

SCHEEPSNAMEN BIJ DE K.P.M.

Oude geschiedenis opgehaald.

Het is verleidelijk om zich te verdiepen in de vraag, sedert wanneer schepen namen hebben gedragen. Niet omdat een antwoord op die vraag van belang zou kunnen zijn bij de behandeling van het onderwerp „Scheepsnamen bij de K.P.M.”, maar omdat het aanwijzingen zou kunnen bevatten, waarom men schepen namen gaf en wat men in die namen tot uitdrukking wilde brengen. De uit de geschiedenis bekende Argonauten werden aldus genoemd, omdat het schip waarmee zij hun roemruchte tocht maakten „Argo” heette. Waarmede maar gezegd wil zijn, dat vóór het begin onzer jaartelling er althans één schip met een naam bestond. Laat ons met een grote stap maar onmiddellijk naar de 19e eeuw overgaan, waarin de grote zeilvaart ten onder neigde en de stoomvaart haar opgang begon. Kleine en —gaandeweg— grote rederijen gingen de plaats innemen van individuele reders, compagnieschappen en „boekhouders” en er kwam meer en meer systeem in het geven van namen aan schepen. Langzamerhand kon men aan de naam van het schip zien, tot welke rederij het behoorde en vaak ook al van welk type het was.

Toen onze grote rederijen —behalve de passagiersschepen— ook speciale vrachtschepen in de vaart brachten, werd het onderscheid tussen beide soorten in de namen tot uitdrukking gebracht. Bij de S.M.N. kregen de vrachtschepen namen van Indonesische eilanden, bij de K.R.L. van Indonesische steden en bij de N.A.S.M. werden het „Dijken”, naast de „Dammen” van de passagiersschepen. Toen in de vrachtvloten variatie van typen kwam, kregen de schepen van eenzelfde type eenzelfde beginletter van hare namen.

Bij de K.P.M. heeft zich in de loop der jaren een soortgelijke ontwikkeling voorgedaan. De lijn is echter meermalen niet makkelijk te volgen en oppervlakkige beoordelaars zullen wel eens het hoofd hebben geschud en hebben betoogd, dat —uitgezonderd de namen van gewezen gouverneurs-generaal, zeevaarders en ontdekkingsreizigers— meermalen van systeem niet veel viel te ontdekken.

Nu ontkwamen blijkbaar slechts weinig rederijen er aan om een enkele maal (soms ook meermalen) af te wijken van een systeem, dat bij hen al traditie was geworden. De K.P.M. maakte hierop geen uitzondering. Zoals wij zullen zien, is het aantal afwijkingen niet zó groot geweest als het oppervlakkig bezien wel eens leek.

Laten wij bij het begin beginnen. Nadat op 4 September 1888 de acte van

oprichting der maatschappij was gepasseerd, toog men met kracht aan het werk en uit de archieven blijkt, dat men zich niet in de eerste plaats met scheepsnamen bezighield. De tot voorlopig administrateur te Amsterdam benoemde Jhr. Op ten Noort was bestemd om na beëindiging van de voorbereidingen te Amsterdam naar het toenmalige Batavia te vertrekken om aldaar bij de inrichting van de dienst als hoofdagent op te treden. Reeds vóór de oprichting der maatschappij een feit was geworden, was de heer Op ten Noort aan de arbeid getogen. In een uitvoerige memorie gaf hij beschouwingen over de te bevreemden diensten en de daarvoor benodigde schepen. Hij meende nodig te hebben 4 schepen van het z.g. A-type van 1200 tons, 5 B-schepen van 900 tons en 4 C-schepen van 500 tons. De directie te Amsterdam was zo vriendelijk mij toestemming te geven om in het oude archief na te pluizen, wat er in de loop der jaren op het gebied van scheepsnamen werd besproken en bepaald.

In de notulen van de vergaderingen van de Raad van Bestuur en van Gedelegeerden werd lange tijd slechts gesproken van A., B. en C.-typen. Van scheepsnamen is voor het eerst sprake in de vergadering van Gedelegeerden van 1 Mei 1889. De administrateur deelt dan mede, dat hij „namen voor de nieuwe stoomschepen heeft verzameld”, n.l.

- a. ontdekkingsreizigers
- b. sterrenbeelden en sterren
- c. goden en godinnen.

Gouverneurs-generaal wonnen het.

De administrateur zou een en ander nog nader uitwerken en zijn voorstel daarna aan de Raad van Bestuur voorleggen. Vermoedelijk zijn de scheepsnamen nog wel ter sprake gekomen, maar pas in de R.v.B.-vergadering van 4 September 1889 komt dit punt aan de orde. De administrateur stelde toen voor de schepen te noemen naar sterren en sterrenbeelden en wel: „Aldebaran”, „Alcyone”, „Argo”, „Antares”, „Castor”, „Pollux”, „Canopus”, „Sirius”, „Regulus”, „Hydra”, „Capella”, „Wega” en „Orion”. Dat de oud-zeeofficier Op ten Noort een voorkeur had voor namen van sterren en sterrenbeelden is zeer begrijpelijk. Ter vergadering bleek echter, dat ook enkele leden van de Raad zich met het vraagstuk hadden bezig gehouden. Een voorstel van de heren Tak van Poortvliet en Cremer behelsde het geven van namen van gewezen Gouverneurs-Generaal en wel: „Both”, „Reynst”, „Reael”, „Coen”, „De Carpentier”, „Van Diemen”, „Reyniersz”, „Maetsuycker”, „Van Goens”, „Speelman”, „Camphuys”, „Van Riebeeck” en „Swaerdecroon”.

Na uitvoerige discussie —zo staat er in de notulen— werd het voorstel van de heren Tak van Poortvliet en Cremer in stemming gebracht en met meerderheid van stemmen aangenomen.

In de notulen staat niet vermeld, of de woorden „Gouv. Gen.” vóór de namen geplaatst zouden worden en of voorletters dienden te worden vermeld, maar gelijk bekend, werden uitsluitend de achternamen genoemd en het zal wel aldus in de vergadering zijn besloten. Uit het voorstel blijkt, dat men de lijst van namen in chronologische volgorde had afgewerkt, met uitzondering nochtans van een zestal namen, die toen blijkbaar om de een of andere reden niet in aanmerking kwamen. Redenen daarvoor werden in de notulen

(vervolg zie pag. 2)

van de vergadering niet genoemd. In de loop der jaren zijn de namen van 5 dezer gepasseerden toch aan schepen gegeven. Zover gekomen zij dus vastgesteld, dat de in aanbouw gegeven schepen de namen van gewezen G. G.'s zouden dragen en verder dat het toen nog uitsluitend passagiers-vrachtschepen betrof.

Nu moeten wij eerst een zijsprong maken. Na langdurig onderhandelen met de voorgangster van de K.P.M., de Ned. Ind. Stoomvaart Mij., werd van deze een aantal schepen overgenomen (voor interessante bijzonderheden hiervan leze men het gedenkboek „Een halve eeuw Paketvaart“). Het veranderen van scheepsnamen kostte ook toen reeds geld en de jonge K.P.M. was in de beginjaren financieel nu niet bepaald sterk en kon voor allerlei onaangename verrassingen komen te staan. Het was dus begrijpelijk, dat men de overgenomen schepen rustig in het bezit van hun namen liet, te meer omdat de meeste in een staat verkeerden, die niet veel goeds voorspelde voor een langdurige aanwezigheid in de K.P.M.-vloot.

Dit is no. 11-zevende jaargang van

de **Uitlaat**

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij.



Dit nummer bestaat uit 12 pags.



Overname uit de inhoud van dit blad is slechts geoorloofd met bronvermelding.



Alle stukken „de Uitlaat“ betreffende te adresseren:

Aan de Redactie van
„De Uitlaat“ p/a K.P.M.
DJAKARTA



Scheepsnamen bij de K.P.M.



Schip met „actief roer“.



De zee is 'n goudmijn



Nw. Guinea of Nw. Guinee?



50 jaar K.J.C.P.L.

De eerste „Generaal“.

Onder de namen van deze overgenomen schepen waren er enkele, die in het K.P.M.-systeem pasten zoals „Gouv. Gen. Loudon“, „Gouv. Gen. Myer“ en „Gouv. Gen. van Lansberge“, namen die later zonder het voorvoegsel „G.G.“ aan nieuwgebouwde schepen zouden worden gegeven. Ook was er de „Generaal Pel“ bij, hetwelk dus als ons eerste „Generaal“-schip kan worden beschouwd.

Er zijn nog enige namen van N.I.S.M.-schepen, die later opnieuw zouden worden gebruikt: „Atjeh“, „Japara“, „Ophir“ en „Siak“. Bij de indienststelling van het moderne motorschip „Ophir“ deed het grapje de ronde, dat de directie met het geven van deze naam de gepensioneerden had willen eren. „Ophir“ zou n.l. betekenen Oude Paketvaart Heren In Ruste, maar uit de lijst van overgenomen schepen blijkt, dat de maatschappij reeds in 1891 een „Ophir“ bezat, die tot 1898 in de vaart bleef. De nieuwe „Ophir“ was bestemd voor de sneldienst Padang-Java-Makassar (vandaar de naam) maar de lijn rendeerte niet en het eindpunt werd korte tijd daarna van Padang naar Palembang verlegd.

Nog drie schepen dienen genoemd te worden, die door aankoop in het bezit der maatschappij kwamen. Het waren de s.s. „Gouv. Gen. 's Jacob“, „Bantam“ en „Japara“. Laatstgenoemd schip was in 1891 van de N.I.S.M. overgenomen, de beide andere resp. in Maart 1892 en Mei 1893 van de Stoomvaart Mij. „Phoenix“. Ook deze drie namen zouden in latere jaren door nieuwgebouwde schepen worden gedragen.

De „Gouv. Gen. Daendels“.

In het tijdvak 1891-1900 werd een aantal passagiersvrachtschepen gebouwd, die alle de namen van gewezen G. G.'s dragen.

