

de Uitlaat

11e JAARGANG No. 11 NOVEMBER 1956

180 NO 1094

de Uitlaat

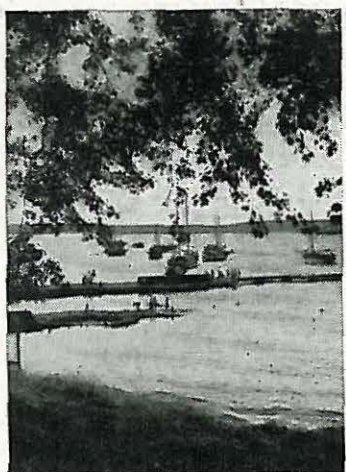
personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

11de jaargang no. 11
November 1956

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

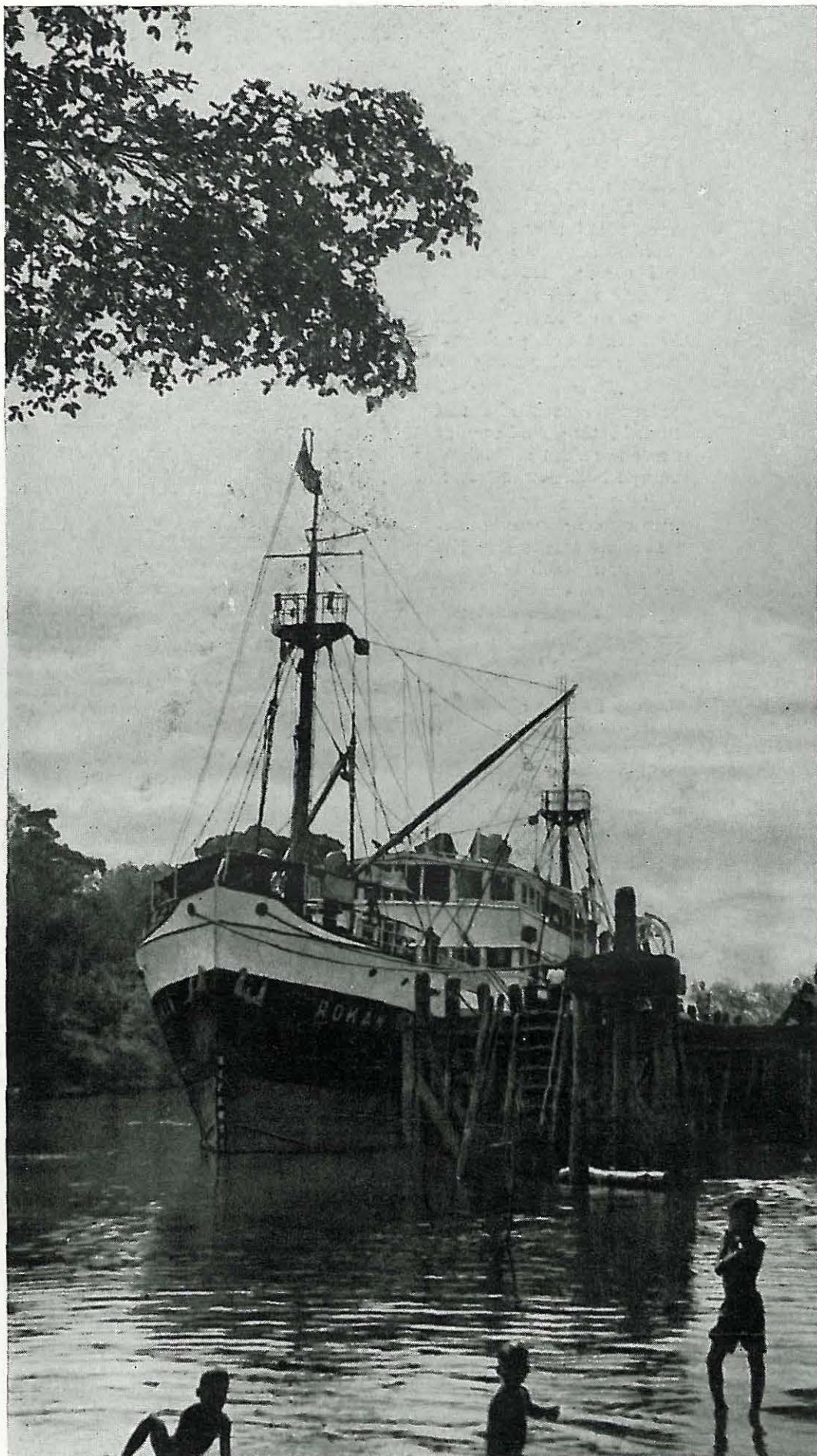


*Op de voorpagina :
Vissersprauw bij Merak.*

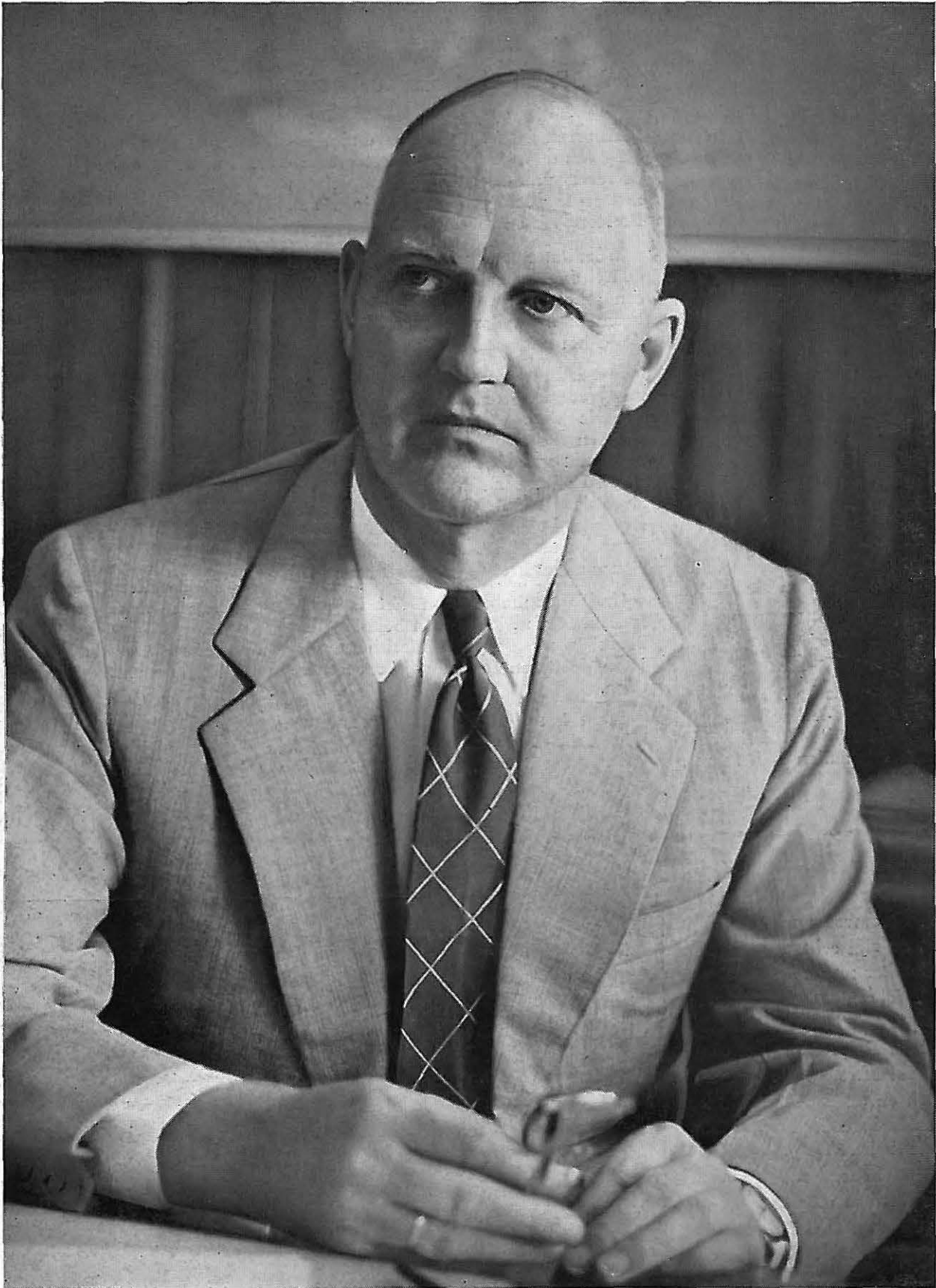


*Op de achterpagina :
Bao Bao P, Buton (Z. Celebes).
(foto's Frank Bodmer studio's)*

Druk: n.v. Visser & Co.
Djakarta



*Het ms. „Rokan” a/d steiger bij Soengei Rumbai. Deze foto werd gemaakt door
1e stuurman F. Verburg.*



President-Directeur Mr. D. F. de Koe

1931 — 19 November — 1956

**Op 19 November 1956 hoopt de heer Dirk Frederik de Koe, President-Directeur
onzer Maatschappij, de dag te herdenken, dat hij als jong employé 25 jaar geleden
te Tg. Priok voet aan wal zette.**

Geboortig uit een notarisgezin in het Noorden van ons land, waar de bewoners bekend staan om hun grote gebondenheid aan de grond, getuigt zijn besluit om zich in het Verre Oosten een werkkring te verschaffen reeds van de dadendrang, welke hem later tot de hoogste functie bij onze Maatschappij zou brengen.

Geplaatst op de toenmalige Afd. A.D.3, beter bekend onder de benaming „zout-kolen”, een afdeling, welke het emplot regelde van een hele vloot z.g. extra schepen, ondervond hij in de aanvang dezelfde moeilijkheden als zovele walmensen onder ons: binnengeleid te worden in een volkomen onbekende wereld met als enige kennis op scheepvaart-gebied, de ervaring opgedaan op de mailboot-reis. De jonge de Koe sloeg zich er echter goed doorheen en nadat hij gedurende enige jaren de nodige praktische ervaring in het bedrijf had opgedaan, besloot de toenmalige Directie meer gebruik te maken van zijn juridische kennis. Hij werd in 1933 geplaatst op de Juridische Afdeling van het Hoofdkantoor. Naderhand klom hij op tot hoofd van die Afdeling. De ouderen onder ons zullen zich kunnen

herinneren dat in die dagen, onder leiding van de heer de Koe, veelomvattende vervoerscontracten werden afgesloten met grote afschepers als Lie Boen Yat, Po Keng Ho en zovele anderen.

Weer later zien wij de heer de Koe de richting in slaan, welke hij gedurende een groot deel van zijn verdere loopbaan zou blijven volgen, n.l. die liggende in het personeels-vlak.

Het zou te ver voeren om zijn carrière stap voor stap te volgen, doch onderstaande data mogen voor zich zelf spreken

In dienst getreden	19 Nov. 1931
Bevorderd tot H. E.	1 Jan. 1938
Bevorderd tot A. C.	1 Jan. 1946
Bevorderd tot D. C.	1 Mei 1947
Benoemd tot Directeur	1 Jan. 1949
Benoemd tot Pres. Dir.	1 Jan. 1955

Onder aanhaling van het bekende spreekwoord: „goede wijn behoeft geen krans” zouden wij het hierbij kunnen laten, doch dan zouden wij hem te kort doen.

Want het zijn niet zijn capaciteiten alleen, die hem voor onze Maatschappij zo waardevol maken, doch het is de

mens in hem, welke nog het meest tot ons allen spreekt.

Zijn eenvoud, zijn onverwoestbaar goede humeur onder welke omstandigheden ook, zijn zin voor humor, welke hem in staat stelt met een kwinkslag spanningen te breken, zijn vermogen om aan elke wolk een lichtende rand te zien, zijn even zovele karaktereigenschappen, welke onder de huidige, dikwijls moeilijke omstandigheden, waaronder gewerkt moet worden, niet hoog genoeg kunnen worden aangeslagen.

Het zijn deze eigenschappen, door hem naar buiten uitgedragen, welke het personeel de toekomst van de K.P.M. met vertrouwen doet tegemoet zien.

Deze levenshouding zou de heer de Koe niet kunnen opbrengen, indien hij niet in de schoot van een goed gezin, dat hem al deze jaren met liefde omringde, de ontspanning zou vinden, welke hem over de dagelijkse beslommeringen heen zet.

Wij wensen de heer de Koe namens het gehele personeel hartelijk geluk met zijn 25-jarig dienstjubileum.

d.G.

Mr. D. A. Delprat, oudste directeur van de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland”, en zijn echtgenote brachten van 22 October tot 3 November een bezoek aan Indonesië. Dit bezoek vond in de eerste plaats zijn oorzaak in het feit, dat de heer Delprat aan het einde van dit jaar zal aftreden als directeur van de S.M.N. en als zodanig gold het dus een afscheidsbezoek.

Daarnaast is de heer Delprat evenwel, zoals vele lezers bekend zal zijn, voorzitter van de Raad van Bestuur van de K.P.M. en van de K.J.C.P.L. In deze functie had zijn bezoek derhalve ook grote betekenis voor onze Maatschappij en de heer en mevrouw Delprat werden bij hun aankomst in Tg. Priok uit Hongkong per ms. „Tjiluwah” vanzelfsprekend dan ook door de voltallige directie verwelkomd.

Nevenstaande foto's geven daarvan een beeld.



Van links naar rechts mevrouw van Lennep (echtg. vert. S.M.N.), mevrouw Delprat, de heer de Koe, mevrouw Brand, mevrouw Schreuder (echtg. vert. K.J.C.P.L.), de heer Pronk van Hoogeveen.

Vakantie

Het is altijd moeilijk de betekenis van iemand voor een bepaald bedrijf vast te stellen. Zelf hebben we natuurlijk het gevoel onmisbaar te zijn. Als we menen tekort te worden gedaan neigen we naar dezelfde reactie, die we van de jeugd kennen. Als vader, tot het uiterste getergd, zoonlief over de knie heeft gelegd, zal zijn telg denken of zeggen: Wacht maar, ik loop lekker weg en dan zal je er spijt van hebben. Of we nu jong zijn of oud, we zien onszelf nu eenmaal altijd als het middelpunt waar de aarde omheen wentelt. Het bezwaar van op die wijze middelpunt te zijn is dat we de dingen altijd uit dezelfde hoek zien. We zien niet de wereld, maar onze wereld. Zo zien wij ook het bedrijf waarin wij werken vanuit onze eigen gezichtshoek, dat kan niet anders. Daardoor ontstaat de neiging te menen dat dat de enige manier is om de dingen te zien. Daarom is vakantie zo nuttig, zowel voor het bedrijf als voor de mens zelf. Voor het bedrijf omdat niets zo schadelijk is voor een goede gang van zaken als om medewerkers te hebben, die automaten zijn geworden, die geen nieuwe mogelijkheden meer zien en hun wereld aanvaarden zoals zij is. Wat de mens vooral van het dier onderscheidt is zijn vermogen om op grond van zijn denken nieuwe wegen in te slaan. De mens kan scheppend denken, nieuwe samenhangen ontdekken, veranderen. Als iets gedurende tien jaren op een bepaalde manier is ge-

beurd wil dat niet zeggen, dat die werkwijze ook vandaag nog de beste is. We gaan er maar al te vaak vanuit, dat als er iets veranderd moet worden een ander dat wel zal zeggen. Als het eenmaal zover is gekomen, is het de dood in de pot. Op dat ogenblik is de mens tot machine geworden. De vakantie biedt ons de mogelijkheid uit die sleur vandaan te komen. Dat is ook voor onszelf belangrijk, want werkelijk genieten van het leven kunnen we alleen als we plezier in ons werk hebben, en sleur en dat plezier gaan nu eenmaal niet samen. Vakantie is daarom dienst en het is nuttig die zo goed mogelijk te vervullen. Niemand kan een ander vertellen op welke wijze hij zijn vakantie het best kan doorbrengen. Dat hangt helemaal af van persoonlijke geaardheid, belangstelling en van de omstandigheden. De grondslag voor iedere goede vakantiebesteding is verandering. We moeten ons losmaken uit onze dagelijkse omgeving. De een zal het heerlijk vinden om thuis te blijven omdat zijn werk meebrengt dat hij zelden thuis is. Terwille van zijn vrouw en kinderen verplaatst hij zijn thuis misschien naar een buitenhuisje of naar een kampeerterein, maar het samenzijn met hen geeft hem de verandering die hij nodig heeft. De ander zal willen zwerven, een autotocht maken of op de fiets het eigen land doorkruisen omdat hij zich wil bevrijden van de beslotenheid, die zijn dagelijkse werk kenmerkt. De derde zal er in zijn vakantie eindelijk toe komen de

boeken te lezen, die al zo lang ongelezen bleven door gebrek aan tijd of hij zal zijn tuin in orde maken, een konijnenhok timmeren of gaan vissen. Maar altijd zal er verandering moeten zijn, wil de mens werkelijk profiteren van de vakantie. Deze verandering werkt als het ontspannen van een boog, als de revisie van een draaibank of motor. Ook de mens heeft die ontspanning nodig om gezond te blijven. Er bestaat op het ogenblik het misverstand dat voor een goede ontspanning het maken van verre reizen noodzakelijk is. De mensen laten zich daartoe als sardines in bussen en treinen verpakken en gaan de wereld zien, terwijl ze het sleutelje van hun blik in handen van een reisleider hebben gegeven. In feite nemen ze hun wereld mee. Men leert vreemde landen niet kennen door een week of tien dagen door Europa te toeren. Men neemt alleen waar zonder door te dringen in het wezen van die landen. De huizen zijn soms wat anders dan in het eigen land, de mensen verschillen bij oppervlakkige beoordeling niet zo heel veel van ons, bioscopen zijn overal even lelijk, kerken even mooi als hier. Een vreemd land werkt alleen als een verfrissing als we er werkelijk mee kennis kunnen maken door te praten met zijn bewoners, door ons op de hoogte te stellen van hun aardigheden en eigenaardigheden. Dat geeft de mens de mogelijkheid zich los te maken uit het middelpunt waarin hij bij de beschouwing van zijn eigen wereld is vastgeroest. Maar daarvoor hoeft men niet naar Frankrijk, Italië of Spanje te gaan. Dat kan de stadsmens ook door met de boer in de Achterhoek, Zeeland of in de Noord-Oost-Polder, met de visser in IJmuiden of Katwijk te praten. Dat kan de boer door op de tram in Amsterdam te gaan staan. Dat kan zelfs als je met je buurman gaat praten en voor één keer, omdat het vakantie is, bereid bent naar hem te luisteren, zodat je de wereld op zijn wijze kunt zien. De moeilijkheid met de mensen is, dat ze wel kunnen praten en veel praten, maar dat ze zo slecht naar elkaar kunnen luisteren. Ze lijken wel bang hun wereld te verliezen. Eigenlijk moest iedere dag een vakantiedag zijn, in die zin, dat we ons los konden maken van de eigenwereldheid. Dat kunnen we nu eenmaal niet en daarom is het zo goed als we dat tenminste een keer per jaar doen in onze vakantie, maar dan ook goed.



