



de
uitlaat

de **Uitlaat**

personeelsorgaan
van de
n.v. Koninklijke
Paketaart-
Maatschappij

10de jaargang no. 5
Mei 1955

Overneming van tekst en
illustraties alleen geoor-
loofd met bronvermelding

*

Alle stukken „de Uitlaat”
betreffende te adresseren:
aan de Redactie van
„de Uitlaat”
p/a K.P.M.

Medan Merdeka Timur 5
Djakarta

*

Dit nummer bevat o.a.:

Het ms. „Van Cloon” door
de echtgenote van Gorin-
chem's Burgemeester te-
watergelaten.

*

Australiana — het laatste
deel van het verhaal over
de lotgevallen van ex-ge-
zagvoerder G. Altona in
Australië.

*

Het ms. „Karatou” op de
Westkust van Nias ge-
strand en weer vlot ge-
sleept.

*

Het ms. „Tosari” werd
van de vlootsterkte afge-
voerd om voor de sloop
te worden verkocht.

*

De smokkelaar — een kort
verhaal door F. R. Eckmar

Bij de foto's:

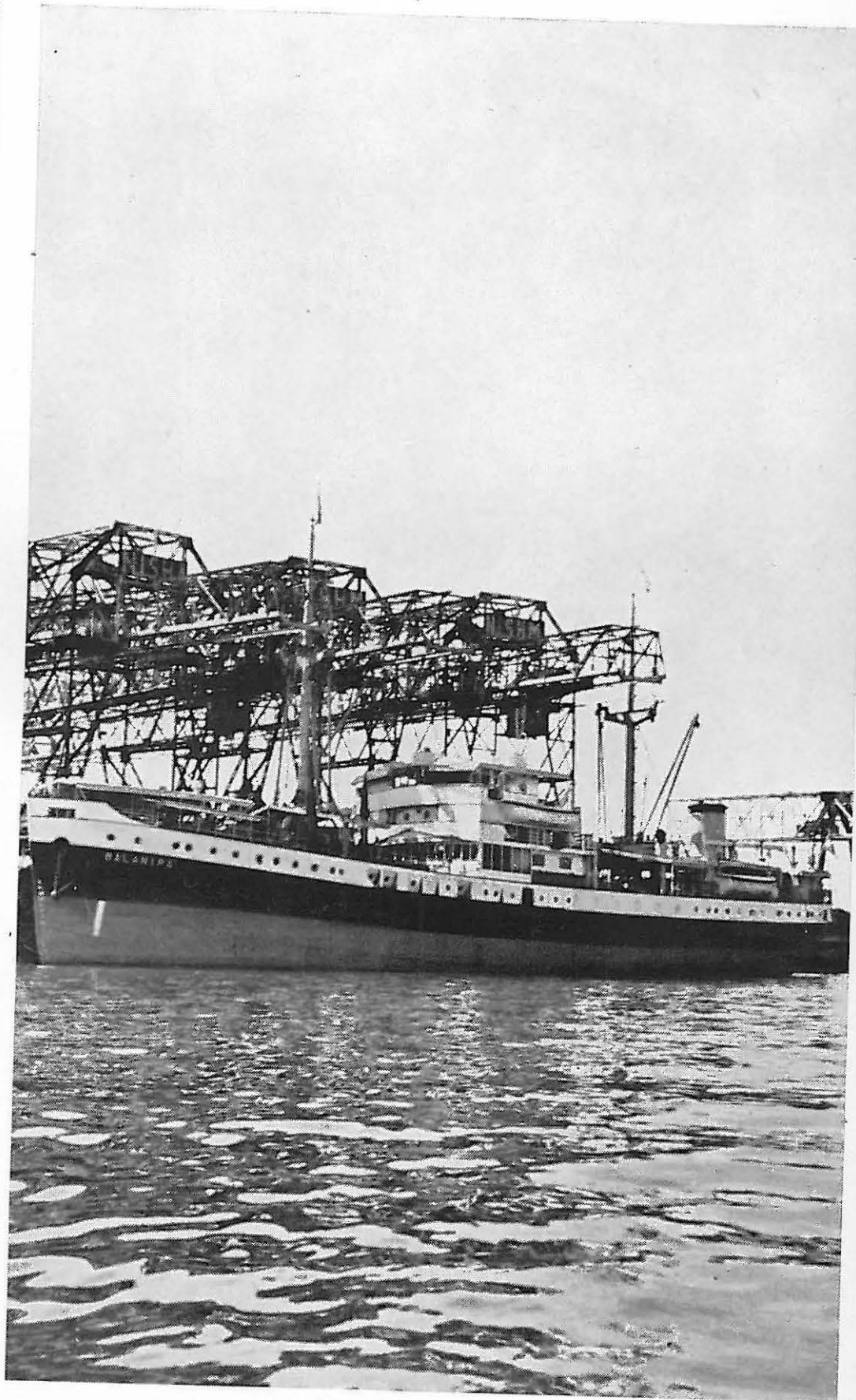
op de frontpagina staat de
beste foto van de maand,
voorstellende het ms.
„Lampong” lost te Djambi.
Met deze foto wist ge-
zagvoerder H. Meyer
wederom beslag te leg-
gen op de uitgeloopte
prijs van Rp. 50,—.

*

Op de binnenzijde van de
achterpagina ziet u de
achtersteven van de
„Atjeh” en de voorsteven
van de „Tasman”, liggende
in Priok's eerste haven.
Op de achterzijde van de
omslag een foto van het
ms. „Reynst” tijdens een
dokbeurt in de Kali Mati
te Tg. Priok.

(foto's: Studio Tong & Tim)

n.v. Visser & Co.



Het ms. „Balanipa” lost kolen aan de kolensteiger te Tg. Priok.

(foto: Studio Tong & Tim)

Onze oproep zonder resultaat?

De alarmklok moet geluid!

Regelmatig ontvangen wij diverse personeelsorganen van verschillende maatschappijen en iedere maand opnieuw lezen wij met de nodige aandacht deze uitgaven door. Zo kwamen wij in het Februari-nummer van „De Kroonvlag” — het maandblad voor het personeel van de n.v. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij — een ingezonden mededeling tegen waar wij even bij willen stilstaan. Laten we beginnen met in extenso bedoeld stukje hier te laten volgen:

„Naar aanleiding van de noodkreet der Koninklijke Noord- en Zuidhollandsche Reddingmaatschappij om steun van redders aan de wal (zie het Kerstnummer van „de Reddingboot” — de halfjaarlijkse publicatie van de KNZRM) werd op het motorschip „Eos” voor deze sympathieke instelling de alarmklok geluid door middel van een intekenlijst.

Het resultaat hiervan was: Dertien vaste contribuanten, f. 62,— aan giften ineens terwijl van een passagier aan boord f. 25.— werd ontvangen.

Voorwaar een mooi resultaat voor een schip met slechts 27 opvarenden.

Het komt mij voor dat, indien op alle maatschappij-schepen een dergelijke en desnoods jaarlijkse actie gevoerd wordt, de financiële moeilijkheden van dit nuttige en noodzakelijke instituut voor een deel opgevangen zouden zijn”.

U, geachte redactie, dankend voor de verleende plaatsruimte, teken ik,

hoogachtend,
C. G. Abbenes
gezagvoerder ms. „Eos”

In het Maart-nummer van „de Uitlaat” plaatsten wij een nogal in het ooglopende oproep aan onze lezers. Er zal dan ook wel niemand onder u zijn die zou willen zeggen: „hé, daar weet ik niks van...!” Als wij u dan nu nog verklappen dat er *niemand* is geweest die aan onze dringende oproep, om de KNZRM te steunen, gehoor heeft gegeven, dan kunt u zich ongetwijfeld voorstellen, dat wij met schaamrood op de kaken bovenstaande ingezonden mededeling lazen!

Het was met een zekere trots dat wij in onze oproep in ons Maart-nummer gewag konden van één onzer lezers, die spontaan aanbod om voor *elke nieuwe contribuant* van de Koninklijke Noord- en Zuidhollandsche Reddingmaatschappij een bedrag van f 3,— bij te storten. Toen wij hem, in ons toen nog bestaande optimisme, vroegen of hij zich van de draagwijdte van dit aanbod wel bewust was, kregen wij te horen dat het hem grote voldoening zou geven als hij voor *honderd* (!!) nieuwe „redders aan de wal” zou mogen bijstorten. Voorwaar geen kleinigheid. En het resultaat? We vertelden het u reeds: *nihil* !

Een Nederlands schip met slechts 27 opvarenden ziet kans om 13 nieuwe contribuanten aan te brengen. Lezers, tot een dergelijk resultaat zouden wij verhoudingsgewijs en met een zekere inspanning toch ook kunnen komen?

U kent onze bedoeling: u geeft zich via uw bank in Nederland op als vaste contribuant van de KNZRM (contributie per jaar slechts f 3,—) en tevens schrijft u ons dat u zich als contribuant heeft laten inschrijven, zodat de door ons bedoelde lezer een gelijk bedrag bijstort.

Wij willen deze (hernieuwde) oproep besluiten met hierbij het verzoek te doen aan heren gezagvoerders, chefs van dienst, agenten, afdelingshoofden etc. om deze actie **d a a d w e r k e l i j k** te steunen.

Laat aan boord, op uw agentschap, op uw afdeling, lijsten circuleren, waarop uw personeel zich als contribuant van de KNZRM kan opgeven!

Vergeet dan vooral niet ook onze redactie eveneens een opgave te doen toekomen van de door u bereikte resultaten, die wij t.g.t. — zonder naamvermelding — in ons blad gaarne zullen publiceren.

Wij rekenen op uw aller medewerking!!

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XIII

Men had met de bouw van stoomschepen ondertussen weer nieuwe ervaringen opgedaan en wederom werden twee stomers, speciaal bestemd voor de strijd tegen de zeeroovers, gebouwd. Zij kregen de naam van „Etna” en de „Hekla”. De romp van het eerste schip werd in 1836 op 's Rijkswerf (waar nu de Maatschappij „de Schelde” is gevestigd) te Vlissingen gebouwd (afm. lengte 47 meter, breedte 9 meter en diepgang 3,50 meter), terwijl de iets kleinere „Hekla” te Rotterdam op stapel werd gezet (43 × 9 × 3,10). Beide schepen werden uitgerust met 2 stoomwerktuigen van lagere drukking, tezamen een minimaal vermogen van 170 paardekracht ontwikkelend. De stoomraderboten werden per zeilschip (o.a. de „Etna” per „Neerlands Koning” van de firma H. van Hoboken & Zn. te Rotterdam) overgebracht en op de werf te Surabaia ineen gezet, waarvoor met „De Vrouw Maria” 682 ponden klinknagels uit Nederland werden aangebracht. De eerste machinisten bij de Kol. Stoomvaart J. B. Audibel en S. de Ruiten kregen een gage van f 200,— per maand en de tweede machinisten A. Willen en P. Voets f 150,—. Speciale theoretische eisen werden in die tijd nog niet gesteld. De matroos S. Haas „als daartoe geschikte bekwaamheid hebben doen blijken” stelde zich beschikbaar als machinist.

De voorziening van technici werpt natuurlijk geheel nieuwe problemen in het personeelsvraagstuk op. De bestrijding tegen de zeeroof kreeg evenwel „top-priority”. De „Etna” moest een complete bemanning hebben, waarvoor desnoods andere vaartuigen buiten dienst moesten worden gesteld. Lange kruistochten kon het schip niet maken, daar slechts voor enige dagen brandstof meegevoerd kon worden. Als proef zou het schip voorlopig alleen Java's noordkust controleren.

De bewapening bestond uit: voorop een pivot, een kanon van 8 pond kaliber, vooruit tegen de radarkasten aan weerszijden een draaibus van 2 pond, achter de raderkasten een 12 pond caronados en achteruit aan weerszijden van het stuurrad een draaibus van 2 pond.

Steenkolen werden per zeilschepen uit Europa aangevoerd of, als de nood daartoe drong, plaatselijk gekocht. In 1835 werden b.v. van Soesman te Semarang 35.000 pond Engelse steenkolen gekocht à f 2,— per pond. In 1839,

toen 3.500.000 pond steenkolen uit Europa werden aangevoerd, werden die over depôts te Padang, Muntok, Makassar, Amboina, Batavia, Semarang en Surabaia verdeeld. In 1840 werden reeds nieuwe ketels van hoge drukking voor de scheepjes gevraagd, daar de oude van lage drukking door „het aangroeien van watersteen” weldra onbruikbaar zouden zijn. Nadat de schepen eerst nog waren omgedoopt in respectievelijk de „Ternata” en „Banda” (er waren nl. nieuwe met dezelfde naam besteld) werden ze reeds in 1843 afgekeurd. De machines konden nog aan de wal worden gebruikt (bij het droogdok op Onrust), doch de rompen waren vrijwel waardeloos.

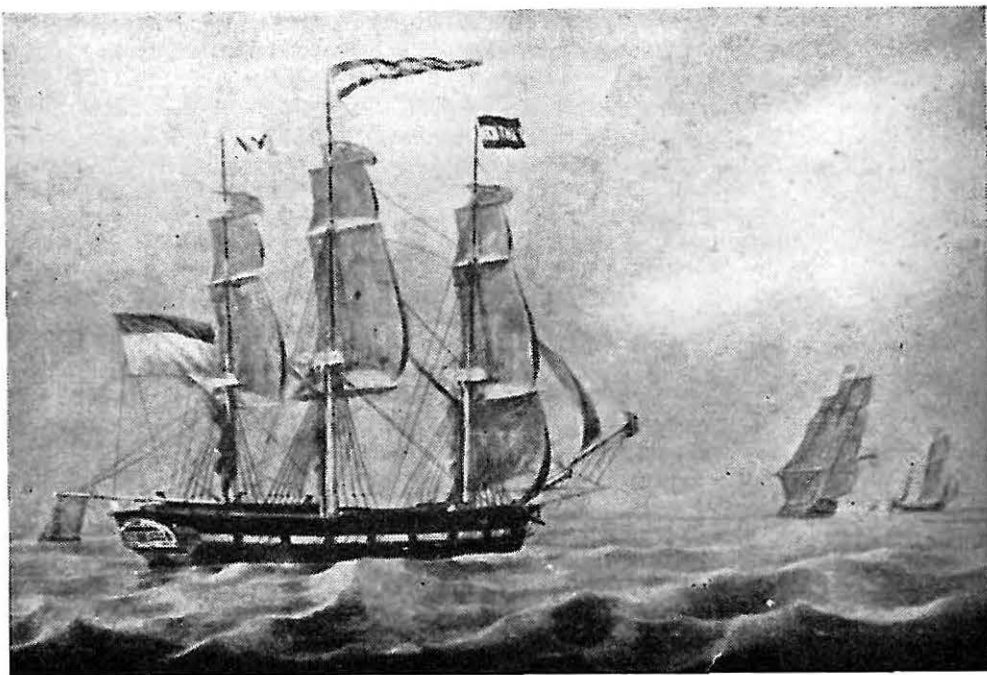
De „aanzetting van stoomketels” vormde voor de technici van die tijd een probleem en dat het nog een kwestie van experimenteren was, moge onze tegenwoordige werktuigkundigen blijken uit een artikel dat wij in het „Tijdschrift toegewijd aan het Zeewezen” 1847 (vertaald overgenomen uit de „Nautical Standard”) aantreffen:

„Er is welligt niets dat meer aanleiding geeft tot ongelukken, dat de uitbarstingen veroorzaakt door het aanzetten van stoomketels. Er gaat bijna geene week voorbij, zonder dat de nieuwsbladen de bijzonderheden behel-