De volgende aardigheid moge hier worden vermeld. Zo'n dikke 40 jaar geleden werd de rijsttafel op kantoor genuttigd en het spreekt vanzelf dat wij —jongere employés— dan het hoogste woord hadden. Zo spraken wij er over waarom als enige uitzondering juist de „Gouvern. Gen. Daendels“ wel het voorvoegsel voor zijn naam had gekregen. Niemand wist het antwoord, ook de ouderen niet. Thans kan de reden van deze uitzondering worden verteld. In 1901 werden 2 schepen van het type „Alting“ besteld en in de Raadsvergadering van 22 Juli 1901 werd besloten deze schepen naar de gewezen G. G.'s Daendels en Van der Capellen te noemen De heer Boissevain stelde toen voor om bij uitzondering de „Daendels“ voluit „Gouv. Gen. Daen-

dels“ te noemen, om eventueel de veronderstelling te voorkomen, dat de „Daendels“ werd genoemd naar de cargadoorsfirma van die naam. Aldus werd besloten. Inderdaad was de firma J. Daendels & Co., later de Scheepsagentuur v/h J. Daendels & Co., in geheel Indië bekend en zelfs in 1928 spraken oude z.g. hadji-brokers nog van de „kapal“ Daendels“ als zij de schepen van de S.M.N. bedoelden.

Niet veel later dan toen het geval „Daendels“ acuut was, vinden wij nog een naamkwestie. In de notulen van de Raadsvergadering van 30 Sept. 1901 staat het volgende: „Voorgesteld wordt om het nieuwe schip van het type „Van der Parra“ te noemen „de Kock“, naar de Luit. G. G. Hendrik Merkus de Kock, die waarnemend G.G. is geweest.“ Na een discussie over de vraag, of het niet „Merkus de Kock“ diende te zijn, omdat Merkus geen voornaam was, doch bij de achternaam de Kock behoorde, werd besloten dat de naam „De Kock“ zou zijn. Hetgeen er in deze discussie te berde werd gebracht, is niet bekend, maar wij kunnen wel aannemen, dat er werd opgemerkt, dat er ook een G.G. mr. Pieter Merkus was geweest (1841—1844) en dat te gelegener tijd de namen „Merkus de Kock“ en „Merkus“ aanleiding tot misverstand zouden kunnen geven. In Oct. 1903 kwam ook een schip met de naam „Merkus“ in de vaart.

Waren tot 1901 uitsluitend passagiers-vrachtschepen gebouwd, die in de dienstregeling van de „passagiersschepen“ werden genoemd, in 1900 besloot de R.v.B. —op voorstel van de hoofdagent Taylor— tot bestelling van 2 vrachtschepen voor kolen- en zoutvervoer. De heer Op ten Noort wilde de namen van G.G.'s voor de passagiersschepen reserveren, doch hij kwam terug op zijn voorstel aan Gedelegeerden van 1 Mei 1889, waarin hij sub. 1 noemt ontdekkingsreizigers. Hun namen zouden aan vrachtschepen gegeven worden, aangevuld met de namen van hen, die zich speciaal voor het voormalige Nederl. Indië verdienstelijk hadden gemaakt, zoals hij het in de Raadsvergadering van 30 Juli 1900 formuleerde.

De vrachtschepen.

De eerste vrachtschepen waren de „Houtman“ en de „Tasman“. Daarop volgde nog in 1902 de „Laurens Pit“, een scheepje van 265 BRT. Pit was achtereenvolgens landdrost van Batavia, ambassadeur in Golconda, gouverneur van Coromandel en Raad extraordinaris van Ned. Indië geweest. Hij maakte ook nog enige reizen als vlootvoogd en was dus wel een van de door Op ten Noort bedoelde mannen. Het scheepje, dat werd gebouwd voor de (slot: zie pag. 3)

Schip met „actief roer“.

Loods niet meer nodig ?

Een dezer dagen is het eerste „zeeschip met actief roer“ de Rotterdamse haven binnengelopen, namelijk het pas gebouwde, 2360 ton metende motorschip „Irmgard Pleuge“, dat op de Nobiskrug-werf te Rendsburg is gebouwd.

Dat een zeeschip van deze grootte op eigen gelegenheid de haven binnenloopt en dan bovendien nog allerlei capriolen uithaalt, zonder gebruik te maken van sleepboten, behoorde tot dusver tot de zeldzaamheden.

Geen wonder, dat vele wandelaars langs de haven zich de ogen wreven, toen zij het 84 meter lange en hoog op het water liggende schip, dat niet was geladen, met talrijke genodigden aan boord zonder de hulp van sleepboten de Lekhaven zagen in- en uitvaren en onder de meest moeilijke omstandigheden — sterke stroom, harde wind — midden op de rivier over bakboord zagen opdraaien, om daarna hetzelfde over stuurboord te herhalen. Ten slotte schoot het schip de Lekhaven weer in, om — hetgeen nooit eerder is vertoond — zonder hulp van twee sleepboten in deze slechts 140 meter brede haven rond te zwaaien en langzaam op eigen kracht te meren.

Zee- en havenloodsen, die de kapiteins bij het binnenkomen en het vertrek der schepen adviseren, beschouwen deze haven als een „porseleinkast“ waarin niets mag worden geraakt. Deze mensen trokken een zeer bedenkelijk gezicht en beschouwden het gemanoeuvereer aanvankelijk als een soort waaghalzerij.

Maar zij hadden nog nooit een schip met een „actief roer“ onder zich gehad. Thuis op de brug voelden zij zich ook niet, want deze geleek meer op de cabine van een autobus. De roerganger zit op een zetel met kussens aan een soort autostuur, achter een gevaarte met een „dash-board“, met lichtjes en meetinstrumenten. Ook de „fluit“ werkte als de claxon van een auto.

Toen het schip ter hoogte van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij over bakboord opdraaide, en de voorsteven tamelijk dicht de wal naderde, kregen de twee loodsen het begrijpelijk even benauwd. Een normaal schip zou zeer zeker door de wind tegen de wal zijn geschoven. Een en ander bleek duidelijk uit raadgevingen zoals: „Kapitein, draai nu toch achteruit, want je loopt op de wal“. Maar de kapitein liet de

machine vooruit doordraaien en zonder aanvaring kwam het schip rond.

Toen kregen de loodsen meer vertrouwen in de prestaties van het „actieve roer“. „We staan er nog wat onwennig tegenover, kapitein, maar dat zal wel veranderen“.

Hoe werkt nu zo'n actief roer? Eigenlijk heel eenvoudig. Het is het ei van Columbus. In het roer bevindt zich een kleine schroef, die door een 125 P.K. sterke elektrische motor, welke

zich onder water bevindt, in werking wordt gesteld. De motor ontvangt stroom van een aparte motor. Bij het manoeuvreren wordt de hoofdmachine uitgeschakeld en de normale schroef staat dan stil. De kleine motor wordt in werking gesteld, die de roerschroef rond laat draaien. Deze kleine schroef kan het zeeschip om zijn as laten draaien. Het vaartuig ligt daarbij, ook al is het leeg, muurvast in het water. Het meren kan eveneens zonder sleepboothulp geschieden.

Binnenkort zal er in Duitsland een schip van 8000 b.r.t. met een dergelijk roer worden uitgerust.

Een der vissersschepen van de firma Frank Vrolijk te Scheveningen zal een „actief roer“ krijgen. De voordelen voor de drijfvisserij zijn, dat dan geen gebruik behoeft te worden gemaakt van een voorroer. Men behoeft niet alleen motoren met koppelingen te gebruiken, men kan ook gebruik maken van motoren van elk vermogen. Valt op zee de hoofdmachine uit, dan kan een schip met actief roer (dit geldt zowel voor kleine als voor grote schepen) de reis langzaam voortzetten.

Uit: „Alg. Handelsblad“

De brand in Djambi

De moraal: zorg voor goed blusmateriaal

In „de Uitlaat“ van 1 October schreven wij reeds over het kranige optreden van de *Lembah* - bemanning bij het blussingswerk van de hevige brand, die op 21 September j.l. Djambi teisterde.

Eén dezer dagen kregen wij een verslag van onze agent in Djambi onder ogen, waaraan wij het volgende ontlenen:

„Aangezien de brandspuiten van de gemeente niet krachtig genoeg waren, heeft ons m.s. „*Lembah*“ op verzoek van de brandmeester geholpen met spuiten. Bovendien heeft practisch de gehele bemanning van het schip o.l.v. gezagv. Vader daadwerkelijk aan de wal meegeholpen aan de blussing. Het is dan ook voor een niet gering deel aan hen en aan de inmiddels te hulp gesnelde brand-Asem en Kasang te danken, dat de ramp niet nog grotere afmetingen heeft aangenomen.

Behalve het m.s. „*Lembah*“ lagen nog binnen de „*Lam Ann*“, de „*Merlimar*“, de „*M.T.S. 12*“, alsmede de „*Hin Tjoan*“ en de „*Sukahadji*“. Deze schepen lagen op stroom, doch de „*Merlimar*“ verstoomde enige uren na het uitbreken van de brand naar

de betonsteiger, met de bedoeling met spuiten te assisteren. Dit is helaas op een mislukking uitgelopen, daar niet alleen de beschikbare slangen in zeer slechte staat verkeerden, doch tevens geen voldoende spuitkracht kon worden ontwikkeld. Overigens hebben de bemanningen van deze schepen niet meegeholpen aan de blussingswerkzaamheden“.

Tot zover dit verslag van onze vertegenwoordiger in Djambi. Duidelijk komt daarin nogmaals naar voren, welk een belangrijk aandeel onze *L e m b e h* heeft gehad bij de bestrijding van de vlammenzee, zodat gelukkig erger kon worden voorkomen. Zouden wij uit het uittreksel van het scheepsjournaal van gezagv. Vader en uit bovenstaand verslag een conclusie willen trekken, dan is het die, dat het gebiedend is om het blusmateriaal aan boord in goede staat te houden en er voor te zorgen, dat er op elk gewenst ogenblik voldoende spuitkracht kan worden ontwikkeld. En we spreken dan nog maar helemaal niet over de daadwerkelijke medewerking, die de bemanning van onze schepen weet te geven als er gevaar dreigt.

Daling op de vrachtenmarkt schept tal van problemen

Prijzen van tweedehands schepen belangrijk lager.