Van links naar rechts de heer Brand, mevrouw de Geus, de heer Delprat, mevrouw de Koe, de heer de Geus.

(foto's W. v. Boggelen)

G.C. Soeters Arts.

De Muze wederom aan boord van de «Plancius»

De belevenissen aan boord van een passagiersschip zijn van zó verschillende aard, dat ervaringen van een reeks jaren een heel boekdeel zouden kunnen vullen.

Onze „Grand Old Lady”, die meer dan een generatie lang, slechts met onderbreking van de tweede oorlogsperiode, passagiers heeft zien komen en gaan zou, indien zij hiertoe in staat was, veel kunnen verhalen, hetgeen zeker zou boeien en in vele gevallen zelfs ter lering zou kunnen dienen.

Van al de verkregen indrukken zullen er wel zijn die wel heel zeldzaam voorkomen aan boord van een varend schip.

Zo herinneren wij ons ruim 1½ jaar geleden een avond-uitvoering op onze Plancius op het traject Buleleng naar Makasser van het voltallig Philharmonisch Jeugd orkest van Docja, in totaal ruim 80 jongens en meisjes. Het was tijdens ons Commando de éérste maal, dat de Muze op bezoek was en wij beleefden toen een wonderschone avond, vooral omdat de inspiratie werd gebracht door jonge enthousiaste Indonesische musici, die met zoveel overgave een goede vertolking van westerse klassieke muziek wisten te brengen.

Lang bleef deze muziekaftand in onze herinnering, want op een schip valt er in dat opzicht in feite weinig te genieten en te beleven. Slechts radio en

pick-up en het bezit van een collectie klassieke en semi klassieke platen kan dit gemis voor muziekliefhebbers aan boord enigszins vergoeden.

Hoe weinig verstaat men buiten de scheepsgemeenschap deze behoefte, die zo vaak juist opkomt na een drukke dagtaak aan een rommelige, lawaaierige kade of stomend op een lang en eentonig zeetraject. Dan juist is het verlangen aan boord sterker dan men zou vermoeden om rustig te luisteren naar goede muziek, welke niet alleen afleiding geeft maar ons ook herinnert aan hogere waarden van dit bestaan.

In de beperkingen van het zeemansberoep zijn het dan ook het goede boek en de muziek genietingen, die de geest blijven verruimen en nuttige afwisseling brengen in de dagelijkse sleur.

Toch bestaat er tussen de gramfoonplaat en het rechtstreeks aanhoren van muziek-uitvoeringen, waarbij de expressies van de vertolkers ook kunnen worden waargenomen, een groot verschil. Dit taatste is inderdaad aan boord van een schip een groot gemis, het kost ons dan ook meer inspanning en moeite dan hen die aan de wal wonen en leven om enig cultureel contact te verkrijgen en te behouden.

Het was dan ook bepaald verheugend toen wij vernamen, dat in de 2de helft van September '56 een gezelschap der

zangkunst voor het geven van een tweetal concerten voor de Kunstkring te Makasser, door ons van Surabaia naar Makasser en terug zouden worden vervoerd.

Het gezelschap, bestaande uit 5 personen, stond onder leiding van de bekende grote Nederlandse zanger Laurens Bogtman. Bij ons Planciaden bracht dit reeds grote verwachtingen voor de dagen die zouden komen.

De kennismaking kwam op de vertrekdag te Surabaia bij de lunch. Wij herkenden direct onze bas-bariton de Heer Laurens Bogtman, die wij verschillende malen in het Concertgebouw van Amsterdam in de Mattheus passion hadden gehoord. De anderen van het gezelschap kenden wij nog slechts van naam uit de recensies der kunstbrieven van de kranten.

Wij drukten de hand van Aafje Heynis, alt, Annette de la Bije, sopraan, Arjan Blanken, tenor, en Jan de Man, pianist.

Reeds spoedig was het onderlinge contact gevonden, niet in een soort plezierstemming, maar in de sfeer van onderling begrijpen en aanvoelen.

Kunst te dienen en te beoefenen scheidt vaak mensen, die weinig begrip tonen voor de realiteit van het leven, doch hier vonden wij een groep kunstbeoefenaars, die blijk gaven met beide benen op de grond te staan en die voorts in staat bleken zich goed aan te passen aan hun omgeving.

Behalve Laurens Bogtman waren allen voor het eerst in dit land. Het zangprogramma zou hen brengen naar bijna alle voornaamste plaatsen en centra van Indonesië.

Voor al het nieuwe, dat hen omringde was prettige belangstelling, geen spoor van veroordeling noch directe beoordeling, wanneer het ging om andere vormen en normen dan men in eigen kring gewend was.

Aandachtig werd geluisterd naar onze indrukken, over het schone machtige bergland en ander natuurschoon van dit grote eilandenrijk, over de vele verschillende zeden en gewoonten van het Indonesische volk. Nu wij op weg waren naar Makasser en onze artisten daar enige dagen zouden verblijven, hadden wij voorts het genoegen hen te kunnen inleiden in de verhoudingen van de Makassarse gemeenschap en in een beetje geschiedenis van deze oude koopmansstad.

Wij wisselden echter ook van gedachten over het artistenberoep en leerden van deze aparte wereld de enorme inspanning, hard werken en doorzettingsvermogen kennen om enige hoogte te bereiken.



Het kwartet Laurens Bogtman, dat meereisde met ons vlaggeschip van Surabaia naar Makassar en terug. Van links naar rechts Laurens Bogtman, Annette de la Bije, Aafje Heynis en Arjan Blanken. Zittend de pianist Jan de Man.

Daarnaast kregen wij ook inzicht in de problemen, moeilijkheden en teleurstellingen, die het typische werk van de artist met zich meebrengt.

Voor ons die maar al te vaak een horizon hebben, die niet verder reikt dan de eigen kring, was het nuttig te constateren hoe overal, in welke verhoudingen en beroepen dan ook, problemen en moeilijkheden te overwinnen zijn.

Het blijkt dan ook steeds weer, dat het er in feite maar om gaat om onder alle omstandigheden de levenskunst op te brengen van blijmoedigheid en veerkracht en niet door grauwheid, ontvreedenheid en somberheid, eigen omgeving en die van anderen te verstikken.

Deze veerkracht en opgeruimdheid vonden wij terug in dit gezelschap Nederlandse zangers die enige dagen aan onze zorgen waren toevertrouwd.

Samen hebben wij ook genoten van prachtige zonopkomsten en ondergangen en van het aanlopen van het steeds weer fascinerende eiland Bali op een vroege Zondagochtend. Wij waren open voor al het schone rondom ons, omdat wij in een gezelschap verkeerden, dat zonder enige aanstellerij het goede wist te zien en te behouden en het minder prettige wist te incasseren, zonder gelamenter en zelfbeklag.

Bij aankomst Makasser deed het ons genoeg een artistengroep mee te brengen monter en vol goede moed, die reeds spoedig vriendschapsbanden wist te sluiten met de vele kunstliefhebbers van deze zo mooi gelegen hoofdplaats van Zuid Sulawesi.

Twee avonden werd in onze ligtijd voor de Makassarse Kunstkring een concert gegeven. Beide avonden konden wij Plancius mee maken.

Op de eerste avond werden in hoofdzaak opera-fragmenten gezongen, de tweede avond was aan het „lied” gewijd.

Het geheel was voor ons een openbaring en eerst toen gingen wij goed beseffen, welk een „gouden stemmen” de Plancius had overgebracht.

Makasser was enthousiast en terecht, want er werd niet alleen fraai gezongen, maar in de voordrachten werd zoveel warmes en menselijks gebracht, dat juist in deze tijden zo nodig is om zich zelf even weer terug te vinden.

De concertavonden in de Makassarse Club zijn onvergetelijk, een dankbaar publiek zal vaak er aan terug denken, omdat het na lange jaren weer eens kon genieten van kunstuiting met geestdrift en bezieling gebracht.

De terugreis ging wederom met onze Plancius via Buleleng naar Surabaya.

Het tweede persoonlijk contact bracht het gevoel van jaren vriendschap, waarbij niets geforceerds. Bij elkaar te zijn, van gedachten te wisselen, gaf binding en onderlinge waardering.

Tijdens de ligtijd te Buleleng mochten wij samen nog genieten van een autotocht in het prachtige Balinese landschap. Honderden meters hoog in het berglandschap gezeten hadden wij een niet te beschrijven uitzicht op de zee en de laagvlakte. Als blije kinderen waren wij daar bij elkaar, los uit conventie en sleurbeknelling, met als omgeving de „grandeur” van Balisch bergenweelde.

Op de avond van deze dag op weg naar Surabaya kwam het afscheid. Een diner d'adieu en daarna een spontaan gegeven concert, waarvan wij het programma mochten samenstellen.

De belangstelling was groot, wij zaten in de rooksalon le klas met onze officieren en passagiers van verschillende landaard in een stemming van vol verwachting klopt ons hart.

De avond te mogen inluiden was een voorrecht voor de functie van de „Schipper”. Toen werd het programma gezongen met een overgave, waarin zo goed voelbaar was opgesloten de vriendschap en waardering voor ons opvarenden. Daardoor had deze avond een aparte sfeer die nimmer tijdens officiële concert-avonden aanwezig kan zijn. Het was echt onze avond.

Geboeid hebben wij geluisterd naar het *Kwartet van Martha* (Fr. v. Flotow), het *Duet Così fan tutte* voor sopraan en tenor (W. A. Mozart) en toen naar het *Duet La finta amante* voor alt-bariton (G. Paisiello) om te eindigen met het fraaie kwartet van *Rigoletto* van G. Verdi. De prachtige zang vond een grootse omlijsting in de begeleiding van de pianist Jan de Man.

Na afloop kon het spontane applaus slechts oppervlakkig weergeven de betekenis voor ons allen van deze avond varend in Straat Madura.

Het dankwoord bracht grote erkentelijkheid voor dit zangfestijn aan boord van onze Plancius.

Nu zijn onze wegen weer gescheiden. Het gezelschap Laurens Bogtmans vervolgt haar tournee voor de Kunstkring alvorens in begin November huiswaarts te keren. Wij varen verder, een herinnering en ervaring rijker geworden.

De Muze bezocht in nog geen anderhalf jaar tijd de „Grand Old Lady” twee keer, moge zij, die zoveel te bieden heeft, spoedig weer terugkeren.

— H. A. C. —

De directeur der zeevaartschool te Vlissingen de heer P. Vijn met pensioen.

Wegens overschrijding van de pensioengerechtigde leeftijd heeft de heer P. Vijn zijn betrekking neergelegd als Directeur, eerst van de „De Ruyterschool” en sinds recente datum van de afdeling Zeevaartschool en School voor Scheepswerktuigkundigen ter Koopvaardij van deze school.

Geboren op 8 Januari 1889 begon de jonge Fries op 14-jarige leeftijd zijn vooropleiding aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam.

Na het beeindigen van deze vooropleiding kwam hij in 1906 als Stuurmansleerling bij de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”. Gedurende 13 jaar heeft de heer Vijn in verschillende rangen, waarvan de laatste vijf jaren als le Officier bij deze Maatschappij, gevaren.

Achteraf is wel gebleken, dat de heer Vijn bijzonder geschikte karaktereigenschappen bezat voor paedagoog. Dit zal wel één der redenen geweest zijn, dat hij het varen er aan heeft gegeven om in 1919 een betrekking als leraar aan de Zeevaartschool te Texel te aanvaarden.

Tot 1924 is hij aan deze onderwijsinstelling werkzaam geweest, waarna hij, wonende in Heemstede, gedurende 3 jaar heeft gegeven in de wis- en zeevaarkunde aan de Visserijschool te IJmuiden en de Zeevaartschool te Den Helder.

Deze periode heeft de heer Vijn benut om zich verder te bekwamen, teneinde de hem nog ontbrekende akten, vereist voor de betrekking van Directeur aan één der Zeevaartscholen, te behalen.

In 1927 keerde de heer Vijn naar de Zeevaartschool te Texel terug, doch nu als Directeur. Deze betrekking heeft hij waargenomen tot 1931, in welk jaar hij met ingang van 1 September benoemd werd tot Directeur van de „De Ruyterschool” te Vlissingen.

Zodoende viel zijn 25-jarig jubileum als Directeur van deze school op 1 September 1956 tesamen met het neerleggen van deze hoge post.

Gedurende deze 25 jaren is onder de bekwame leiding van de heer Vijn de „De Ruyterschool” geworden tot één der beste instellingen op het gebied van zeevaarkundig- en scheepstechnisch onderwijs.

Oud-leerlingen, vrienden en relaties werden op een receptie op 13 October j.l. in Restaurant „Brittania” te Vlissingen gehouden, in de gelegenheid gesteld, afscheid van de heer Vijn te nemen.

Uw kinderen in Holland.

Hoewel onderstaand artikel geschreven is in een blad voor de binnenscheepvaart en er meer speciaal over schipperskinderen wordt gesproken, is het in dit artikel te berde gebrachte belangrijk voor een ieder van ons, die zijn kinderen voor studie op een internaat heeft of het plan heeft dit in de toekomst te doen.

Een goed gezin lijkt mij in bijna alle gevallen te verkiezen boven een internaat.

Maar onthoud u dan dat we daaronder verstaan: een goed gezin dat speciaal voor uw kind geschikt is. Het is bijna altijd zo dat een opgroeiend kind zich in een klein verband veiliger voelt, meer individuele zorg en aandacht kan krijgen, zich minder vermoeit door het veel geringere aantal contacten dagelijks, meer geconcentreerd kan spelen, er worden minder eisen aan hun aanpassingsvermogen gesteld enz., enz.

Doorgaans zal ook het contact tussen pleeggezin en ouders veelvuldig zijn, wat ook zeer belangrijk is.

Moeten nu die ouders die hun kind in een internaat geplaatst hebben, schrikken en denken wat komt mijn kind dan toch veel te kort. Soms kan dit inderdaad het geval zijn.

Het gevaar is er m.i. voor de schipperskinderen die gewend zijn zich overal te bewegen, dat zij zich schijnbaar overal, dus ook wel in internaten aanpassen.

Hoe zij het werkelijk doormaken, en wat hen dit inwendig doet, gaat voor hun omgeving, ook zelfs voor vader en moeder vaak verloren. Er zijn veel kinderen die zich in de internaten volkomen thuis voelen en er graag zijn.

Het al of niet zich thuis voelen in internaat of pleeggezin kan van zoveel factoren afhangen.

Wat betreft de internaten, het is mogelijk dat de oorzaak daar zit. Aan het kind zelf ligt het in de meeste gevallen niet.

Het kan ook zijn dat de oorzaak van het misgaan in de internaten te vinden is bij de ouders zelf of volwassen gezinsleden en verdere familie.

Is de oorzaak in het internaat te vinden, merkt u dat uw kind het daar, naar uw idee, niet goed heeft, niet „aarden“ kan, gaat u dan toch vooral praten met degenen die de leiding hebben daar, dus bij degenen die dit aangaan en wellicht komt de zaak dan in orde.

Als bij u de aardappelen aanbranden, gaat u toch ook geen vaseline op uw radio smeren om die aangebrande aardappelen goed te krijgen?

Nee, u doet iets aan die aardappelen of aan het vuur dat er onder is. En als bij u b.v. iets aan de motor hapert, gaat u daar dan een boom over opzetten op de beurs en denkt u dan dat daar die motor wel weer van zal gaan draaien?

Ik denk zo, dat u wel beter weet. Waar mee ik maar wil zeggen: als u werkelijk graag uw eigen kind wilt helpen, ga dan naar degene die uw kind verzorgt toe en probeer elkaar te leren kennen en te begrijpen.

Bespreek de moeilijkheden open en eerlijk met degene die dit aangaat, in heel veel gevallen komt het dan wel goed.

Hebt u zich wel eens ingedacht hoe moeilijk het moet zijn kinderen van een ander te verzorgen en op te voeden? Kinderen die een volkomen gesloten boek voor je zijn als ze komen? Die je aandacht en zorg moeten delen met vele andere kinderen, terwijl er ouders zijn die je het gevoel soms geven dat zij van de veronderstelling uitgaan dat de hele bevolking van het internaat bestaat uit één kind: n.l. het hunne!

Ik meen te mogen zeggen dat het inderdaad een moeilijk werk is, waarbij de kans van fouten maken heel groot is. Maar dat dit werk grote bekoring heeft en de moeilijkheden enorm verlicht worden door een wil van samenwerking en een sfeer van wederzijds vertrouwen tussen ouders en internaat. In een goed gezin is het toch ook de gewoonte dat vader en moeder samen praten over hun kinderen. Is dat dan niet des te meer nodig als u uw kind in andere handen hebt moeten overgeven?

Er zullen ouders zijn die hetgeen ik nu ga zeggen haast niet kunnen geloven, maar het komt toch nog wel voor dat ouders een kind op een internaat brengen zonder ooit eens eerder te zijn geweest om zelf maar eens kennis te maken.

En dat terwijl het om een kind gaat.

Er kunnen en er worden fouten gemaakt, in pleeggezin en internaat. Soms door onbegrip, soms door een tekort aan verantwoordelijkheidsgevoel.

De fouten kunnen soms haast onvermijdelijk zijn door een tekort aan personeel (een heel moeilijke kwestie in

onze tijd), 't kan ook gebrek aan liefde zijn.

Maar waar die fouten nu ook vandaan mogen komen, ze *kunnen* en *moeten* op de juiste plaats besproken worden. Daar alleen varen uw kinderen wél bij. De ouders moeten ook wel proberen zich in te stellen op het nuchtere feit, dat het in een internaat *anders* moet toegaan dan aan boord.