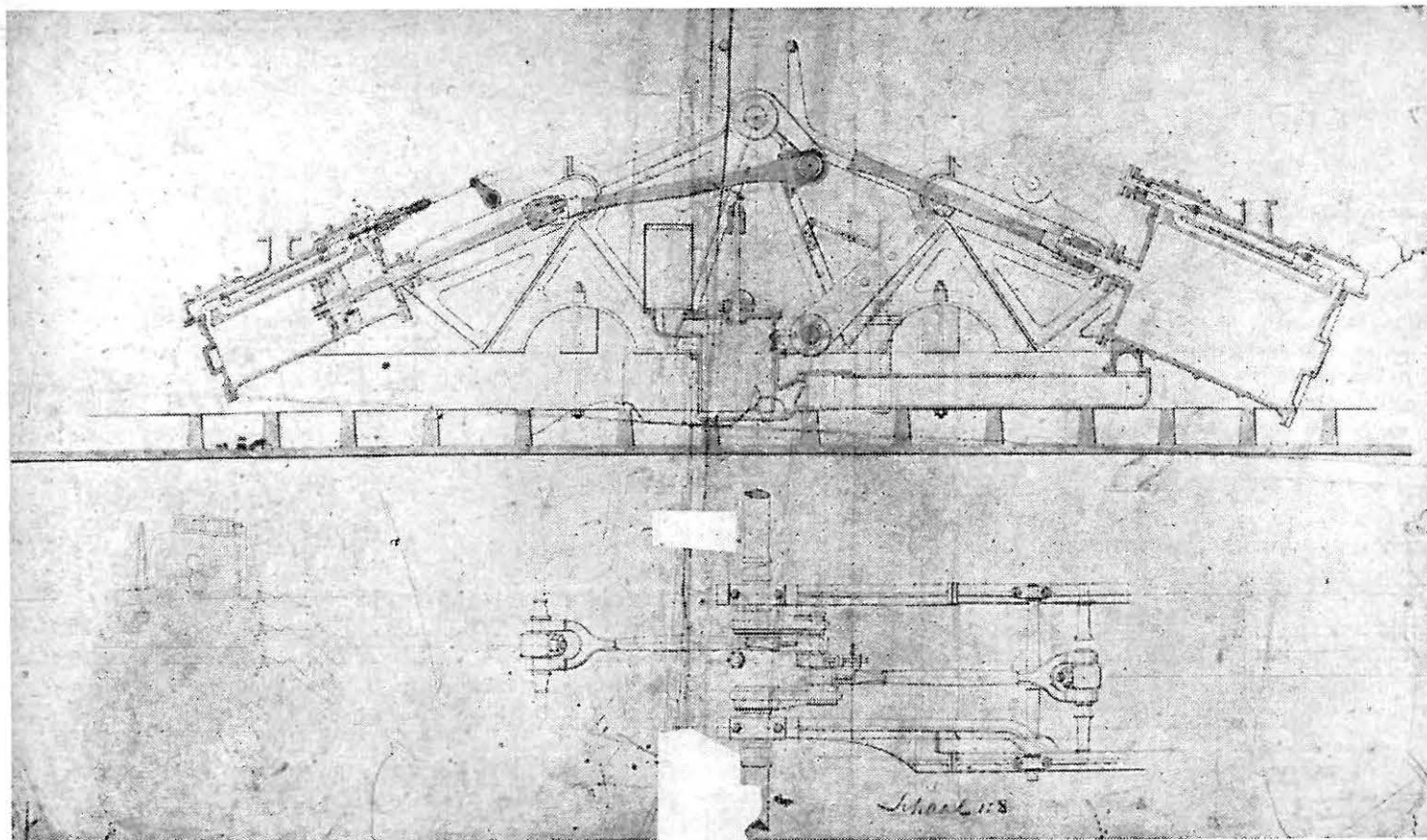
zen van eene of andere verschrikkelijke ramp, door het springen van stoomwerktuigen; en in de meeste gevallen is, door later onderzoek, bevonden, dat het ongeluk veroorzaakt werd door het aanzetten in den ketel.

Deze aanzetting kan op verschillende wijzen tot het springen aanleiding geven: Door het vormen van eene niet geleidende laag, tusschen het metaal en de te verwarmen vloeistof, waardoor alzoo de temperatuur van het eerste aanmerkelijk wordt verhoogd, tot gloeiens toe. Het metaal oxideert snel bij deze temperatuur, en de ketel wordt daardoor verzwakt, en buiten staat gesteld tot het doorstaan van den vereischten druk. Maar nog vruchtbaarder oorzaak tot ongelukken, is het plotseling loslaten van gedeelten der aanzetting, als het metaal door het verkrijgen eener hoogere temperatuur uitgezet wordt; daardoor komt het water in aanraking met het verhitte metaal en de uitdamping heeft zoo plotseling plaats, dat zij gelijk op het ontwikkelen van gassen, bij het ontbranden van buskruit. In beide gevallen zijn de uitwerkingen volkomen overeenkomstig.

Zoowel door praktische als door wetenschappelijke menschen, zijn menigvuldige pogingen in het werkgesteld, om dit gevaar te ontgaan, maar zonder bepaald goeden uitslag; en voorzigtige machinisten zijn, met het doel om een kwaad te wijzigen dat zij niet volstrekt kunnen voorkomen, in de noodzakelijkheid gebracht, van dikwijls de ketels te spuijen, ten einde het daarin bevatte water, zwaar met de vaste deelen bezwangerd, er uit te drijven. Deze han-



Het volschip „Neerlands Koning” (639 ton, gebouwd in 1826 — reeder A. van Hoboken & Zn., in de vaart tot 1857) waarmee het ss. „Etna” gedemonteerd naar Indonesië werd overgebracht.



Dit is een reproductie van de originele machinetekening van het rader-stoomschip „Etna” (1838), aangetroffen in het Nederlands Historische Scheepvaart Museum. Ondanks de vele vouwen en pleisters voor de technici onder onze lezers hopelijk nog voldoende duidelijk.

delwijze is slechts gedeeltelijk voldoende, en nog altoos vormt zich een bezinksel, dat enkel met beitel en hamer kan opgeruimd worden; een werk dat, om niet te spreken van de onkosten die het vordert, den ketel aanmerkelijk benadeelt. Uit hoofde van deze en andere omstandigheden werd het voor de machinisten eene zaak van het hoogste belang, middelen uit te vinden om het kwaad te doen verdwijnen, zonder, door hunne scheikundige of werktuigelijke werking, nadeel toe te brengen aan den ketel of andere gedeelten van het werktuig, aan hun invloed blootgesteld.

Ongeveer twee jaren geleden vestigde Dr. Ritterbandt zijne aandacht op dit onderwerp, en het gelukte hem, eene handelwijze te ontdekken, welke deze voorwaarde vervult, en die, na beproefd en goed bevonden te zijn, door onderscheidene beroemde werktuigkundigen, toevallig onder de aandacht werd gebracht van de Institution of Civil Engineers en van de Society of Arts.

De verdiensten van het voorgestelde middel werden in het breede behandeld, door de leden dier geleerde genootschappen, die algemeen het stelsel van Dr. Ritterbandt schenen goed te keuren; en de Society of Arts schonk den vernuftigen uitvinder hare gouden Isis-medaille, als belooning voor zijne ontdekking.

Het beginsel, waarop de uitvinding van Dr. Ritterbandt berust, is de chemische werking, welke de zoutzure ammonia op de koolzure kalk, de aanzettende stof, uitoefent.

Dr. Ritterbandt ontdekte dat, door het inbrengen van zoutzure ammonia in een ketel met water waarin kalk was opgelost, de koolzure kalk, in plaats van neder te ploffen, als het koolzuur die het opgelost hield bij eene hooge temperatuur werd uitgedreven, overging in zoutzure kalk, eene zeer oplosbare zelfstandigheid; terwijl de koolzure ammonia, tevens gevormd door de dubbele ontleding, met den stoom afdreef, zoodat de ketel niet onzuiverder worden kon. De handelwijze is even toepasselijk op zout- als op zoet water. De uitvinder heeft bewezen, dat, bij het koken van zeewater, de aanzetting niet wordt gevormd door zout, maar door eene kalkaardige stof; daar het zout zich niet nederzet voor dat het water eene veel grootere digtheid verkregen heeft, dan die waarmede de ketels van stoommachines werken. Het doel van het menigvuldige spuijen, is het voorkomen van de nederzetting van kalkaardige stof. Door het voorkomen van de vorming van koolzure kalk, door de toevoeging van zoutzure ammonia, wordt de noodzakelijkheid van het spuijen, aanmerkelijk verminderd; want, terwijl het met de beste toestellen on-

mogelijk is bevonden, te werken met eene digtheid boven de 20° hydrometer, kan met het plan van Dr. Ritterbandt veilig eene digtheid van 60° gebruikt worden. Drie vierden van de hoeveelheid water, gewoonlijk weggespuid, blijft dus behouden, en gevolgelijk heeft men ook een evenredig minder verlies van brandstof.

De voortreffelijkheid van het beginsel van Dr. Ritterbandt heeft de proef doorstaan van tijd en ondervinding. Er zijn twaalf maanden verlopen, sedert deze ontdekking is bekend gemaakt, en in dien tijd is hare werking op alle wijzen beproefd, met het beste gevolg. Op groote en kleine stoomvaartuigen, in staande en locomotive stoomwerktuigen, met allerlei soorten van water, en in alle omstandigheden is het volmaakt dienstig bevonden, niet alleen door de ketels, waarin het gebruikt werd, vrij van aanzetsel te houden, maar zelfs door het losmaken van dat vóór het gebruik er van gevormd.”

*

De Franse ingenieur Cavé meende de remedie gevonden te hebben en bericht, dat hij zich heeft overtuigd, dat het aanzetten van stoomketels geheel voorkomen wordt, door enige blokjes eikenhout er in te werpen, die slechts eens om de veertien dagen behoeven te worden hernieuwd. (overgenomen uit Mech. Mag. November 1848). (zie pagina 7)

3 SOORTEN TONNEN

In „de Werfbode”, het orgaan van de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Mij. troffen wij onderstaand artikel aan dat het onderwerp van de diverse tonnematen belicht. Het varend personeel vertellen wij hierin geen nieuws, doch de „stuurlui aan de wal” kunnen enige theorie nog wel appreciëren.

Het zal een ieder wel bekend zijn, dat men de grootte van een schip op verschillende wijze kan uitdrukken. Iedereen heeft wel eens gehoord van tonnen draagvermogen of brutoregister-tonnen. Maar hoe zit dat nu precies? Sommigen bij ons hebben hier geregeld mee te maken en hun zullen wij dus niets kunnen vertellen. Maar het komt ons voor, dat er anderen zijn, die het antwoord op laatstgenoemde vraag toch schuldig zouden blijven en voor hen, en vooral ook voor de nieuwelingen, dat er de laatste jaren bij zijn gekomen, willen wij een en ander toch nog eens uiteenzetten.

Men onderscheidt drie soorten tonnen, waarin de grootte van een schip kan worden uitgedrukt, n.l.:

1. tonnen waterverplaatsing
2. tonnen draagvermogen (deadweight)
3. register-tonnen.

Deze drie soorten staan niet met elkaar in verband. Wanneer men dus b.v. de tonnen waterverplaatsing kent, kan men niet aan de hand daarvan de tonnen draagvermogen berekenen.

Met *tonnen waterverplaatsing* bedoelt men de verplaatste hoeveelheid water van dat deel van het schip, dat onder de waterspiegel (lastlijn) ligt. Nu is volgens de Wet van Archimedes, die velen van u zich misschien nog zullen herinneren uit de schooljaren, het gewicht van de vloeistof, dat dit ondergedompelde gedeelte verplaatst, precies gelijk aan het gewicht van het gehele schip met alles wat er zich op en aan bevindt. Als eenheid hiervoor wordt de gewichtston van 1000 kg. (is 1 m³ zoetwater) of de Engelse ton van 1016 kg gebruikt.

Hier zijn dus nog twee mogelijkheden.

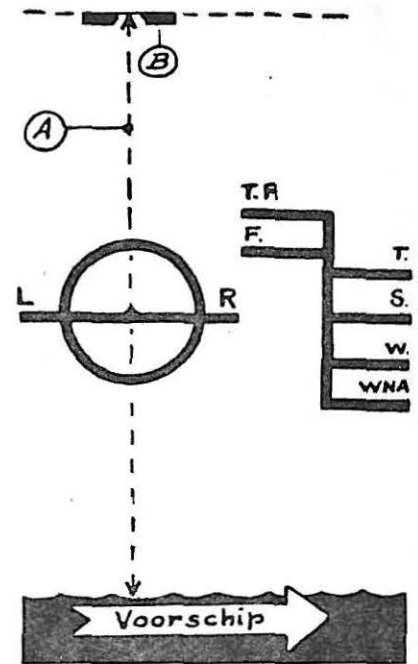
Het *draagvermogen* van een schip, waar men ook de gewichtstonnen van 1000 kg voor gebruikt, is het gewicht aan lading, brandstof, water, passagiers, enz., dat met het schip vervoerd kan worden.

Nu spreekt het vanzelf, dat er gemakkelijk verschil van mening kan bestaan over de hoeveelheid lading — wij denken speciaal aan het gewicht — die een bepaald schip kan vervoeren. Maar het is ook duidelijk, dat de veiligheid van het schip, lading en opvarenden geringer wordt naarmate het schip zwaarder geladen wordt.

Daarom zijn er bepalingen gemaakt, in Nederland vastgelegd in de Schepenwet, en ook in een internationale regeling, die vaststellen hoe diep een schip moet liggen. Nu zijn deze veiligheidseisen verschillend al naar gelang de tijd van het jaar — in de winter kan men immers ruwer weer verwachten dan in de zomer — en zij zijn ook afhankelijk van het feit, of men in zoetwater vaart of in zoutwater. Daarom wordt op ieder schip het hierbij afgebeelde diepgang merk (ook wel Plimsoll-merk genoemd naar het Engelse parlamentslid, die zich aan het eind van de vorige eeuw zo heeft beijverd om wettelijke bepalingen ter vaststelling van de maximum diepgang te krijgen) aangebracht, dat aangeeft tot welke diepte het schip onder bepaalde omstandigheden in het water mag liggen. Het middelpunt van de cirkel is het midden van de scheepslengte, d.w.z. het bevindt zich zuiver midscheeps. De letters L.R. betekenen „Lloyd's Register” en duiden er op, dat het schip gebouwd is onder toezicht van deze instelling. Indien b.v. onder toezicht van de Scheepvaart-Inspectie of Bureau Veritas is gebouwd, worden de letters S.I. of B.V. aangebracht.

Het draagvermogen van een schip bestaat dus uit het gewicht van de lading, het gewicht van passagiers met bagage en het gewicht van brandstof en eventueel water ten behoeve van de voortstuwingsinstallatie. Nu spreekt het vanzelf, dat de hoeveelheid brandstof, die een schip moet meenemen, afhangt van de reisduur; voor een lange reis moet meer brandstof worden medegenomen, dan voor een korte. Hieruit volgt, dat hetgeen men noemt het „nuttig laadvermogen” van een schip (d.w.z. het gewicht aan lading plus het gewicht aan passagiers, dat een schip kan vervoeren) steeds wisselt naar gelang van de lengte van de reis, die ondernomen wordt.

De *register-ton* tenslotte is een inhoudsmaat. Onder de bruto-register-tonnenmaat verstaat men de gehele ruimte van het schip, dus inclusief de ruimte in alle bovenbouwen. Met *netto-register-tonnenmaat* bedoelt men de betalende ruimte, dus het bruto inhoud verminderd met de inhoud die niet betalend is, dus die gebruikt wordt voor de voortstuwingsmachine, de navigatie,



PLIMSOLL-MERK:
 A = Uitwatering tot meetdek.
 B = meetdek lijn.
 TF = Tropen zoetwater.
 F = Zoetwater. T = Tropen.
 S = Zomer. W = Winter.
 W.N.A. = Winter Noord Atlantie.
 L.R. = Lloyds Register of Shipping.

de bemanning enz. De register-ton (100 Engelse kubieke voet of 2,83 m³) is van fiscale oorsprong en wordt bijna overal ter wereld gebruikt ter bepaling van het bedrag, dat moet worden betaald aan havengeld, doorvaartkosten (Suez en Panama-kanaal, enz.), dokking, sleeploon, enz. In sommige havens worden deze rechten over de bruto-, in andere over de netto-tonnenmaat geheven, en het gebeurt ook wel, dat men kubieke meters gebruikt als eenheid, in plaats van register-tonnen. De register-tonnage wordt vastgesteld door de scheepsmeters, die elk schip afzonderlijk meten.

Deze grote verscheidenheid in de wijze, waarop de grootte van een schip kan worden uitgedrukt, vindt zijn oorzak in het logisch gebruik in de scheepsbouw- en scheepvaartwereld. Normaal worden namelijk oorlogsschepen en dergelijke vaartuigen, die nagenoeg geen draagvermogen hebben en die meestal buiten het bereik van de fiscus varen met tonnen waterverplaatsing aangeduid.

De grootte van vracht-, tank- en ertschepen daarentegen, waarvan de lading hoofdzak is voor de reder, wordt in de eerste plaats uitgedrukt in tonnen draagvermogen. Passagiersschepen, waarbij het speciaal gaat om de ruimte, die voor de passagiers bestemd is, meet men in register-tonnen. Bij vrachtschepen is de register-tonnage ook van belang omdat die, zoals gezegd, als eenheid geldt voor het berekenen van doorvaartkosten enz.