Na de lusteloze tendens gedurende de zomermaanden toont de vrachtenmarkt de laatste weken weer een opgewekter beeld. Zoals gewoonlijk tegen het einde van het jaar geeft het aantal charters in de wilde vaart een kleine toename te zien.

Nog aan het begin van 1952 werkte de wilde vaart overal ter wereld met winst, maar sindsdien is er plotseling een ongunstige wending gekomen, met het gevolg, dat diverse buitenlandse rederijen, die verouderde schepen exploiteren, met verlies werken.

Einde Augustus stond het indexcijfer der vrachtnoteringen van de Britse Kamer van Scheepvaart op 90,2, hetgeen 78,3 punt of 46,5% lager was dan per einde December 1951. Deze formidabele teruggang heeft zich in ongeveer 3 maanden voltrokken en stelt de reders voor de grootste problemen, vooral degenen, die oudere en dure schepen in exploitatie hebben.

De „Financial Times” heeft berekend, dat een Libertyschip van 10.800 ton, dat in de eerste maanden van 1952 nog een winst kon maken van £ 500 à £ 600 per dag, thans met een dagelijks verlies van £ 75 à £ 100 vaart. Deze ongunstige ontwikkeling heeft vanzelfsprekend niet nagelaten een ongunstige invloed uit te oefenen op de markt voor tweedehandse schepen. In Januari j.l. werd voor een Liberty-schip nog £ 600.000 betaald, doch thans is het onmogelijk er meer dan £ 275.000 voor te maken. Deze laatste prijs is slechts een raming, omdat de eigenaars hun schepen niet voor minder dan £ 300.000 van de hand willen doen, terwijl aan de andere kant de adspirantkopers niet meer dan £ 250.000 bieden. Als gevolg daarvan is er sinds Mei praktisch geen schip van eigenaar verwisseld.

Geen retourvracht

Niet alleen de grote daling der vrachttarieven is verantwoordelijk voor de moeilijkheden bij de wildevaartrederijen. Een andere ongunstige factor is het feit, dat het als gevolg van de invoerbepalingen in verschillende landen dikwijls moeilijk is retourvracht te boeken.

Natuurlijk zijn er enkele gunstige uitzonderingen, namelijk de reders, die reeds maanden geleden tijdcharters van 18 maanden tot 2 jaar voor hun vloot boekten. Deze zullen de ongunstige wending pas gaan voelen, wanneer deze tijdcharters aflopen.

Ook mag niet worden vergeten, dat de exploitatiekosten enorm zijn gestegen. In Januari werden deze kosten voor een Liberty-schip berekend op £ 120 per dag. Inclusief survey en reparatiekosten zal dit bedrag verhoogd dienen te worden tot ongeveer £ 180. Intussen zijn de kosten voor brandstof iets teruggelopen.

Het valt niet te verwonderen, dat de reders voor het dilemma staan: opleggen of doorvaren. Sommigen leggen schepen op —en zeker de niet economisch exploitteerbare— in de hoop, dat hierdoor de vrachtenmarkt een gunstiger aspect zal krijgen. De oplegkosten bedragen echter £ 500 tot £ 1000 per maand, naar gelang de ouderdom en het type der schepen en de mate waarin zij in gereedheid worden gehouden. Tot dusver kan evenwel niet worden gezegd,

dat er een algemene tendens tot opleggen bestaat. Op het ogenblik, nu het beeld der vrachtenmarkt enigszins is verbeterd, wordt zelfs bijna geen enkel schip meer opgelegd. Niemand weet echter thans, of de opleving van korte of lange duur zal zijn, zodat de onzekerheid en de vrees voor magere fasen blijven bestaan.

Uit : „de Telegraaf”

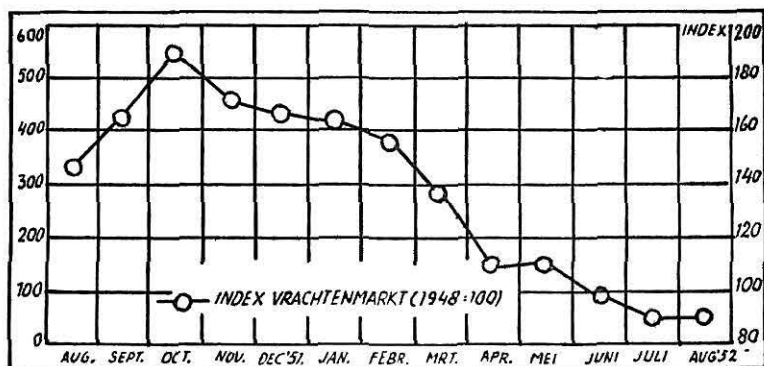
Nog op zijn post !

Op 1 September j.l. heeft de „nestor” der stuurliedenlocaalvaart, D. P. A. Siegers zijn 35-jarige jubileum in dienst van onze maatschappij herdacht.

Gezien de bijzondere staat van dienst van de heer Siegers leek het ons gewenst te trachten om dit jubileum te ontrukken aan de vergetelheid, waaraan het bijna ten prooi is geraakt. Het is op verzoek van de jubilaris, dat wij zijn vroegere superieuren, die in Nederland of elders van hun pensioen genieten, verzekerden, dat „Jan Siegers” nog steeds zijn plicht doet. Toen „Jan Siegers” op 1 September 1917 in dienst trad van onze maatschappij, werd hij geplaatst op het s.s. *Van Neck*, waarover gezagvoerder Karsten toen het commando voerde. De rest van de nautische staf bestond uit 1e stm. P. Peperzak, 2e stm. Winterwerp, 3e stm. Stokhuizen en 4e stm. Van Leent. Thans vaart „Jan Siegers” op de *Khoen Hoea* onder gezagvoerder C. de Jong, 1e stm. K. Klijn en De Quack als 2e stm.



D. P. A. Siegers.



De zee is een goudmijn

Wie over "het goud van de zee" spreekt, doet dat meestal in figuurlijke zin; hij denkt aan de vissen, die de zeeën bevolken en aan de schatten, die in de loop van de tijden door schipbreuken en andere oorzaken op de zeebodem terecht zijn gekomen. Maar hij zou evengoed in letterlijke zin over „het goud van de zee” kunnen spreken, want de zee bezit een grote natuurlijke goudvoorraad. Ook andere mineralen komen er trouwens in grote hoeveelheden in voor. Dat komt doordat het regenwater gedurende miljoenen jaren allerlei stoffen uit de grond, voor een deel in opgeloste en voor een ander deel in onopgeloste toestand, naar de rivieren heeft afgevoerd. Deze rivieren brachten op hun beurt de mineralen naar de zee. Hier verdampte het water, maar de vaste stoffen bleven achter en zo vormde zich in de wereldzeeën langzamerhand een verbazingwekkende hoeveelheid mineralen.

HET ZOUT DES LEVENS.

De wereldzeeën brengen voortdurend een geweldige hoeveelheid waterdeeltjes in de lucht. Bij het verdampen van die deeltjes gaat er veel zout in mee.

Men schat de jaarlijkse hoeveelheid van het aldus in de lucht gebrachte zout op twee milliard ton per jaar. Het is verdeeld in uiterst kleine deeltjes van ongeveer 0,000.000.4 centimeter middellijn. Er zouden meer dan 1.000.000.000.000.000 van dergelijke deeltjes nodig zijn voor één pond zout.

De zoutdeeltjes spelen in de lucht een zeer belangrijke rol. Zij vormen namelijk de condensatie-punten voor de druppeltjes, waaruit de wolken zijn samengesteld; zelfs onder de gunstigste omstandigheden zijn er nog altijd 200 tot 250 van dergelijke condensatie-punten per kubieke centimeter nodig voor het vormen van een wolk. Zonder het zout in de lucht zou de aarde het dus zonder wolken en verkwikkende regen moeten stellen.

Belangrijker dan de vraag, hoe deze stoffen in de zeeën zijn terechtgekomen, is de kwestie hoe ze er weer aan onttrokken kunnen worden. Een van de eerste scheikundigen, die heeft geprobeerd goud uit zeewater te winnen, was de Duitser Fritz Haber. Hij wilde de grote Duitse oorlogsschulden van de Eerste Wereldoorlog met het aldus verworven goud afbetalen. Daarom liet hij een schip uitrusten, waarmee hij de Atlantische Oceaen doorkruiste op zoek naar een plaats, waar zoveel goud in het water voorkwam, dat een lonende

exploitatie mogelijk zou zijn. Deze expeditie heeft evenwel niet het door Duitsland zo fel begeerde goud opgeleverd. Wel ontdekte de Duitse geleerde, dat het goud niet in het zeewater is opgelost, maar daarin in zeer kleine deeltjes rondzweeft en dat de hoeveelheid, waarin zich de kostbare stof in het zilte nat bevindt, plaatselijk zeer uiteenloopt. De grootste concentratie trof hij aan bij New Foundland, maar deze was toch ook weer niet zo groot, dat de kosten om het terug te winnen opwogen tegen de baten.

De Duitsers waren echter niet de enigen, die probeerden de zeeën hun goud te ontfutselen. Ook Australiërs

hebben omstreeks 1930 getracht goud aan de zee te onttrekken. Zij lieten daarvoor aan de kust een dure fabriek bouwen, welke iedere dag vijftig duizend liter zeewater verwerkte. Het gelukte op die manier inderdaad per week enkele tientallen grammen goud in de wacht te slepen. Omdat de exploitatie echter te kostbaar was, moest de fabriek tenslotte worden gesloten. Maar al is er voor de goudwinning uit zeewater tot heden geen economisch bruikbare methode gevonden, er zijn in de zee minder kostbare, maar voor de industrie toch heel nuttige stoffen aanwezig en van enkele daarvan wordt reeds op grote schaal gebruik gemaakt.

