

1 april 1953
8e jaargang no. 4

de witlaan

personeelsorgaan van de n.v. koninklijke pakketvaart-maatschappij

Op de frontpagina:

Veertransport ter rede van Buleleng.
Op de achtergrond het m.s. „Waikelo”.



Doet U mee ?

In het Februari-nummer richtten wij een oproep tot onze amateur-fotografen om mede te dingen naar de maandelijksse uitgeloopte prijs van Rp. 50.— voor de beste foto van de maand. Storm heeft het niet gelopen met deze foto-inzendingen: tot op heden ontvingen wij er slechts drie !

Op de omslag-pagina van „de Uitlaat” prijkt nu maandelijks een foto en het is deze frontpagina-foto waar wij het even met u over willen hebben.

De redactie zou het bijzonder op prijs stellen om iedere maand op de omslag een leuke bedrijfs- of scheepvaartfoto op te kunnen nemen, hetgeen het uiterlijk van ons blad uiteraard ten goede komt. Maarhoe komen wij nu aan aardige foto's hiervoor? Wij zijn min of meer gebonden aan een bepaalde afmeting; u begrijpt wel, dat wij voor het beoogde doel geen zgn. „liggende” of vierkante foto kunnen gebruiken, dit zou de indeling van onze omslagpagina bemoeilijken. Wij hebben een „staande” foto nodig. De afmeting doet er verder minder toe: wij zorgen wel dat de foto op de juiste grootte wordt geelicheerd.

Mogen wij nogmaals de medewerking inroepen van onze fototoestelbezittende personeelsleden om aan deze (doorlopende) fotowedstrijd mede te doen? Voor hen, die het misschien zijn vergeten, volgen hier nogmaals de voorwaarden, waaraan moet worden voldaan:

1. Uw inzendingen te richten aan:
De redactie van „de Uitlaat” — p/a
Hoofdkantoor K.P.M.
Medan Merdeka Timur 5 —
Djakarta;
2. de foto's moeten glanzend zijn afgedrukt en een afmeting hebben van (minstens) 6×9 cM., terwijl het negatief moet worden bijgevoegd;
3. naam en adres, alsmede het motto waaronder de foto wordt ingezonden, duidelijk vermelden;

4. indien de door U ingezonden foto in „de Uitlaat” wordt opgenomen, ontvangt U een beloning van Rp. 50.— (vijftig rupiah);
5. ingezonden foto's en negatieven, wel of niet gehonoreerd, kunnen NIET worden teruggezonden;
6. de inzenders-(sters) verlenen de redactie van „de Uitlaat” het recht tot publicatie van de door hen ingezonden foto(s) over te gaan, zonder daartoe tot enige verplichting gehouden te zijn;
7. over de inzendingen, zomede over de toekenning der prijzen, kan NIET worden gecorrespondeerd.

Doet U mee?? Wij rekenen er op!

Voor de beste bijdrage aan ons blad.

Gezagvoerder Fleurbaay (elders in dit nummer treffen onze lezers wederom een reproductie aan van een door hem vervaardigd schilderij), schreef ons een dezer dagen dat hij het plan had opgevat om enkele door hem, naar maritieme gegevens, te maken schilderijen uit te loven onder die personeelsleden, die in de loop van dit jaar de beste bijdragen voor ons blad zouden leveren. Kapitein Fleurbaay had zich e.e.a. als volgt gedacht :

1. een schilderij van 40×30 cM. voor het beste of leukste gedicht met betrekking tot een of ander K.P.M.-voerval, K.P.M.-schip etc.;
2. een schilderij van dezelfde afmeting voor de beste of leukste spreuk;
3. een schilderij van dezelfde afmeting voor de beste foto van het jaar;
4. een schilderij van 70×50 cM. voor diegenen die in prozavorm zijn beste zienswijze geeft over het onderwerp: verantwoordelijkheidsbesef mede in verband met genoten opleiding en opvoeding (zoals vorming van karakter en geest van onze a.s. jonge stuurlieden en dus toekomstige gezagvoerders).

Dat is niet gering. Wij zijn gezagvoerder Fleurbaay zeer erkentelijk voor deze vorm van medewerking om, zoals hij zelf schrijft: „te komen tot een goed verzorgd maandblad vóór en dóór K.P.M.-ers en tot het beste maandblad van alle Nederlandse scheepvaartmaatschappijen”. Wij willen niets liever ...!



Achtste jaargang — No. 4

Overneming van tekst en illustraties alleen geoorloofd met bronvermelding *

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

Dit nummer bevat o.a.:
Nederland — land van
solidariteit. *

Fatale factor in de stormramp
in Nederland. *

Onze nieuwe S.A.-schepen *

Het M. C. Koning Studiefonds. *

Het „Plan Schuman”. *

Wat onze Civiele Dienst in
1952 verwerkte. *

„Die Rycke Reeders” in
Surabaja.