(vervolg van pag. 5)

Nu moet men niet denken, dat met de komst van stoomschepen in één klap een einde was gemaakt aan het zee-roversbedrijf. Van veel direct contact zal zelfs niets gekomen zijn, want de grote rookpluim verried hun komst reeds in de verte, doch daarmee hadden ze dan toch vaak zoveel succes, dat de rovers ontijdig (van zeeovers-standpunt uit gezien dan) de vlucht moesten nemen.

In 1844 verdwenen spoorloos twee schepen van de firma Paine Stricker & Co, te Batavia. De barken „Tito Paine” en „Hermina” vertrokken beladen met zout (terwijl de laatstgenoemde bovendien nog een waarde van f 75.000 aan kopergeld aan boord had) vanuit Sumenep met bestemming Tjilatjap. Van geen dezer twee „deugdzaam vaartuigen, onder bekwame gezagvoerders en goed bemand” werd ooit meer iets gehoord. Overal werd navraag gedaan, doch nergens zelfs spoelde enig wrakhout aan. De enige conclusie was, dat de schepen door rovers overvallen moeten zijn geworden en met „man en muis” van de zeeoppervlakte waren verdwenen.

In hetzelfde jaar (1844) strandde de bark „Chandellie” (gezagvoerder Sech Oemar) te Potta, evenals de brik „Eagle”. Van deze laatste had de bemanning tussen Timur Kupang en Russa Linquetta het schip „afgelopen” en de gezagvoerder Jocola en de stuurman om het leven gebracht. Beide schepen werden geplunderd. Z.M. brik „Arend”, die deze wateren doorkruiste, kon te Potta 2 Arabieren van de „Chandellie” en 4 Inheemsens met een vrouw van de „Eagle” verlossen. Te Bonerate werden nog 3 personen en te Reo 4 ex-„Eagle” en 3 ex-„Chandellie”, die waren ontvlucht, opgenomen. Later werd nog een prauw met 22 schipbreukelingen ex-„Chandellie” aangetroffen en gered. Alle gerapporteerde gevallen van zee-roof en alle expeditie tegen deze piraten te beschrijven, zou boekdelen vullen. En zelfs ook dan nog lijkt een opsomming, waarbij de meest sprekende naar voren worden gebracht, in een beperkt bestek over een tijdvak van vele jaren erger dan verhoudingsgewijs ten opzichte van de ongestoorde vaart het geval is. Wat natuurlijk niet weg neemt, dat elk geval op zichzelf er één te veel is!

(wordt vervolgd)

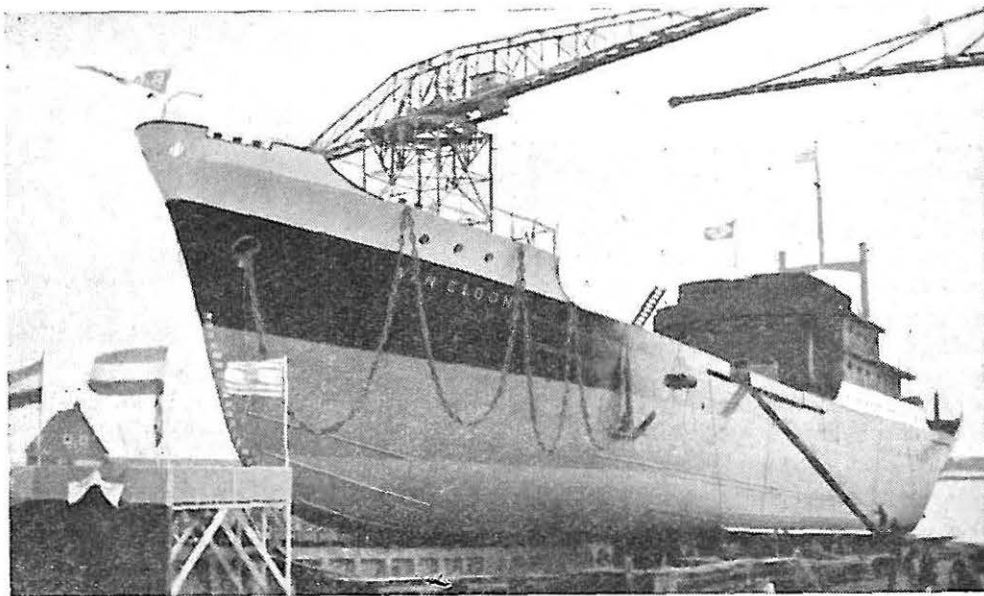
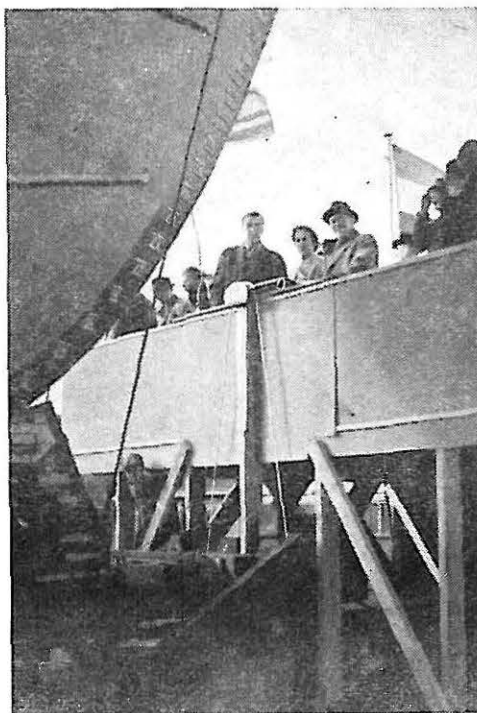
De juiste man.

Een zeer rijk man ondervroeg een sollicitant naar het baantje van kamerdienaar.

„Je zult misschien wel enige moeite met mij hebben”, zeide hij. „Ik heb een houten been, een glazen oog, een pruik, een kunstarm en valse tanden”.

„Dat hindert niet”, antwoordde de sollicitant. „Ik heb bij de Werkplaatsen van de K.P.M. in Tg. Priok gewerkt!”

Het ms. „Van Cloon” tewatergelaten door echtgenote van Gorinchem's Burgemeester



Op 4 April jl. werd van een der hellingen van Bijker's Aannemingsbedrijf te Gorinchem het ms. „Van Cloon” tewatergelaten. Bovenstaande foto's ontvingen wij van ex kv-gezagvoerder G. C. Voorrips.

De doop en de tewaterlating werden verricht door de echtgenote van Gorcum's burgemeester, Mevrouw E. van Rappard geboren Baronesse van Hardenbroek.

Op de foto, links boven, v.r.n.l. Jhr. I. H. A. Backer, Directeur van onze maatschappij in Nederland, Mevrouw E. van Rappard en de heer Van Rappard, Burgemeester van Gorinchem.

In het volgende nummer zullen wij op deze gebeurtenis terug komen.

Australiana

(slot)

Het was in het begin van Mei 1953 dat ik een advertentie in de krant las, welke mij erg interesseerde. Er werd nl. iemand gevraagd met een behoorlijk voorkomen en volkomen geschikt voor de vervulling van een of andere bewakingsdienst. Alhoewel de gestelde leeftijdsgrens lager lag dan mijn leeftijd, solliciteerde ik maar, beantwoordde vele vragen en..... kreeg uiteindelijk het baantje. Wat was namelijk het geval? Op een levensmiddelenfabriek ging een groot deel van de winst verloren aan kleine diefstallen, slordigheden en verkeerde praktijken. En zo werd ik een (succesvol) bewaker. De werkuren waren vastgesteld van 2 uur des middags tot 10 uur des avonds. Ik kreeg een vrij behoorlijk salaris, maar de fabriek lag nog al vrij ver van mijn huis verwijderd. Op z'n vroegst was ik pas tegen middernacht thuis. Maar over het algemeen genomen was het een goede baan.

Enige maanden daarvoor had ik eens een ontmoeting gehad met de plaatselijke manager van een Nederlandse maatschappij en bij die gelegenheid vroeg ik hem om aan mij te denken als er in de toekomst op zijn kantoor eens een vacature zou zijn. Ik was dit hele geval ondertussen vergeten, doch na een maand als waker op eerdergenoemde fabriek te hebben gewerkt, ontving ik op een goede dag een brief van deze manager en besloot hem eens een bezoek te gaan brengen. Zijn toeschietelijke manieren en het openhartige gesprek dat ik met hem mocht hebben deden mij zo prettig aan dat ik uiteindelijk mijn baantje bij die levensmiddelenfabriek opzegde en zodoende van de ene baan in de andere overstapte.

En daar, waarde lezer, zou ik hebben kunnen blijven, omdat dit werk alles bood wat een ex-zeeman van 50 jaar zich maar zou kunnen wensen: een goed salaris, geen vuile handen meer en normale werkuren van 9 tot 5 uur. Ik kan dan ook onmogelijk verklaren waarom ik na enige maanden een bepaalde rusteloosheid over mij voelde komen, die mij noopte om opnieuw mijn huidige positie te herzien. Maar ja, dat gevoel was er nu eenmaal en ik besefte maar al te goed dat ik had te kiezen tussen een kalm on-emotioneel leven dat ik op dat ogenblik leidde en een terugkeer naar de mij zo oude vertrouwde zee.

Ik begon zoveel mogelijk informatie in te winnen op welke wijze ik naar zee zou kunnen terugkeren, echter niet zonder de begrijpelijke tegenstand van



De laatste week van Maart vond te Djakarta de jaarlijkse bijeenkomst plaats van plaatselijke vertegenwoordigers van de D.A.A.D., de transportdienst van het Indonesische leger. Waar onze maatschappij begrijpelijkerwijs nogal veel heeft te maken met dit legeronderdeel, was het ongetwijfeld een goede gedachte om van de aanwezigheid van vele D.A.A.D.-diensthooftoppen op Dinsdag 29 Maart jl. aan boord van het te Tg. Priok binnenliggende ss. „Plancius” een contactavond te beleggen tussen bedoelde officieren en die K.P.M.-ers, die uit hoofde van hun functie, veel met genoemde dienst te maken hebben.

Op de bovenste foto: Majoer Soekardjo, Directeur van de D.A.A.D. wordt welkom geheten door de gezagvoerder van de „Plancius”, kapitein W. Vader D. Zn. op de achtergrond, tussen beide genoemde heren, Directeur J.F.P. de Geus.

Op de onderste foto: Majoer en Mevrouw Soekardjo rond de tafel met Mr. D.F. de Koe en de heer en mevrouw Knoppen.

(foto: Studio Tong & Tim)

de zijde van mijn vrouw. Na een bezoek te hebben gebracht aan een nautische school, was ik al spoedig in staat om een regeling te treffen eenmaal per week les te gaan nemen. Alvorens tot het examen te kunnen worden toegelaten, dienden de volgende papieren te worden overgelegd: een Engels sloepgast-diploma, een medisch keuringsrapport,

een diploma voor Eerste Hulp bij Ongelukken, alsmede een verslag van de werkzaamheden die ik gedurende de laatste 2 jaren had verricht, terwijl ik bovendien over een bewijs diende te beschikken dat ik tenminste zes jaar had gevaren.

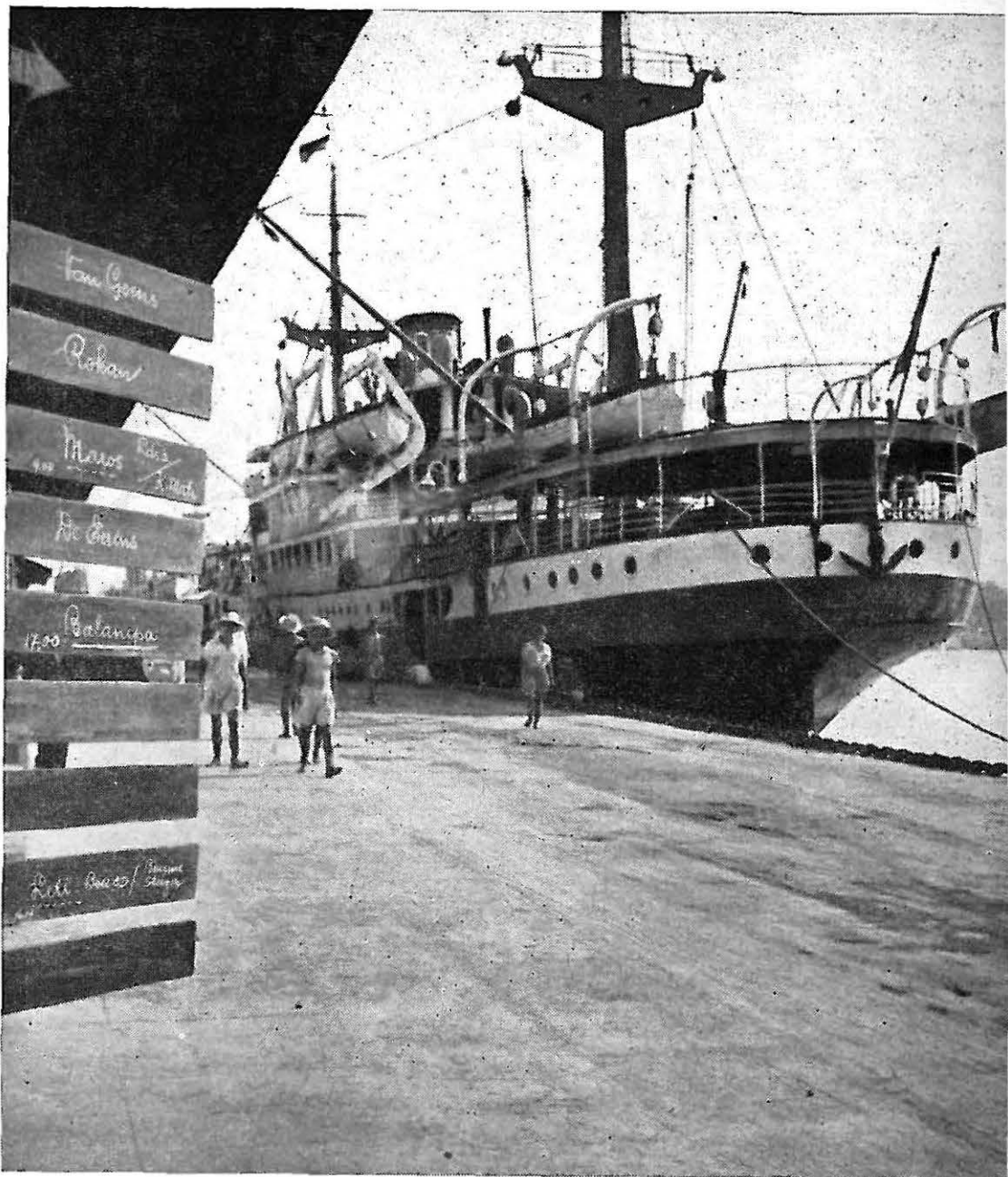
Ik hoorde terloops van twee ex-KPM-officieren die hetzelfde hadden

gedaan, door hun examen waren gekomen en met hun nieuwe (oude) leven gelukkig waren. Dit moedigde mij vanzelfsprekend aan, alhoewel zij jonger waren dan ik. *Sinds ik mijn zinnen op mijn voorgenomen studie had gezet stelde ik dit niet langer meer uit en schafte mij de nodige studieboeken aan.* U zou misschien kunnen denken, lezer, dat diploma's hier minder goed zouden zijn dan de Nederlandse. Maar daar ben ik nog zo zeker niet van.

Mijn laatste examen had ik zo'n 20 jaar geleden gedaan en mijn kennis van algebra, trigoneometrie, geometrie enz. bleek ik voor een groot deel kwijt te zijn. Daarbij kwam nog dat de Nautical Almanac juist was veranderd, de methode van de getij-berekeningen verschilden, de nieuwe aanvaringsbepalingen met ingang van 1 Januari '54 juist van kracht waren geworden en tenslotte nog dat onze sinus-versus formules hier niet worden gebruikt! Ik had bovendien nog een nieuwe logaritentafel nodig, gebaseerd op de haver-sinus-formules. Ook het handvlag-seinen, voor mij volkomen onbekend uit vroeger tijd, was een integraal deel van het examen-programma. Ik gebruikte mijn lunchtijd voor deze speciale cursussen en studeerde voor de rest des avonds en des nachts thuis.

Na vijf maanden was ik eindelijk zover dat ik het aandurfde! Ik besprak mijn toekomstplannen met mijn kantoorhoofd, die mij zeer vriendelijk zijn volle medewerking toezegde, ofschoon hij wist dat een succes op het examen het einde zou betekenen van mijn werkzaamheden bij hem op kantoor. Hij gaf mij, alhoewel ik daar nog lang geen recht op had, veertien dagen verlof om mij zodoende in de gelegenheid te stellen aan het examen te kunnen deelnemen. Op vrije middagen en avonden werd ik ondertussen aan de tand gevoeld over de hiervoren omschreven examen-eisen. Ik was min of meer bang geworden dat slechts een klein percentage van de kandidaten zou slagen, doch mijn repetitor stelde mij hieromtrent gerust.