Magnesium

In 1939 was het lichte, brandbare metaal magnesium duur en tamelijk schaars. Het werd onder andere door fotografen gebruikt voor hun blitzlichtlampen. Toen de oorlog uitbrak, waren er echter veel grotere hoeveelheden nodig voor het maken van brandbommen en vliegtuigen. Magnesium heeft namelijk de bijzondere eigenschap fel te branden, als het zeer dun is, en onbrandbaar te zijn, als het een normale dikte heeft. Verder is het gemakkelijk te bewerken en hoewel het even sterk is als staal, bedraagt het gewicht slechts twee derden van dat van aluminium.
(vervolg: zie pag. 9)

MINERALEN IN EEN KUBIEKE KILOMETER ZEEWATER

Naam	Geschat aantal tonnen	Toepassingen
zouten	32.000.000	zepen, alkali, medicijnen, kunstmest, textiel, pottenbakkerij.
magnesium-zouten	6.500.000	metaalindustrie, huishoudelijke artikelen.
kaliumsulfaat	1.000.000	kunstmest
fluor	300.000	plastics, koelkasten
jodium	3.000	medicijnen
goud	5	betalingsmiddel, tandheelkunde, sieraden
radium	1	medicijnen, industrie
calciumzouten	1.500.000	bouwmaterialen, verf, papier, kunstmest
barium	225	looistof, rattenvergif
arsenicum	85	hardingsmiddel voor lood, onkruid- en insectenverdelger, medicijnen
zilver	11	betalingsmiddel, tandheelkunde, sieraden enz.
koper	10	kabels, legeringen.
lood	5	chemische industrie, loden pijpen, verf
zink	5	verf, medicijnen, galvaniseren
broom	70.000	medicijnen, anti-kloppenzine
uranium	1,2	atoom-energie

VAN DE AFDELING PERSONELE ZAKEN



Hierbij laten wij de mutaties van de afgelopen maand volgen (afgesloten op 20 October j.l.)

Aangekomen :

B. Broekhuizen	1e stm.	20/9	vliegtuig	R.V.
J. M. Kievits	empl.	22/9	vliegtuig	E.V.
B. Land	2e stm.	22/9	vliegtuig	R.V./S.V.
F. W. Bismeyer	1e stm.	23/9	vliegtuig	R.V.
Th. B. Kers	2e wtk.	29/9	vliegtuig	R.V.
E. Dijkstra	1e stm.	3/10	vliegtuig	R.V.
W. E. Sonneveldt	gezagv.	3/10	vliegtuig	R.V.
J. L. Nanninga	sous-chef Amsterdam- kantoor	11/10	vliegtuig	dienstreis
F. S. L. Henneman	adj. chef	14/10	vliegtuig	E.V.
Mr. L. ter Braake	chef v. dienst	19/10	vliegtuig	E.V.
A. Klijn	adj. chef	24/10	„Willem Ruys”	E.V.
J. H. W. Bückmann	adj. chef	24/10	„Willem Ruys”	E.V.
F. H. Hordijk	hfd. empl.	24/10	„Willem Ruys”	G.S.V.
A. v. d. Wal	hfd. wtk.	24/10	„Willem Ruys”	R.V.
Mevr. B.M. de Geus- Goldstein	echt. g.	24/10	„Willem Ruys”	
Mevr. Th. M. Brand- Knoblauch	directeur echt. g. v. dienst	24/10	„Willem Ruys”	
Mevr. J. Blaauw- Evenhuis	echt. empl.	24/10	„Willem Ruys”	
Mevr. J.J.W. Slijper- v. Zanten	echt. g.	24/10	„Willem Ruys”	

Welkom in Indonesië !

Vertrokken :

J. Ph. Mulder	hfd. wtk.	24/9	vliegtuig	R.V.
R.E.P. le Clercq	1e stm.	24/9	vliegtuig	R.V.
O. G. Loth	2e wtk.	3/10	„Johan v. Olden- barneveldt”	R.V.
W. v. Dam	3e wtk.	3/10	„Johan v. Olden- barneveldt”	R.V.
M. Kerkhoff	2e stm.	3/10	„Johan v. Olden- barneveldt”	ontslag.
D. D. Minnema	1e stm.	10/10	vliegtuig	R.V.
C. v. Huizen	2e wtk.	12/10	vliegtuig	R.V.
W. d. Vries	hfd. wtk.	14/10	vliegtuig	Z.V.
Ch. E. Franz	2e stm.	21/10	vliegtuig	S.V./R.V.
C. J. Rameau	gezagv.	31/10	„Willem Ruys”	R.V.
U. A. Meisenbacher	gezagv.	31/10	„Willem Ruys”	Z.V.
J. G. L. Heynemann	hfd. wtk.	31/10	„Willem Ruys”	R.V.
R. de Wit	hfd. wtk.	31/10	„Willem Ruys”	R.V.
W. Brandt	2e stm.	31/10	„Willem Ruys”	R.V./SV
D. J. Hueting	2e stm.	31/10	„Willem Ruys”	R.V./SV
H. Pronk	2e stm.	31/10	„Willem Ruys”	R.V./SV
M. M. Adamse	2e stm.	31/10	„Willem Ruys”	R.V./SV
D. J. Uitenbroek	2e stm.	31/10	„Willem Ruys”	R.V./SV
J. H. Pastor	3e wtk.	31/10	„Willem Ruys”	R.V.
H. G. v. Spankeren	3e wtk.	31/10	„Willem Ruys”	ontslag
Tj. v. d. Schaaf	3e wtk.	31/10	„Willem Ruys”	R.V.
J.H.K. Wertenbroek	4e wtk.	31/10	„Willem Ruys”	Z.V.
L. Middelkoop	4e wtk.	31/10	„Willem Ruys”	R.V.
J. E. Schröder	hfd. empl.	31/10	„Willem Ruys”	E.V.
E. F. Vaillant	empl.	31/10	„Willem Ruys”	E.V./O.P.
H.G.C. v.d. Coolwijk	empl.	31/10	„Willem Ruys”	E.V.
Mevr. Ch. Slebe- Becking	echt. hfd. empl.	31/10	„Willem Ruys”	
Mevr. A. v. Pelt	echt. g. empl.	31/10	„Willem Ruys”	

Nieuw aangenomen :

C. J. Pilger	empl.	4/9	hier te lande
A. O. A. Niederer	empl.	1/10	hier te lande
W. Winkelman	empl.	7/10	per vliegtuig aangekomen

— Hartelijk welkom bij onze maatschappij.

Overplaatsingen :

Rd. Soekir Notowidjojo	loc. empl.	8/9	naar afd. Claims/H.K.
---------------------------	------------	-----	-----------------------

E. v. Mossel	empl.	12/9	tijd. geplaatst bij Ink. en Mag. Dienst Tg. Priok
W. J. Dootjes	empl.	20/9	naar ag. Muntok
H. P. E. Buys	hfd. empl.	28/9	naar ag. Tg. Priok
J. M. Kievits	empl.	8/10	naar ag. Medan
L. Radsma	empl.	11/10	naar ag. Palembang
F. J. Pesch	hfd. empl.	13/10	naar afd. Claims/H.K.
J. M. Lorijnen	empl.	14/10	naar ag. Makasser
H. Prins	empl.	16/10	tijd. geplaatst ag. Surabaia
M. Schouten	empl.	18/10	naar ag. Penang

Jubilarissen in November 1952 25 jaar

1-11-1952.

Sapri 3e klerk Djambi

4-11-1952.

Sigawus Kajori gudangmandur Makasser
Dorra djurumudi Makasser

5-11-1952.

Lebu matroos Makasser

13-11-1952.

Darmansjah 1e klerk Bandjermasin

15-11-1952.

Gde Natih beambte Buleleng
Taser djurumudi Indrapura
Ruzan b. Jusuf djuragan Indrapura
Tahir motorist Indrapura
Alier djurumudi Indrapura

18-11-1952.

M. Soelaiman motordrijver PZ/TD

21-11-1952.

Moeh. Tahir H. K. I. Pemangkat

23-11-1952.

D. v. Unnik hofmeester PZ/CD

26-11-1952.

A. Haye loc. employé PZ/AZ

In memoriam

G. J. RASHORN †

Uit Amsterdam is bericht ontvangen, dat te Vorden op 26 September j.l. is overleden de heer G.J. Rashorn, in leven gepensionneerd gezagvoerder onzer maatschappij.

A. J. BOERS †

Eveneens werd uit Amsterdam bericht, dat te Apeldoorn op 3 October j.l. is overleden de heer A. J. Boers, in leven gepensionneerd gezagvoerder onzer maatschappij.

Filmvoorstelling Logeergebouw

De laatste week van October stond voor de K.P.M.-Djakarta in het teken van de film. Door welwillende medewerking van het Hoge Commissariaat der Nederlanden was het mogelijk om voor het K.P.M.-personeel twee interessante films te vertonen: n.l. van de reis van Koningin Juliana en Prins Bernhard door de Verenigde Staten en Canada, alsmede een kleurenfilmje over Nederland.

Wij waren in de gelegenheid de eerste filmavond in het Logeergebouw bij te wonen (in totaal zijn er 3 voorstellingen gegeven). Voor een practisch „uitverkochte” zaal, werden door de heer 't Hart (van het H.C.) beide films vertoond. Begonnen werd met de kleurenfilm van Max de Haas (die toevallig net in Indonesië vertoeft): „Holland, een modern land met oude glorie”. In het eerste deel van deze werkelijk fraai opgenomen film brachten wij een bezoek aan verschillende Nederlandse industrieën, terwijl het tweede deel speciaal was gewijd aan vaderlands natuurschoon. Vele bekende plekjes kregen we te zien en menig K.P.M.-hart klopte sneller bij het bezoek aan de bollenvelden, de Alkmaarse kaasmarkt, Volendam, Marken, Middelburg enz. Tijdens de traditionele rondvaart door Amsterdams' grachten laaide het enthousiasme van het aanwezige publiek hoorbaar op, vooral toen het Scheepvaarthuis op het witte doek werd ontdekt. Wat bijzonder opviel, was de goede muzikale illustratie van deze kleurenfilm.