't Hoeft heus niet slechter te zijn (wat de verzorging betreft zeker niet), maar wel *anders*. Als u zich dat te voren goed realiseert en er zich werkelijk goed op instelt, zal u dit veel onnodige zorgjes besparen. En als u eens gaat praten over uw kind dat op een internaat woont, zult u er dan wel aan denken, dat een vlek in een jurkje wel slordig staat, maar denkt u er dan vooral aan dat het belangrijker is te weten te komen of uw kind naar lichaam en ziel, zover het in menselijk vermogen ligt, het goed heeft. Spreek er eens over hoe de vrije tijd besteed wordt. Een zeer belangrijke zaak, veel belangrijker dan vaak wel wordt ingezien.

Nu komt het ook nogal eens voor dat ouders of andere familieleden zonder dit nu bewust te willen en zonder het te beseffen er zelf de oorzaak van zijn dat hun kind het aan de wal niet zo prettig heeft of zelfs helemaal niet wennen kan of er misschien vreselijk tegenop ziet om van boord te gaan.

Het zou eigenlijk zo moeten zijn dat vader en moeder er eerst volkomen vrede mee zien te krijgen en vertrouwen hebben in de omgeving waarin hun kind komt, *vóór* er met het kind zelf over of waar het kind bij is over gesproken wordt.

Het moet voor een kind immers wel ontzettend moeilijk zijn om van de oude vertrouwde omgeving weg te gaan naar een totaal nieuwe en vreemde.

En als het dan soms maanden lang aan boord op een afkeurende manier hoort praten over verschillende internaten en het merkt aan vader en moeder dat ze hun kind met een bezwaard hart laten vertrekken, wat een weerstanden zijn er dan van de kant van de internaten te overwinnen om zo'n kind zich toch veilig te doen gevoelen. Verloren weken of soms maanden die het kind onnodig onrustig maken en het leren op school meestal ongunstig beïnvloeden.

En dat het de ouders verdriet kost hun kind te moeten laten gaan, dat zal men heus in alle internaten wel begrijpen. Maar..... mogen de ouders dit verdriet aan de kinderen laten merken?

Het zal voor velen een geweldige inspanning kosten, hun kind niet te laten voelen hoe zwaar het valt het te

laten gaan. En toch: het zou voor de kinderen zoveel beter zijn. Er zijn ook wel ouders die hun kinderen als ze ondeugend zijn aan boord dreigen met: „pas op, of ik stuur je naar een internaat”, of: wacht maar, als je eenmaal daar bent, zullen ze jou wel eens anders aanpakken, enz. enz.

Dacht u dat zo'n kind met een plezierig gevoel naar „die tuchtschool” toegaat? We weten wel beter.

Dat ouders dolgraag weten hoe hun kind het in het internaat heeft, is te begrijpen. Het is zelfs hun plicht dit te weten te komen.

Maar *niet* moet dit gebeuren door het kind „uit te horen”. Als u gezorgd heeft de vertrouwde van uw kind te zijn, vertellen ze u uit zichzelf alles wel. Wordt een kind „uitgehoord”, dan voelt het heel goed dat er bij u het vertrouwen ontbreekt. Ze gaan zich in het internaat onzeker en onveilig voelen en een van de eerste dingen waar iemand die zich voor kinderen verantwoorde-

lijk weet, voor moet zorgen, is dat het kind zich veilig en geborgen weet.

Nogmaals: een goed en een prettig contact tussen ouders en opvoeders is absoluut noodzakelijk, wilt u de tijd die uw kind aan de wal is, zo prettig en vruchtbaar mogelijk doen zijn.

Evenzo moet het contact tussen ouders en kinderen zo hecht mogelijk blijven. Het komt nl. nogal eens voor dat er ouders zijn die in weken niet aan hun kinderen schrijven. Zulke kinderen gaan zich door hun ouders verlaten voelen. Kunt u zich voor een kind iets ergers voorstellen?

Als zo'n kind dan op school moeite heeft met leren, of het is in het internaat landerig, ruzieachtig of op een andere manier opvallend van gedrag, waar komt dit dan door?

U moest hen elke avond en ochtend eens in de buurt van de brievenbus zien rondscharrelen en hen ontmoedigd horen zeggen: „al weer niks voor mij”, om hen even later in een hevig gevecht

gewikkeld te zien met een of andere jongen die misschien alleen maar tegen hem aanliep. Hun teleurstelling moest toch ergens een uitweg vinden?

Weet u wat ook zo belangrijk is voor uw kind? Dat is dit, dat u het op een prettige, gezellige manier voorbereid om van u weg te gaan en zich aan te passen aan de nieuwe omgeving. We zeiden het al, gaat u als u enigszins kunt, te voren met uw kind eens een paar maal kijken. Hij moet er zich in gedachten al een beetje thuis voelen voor hij er is.

Voedt uw kind reeds heel jong op tot zelfstandigheid, ook ten opzichte van zich zelf helpen. Wassen, kammen, tandenpoetsen, schoenen rijgen, kleren opvouwen enz. Als uw kind het gewend is dit zelf te doen heeft hij een grote voorsprong op de kinderen die dit in de internaten nog moeten leren. De eerste weken van gewenning zijn er veel gemakkelijker door.

(Uit Dameo Nieuws)



Kijkje op de Jakop-steiger met op de achtergrond de weg naar Gorontalo.

(foto C. P. Sorgedragter)

Dagboek

mijner terugreis van Java naar Nederland

1870-1871

slot.

Zondag 11 December

Heden ochtend zwom er in de nabijheid van het schip een monsterachtig groote visch, die sommigen voor een haai hielden, terwijl daarentegen anderen verklaarden dat het een cachelot (een soort van walvisch) moest zijn. Hij schoot voor den boeg langs, zwom bezijden en achter het schip om, kwam een paar maal terug en liet ons bij afwisseling zijn breede donkerbruine rug of spierwitte buik zien. Zulk een kolossaal dier had ik nog nimmer onder de oogen gehad; wij keken er dan ook allen met groote belangstelling naar.

Woensdag 14 December

Nadat wij van af St. Helena steeds met een gemiddelde vaart van 6 tot 7 mijlen hebben geloopt, krijgen wij tegen mijne verwachting heden nacht ten 1 ure ongeveer, het eiland Ascension in het gezigt. Dezen morgen tusschen 5 en 7 uur was het nog goed te zien, maar daarna verdween het langzamerhand achter de wolken.

Er valt niets anders van te zeggen, dan dat het er even rotsachtig en vol klippen is als op St. Helena.

Ascension ligt op 7° 55' 30" Z.Br. en 14° 25' 30" W. Lengte.

Zondag 18 December

Sedert wij Ascension gepasseerd zijn, is het dagelijks bijna niet uit te houden van de hitte. Wij loopen gemiddeld 4½ à 5 mijlen met koers Noord ten Westen half West, en zullen denkkelijk niet ver meer van de Linie verwijderd zijn.

Maandag 19 December

Heden middag circa half vier zijn wij de Linie gepasseerd.

Dingsdag 20 December

Heden middag brak om 2 uur een stevige bui los uit het Noord-Oosten, vergezeld van regen. Wij zeilen thans bij den win' en hopen nu den N.O. passaat op te loopen.

Woensdag 21 December

Het weder is den geheelen dag buijig. Wind blijft N.O.

Donderdag 22 December

Wij zeilen den geheele dag scherp bij den wind en loopen 6—7 mijl. Elisa-

beth wascht dikwijls haar hoofd met zeewater. Heden morgen ten 6 ure zagen wij twee schepen, ten 7 ure een schip, ten 11 ure weder een en tusschen 3 en 5 ure heden middag, nogmaals twee schepen, die allen koers naar de Linie zetten. Geen hunner is gepraaid geworden.

P.S. Terwijl ik het bovenstaande schreef, werden aanstalten gemaakt om het laatste schip te praaieren. Het was de fransche brik Carigel.

Woensdag 28 December

Sedert den 22en dezer loopen wij gemiddeld 7 — 10 mijl. Elken dag meer en heviger buijen. — Gisteren avond was een schip in het gezigt; kon niet gepraaid worden.

Donderdag 29 December

Zware buijen beloopt ons. Bovenbram- en bramzeilen zijn gegeid en veel water krijgen we over het dek. Het is een stijve marszeilskoelte.

Vrijdag 30 December

Gepasseerden nacht tegen 3 ure vloog de buitenkluiver aan flarden en kort daarop de fok. Ten half zes heden morgen ondergingen het grootstengestagzeil en het grootzeil hetzelfde lot. — Circa 1 uur daarna passeerde ons een bark (walvischvaarder) op korte distantie; het was echter nog te donker om te praaieren. Voor de gescheurde zeilen zijn in den loop van den dag anderen in de plaats gekomen.

's Namiddags half zes. De hevige wind wakkert tot een storm aan en zware zeeën rollen over het schip, zoodat men bijna nergens veilig staat. Alle zeilen worden geborgen, met uitzondering der stormfok, der voor- en groottopszeilen, kruistopzeil en een paar kleine stagzeilen.

Zaterdag 31 December.

's Middags 12 uur. Het weder is nog evenals gisteren avond; de buijen loopen uit het N.O. en voeren zware zeeën aan. Heden morgen ten 10 ure ongeveer kwamen er kort achter elkander twee zeeën over, die zelfs het voortopzeil bereikten en juist op dit ooggenblik dat ik, zoo goed en zoo kwaad het kan, zit te schrijven, komt er een zoo geweldige breker over het schip dat het in al zijne ingewanden kraakt en het dek

overstroomd is van water, dat door de spuigaten bijna geen voldoende lozing vindt. De kok drijft met het pas geslagte varken en eene menigte andere voorwerpen over het dek en zij, die bij het slagten stonden te kijken, hebben ook geen drooge draad meer aan het lijf. Dat noemt men op zee: „Oudejaarsdag vieren”.

Wij zijn op 27° 16' N.Br.; en naar mijne gissing op 33 à 34° Wester Lengte. 's Namiddags 21 uur. Weder een gruwelijk zware zee; de salon loopt onder en ook in onze hut stroomt het water binnen. De deur van de hut van den bootsman is stuk geslagen door de geweldige kracht van dien golf. De geschutpoorten zijn opengezet om het water af te voeren.

Heden middag ten 1 ure passeerde ons een bark; er is niet gepraaid geworden.

Zondag 1 Januarij 1871.

De wind is veel verminderd, maar de zee staat hol en het schip neemt nog steeds water over. Wij zijn dit maal letterlijk van het Oude- in het Nieuwe jaar geslingerd.

Maandag 2 Januarij.

Wij slingeren nog een weinig, maar de zee is vrij kalm en het weder is schoon. De nog staande passaatzeilen zijn heden door andere meer stevige zeilen vervangen.

Sedert eergisteren zijn wij in de Kroeszee.

Woensdag 4 Januarij.

Heden middag ten 4 ure is door ons gepraaid het Engelsche fregat Beijard (Het Bruintje), van San-Francisco naar Liverpool; het had 117 dagen reis.

Onze koers is O.N.O. ½ O. miswijzend.

Donderdag 5 Januarij.

Wij zijn op 38° 8' Noorder Breedte en 38° 19' Wester lengte; koers O.N.O. ½ O. tot O.N.O. Gepraaid de Engelsche Bark Cassa-Blanca, van Islaj(?) naar? — had 84 dagen reis.

Maandag 9 Januarij.

Mijn reisgenoot *Sijne* is heden 33 jaar.

Wij loopen sedert eergisteren gemiddeld 7—9 mijlen, na een enkelen dag bijna geheel stil te hebben gelegen. Koers O. 1/2 Z. min de miswijzing van het kompas. (= O 1/2 Z. misw.).

Gisteren ochtend twee schepen in zigt; doch niet gepraaid, wegens den verren afstand.

Vrijdag 13 Januarij.

Twee schepen achter ons in zigt, doch te ver weg om te praaieren. Het is de laatste dagen zeer koud en buijig weer; wij loopen heden gemiddeld 6—8 mijlen en bevinden ons op 45° 22' N. Breedte. De Wester Lengte is mij onbekend.

14 Januarij.

12 ure des middags. Wij zijn op 46° N.Br. en 17° W.L.: zijnde van Kaap Lezard N.O.t.O. 3/4 O. 142 1/2 mijl afstand. Wind west; koers Oost, miswijzend. Gemiddelde vaart 6—7 mijlen; zeilende met volle marszeils en fok.

Zondag 15 Januarij.

's Middags 2 ure. De hevige wind is tot een storm aangewakkerd; de zee loopt zeer hoog en doet het schip sterk slingeren. De lucht is graauwachtig zwart en ziet er niet gunstig uit. Wij loopen voor den wind een 7 à 8 mijls vaart, met enkele stormfok en voor- en groot topzeil.

In den afgeloopen nacht is er hagel gevallen en was het St. Elmusvuur zichtbaar op de toppen der masten.

Dingsdag 17 Januarij.

De storm nam eergisteren zeer in hevigheid toe, dat het schip 's middags ten 3 1/2 ure moest „bijleggen” (dat is: met alle zeilen vastgemaakt, uitgezonderd de stormfok en stormbezaan en groot-topzeil, het schip zoover oploeven dat het met den boeg bijna regt tegen de golven in komt te liggen en alsdan op de golven te drijven). Bergen van water rolden voortdurend over het dek, sloegen een geschutpoort, een trap der kampanje en drie vaten met drinkwater aan stukken en overstroonden de salon, ons logies en dat der matrozen. Zware regen- en hagelbuien, vergezeld van weerlicht, vermeerderden de ellende en ongemakken. De nacht was vreeselijk donker, het St. Elmusvuur schitterde op de masten, de ra's en kluiverboom; de wind gierde en huilde door het want en maakte een geweld dat hooren en zien verging. Gisteren (den 16en) was de storm nog even hevig, doch verminderde tegen den avond een weinig, zoodat de kapitein tegen 6 ure 's avonds het schip weder liet afvallen (dat is: zijn koers hernemen).

Thans is het veel bedaard, ofschoon er nog hooge zeeën loopen.

De kapitein verklaarde ons dat hij nog nimmer de barometer zoo laag had zien dalen, als bij deze storm het geval is geweest; het was dan ook geweldig boos weer en het zou ons niets verwonderen als wij hoorden dat er ongelukken op zee hadden plaats gehad, vooral in het Engelsche Kanaal, waar wij niet ver af zijn; (wij bevinden ons op de Gronden). — Een 4-tal schepen is thans in zicht.

Woensdag 18 Januarij.

's Namiddags 1 1/2 uur. Heden ochtend zijn ons voorbijgedreven een stuk van een mast en een onderlij zeilspier; dit zijn reeds zichtbare gevolgen van den storm, die gewoed heeft.

Op dit oogenblik raakt Kaap Lezard in zicht; ook zijn er nog elf schepen en een met ons koersende stoomboot gedeeltelijk van het dek, gedeeltelijk van den top der groote mast zichtbaar.

Het is helder en goed weer, maar fijn koud. — De zee heeft hier een lichtgroene kleur; wij zullen het *blauwe* water dus wel voor goed achter den rug hebben. — Gisteren middag ten 12 ure waren wij op 48° 36' N.Br. en 9° 42' W.L.; en gisteren avond ten 8 ure bevonden we ons op 48° 57' Noorder breedte en 80° 42' Wester Lengte.

De ankers zijn heden morgen buiten boord gebracht.

Donderdag 19 Januarij.

Gisteren avond zagen wij de vuren van de Wolfrots en van Kaap Lezard; het eerste een draaijend wit en rood licht, en het tweede twee staande witte lichten.

Heden middag ten 1 ure, ter hoogte van Goudstaart (Startpoint) in zicht het Nederl. Barkschip *Christin*, Kapitein Visser, van Java naar Amsterdam, toebehoorende aan de H. H. Sanders & Co. ter laatstgenoemde plaatse, had 99 dagen reis. Circa een uur later passeerde ons de Fransche bark met stoomvermogen „*La Fontaine*”, van Havre de Grace. Heden avond zien wij de vuren (twee staande witte lichten) van Portugal.

Vrijdag 20 Januarij.

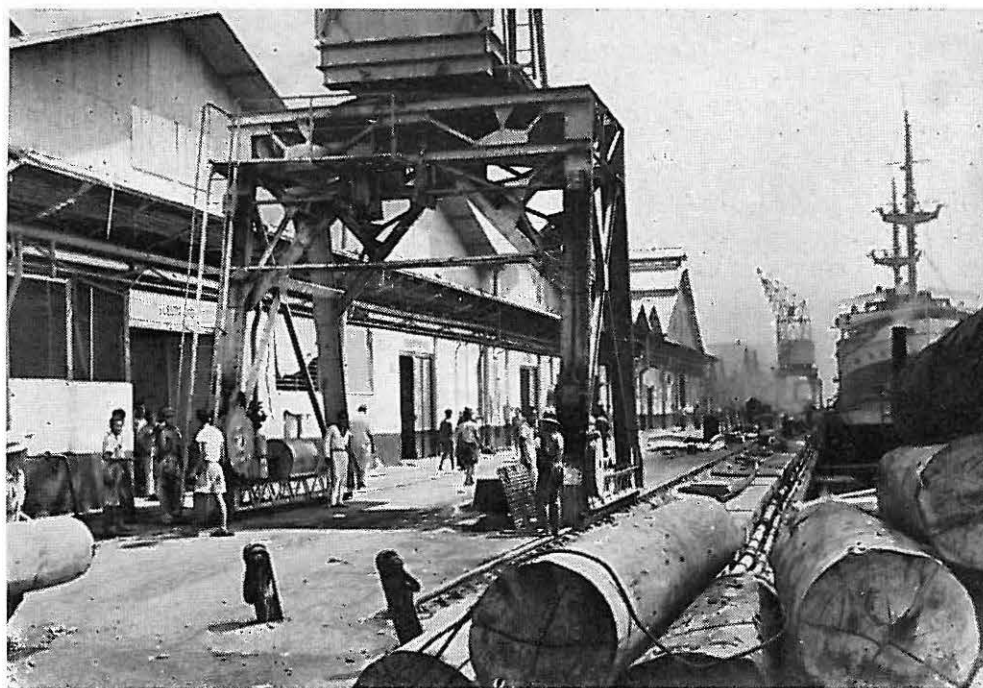
Heden morgen vroeg passeerden wij de vuurtoren van St. Catharinapunt (Oosthoek van 't Eiland Wight). Ofschoon wij eerst een redelijke vaart hadden, ging de wind later bijna geheel

liggen en kwamen wij niets vooruit. Dezen middag circa 3 ure zagen wij onder meer andere schepen, ook een stoomboot te loevert van ons aan de kinnen opdagen, die van de zijde der Fransche kust kwam, en regelregt op ons aanhield. Aan zijn netjes vierkant staand tuig konden wij merken, dat het een oorlogsschip moest zijn, en daar elkeen van ons nieuwsgierig is, keken wij allen over de verschansing. Tegen 4 ure was hij kort bij ons, zoodat wij duidelijk de Fransche vlag zagen waaijen en aan de menigte volk en geschut ons vermoeden bevestigd vonden, dat het een oorlogsschip was. Het stoomde vlak achter ons langs, zwenkte toen aan onze bakboordszijde en bleef daarop stilliggen. Nu werd er een sloep gestreken; een officier en 4 à 5 matrozen namen daarin plaats en roeiden naar ons toe. Bij ons was intusschen de vlag gehechen en het schip bijgedraaid om dien officier af te wachten, die kort daarop bij ons aan boord kwam, om schip en lading te visiteren.