Ofschoon de Australische koopvaardijvloot zich nog steeds aan het uitbreiden is, heeft men hier pas sinds kort officiële oefencursussen ingesteld. Tot nu toe waren deze cursussen in handen geweest van particuliere repetitors; er is altijd een groot aanbod geweest van Engelse diploma's. Het program is in ieder land wel zo ongeveer hetzelfde, doch de details verschillen nog al eens. De meeste onderwerpen worden hier schriftelijk behandeld, terwijl alleen mondelinge cursussen worden gegeven in aanvaringsbepalingen, manoeuvreren en dergelijke. Doch alles ging voor mij



Richtingsborden op de kade van Priok's eerste haven.

(foto: Studio Tong & Tim)

naar wens.

Eind Januari 1954 bekeek ik Australië geheel anders: ik had nu een diploma! Na nog twee weken op kantoor te hebben gezeten, gedurende welke tijd ik de raad kreeg om te trachten op een gouvernementsschip te komen, vroeg ik eervol ontslag, bedankte de manager zeer hartelijk voor de ondervonden medewerking en nam met vrouw en kind een korte vacantie.

Toen, lezer, kwam ik aan boord terug na een afwezigheid van 2½ jaar; echter niet als gezagvoerder evenwel, doch als jongste stuurman, die nog een hoop had te leren van de zeden, gewoonten en manieren aan boord van Australische schepen. Mijn vrouw, alhoewel niet erg gelukkig met deze verandering, moest toegeven dat dit voor

mij de enige oplossing betekende. Ik was uitermate tevreden, omdat ik een loopbaan had teruggekregen waarin ik mij op de juiste plaats voelde. Een goede promotie is mij verzekerd en de voorwaarden en het salaris zijn bevredigend.

Tot zover dit verhaal. Mocht er iemand onder u zijn die nog meer wenst te weten over dit land, de levenswijze en de mensen hier, schrijf dan gerust naar mijn adres:

**c/o Australian Shipping Board
400 Collins Street
Melbourne
Australia**

en ik beloof u dat ik u zo volledig mogelijk alle gevraagde inlichtingen zal verstrekken.

Tot ziens en goede vaart!

G. Altona.

Het ms. „Karaton“ gestrand

en weer vlot gesleept.

Op 17 Maart jl. strandde het ms. „Karaton“ nabij Siromboe op de Westkust van het eiland Nias (Noord-west van Sumatra).

Door de zware branding tengevolge van de oceaandeining, kwam het schip spoedig in een ongunstige positie dwars en hoog op het strand te zitten. Radiotelefonisch, via andere schepen, verwittigde de gezagvoerder ten spoedigste de Directie van de ramp.

Het ms. „Kaimana“, dat direct verbinding met het ms. „Karaton“ had, stoomde naar de strandingsplaats op, terwijl het ss. „Both“, nadat de situatie aan de hand van de binnengekomen berichten duidelijk was geworden, eveneens daarheen werd gedirigeerd. Op de „Karaton“ waren, zo spoedig mogelijk na de stranding, maatregelen genomen, zoals het uitbrengen van ankers e.d., om nog hoper op het strand

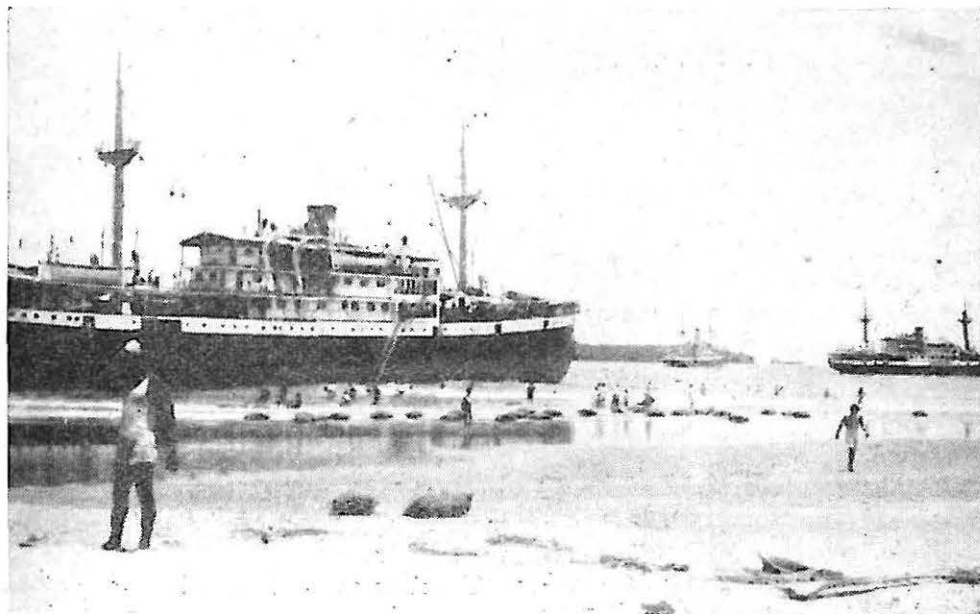
zetten te voorkomen en om hopelijk later het schip te kunnen afbrengen.

De gezagvoerder achtte het o.m. noodzakelijk de zich aan boord bevindende passagiers te debarkeren, hetgeen de volgende dag, bij rustiger zee via prauwen en waden over het strand, kon plaatsvinden.

Het ms. „Kaimana“ en het ss. „Both“ arriveerden in de loop van de 19de Maart bij de strandingsplaats. Ondanks de bijzonder moeilijke omstandigheden, hetwelk o.a. het door de branding uitzwemmen van lijnen vanaf de „Karaton“ noodzakelijk maakte, werd nog diezelfde dag sleepverbinding verkregen en kon met het afslepen worden begonnen.



Geheel rechts: de gestrande „Karaton“ op het strand van Nias. Verder v.r.n.l.: de „Kaimana“, de NSHM-sleepboot „Laut Banda“ en de „Both“.



Hoog en droog op het strand. Rechts de 2 KPM-ers die hulp kwamen bieden: de „Both“ en de „Kaimana“.

Een en ander ging met zoveel moeilijkheden gepaard, dat ook nog de NSHM-sleepboot „Laut Banda“ ter assistentie moest worden uitgezonden. Genoemde sleepboot kwam op 23 Maart ter plaatse aan. Met vereende krachten, onder algemene leiding van de gezagvoerder van het ms. „Karaton“, gelukte het uiteindelijk het schip op 25 Maart d.a.v. om 18.13 uur vlot te brengen!

De „Karaton“ werd door de „Laut Banda“ naar Tandjong Priok gesleept en daarvandaan door het ss. „Valentijn“ doorgebracht naar Surabaia, ter reparatie van de opgelopen schade.

Drie Nederlandse spreekwoorden

De oplossing.

De drie Nederlandse spreekwoorden, waarvan de opgave voorkwam in het Maart-nummer van „de Uitlaat“, luiden als volgt:

1. Wie wind zaait zal storm oogsten
2. In de nood leert men zijn vrienden kennen
3. Hoe hoger boom hoe lager val.

Vele goede oplossingen bereikten onze redactie. De uitgelofde prijs van Rp. 25,— gaat naar: **Mejuffrouw J. van Sluys** — steno-typiste — ag. Makassar.

*

Nu hebben we voor deze maand nog een aardige opgave. Voeg in onderstaand verhaaltje, na het eerste woord op de stippen te hebben ingevuld, steeds één letter bij het vorige gevonden woord bij:

Dat was een ..., en al had het meisje er geen naar, de jongeman stond al gereed om de te beklimmen. Hij beweerde dat het uitzicht prachtig zou zijn en dat niemand hen zou Het meisje vreesde echter dat het zo hoog zou gaan en de regen zou neerslaan.

Wat een meisje al niet kan denken!

Weet u welke woorden moeten worden ingevuld? Onder de goede inzendingen verloten wij weer Rp. 25,—.

Uw oplossingen gelieve u in te zenden aan: de Redactie van „de Uitlaat“ — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.

In de linker-bovenhoek van de envelop zette men: invul-raadsel. Let er vooral op dat u niet vergeet om uw naam en adres duidelijk op uw oplossing te vermelden! De uiterste datum van inzending: **20 Juni a.s.!**

Afscheid van een oudgediende

Het ms. „Tosari” voor de sloop verkocht

Een oud-gediende van onze maatschappij, het ms. „Tosari”, werd op 26 Maart jl., door het ms. „Eerens”, naar Singapore gesleept, waarna eerstgenoemd schip te Hong Kong zal worden gesloopt.

De „Tosari” werd eind 1929, begin 1930 gebouwd op de Werf „Gusto” te Schiedam en volgde in Mei d.a.v. haar bestemming naar de Indonesische wateren. De lengte van het schip bedroeg 64,40 meter, de grootste breedte 10,40 meter en een bruto-inhoud van 981 registerton. Het vermogen bedroeg 500 APK met een snelheid van 9 zeemijlen per uur. Er was plaats voor 21 hutpassagiers, terwijl het schip 544 deken tussendekpassagiers kon vervoeren.

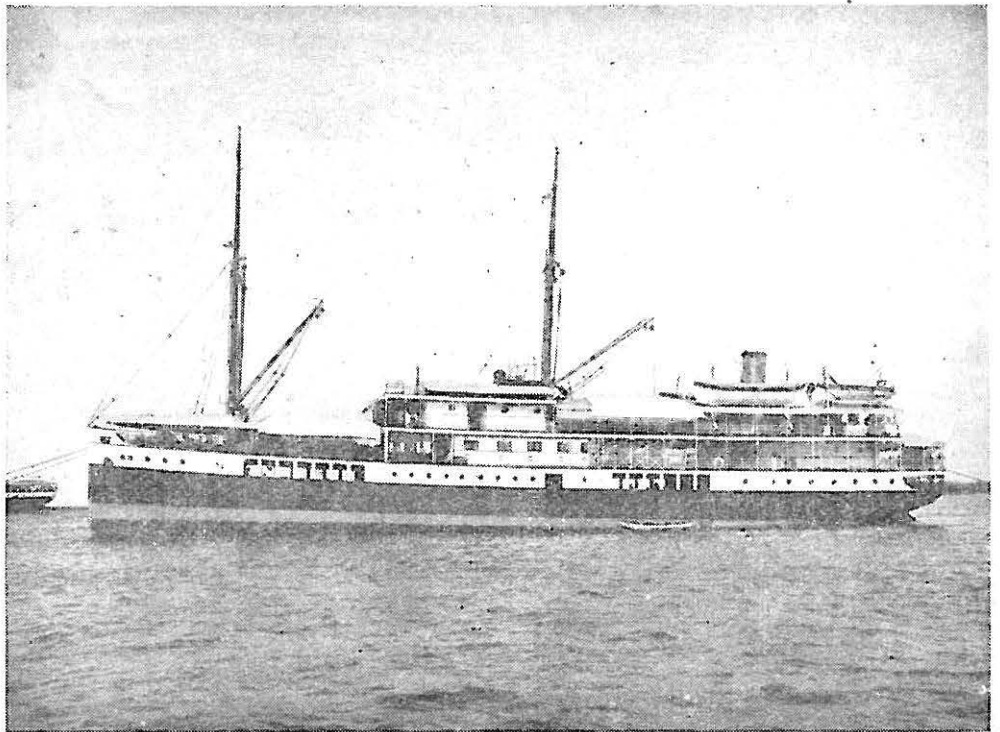
Gedurende de laatste Wereldoorlog is de „Tosari” blijven doorvaren. Als bijzonderheid kunnen wij nog vermelden dat na de oorlog, om precies te zijn op 27 Juli 1946, de „Tosari” als eerste K.P.M.-schip, na December '41, geheel weer volgens dienstregeling vertrok.

De laatste tijd van haar bestaan onderhield zij de lijndienst Tg. Priok — Sampit — Bandjermasin v.v.

Het heden eist ons op; de toekomst wekt onze verbeelding — maar het verleden heeft ons hart.



„De vicieuze cirkelgang van stijgende lonen, stijgende prijzen MOET tot stilstand worden gebracht, Willems, en ik ben van plan om dat met JOU te laten beginnen”.



Het ms. „Tosari” afgevoerd van de vlootsterkte der maatschappij.....

Het Instituut voor Scheep- vaart en Luchtvaart

Ook Filiaal te Amsterdam.

Het Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart in Nederland is gesticht en wordt in stand gehouden door een particuliere vereniging, welke talrijke op enigerlei wijze direct hetzij indirect bij de scheepvaart of luchtvaart betrokken ondernemingen, bedrijven en organisaties alsmede vele individuele personen tot haar leden en donateurs mag rekenen. Ter volvoering van haar taak geniet zij bovendien subsidies van de Overheid alsmede van andere officiële instanties, zoals de Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en voor Amsterdam.

Het Instituut streeft er naar aan ieder, die zulks voor zijn bedrijf en werkring, zijn arbeid, opleiding of studie nodig mocht hebben, alle gewenste gegevens en voorlichting te verschaffen betreffende onderwerpen op ieder gebied van de scheepvaart, scheepsbouw of op luchtvaartkundig terrein.

Bovendien stelt het Instituut zich tot taak de Nederlandse samenleving te doordringen van de grote waarde der eigen scheepvaart en luchtvaart voor het nationaal welzijn en tevens de jongere generatie te wijzen op de vele mogelijkheden, welke er bestaan om zich een goede toekomst te verwerven bij de scheep- en luchtvaart of in

de daarbij betrokken industrieën en bedrijven.

Wij willen niet nalaten de aandacht van onze lezers te vestigen op de aanwezigheid te Amsterdam van een Filiaal van het Nationaal Technisch Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart en de geboden mogelijkheid om in de leeszaal annex uitleenbureau der Instituut-bibliotheek, kennis te nemen van de nieuwste binnen- en buitenlandse tijdschriften en wetenschappelijke publicaties op het gebied van scheepvaart, scheepsbouw, machinebouw en luchtvaart.

Gebleken is dat nog verschillende leden van het voor studiedoelinden aan de wal vertoevende varende personeel — zowel nautisch als technisch — onvoldoende op de hoogte zijn van dit Filiaal van genoemd instituut dat te Amsterdam is gevestigd aan de Weteringschans no. 16.

*

De wraak van een moeder.

De jonge dokter werd midden in de nacht door een telefoon uit zijn bed gehaald. Hij greep de hoorn van de haak en hoorde de stem van zijn moeder: „Ben jij dat, Jan?”

„Wat is er, iets ernstigs, moeder?” vroeg Jan met een kloppend hart.

„Niets ernstigs”, hoorde hij zijn moeder lachen. „Ben je vergeten dat je jarig bent?”

„Lieve moeder, u belt me toch niet om 2 uur in de nacht op om mij te feliciteren?”

„En wat dan nog, m'n jongen. Precies dertig jaar geleden heb je mij op dit uur wakker gemaakt — en ik vond het de hoogste tijd om je dat betaald te zetten”.

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN.

Per vliegtuig :

B. Stigter	2de wtk.	2/4 ex RV
J. J. Hazelhoff	gezagv.	4/4 ex RV
J. Roose	2de stm.	29/4 ex RV/SV
W. Martherus	2de stm.	29/4 ex RV/SV

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 28/4 :

A. Penny en gezin	gezagv.	ex RV
W. Agerbeek	hfd. empl.	ex EV (naar Surveydienst/Tg. Priok)
H. J. van Rosmalen en echtg.	hfd. empl.	ex EV (naar Surveydienst/Tg. Priok)
A. S. Klein en gezin	hfd. empl.	ex EV (naar ag. Padang)
A. A. A. Persoon en gezin	2de stm.	ex RV/SV
Mevr. J. Goossens-van Deirse en dochter	gezin hfd. wtk.	
Mevr. A. E. Schaefer-Gouw en kind	gezin empl.	

W e l k o m !

VERTROKKEN.