Nederland – land van solidariteit

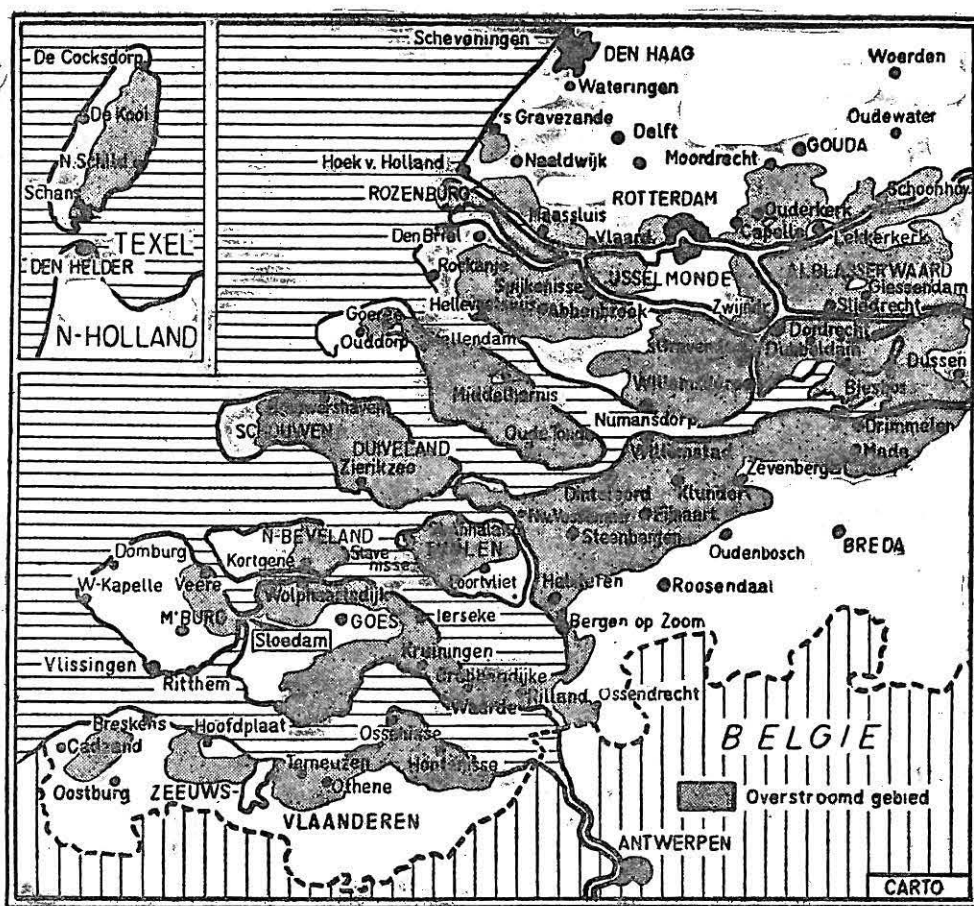
Zierikzee, Februari 1953.

Met dekens uit Twente, met levensmiddelen uit heel het land — met een boodschap van solidariteit namens werkend Nederland zijn wij hierheen gekomen — naar dit land in rouw, waar Nederlands' ervijand tijdelijk weer heeft overwonnen.

Het is goed, dat ieder weet, hoe dit deel van Nederland lijdt. Aanstands bij aankomst in Bruinisse namen we deel aan het reddingswerk. In de overstroomde polders van Schouwen — Duiveland, dat een toonbeeld is van de ellende, die heerst in een tiende deel van Nederland, zochten wij naar de laatste achterblijvers, zich vastklampend aan hun verdronken land, hun half ingestorte woning. Amerikaanse Ducks doorkruisen het land en gezeten op een dezer amphibie-vaartuigen, omgord met een oranje zwemvest, en in gezelschap van dappere Duitse jongens en Hollandse militairen reden wij binnen in een troosteloze wereld van water en wanhoop. Een colonne van twintig Ducks bewoog zich moeizaam voort, om bij het eerste kruispunt zich waaivormig te verspreiden. Het bleek zelfs voor de Ducks nauwelijks mogelijk een weg te vinden in het uitgestorven hart van dit poldergebied, waar de gordijnen van de verlaten of uitgestorven boerderijen wapperen uit de gebroken ramen, en een illusie wekken als of er nog leven is, dat wacht om bevrijd te worden.

De molenaar van Willemstad heeft nog tijd gevonden om de volle wieken in staand kruis te zetten — dit is in de molentaal: Help ons — wij zijn in nood. Op Schouwen-Duiveland en op veel andere plaatsen in het geteisterde gebied was dit niet mogelijk. Daar werd de molenaar met de rest van de bevolking door het water verrast. Een enkeling heeft zich kunnen redden op een hogere étage, een uitstekend dak en het zijn deze eenzame lieden, waarnaar de heli-copters boven onze hoofden zoeken. Zij vestigen onze aandacht op de plaatsen waar hulp wordt gevraagd.

Op gedropte rubberboten komen de in de ijzige wind huiverende vluchtelingen naar de verzamelpunten, waar onze amphibie passeert. De stakkers worden snel in een deken gewikkeld: zij zijn uitgeput van de kou en het voedselgebrek — hun verhalen zijn allen gelijk. U kent ze uit de kranten. Op een iets hoger gelegen punt komen de Ducks weer bijeen. Op dit punt verzamelen zich ook de redders zelf, die in platte vaartuigen van boerderij naar boerderij zijn gevaren, overal speurende naar tekenen van leven. Waar zij een dode vinden, hebben zij een kruis in de grond



Overzicht van het ondergelopen land.

geplant. Er zijn er verscheidene. Een der jongens — lid van de Nederlandse marine — doet een sober verhaal van twee kinderen hand in hand gevonden op een dijk — dood, van kou gestorven. Er staat nu een kruis, dat van verre te zien is. De kinderen liggen er hand in hand.