Waren wij Pruisen geweest, dan had men ons dadelijk voor goeden prijs verklaard, want wij vernamen nu dat de oorlog nog niet geëindigd is. Op het Fransche schip was achterdocht ontstaan, omdat ze bij ons marinevolk en militairen hadden gezien en waarschijnlijk daaruit opgemaakt dat het een Duitsch schip was, hetwelk troepen tot dekking had.

Zaterdag 21 Januarij.

Gisteren avond kregen wij een Oostewind, zoodat wij tot heden middag 2 ure hebben gekruist; waarna de wind eenigzins naar het Zuiden gedraaid is



Gezicht op de kade van de „*Kali Mati*” met een gedeelte der werkplaatsen.

(foto W. van Borgzelen)

en wij weer (bij den wind) de goede koers hebben hernomen. Op genoemd uur waren wij weder bij het eiland Wight — dezelfde plaats waar wij gisterenochtend waren. Thans (6 ure 's avonds) zien wij de vuurtoren van Bevezier. (Beachij-Head).

Zondag 22 Januarij.

Heden ochtend waren wij in de nabijheid van Dungeness, (Cingels) en tegen 11 ure kregen wij de Texelsche loods aan boord. Ten 1 ure 's namiddags passeerden wij Douver en thans zijn wij in de Noordzee, alwaar ons heden middag nog drie Fransche oorlogsschepen gepasseerd zijn, zonder ons aan te houden, waarschijnlijk omdat wij terstond de Hollandsche vlag heschen.

Dingsdag 24 Januarij.

8½ uur 's avonds. Van af Zondag hebben wij in de Noordzee moeten kruisen, tengevolge van den fellen Oostewind, waardoor we bovendien schrikkelijk veel koude uitstaan. Heden morgen ten 11 ure waren wij ter hoogte van Egmond aan Zee, passeerden daarna de Hondsboschedijk (tussen Camp en Petten) alwaar wij een gestrandde brik zagen liggen, en kwamen heden middag circa half vier ten anker in het gezigt der vuurtoren van Kijkduin, en een weinig bezuiden de Haaks. Door het vele drijfijls kunnen wij niet binnen komen.

Woensdag 25 Januarij.

Nog liggen wij op dezelfde plaats, waar wij gisteren het anker lieten vallen, zonder hoop hier spoedig vandaan te komen. Loopt de wind naar het Noordwesten, dan moeten wij weder zee

kiezen, om tusschen de menigvuldige banken uit te raken, die ons hier omringen en waar een Noordwester storm ons spoedig op zou doen stranden. De Resident van Ophuijzen en zijne familie zijn heden middag met een loodskotter van boord gegaan en te Calandsoog aan land gestapt, met achterlating hunner goederen. Zij konden de hevige koude, die wij hier uitstaan, niet langer verduren.

Er drijven grote ijsschollen langs het schip.

Vrijdag 27 Januarij.

Nadat gisteren het fregat de „Flevo”, die kort bij ons ten anker lag, door de sleepboot „Archimedes” naar de haven is gebracht, kwam die zelfde boot ons heden ochtend ten 11½ uur van onze niet benijdenswaardige positie verlossen. Langzaam werden wij gesleept door eene groote menigte drijfijls, langs de zwaar gewapende forten Kijkduin en Erfprins, de nieuw opgeworpen kustbatterijen en den Helder. Tegen 4 uur 's namiddags kwamen wij aan de haven, waar een buitengewoon groot aantal schepen ligt, en tegen 5 uur lagen wij achter in de haven ten anker, vlak naast een monitor.

Zaterdag 28 Januarij.

Nadat het schip verhaald was en naast de „Aurora” lag, zijn wij circa 11 uur heden ochtend van boord gegaan en dien dag ingekwartierd bij van Wijn-gaarden.

Zondag 29 Januarij.

Per spoor van het Nieuwediep over Amsterdam naar Harderwijk vertrokken; te Amsterdam vertoefd van 's mid-dags 12½ tot 2 uur.

Dingsdag 31 Januarij.

Heden ochtend gepasporteerd en onmiddellijk per spoor naar Amsterdam vertrokken, alwaar ik dezen middag ten 5 ure ben gearriveerd.

Radar langs waterweg

Het ligt in de bedoeling op 31 Oct. het radarproject langs de Nieuwe Waterweg in bedrijf te stellen. Volgens deskundigen is het van die datum af voor alle schepen mogelijk om zelfs tijdens zeer zware mist de haven Rotterdam te bereiken. Langs de vaarweg Hoek van Holland-Rotterdam zullen dan zeven radarposten hun waarnemingen doorgeven aan de loods, die onder dergelijke omstandigheden niet op eigen visuele waarnemingen kan varen. Bij het onverhoopt voorkomen van scheepsrampen zal de juiste positie van de vaartuigen snel en nauwkeurig kunnen worden vastgesteld.

Merkwaardige vangst

De ongetwijfeld meest merkwaardige vangst uit haar loopbaan deed enige tijd geleden de bemanning van de Amerikaanse treiler „Jenny”, toen dit schip ongeveer tweehonderd mijl ten zuidoosten van New York op hot viste. Verre van bot te vangen werd het scheepje bijna het slachtoffer van een aanvankelijk onbekend zeemonster, dat het net met zulk een kracht meetrok, dat de achterstevan van de „Jenny” geheel onder water raakte. Het dek werd omlaag getrokken tot het vrijwel gelijk lag aan de zeespiegel, doch op het moment dat het water het dek zou overspoelen, brak de treilkabel en richtte de treiler — en de bevende bemanning — zich weer op.

Eerst geruime tijd later werd officieel bekend gemaakt dat het onbekende zeewezen de Amerikaanse atoomonderzeeër „Nautilus” was geweest, welke met een bemanning van zeventig koppen van Key West op weg was naar New London, via het net van de „Jenny”. Op een diepte van ongeveer vijftig meter varend sneed de duikboot, na er eenmaal haar neus in te hebben gestoken, betrekkelijk gemakkelijk door het net heen, zo verklaarden de opvarenden.

De „Nautilus” verspeelde bij dit avontuur slechts een der zijlichten, de „Jenny” een compleet net ter waarde van bijna vijftig duizend dollar; de Amerikaanse Marine heeft de eigenaar van de treiler aangeraden een eis tot schadevergoeding in te dienen.



Een gedeelte van de „Kali Mati” gezien vanaf de overzijde.

(foto W. van Boggelen)

Spreekwoorden en zegswijzen aan de scheepvaart ontleend.



Als aardigheid wordt wel gezegd: *Dat valt mee, zei de bottelier en hij viel met het varkenshok gelijk in zee.* Bekend is ook: *Als kok en bottelier kijken, weet Janmaat waar de boter blijft* — als twee schelmen, die het doorgaans eens zijn, twist krijgen, dan komen boevenstukken aan het licht.

Bovenzijde is de windzijde. Iets te boven komen — een moeilijkheid overwinnen.

Een brander aan boord krijgen — het te kwaad krijgen.

Hij is een brander; hou af! — hij deugt niet, laat U niet met hem in.

Hij was als een schip zonder roer in de branding — was stuurloos, wist niet hoe zijn leven te regelen.

Branding in lij! — in het algemeen als waarschuwing gebruikt.

Hij staat als een rots te midden der branding — hij verdedigt moedig zijn standpunt, zijn positie, ondanks aanvallen van alle zijden.

Een wildebras — een wilde jongen of wild meisje. In eigenlijke zijn: een los van de ra hangend touw, dat door de wind heen en weer wordt gewiept.

Mijn vader was geen breeuwer (wel verbasterd tot „geen Bremer”) — ik geef mijn werk niet uit handen. *Hij zal het wel breeuwen* — (wel klaarspelen).

De Breeveertien is een lange brede zandbank bij Texel. Zij is *de Breeveertien* op, wordt gezegd van een meisje, dat de verkeerde weg op is.

De Breeveertien opvaren — verongelukken. *Dat gaat over de Breeveertien* — dat gaat op verkwistende wijze. *De Breeveertien uithangen* — de grote heer spelen.

Iemand buitengaats sturen — iemand op een gevaarlijke onderneming uitzenden.

Bijdraaien — langzamerhand toegeven; in een conflict een meer tegemoetkomend standpunt innemen, niet meer stijf op zijn stuk blijven staan.

Iemand charteren — in dienst, te hulp nemen. *Het scheepje kantelde op die deining* — de zaak mislukte door die moeilijkheid. *Deining maken om niets* — drukte maken om niets.

Hij is al aan dek — hij is al op. *Orde aan dek!* — in het algemeen gebruikt als uitroep om orde of kalmte te commanderen. *Alle hens (hands) aan dek!* — alle aanwezigen te hulp roepen.

Opdirken — opschikken, mooi aankleden, feitelijk te mooi, zonder goede smaak.

Opdoeken — doet men zeilen! Een zaak opheffen, iets wegdoen.

Een driedekker — groot schip met drie dekken — een forse grote vrouw.

Een driedekker wordt niet op één dag gebouwd — voor het uitvoeren van een groot werk is tijd nodig.

Op drift raken — in zaken of in andere omstandigheden vaste grond onder de voeten verliezen.

Op het droge verzeild zijn — in een toestand geraken, waaruit men zich niet meer kan redden; *op 't droge zitten* — in verlegendheid verkeren, geen geld meer hebben.

Laten drijven — de zaak op zijn beloop laten; *een zaak drijvende houden* — een zaak onder moeilijke omstandigheden er bovenop houden. *Dwarsdrijven* — ergens tegen ingaan, iemand tegenwerken; *een dwarsdrijver* — iemand die tegenwerkt. *Op dreef zijn* — zich ergens prettig gevoelen; *iemand op dreef helpen* — iemand op gang helpen.

Eb aan de beurs — slapte, weinig omzet; *het komt als ebbe en vloed* — het gaat nu eens beter en dan weer slechter; *'s werelds goed is eb en vloed* — in het leven wisselen goede en kwade tijden elkander af. *Zijn leven is aan het ebben* — hij ligt op sterven; *hij is aan het ebben* — gaat achteruit in zaken; *na ebben komt hebben, na hebben komt ebben* — na slechte tijden komen goede tijden en omgekeerd.

Eiland wordt overdrachtelijk gebruikt voor iets dat op zich zelf ligt; *wij wonen hier als op een eiland* — wij hebben haast geen verkeer met andere mensen; *tussen de eilanden doorvaren* — moeilijkheden vermijden door de geit en de kool te sparen.

Enteren — iemand op straat aanhouden om hem aan te spreken.

Fok — wordt gebruikt in de betekenis van bril; *zet je fok op.* Men moet het zeil naar de wind zetten, *zei de man, en hij zette zijn fok op de neus.*

Iets in de gaten (afkorting van kluisgaten) *houden* — ergens op blijven letten.

Het getij is gunstig — de omstandigheden zijn gunstig; *het getij laten verlopen* — het juiste moment laten voorbijgaan; *het getij kentert* — de omstandigheden keren zich ten gunste; *het getij zal verkeren* — de omstandigheden zullen gunstiger worden; *alle tij heeft zijn weertij* — geen geluk zonder ongeluk, en omgekeerd; *wat 't getij ook ook doet, houdt goede moed; als het*

schip stoot, is het te laat om in de almanak naar het tij te kijken; het is dronkemansgetij wordt wel gezegd, als iemand dronken is; het tij wacht naar niemand — men moet de gelegenheid waarnemen. Op de sluis te Lemmer staat: *'t Getij gaat zijnen keer, En 't wacht naar Prins noch Heer.*

Geen golf komt hem te hoog — hij deinst nergens voor terug. Men spreekt van: *golvend koren; het aangolven van een mensen-menigte* — het onophoudelijk toestromen van een mensenmassa.

Die bewering houdt geen grond — is niet steekhoudend. *Die wist dat hij vaste grond had, eer hij het anker liet vallen, was de slechtste schipper niet.* *Vaste grond onder de voeten hebben* — stevig in zijn schoenen staan; *aan de grond lopen* — vastlopen in zaken; *iets aan de grond zetten* — een zaak zo slecht beheren, dat zij vastloopt; *aan de grond zitten* — in benarde omstandigheden verkeren; *grond gevoelen* — verzadigd zijn; *iemand in de grond boren* — ruïneren; *te gronde gaan* — ten onder gaan.

Wacht U voor de gijp (het overslaan van het zeil bij vóór de wind zeilen) — wees niet zorgeloos in voorspoed; *hij ligt op 't gippen* — is stervende.

Een haai — een schrokop; *er zijn haaien op de kust* — er is gevaar dat iets weggekaapt wordt; *voor (of naar) de haaien zijn* — verloren zijn; *een gehaaid* — iemand die slim zijn voordeel weet te doen.

In geborgen haven zijn — ergens veilig terecht gekomen zijn; *in behouden haven aanlanden* — betekent hetzelfde; *in de huwelijks haven aanlanden* — huwen; *dit is geen haven om voorbij te zeilen* — dit huis of deze kroeg moeten wij niet voorbijgaan, we zullen het er goed hebben; *hij is op een goede haven geweest* — ergens geweest waar hij het goed had; *er is geen haven met hem te bezeilen* — hij is onhandelbaar; *alle havens schutten geen wind* — niet alles waar men dat van verwacht brengt voordeel aan; *ik weet geen haven, ik zie geen boot* — ik zie geen uitkomst; *op een vreemde haven zijn geweest* — met een vreemde vrouw intiem verkeer hebben; *in elke haven een andere vrouw* — wordt wel gezegd van iemand die met verschillende vrouwen of meisjes verkeert.

Iets op de helling nemen — in reparatie, ook gezegd van schriftelijke stukken die grondig nagezien en verbeterd moeten worden; *dat schip moet op de helling* — van iets dat hersteld moet worden, ook van iemand die ziek is en zich onder dokters handen moet stellen; *dat scheepje zal eerlang van de helling lopen* — daar wordt een kindje verwacht, ook wel van een ondertrouwd

(Vervolg op blz. 15)

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN :

Per vliegtuig :

K. A. W. Blogg	2e wtk.	23/9	ex RV/SV
A. J. Riks	2e stm.	23/9	ex RV/SV
F. Kleian	Hoofdwtk.	23/9	ex RV
S. L. Schot	2e wtk.	26/9	ex RV/SV
W. v.d. Hage	2e stm.	30/9	ex RV/SV
T. Zuidema	1e stm.	2/10	ex ZV/RV
H. Bruins	4e wtk.	2/10	ex RV
W. Bol	Hoofdempl.	7/10	ex EV naar Ag. Djambi
H. Meyer	Gezagv.	14/10	ex RV
E. G. A. Filarski	1e stm.	14/10	ex RV

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 4/10 :

R. Edsen en gezin	2e stm.		ex RV/SV (deb. S'pore)
Mej. M. F. Borreman	verpleegster		ex GSV naar ziekenhuis Petamburan
Mevr. J. E. Esselman- Abels en kinderen	gezin 1e stm.		
Mevr. E. E. de Beer- Bont	echt. 2e stm.		
Mevr. H. Hoppenbrou- wers-van der Palm	echt. 2e stm.		

Welkom

VERTROKKEN :

Per vliegtuig :

Th. J. P. Verberne	Employé	19/9	EV
J. J. Hazelhoff	Gezagv.	24/9	RV
C. P. v.d. Heijden	1e stm.	24/9	RV
H. J. de Graaf	2e stm.	26/9	RV/SV
B. H. Niessen	1e stm.	1/10	RV
J. Maan	1e stm.	1/10	RV (naar Australië)
J. F. W. Benz	Employé	1/10	EV
J. C. Th. Moelands	4e wtk.	1/10	RV/SV
P. Starkenburg	1e stm.	3/10	RV
C. D. de Jong	2e wtk.	3/10	RV/SV
F. A. Moerdijk	Adj. Chef	8/10	EV/ontslag op verzoek
G. R. Hommes	2e wtk.	8/10	RV
A. M. Bijl	4e wtk.	8/10	RV/SV
E. Sinke	4e wtk.	8/10	RV/SV
T. Bronsvoot	4e wtk.	8/10	RV/SV
H. Schellart	Gezagv.	12/10	RV
J. B. v.d. Blink	1e stm.	15/10	RV
C. J. de Nies	3e stm.	15/10	RV
W. C. v.d. Hoed	3e wtk.	17/10	einde dienstverband
F. Scheen	3e wtk.	17/10	”
F. J. den Ouden	Hoofdempl.	20/10	EV ex Agt. Hollandia
G.H. de Jong	3e stm.	22/10	RV/SV
W. C. Mulder	1e stm.	22/10	RV
J. C. H. Wimmers	3e stm.	22/10	RV/SV
S. Nauta	3e wtk.	22/10	RV
H. J. van Dijk	Gezagv.	29/10	RV

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 10/10 :

B. de Blank en echtg.	Gezagv.	RV
E. C. C. Barnaart en echtg.	Hoofdempl.	EV/OP
W. Bourgeois en echtg.	Hoofdempl.	EV/OP
A. J. Janssen en gezin	Empl.	EV
J. Meylink en gezin	1e stm.	ZV
F. G. v. Amersfoorth en gezin	2e stm.	RV/SV
J. J. Bouma	5e wtk.	ontslag op verzoek
J. Huisenga en gezin	3e stm.	ontslag

Goede reis en behouden aankomst.