Per vliegtuig :

C. F. M. Rab	adj. chef	5/4 GSV (ex ag. Menado)
H. Haas	hfd. empl.	6/4 GSV (ex Surveydienst Tg. Priok)
P. van den Berg	3de wtk.	6/4 RV
L. H. Bieringa	4de wtk.	6/4 RV/SV
A. H. van der Sloot	hfd. wtk.	7/4 RV/VP
S. Barendregt	hfd. wtk.	20/4 RV
H. J. Wijtenburg	hfd. wtk.	20/4 RV
F. L. Visser	3de wtk.	17/4 RV/SV

Per ms. „Oranje” ddo. 31/3 :

L. Pesch	loc. empl.	repatr. (ex Ink. & Mag. dienst/Tg. Priok)
----------	------------	---

Per ms. „Weltevreden” ddo. 24/4 :

A. H. Gentis	arts/hfd. empl.	einde dienstverband (ex. Med. dienst Tg. Priok)
--------------	-----------------	---

Per ms. „Johan van Oldenbarnevelt” ddo. 30/4 :

H. Herwig	hfd. empl.	EV/OP (ex Surveydienst/Tg. Priok)
J. E. Geersen en gezin	2de stm.	RV/SV
W. F. A. H. Mangindaan en gezin	loc. empl.	repatr. (ex afd. CM III/HK)

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 5/5 :

J. Kuiper	kv. gezagv.	einde dienstverband
Mevr. H. Witteveen-Uiterwijk en zoon	gezin gezagv.	
H. E. Njio en echtg.	adj. chef	EV/OP (ex afd. CM II/HK)
C. F. Kaan	empl.	EV (ex afd. CM III/HK)
K. Stempels en gezin	empl.	EV (ex ag. Tg. Priok)
H. C. Faber en gezin	empl.	EV (ex ag. Palembang)
D. L. Tol	1e stm.	RV
H. Hofmeyer	1e stm.	ontslag op verzoek
H. Vegter en gezin	2de stm.	RV/SV
H. Weevers en gezin	2de wtk.	RV
G. L. de Zwart	2de wtk.	RV
J. H. Smith en echtg.	3de wtk.	RV
H. A. v.d. Berg	zoon gezagv.	

Goede reis en behouden aankomst !

NIEUW AANGENOMEN :

J. W. v.d. Heuvel	4de stm.	aangek. per vliegt ddo. 26/3
W. E. M. Mulder	empl.	aangek. per vliegt. ddo. 29/3 (naar afd. Civ. dienst/HK)
G. Arends	kv. 2de wtk.	aangek. per ms. „Van Noort”
R. E. Stolk	kv. 3de wtk.	” ” ” ”
A. J. Saaltink	4de stm.	” ” ” ”
G. T. Zeegers	4de stm.	” ” ” ”
L. J. Muller	5de wtk.	” ” ” ”
P. Bakker	5de wtk.	” ” ” ”
A. J. A. Janssen	II. wtk.	” ” ” ”
L. van Maarseveen	II. wtk.	” ” ” ”

Welkom bij onze maatschappij !

MUTATIES :

A. C. ter Weer	empl.	ddo. 2/4 van ag. Timor Kupan naar ag. Tg. Priok
C. W. Radius	hfd. empl.	ddo. 18/4 van ag. Tg. Priok naar afd. Claims/HK
J. G. de Harde	empl.	ddo. 19/4 van ag. S'pore naar ag. Palembang
Ch. Baudoin	loc. empl.	ddo. 21/4 ontslag op verzoek (ex CM II/HK)

Broek kraakhelder

In het Noordhollandse dorp Broek in Waterland heeft honderden jaren lang een traditie bestaan zoals eigenlijk alleen maar in Nederland mogelijk is. Tot in 1953 waren alle inwoners van dit dorp bij gemeenteverordening verplicht één keer per jaar een grote schoonmaak te houden op erf, weg en straat. Alle onkruid en vuil moesten terdege worden verwijderd en daarna

moest de gereinigde grond met schoon, wit zand worden bestrooid. Een officiële schouw door gemeente-autoriteiten volgde op deze massale schoonmaakpartij, en alwie zijn straatje niet brandschoon had gemaakt werd opnieuw aan het werk gezet.

Helaas, ook deze traditie is dit jaar voor de bijl gegaan, voor de bijl van de tijd. Broek in Waterland heeft zich namelijk de laatste tijd zó uitgebreid, dat doorvoering van deze traditie steeds

moeilijker werd. Men heeft haar dan ook wijselijk beëindigd, maar dit wil allerminst zeggen dat Broek in Waterland nu vuil en verwaarloosd is. Integendeel, de aloude schoonmaak wordt ten volle in ere gehouden, compleet met onkruidbestrijding en zandstrooierij. Het enige verschil met vroeger is slechts dat Publieke Werken dit karweitje opknapt. Tradities bestaan en verdwijnen maar Broek in Waterland blijft kraakhelder.

Wij namen afscheid van:



Hofmeester Chris Maengkom

Na de K.P.M. 34 jaar trouw te hebben gediend, heeft hofmeester Maengkom, op de vloot alom bekend als Chris, afscheid genomen van onze maatschappij. Hij zal thans van een welverdiende rust gaan genieten en wij spreken hierbij de wens uit dat het hem gegeven moge zijn dit nog vele jaren in de beste gezondheid te doen!

*

Christiaan Theodorus Albert Maengkom werd 16 Mei 1904 te Amoerang geboren en trad op 6 Juni 1921, als 17-jarige jongeling, als leerling proviandklerk in dienst van onze maatschappij. Zijn eerste schip was de „Barentsz” onder commando van oudgezagvoerder Boelhuis. Op 18 April 1922 volgde reeds zijn aanstelling tot proviand-klerk, om 1 Januari 1939 tot hofmeester te worden bevorderd. In de jaren '38/'39 maakte hij met het ss. „Nieuw Zeeland” nog een dienstreis mee naar Nederland, toen dit schip in Vlissingen werd gerepareerd.

In begin 1942 werd de heer Maengkom als beheerder van het Logeergebouw te Djakarta aangesteld, doch moest, toen de Japanners Indonesië binnenvielen, uitwijken naar Gorontalo.

Direct na Japans' capitulatie is hij weer gaan varen; het laatste K.P.M.-schip waarop hij heeft gediend, was de „Bontekoe”, resp. onder commando van de gezagvoerders Van der Laag, W. Vader Mzn. en Zweegman.

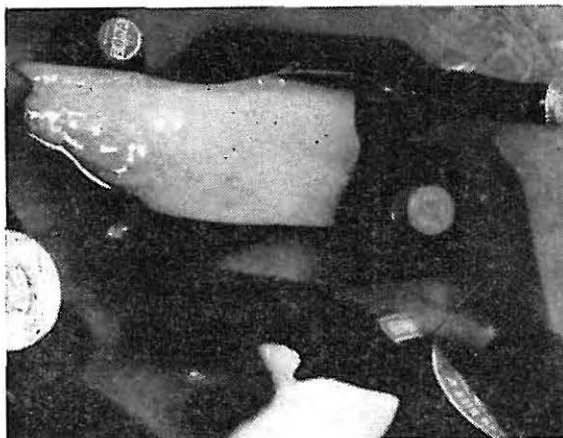
De heer Maengkom kan met trots terugzien op een schitterende staat van dienst bij onze maatschappij.

Burgerleven

In een oefenkamp van de Amerikaanse marine bij de Grote Meren staat ergens een hoog houten hek, verweerd door weer en wind. Natuurlijk zijn er allerlei dingen in gekerfd, zoals: „John houdt van Alice” en „Sam houdt van Mary”. Maar er is ook een inscriptie, die luidt: „Harry houdt van het burgerleven”.

(Reader's Digest)

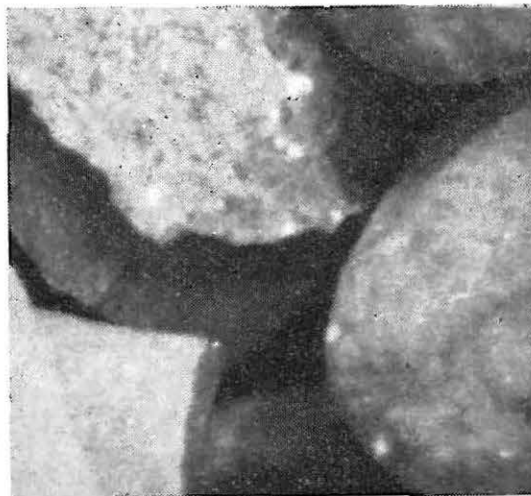
Onze maandelijkse foto-prijsvraag



De opgave van de foto-puzzel, voorkomende in het Maart-nummer van „de Uitlaat”, heeft nogal tot verwarring aanleiding gegeven. Hiernaast staat de juiste oplossing: een blok ijs in een emmer met daarnaast de kroonkurk op een soda-waterfles.

De prijs van Rp. 15,— viel ten deel aan de heer G.C.E. Schultz — 1e klerk — afd. Archief van het Hoofdkantoor.

*



Weet u wat nevenstaande opgave moet voorstellen? Als u er achter bent, zend dan uw oplossing in aan: de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta. U maakt dan een goede kans om de uitgeloofde prijs van Rp. 15,— te winnen.

In de linkerbovenhoek van de envelop zet u: foto-puzzel.

Uiterste datum van inzending: 20 Juni a.s.!

Gediplomeerde voddenkooplui

In Nederland bestaat sedert 1940 het streven elk beroep, hoe eenvoudig ook, te versieren met een aureool van vakbekwaamheid, natuurlijk met bijlevering van examens, vestigingseisen, enzovoort.

Het nieuwste op dit gebied is thans, dat er een examen zal worden ingesteld voor voddenrapers. In 52 lessen kan men opgeleid worden tot volleerd voddenkoopman en als men het examen succesvol heeft afgelegd, heeft men kans opgenomen te worden in het walhalla van de Vestigingswet. Dan kunnen de goed georganiseerde voddenkooplui langs de goed georganiseerde huizen trekken om de oude lorren van hun goed georganiseerde medeburgers te verzamelen.

Nog tien jaar woningnood

Nationaal probleem nummer één in Nederland is de woningbouw en het ziet er naar uit, dat dit nog wel een aantal jaren zo zal blijven. Weliswaar is in 1954 het record-aantal van 65.000 woningen gereed gekomen, maar nog steeds heerst er een grote achterstand. Deskundigen van het ministerie van Wederopbouw hebben uitgerekend, dat de woningnood vermoedelijk nog wel tot 1964 zal voortduren.

Spelen met vuur

Kleine George, vijf jaar oud, wandelde langs de straat met kleine Mary, vier jaar oud. Toen zij de weg moesten oversteken, schoot George iets te binnen wat zijn moeder hem geleerd had.

„Laat mij je bij de hand houden”, bood hij galant aan.

„Goed”, zei Mary, „maar ik wil je wel zegen, dat je met vuur speelt”.

Onze Jubilarissen van deze maand

Muntu Ibrahim Karamoy werd op 8 Mei 1901 te Sawangan (Menado) geboren. Hij doorliep de H.I.S. en trad, na eerst bij de Prauwenveer te Menado te hebben gewerkt, ddo. 6 Mei 1920 als klerk in dienst van onze maatschappij te Balikpapan. 1 Januari 1946 werd hij tot 1e klerk benoemd, per 1 Maart 1948 volgde zijn bevordering tot hoofdklerk II, om op 1 Januari 1950 tot hoofdklerk I te worden aangesteld. Zijn promotie tot beambte kwam 1 Januari 1954 af.



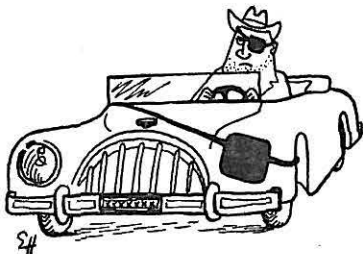
M. I. Karamoy
beambte - ag. Balikpapan
35 jaar
6 Mei 1955

*

Djiem Seng Kie werd 17 October 1908 te Makassar geboren. Hij doorliep de Mulo en was daarna eerst als klerk werkzaam bij Maintz' Productenhandel aldaar. 1 Mei 1930 trad hij als 1e klerk in dienst van ons Makassar-agentschap. M.i.v. 1 Januari 1946 werd hij bevorderd tot hoofdklerk II om per 1 Maart 1948 tot hoofdklerk I te worden aangesteld. Zijn bevordering tot beambte kwam af op 1 Januari 1951. De heer Djiem Seng Kie is nog steeds bij het Makassar-agentschap werkzaam.



Djiem Seng Kie
beambte - ag. Makassar
25 jaar
1 Mei 1955



Terlahir pada tgl. 12 Maret 1905 di Makassar, Batjo Makkaras masuk kerdja pada perusahaan kami disana pada tgl. 1 Mei 1930 sebagai pandai besi. Dalam tahun 1932 ia diangkat menjadi pembantu dari gudang di Makassar, untuk dalam tahun 1935 diangkat menjadi pengawas dari buruh kasar.



Batjo Makkaras
djuru usaha II -
perw. Makassar
25 tahun
1 Mei 1955

pada tgl. 1 Djanuari tahun ini.

*

1 November 1910 werd Tan Pek Tjoan in het toenmalige Batavia geboren en trad 1 Mei 1930 als leerlingproviandklerk in dienst der K.P.M. In November d.a.v. werd hij tot proviandklerk bevorderd en bleef tot en met 1933 aan boord van verschillende K.P.M.-schepen doorvaren. In 1934 werd hij aan de wal geplaatst en wel bij de Afd. Civiele Dienst te Tg. Priok. In 1937 werd hij overgeplaatst bij dezelfde dienst van het Hoofdkantoor om in 1938 weer een jaar te Tg. Priok werkzaam te zijn.



Tan Pek Tjoan
beambte afd. Civ. dienst,
Tandjong Priok
25 jaar
1 Mei 1955

In 1939 volgde zijn overplaatsing bij de Civ. Dienst te Tjilatjap waar hij, tot aan de inval der Japanners in Indonesië, werkzaam bleef.

Per 1 Januari 1946 volgde zijn aanstelling tot hoofdklerk II, om precies twee jaar later tot hoofdklerk I te worden benoemd. Op 1 Januari 1951 volgde zijn promotie tot beambte.

Johannes August Houtman werd 14 April 1912 te Rotterdam geboren. Hij doorliep eerst de 3-j. H.B.S. en behaalde daarna zijn 3de rang voor Stuurman GHV.



J. A. Houtman
gezagvoerder
25 jaar
8 Mei 1955

Op 8 Mei 1930 trad hij als 4de stuurman in dienst van de KPM. In Juni 1932 behaalde hij zijn 2de rang, terwijl in Mei 1947 de eerste rang voor stuurman GHV te Djakarta werd behaald. 1 October 1937 werd hij bevorderd tot 3e stuurman, om 1 Juli 1946 tot 2de stuurman te worden aangesteld. Precies 4 jaar later werd de heer Houtman tot 1e stuurman bevorderd, en werd 1 Juli 1954 tot gezagvoerder benoemd.

*

J. S. Veldman
gezagvoerder
25 jaar
8 Mei 1955
(géén foto beschikbaar)

7 December 1909 werd Jan Siemon Veldman te Arnhem geboren. Hij doorliep eerst de Mulo en daarna de Zeevaartschool en trad 8 Mei 1930 als 4de stuurman in dienst bij onze maatschappij. Na resp. zijn tweede en eerste rang voor stuurman GHV te hebben behaald, werd hij 1 Januari 1938 tot 3de stuurman bevorderd. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië is de heer Veldman blijven doorvaren. Per 1 Juli 1946 werd hij tot 2de stuurman benoemd, op 1 Juli 1950 werd hij bevorderd tot 1e stuurman, en precies 4 jaar later volgde zijn aanstelling tot gezagvoerder.

*

Johannes Weelinck werd 5 September 1910 te Veendam geboren. Hij bezocht eerst de Mulo en daarna de Ambachtsschool in zijn geboortestad en trad 8 Mei 1930 als 5de werktuigkundige in KPM-dienst.



J. Weelinck
hoofdwerktuigkundige
25 jaar
8 Mei 1955

1 Januari 1938 volgde zijn benoeming tot 4de werktuigkundige. Gedurende de laatste wereldoorlog is de heer Weelinck blijven doorvaren (o.a. a/b van de „s Jacob“, de „Karsik“ en de „Swartenhondt“). Op 1 Januari 1946 werd hij tot 3de werktuigkundige bevorderd, 1 Januari 1950 volgde zijn benoeming tot 2de wtk., om per 1 Juli 1954 tot hoofdwerktuigkundige te worden aangesteld.

Uit

Mevrouw Brown: „Ik heb altijd moeilijkheden. Of met mijn man of met de kachel“.
Mevrouw Smith: „Hoe dat?“
Mevrouw Brown: „Als ik op de ene let, gaat steevast de andere uit“.

Charles Poulus Sibbald werd 22 Maart 1913 in het toenmalige Batavia geboren. Hij doorliep de Mulo en trad 12 Mei 1930 als klerk in dienst van onze maatschappij bij de Afd. Statistiek van het Hoofdkantoor. In 1936 werd hij tot Ie klerk bevorderd. In 1937 was hij voor enkele maanden werkzaam op de Afd. P.Z. van het Hoofdkantoor om daarna tewerkgesteld te worden bij de Afd. Secretarie; 1 Januari 1942 werd hij tot hoofdklerk II bevorderd. Gedurende de bezetting van Indonesië door de Japanners, werd ook de heer Sibbald geïnterneerd. Per 1 Januari 1948 werd hij benoemd tot hoofdklerk I, terwijl zijn bevordering tot beampte afkwam op 1 Januari 1951. 1 Januari van dit jaar werd hij aangesteld tot lokaal-employé.