Als alle redders en geredden verzameld zijn gaat het voort naar Zierikzee, dwars door de polder. Over een lange vaart die eens een weg is geweest, met kilometerpaaltjes en bomen en villa's langs de kant. Maar de kilometerpaaltjes duiken onder water en de telefoonpalen zijn omgevallen en de villa's ingestort of op het punt te verzakken. Een bord van de A.N.W.B. wijst ons triest de weg.

Dan houdt de zekerheid plotseling op. Het wordt snel duister en de ijskoude wind giert over de watervlakte. De golven beuken tegen de boeg van onze Duck. Het land is veranderd in een oneindige zee. De wielen van onze Duck hebben al lang geen vaste grond meer. De schroef raast door het water en wij varen over bomen en struiken. Onze chauffeur-stuurman is één ogenblik de koers bijster en tolt in het rond, zoekend naar een houvast. De Duck ligt met zijn vijf en twintig opvarenden zwaar in het water en de golven slaan in schuim uit- een op onze voorruit.

Maar een schuit van de marine wijst

ons de weg, en in volle vaart koersen we naar het silhouet van een dijk, hoog boven de verdronken boerderijen, waar plotseling een lichtsignaal wordt gegeven. Zo is nu deze polder.

Wij zitten even later tegenover de burgemeester van Zierikzee. Wij horen zijn relaas. Wij vernemen, dat heel Schouwen-Duiveland moet worden ont-ruimd. Dit is een Nederlandse zaak, zegt hij, en Nederland toont dit te begrijpen. Wij hebben aan niets te kort, maar het zal jaren duren voor ons eiland weer is opgebouwd. Wij hebben — ook straks — de hulp van Nederland nodig.....

Een halfuur later komt een nieuwe groep evacués — 200 man uit Noord Schouwen, zij worden ondergebracht in scholen en kerken en morgen worden zij per schip naar Rotterdam gebracht. Bij de kerk staat het geredde vee. De dieren loeien klagelijk in de koude nacht.

Tracht geduldig te zijn bij 't verdragen van andermans fouten en allerlei gebrekkigheden, daar ook gij met veel behept zijt, wat door anderen verduurd moet worden.

Thomas à Kempis.

Fatale factor in de stormramp in Nederland.

Ongunstige windbaan.

door

prof. dr. W. Bleeker

Eb en vloed trekken in regelmatige opvolging aan Nederlands' kust, zee-armen en riviermondingen op. Zij zijn, zoals een ieder weet, het gevolg van de aantrekkende werking van zon en maan. De eb interesseert ons niet zo bijzonder; de vloed meer. Bij nieuwe en bij volle maan spannen zon en maan samen en kan er een springvloed, dat wil zeggen een extra hoge vloed ontstaan. Zo'n springvloed is op zichzelf nog niet zo erg. De Nederlandse Waterstaats-ingenieurs weten uit getij-analyses wel te berekenen wanneer springvloed en hoe hoog ze zullen zijn. Door de dijken voldoende sterk te maken en de duinen behoorlijk te onderhouden, slaagt men er wel in bij gewone springvloed de erfvijand buiten Nederlands' gebied te houden.

Een gewone vloed wordt echter bedenkelijk en een springvloed hoogst gevaarlijk, wanneer de astronomische invloeden van zon en maan vergezeld gaan van meteorologische invloeden, dus wanneer ook de wind een rol gaat spelen. Een harde wind voert het oppervlakte-water met zich mede, vooral ook omdat de lucht op een „ruwe” gegolfde zee behoorlijk vat heeft. In een oneindig grote zee zou een dergelijk meeslepingseffect geen nare gevolgen hebben; zodra echter ergens door het in beweging gebrachte water een kust bereikt wordt, loopt het niveau op. Het zee-oppervlak staat niet langer horizontaal; de kracht van de wind slaagt er in een schuine waterspiegel te handhaven, waarbij natuurlijk aan de kust de hoogste standen worden waargenomen. Het zal zonder meer duidelijk zijn, dat voor winden tussen W.N.W. en N.N.W. de Noordzee een vrijwel afgesloten bekken vormt, in welks zuidelijke gedeelte de waterstand behoorlijk op kan lopen. De afvoer door het Nauw van Calais is dan volkomen onvoldoende.

Alvorens op de theorie van de stormvloed nader in te gaan, zij vermeld, dat onze duinen en dijken zelfs het hoge water van een stormvloed wel zouden kunnen keren, als dit water zich maar rustig gedroeg. De golven maken de situatie echter extra bedenkelijk; zij zijn de echte vijanden van onze waterkeringen.