Nieuw aangenomen :

R. Hoetojo	loc. empl.	naar Ag. Palembang
J. Kruidenier	5e wtk.	(aangek. per ms. „Willem Ruys” ddo. 4/10)
Th. J. Mulder	II stm.	”
R. K. K. Lie	II wtk.	”
C. U. Topp	”	”
H. E. van Haastert	”	”
G. E. M. Roumimper	”	”
D. J. Lansink	”	”
R. H. P. Pluis	”	”
R. M. L. de Rozario	”	”
J. R. de Wolf	”	”
M. E. van Dissel	”	”
R. P. J. Neuhof	”	”
H. C. van Mourik	”	”
Th. G. van Bussel	”	”
T. Camminga	”	”
R. M. O. Small	”	”

Welkom bij onze maatschappij.

MUTATIES.

A. Jans	loc. empl.	1/10 van Ag. Tg. Priok naar Afd. AAZ/HK
R. L. Soei	loc. empl.	2/10 van Ag. Surabaya naar Surveydienst Tg. Priok
E. A. de Bruyn	Ass. Bedrijfsl.	van Surveydienst naar werkpl. Tg. Priok
W. v.d. Meer	Ass. Bedrijfsl.	van Werkpl. Tg. Priok naar TD/HK
J. H. Lorijnen	empl.	28/10 van Ag. Tjirebon naar Afd. Claims/HK

Na uitbreiding P. Z.

(afgeluisterd)

„..... Hier centrale!
„Juffrouw, kunt u mij verbinden met Afdeling Personele
Zaken-Oost?”

*

Spinnewebben.

De onderwijzers wilde het observatievermogen van haar leerlingen en hun reacties eens onderzoeken. Zij vroeg ze om op te schrijven wat zij denken zouden, wanneer zij een kamer zouden binnenkomen waar veel spinnewebben hingen.

De een schreef dat de kamer in lange tijd niet geraagd scheen te zijn, de ander dat hij misschien niet gebruikt werd, weer een ander dat de vrouw de huizes lui was. Maar het antwoord van kleine Patsy was subliem van eenvoud: „Er zal een spin zijn geweest,” schreef zij.

Manchester Guardian

Onze jubilarissen

Tambi werd op 15 Maart 1895 te Tg. Balei geboren en trad op 1 Juli 1911 in dienst der K.P.M. bij het Agentschap Asahan. Op 1 October 1947 verliet hij onze dienst maar keerde op 15 Maart 1948 bij de K.P.M. terug als Hfd. Gudang-mandoer. Op 1 Juli 1955 werd Tambi aangesteld tot Hoofd-mandoer/1e Klerk en is als zodanig nog steeds bij ons werkzaam. 15 December a.s. is hij 45 jaar in dienst der KPM.



Tambi Hfd.-gudang-mandoer/1e Klerk
45 jaar 1 Juli 1911

*



Imoeng Hfd. Oppasser
35 tahun 1 Dec. 1921

Imoeng dilahirkan di Djakarta pada tahun 1909 dan masuk dalam dinas Maskapai kami pada tgl. 1 Desember 1921 sebagai Opas dikantor Pusat. Pada tgl. 1 Djanuari 1956 ia di-hingga kini masih di-djabatnja.

*

Heer J. Jocom werd 23 October 1898 te Amurang (Menado) geboren. Hij trad 15 December 1916 als smid in dienst bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, aan boord. 26 Juni 1926 behaalde hij te Sabang het Diploma als Machine-Drijver.

15 December 1941 werd hem een zilveren horloge overhandigd als blijk van waardering voor zijn trouw en ijver gedurende 25 lange jaren in dienst der K.P.M.

Het behaagde H.M. de Koningin om bij Gouvernements besluit van 23 Augustus 1948, Hr. J. Jocom een Brevet voor Trouw en verdienste toe te kennen.



J. Jocom
Hoofdopzichter
40 jaar
15 December 1916

15 December 1951 heeft de Directie der K.P.M. hem een inlegpenning met inscriptie geschonken als blijk van waardering voor zijn trouw gedurende 35 dienstjaren doorgebracht in dienst bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

Tot 15 December 1951 heeft de Hr. J. Jocom doorgevaaren. In hetzelfde jaar is hij aan de wal geplaatst te Tandjong Priok Afd. Civiele Dienst (IJSfabriek).

1 Juni 1952 werd hij tot Hoofd-opzichter/Beambte bevorderd, 15 December 1956 a.s. is hij 40 jaar in dienst bij onze Maatschappij.

*



Barma b. Saimin
Djuragan
25 tahun 1 Dec. 1931

Barma bin Saimin dilahirkan dalam tahun 1900 dan mulai masuk dalam dinas K.P.M. pada tgl. 1 Desember 1931 pada Prauwenvaar di Tg. Priok. Hingga kini ia masih bekerdja disana sebagai Djuragan.

*

Petrus Michaël Micka werd 17 Juli 1909 te Arnhem geboren. Hij doorliep de H.B.S. 3 jarige cursus en de zeevaartschool en trad na het behalen van zijn diploma als 3e stuurman G.H.V., in December 1931 in dienst van onze maatschappij als 4e stuurman. Gedurende de tijd dat hij op onze vloot voer behaalde hij zijn 2e en 1e rang als stuurman G.H.V. Op 1 Januari 1939 werd hij bevorderd tot 3e stuurman en vanaf October 1941 tot Januari 1946 voer hij als 2e stuurman.

In de oorlogsjaren heeft de heer Micka doorgevaaren op het ss. „Blinjoe" in de Arabische Golf en de Golf van Bengalen. Na zijn terugkeer in Indonesië werd de heer Micka op 1 Februari 1946 aan de wal geplaatst bij het Agentschap Pontianak in de rang van employé. Van April 1948 tot Mei 1949 genoot



P. M. Micka
Adjunct-chef
25 jaar
28 December 1931

(Vervolg van blz. 13)

paartje. *De een staat aan de helmstok, de ander aan de boeg* — ieder heeft zijn taak, de roerganger staat aan de helmstok, de uitkijk aan de boeg.

Het hoekje te boven zijn — de moeilijkheden overwonnen hebben.

't Is een hondenwacht — een naar karwei (de hondenwacht is van middernacht tot 's morgens 4 uur, de minste wacht).

Ergens geen hoogte van hebben — iets niet begrijpen; *zich van de zaak op de hoogte stellen* — een zaak onderzoeken; *hoogte nemen van iets* — idem.

Een hulk — gebezigd voor het met het menselijk leven vergeleken vaartuig, dat „dobbert op de levenszee"; *de hulk van staat* — het staatsbestuur.

De huik naar de wind hangen — zich aanpassen naar de omstandigheden.

Te Kaap varen — op stelen uitgaan.

Vuile gronden bederven de kabels — verkeer met slechte kennissen schaadt de zeden; *hij heeft een kabel, maar die ligt op zolder* — wat hij gebruiken moet, heeft hij niet bij de hand; *een kink in de kabel* — tegenslag waarop niet was gerekend.

Ik zal de bescheiden functie van kabelgast vervullen — verbinding tussen beide partijen tot stand brengen; *hij kruipt in het kabelgat* — hij is een bangerd.

Als het in de kajuit regent, druipt het in de hut — Als de chef in moeilijkheden zit, hebben ook de ondergeschikten er van te lijden. *Er komt beweging in de kajuit* — als er in een aangrenzende kamer, b.v. directiekamer beweging komt.

Opkalefateren — herstellen,, in orde brengen.

Er is een kaper op de kust — wordt b.v. gezegd wanneer een man een oogje op een meisje heeft en een ander verschijnt, die het hem dreigt weg te vangen.

Een man zonder vrouw is een schip zonder kiel — aan een ongetrouwd man ontbreekt een voornaam deel. *Iemand kielhalen* — iemand aan een zware beproeving onderwerpen. *In iemands kielwater varen* (zeilen) — iemands spoor volgen, uit gemakzucht of gebrek aan eigen kracht een ander volgen en van diens initiatief mede profiteren.

hij van een welverdiend Europees verlof, terwijl hij op 1 Januari 1949 tot Hoofd-employé werd bevorderd. Na ommekeer van verlof werd de heer Micka op het Agentschap Tg. Priok geplaatst en op 1 Januari 1952 volgde zijn benoeming tot Adjunct-chef. Op 3 Februari 1954 vertrok hij weer met Europees verlof en na terugkeer daarvan werkte hij op verschillende afdelingen van het Hoofdkantoor waarna de heer Micka naar Palembang werd overgeplaatst om aldaar als Agent op te gaan treden. Tot op heden is hij daar nog steeds werkzaam.

sleepboten.

Twee hoofdtypen

Het type sleepboot wordt bepaald door de aard van het werk, dat er mee moet worden gedaan. Toch wil dit niet zeggen, dat een voor een bepaald doel gebouwde sleepboot alleen maar voor dat doel bruikbaar zou zijn. Een dergelijke sleepboot zou in onze veelzijdige Hollandse binnenvaart economisch niet bruikbaar zijn.

Bij het ontwerpen van een sleepboot wordt daarom steeds getracht een compromis te bereiken, hetwelk met de nodige zelfbeheersing zeer zeker mogelijk is. Vanzelfsprekend betekent dit, dat de boot een bepaald soort werk minder vlot doet dan een andere, waar bij het ontwerp het zwaartepunt anders gelegen heeft. Deze boot is hierdoor echter nog niet onbruikbaar.

Wee echter hij, die tracht van een sleepboot het bekende „schaap met vijf poten” te maken, want dit schaapje, dat geboren is met de opzet, van alle wallen te eten, zal spoedig van honger omkomen. Hierbij komt nog, dat in het bijzonder de kapitein van zo'n boot een dusdanig veelzijdige ervaring zou moeten hebben, dat het onmogelijk wordt, dit in één mensenleven te bereiken. Wij kunnen dus gerust zeggen, dat diverse typen sleepboten nodig zijn en dat de bemanning aangepast moet zijn aan het werk, dat gevraagd wordt.

Wanneer wij spreken over typen onderscheiden wij in grote lijnen de zgn. „Havenboten” en de „Rivierboten”, waarbij in de eerste categorie de boten voor assistentie van zeeschepen wel de belangrijkste zijn. Deze boten (niet te verwarren met zeeslepers, welke buiten deze beschouwing vallen) kunnen weer worden gesplitst in boten voor stil water en boten voor stromend water. Het is immers volkomen begrijpelijk, dat de sleepboten in de Rotterdamse haven aan andere eisen moeten voldoen dan die in Amsterdam, hetgeen overigens niet wil zeggen, dat de Amsterdamse boot in Rotterdam volkomen onbruikbaar zou zijn, verre van dat. Het bevorderen van het werk geeft echter moeilijkheden, welke door het gebruik van een aangepaste boot zonder meer door de boot ondervangen worden. En dit mag niet worden onderschat, vooral omdat het assisteren van zeeschepen bij gebruik van verkeerd of onbetrouwbaar materiaal zeer grote risico's met zich brengt.

Het hiervoor benodigde type sleepboot moet naast zijn typische kenmerken en een extra aan machinevermogen, beschikken over die reserve-installaties, die het menselijkerwijs gesproken mogelijk maken, bij hapering van een vitaal onderdeel, zoals b.v. de stuurmachine, zonder ongelukken zijn werk af te maken.

Het spreekt vanzelf, dat deze boten

daarom zeer kostbaar zijn in aanschaf en dat aan het onderhoud veel aandacht besteed moet worden.

Meer aandacht

Het feit, dat de te assisteren zeeschepen steeds groter worden en daardoor ook onhandelbaarder worden, veroorzaakt, dat de sleepboten hiervoor thans meer aandacht krijgen, dan vroeger. Werden deze sleepboten vroeger uitsluitend op ervaring gebouwd, thans kan men spreken van ontwerpen, hetgeen betekent, dat de fouten van jaren eerst nu aan het licht komen.

Zoals met ieder schip, kan natuurlijk ook een sleepboot niet uitsluitend theoretisch worden bekeken, integendeel is een betrouwbare stem van de practijkman van zeer grote waarde. Helaas kan de dikwijls nog zeer conservatieve binnenvaartman deze gang van zaken niet altijd waarderen. Het bekende „alle theorie is onzin” heeft al menig uitstekend ontwerp met een gezonde opzet, in de prullemand doen belanden. De onnatuurlijke afgunst van de zuiver in de practijk gevormde, tegenover de ook theoretisch ontwikkelde, speelt hierbij nogal vaak een doorslaggevende rol.

Verstandige reders hebben het echter gelukkig mogelijk gemaakt, dat de laatste jaren veel verbeteringen en modernisering en zijn doorgevoerd.

En zo heeft de Dieselmotor na veel geharrewar haar kans gekregen, terwijl verder nog genoemd kan worden de Diesel-electrische-installatie (welke echter door de zeer hoge kosten wel geen gemeen goed zal worden), de toepassing van het straalbuisroer, het balansroer, de verstelbare schroef enz. enz. Daarnaast heeft de hydraulische en elektrische stuurmachine haar plaats moeten veroveren en zij heeft dit ook kunnen doen, terwijl de sleephaak, zijnde een wel heel vitaal onderdeel voor dit type sleepboot, steeds meer aandacht krijgt.

Ofschoon deze beschrijving nog maar zeer oppervlakkig is gebleken, moeten wij thans overgaan naar een ander type sleepboot, nl. de riviersleepboot.

Riviersleepboten

De riviersleepboten kunnen weer worden gesplitst in die, welke men op alle waterwegen van Nederland tegenkomt, en die, welke uitsluitend worden gebruikt voor het slepen op de grote rivieren naar Duitsland en Zwitserland, de zgn. „Bovenboten”.

De gewone riviersleepboot, waarvan boze tongen beweren, dat zij gedoemd zou zijn uit te sterven, als gevolg van



De Sleepboot „Asta” in de buitenhaven van Tg. Priok.

(foto W. van Bogelen)

de steeds verdergaande motorisering van sleepschepen, kan men gerust de bakermat van zeer vele en goede binnenvaartschippers noemen. Met een minimum aan personeel varen deze boten met zéér wisselvallige besommingen van de ene naar de andere plaats en indien de kapitein tevens eigenaar is, wat vaak het geval is, woont hij met zijn gezin aan boord. Het gezin vormt dan tevens de bemanning. Men treft op deze boten in dit geval een verblijf aan, hetwelk men gerust de huiskamer kan noemen.

De technische installatie beperkt zich op deze boten als regel tot het hoogst noodzakelijke. Electricisch licht is zéér zeker niet algemeen en zo dit er is, beperkt dit zich soms tot een op de autosloperij gekochte dynamo met accu en hier en daar een lichtpunt.

Veranderingen

De enige verandering in de laatste twintig jaren, is het overschakelen van stoom op motor. De economische noodzaak bereikte hier, wat de techniek nimmer gelukt was.

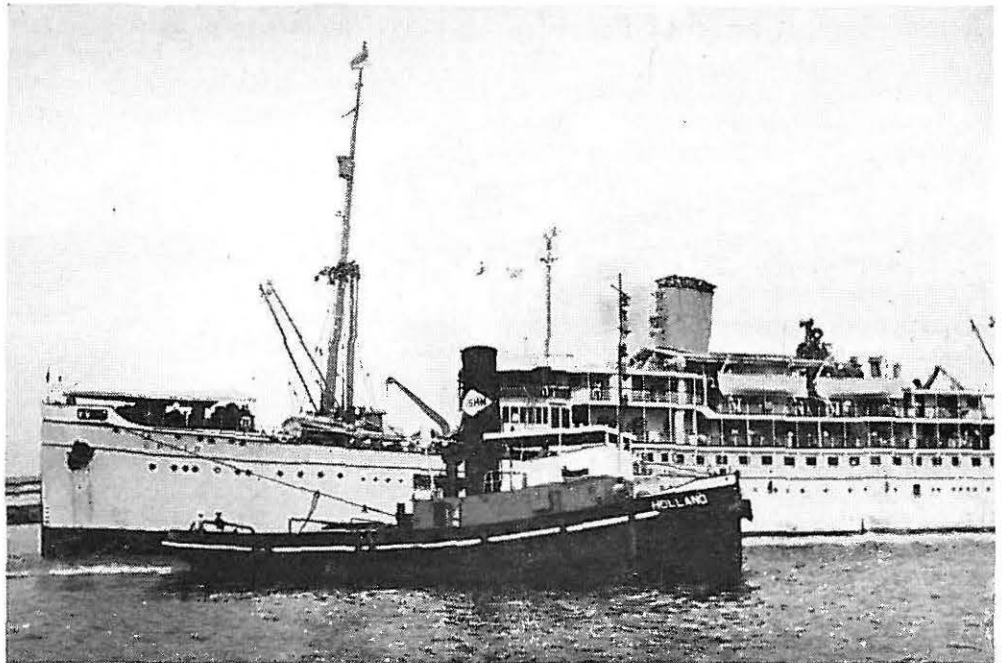
In de grotere vermogens vindt de toepassing van de direct omkeerbare motor plaats met de gehele bediening vanuit de stuurhut.

Verder is op de meeste boten de bezetting van het achterschip naar het middenschip verhuisd en de stuurhut, welke vroeger vrijwel algemeen achter de schoorsteen was, is hier thans vóór gekomen, hetgeen uiteraard het uitzicht naar voren wel, maar naar het te verslepen object niet ten goede komt.

Wat beter is, zal wel steeds geval voor geval beoordeeld moeten worden.

Rest mij nog te vermelden, dat het bouwen van deze boten een tijd zeer populair is geweest in Groningen, en dat sommige werfjes gedurende de komkommertijd deze in voorraad bouwden. Een wetenschappelijke studie is in feite nooit van deze boten gemaakt, omdat veelal gebouwd werd volgens persoonlijke inzichten. Dit heeft soms geleid tot de vreemdste producten, waarbij men alleen nog aan de beting kon zien dat het een sleepboot moest voorstellen.

En thans stappen wij weer over en wel naar de zgn. „hovenboten”. Ik geloof niet, dat er in de binnenvaart een type bestaat, waarbij men naast de meest armoedige, op uitgehongerde trekpaarden gelijkende boten, de meest luxueuse sleepboten aantreft. Wanneer men in de omgeving van Lobith enige dagen de verschillende schepen de Rijn op en af ziet varen, behoort het niet tot de zeldzaamheden,



De Sleepboot „Holland” aan het werk om de „Ophir” bij binnenkomst voor het meren 180° te draaien.