C. P. Sibbald
loc.-empl. - afd. GM/kas,
Hoofdkantoor
25 jaar
12 Mei 1955

*

Makwie bin Rasman
djuragan - perw. Tg. Priok.
25 tahun
14 Mei 1955
(tidak ada gambar)

Makwie bin Rasman terlahir dalam tahun 1892 di Kresak dan pada tgl. 1 Djuli 1925 sudah masuk kerdja pada K.P.M. Sesudah Djepang taluk ia tgl. 14 Djanuari 1947 masuk pula pada perusahaan kami, sehingga ia pada tgl. 14 Mei j.a.d. akan memperingati hal, bahwa ia pada hari itu telah bekerdja 25 tahun pada K.P.M.

*

A. Roos
hoofdemployé - ag. Tjirebon
25 jaar
16 Mei 1955
(géén foto beschikbaar)

Adriaan Roos werd op 5 October 1907 te Rotterdam geboren. Hij doorliep eerst de 5-j. H.B.S. en ging daarna werken bij de firma Wambersie & Zoon te Rotterdam. 16 Mei 1930 trad hij als employé in K.P.M.-dienst en werd tewerkgesteld op het agentschap te Tg. Priok. Achtereenvolgens was de heer Roos werkzaam bij de Afd. VRV/HK, Archief/HK, Secretarie/HK, Afd. Passage, Ag. Tg. Priok/Passage en bij het Agentschap te Surabaia/afd. Passage.

In 1936 vertrok hij voor de eerste maal met verlof naar Europa, om na ommeekomst hiervan geplaatst te worden bij de Afd. Uitg. Lading te Surabaia. Gedurende bijna het gehele jaar 1937 was hij werkzaam op het Agentschap Buleleng, waarna in Januari 1938 zijn overplaatsing volgde naar het Agentschap Singapore. Begin 1942 werd hij overgeplaatst naar het Ag. Padang, alwaar hij werkzaam bleef tot aan de komst der Japanners in Indonesië.

De heer Roos werd geïnterneerd en raakte in verschillende Japanse interneringskampen verzeild. Na Japans' capitulatie was de heer Roos eerst werkzaam bij het agenschap Singapore, om eind 1946 met verlof naar Nederland te vertrekken. In October 1947 kwam hij in Indonesië terug en werd wederom geplaatst op het Singapore-agentschap. In Maart '48 werd hij overgeplaatst naar de Afd. Passage van het Hoofdkantoor, om in Juni van dat jaar tewerkgesteld te worden op het Surabaia-kantoor, weer bij de Afd. Passage. Van November '52 tot Mei '53 was hij bij het Agentschap te Tg. Priok, om daarna, tot heden, de maatschappijbelangen als agent te Tjirebon te behartigen. Zijn bevordering tot hoofdemployé kwam af op 1 Januari 1949.

Johannes Marie van Suylekom werd 9 Juli 1906 te Rotterdam geboren. Hij doorliep de 5-j. HBS in zijn geboorteplaats en trad daarna in dienst van Wilton's Scheepswerf aldaar. 16 Mei 1930 kwam hij als employé in KPM-dienst en werd tewerkgesteld bij het Makassar-agentschap. In Mei '32 werd hij overgeplaatst naar Samarinda, om na een maand werkzaam te zijn bij de Afd. Secretarie van het Hoofdkantoor. In Augustus '32 volgde zijn overplaatsing naar de Afd. VRV en in Juli '33 werd hij in Semarang tewerkgesteld. Van Juli '34 tot Juni '36 was hij verbonden aan het Singapore-agentschap; in Mei 1936 vertrok hij met verlof naar Europa.



J. M. van Suylekom
hoofdemployé
Amsterdam-kantoor
25 jaar
16 Mei 1955

Na ommeekomst van dit verlof, eind Januari '37, werd hij weer op het Hoofdkantoor geplaatst waar hij tot aan de inval der Japanners werkzaam bleef. Hij werd door de Japanse bezetters geïnterneerd en kwam in verschillende interneringskampen terecht. Na de bevrijding meldde hij zich weer direct bij onze maatschappij aan en bleef tot October '46 op het Hoofdkantoor zijn werkzaamheden vervullen. In die maand vertrok hij met verlof naar Nederland, doch mocht, om gezondheidsredenen, niet meer naar Indonesië terugkeren. 15 October '48 werd hij tijdelijk tewerkgesteld op het Amsterdam-kantoor en wel bij de afd. Archief, waarna hij per 1 Mei 1949 voor vast werd aangesteld in de personeels-formatie van dit kantoor. Met ingang van laatstgenoemde datum werd hij geplaatst bij de Afd. Vrachzaken in de rang van employé. 1 Januari '52 volgde zijn benoeming tot hoofdemployé.

*

Hendrik Oppier, geboren 20 Juni 1907 te Ambon, trad 19 September 1928 als leerling-ladingklerk in K.P.M.-dienst en werd reeds per 1 Juli 1929 tot ladingklerk bevorderd. Tot 1 Mei 1947 is hij a/b van talloze schepen van onze maatschappij blijven doorvaren, om per laatstgenoemde datum de K.P.M. op eigen verzoek te verlaten. Lang heeft dit niet geduurd, want 1 Januari 1949 trad hij wederom in K.P.M.-dienst, thans in de rang van hoofdklerk II en werd tewerkgesteld bij het agentschap te Hollandia. 1 Januari 1952 werd hij tot hoofdklerk I bevorderd.



H. Oppier
hoofdkl. I - ag. Hollandia
25 jaar
19 Mei 1955

1 Januari 1952 werd hij tot hoofdklerk I bevorderd.

Schenk altijd uw vijanden ver-
giffenis - er is niets dat hen meer
irriteert dan dat.....

Oscar Wilde.

Karmel Simorangkir werd 19 September 1909 te Ta-roetoeng geboren en trad, na zijn schoolopleiding, op 21 Mei 1930 als klerk in dienst van onze maatschappij. 1 Januari 1951 volgde zijn benoeming tot Ie klerk. Tot heden is hij nog steeds werkzaam bij het agentschap te Medan.



K. Simorangkir
Ie klerk - ag. Medan
25 jaar
21 Mei 1955

Een mot is een pervers wezen, dat de zomer doorbrengt in een bontjas en de winter in een badpak.

Wij eten te veel.

Zij graven hun graf met vork en lepel..... dat is een uitdrukking die niet veel bekendheid geniet. In Nederland tenminste niet, omdat men wellicht zijn eigen feilen niet gaarne onder de ogen ziet. Het is echter een feit, dat teveel en vooral: te vet eten schadelijke gevolgen kan hebben, zowel voor de gezondheid als voor de levensduur.

Bij zijn intrede als buitengewoon hoogleraar in de voeding en de voedselbereiding aan de Landbouwhogeschool te Wageningen heeft dr. O. den Hartog, directeur van het voorlichtingsbureau van de Voedingsraad een rede gehouden over de voedselconsumptie en haar invloeden. Het vetgebruik, zo zeide hij, is in Nederland groot, het is in de laatste vijftig jaar bovendien belangrijk gestegen. Gestegen zijn ook de gevallen van aderverkalking en suikerziekte en prof. den Hartog meende dan ook dat er een relatie bestaat tussen het overdadig consumeren van vet en deze ziekten.

Voorts is er in Nederland een sterke overconsumptie in alle lagen der bevolking die het vele goede werk dat in de laatste jaren op voedingsgebied werd verricht, aantast. De ziekten als gevolg van overvoeding nemen toe en putten de volkskracht uit door voortijdige dood, hoog ziekteverzuim en verminderd arbeidsvermogen. Volgens Amerikaanse gegevens zouden van de honderd overledenen aan coronaire hartsdood zeventien niet gestorven zijn, indien het gemiddelde lichaamsgewicht met het normale gewicht in overeenstemming was geweest. Prof. den Hartog besloot zijn belangwekkend betoog met de opmerking dat het instinct voor het kiezen van de juiste voeding bij de mens onvoldoende is ontwikkeld.

Rehabilitatie Indische Oorlogsslachtoffers

Vergoeding wederinrichting

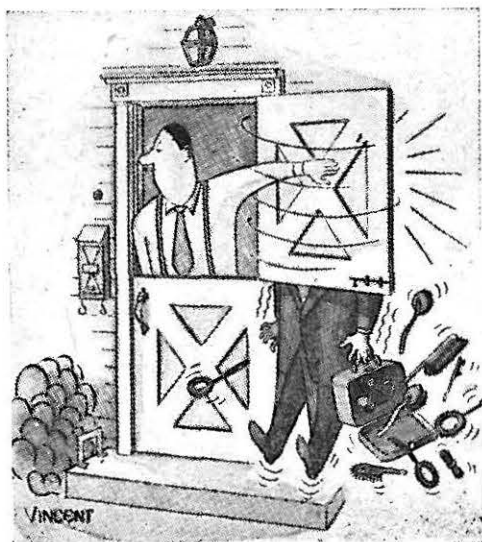
Volgens de door de Nederlandse Regering vastgestelde richtlijnen t.a.v. de rehabilitatie van Indische Oorlogsslachtoffers zouden oorspronkelijke slechts diegenen in aanmerking komen voor de vergoeding voor kosten van wederinrichting, die zich 1 Januari 1954 in Nederland *blijvend* hebben gevestigd.

Zij heeft thans evenwel goed gevonden, dat *alle* oorlogsslachtoffers, die vóór 1 Januari 1954 naar Nederland of elders binnen het Koninkrijk zijn gegaan met de bedoeling zich daar blijvend te vestigen en na vestiging aldaar zich — kennelijk tijdelijk — hebben gevestigd buiten het Koninkrijk, t.a.v. de tegemoetkoming in wederinrichtingskosten worden beschouwd als gevestigd binnen het Koninkrijk.

Er zullen nu een aantal oorlogsslachtoffers zijn, die thans nog in Indonesië werken en verstoken zouden blijven van deze uitkering, omdat zij volgens b.g. richtlijnen (nog) niet als blijvend gevestigd in Nederland beschouwd kunnen worden.

Middels een adres aan de Regering heeft de Ondernemersraad voor Indonesië reeds de aandacht op deze onbillijkheid gevestigd.

In verband daarmee verdient het aanbeveling, dat oorlogsslachtoffers, die hun werkzaamheden hebben voortgezet en na 1 Januari 1954 repatriëerden of zullen repatriëren, in afwachting van een gunstige beslissing terzake na hun definitieve terugkomst in Nederland, toch alvast een formulier ter verkrijgen van vergoeding voor de kosten van wederinrichting aanvragen en indienen.



Een nieuwe Nederlandse uitvinding

Medio Maart jl. ging een drietal uitvinders met de „Neeltje Jacoba” buitengaats om voor een aantal deskundigen van het Nederlandse loodswezen, het reddingwezen en de scheepvaartinspectie een zeer vernuftig apparaat te demonstreren.

Een soort draaiblad van een gramfoon, zo te zien, waarop rookbommen en lichtkogels zijn gemonteerd.

Hoe dat apparaat technisch werkt kunnen wij niet in twee woorden uiteenzetten. Maar wél kunnen wij u vertellen, dat door het slingeren van een schip, sloep of sleepboot om de zoveel minuten automatisch een rookbom of lichtkogel wordt ontstoken zonder dat een mensenhand er aan komt. En dat gedurende een etmaal lang. Een sloep met verkleumde of zelfs bewusteloze schipbreukelingen, die anders onvindbaar zou zijn, kan met zo'n toestel aan hoord, de reddingboot naar zich toe leiden.

Men hoeft slechts van te voren één pal los te gooien en de deining doet de rest. Vier-en-twintig uur lang. Het apparaat moet nog wat verbeterd worden, maar dan zal een topperskoelte al voldoende zijn. Wanneer een schip gestrand zou zijn en dus niet stampft of slingert, kan een veer het werk van de deining overnemen. De autoriteiten van het loodswezen, het kustreddingswezen en de scheepvaartinspectie die deze demonstratie bijwoonden, waren zeer enthousiast over dit toestel, dat zoals u begrijpen zult op dit ogenblik nog slechts in het stadium van het experiment verkeert en dat nog voor menige verbetering vatbaar is. Maar het zal niet lang meer duren of deze toestellen zullen voor de verkoop kunnen worden gefabriceerd. De uitvinders willen het apparaat nog wat eenvoudiger maken en volkomen waterdicht. Zij experimenteren daartoe met plastic vliezen waarin rookbommen en lichtkogels kunnen verpakt worden.

De drie uitvinders en vervaardigers van dit toestel hebben er vier en 'n half jaar aan gewerkt.

Flessenpost

Een biologieleraar van een middelbare school vond aan het strand een fles, waarin vijf Engelse jongelieden een briefje hadden gestopt met de vraag of vijf meisjes wilden corresponderen. Die éne fles, in Zandvoort aangespoeld, bezorgde vijf jongens „Pengirls”. Het Scripps Instituut voor Oceanographie gaat een beetje grootscheepser met flessen gooien. Dat Instituut zal in 1955 maar het liefst 12000 flessen in zee

laten werpen en wel in de Pacific. Men hoopt op deze wijze gegevens te verkrijgen over zeestromingen in de Stille Oceaan, die men in kaart wil brengen.

Er zit in elk van die twaalfduizend een preciese opgave waar de fles te water ging en een verzoek aan de vinder om de fles terug te zenden met de nodige gegevens erbij. Men verwacht vast niet op iedere fles vijf brieven zoals die Engelse jongens kregen. Men hoopt op zowat twee-en-half procent antwoorden, dat is driehonderd flessen van de twaalfduizend. Als U dus zo'n fles ziet op de Stille Oceaan, pik 'm op en zend 'm door, aan de mannen van de wetenschap. Die weliswaar ook over andere (electronische) hulpmiddelen beschikken maar die in de drijvende fles toch een zeer doelmatig middel hebben om meer te weten te komen op het zeer ingewikkelde gebied van zeestromingen.

Precies andersom

Het zal toch gebeuren, dat je, na een poos weggeweest te zijn, plotseling de hele straat overhoop ziet bij thuiskomst. Eerst groette je buurvrouw Jansen links en die woont nu rechts en mijnheer Pietersen is van rechts naar links „geswitched”. Je staat dan wel even vreemd te kijken, denken wij en vraagt je af: kom ik nou thuis of ga ik alweer weg?

Wel, dat zullen de nautici onder u kunnen gebeuren bij hun thuiskomst in Nederland. Niet met meneer Pietersen en buurvrouw Jansen in het straatje, maar toch wél met de rode spitse tonnen of lichtboeien en de zwarte stompe tonnen of boeien aan de rivieroever in Nederland.

Het Nederlandse loodswezen is 14 Maart jl. begonnen met het wijzigen van het betonningsstelsel, dat precies het tegenbeeld was van de internationale regeling. Als u tot nog toe van zee komend 'n rivier opvoer, zag u aan stuurboord aan de oever rode spitse tonnen of rode lichtboeien met wit licht.

Aan bakboord: zwarte stompe tonnen of zwarte lichtboeien met rood licht. De aanpassing aan het internationaal in gebruik zijnde stelsel, zoals gezegd op 14 Maart jl. begonnen, zal verscheidene weken duren. Maar dan zal de situatie ook precies omgekeerd zijn. Wat men tot nog toe aan stuurboord heeft gezien, onwaart men dan aan bakboord.

Indien u geen moeilijkheden had om over te triomferen, zou u geen triomf kennen.

Uit de Verenigde Naties

Het vraagstuk van territoriale wateren en zeebodem nabij de kust

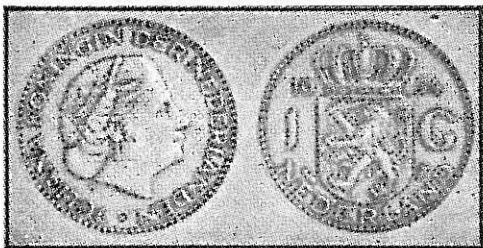
In de rechtskundige commissie van de Verenigde Naties is onlangs het vraagstuk der territoriale wateren en van het eigendomsrecht op de zeebodem over een bepaalde uitgestrektheid langs de kust behandeld.