De energie van deze golven breekt zich op een flauw hellend strand baan in de vorm van krullers en brekers. Het strand voor de duinen wordt door de grondzeeën omgewoeld, het zand om de strandhoofden weggespoeld. Bij onze dijken is de zee in de regel dieper en de golven worden niet gebroken, doch lopen tegen de dijktafsluiting op. Door deze golfploop wordt de dijk aan de bovenzijde of zelfs aan de binnenglooijing

beschadigd. Het treft verder buitengewoon ongelukkig, dat de golfploop hoger is naarmate het water voor de dijk dieper is. Bij een stormvloed is het water juist extra diep, golfplopen van 4 meter of meer worden dan aan de Nederlandse kusten waargenomen, en niet altijd kunnen de waterkeringen aan dit geweld weerstand bieden.

Per jaar komen er altijd wel enige stormvloed en zo omtrent eens per eeuw, is er wel een, die zich ontwikkelt tot een catastrofe. Onze vaderlandse geschiedenis vermeldt de beide Elisabethsvloed van 1404 en 1421, die als gevolg van onvoldoende zorg voor de duinen zich tot rampen van ongekende omvang ontwikkelden. In 1421 zouden 10.000 personen zijn omgekomen en 72 dorpen in het water verzwolgen zijn. Dat jaar verdwenen de duinen bij Westkapelle en Petten en werd de Biesbosch gevormd.

De ramp van Reimerswaal vond in 1530 plaats. Allerheiligen van 1570 was een andere zware dag. En zo volgen nog 1717, 1775, 1825 en ten slotte 1916.

Nederlandse onderzoekingen

Is het wonder, dat het vooral Nederlandse ingenieurs, meteorologen en oceanografen waren, die studies van stormvloedverschijnselen maakten. Zeker, ook buitenlanders hielden zich met dit rampverschijnsel bezig; de vloed in de Duitse Bocht gaven de Duitsers daartoe alle aanleiding, in de Finse Golf ontstonden bij Westenwind dikwijls overstromingen, die de Finnen uitdaagden zich met dit probleem bezig te houden, de Engelsen kennen hun overstromingen in de Thames en de brede westelijke riviermondingen, de Argentijnen vrezen de Zuidoostenwinden bij de La Plata-monding en ook de Japanse onderzoekers lieten zich niet onbetuigd. Doch in Holland volgt de ene onderzoeker de andere op: Engelenburg, Felix Ortt, Gallé, Lely, Masure en ook

de grote Lorentz hebben zich met dit probleem bezig gehouden.

Het laatste woord op dit gebied werd in 1947 door Schalkwijk gesproken, die met een mooie dissertatie de grafieken, welke de basis vormen van onze huidige voorspellingstechniek, verder verbeterde. Na de watersnood van 1916 hadden namelijk Waterstaat en K.N.M.I. de handen ineen geslagen en was de Stormvloedwaarschuwingsdienst georganiseerd. Na een lange proefperiode trad deze dienst voor het voetlicht; een gewaarschuwd man telt immers voor twee.

Het berekenen van de grafieken, die als basis voor de voorspelling moeten dienen, is geen eenvoudige zaak. Het zou minder moeilijk zijn, indien de aarde niet draaide (de wet van Buys Ballot geldt ook voor bewegend water!), indien de windrichting en windkracht overal constant waren, indien de zee overal even diep was en indien de kusten strakke, rechte lijnen waren. Doch zelfs dan doen zich nog complicaties voor, als gevolg van schommelingen, die in de afgesloten zee kunnen optreden. Hoeveel ingewikkelder wordt de situatie onder natuurlijke omstandigheden met een windveld, dat in plaats en tijd varieert, een zee van veranderlijke diepte en een kustlijn, die allerlei inhammen vertoont.

De diepte van de zee speelt een belangrijke rol. Was de Noordzee dieper dan zou de waterstand bij stormvloed minder hoog zijn. Dit klinkt nu merkwaardig, doch het is te begrijpen, wanneer men bedenkt, dat het diepe water natuurlijk van de kust af naar open zee wil stromen. In een ondiepe zee zijn de wrijvingskrachten, die het terugstromende water van de bodem ondervindt, relatief belangrijker. Schalkwijk verdeelde de Noordzee daarom in drie rechthoekige stukken van ongeveer gelijke diepte en was zo in staat de bijdrage tot de „opzet” van elk stuk te berekenen.

Toetsing van de theoretische resultaten is niet eenvoudig aangezien het geïdealiseerde geval ons nooit door de natuur wordt gepresenteerd. Toch gaf een onderzoek van een aantal stormvloed en opgetreden sinds 1920, zeer bevredigende uitkomsten. Tal van sinds 1947 opgetreden stormvloed hebben de juistheid van de grafieken aangetoond.

Werkwijze der meteorologen

Hoe gaat nu de meteoroloog in de praktijk te werk? Eerst wordt het gewone getij opgezocht; daarna wordt de wind voor het ogenblik van hoogwater geschat, zowel wat richting als kracht betreft en voor alle drie de vakken. De grafieken leveren dan de bijdragen van de totale meteorologische invloed (op

een kleine correctie voor de luchtdruk na), welke „opzet” bij de hoogwaterstand opgeteld het stormvloedniveau levert. Nu zijn we er echter nog niet. De gevonden waarde geldt wel voor de kust, maar men wil weten hoe het in de zee-armen en riviermondingen is. De Oosterschelde bijv. is weer een afzonderlijk bassin waarin extra opwaaiing optreedt. In de riviermondingen werken het zee-water en het „opperwater”, d.w.z. het rivierwater zelf, samen. Bij de stormramp was het nog een geluk bij een ongeluk, dat de rivieren niet bijzonder gewassen waren.