(foto W. van Boggelen)

wanneer men een ouderwetse raderboot langs ziet komen. Op zichzelf is dit een bekoorlijk gezicht, maar men vraagt zich daarbij af, hoe het mogelijk is, dat deze boten nog steeds varende kunnen blijven. Naar de leeftijd moet men dan ook liever niet vragen. Toch doen ook deze boten nog nuttig werk, vooral indien gedurende de laagwaterperiode het varen met de door een schroef voortgestuwde boot zeer moeilijk gaat worden. Het streven is daarom ook, bij de nieuwste typen, de diepgang zo klein mogelijk te houden.

Dit laatste maakt het noodzakelijk ook de schroefdiameter te beperken. Men treft daarom vaak nog een tunnel boven de schroef aan. Bij grotere vermogens wordt het noodzakelijk over te gaan tot dubbelschroefers, hetgeen de wendbaarheid uiteraard ook ten goede is gekomen.

Op de meeste boten ontbreekt de sleepbeting. Deze is vervangen door een lier, de strangenlier en klemmen, welke zo uitgevoerd zijn, dat de sleepdraden (strangen) verend met het schip verbonden zijn.

De nieuwere sleepboten zijn als regel voor permanente bewoning ingericht en voldoen dan ook aan alle eisen, welke men heden ten dage mag stellen. Gezien de enigszins buiten het normale begrip vallende afmetingen en vormen, zijn deze sleepboten voor de leek dikwijls zeer moeilijk als sleepboot te onderkennen.

(„Ned. Transport Courant”)

In memoriam



Uit Amsterdam ontvingen wij bericht, dat aldaar op 30 September j.l. in de leeftijd van 58 jaar is overleden de heer

J. D. P. Goedhart

in leven gepensionneerd employé onzer maatschappij.

Hij ruste in vrede.

5 Millioen extra.

Iedereen weet, dat Nederland met zijn ruim tien millioen inwoners overbevolkt is. Het kon echter nog veel erger zijn, want volgens de laatste, zo veel mogelijk officiële schattingen, wonen er bovendien 5.380.000 Nederlanders buiten de grenzen. Dat is dus ruim de helft van het aantal inwoners in Nederland zelf.

Agent Medan en chef Belawan met Pensioen.

De maand September stond wat het Agentschap Medan betreft in het teken van het vertrek van de Agent L. van Dam en de chef Belawan F. A. de Lannoy.

Dat het vertrek van deze bekende K.P.M.-figuren niet geruisloos is voorbij gegaan, is vanzelfsprekend.

Het zou te ver voeren om alle festiviteiten op te sommen. Wij memoreren slechts de bijzonder geanimeerde receptie in Hotel de Boer, alwaar de heer van Dam met zijn echtgenote ddo. 13 September afscheid namen van de Medanse zakenwereld. Op 4 Sept. was reeds in meer intiemere kring officieel afscheid genomen van het Agentschapspersoneel, hetgeen plaats vond aan boord van het s.s. „Ophir”. De Gezagvoerder J. A. v.d. Broek Humphrey onthaalde zijn gasten op een uitstekend verzorgd diner, waarna nog lange tijd werd bijeen gebleven onder het genot van prettig vocht afgewisseld met een dansje. Overigens werd er die avond niet veel gedanst, aangezien de voorafgaande feestelijkheden al veel van het uithoudingsvermogen hadden gevergd.

Zo heeft de heer van Dam dus afscheid genomen na een diensttijd van 27 jaar. Wij behoeven vanaf deze plaats niet meer uit te weiden over zijn verdiensten voor de K.P.M. wij stellen slechts, dat de heer van Dam zijn carrière heeft beëindigd als Chef van Dienst, hetgeen voor zichzelf spreekt.

Wij wensen de familie van Dam een bijzonder prettig verblijf in Holland en hopen, dat nog jaren van het verdiende pensioen kan worden genoten.

*

De heer de Lannoy beëindigde zijn carrière als chef Belawan na gedurende 28 jaren de maatschappij op vele plaatsen in de Archipel te hebben gediend.

Wat het meest opviel bij de heer de Lannoy was zijn gave om steeds een harmonische samenwerking te scheppen tussen de vloot en de walorganisaties. Dat de heer de Lannoy dan ook gewaardeerd werd bij de vloot, moge o.m. blijken uit de ronde woorden van de Kapitein H. J. G. Sikkes: „Ouwe Piet, wij zullen je missen op de kaai”.

Ook de heer de Lannoy zou het niet apprecieëren als wij al zijn goede kwaliteiten zouden gaan opsommen. Wij vermelden alleen, dat weer een harde, onvermoeibare werker de maatschappij heeft verlaten. Hij behoorde tot de categorie energieke „doorduwars”, waarop kon worden gerekend en van wie vele jongeren heel wat hebben geleerd.

Op 3 September j.l. nam de heer de Lannoy afscheid van zijn vele vrienden,

waartoe hij te zijnen huize een feest aanrichtte, dat ons nog lang zal heugen. Ongeveer zestig genodigden bleven tot diep in de nacht bijeen in een zeer opgewekte stemming.

Wij hopen, dat heer de Lannoy te midden van zijn gezin nog lang van

zijn welverdiende pensioen kan genieten. Het afscheid van dit land, waar de heer de Lannoy zoveel jaren met plezier heeft gewerkt, werd verlicht door de wetenschap, dat hij in Holland zijn echtgenote, inmiddels volledig hersteld van twee zware oogoperaties, zou terugzien.



De Heren v. Dam en de Lannoy bij de aanvang van de uitgebreide maaltijd ten huize van de scheidende chef Buitendienst.



De gezagvoerder J.A. van de Broek-Humphrey, tijdens zijn toespraak bij het afscheidsetentje aan boord van de te Belawan-Deli binnenliggende „Ophir” gegeven ter gelegenheid van het vertrek van de Agent Medan de heer L. van Dam en de chef Buitendienst van Belawan-Deli de heer F.A. de Lannoy, die beiden met Europees verlof en daaraan aansluitend pensioen gaan.

(foto 4e wtk. F. v. d. Linden)

Flevoland omsloten

Kraanmachinist Jan Schoffelman uit Schiedam, hooggezet boven de zachtwiegende watervlakte van het IJsselmeer, haalt een handel over en zet vervolgens de zware machine stil.

Geen gelig water spat meer omhoog nu de grijper de hap keileem laat vallen: de Knardijk zit dicht. Vijf-en-vijftig duizend hectaren IJsselmeerwater zijn thans omsloten door de zanderige ring, die door de routinehandeling van de machinist is voltooid. Een luid en ondanks de veeltonigheid toch eentonig concert breekt los: tientallen scheeps-sirenes beginnen te loeien, want er is een feest begonnen, daar midden op het IJsselmeer — feest omdat een nieuwe fase in de Zuiderzeewerken het thans mogelijk maakt een stuk land aan het water te ontfutselen, dat groter is dan onze kleinste provincie. Over het zojuist door Jan Schoffelman uitgestorte leem snellen twee mannen op elkaar toe.

De uitvoerders, onder wier toezicht twee dijklegers met een snelheid van zes à twaalf meter per uur naar elkaar hebben toegewerkt.

Een enorme vloot ligt in een wijde en onordelijke krijg om het onaanzienlijke brokje aarde, dat de oorzaak is van de algemene feestvreugde. Uit alle hoeken van het IJsselmeer zijn er schepen naar dit punt toegekoerst. Salonboten uit Amsterdam, Kampen en Muiden. Snelle scheepjes van de rijkspolitie, zeiljachten, die, voor één keer nog uit het botenhuis gehaald, met klapperende zeilen een ankerplaats hebben gezocht, zo dicht mogelijk bij de plaats waar Jan Schoffelman's kraan, de M.U.Z. KS-6, het rood-wit-blauw en de rood-wit-groene vlag van de Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken in de hoogte stak ten teken dat dáár het bijzondere gebeuren zou plaats hebben.

Al deze schepen hadden een ligplaats gezocht tussen de nog nijver heen en weer varende sleepboten, de al of niet van ladingen bagger of zand voorziene bakken, de drijvende kranen, de zandzuigers en het overige material, waarover het dijkleger beschikken kan.

Koningin Juliana was midden op „zee” van de Piet Hein overgestapt op de Jan van Hasselt, die afgeladen was met autoriteiten en er uit de verte net zo moet hebben uitgezien als al die andere salonboten, namelijk als een enorme drijvende mierenhoop.

Op het grote moment is alles stil. De motoren zijn afgezet, en de vliegtuigjes maken net niet zoveel lawaai dat zij het ratelend geluid van de drijvende kraan van Jan Schoffelman kunnen overstemmen, op de reuzenarm waarvan een moedig fotograaf de laatste zwaaien

meemaakt, van aanvoerbak tot dijkmat en terug.

En dan, als Schoffelman resoluut zijn machine heeft afgezet, begint dat sireneconcert, een concert dat naar het schijnt onmogelijk beëindigd kan worden, hetgeen echter door een nijdig getrompetter van een of ander directievaartuigje — het protocol mag niet in de war komen — toch lukt.

Dan zet het drijvend muziekkorps het Wilhelmus in, dat op ieder schip en ieder stukje aarde-in-zee de hoofden doet ontbloten en de aanwezigen erbij bepaald, dat Nederland een levend land is, omdat het aan zijn toekomst bouwt.

Met het wegmalen van de door de ringdijk omsloten watermassa wordt nog dezelfde middag een begin gemaakt, want in het gemaal Wortman, bij Lelystad het grootste van de drie die voor de bemaling van oostelijk Flevoland moeten zorgen — stelt Koningin Juliana enige uren later acht machtige pompen in werking die samen per etmaal de waterspiegel een centimeter kunnen doen zakken, zodat, naar is uitgerekend, over acht maanden Nederlands derde IJsselmeerpolder zal droogvallen.

Een nieuw schip voor onze maatschappij

Op 14 Juli j.l. is bij de n.v. Scheepswerf en Machinefabriek „De Merwede” Hardinxveld het m.s. „Straat Madura”, bouwnummer 543, door mevrouw Van der Eyk-Van Salk gedoopt en met goed gevolg te water gelaten. Het schip meet

7300 ton is het eerste dat de werf bouwt voor de n.v. Koninklijke Paketvaart Mij. en het is bovendien een van de grootste schepen ooit hier van stapel gelopen. De „Straat Madura” is een open schutdekschip, vrijwel geheel gelast, 133,80 m. lang over alles, l.t.l. 121,92 m, breedte 18,21 m, holte tot C-dek 10,74 m. en is uitgerust met een enkelwerkende 2-takt Stork motor van 6500 apk. De cilindervoeringen werden geschroomhard volgens het Porus Krome, van der Horst procedé.

Het schip heeft vier ruimen met onder en boventussendecken, twee ongestaagde masten, zes laadpalen en 16 elektrische gedreven lieren voor laden en lossen.

Op de tussendecken zijn acht vriesruimen ingebouwd en in ruim IV een tank voor latex. De elektrische stroom voor de hulpwerktuigen wordt opgewekt door drie dynamo's van 200 kw. fabriek Smit, Slikkerveer, aangedreven door Storkmotoren van 300 apk. De „Straat Madura” zal eind December naar Rotterdam worden gesleept, waartoe een overspanning uit de Baanhoekbrug zal worden gelicht; men hoopt nog vóór Kerstmis de proeftocht te kunnen houden.

De werf „De Merwede” heeft nog drie opdrachten voor de samenwerkende rederijen de n.v. Koninklijke Paketvaart Mij. en de n.v. Koninklijke Java-China Paketvaart Lijnen: op de na de tewaterlating vrijgekomen helling zal de kiel worden gelegd voor de „Straat Singapore”, een vrachtschip van 7300 ton d.w. voor de K.J.C.P.L.



(foto J. H. C. Vermeulen)

Tijdens de uitzending „PCJ roept het schip van de week” ddo. 13 September werd opgenomen het m.s. „Swartenhondt”. Aanwezig waren de familieleden van opvarenden.

Toen de eerste „Auto“ in Rotterdam verscheen.

In het orgaan van de vereniging voor Veilig Verkeer te Rotterdam troffen wij onderstaand artikeltje aan, dat wij onze lezers niet willen onthouden.

De eerste Rotterdammer, die een rijvergunning voor een auto aan B. en W. vroeg, was de heer August Hoevens, directeur van een bekende stomerij en ververij. Dat was op 11 Maart 1898. De dag daarop volgde de firma A. Bikkes en Zoon, die eveneens een automobiel in bestelling had en die van plan was zelf auto's te gaan fabriceren en verhandelen. De heer Hoevens had het voertuig voor gebruik in zijn zaak bestemd.

De gemeentesecretaris stelde de aanvraag in handen van de hoofdcommissaris van politie, de heer W. Voormolen, die op zijn beurt de inspecteur van het bureau Meermansstraat met een onderzoek belastte. Hoevens woonde n.l. op het Gouwenburghse eiland, dat in die buurt lag.

„In het voertuig“ zo rapporteert de inspecteur, „is plaats voor twee personen, welke onder de kap naast elkaar plaats kunnen nemen. Achter de kap zit een bak, bestemd tot berging van goederen. De wielen zijn voorzien van massieve caoutchouc banden.

De beweegkracht voor de automobiel wordt verkregen door het in werking brengen van een elektrische batterij, waarvan vonken in aanraking komen met een reservoir, waarin zich benzine bevindt en wel tot een hoeveelheid van ten hoogste drie liter.

Daardoor wordt gas ontwikkeld, welk gas een motor in werking brengt, die met twee vliegwheels door middel van lederen drijfriemen de achteras in beweging brengt.”

Tot zover het rapport van de inspecteur. U ziet wel, dat hij het karretje goed heeft bekeken! De grootste snelheid die het beestje kon halen, was 30 km per uur. Doch de heer Hoevens vond dat wel wat bar en wilde, zoals hij in zijn aanvraag schreef, in geen geval sneller dan 10 km per uur rijden, „zijnde de gewone gang van een rijtuig”.

Het drukke verkeer!

De aanvraag van de firma Bikkes werd nader bestudeerd door de inspecteur van het politiebureau in de Lange Torenstraat. Zijn wagen was groter. Het bood plaats aan vijf personen en had een totaal gewicht van 900 kg. De inspecteur voelde zich eigenlijk niet bevoegd om een oordeel te vellen en adviseerde Plaatselijke Werken naar een mening te vragen, „daarbij rekening houdende met het drukke verkeer in deze gemeente”. Het zij zo het zij: beide aanvragers kregen een voorlopige vergunning, in afwachting van een definitieve verordening, doch als eis werd gesteld, dat „de motor regelmatig gekeurd moest worden en dat de snelheid die van een in matige draf door paarden voortbewogen rijtuig niet mag te boven gaan.”

Er komen nummerborden en rijbewijzen.

De nieuwe „Verordening op het Rijden” trad op 23 September 1898 in

werking en toen was de tijd daar, dat definitieve bepalingen gesteld werden voor het rijden met automobielen.

Prompt daarop, 27 September, kregen de heren Hoevens en Bikkers een definitieve vergunning, waaraan echter verscheidene voorwaarden verbonden waren. De voertuigen moesten voorzien zijn „van lantaarns, van een rem, van een luiddlinkende bel of signaalhoorn.” Vooral met het lot der paarden was men begaan. Geen wonder, want Rotterdam telde er in die dagen ruim 3000. Bij het inhalen van paarden moest de automobilist direct snelheid verminderen of stoppen, zodra hij bemerkte, dat de dieren onrustig werden.

Verder werd bepaald, dat de auto slechts in gebruik genomen mocht worden, nadat zij door de politie was gekeurd. Ten bewijze daarvan werd er een koperen plaatje van 6 × 3,5 cm uitgereikt, dat op zichtbare wijze aan de auto bevestigd moest worden.

Het opschrift luidde:

KEUR
ROTTERDAM
No.....

Elk jaar moest de auto opnieuw gekeurd worden. Rijbewijzen werden al direct ingevoerd. Als bestuurder mochten slechts personen boven de 18 jaar optreden, die eerst een vaardigheidsproef moesten afleggen, waarna zij een rijbewijs kregen. Het zag er gewichtig uit, dit document en het was van een perkamenten omslag voorzien.

Er stond te lezen:

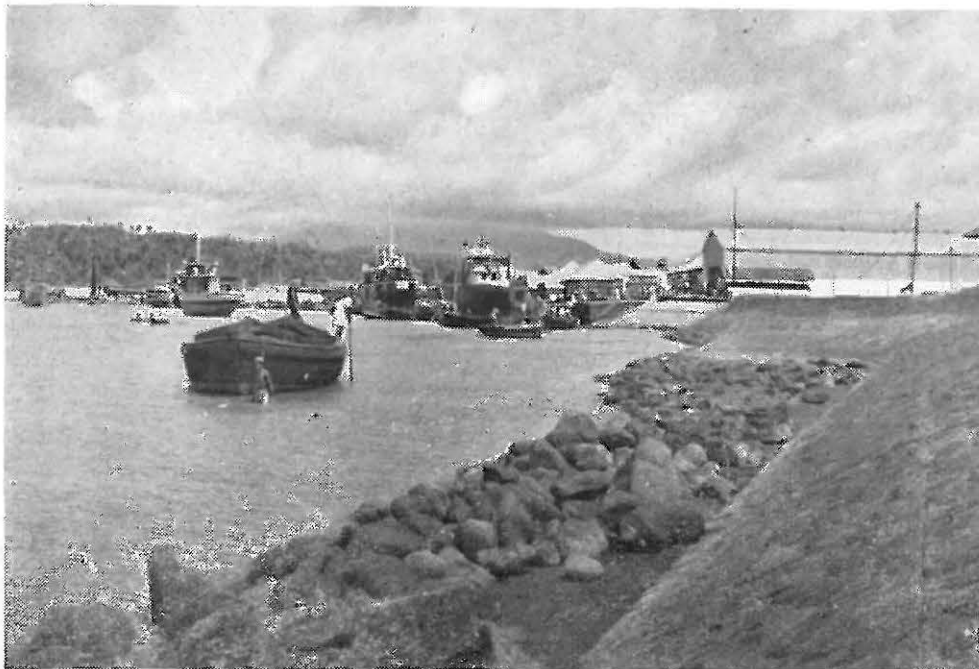
De Hoofdcommissaris van Politie te Rotterdam, Gelet op de sub 8 gestelde bepaling van het Besluit van B. en W. d.d. September 1898 (Gem. Blad 41 van 1898) verklaart dat bewijs gegeven heeft, dat hij voldoende geoefend is in de behandeling van voertuigen, die door mechanische kracht worden voortbewogen.