De reis van het Koninklijke Paar

Na de pauze het hoogtepunt van de avond: het bezoek van Koningin en Prins aan Amerika. Wij hadden reeds veel over dit koninklijke bezoek gelezen en vele foto's er van gezien, doch bij het aanschouwen van deze film kregen wij eerst goed een indruk van deze goodwill-reis. Wel zeer duidelijk kwam naar voren, hoe in Amerika alles groot wordt opgezet en geregeld; hoe de Amerikanen er van houden om hun bezoekers te tonen, wat zij vermogen op het gebied van organisatie. Noemen wij slechts het bezoek aan het National Arlington-kerkhof, waar het Koninklijke Paar het graf van de Amerikaanse Onbekende Soldaat bezocht; de kranslegging bij het standbeeld van Peter Stuyvesant, de grote Nederlandse pionier en eerste gouverneur van Nieuw-Nederland; toespraken tot het Congres en in de Constitution Hall te Washington; kranslegging in Mount Vernon bij de tombe van George Washington, de Amerikaanse „Vader des Vaderlands”; een bezoek aan het gebouw van de Verenigde Naties; het ontvangen van de gouden sleutel van de stad Washington en de gouden penning van de stad New York, een bezoek aan de Ford-fabrieken in Detroit; een bezoek aan en lunch bij de Metro Goldwyn Mayer Filmstudio's in Los Angeles en het ontvangen van 2 eredoctoraten. Wij konden ons levendig voorstellen, hoe het Koninklijke Paar van hun korte vakantie op Sea Island Beach in Georgia genoot — even op adem te komen van alle drukte.

Het laatste deel van deze film was gewijd aan het bezoek van de Koningin aan Canada, het land waar zij gedurende de afgelopen oorlogsjaren zoveel lief en leed doormaakte, en waar Prinses Margriet werd geboren. Nog eenmaal werden alle bekende plekjes, haar zo dierbaar geworden, met een bezoek vereerd. Dan eindigde de film met een (onaangekondigd) bezoek aan verscheidene Nederlandse emigranten, die in Canada hun tweede vaderland vonden.

Deze reisfilm van ons Koninklijke Paar liet niet na

diepe indruk te maken op alle aanwezigen. Overduidelijk kwam naar voren hoe Hare Majesteit de Koningin en Prins Bernhard in de Verenigde Staten een nauwelijks naar waarde te schatten goodwill voor Nederland hebben gekweekt.

Dat deze filmavond in de smaak van het publiek is gevallen, bleek wel uit het hartelijke applaus na afloop der voorstelling.

Een woord van dank aan het Hoge Commissariaat der Nederlanden, dat deze interessante avond voor het K.P.M.-personeel mogelijk maakte, waarbij vooral de heer 't Hart een pluim toekomt voor de wijze, waarop de films werden vertoond.

A. N.

ONDERSCHEIDING GEZAGVOERDER J. W. ZUYDERHOUDT

In „De Uitlaat” van 1 October maakten wij reeds melding van de onderscheiding, die ter gelegenheid van het 50-jarig jubileum van de K.J.C.P.L. (zie elders in dit nummer) aan de oud-K.P.M. gezagvoerder J.W. Zuyderhoudt is verleend. De vertegenwoordiger van de K.J.C.P.L. in Australië schreef ons naar aanleiding van de uitreiking van de onderscheiding het volgende:

„Aan boord van het s.s. „Nieuw Holland”, waarop gezagvoerder Zuyderhoudt het commando voert, vond op 13 October j.l. de uitreiking plaats. Daartoe verzamelden zich in de lounge van de „Nieuw Holland”, behalve het Nederlandse personeel van het Sydney-kantoor, alle opvarenden van het schip, de waarnemend consul-generaal der Nederlanden de heer Van Ravenstein, de burgemeester van Sydney de heer O'Dea, vice-admiraal Showers, de president van de Maritime Services Board (oud-premier van New South Wales) de heer McGirr, de vice-president van de M.S.B. de heer Whitton, de commissioner van de M.S.B. kapitein Murchison, de havenmeester van Sydney kapitein Simpson, alsmede verschillende vrienden en vooraanstaande figuren uit de Nederlandse- en Australische handelswereld. Nadat de heer Van Bochove, de vertegenwoordiger in Australië en Nieuw-Zeeland der K.J.C.P.L., in het kort de loopbaan van gezagvoerder Zuyderhoudt had geschetst, reikte de heer Van Ravenstein de onderscheiding uit. Na het spelen van het Wilhelmus werd nog het woord gevoerd door vice-admiraal Showers en de president van de M.S.B. de heer McGirr. Zeer onder de indruk dankte gezagvoerder Zuyderhoudt met enkele woorden. Tijdens de lunch, die na afloop der plechtigheid werd gehouden, nodigde de burgemeester van Sydney alle aanwezigen uit op de officiële receptie te komen, die ter ere van kapitein Zuyderhoudt op 15 October door de gemeenteraad van Sydney zou worden gegeven.

Op deze receptie werd met enige treffende woorden gezagvoerder Zuyderhoudt een oorkonde en een gedenkboek van Sydney door de burgemeester overhandigd.

Een plechtigheid als het verlenen van deze onderscheiding aan kapitein Zuyderhoudt, als hierboven beschreven, is wel uniek en voorzover ons bekend hebben nog nimmer autoriteiten als de burgemeester van Sydney en vice-admiraal Showers van zoveel persoonlijke belangstelling doen blijken. E.e.a. houdt verband met de belangrijke verrichtingen van kapitein Zuyderhoudt gedurende de afgelopen oorlogsjaren, welke wel zeer sterk tot het Australische publiek hebben gesproken”.

Van Chinavaart tot oceanvaart.

Gouden Jubileum „Japan-lijn”

Het gouden jubileum van de Java-China-Japan Lijn heeft als vrucht een voortreffelijk gedenkboek, dat door prof. dr. I. J. Brugmans werd samengesteld en een uitstekend beeld geeft van de vele ups and downs, die deze rederij heeft beleefd.

Men heeft zich bij het vaststellen van de jubileumdatum laten leiden door de oprichtingsdatum van de „oude” Java-China-Japan Lijn, want eigenlijk heeft in 1947 een dergelijke metamorphose plaats gehad, dat men vrijwel van een nieuwe maatschappij kon spreken. Toen immers zijn de oorspronkelijke „buitenlijnen” van de K.P.M. overgegaan naar de J.C.J.L., en sindsdien heet de maatschappij de „Koninklijke Java-China-Paketaart Lijnen N.V.”, in het Engels „Royal Inter-ocean Lines”.

Daaraan ontleent het gedenkboek dan ook zijn titel. Want van een betrekkelijk locale lijn, beperkt tot Azië, ging de maatschappij toen de oceanen op om Australië, Afrika en Amerika te bereiken. Het karakter van de rederij onderging een volslagen wijziging, want zij kreeg nu de trajecten Sumatra-Malakka-China, Azië-Afrika-Zuid-Amerika en de verbinding met Australië en Nieuw-Zeeland te verzorgen.

Negen K.P.M.-schepen kwamen de vloot van de maatschappij versterken, waaronder de bekende *Boissevain*, *Ruys* en *Tegelberg*. Daarmede kwam eveneens een einde aan de traditie, die sedert de oprichting der J.C.J.L. bestond, dat de schepen der maatschappij de namen van Javase rivieren droegen.

Afgelegde zeemijlen verdubbeld

Mede onder invloed hiervan is het aantal afgelegde zeemijlen per jaar enorm toegenomen, terwijl het aandeel der verschillende lijnen hierin volkomen is gewijzigd. In 1925 werden afgelegd 525.010 zeemijlen, waarvan 36% op de Japan-lijn, 58% op de beide China-lijnen en 6% op de Java-Saigon-Hongkong-lijn.

In 1950 bedroeg het aantal afgelegde zeemijlen 1.027.208. Het leeuwendeel (55%) kwam op rekening van de Azië-Afrika-Zuid-Amerika-dienst, 14% van de Australië-lijnen en 30% van de Japan- en China-diensten.

De maatschappij vierde haar gouden jubileum onder gunstige omstandigheden. Zij beschikt over 25 prima schepen

met een inhoud van bijna 200.000 brt. en geniet over de gehele wereld een prima reputatie. Het moedige pionierswerk van mannen als Roosegaarde Bisschop, Van Walree, Heldring, maar vooral van L. P. D. op te Noort, wiens naam in de geschiedenis van de Java-China-Japan Lijn een grote rol speelt, heeft dus wel resultaten opgeleverd.

Bij dit jubileum past tevens een woord van eerbiedige hulde aan de nagedachtenis van hen, die aan boord van de J.C.J.L. in de strijd voor de vrijheid zijn gebleven. De J.C.J.L. heeft hiervoor goed en bloed geofferd.

Slechts vijf van de elf schepen overleefden de oorlog. De bemanning van de *Tjsalak*, welk schip in 1944 op 600 mijl Zuid van Ceylon door de Jappen werd getorpedeerd, moest zich aan boord van de Jappen-onderzeeër begeven en werd daar in koelen bloede vermoord. Vijf schipbreukelingen wisten op het nippertje over boord te springen en bereikten na verschrikkelijke ontberingen Ceylon. Hun offer is niet vergeefs geweest. De vrijheid is ten slotte bevochten en de Java-China-Japan Lijn herrees, groter en machtiger dan ooit tevoren.

Het spreekt vanzelf, dat „De Uitlaat” aan dit jubileum nog verdere aandacht zal schenken.

De redactie heeft gemeend nu reeds bovenstaand artikel, ontleend aan „de Telegraaf”, over te nemen. Later komen wij uitvoeriger op dit belangrijke gebeuren terug, wanneer het gedenkboek in ons bezit zal zijn.

HET SCHIP VAN DE WEEK

Radio Nederland Wereldomroep verzoekt ons het volgende te willen mededelen:

Evenals vorige jaar zullen er met ingang van 1 November enkele wijzigingen plaatshebben in de dagelijkse uitzendingen van de Wereldomroep.

Uitzending OOSTSCHIP: (gericht op het Verre Oosten)

van 12.06 tot 12.31 uur GMT op golflengten

13.96 m. — 16.88 m. — 49.79 m.

Herhaling van dit programma:

van 15.28 tot 15.53 uur GMT op golflengten

13.96 m. — 25.57 m. — 49.79 m.

(de zender op 19.71 meter valt juist voor „Het Schip van de Week” begint uit).

Successen voor zeilers.