Met een volgend stel grafieken worden nu de maximaal mogelijke standen voor verschillende kringen berekend en zodra deze boven bepaalde grenzen komen waarschuwingen uitgegeven, welke gelden voor de twee eerstvolgende hoogwaters.

De catastrophale depressie was Vrij-

dagmiddag 30 Januari reeds ten Noordwesten van Schotland gelegen en trok langzaam Oostwaarts; Zaterdagmiddag nam zij een duik naar het Zuiden en het uitgebreide stormveld aan haar achterzijde was aanleiding tot het uitgeven van een waarschuwing voor gevaarlijk hoogwater. De zwaarste winden werden te De Bilt tussen 22 en 24 uur en tussen 4 en 6 uur waargenomen. Toch valt de schade aan bomen en huizen over het grootste deel van Nederland mee. De bekende storm van het Haagse bos heeft veel zwaarder huisgehouden. Doch op de Noordzee was de windbaan strak en zo ongunstig, dat alle vakken een bijdrage tot de opzet leverden. Dit is de fatale factor in de stormramp geweest en het was onder andere een gevolg van de baan via de Duitse Bocht, die de depressiekern volgde.

(Elseviers' weekblad).

HET NATIONALE RAMPENFONDS.

K.P.M.-ers droegen meer dan een kwart miljoen Roepiahs bij!

Tot 20 Maart j.l. was bij ons Comité voor het Nationale Rampenfonds Nederland, inclusief de bijdragen van 81 schepen, ingeschreven voor fl. 17.940,60 en Rp. 147.887,41. In Rupiahs uitgedrukt dus juist iets meer dan 2 ton! Dit bedrag stelt niet het totaal bedrag voor, dat door wal- en varende personeel werd bijgedragen, aangezien opvarenden van een zeer groot aantal schepen en ook walpersoneel van enkele agentschappen spontaan reeds hun bank in Nederland hadden opgedragen een bijdrage naar den Haag over te schrijven. Voorts had een enkel agentschap voor de ontvangst van de circulaire van het K.P.M.-comité de aldaar bijeengezamelde gelden reeds aan een der Nederlandse Commissariaten afgedragen.

In totaal taxeren wij, dat de K.P.M.-ers meer dan een kwart miljoen Rupiahs hebben bijgedragen!

GASTURBINES VOOR SCHEPEN.

Naar aanleiding van de proeven, die de Amerikaanse Marine zal gaan nemen met een door atoomkracht voortbewogen duikboot, hebben Amerikaanse deskundigen verklaard, dat volgens hun mening het nog wel een jaar of tien zal duren eer men kan gaan denken over atoom-voortstuwing van koopvaardij-schepen. Maar intussen hebben de geleerden in Europa ook niet stil gezeten. Zoals men weet, werken Noorwegen en Nederland samen aan onderzoeken van de toepassingen van atoom-energie en aan het ontwerpen van een door atoomkracht voortbewogen schip. Volgens Professor Brinkman van het Natuurkundig Laboratorium van de Rijksuniversiteit in Groningen zou er al zijn vastgesteld, dat atoom-energie zeer veel mogelijkheden heeft voor schepen van 3 — 5000 ton.

Maar eer we aan atoom-energie toe zijn, krijgen we waarschijnlijk eerst nog de gasturbine. De heer John Lamb, de bekende uitvinder verbonden aan de

Anglo Saxon Petroleum Company heeft tenminste een plan ontworpen voor een schip, dat uitsluitend door gasturbines zal worden voortgedreven. Hij is daartoe gekomen door het succes met de Shell-tanker „Auris”. Deze nieuwe tanker zal 18.000 ton meten en wordt voortbewogen door twee turbo-gas-alterna-motoren van 4150 rempaardenkrachten.

Frankrijk gaat nu het eerste gasturbineschip in de vaart brengen. De rederij Worms in Parijs heeft in Le Havre twee enkelschroef-vrachtschepen van 850 ton in aanbouw. Deze schepen krijgen elk een gasturbine van 1200 pk bij ongeveer 9800 omwentelingen. Door een reductiekoppeling zal het aantal omwentelingen van de schroefas worden teruggebracht tot ongeveer 220, waarbij het beladen schip een snelheid krijgt van 12 mijl. De hele voortstuwingsinstallatie weegt ongeveer 60 ton, dat is tien ton minder dan een Dieselmotor van overeenkomstig vermogen. Bovendien zal de gasturbine minder brandstof gebruiken.

Spontane steun van Staatshoofden.

