Deze foto werd gemaakt door Gezagvoerder Ad. de Best a/b ms. „Sina-bang”, die hiermede de uitgeloopte prijs van Rp. 50,— heeft verdiend.

Dieren of versvoeten

Op een poes:

Een poes uit Soest zat bij Hoogsoeren op een rinoceros te loeren. Doch deze is, nog ongekreukt, in richting Arnhem afgezwenkt, „Ziezo,” sprak toen die poes ontroerd, „ik heb het beest een draai geloerd.”

Op een aal:

Een aal die bij diverse bieren het oude jaar had zitten vieren werd, toen hij na een warme prak de hoofdverkeersweg overstak om daar het nieuwe in te halen opeens verdeeld in vier kwart-alen.

Op een worm:

Een worm uit Worms hield bij Renswoude Uit schaamte voor een lichte fraude Zijn kop verborgen in een kuil. „Waarschijnlijk zal”, zo sprak een uil, en stak de stakker in zijn snedbe, „dit staartje wel een muisje hebben”.

Trijntje Fop in „De Volkskrant”