In 1893 was Rotterdam zes auto's rijk. In 1929 waren het er ruim 800 en nu zijn het er meer dan 26.000. De inspecteur, die in 1898 over het „drukke verkeer” sprak, moest nu zijn ogen nog eens kunnen open doen!

TH. VAN DIJK

Boek terug

Bij het beeld van Erasmus in Rotterdam werd een briefkaart van 50 bij 34 cm bezorgd, compleet met postzegel. De heer Desiderius Erasmus wordt daarin al voor de tweede keer gewaarschuwd het boek dat hij reeds meer dan 200 jaar in z'n handen houdt binnen drie dagen bij de gemeentebibliotheek terug te bezorgen. „Kosten dezes vijf cent.”



De kali-ingang te Menado bij laag water.

(foto: Wout Bakker)

De strijd tegen het water

De Hollanders hebben in de eeuwenlange strijd met het water veel ervaring opgedaan. En er wordt daarom altijd aan de zee kant veel aandacht aan de kustverdediging besteed en wel op zulk een wijze, dat dikwijls een al te diep ingrijpen van de Waterwolf in de Nederlandse bodem voorkomen wordt door onderhoudswerken die „tot en met” zijn uitgekiend door de deskundige mensen van de Rijkswaterstaat.

In de Duitse bezettingstijd konden e.g. mochten veel van die uiterst noodzakelijke werken niet worden uitgevoerd. Dat betekende dus, dat de zee vrij spel had en de tomeloze kracht van het water vernielde vele der bestaande kustverdedigingswerken.

Eén van die vitale punten vormt wel de smalle dunenrij tussen Callantsoog en Huisduinen, ten Zuid-Westen van Den Helder. In tien jaar tijds heeft de zeestroom hier soms tot vijftig meter diepte de duinen weggeslagen. Versterking van deze natuurlijke verdediging was dus zeer urgent geworden.

Over een afstand van enige honderden meters heeft de Rijkswaterstaat hier lange strekdammen laten maken, teneinde de snelheid van de felle stroom te verminderen en zodoende tevens zijn kracht te versnipperen.

Dat hebben de aldaar bestaande strekdammen ongetwijfeld gedaan, maar door het tamelijk ver uiteen liggen van deze pieren kon de stroom toch weer dicht bij de kustlijn komen en zijn vernielend werk blijven doen, zij 't dan gehinderd.

De Rijkswaterstaat heeft toen besloten tussen elke strekdam er nóg een te laten maken en met dit werk is men thans hard bezig.

Inderdaad : hard bezig. Want aan de zee kant is elke dag met gunstig weer een kostbare dag, die men moet benutten voor het onderhoudswerk.

Eén van die oeroude wapenen in de strijd tegen het water is het zinkstuk.

Dit is een groot vlechtwerk van rijs en riet — afkomstig uit de Biesbosch — dat tot zinken wordt gebracht op de plaats waar een strekdam (ook wel pier genoemd) moet worden gelegd.

Het zinken van dergelijke rijsconstructies in zee brengt veel risico met zich: men moet immers rekening houden met verschillende factoren, zoals stroom, wind en getij.

Een grote groep rijswerkers (pl.m. 150 man) is druk in de weer. De te zinken rijsmat — die 74 meter lang en 50 meter breed, en vermoedelijk wel de grootste is) die „buiten” (d.w.z. in de Noordzee) werd gezonken, is door een vijftal sleepboten uit de haven van Den Helder weggesleept en bevindt zich nu

op de plaats, waar het naar de bodem van de zee zal moeten verhuizen.

Met een vakterm heet het op de juiste plaats vastleggen van een zinkstuk het „in de raai” leggen.

Het grote eiland van rijs en riet met stukken en wiepen doorvlochten, ligt met dertig stevige ankers op zijn plaats. Nu komen de bakken met zinksteen, die over enige uren het stuk zodanig zullen ballasten, dat het zinkt. Veertien bakken met steen zijn er voor nodig. Duizenden en duizenden kilo's.

De rijswerkers, potige gebruide kerels, met handen, die wel verraden, dat zij geen jongedameswerk doen en voorzien van waterlaarzen tot aan hun buik, komen in actie. Ieder weet, wat hem te doen staat. Zij leggen de planken over de wiepen van het zinkstuk en op verschillende plaatsen stellen zij zich op om stenen aan elkaar door te geven. Ze staan dicht opeen op de smalle planken en pakken de stenen van elkaar over. (dit noemt men „handen”), tot de laatste man van de rij de steen in het roosterwerk werpt. De rijswerkers zijn zodanig opgesteld, dat eerst het middengedeelte van het stuk heballast wordt en wel zolang, totdat dit onder de wateroppervlakte verdwenen is.

Er wordt volgens systeem gewerkt. Dat is noodzakelijk, daar het anders weleens fout zou kunnen lopen.

De man, die de „zinkploeg” commandeert en voor de uitvoering van dit werk verantwoordelijk is, is de zinkbaas. Naast veel deskundigheid omtrent het zinken, moet deze persoon ook een grote keel op kunnen zetten, want de mannen op het 3700 m² grote stuk, moeten hem kunnen horen.

Steds meer stenen komen inmiddels op de rijsmat terecht en het stuk ligt nu bijna geheel onder water. En nadat de laatste stroppen nog wat zijn aange trokken klimt de hele ploeg op de bakken en klinkt het uit des zinkbazen keel:

„Jan Veth, jij de voorste zinklijn! Aai Stuy: jij de achterste, Dirk Beatenburg, jij dêr!! Allemaal bij de zinklijnen en in de gangboorde! Los dat stuk!”

De rijswerkers hebben ondertussen hun olie jassen aangeschoten en met alle macht worden zinkstenen op het stuk

geslingerd. Driehonderd handen maken hier echter nóg geen licht werk. De stenen zijn behoorlijk „aan de wicht” en soms worden ze gekanteld, omdat tillen onmogelijk is. Het is een gespetter en een geplons van jewelste en de plassen zout water stromen over de olie jassen.

De bakken met steen worden nu dichter naar elkaar toe getrokken, zodat deze een kring vormen. Er blijft echter een opening om een bak met hele zware stenen (stortsteen noemt men die en deze wegen van 80 tot 200 kg per stuk) in dit „haventje” binnen te laten varen. En als je dan geen oliejas aan hebt — zoals uw verslaggever — kun je op een nat pak rekenen.....

Door de enorme zwaarte van de stenen is het stuk naar de bodem van de zee verdwenen. Er wordt druk gepeild en gemeten en nog altijd maar door plonzen die zware steenbrokken in het water van de Noordzee.

De rijswerkers hebben honger gekregen van dit zware werk en zij duikelen hun „poregie” brood op om even te bikken. Dat smaakt! Het zilte nat wekt de dorst op. Maar dorst behoeft men hier op zee niet te lijden. Op één van die bakken bevindt zich een hele grote drum met drinkwater en met een blikje wordt geput.

Als de sneden brood verorberd zijn — en dat is gauw genoeg gebeurd — begint de zinkploeg weer met „nastorten” en dan verdwijnen weer ettelijke duizenden kilo's zware stenen in de zee, die hier een tiental meters diep is. En dan eindelijk is het voor elkaar.

„Die komt er niet meer uit!”

Dat zeggen ze tegen elkaar en we kunnen dat best beamen. De lege bakken worden door de motorbootjes en een sleepboot naar de haven van Den Helder teruggebracht en de mannen gaan langs het strand terug naar hun keten. Daar heeft Wimpie Veth de „prak” klaar en geloof maar gerust, dat het warme eten alle eer wordt aangedaan.....

Ze hebben een welbestede dag gehad.

Maar morgen staan dezelfde mannen weer vroeg aan hun stellingen op „De Zaad” om het rijs hout te vlechten tot wiepen, welke nodig zijn voor het volgende zinkstuk.

Want klaar komen ze eigenlijk nooit, die taaie „watergeuzen”, maar zij zullen de strijd tegen het water toch niet opgeven. Zo waken deze mannen met hun traditionele middelen voor de bescherming van het kleine, dierbare stukje grond, dat eens uit dras en wier is geweld.....

(„De Merwedestreek”)

Afsluiten van zeegaten begonnen.

Het eerste zinkstuk ligt op de bodem van het Haringvliet. We stonden op de kop van de Oostelijke dam van de nieuwe Werkhaven bij Hellevoetsluis toen het gevaarte door de „En Avant II” naar open water werd gesleept.

Het decor was oer-Hollands. Achter ons de dijken van Putten en voor ons het door de zon in een feestelijke gloed gezette Haringvliet. In de verte blonken de duinen van Voorne en aan de overzijde van het water zagen we de huizen van het vissersplaatsje Stellingendam. Kleine vriendelijke huizen met lachende rode daken.

Het konvooi zette koers naar het westen. Voorop vier bakken met stortsteen, getrokken door kleine kittige sleepbootjes. Dan trekkend als een paard in de strengen, de „En Avant” met eerst een zwaar geladen bak en daarna het 1200 m² grote vlot. Zinkbaas Cees Slingers stond groot en fors als een vlootvoogd op de bak en schreeuwde wat aanwijzingen naar de tientallen rijswerkers, die het zich op het deinende vlot gemakkelijk hadden gemaakt.

In de flanken van het zinkstuk hingen de roeiboortjes, onontbeerlijk als straks de plaats van bestemming zou zijn bereikt en het wilgehouten gevaarte zou moeten worden verankerd.

Achter de sleep kwam het „admiraalsschip”, de „Urk”, met de aannemers van het zinkwerk, de heren T. en P. de Klerk, evenals hun mannen, gehard in de strijd tegen het water.

Met een roeiboort werden we naar dit drijvende hoofdquartier gebracht. Er was hoegenaamd geen golfslag. De enige deining op het water werd veroorzaakt door de begeleidende schepen van de Rijkswaterstraat, waarvan de „Jan Blankert” de leiders van de Delta werken aan boord had.

Langzaam zetten de schepen koers naar de uitgezette palen, ongeveer vijf kilometer bewesten Hellevoetsluis. Op het zinkstuk heerste een opgewekte stemming. Groepjes rijswerkers zaten overal verspeid en de ene kwinkslag na de andere schalde over het water. Hier en daar werd een touw vastgemaakt. De zinkbaas besprak met de voormannen het komende karwei en gaf zijn laatste wenken om straks alles precies op tijd te laten verlopen.

Het tijdschema is bij het afzinken van een zinkstuk erg belangrijk. Tussen een en twee uur zou het tij kenteren en in die periode moest het werk worden geklaard.

Om tien uur had het konvooi Hellevoetsluis verlaten en om enkele minuten

over elfen lag het zinkstuk op de juiste plaats. Met meetinstrumenten hadden de opzichters van de Waterstaat die plaats vastgesteld en toen men eenmaal zeker was werd snet met de verankering begonnen. De roeiboortjes maakten zich van het zinkstuk los en in vier-vijf richtingen werden de ankers uitgezet.

„Die jongens hebben het niet zo zwaar”, dachten wij. Maar toen wij de roeiers met de ankers aan het werk zagen en hoe er geplouerd moest worden om die ankers weer te lichten, kwamen wij snel tot andere gedachten.

Inmiddels waren op de bakken, die in carré rond het zinkstuk lagen, de laatste voorbereidingen voor het ballasten van het wilgehouten gevaarte getroffen.

Zinkbaas Slingers deelde het werk in en de aannemers en de opzichters van Waterstaat controleerden of er niets meer mis kon gaan.

Toen iederen zijn taak wist en het zinkstuk muurvast tussen de bakken lag, begon het ballasten. Enorme stenen, in gewicht variërend van 10 tot 80 kg werden in het midden van het zinkstuk geworpen. In lange rijen gaven de mannen de stenen door. Een onmenselijk zwaar karwei. Vooraf degene, die de stortstenen zo'n drie, vier meter moest weggooien, had het zwaar. De mannen losten elkaar dan ook regelmatig af. Voor de leek, die het ballasten van een zinkstuk voor het eerst ziet, is het bijna niet te begrijpen, dat een dergelijke zware arbeid in een zo gestaag tempo wordt volgehouden. Gedurende drie kwartier rolde de ene steen na de andere op de houten mat. Weldra stonden de rijswerkers, die het verst van de bakken stonden, tot hun knieën in het water. Iedere steen deed het zinkstuk dieper zinken en op het laatst staken alleen de randen nog boven water uit. Zinkbaas Slingers was echter nog niet tevreden. Er moest zo veel ballast op het zinkstuk worden geworpen, dat het geheel onder water zou verdwijnen. Touwen behoeden het gevaarte voor een te snelle tocht naar de bodem.

Eerst als het commando „Los overal” zou hebben geklonken mochten die touwen worden losgemaakt. Maar dan zou het afzinken ook zo snel geschieden, dat van een mislukking geen sprake meer kon zijn.

Eindelijk was men zo ver, dat het slotbombardement kon beginnen. Op de bakken werden grote hoeveelheden stenen klaar gelegd. Iedereen ging van het reeds geheel onder water liggende vlot af en begaf zich naar de bakken. Slingers schreeuwde zijn laatste aanwij-

zingen. Op de kopbak verzamelden zich de belangstellenden. De spanning steeg.

Toen klonk een bevel en plotseling leek het of iedereen, die direct met het werk te maken had, bezeten werd door een enorme woede jegens het zinkstuk. Alles wat smijten kon begon in een razend tempo het weerloze reeds half verdrongen gevaarte te bekogelen met de zwaarste stenen. Het was een spektakel, waarbij horen en zien verging. Het afzinken had zijn hoogtepunt bereikt. Molenwiekende mannen werkten in een razend tempo om in de kortst mogelijke tijd zo veel brokken steen op het zinkstuk te gooien, dat het loodrecht naar de diepte zou zinken.

En tussen dat enorme lawaai van plonzende stenen en bonkend metaal, van springende, schreeuwende en smijtende mannen, stond daar de zinkbaas. Kalm en rustig. Even had hij meegeholpen met het bombardement, maar toen concentreerde hij al zijn aandacht op de touwen, die kreunend weerstand boden aan de enorme last, die elk ogenblik zwaarder werd.

Dan om kwart over een: een kort bevel. Rappe handen maakten de touwen los en toen waren alle beletselen opgeheven en kon het zinkstuk zijn weg naar de bodem van het Haringvliet vervolgen. Een nieuw commando. Plotseling hield het smijten op en viel er een stilte, die alleen maar verstoord werd door het gesprek aan boord van de kopbak. De zinkbaas complimenteerde de aannemer en de aannemer de zinkbaas. De ingenieurs van Rijkswaterstaat en de opzichters drukten de heren De Klerk de hand. De rijswerkers namen het er even van. Het karwei was nog niet afgelopen. Op de bakken lagen honderden tonnen steen, die nog op het nu afgezonden zinkstuk zouden moeten worden geworpen. In de verte naderde de „En Avant” met nieuwe ballast. Twee, drie bakken. Nog enkele uren werk.

Maar het zwaarste zat erop. De ankers werden door de roeiers weer opgehaald. De staf van Waterstaat ging weer aan boord van de „Jan Blankert”. De zinkbaas, die de gehele morgen zo geconcentreerd aan het werk was geweest, keek ontspannen om zich heen.

Maar veel rust werd hem niet gegund. Het karwei moest nog worden voltooid.

De rijswerkers maakten zich gereed voor de laatste slag. Aan boord van de in Hellevoetsluis gestationeerde „Merwede” voeren wij terug naar de werkhaven. De vlaggen wapperden niet in het stadje. Er heerste geen opwindning. De eeuwenoude geveltjes stonden te blakeren in de warme zomerzon. Een meeuw scheerde langs de vuurtoren. Een plezierjachtje gleed over het water.

(Vervolg op blz. 24)

Ons korte verhaal.

Het bruidsboeket

„Vrouwen.....”, zei Dorus Post, terwijl hij over de reling in de oneindige verte staarde, „vrouwen daar mot ik niks van hebbe..... De enige vrouw, waar ik ooit van gehouwe heb, is m'n moeder geweest en die is nou bekans vijftien jaar dood.....”

We zaten zo'n beetje te luiwammessen op de bak van de „Meerdijk”, op een warme Zondagmiddag, ergens op de Oceaan op weg van Zuid-Amerika naar Rotterdam. Pol-de-leugenaar had z'n harmonica bij zich, maar hij had z'n hele repertoire al afgespeeld en daarom het instrument, zo zorgvuldig of het een baby was, in een doek gewikkeld en naast zich neergelegd. De uitlating van Dorus, „dat-ie van vrouwen niks most hebbe”, was min of meer een vervolg op het verhaal van Thijs, de lampenist, die al meer dan tien minuten bezig was geweest ons de bekoorlijkheden te schilderen van z'n nieuwste „meisie”. Die lampenist was wat je noemt een knappe knul en het is dus niet te verwonderen, dat hij direct vlam vatte na die ontboezeming van Dorus Post.

„Kan ik inkomme”, zei-ie zo langs z'n neus weg, „as ik zo'n kop had als jij, zou ik óók niks van de vrouwe wille wete!...!”

„Dach-ie dat?”. Dorus kwam overeind uit z'n liggende houding, spuwde een lange straal tabaksap over de muur en kwam wijdbeens voor Thijs, de lampenist, staan.

„Dach-ie dat?”, herhaalde hij, „la' mijn jedan vertelle' dat ik zes jaar geleje' een vrouw heb kenne' trouwe' met 20 rooie rugge' en vier huisies op de Binnerotte.....!”

Ons luidruchtig lachen, dat hierop volgde, was begrijpelijk. Als er ooit een wedstrijd zou worden uitgeschreven om de leelijkste man, zou Dorus Post zeer zeker met de eerste prijs gaan strijken.

„Als dat waar is”, zei Pol-de-leugenaar, „dan is die vrouwe óf hardstikke blind geweest of ze heeft je alleen maar in het donker bekeke.....”

Dorus, die zich van z'n gemis aan mannelijk schoon volkomen bewust was, toonde zich niet in het minst beledigd.

„t Was 'n pront vrouwmens”, zei hij nadrukkelijk, „en ze heb me meer dan eens in het volle daglicht gezien”.