Vele regeringshoofden toonden hun persoonlijke belangstelling voor het lot van geteisterd Nederland. Haakon, de koning van Noorwegen zond H.M. de Koningin een telegram van deelneming. * De hulp die Portugal bood, een rijk geladen schip vol met goederen, kwam tot stand door de bemoeienis van president Salazar. * Het initiatief dat West-Duitsland nam en dat Bonn vijf miljoen mark zal kosten ging uit van Bondskanselier Adenauer. * President Eisenhower heeft een Comité van Vier ingesteld. Dit comité zal belast worden met de hulpverlening aan de door de overstroming geteisterde gebieden in samenwerking met het Amerikaanse Rode Kruis. * De Deense koning stuurde een auto met geschenken, o.a. wollen dekens. * De Zweedse koninklijke familie schonk een bedrag van 3500 kronen. * De president van Italië Einaudi hechtte zijn toestemming aan een gift van 500.000 gulden en bood zijn privévliegtuig aan; minister-president De Gasperi zond een bewijs van deelneming. * De minister-president van Nieuw-Zeeland heeft aan de Immigratie Commissie van zijn land verzocht zich te beraden over de mogelijkheid slachtoffers uit Nederland prioriteit en faciliteiten te verlenen voor het geval zij willen emigreren. * De Canadese regering besloot prioriteit te verlenen aan alle door de ramp getroffen emigranten; vijftig zwaar getroffen boeren zullen direct een eigen boerderij in Canada kunnen krijgen. * Ook de Australische regering bood immigratie-faciliteiten aan de getroffen en aan. * De Zwitserse bondspresident betuigde zijn deelneming aan H.M. de Koningin; zijn regering stelde 100.000 francs beschikbaar. * President Paasikivi van Finland schonk een bedrag van 50.000 Mark, zijn regering 50 miljoen Mark. * De Vorst van Monaco, Prins Regnier III overhandigde aan de Nederlandse consul een bedrag van 2 miljoen Franse francs. * De Paus schonk tot tweemaal toe een bedrag van 30.000 gulden.

ONZE NIEUWE „SA“-SCHEPEN.

Eind 1952 verleende de Raad van Bestuur toestemming tot het doen bouwen van twee vrachtschepen, welke voorlopig met de verzamelnaam „Sa-1952” worden aangeduid. De bouw is gegund aan de N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes (Nederland). Deze werf heeft reeds verschillende schepen voor onze maatschappij gebouwd en is dus geen onbekende voor ons.

De hoofdmotoren zullen door de N.V. Koninklijke Machinefabriek Gebroeders Stork & Co. te Hengelo worden geleverd; het worden 7-cylinders 4 tact trunkzuiger Stork-Hessellmann motoren van 1650 APK elk. De oplevering van het eerste schip kan eind 1954 worden verwacht, terwijl het tweede in de zomer van 1955 klaar zal moeten zijn.

De schepen worden gebouwd onder speciaal toezicht van Bureau Veritas en van de Nederlandse Scheepvaart Inspectie en zullen aan de nieuwste wettelijke eisen voldoen en geschikt worden gemaakt voor de vaart op alle zeeën.

De voornaamste gegevens van deze schepen zijn:

| | |
|----------------------------------|-----------------|
| lengte over alles | 96,75 m. |
| lengte tussen de loodlijnen | 88,70 m. |
| breedte op buitenkant spanten | 13,87 m. |
| holte in de zijde | 6,86 m. |
| zomerdiepgang | 5,79 m. |
| tropendiepgang | 5,91 m. |
| draagvermogen bij tropendiepgang | 3960 ton |
| ruiminhoud (bale capacity) | 169400 cub. ft. |
| dienstsnelheid | 11,5 knopen. |

De schepen zullen niet worden ingericht voor het vervoeren van dekpassagiers, doch voor twee hutpassagiers zal een luxe-hut aanwezig zijn.

Laadgerei.

Het laadgerei van deze schepen is opgezet om een snelwerkend schip te verkrijgen. Daardoor wordt elk ruim

De nachtwaker

Het was maar een klein, tenger en rustig mannetje, dat zich aanmeldde voor de betrekking van nachtwaker. De baas nam hem van top tot teen op en zei: „Ja — ik vind het natuurlijk best, dat jij je komt aanbieden, maar we hebben eigenlijk een potige vent nodig. Hij moet ook erg achterdochtig zijn en overal iets achter zoeken. Ik heb er niets op tegen, als hij er dadelijk op los slaat, wanneer er iets mis gaat. Ik zoek iemand, die altijd in een slecht humeur is en voor wie de mensen al bang worden, als ze hem zien”.

Het mannetje dacht een ogenblik na en antwoordde toen: „Nee, voor mij is dat niets, maar ik zal mijn vrouw sturen”.

voorzien van 2 dekkranen met een hijsvermogen van 2 ton; luik I en luik III krijgen daarenboven 2 laadbomen van 5 ton elk, terwijl luik II 2 laadbomen van 10 ton elk krijgt. Zwaar laadgerei wordt op deze schepen niet aangebracht.

Evenals de reeds in aanbouw zijnde schepen, worden de blootgestelde luiken van het snel-manoeuvrerebare Mac Gregor type en de tussendekse luiken van lichtmetaal vervaardigd.

Bemanningsverblijven.

De officieren, onderofficieren en het lagere personeel van de dek- en van de civiele dienst worden in het brugdekhuis gehuisvest, terwijl het lagere personeel van de machinedienst in de campagne haar verblijven krijgt. Ook deze verblijven zullen aan de nieuwste eisen voldoen; zo zullen er hoogstens 4 personen in één hut komen te wonen, terwijl afzonderlijke dagverblijven zullen worden aangebracht.