Na het laatste verslag in „De Uitlaat” van Augustus j.l. is er weer heel wat gezeild. Helaas waren er in deze periode slechts 2 boten in het water, aangezien de *Deining* grondig moest worden opgeknapt. Erg gelukkig zijn onze zeilers deze afgelopen maanden niet geweest. De *Deining* raakte lek, terwijl tijdens een Zaterdagmiddag-wedstrijd het want en de mast van de *Wind* knapten. Door de mast van de *Deining* op de *Wind* over te zetten, kon de volgende dag de *Wind* weer aan de wedstrijden deelnemen. Wat de wedstrijden zelf aangaat: er is niet slecht gezeild. Stm. Van Santen behaalde — sinds het laatste verslag — met de *Zee 3* eerste en 3 tweede plaatsen. Stm. Brassem legde gedurende deze zelfde periode met de *Wind* beslag op 2 eerste, 3 tweede en 1 derde plaats, waarbij nog dient te worden vermeld, dat eveneens met de *Wind* de jaarprijs van de avond- en nachtwedstrijden werd behaald.

Over onze wedstrijdzeilsters is ook goed nieuws te melden. De 12-jarige dochter van wtk. Hendriks behaalde uit een veld van 7 boten de 2de prijs en dat nog wel in een voor haar vreemde boot. Voorwaar een schitterende prestatie!

Slot: (vervolg van pag. 2)

Scheepsnamen bij de K.P.M.

Penang-Asahan-Lijn, was geen succes. Zijn diepgang was te groot om rivieren met een bank er voor te kunnen bevaren en het werd in Jan. 1913 aan de Madoera Stoomtram Mij. verkocht. Ouderen onder ons zullen zich het schepje nog wel herinneren, dat onder de naam van „Resident Bodemeyer” jarenlang de communicatie onderhield tussen Madoera en de Oosthoekhavens van Java. Een volgend vrachtschip was de van de N.D.L. overgenomen „Sambas”, dat werd herdoopt in „Valentijn”, de bekende predikant van de V.O.C. Valentijn was een man van buitengewone betekenis, niet zozeer als predikant, dan wel om zijn in vele opzichten van onschatbare waarde zijnde „Oud en Nieuw Oost-Indië”, een standaardwerk, dat als de „eerste encyclopaedie over gants Indië” wordt beschouwd. De „De Greve” — een kolenboot, die in begin 1907 werd aangekocht — was een voorbeeld, dat de K.P.M. niet bij „oude” namen bleef, want De Greve was een ingenieur van het Mijnwezen, die de Ombilin-kolenvelden ontdekte en bij een poging om de afscheep naar de Oostkust van Sumatra te verkennen, jammerlijk verdronk.

H. Klein

(Gepens. chef van dienst).

(Wordt vervolgd)

Vervolg :

De zee is een goudmijn

Toen de nood aan de man kwam, keken de scheikundigen met hegerige blikken naar de zee. In een kubieke kilometer zeewater bevindt zich zeventien miljoen ton magnesium. Er werd gezocht naar een manier om dit metaal op een goedkope en gemakkelijke manier te winnen en het succes bleef niet uit, want tegenwoordig kost magnesium niet veel, terwijl het in voldoende hoeveelheden is te verkrijgen. Zelfs in de huishouding komt het gebruik van artikelen, die van magnesium zijn vervaardigd, langzamerhand in zwang. Zo zijn er al fietsen, die niet zwaarder wegen dan een normale jupan, en grote ladders, die door een kind kunnen worden gedragen. In Amerika is zelfs een piano van magnesium vervaardigd, die iedere huisvrouw kan verzetten, hoe zwak ze ook mag zijn, en het is te verwachten, dat in de komende jaren de industrie nog talloze andere toepassingen voor magnesium zal vinden.

Magnesium is tot nu toe het enige metaal, dat op commercieel verantwoorde wijze uit zeewater kan worden gewonnen.

Broom

Wel heeft zich echter sinds 1924 een andere industrie ontwikkeld, die een metalloïde aan de zee onttrekt namelijk broom. Broom is een bruine, bijtende vloeistof, die scheikundige verwantschap vertoont met chloor. Het broom wordt gebruikt voor de vervaardiging van verfstoffen en voor geneeskundige doeleinden, want het bezit een verdovende werking. Ook bij de fabricage van brandblusapparaten en in de foto-industrie is het van belang. De grote behoefte aan broom ontstond pas omstreeks 1920, toen werd ontdekt, dat het zich leende voor het samenstellen van een brandstof, die het „slaan” of „pingelen” van benzine-motoren tegengaat.

In 1921 bedroeg de wereldproductie van broom 350 ton per jaar. In 1942 echter, toen de vraag naar benzine met een hoog octaangetal haar hoogtepunt bereikte, was de productie gestegen tot liefst 30.000 ton per jaar, wat mogelijk was geworden door de medewerking van de zee. De eerste fabriek, die broom aan het zeewater onttrok, was het stoomschip „Ethyl”, dat voor de kust van Noord-Carolina kruiste. Men gaf de voorkeur aan een schip, omdat daardoor voor de lozing van het verwerkte water—20.000 liter per minuut—geen dure installatie behoefde te wor-

den gebouwd. Tegenover dit voordeel bleken echter zoveel nadelen te staan, dat deze drijvende fabriek een fiasco werd. In 1931 ging men er dan ook toe over een broomfabriek te bouwen aan de Kure Beach in Noord-Carolina. Deze fabriek produceert 250 kilogram broom per dag en heeft een jaaropbrengst van vier miljoen dollar. *Kon zij alle stoffen, die in het door haar verwerkte water aanwezig zijn, er uit halen, dan zou haar jaaropbrengst nog negentig miljoen dollar méér bedragen.* Tijdens de laatste wereldoorlog werd ook in Texas een broomfabriek neergezet en ook aan de kust van Cornwall in Engeland is er intussen een verzeen.

Behalve magnesium en broom zijn er in de zee nog tal van andere stoffen aanwezig, die mettertijd de grondslag kunnen leggen voor nieuwe grote industrieën. Herinnert U zich nog, hoeveel moeilijkheden in de afgelopen oorlog de land- en tuinbouw ondervonden door gebrek aan kunstmeststoffen? Toch was er een enorme hoeveelheid kunstmest aanwezig in de zee, die wij vlak bij de deur hebben.

Na ijzer : koper.

Geologen schatten, dat de wereldvoorraad aan koper binnen zeventig jaar zal zijn uitgeput. Er is echter in de zee nog een voorraad van dit metaal aanwezig, die toereikend zou zijn voor vele tientallen jaren. Maar de moeilijkheid is ook hier weer: op welke economisch verantwoorde manier kan dit metaal aan de zee worden onttrokken? Voor de oester biedt die kwestie geen moeilijkheden. Wat de moderne techniek niet vermag, speelt zij gemakkelijk klaar. Zij gebruikt het gevormde koper om haar schelp groen te kleuren. De scheikundigen schijnen nu echter een manier te hebben gevonden, waardoor de mens een ernstige concurrent van de oester dreigt te worden. Zij hebben namelijk ontdekt, dat koper aan zeer verdunde oplossingen kan worden onttrokken op een manier, die zeer veel lijkt op het zacht maken van water voor huishoudelijke doeleinden. Wellicht zal uit de „goudmijn” van de zee dus binnen afzienbare tijd ook koper worden gedolven.

Zeeplanten helpen een handje

Jodium, de voor onze gezondheid onontbeerlijke stof, wordt al jaren lang door de zee geleverd. Het winnen er van is echter veel eenvoudiger dan dat van andere stoffen, omdat het zeewier ons daarbij een handje helpt. De zeegrassen hebben namelijk de eigenschap jodium in hun weefsels te verza-

melen. Het verschijnsel, dat zeeplanten mineralen aan het zeewater weten te onttrekken en in hun weefsels op te slaan, kan misschien nog meer worden uitgebuit om de mens andere, meer zeldzame stoffen in handen te spelen, zoals bijvoorbeeld uranium. Indien er ooit zo'n uraniumhoudende plant zou worden ontdekt of gekweekt, zou voor een van de grootste problemen van deze tijd een oplossing zijn gevonden.

Het zeewier zelf heeft intussen ook grote waarde. Er kan namelijk algenzuur uit worden bereid, waarvan onder andere synthetische rubber wordt gemaakt. Dit zuur is tevens in staat een staalhard cement te vormen, dat zeer hoge temperaturen kan verdragen. Het kan hout onbrandbaar maken, terwijl het ook kan worden gebruikt voor de vervaardiging van onbrandbare films. Zelfs kan het dienen als bindmiddel voor bepaalde spijsen en voor het maken van consumptie-ijs. Het belangrijkste echter is, dat van algenzuur textielstoffen kunnen worden vervaardigd, die niet voor kunstzijde onderdoen.

Zo vindt de mens in het zeewater de stoffen voor de industrieën van morgen. Maar dat is niet alles. De industrie heeft energie nodig om te kunnen werken.

Misschien zal eens de geweldige energie, die in eb- en vloedstromingen aanwezig is, kunnen worden ingeschakeld om de fabrieken te laten draaien. Het is dus niet overdreven te zeggen, dat wij voor onze toekomst op de zee moeten vertrouwen.

Uit : „Wereld”



„Wanneer zouden ze nu eens 'n schip naar ons noemen?”

Is het nu Nieuw-Guinea of Nieuw Guinee?

Over de schrijfwijze van de naam van het op een na grootste, misschien wel het grootste eiland ter wereld, heeft immer veel geharrewar bestaan en het is goed de kwestie eens uit de doeken te doen.

Waarschijnlijk voer in 1529 de Spanjaard Alvaro de Saavedra langs de kust van Nieuw Guinee, dat hij Isla del Oro, Goudeiland, genoemd zou hebben.

Vóór hem in 1512 hadden de Portugezen Antonio d'Abreu en Francisco Serrano het eiland reeds gesignaleerd. Don Jorge de Meneses, die in 1526—'27 van het Maleise Schiereiland naar de Molukken varende op Nieuw Guinee verzeild raakte, gaf het land de naam Papua.