„En waarom heb-ie d'r dan niet genomen?” wilde Thijs weten. „Twintig duizend piek en vier melkkoetjes op de Binnerotte Zeg Mottige, kâ' je mijn het adres van die griet niet 's geve'...?”



Het ss. „Sidajoe” laadt kolen te Telok Bajur.



Het recreatie-centrum van de Steenkolen Maatschappij „Parapatan” te Telok Bajur.

(foto's gezagvoerder Ad. de Best)

„Ze is nou dood...” Dorus staarde een beetje bedroefd naar de einder en ik geloof zelfs, dat z'n oogjes een beetje vochtig werden. Als dat zo was, dan was het zeer zeker niét om het verscheiden van dat „pront vrouwmens”, want ogenblikkelijk liet hij er zuchtend op volgen: „en d'r centjes benne' allemaal naar de kerk gegaan...”

„Samme Saaiel”, zei Pol, „wat een stommeling!” En verwijtend keek hij naar Dorus, die, om onze verbazing toch nog even glimlachte. „Waarom heb-ie d'r niet getrouwd, ezel?!”

De Mottige haalde z'n schouders op. „Me wasse al 'angetekend”, antwoordde hij en zweeg weer.

„Angetekend...?” Pol kwam ook overeind en steunde zich op z'n linker elleboog. „Angetekend...?!” vroeg-ie nog eens ongelovig. „Dus wou jij beveren, dat jij met je mottige gezicht nog de bruijom geweest ben' ook?”

„Ja!”, zei Dorus gedecideerd. „Veertien dage' ben ik de bruijom geweest!” Weer zweeg hij en kauwde nadrukkelijk op z'n pruim tabak. Ik moet eerlijk toegeven, dat nu ook mijn nieuwsgierigheid was gewekt en ik blijkbaar met

méer ontzag naar Dorus keek dan ik ooit had gedaan, want hij wendde zich nu tot mij:

„Ja, Toontje, dat ha'-je niet gedacht van Oome Dorus, hè...?”

„Maar dan ben je nog groter stommeling dan ik dacht!”, riep Pol-de-leugenaar verontwaardigd uit. „Of heb ze zelf op het laatste ogenblikkie nog „nee” gezegd...?”

„Nee man, 'k zal je vertelle' hoe het is gegaan. Luister maar 's!” „Hij zette zich breeduit op de koekoek, verschoof even z'n pruim van links naar rechts en begon toen z'n verhaal.

„Het is nou bekant zes jare' geleje... Ik was toen nog matroos op de „Winterswijk” van Erhardt en Dekkers, je weet wel. Nou, me zouwe Donderdags vare' en ik had het zo uitgeknobbeld, dat we de dag daarvóór, op een Woensdag dus, zouwe trouwe'... Ik heb-ie al gezegd, centjes had ze genoeg en ze stong d'r op, dat het een deftige trouwerij mos worde'. Dat heb eerst nog effetjes ruzie gegeve', want ik wou een Jan Plezier hebbe' met alle jonge's van de „Winterswijk” d'r in en een vaatje bier op de bok, maar daar wou ze niet

in trappe'..... Niks d'r van! Ze was van deftige komaf, dus het most allemaal netjes weze'..... Nou, ik denk: jij je zin!..... Ja, waar of niet? Me wasse nog niet getrouwd, dus zij was nog de baas over de portemonee. Ik denk: dat verandert wel asse me maar eerst op het stadhuis geweest benne'! Goed, de koetsies wasse besteld, vier stuks en allemaal met twee paarde' d'r voor en de koetsiers in ponteficaal. De gaste' wasse uitgenodigd, de taretjes besteld... afijn, de hele hoel was piekfijn in orde....."

„Hoe bestaat het?” verzuchtte Pol, die net zo aandachtig naar het verhaal van de Mottige luisterde als een kind naar een sprookje. „Twintig duizend piek en vier huisies op de Binnerotte...!”

„Vertel verder, Dorus!”, verzocht Thijs, die dus blijkbaar ook zeer was geïnteresseerd.

„Nou ja, wat zal ik zegge'... Op die Woensdag dan zou ik m'n bruidje om tien uur van huis komme' hale om naar het stadhuis te gaan. Ik was een beetje vroeg van de zenewe' mot je maar rekene' — stond om 9 uur al op het stoepje te tandakke. Toen ineens grote deining! D'r was geen bruidsboeket! En dat schijnt voor een vrouwmens al net zo onmisbaar te zijn bij een trouwerij as een manspersoon! Nou, om kort te gaan, ik most d'r op uit om zo'n ding te hale'..... M'n a.s. vrouw, zal ik maar zegge', gaf me vijf en twintig gulde' mee, want het most natuurlijk van Hartlieb weze' op de Blaak, dus dat kost cente'..... Nou, ik an 't holle', op me pantoffels, want me lakschoene deeë me pijn 'an me voete', dus die zou ik pas op het laatste ogenblikkie 'antrekke'..... Loop ik op de Schiedamse Singel en wie kom ik daar tege'.....? Lange Willem!”

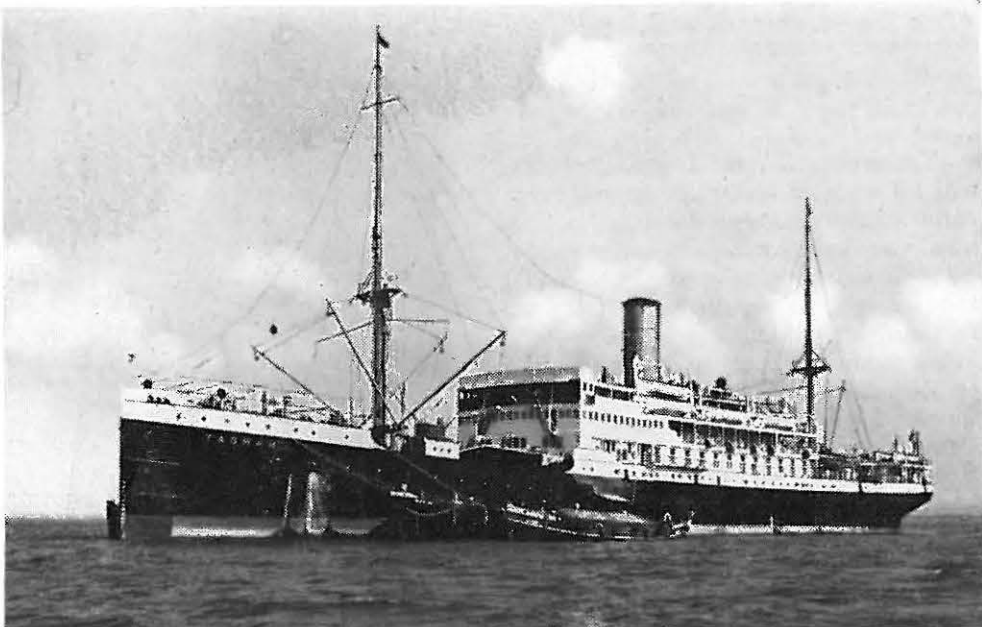
„Lange Willem Steenbakkers, van de „Orestes?” interrumppeerde Pol.

„Hou' jij toch je kop dicht!” viel Thijs tegen de Leugenaar uit, „laat de Mottige nou verder vertelle'!”

„Natuurlijk!” zei Dorus, „diezelfde Lange Willem bedoel ik. Nou ja, en nou ben ik gauw uitverteld, hè? Je snapt het wel. Eén borreltje, bij Tinus op 't hoekie, van Willem op mijn bruiloft; ééntje op me schoonmoeder,..... afijn, toen ééntje omdat Willem pas gemonsterd was en toen ééntje op de bruid, ééntje op me schoonmoeder,..... afijn, ik ben de volgende morrege wakker geworre' in me kooi op de „Winterswijk”..... as vrije jonge'.....!”

„Verr....., wat een kaffer!”, schold de leugenaar.

„En het meisje?”, vroeg Tijs. „Heb-ie die nog gezien nà die tijd?”



Het ss. „Tasman” ter rede van Semarang.

(foto: 2e stm. F. W. Kaptijn)



De „Camphuys” liggende aan de steiger te Ternate.

(foto: 3de wkt. C. Schoemaker)

„Ja...” zuchtte Dorus en spietste een straal tabaksap over de reling, „toen ik drie maande' later weer in Rotterdam kwam, heb ik een bruidsboeket voor d'r gekocht en ben naar d'r toe gegaan.....”

„Wat zei ze wel?”, kon ik mijn nieuwsgierigheid niet bedwingen.

„Niks...”, zei Dorus somber, „maar ik heb drie weke' in het ziekenhuis gelege'.....”

Toen werd er van de brug gefloten en moest de Mottige aan het roer.

(overgenomen uit „De Blauwe Wimpel”).

(Vervolg van blz. 22)

Nederland was met een nieuw groot werk begonnen. Zonder enig officieel vertoon, zonder feestgedruis. Een eenvoudige handdruk, gewisseld aan boord van een ijzeren zolderschuit, was het enige zichtbare bewijs geweest, dat het werk tot ieders tevredenheid was geklaard.

Het eerste zinkstuk voor de afsluiting van het Haringvliet lag op de juiste plaats en voldoende geballast op de bodem.

(Uit: „Trouw”)

Vaders

Gisteren spraken wij met een letterkundige over zijn jeugd. Hij zei: „Mijn vader bestemde me natuurlijk weer voor de handel, of het kantoor. Die dacht, daar steekt een kloeke procuratiehouder in die jongen. En zo zat ik op zestienjarige leeftijd achter een oude lessenaar met rijen cijfers voor me waarvan ik niets begreep. Weet je hoeveel ik voor m'n rekenen had, op de Lagere School? Een nul. Ik wist niet dat tweemaal twee zeven was. Ik was een volkomen mislukkeling.”

De letterkundige keek vergenoegd voor zich uit. En vervolgde:

„Ook op het kantoor waarin mijn vader mijn toekomst had gezien, was ik alras bekend als een grote nul. Terwijl mijn collega's zwoegden schreef ik reeds veelbelovende versjes op de rissen der coupons, of hoe heten die dingen. Weet je wat de baas tegen me zei? Hij zei: Jij bent een waardeloze nietsnut.”

Opnieuw keek de letterkundige vergenoegd voor zich uit. En vervolgde:

„Toen mijn vader het hoorde, was hij razend. Hij ontplofte. Het was de eerste keer dat een vader werkelijk ontplofte. Het heeft nog in de krant gestaan. Een week later zond hij me naar een ander kantoor. Maar het was daar van hetzelfde laken een pak. Ik deugde voor niks. Ik liet de boel in de soep lopen. Ik schreef maar versjes in het grootboek. Weet je hoe de accountant me noemde? Een lamstraal.”

En ook voor de laatste maal keek de letterkundige vergenoegd voor zich uit.

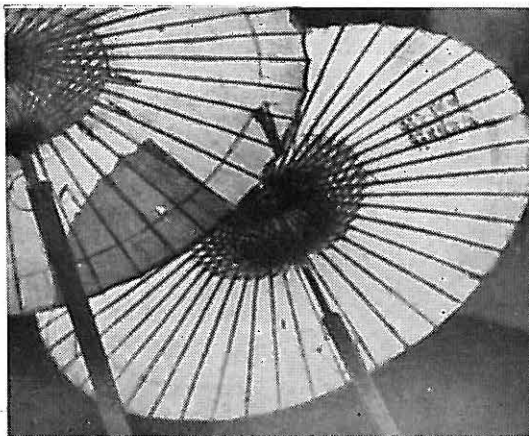
Wonderlijk genoeg kwamen we even later een bekend procuratiehouder tegen, met wie we spoedig over zijn jeugd in gesprek kwamen.

„Mijn vader wilde, dat ik dichter werd,” zei hij peinzend. „Die zei, je gaat maar in café's hangen en je schrijft maar wat op een papiertje. En zo zat ik op zestienjarige leeftijd in een oud koffiehuis met jongens met baarden om me heen die versjes maakten, waar ik niets van begreep. Weet je wat ik deed, intussen? Ik opende een klein tabellarisch kasboek. Ik wist niet eens dat tussendeur op ogenzwart rijmde. Ik was een afschuwelijke burgerjongen.”

De procuratiehouder keek vergenoegd voor zich uit, en vervolgde:

„Op school had ik nooit een opstel kunnen maken. Weet je wat ik voor

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



De oplossing van de foto-puzzel voorkomende in het September-nummer van „de Uitlaat” is zoals U hiernaast ziet afgebeeld; een pajong.

De prijs van Rp. 15,— ging ditmaal naar de heer Ad. de Best gezagvoerder ms. „Banggai”.

*



Op nevenstaande fragment van een foto ziet U, maar dat moet U zelf raden. Als U het weet zend U Uw oplossing aan: de redactie van „de Uitlaat” c/o n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 Djakarta en U dingt mee naar de uitgelofde prijs van Rp. 15,—.

Inzendingen moeten uiterlijk 20 December a.s. bij ons binnen zijn.

Nederlandse taal en letterkunde had? Een nul. En daar zat ik dan in het café rentevoeten uit te rekenen op de bierviltjes. Het leek natuurlijk nergens naar in die omgeving. Weet je hoe de jongens me noemden? Ik zal het maar niet zeggen.”

Opnieuw keek de procuratiehouder vergenoegd voor zich uit. En vervolgde:

„Toen mijn vader het hoorde was hij razend. Ik zei nog pa, bedaar wat — maar hij kookte reeds. Hij was niet zo'n slechte man. Maar hij begreep me niet. Hij stuurde me nog naar een ander café, maar het hielp niets: ik bleef zitten rekenen. Er is nog nooit een fatsoenlijk vers uit mijn handen gekomen. Ik dronk geen ene borrel, ik zat maar wat melk te slobberen, en pondenrekeningen te maken. Ik was een geweldige nul.”

En vergenoegd nam de procuratiehouder afscheid van ons. Het was een merkwaardige dag.

Uit „het Handelsblad”

SNIPVERKOUDEN.....

Ach, wat heb ik het te pakken,
Ik heb op de tocht gestaan,
M'n ogen dik, m'n borst gevoelig,
Het is niks met me gedaan!

Ik hoest en niest de hele dag al,
Voel me lamlendig — begrijpt U
het?

HATSJIE!!, daar komt weer een
niesbui,
Bah, vervelend, 'k ga naar m'n
bed.

*

Ik zal eerst een stoombad nemen,
Warme groc is best misschien,
'k Wrijf me in — ga onder de
deken.

Waar is m'n tube aspirien?
M'n smaak is radicaal verdwenen,
Ik ruik niks geen etensgeur,
Laat ik maar niet langer klagen,
'k Word straks nog een ouwe

zeur!

Oscar.

De beste foto van de maand

Hiernaast ziet u de beste foto van de maand. Het ms. „Karatón” ter rede van Meulaboh. Deze foto werd genomen door Hoofdwerktuigkundige L. van Dijk, die hiermede de uitgeloopte Rp. 50,— heeft gewonnen.



In het September nummer van „de Uitlaat” kwam de puzzle Spreekwoordbanen voor. Zeer veel goede oplossingen kwamen hiervan bij ons binnen.

De oplossing luidt als volgt:

1. desperado; 2. gelijkenis; 3. champagne; 4. kopiegeld; 5. dierkunde; 6. genodigde; 7. indociele; 8. sleurwerk; 9. pekblende; 10. klasseren; 11. materiaal; 12. detonatie; 13. kleurstof; 14. genieperd; 15. opvarende.

Het spreekwoord luidt: Slapende katten vangen geen ratten.

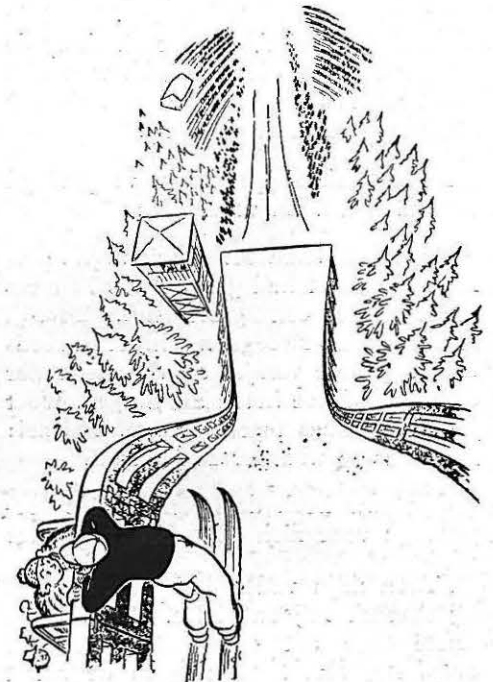
Na loting ging de prijs van Rp. 25,— naar de heer A. de Vries, Hoofdwerktuigkundige a/b van het ss. „Blinjoe”; de prijs van Rp. 15,— ging naar de heer E. A. Munster 2e stuurman a/b van het ms. „Kalianget” en de prijs van Rp. 10,— was voor de heer J. A. Houtman, gezagvoerder van het ms. „Sidajoe”.

Voor inzenders gelden de volgende voorwaarden:

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

De oplossingen van de puzzle van deze maand moeten uiterlijk 20 Dec. a.s. in ons bezit zijn. Veel succes maar weer!

*



De papieren liggen allemaal in die blikken trommel, met de verzekering zul je geen last hebben en wat je niet begrijpt vraag je de advocaat maar.

Deze maand weer een ander genre.

Anagrammen.

Ieder in te vullen woord bestaat uit de letters van het voorgaande woord vermeerderd of verminderd met één letter.

Omschrijvingen: 1. het ruien, 2. paard, 3. gedeelte van het hoofd, 4. geur verspreiden, 5. stenen fles (meervoud), 6. elasticiteit, 7. grafsteen, 8. gewis, 9. onderdeel van een fotoestel, 10. onbeslist, 11. bosje, dicht op elkaar groeiende planten, 12. stilstaand water, 13. weversklos, 14. iemands mening uitvorsen, 15. nauwe steeg (meervoud), 16. water doorlatend, 17. ongewijde, 18. lichaamsdeel, 19. snor, 20. vaneen doen gaan, 21. lering, 22. paar, 23. taille, 24. onwettig toeëigenen, 25. dunne platte latten, 26. groot water, 27. aanwijzend voornaamwoord, 28. gewoonte (meervoud), 29. niet veel voorkomend, 30. provincie.