De Britse vertegenwoordiger Evans lichtte toe, dat aan het eigendomsrecht op de zeebodem langs de kusten der staten tot 1945 weinig aandacht is geschonken. „Doch de toestand is nu veranderd. De moderne techniek maakt het mogelijk ook aan de zeebodem erts en olieproducten te onttrekken en de mogelijkheid bestaat, dat het hier gaat om natuurlijke hulpbronnen van reusachtige waarde”, verklaarde hij.

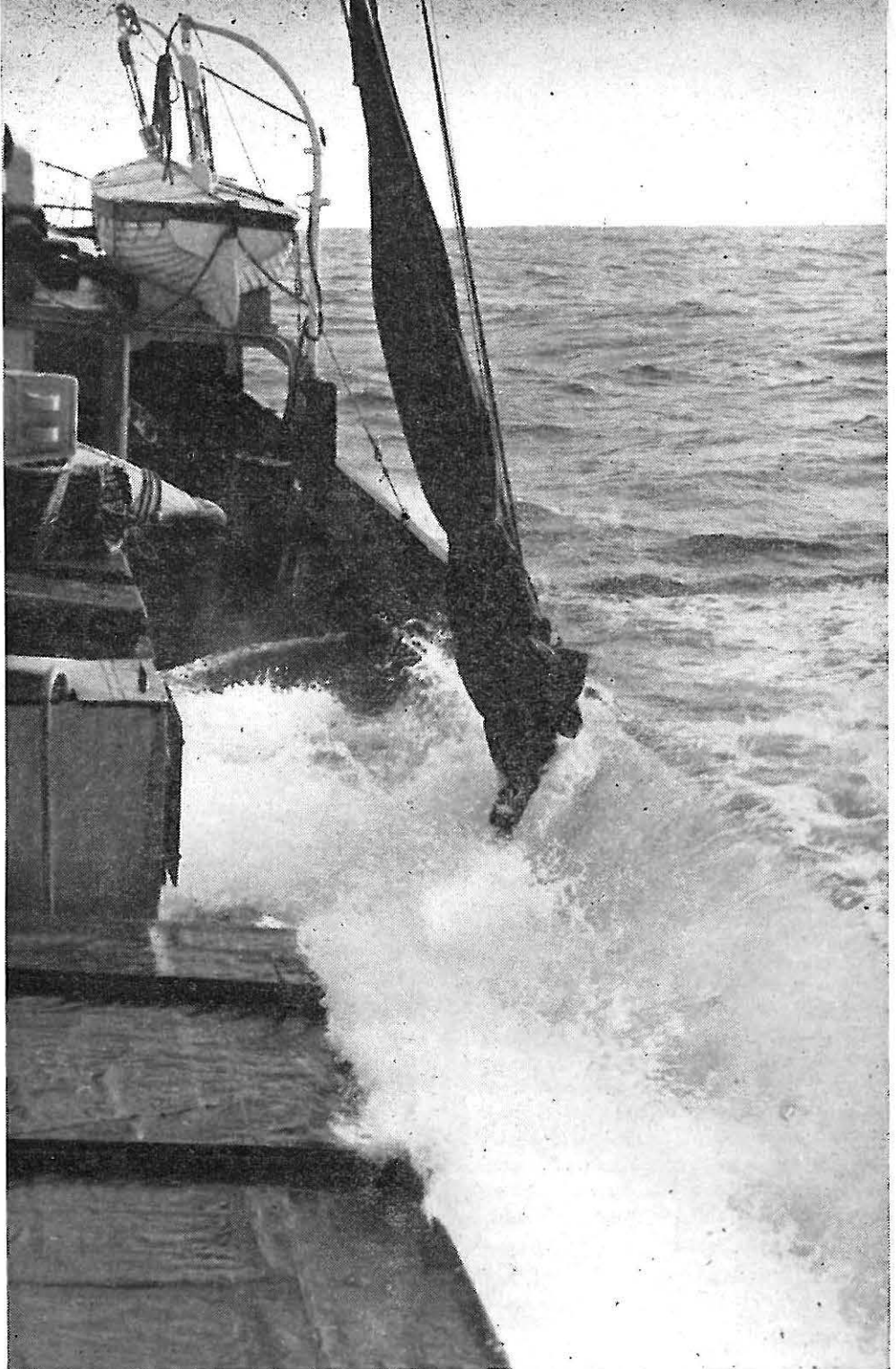
Vervolgens diende de Amerikaanse afgevaardigde een ontwerp-resolutie in, opgesteld door de vertegenwoordigers van Groot-Britannië, België, China, Nederland, Nieuws-Zeeland en de Verenigde Staten, waarin wordt voorgesteld dit vraagstuk op de agenda voor 1955 van de Algemene Vergadering op te nemen.

De juridische commissie der Verenigde Naties heeft in 1953 de Algemene Vergadering reeds een ontwerp voorgesteld, waarin een land het recht wordt gegeven de natuurlijke hulpbronnen van de zeebodem langs zijn kust te ontginnen, doch onder handhaving van de vrije vaart en het recht tot visserij in het desbetreffende zeegebied voor andere landen. De Vergadering had toen het nemen van een beslissing uitgesteld. De vertegenwoordigers van Frankrijk en Nederland, Claude-Albert Colliard en prof. mr B.V.A. Röling, steunden het denkbeeld om onverwijld het vraagstuk van de „aangrenzende zeebodem” te bespreken. Doch verscheidene afgevaardigden waren hiertegen gekant.

De vertegenwoordiger van IJsland, Andersen, verklaarde, dat de Algemene Vergadering terecht in de afgelopen



In het laatste nummer van „de Uitlaat” plaatsten wij een artikel over het in omloop brengen van de nieuwe Nederlandse gilden. Dit is een afbeelding van het nieuwe geldstuk, ontworpen door prof. Wenkelbach.



Het ms. „Paloh” in de Java-zee tijdens windkracht 5.

(foto: P.E. Metekohy — stm. loc. vaart)

vijf jaar het standpunt had ingenomen, dat de vraagstukken van de „aangrenzende zeebodem” en dat der uitgestrektheid van de territoriale wateren tezamen moesten worden behandeld.

De Noorse afgevaardigde verklaarde, dat het punt, waar het om gaat, is, dat men niet weet, of een staat op drie- of tweehonderd mijl zeebodem langs zijn kust aanspraak kan maken. Hij meende voorts, dat de inhoud van het reeds opgestelde ontwerp mogelijk in strijd is met de internationaal erkende vrije zeevaart.

De Zweedse vertegenwoordiger Petren liet zich in gelijke zin uit. Hij wees

er op, dat er ook groot verschil van mening bestaat over de uitgestrektheid der territoriale wateren. Het internationale recht bepaalt deze op drie mijl uit de kust, doch er zijn staten die territoriale wateren op tweehonderd mijl uit de kust voor zich opeisen. Ook Petren zag rechtstreeks verband tussen het vraagstuk der territoriale wateren en dat van de zeggenschap over een bepaald gedeelte van de zeebodem langs de kust.

Tot een definitief besluit zou de commissie pas later komen.

(uit: „Onze Vloot”)

De Smokkelaar

door

F. R. Eckmar

In de grijze oudheid behoorde ik tot de kinderen, wier beroepskeuze weifelt tussen tramconductor, voddenraper en admiraal en mijn vader, die een verstandig man was, koos voor mij dat van admiraal. Teneinde dit verheven doelwit te bereiken, werd ik overgeleverd aan de zorgzame handen ener Zeevaartschool, waarvan ik de naam en de standplaats niet zal verraden, teneinde complicaties te vermijden, en waar een staf van tientallen eerste-rangs krachten gereed stond om van mij, het jongetje met de dikke beentjes, in een omme-zientje een admiraal te maken. Ik zal over mijn entrée in dit beroemde instituut niet verder uitweiden, want dat is weer een andere kindervertelling, maar een herinnering ophalen uit de tijd toen ik reeds langer dan een jaar in de schaduw van het oefenschip verbleef en te weten was gekomen waar Abraham de mosterd haalde.

Wij waren met ongeveer tweehonderd jongens tussen de vijftien en de achttien jaar en niettegenstaande het leeftijdsverschil was er één sterke band die ons verbond: de snoeplust. Het was streng verboden om ook maar op enigerlei wijze ongecontrôleerde en ongedistribueerde lekkernijen tot zich te nemen binnen de muren van de school, en, zoals dat gemeenlijk gaat, werkte dit verbod zeer stimulerend op de eetlust. Het gevolg was een uitgebreide smokkelhandel, die door de jongelieden zelf beurtelings beoefend werd. Wanneer bijvoorbeeld een ongelukkige naar de tandarts moest, of een bezoek ging afleggen bij een zieke grootmoeder, dan werd hij voor zijn vertrek bestormd met „bestellingen”. Bestellingen voor repen, kauwgom, sigaretten, flesjes Maggi bouillonblokjes (die enkele zonderlingen bij wijze van zuurtjes consumeerden, omdat zij van hartig hielden) en, een enkele maal, ook wel eens een bestelling voor een taai-taai pop van een meter lengte, maar die werd meestal afgewezen, omdat er teveel risico aan verbonden was. De man, die de bestellingen op zich nam, de smokkelaar dus, liep inderdaad een groot risico. Wanneer hij van zijn boodschap in de stad terugkeerde binnen de muren der school, werd hij door het daarvoor aangewezen personeel gestrengelijk onderzocht en gefouilleerd op smokkelwaar en er waren enkele leden van dit personeel, die in de branche een waar meesterschap hadden bereikt.

(zie vervolg op volgende pagina)



foto: J. H. C. Vermeulen

opname in de Avro-studio

Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens de uitzending op 28 Februari jl. van het zgn. „Plantershalfuur” door Radio Nederland-Wereldomroep. 1e rij van links naar rechts: kinderen en Mevr. Van de Wetering, een gast, Mevrouw v.d. Bosch, haar moeder, Mevrouw Herwig en Mevrouw Oudsteyn. 2de rij van links naar rechts: Mevr. Hobma, Mej. Hermes, Mevr. van Scheyen, Mevr. v.d. Kuil, Heer v.d. Kuil, Mevr. Meulenkamp, een gast. 3de rij: Heer Pare en Heer Kal van de Wereldomroep.



foto: J. H. C. Vermeulen

opname in Hotel „Goolland”

Op 3 Maart jl. was het groetenprogramma van de Wereldomroep bestemd voor de opvarenden van het ms. „Roggeveen”. 2de van links zittend is de zangeres in het programma Marijke Ponsioen. Vertegenwoordigster van de maatschappij is Mevrouw T.Y. Hobma-Glastra.



De plaats waar K.P.M.-laadboten 'op het eiland Siau (ten Noorden van Celebes) lossen. Op de achtergrond de strekdam.

(foto: C. P. Sorgedragter — ag. Menado)

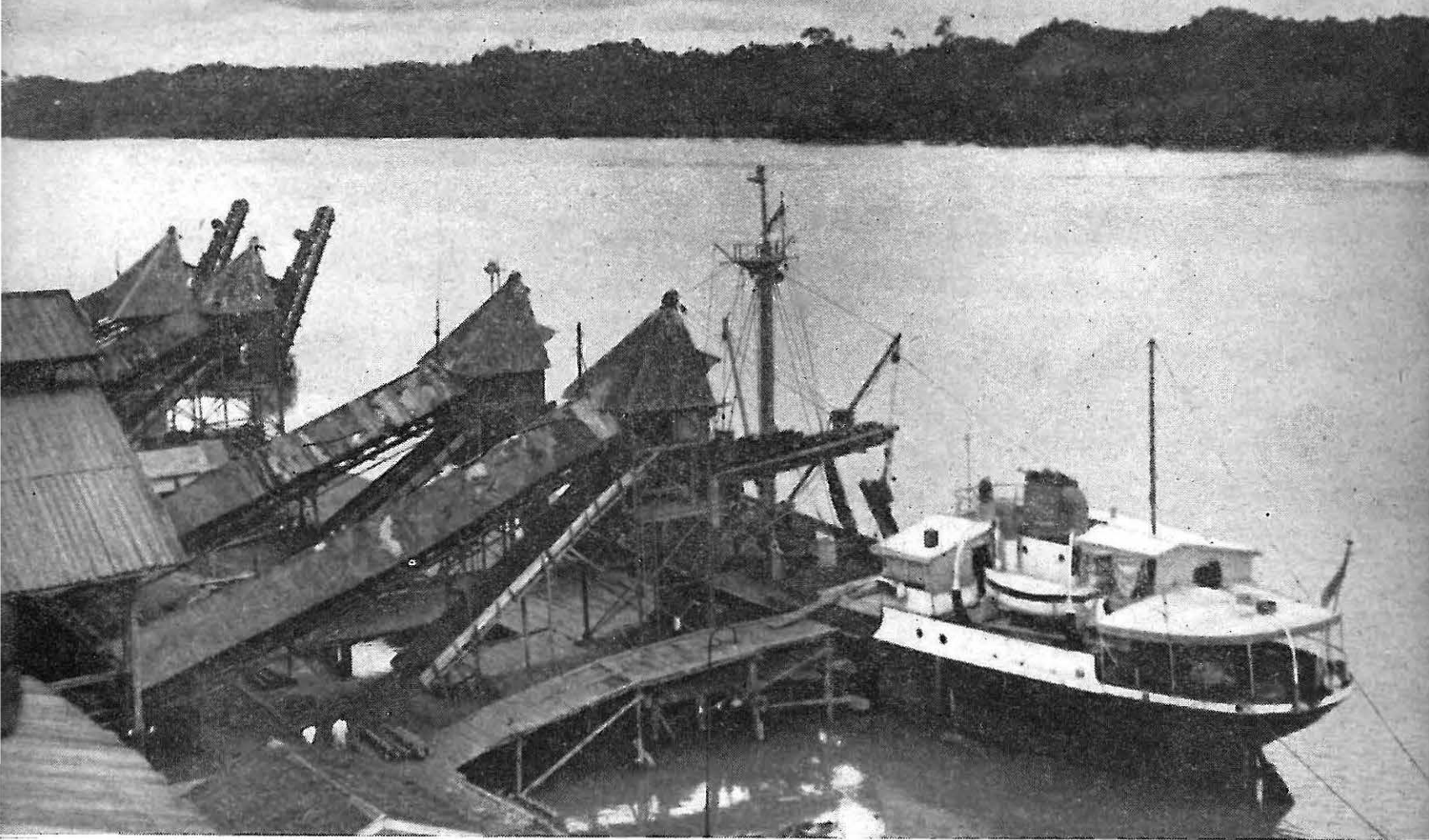
Zo had je b.v. „Pietje Puck” (de bijnaam had hij tot danken aan zijn grote snorren, waarom wist niemand), een klein, tanig manneke, die echter een paar ogen in het hoofd had, welke dwars door je baadje en je borstrok heen keken en daar de pakjes rookvlees ontdekten, die je met grote zorg en moeite had meegesmokkeld op de blote borst. Erg fris was dit niet, maar degenen, die de bestellingen ontvingen, vroegen zelden hoè of de smokkelaar er in geslaagd was hun portie over de grens te brengen, en wat niet weet, wat niet deert. Deze „Pietje Puck” had door zijn ongelooflijke staaltjes van vernuft en mensenkennis de naam gekregen van de onoverwinbare en het gebeurde dan ook niet zelden dat jeugdige smokkelaars zichzelf aangaven, wanneer zij Pietje Puck in de portiersloge ontdekten. Wie weet verminderde deze openhartigheid de strafmaat en ontdekt zouden zij tóch worden, omdat..... omdat Pietje Puck nu eenmaal in de loge zat.

Op zekere dag moest ik naar de tandarts. Het was een vrolijke, jolige lentedag, zo één die een mousserende uitwerking heeft op jonge honden, verliefde mensen en de gekooide jeugd in Holland's Zeevaartscholen. Ik werd van alle kanten bestormd door collega's, die trek in een lekker hapje hadden en mijn laadruimte wensten te charteren voor hun sluikhandel. Ik was dermate bezeten door de zon, de zilte zomerwind en de vrijheidsgedachte, dat ik links en rechts de bestellingen aannam, zonder aan de inhoud van mijn „laadruimte” te denken. Het gevolg was, dat ik, toen ik het geheel bij elkaar telde, tot de slotsom kwam, dat alleen een flinke koffer groot genoeg zou zijn om alles te bergen. Ik kwam tot de ontdekking toen ik reeds buiten de muren van de school stond en de bestellingen dus niet meer kon annuleren zonder een lam-lendig figuur te slaan tegenover mijn vrienden. Goede raad was duur, maar het was lente en ik nog niet oud en

nog minder wijs, dus ik trok de stoute schoenen aan en leende in de overmoed mijns harten een koffer van een tante, die in de buurt woonde.