De Spanjaard Ynigo Ortiz de Retes komt dan in 1545 met het schip „San Juan” op de Noordkust van het grote eiland en de daarvoor gelegen kleinere eilanden en hij schijnt ook geland te zijn in het mondingsgebied van de Grootvorst van Papua's stromen, de Mambramo. Aan deze Spanjaard dankt het eiland zijn huidige naam. In een voor de Koning van Spanje geschreven verhaal, bericht de Spanjaard Garcia de Escalante Alvarado het volgende (Wij geven de vertaling, zoals die voorkomt in een artikel van C. C. F. M. le Roux in het Tijdschrift van het Bat. Gen.): „Zaterdag, de 20ste van de maand (Juni 1545), gingen zij voor anker op het grote eiland bij de mond van een rivier, waaraan zij de naam gaven van de H. Augustijn en daar haalden zij water en hout, zonder tegenspraak van iemand, want het was daar onbewoond. De kapitein nam 't voor Uw Edelheid in bezit en noemde het Nueva-Guinea. Zo ver als ze langs de kust voeren, was het land heel mooi om te zien en bij de zee waren grote vlakten en op vele plekken en in het binnenland kwam een hoge bergreeks te voorschijn; het geboomte bij de zee was struikgewas en op andere plekken, in het wild groeiende pijnbomen en de dorpen waren vol kokospalmen. De zonshoogte was aan de mond van deze rivier twee graden. Op de vooravond van St. Jan (23 Juni) kwamen ze aan een klein eiland en daarnaast was een ander klein eiland en beide waren naast het grote; zij gingen er voor anker; ze zijn bevolkt met negers, meer zwart dan die van de gepasseerde en zo zwart als die

van Guinee. Het is een goedgezind volk, zij kwamen vreedzaam en zij verkochten hun een menigte kokosnoten; het grote eiland heet Zapafo”, enz.

Op grond van de gelijkenis der Papoea's met de negerbevolking der Goudkust werd het grote eiland door de Retes dus Nueva-Guinea genoemd.

De oude Hollanders spraken van en schreven Nieuw Genée. Op de deur van het aardige, oude huis aan het Pieterskerkhof te Leiden staat in sierlijke hoofdletters „In de bogt van Genée”. In het voormalige universiteitsstadje Franeker bestond een stamkroeg van studenten, die eveneens de naam droeg: „In de bogt van Genée”. Deze oude en rustieke herberg draagt nog heden dezelfde naam. De u, die de Spanjaarden in de naam legden en die de Engelsen behielden, heeft geen andere bedoeling, dan om te zorgen, dat de g behoorlijk zacht wordt uitgesproken. In onze taal is zulk een schutletter onnodig, omdat wij, terecht of ten onrechte, de g toch hard uitspreken. Toen de Nederlanders de tot Nova Guinea verlatiniseerde naam van Nueva-Guinea op de kaarten van Ortelius en Mercator gingen omzetten in Nieuw Guinea vertaalde men derhalve slechts het bijvoegelijk naamwoord, maar liet de aan Afrika's Westkust ontleende eigennaam, onvertaald. De naam wordt afschuwelijkerwijze vaak zelfs uitgesproken Gu-ie-ne-ja.

In het „Tijdschrift Nieuw Guinea” 1937/'38, p. 141 e.v. geeft Dr. A. J. Pannekoek een uiteenzetting omtrent de schrijfwijze van de naam van het eiland, waaraan wij het volgende ontleenen.

Aan de Gouvernementsdiensten was in het algemeen voorgeschreven om de schrijfwijze te volgen van de tweede uitgave van de bekende „Lijst van de voornaamste aardrijkskundige namen” uit 1923. Deze lijst was samengesteld door een bij Gouv. Besl. van 1920 ingestelde commissie, die gebruik heeft gemaakt van de spelregels van 1921, bedoeld bij het rondschrjven van het Dept. van O. en E. dd. 26 Juli 1921. De eerste uitgave van deze lijst dateert

van 1906 en geeft „Nieuw-Guinea” met een koppelteken en een a op het eind. In de tweede uitgave, die van 1923, is de schrijfwijze „Nieuw Guiné” en is het koppelteken dus vervallen, de a weggelaten en heeft de e een accent aigu gekregen.

Bij Gouv. besluit van 5 Aug. 1925 werden 12 namen van genoemde lijst gewijzigd en daaronder bevond zich ook (Nieuw) Guiné. Nu werd de schrijfwijze (Nieuw) Guinee.

De 1ste Gouvernementssecretaris zendt dan 29 Mei 1936 een circulaire de wereld in, waarin hij (blijkbaar met afgrijzen) constateert, dat in ambtelijke stukken door elkaar gebruikt worden: „Nieuw-Guinea”, „Nieuw-Guinée” en „Nieuw-Guiné”. Hardnekkig had men vastgehouden aan de oude naam (Nieuw-Guinea, de schrijfwijze van vóór 1923), waarbij dan nog twee verbasterde schrijfwijzen waren gekomen.

De officiële spelling (Nieuw-Guinee) van 1925 wordt niet genoemd, evenmin die, welke van 1923 tot 1925 voorgescreven was (Nieuw Guiné). Men gooi-de er blijkens dit staatsstuk dus maar zo'n beetje met de pet naar. Dat kon natuurlijk niet zo blijven en de 1ste Gouvernementssecretaris betoogde, dat het wenselijk was, dat er eenheid in de schrijfwijze kwam, waarbij Zijnhoogedelgestrenge echter jammer genoeg vergat, dat die eenheid officieel reeds lang bestond door het voorschrijven in 1925 van de naam Nieuw Guinee bij Gouvernementsbesluit, een stuk van hoger orde n.b. dan een rondschrjven van de 1ste Gouvernementssecretaris.

Toch: Nieuw-Guinea

In ere werd hersteld de spelling voorkomend in de lijst van 1906 met een a op het eind en het koppelteken. Dat laatste, als unicum, in afwijking van de regels van de „Lijst van de voornaamste aardrijkskundige namen”.

Nieuw Guinee is in overeenstemming met naam, afleiding, uitspraak en ten dele ook met de oude spelling (Genée). De verbuiging Nieuw Guinees is minder lelijk dan Nieuw Guineas. De afleiding Nieuw Guineeër verdient de voorkeur boven Nieuw-Guineaër, over welke spelling men zijn tong breekt.

Summa summarum: Juist is de schrijfwijze Nieuw Guinee; officieel is de schrijfwijze Nieuw-Guinea.

Uit: „De Indische Verlofganger”

De oude dag druk bezet

Ervaringen in Amerika zijn uiterst leerzaam

In onze artikelenreeks over de problemen der gepensioneerden wezen wij er reeds op, hoe men elders, waar de belangrijkheid van het steeds groter wordende probleem is erkend, maatregelen overweegt en ook uitwerkt om zoveel mogelijk in deze noden te voorzien.

In Amerika is men verder. Zo heeft de Standard Oil Company (New Jersey) de bestudering van het probleem serieus en —men mag wel zeggen— met kracht ter hand genomen. Onderstaande bijzonderheden zijn aan haar huisorgaan ontleend.

Men hoopt op basis van volkomen vrijwilligheid te bereiken :

1. Dat iedere man een realistisch beeld krijgt van het leven, dat hem als gepensioneerde wacht ;

2. Dat hij wordt aangemoedigd om na te denken over de besteding van zijn tijd, wanneer hij niet meer werkt ;

3. Dat hij hulp verkrijgt bij het opstellen van zijn plannen, zolang hij nog in dienst is.

Een serie van vijf discussiebijeenkomsten met werknemers, die over een jaar ongeveer zullen worden gepensionneerd, wordt daartoe in de werktijden gehouden. (Men verwacht intussen betere resultaten, wanneer de voorbereiding nog vroeger begint. En hoopt later dan ook hen in te schakelen, die nog twee, drie, vier of zelfs vijf jaar voor de boeg hebben).

Wat moet ik beginnen?

De belangstelling voor een en ander dateert van enkele jaren geleden en is een gevolg van de ervaringen, die de commissie van Bijstand en Advies in de loop der jaren bij de Standard Oil had opgedaan. Bijna allen, die advies kwamen inwinnen, vroegen : „Wat moet ik beginnen, als ik eenmaal gepensionneerd ben ?” Twee jaar geleden begonnen daarom de personeelsafdelingen van de ESSO-raffinaderijen een onderzoek in te stellen naar de omstandigheden van de oudgedienden. Er werden er een paar ontdekt, die er slecht aan toe waren.

Eén van hen, drie of vier jaar gepensionneerd, was een algehele instorting nabij. Hij had zich na zijn pensionnering overal uit teruggetrokken en behalve zijn betrekking ook alle andere dingen, waarin hij belang stelde, laten schieten.

Dat was een extreem geval. Maar ook de meeste andere gepensioneerden hadden bepaalde moeilijkheden met het vinden van een nieuwe plaats. Er waren er slechts enkelen, bij wie de overgang naar het rustige leven buitengewoon harmonieus was verlopen.

Vroegtijdig plannen maken

En zo kwam men, na nauwkeurige studies op dit gebied (de gerontologie) tot de volgende conclusie :

„Om als gepensioneerde te slagen is het noodzakelijk vroegtijdig goede plannen te maken en deze na de pensionnering zo goed mogelijk uit te voeren. Een druk bezette oude dag is een goede oude dag. Wanneer men zonder vaste plannen het actieve leven vaarwel zegt, kunnen er lichamelijke en geestelijke stoornissen volgen”.

Vandaar het besluit om contact op te nemen met werknemers, die de pensioengerechtigde leeftijd naderden. Het bleek al spoedig, dat inderdaad velen van dezen zich het hoofd braken over wat zij met hun vrije tijd aanstonds zouden beginnen. Men had er duidelijk behoefte aan te worden aangespoord om te gaan nadenken over zijn laatste levensjaren.

Discussiegroep

In Bayonne en Bayway, twee ESSO-raffinaderijen in de staat New Jersey, werd daarop getracht dit probleem door middel van discussiegroepen aan te pakken. Men had namelijk geconstateerd, dat een groep personen, allen worstelende met hetzelfde probleem, gemakkelijker te adviseren is dan enkelen, aangezien laatstgenoemden de neiging krijgen zich terug te trekken, wanneer hun privé-leven ter sprake komt. Maar dat laatste is niet de bedoeling.

Een der discussieleiders merkte o.a. op : „Wij proberen niet ons met privé-aangelegenheden te bemoeien ; want wat zij met hun leven willen doen is per saldo hun eigen zaak. Wij willen alleen maar, dat zij hun blik eens op de toekomst richten en de problemen leren zien, waarmee zij straks allemaal te maken krijgen”.