Reddings- en veiligheidsmiddelen.

Elk schip krijgt twee lichtmetalen reddingboten, welke midscheeps worden opgesteld, terwijl een brandblusinstallatie op alle laadruimen, de motorkamer en de bootmansbergplaats wordt aangesloten.

Navigatiemiddelen.

Hoewel nog niet definitief vaststaat met welke hulpmiddelen voor de navigatie deze schepen zullen worden uitgerust, is het wel bekend, dat radiotelegrafie-telefonie, een echolood, een radiorichtingzoeker en radar zullen worden aangebracht.

De spreuk van de maand:

Als de mens geen vrede vindt bij zichzelf, behoeft hij er elders niet naar te zoeken.

La Rochefoucauld.

WAAR IS DE BESTE PLAATS IN DE BIOSCOOP?

Merkwaardig genoeg zijn de beste plaatsen in een bioscoop tegenwoordig niet meer de duurste. Vroeger, toen de projectie-techniek nog in haar kinderschoenen stond, was dit wel het geval. Het beeld op het linnen venster bibberde dat het een aard had, en van dat hinderlijke verschijnsel had men achterin de zaal, dus op de duurste plaatsen, het minste last.

Maar intussen is de situatie, zonder dat het publiek er zich rekenschap van heeft gegeven, grondig gewijzigd. De techniek van het projecteren verbeterde snel.

Bovendien verving men het kalklicht al lang geleden door de koolspitslampen, die nu nog vrijwel algemeen in gebruik zijn, maar intussen ook alweer vervangen worden door het kleine kwiklampje, waarmee een nog beter resultaat kan worden bereikt.

Natuurlijk is onderwijl ook precies uitgezocht, hoe de verhoudingen van een ideale bioscoopzaal moeten zijn. Theoretisch zit deze kwestie nogal ingewikkeld in elkaar, maar in de praktijk komt het hierop neer, dat het beeld op het scherm een breedte moet hebben van ongeveer een vijfde van de lengte van de zaal, terwijl het beeld zelf gebonden is aan de verhouding van 4 tot 3. Een zaal met een lengte van dertig meter vraagt dus een projectie-dek van zes meter breedte en vier en een halve meter hoogte. De breedte van de zaal speelt slechts een ondergeschikte rol.

Als deze verhoudingen ongeveer kloppen, krijgt men perspectiefisch het beste beeld op een plaats, die zich bevindt op ongeveer tweederden van de zaal, vanaf het dek gerekend. Vakmensen weten dat maar al te goed, want wanneer u eens een zogenaamde „trade-show” met een klein aantal bioscoop-directeuren en filmjournalisten bijwoont, gaat niemand in een loge of op een stalletje zitten, maar lopen allen een eind de zaal in en komen meestal terecht op de plaatsen, die gewoonlijk de laatste rijen van de rang „parket” vormen.

Er zou dus alle reden zijn de rangorde van de plaatsen in de bioscopen te veranderen. Het publiek is echter zo aan de gewone gang van zaken gewend, dat die verandering niet gemakkelijk ingang zou vinden en waarschijnlijk ook voor de exploitante niet erg lonend zou zijn. Daarom laat men het maar bij het oude.

*

En als u vanavond naar de bioscoop gaat om een film te zien, weet u dan, hoe we aan dat woord film komen? Het is afgeleid van het oud-Keltische woord *felmen*, dat *netvlies* betekent.

(„Wereld”).

HET M. C. KONING STUDIEFONDS.

44 studerende aan verschillende instellingen.

Blijkens het verslag van het bestuur van het M.C. Koning-Studiefonds, heeft het Fonds voor het studiejaar 1952/53 44 studiebeurzen kunnen toewijzen.

Uit het jaarverslag over 1952, dat op 23 Februari j.l. aan de Raad van Bestuur der K.P.M. werd aangeboden, zien wij dat de werkingssfeer van genoemd Fonds zich nog steeds uitbreidt. Voor het studiejaar 1952/53 werd een bedrag van fl. 20.270 beschikbaar gesteld voor 44 studerende (tegen 36 studiebeurzen tot een totaal bedrag van fl. 17.910 in het voorafgaande cursusjaar).

De op 1 Januari 1953 lopende studiebeurzen betroffen de volgende opleidingen:

- 7 aan een Universiteit
- 6 aan een Zeevaartschool
- 2 aan een Machinistenschool
- 3 aan een M.T.S.
- 2 aan een U. T. S.
- 1 aan het Amsterdams Radio Instituut
- 1 voor hoofdacte fröbelonderwijzeres.
- 1 aan een Huishoudschool
- 4 aan een Lyceum
- 3 aan een H.B.S.
- 3 aan een Gymnasium
- 1 aan een Handelsschool
- 1 voor steno-typiste
- 1 voor verpleegster
- 1 voor chem. analyst
- 1 voor apothekers-assistente
- 1 aan een Muziekschool
- 2 aan een R. K. Meisjespensionnaat
- 1 huiswerk onder toezicht.