In totaal had ik voor vijf en twintig gulden bestellingen aan snoepgoed opgenomen, wanneer de zaak lukte zou ik een rijksdaalder verdienen: de smokkelaar namelijk nam het transport op zich tegen 10 pCt. van de lading. Ging de lading door confiscatie verloren, dan was het geld, dat de laders gestort hadden, door schipbreuk verloren en niet door verzekering gedekt.

Toen ik bij de tandarts was geweest en mijn inkopen had gedaan, keerde ik met loden schreden terug naar de school, in letterlijke en figuurlijke zin. De koffer was schier ontorsbaar zwaar van contrabande en de angst voor de ontdekking kneep mij de keel vaster dicht bij iedere stap. Wanneer het lukte was ik voor ettelijke weken de held van de school, dat was een aange-



Het ms. „Paloh”, liggende te Lao Kulu (Oost-Borneo).

(foto: stn.-locaalvaart P. E. Metekohy)

naam vooruitzicht; maar wanneer ik door de mand viel, dan zou ik voor minstens veertien dagen van zon en lucht worden afgesloten, en dat was een onaangenaam vooruitzicht.

Naarmate ik de poort van het gebouw naderde, wist ik met groeiende zekerheid, dat het onaangename vooruitzicht bewaarheid zou worden. Ik overwoog de mogelijkheid de koffer achter te laten, maar dat was uitgesloten, naar eer en geweten. Er bleef niets anders over dan manmoedig voort te gaan en het noodlot onder ogen te zien. Toen ik aan de bel van de hoofdpoort trok, en de noodklok daarbinnen hoorde kleppen, klonk het mij in de oren als doodsgelui en de matroos, die de deur voor mij opende, had het gezicht van een cipier. Ik sjokte naar de loge en zag een man zitten...Pietje Puck!!...

Ik trachtte nog terug te vluchten, maar de deur was reeds in het slot gevallen en alle uitwegen afgesloten. Ik was verloren, reddeloos, hopeloos, reddeloos verloren. De tranen kwamen mij naar de ogen en ik keek de portier met de snorren zó wanhopig aan, dat deze mij lachend zei, dat kiespijn gauw overging. Maar zijn slimme, snelle oogjes

begluurden mij als die van een slang en ik voelde een bibbering van mijn enkels langs mijn kuiten omhooggaan.

„Wat heb je daar in die koffer, jongetje?” vroeg hij vriendelijk. Het beste was maar om alles te bekennen, om eerlijk te zijn en berouwvol, want het was slechts een uitstel van executie, wanneer ik er omheen draaien ging.

„Allemaal snoepgoed, portier”, zei ik. Het resultaat was verbijsterend. Pietje Puck begon te lachen, te lachen, zo schaterend te lachen, dat het bloed mijn wangen verliet en ik hem met starre schrikogen verdwaasd aan stond te staren.

„Een reuze mop”, zei hij. „Aardig, héél aardig! Jij bent een flinke jongen, om zulke grapjes te maken met zoveel pijn, maak maar gauw dat je binnenkomt!”

Ik wankelde de binnenplaats in als een slaapwandelaar; ieder ogenblik verwachtend dat hij mij zou roepen, dat het alleen maar een geraffineerde marteling was, die hij met mij uithaalde. Maar hij riep mij niet terug en hij heeft nooit begrepen waarom ik plotseling de held van de school geworden ben.

(uit: Het vrolijke gildeboek)

Zeewater voor Artis.

De laatste tijd waren er bij de directie van Artis, de bekende Amsterdamse dierentuin, klachten binnengekomen van de verschillende wel- en niet geschubde bewoners van het aquarium over de kwaliteit van de hun omringende vloeistof. Na verloop van enige jaren wordt het percentage stikstofverbindingen, ontstaan uit de afvalstoffen der vissen, zodanig, dat hun levenslust en humeur er onder lijden.

Het ms. „Manoeran” van de S.M.N. heeft daarom op verzoek van Artis onlangs 400 ton zeewater uit de Golf van Biscaye meegebracht, dat vanwege het lage gehalte organische stoffen bij de vissen in hoog aanzien staat en ver geprefereerd wordt boven Noordzeewater. Deze enorme hoeveelheid (40 tankwagens van 10 ton) werd gratis in de dubbele bodemtanks vervoerd. Toen deze vreemde lading van de Sumatrakade in Amsterdam per lichter naar het aquarium was vervoerd en in de basins overgepompt, keerde de ware levensvreugde onder de verscheidene aldaar verblijvende zeebewoners spoedig weer.

(uit: „Onze Vloot”)

ONS SPORT-nieuws

ZEILEN.

Drie keurige, als nieuw glimmende, bootjes, getooid met splinternieuwe zeilen, geschonken door onze oud-President-Directeur de heer Iken, waren op Goede Vrijdag te bewonderen in de Kali Mati. Na een grondige reparatie-beurt zijn deze bootjes weer voor alle zeilliefhebbers te gebruiken.

Was voorheen de klacht dat de boten te veel door de wedstrijdzeilers in beslag werden genomen, thans is getracht aan dit bezwaar tegemoet te komen door de „Deining” uitsluitend voor het „toeren” ter beschikking te houden. Een ieder kan dus zijn hart aan het zeilen ophalen.

De wedstrijdzeilers konden dit al met de Paaswedstrijden doen. Drie wedstrijden: één op Zaterdagmiddag, één op Zondag 1e Paasdag en één op Maandag 2de Paasdag, uit welke drie wedstrijden de heer Wakka — Nautische Dienst — als overwinnaar met de „Zee” uit de bus kwam. Mooi werk!

De toer-zeilers hebben ook volop kunnen genieten en zo bleek de „Deining” een heerlijk vakantie-object te zijn.

Wilt u ook eens zeilen, aan een wedstrijd deelnemen of een tocht maken, loopt u, als u op het Hoofdkantoor bent, even aan bij de heer Wakka, Afdeling Nautische Dienst, of wanneer u in Priok bent stelt u zich dan in verbinding met de heer Brassem, Werkplaatsen, dan kunt u alle gewenste inlichtingen krijgen.

BRIDGE.

De bridge-competitie om de Ankerbeker is haast weer ten einde en evenals het vorige jaar zijn het de verenigingen „Sportclub” en „Tjikini”, die een felle strijd om het kampioenschap van Djakarta voeren. Manguni, die overigens ook sterk in running was, heeft door een nederlaag tegen de Sportclub, haar kansen voor het kampioenschap verspeeld en staat nu vast op de 3e plaats, gevolgd door de Djakarta-Club, die door vertrek van vele goede bridgers in het afgelopen jaar, geen rol van betekenis meer heeft gespeeld.

Het K.P.M.-team is in deze competitie, overigens geheel volgens de ver-

wachtingen, niet al te best voor de dag gekomen. Er rest ons nog één wedstrijd te spelen en wel tegen de Djakarta-Club. Wordt deze wedstrijd gewonnen dan zal met een gelijk aantal punten als de Djakarta-Club op de ranglijst worden geeindigd, een resultaat waarmee wij alleszins tevreden mogen zijn. Zover zijn wij echter nog niet! Aan onze bridgers de taak om deze laatste wedstrijd in een overwinning te doen beëindigen.

Hieronder volgen de uitslagen van de door ons gespeelde wedstrijden:

		Mp.	Wp.
K.P.M.	— Manguni	15—17	0—2
Sportclub	— K.P.M.	8—24	2—0
K.P.M.	— Tjiko	18—14	2—0
Tjikini	— K.M.P.	27—5	2—0
K.P.M.	— Caoutchouc	22—10	2—0
Borsumij	— K.P.M.	18—14	2—0
Maesa	— K.P.M.	14—18	0—2

Van de 7 gespeelde wedstrijden wisten wij er 3 te winnen en 4 te verliezen, waaronder 2 (verpletterende) nederlagen tegen „Tjikini” en de „Sportclub”, de beide kampioenscandidaten. Tegen deze 2 verenigingen kregen wij geen voet aan de grond en alleen ons 1e viertal wist een redelijk resultaat te behalen door hun partijen met resp. 5—3 te winnen en 4—4 gelijk te spelen. Vooral de wedstrijd tegen Tjikini was weinig hoopvol, aangezien zowel ons 2e, 3e als 4e viertal kansloos met 0—8, 0—8, 0—8 werden geslagen.

Het beste resultaat in deze Ankerbeker-wedstrijden behaalde het paar Hazebroek — de Lannoy die in 7 wedstrijden een gemiddelde van 57,86% wisten te scoren waardoor zij onbetwist tot het beste K.P.M.-paar kunnen worden gekwalificeerd. Hulde! Voor onze andere K.P.M.-paren zeker een voorbeeld ter navolging!

VOETBAL.

Kali-Mati — Droogdok Mij.

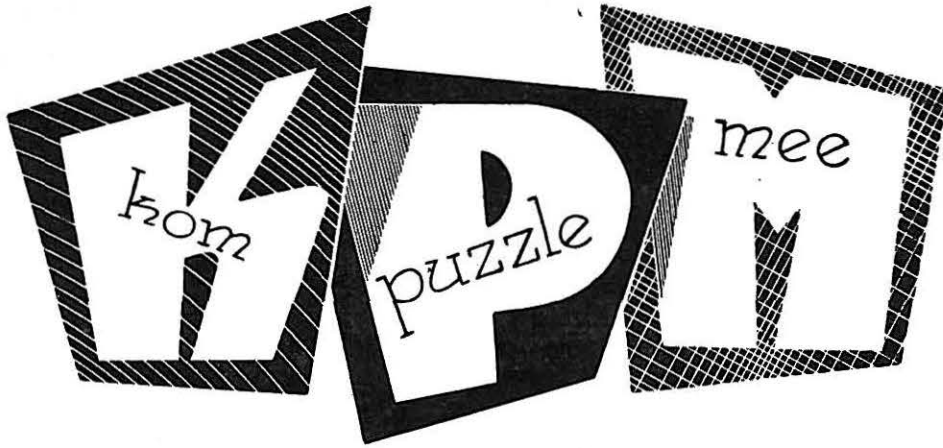
1—2

„Voetballen! En dat om 4 uur in de middag na werktijd, hoe komen jullie op het idéé! Ja, vóór de oorlog deden

jullie dat wel, maar dat was vóór onze tijd.”

Deze en nog andere opmerkingen zoals: „wat een saai Aprilmop”, „geef het volk brood en spelen dan is het rustig,” konden de optimisten er niet van weerhouden en deze togen Vrijdagmiddag 1 April om 4 uur naar het voetbalveld bij de Unie-Kampong om strijd te leveren tegen het D.D.M.-elftal. Geheel naar belangrijkheid van werkzaamheden, huishoudelijke plichten enz. enz. was de opkomst van de supporters. Wij zullen U niet vervelen met de namen van de elftallen en opstelling, maar ieder had een plaats gekozen naar beste weten en kunnen. Zodoende hadden wij dus niet die moeilijkheden waarmee de keuze-commissie van het Nederlandse elftal gewoonlijk te kampen heeft. Een onpartijdige scheidsrechter zou de wedstrijd leiden, maar liet verstek gaan, ondanks de verzekering dat alles vredelievend zou verlopen. De zaak werd opgelost door voor de rust een D.D.M.-er en daarna een K.P.M.-er aan te stellen als scheidsrechter. Deze oplossing was natuurlijk in verband met de onpartijdigheid. Het fluitje snerpte, de bal begon te rollen en iedereen liep wat hij lopen kon. Er werd gespeeld met een heilig vuur en snelheid evenredig aan leeftijd, lichaamsbouw, voetbal-, Bata- en tennisschoenen. De rust ging in met een 1—0 voorsprong voor de D.D.M. na een mooie goal van de heer Hoytinga. Dat door de scheidsrechter 5 minuten te vroeg voor de rust gefloten werd, mocht geen naam hebben. Na een indrukwekkende reclame van: „geen alcohol tijdens sport” werden liters lauwe thee en ijswater opgedronken.

Direct na de rust bracht de D.D.M.-er de heer Pruysen (een kersvers opgestelde reserve!) de stand op 0—2. Na een verbeterd strijd bracht de heer Ottens met een keurig schot de stand op 1—2 en dit bleef zo tot het einde. Het was een zeer sportieve wedstrijd en verliep zonder enige wanklank. Er volgde een gezellig samenzijn in het Zee-manshuis, waar de verliezers de overwinnaars tracteerden onder het door allen gezongen lied van: „Wie zal dat betalen enz.” De anti-alcohol-campagne werd opgeheven en „het bier was weer best”.



Van een onzer puzzelaarsters mochten wij onderstaande dichterlijke ontboezeming ontvangen :

Ik lees de „Uitlaat” altijd graag,
al ben ik maar een meisje.
Je weet niet of je vroeg of laat,
ook wint een aardig prijsje.

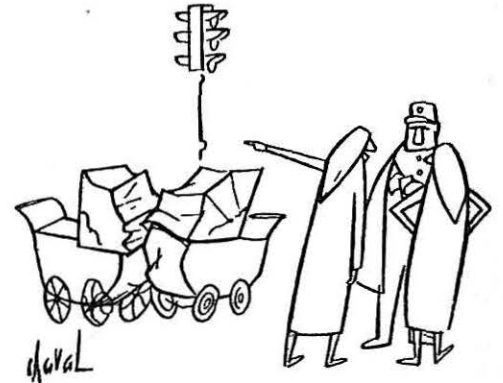
De foto's die zijn schitterend hoor,
en leuk zijn de verhalen.
Ik zet mijn beste beentje voor,
wie weet kan ik wat halen.

Dit blad is voor het personeel,
ook daar behoor ik onder.
Dus schrijf ik dit, 't is wel niet veel,
misschien gebeurt een wonder.

Mej. R.L.
klerke — ag. Surabaia.

Noot van de redactie:

Het wonder is (nog) niet gebeurd,
dat zal u vast niet zinnen.
Een volgende maal — nu niet getreurd —
kan u misschien iets winnen.



Dit is de oplossing van het kruiswoordraadsel, voorkomende in het Maartnummer van „de Uitlaat”:

aak	lik
krab	para
stark	laban
stork	boten
soort	ketel
deern	boter
steen	baron
aneien	eten
stelt	ten
mia	
paaslam	
plan	eren
baard	netel
maand	sedes
vaart	redif
laars	renet
kaars	ruche
aart	sier
mts	toe

Voor deze maand eens een nieuw soort puzzle, waarvan de opgave voor zichzelf spreekt. De oplossingen moeten ons uiterlijk 20 Juni a.s. hebben bereikt.

Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden:

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

Niemand

Musicus: „Ik ben een musicus zoals geen ander ter wereld, hetgeen betekent, dat ik even goed ben als niemand”.

De eerste prijs van Rp. 25,— viel ten deel aan:

Mevrouw J. Cuperus-Tibboel — echtg. empl. ag. Bandjermasin;

de tweede prijs van Rp. 15,— aan: M.M. Sybesma — 2de werktuigkundige a/b ms. „Banggai”;

de derde prijs van Rp. 10,— aan: D.E. de Vries — zoon gezagvoerder — Dj. Gresik 5 — Djakarta.

Rondedans

De laatste twee letters van ieder woord zijn de eerste twee letters van het volgende woord.

Omschrijving :

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1/ 6. Werelddeel | 75/ 86. Verklarend zak- woordenboek |
| 5/ 11. Gehalte | 85/ 87. Schraal |
| 10/ 14. Muze van het minne- dicht | 86/ 97. Rek |
| 13/ 18. Vrucht | 96/ 99. Hetzelfde |
| 17/ 23. Werkplaats | 98/106. Inpakker |
| 22/ 28. Nalatschap | 105/110. Vrouwennaam |
| 27/ 32. Joodse staat | 109/118. Wijdlopig |
| 31/ 37. Rampspoed | 117/123. Slecht |
| 36/ 40. Dekkleed | 122/131. Betreffende de eerste beginselen |
| 39/ 50. Geestdrift | 130/140. In strijd met de rede |
| 49/ 58. Kannibaal | 139/146. Fabelachtig goudland |
| 57/ 59. Tijdperk | 145/153. Deel van de week |
| 58/ 66. Ellende | 152/157. Notitieboekje |
| 65/ 70. Uitgave | 156/165. Dateren |
| 69/ 76. Elkeen | 164/168. Deel van een voet |

*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	14
47	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	60	15
46	87	120	121	122	123	124	125	126	127	98	61	16
45	86	119	144	145	146	147	148	149	128	99	62	17
44	85	118	143	160	161	162	163	150	129	100	63	18
43	84	117	142	159	168		164	151	130	101	64	19
42	83	116	141	158	167	166	165	152	131	102	65	20
41	82	115	140	157	156	155	154	153	132	103	66	21
40	81	114	139	138	137	136	135	134	133	104	67	22
39	80	113	112	111	110	109	108	107	106	105	68	23
38	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	24
37	26	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25