Een tweede loopbaan

Het is zeer belangrijk, dat de a.s. gepensioneerden een werkelijk optimis-

tische kijk hebben op het leven, dat hun wacht na de pensionnering.

Zij worden dan ook aangemoedigd de pensionnering te beschouwen als een overgang van de ene fase in hun loopbaan naar de andere. Niet een „aan de dijk zetten”.

Deze stap vergt intussen net zoveel voorbereiding als iedere andere belangrijke stap in het leven. Zij moeten leren inzien, dat deze tijd, mits goed voorbereid, letterlijk de kans van hun leven kan en moet betekenen. Hun eerste kans misschien om ambities te verwezenlijken en wensen te volgen, welke ze hun hele leven hebben gekoesterd.

Natuurlijk vraagt deze vrijheid een zekere mate van financiële onafhankelijkheid. En gelukkig valt deze de meesten van de employé's dezer maatschappij ten deel. Zij zullen hun levensgewoonten op bepaalde punten natuurlijk moeten aanpassen, maar zij zijn verzekerd van een redelijk vast inkomen.

Natie van ouderen

Amerika is langzaam maar zeker bezig een „natie van ouderen” te worden. De groep van 65 jaar en ouder is de laatste tien jaren meer dan een derde in aantal toegenomen. Vijf en zestig procent van de verwachte bevolkingstoename in de komende 10 jaren zal op rekening komen van deze groep. De situatie is gelukkig niet hopeloos. De noden der ouden van dagen genieten alom een groeiende belangstelling. Kerken, verenigingen, scholen en werkgeversorganisaties zoeken naar wegen, om hun nog een werkzaam aandeel in de maatschappij te geven. De landsregering riep daartoe verleden zomer een conferentie bijeen van specialisten uit alle delen van de Ver. Staten. Hier kwamen doktoren, zakenmensen en sociale werkers bijeen om hun ervaringen uit te wisselen en praktische oplossingen aan de hand te doen.

Nog geen afscheid

Ook de industrie, die reeds lang de financiële moeilijkheden van de gepensioneerden kende, gaat zich nu bezig houden met de sociologische aspecten. Werkgevers en werknemers huldigen tot nog toe de opvatting, dat iemands productiviteit ophoudt, wanneer hij zijn werkzaamheden neerlegt.

Thans wordt echter langzamerhand algemeen erkend, dat afscheid van de werkkring nog geen afscheid betekent van de maatschappij, dat een blijvende belangstelling en activiteit voor ieder individu, ongeacht zijn leeftijd, van het hoogste belang zijn voor zijn lichamelijk en geestelijk welzijn en dus van belang voor de samenleving.

(Uit : „De Telegraaf”)

Dir. Harinck woonde radiouitzending bij

Op 12 September 1952 was het „schip van de week“-programma van „Radio Nederland“ gericht tot twee schepen van onze maatschappij, t.w. het s.s. „General van Geen“ en het m.s. „Musi“. De uitzending werd bijgewoond door onze directeur, de heer Harinck. Als vertegenwoordigers der K.P.M. waren aanwezig de heer J. Roering en Mevrouw Ch. M. Masselink.

Mevrouw Masselink sprak de volgende groet uit :

„De heer Cappelle is Zondagavond na een voorspoedige reis op Schiphol gearriveerd en direct opgenomen in de oogheelkundige kliniek van Prof. Hagendoorn in het Wilhelminagasthuis te Amsterdam.

Dr. de Priester vertelde mij, dat de toestand van de heer Cappelle gunstig is. Hij moet echter nog worden geopereerd en dat zal deze week gebeuren.

Ik vind het aardig U ook nog te vertellen, dat hier in ons midden is de heer Harinck, directeur der K.P.M. in Indonesië, die het op prijs stelt met zijn echtgenote deze koopvaardijuitzending bij te wonen.

Gezagvoerders en officieren van het s.s. „Van Geen“ en het m.s. „Musi“ : ik wens U een goede wacht en behouden vaart toe. K.P.M.-ers in Petamburan, 't Logeergebouw en aan de Kali Mati, een hartelijke groet van ons allen uit de studio in Hilversum“.

Naar aanleiding van de uitzending bestemd voor het s.s. *Generaal Van Geen* ontving Radio Nederland van kapitein W. Vader Dzn. het volgende schrijven uit Makassar :

„Op 12 September l.l. genoten wij de eer, binnenliggend te Makassar „schip van de week“ te zijn. De ontvangst was prima en te vergelijken met de ontvangst, welke we in de Hollandse huiskamers gewend zijn, als we op Hilversum zijn afgestemd.

In Straat Makassar was de laatste tijd de ontvangst van PCJ slecht en we hadden also niet al te grote verwachtingen. De 16- en later de 19 meterband waren nu uitstekend.

Wij zijn uw organisatie ten hoogste dankbaar voor het grote genoegen, welke uw uitzending ons heeft verschaft. Een groot voordeel was wel, dat wij niet in vol varensbedrijf waren en zoveel mogelijk hinderlijke apparaten konden uitschakelen.

Wij vonden het verder erg prettig in de uitzending iets over onze derde (td. 2de) wtk. Cappelle te vernemen, die — na een ongeluk aan het oog — met spoed naar Nederland werd gezonden voor een nadere deskundige behandeling.

In eindig met de hoop, dat uw omroep nog lang ons dit grote genoegen zal mogen verschaffen“.

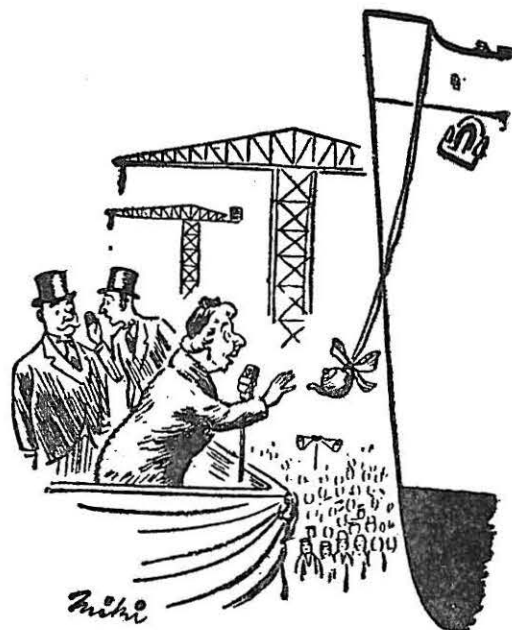
Ook aan boord van het m.s. *Musi* werd de uitzending prima ontvangen. Het telegram, dat „Radio Nederland“ ontving, luidde als volgt :

„Gezagvoerder en officieren m.s. „Musi“ betuigen u hierbij hun oprechte dank voor de schitterend geslaagde uitzending „schip van de week“.

De uitzendingen werden uitstekend ontvangen op de 16- en 19 meterband, onze positie was westkust Sumatra ter hoogte Padang — état major“.

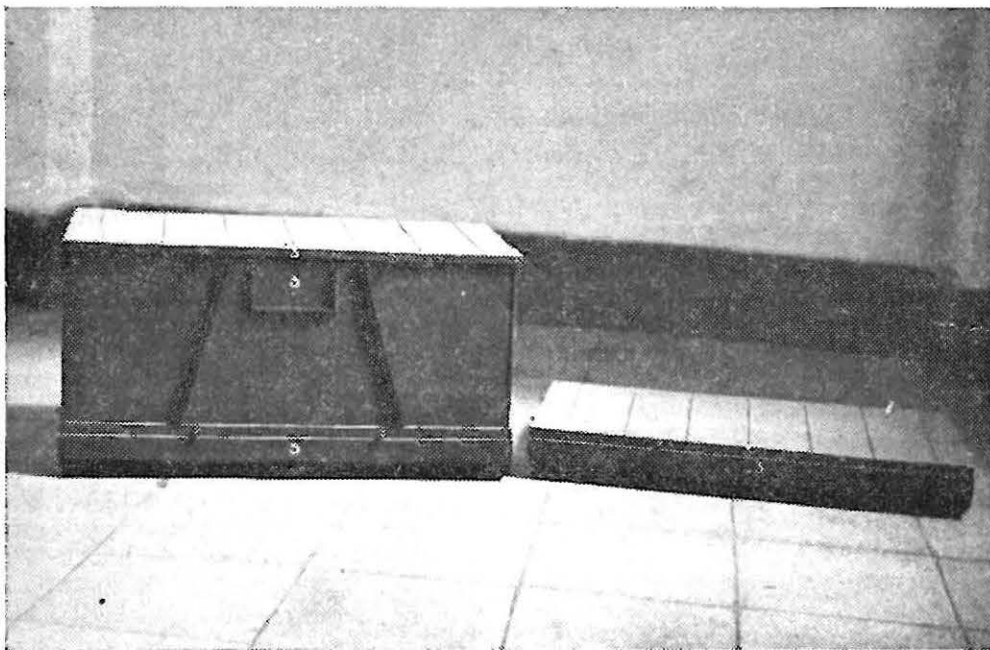
De ouders van telegrafist H. Deursen a.b.v. de *Musi* ontvingen het volgende telegram van hun zoon :

„...Vader en Moeder, uitzending was heel goed. Heb jullie heel goed kunnen verstaan. Hartelijk bedankt en veel groeten-Hans“.



„Ze is niet alleen mijn vrouw, maar ook voorzuster van de Blauwe Knoop“.

Stalen K.P.M.-laadkisten



(Foto Tong en Tim).

Binnenkort zal een aantal stalen laadkisten in gebruik worden genomen voor het vervoer van duurdere lading. Deze kisten kunnen door afschepers van de maatschappij worden gehuurd voor het vervoer van hun goederen vanuit hun gudang naar gudang ontvangers. De laadkisten verschijnen in twee afmetingen, n.l. van 1 m³ en van 3½ m³ inhoud.

Bovenstaande foto geeft links een afbeelding van de 3½ m³ laadkist in gevulde toestand ; rechts dezelfde laadkist ineengeklapt, wanneer deze ledig moet worden geretourneerd.