Verder droeg het Fonds t.b.v. K.P.M.-oorlogswezen bij in de contributie aan de Stichting Nederlands Onderwijs in Indonesië.

Tien pupillen deden in het afgelopen jaar met succes eindexamen. Eén van hen slaagde op uitmuntende wijze voor zijn eindexamen der Middelbare School voor Tropische Landbouw en verkreeg de „Van Dampening” met oorkonde. Over het algemeen waren de binnenkomende rapporten voldoende tot zeer goed.

Teneinde in de gelegenheid gesteld te worden zijn taak als tot dusverre te kunnen vervullen, heeft de Raad van Bestuur der K.P.M. in zijn vergadering van 23 Februari j.l. aan het Bestuur van het M.C. Koning Studiefonds een extra bijdrage voor het jaar 1953 toegekend van fl. 20.000.

In Nederland minder lust tot emigratie.

Bij een Nipō-enquête onder honderden mannen en vrouwen in Nederland is gebleken, dat er een dalende tendens te constateren valt in de lust om te emigreren. Er werd gevraagd: „Wat zoudt u het liefste doen als u de keus had: in Nederland blijven of in een ander land gaan wonen?”.

De antwoorden van vroeger en nu luiden:

| | blijven | emigreren | geen oordeel |
|------|---------|-----------|--------------|
| 1947 | 60% | 32% | 8% |
| 1948 | 56 | 33 | 11 |
| 1949 | 67 | 29 | 4 |
| 1950 | 70 | 25 | 5 |
| 1951 | 69 | 26 | 5 |
| 1952 | 76 | 21 | 3 |

De mensen boven 50 jaar voelen aanzienlijk minder voor emigratie dan de jongeren. Van de leeftijdsgroep tot 50 jaar zou één op de vier wel willen emigreren. Bij de groep 50—65 jaar is dat er één op de 8 à 9, bij de nog ouderen slechts één op de 20.

Bij de vraag, naar welk land men wil emigreren zegt 5% Canada; dit antwoord wordt op de voet gevolgd door Australië en Noord-Amerika (beide 4%); 3% kiest Zuid-Afrika. In 1950 en 1951 prijkte Australië bovenaan en kwam Canada op de tweede plaats.

(Parool)

WELKE VAN DE DRIE ? ?

A, B of C??

(de oplossingen staan op pag. 13)

1. Een noctambule is :
a. een muziekstuk
b. een slaapwandelaar
c. een waarzegger.
2. Een ottomane is :
a. een Turkse sofa
b. een fanatiek persoon
c. een oorspecialist.
3. Kriuwelen betekent :
a. tegenspreken
b. vissen
c. kibbelen.
4. Een smink is :
a. een stinkdier
b. een eend
c. een roofvogel.
5. Een staffier is :
a. een lijfwacht
b. een edelsteen
c. een speciale grammofoonnaald.
6. Een architectaaf is
a. een bindbalk
b. iemand, die voor architect studeert
c. een bodem-onderzoeker
7. Baluster is :
a. een plant.
b. een stof.
c. spijlen in een balustrade.
8. Hebdomadair betekent :
a. hebzuchtig
b. wekelijks verschijnend
c. ongeregeld vertrekkend
9. Een kastrol is :
a. een braadpan.
b. een hijswerktuig
c. een medicijn
10. Een liquida is :
a. een vloeistof
b. een speciale alcoholische drank
c. een vloeiende letter.
11. Deviatie betekent :
a. afwijking
b. waardevermindering
c. stijging van warme lucht
12. Laboreren betekent :
a. onderzoeken
b. uitvoeren
c. sukkelen.



In ben bang, dat
wij de wereld
eerst eerlijk
moeten maken,
voordat wij onze
kinderen eerlijk
kunnen vertel-
len, dat eerlijk
het langst duurt.

G. B. SHAW

DE EUROPESE KOLEN- EN STAALGEMEENSCHAP

EEN BROK GESCHIEDENIS

(deel I)

Wij allen hebben wel op de een of andere manier ervaren, dat de wereld steeds kleiner is geworden. Spoortrein, auto en vliegtuig maken dat wij in korte tijd overal kunnen komen. Europa, Amerika en Azië liggen op nog slechts dagreizen afstand van elkaar — door de radio kunnen we de verste uithoeken van de wereld bereiken, tijd en afstand spelen in het geheel geen rol meer, wanneer wij telefoongesprekken met verre streken moeten voeren, en binnenkort kunnen wij elkaar misschien allemaal zien door middel van de televisie.

De laatste tientallen jaren is deze ontwikkeling wel versneld, maar in wezen is zij al heel oud. Van de vroegste tijden af, dat er mensen zijn geweest, hebben zij pogingen gedaan om met elkaar in contact te komen. Steeds verder strekten hun reizen zich uit en telkens werden nieuwe middelen gevonden om sneller te reizen en vlugger met elkaar te kunnen spreken. Wij behoeven niet heel ver terug te gaan in de geschiedenis. De postkoets, de veelgesmade trekschuit, maar ook het invoeren van eenzelfde posttarief voor brieven in één land waren even zovele stappen vooruit, en zij brachten in het begin de steden, later de landen en nu de werelddelen dichter bijeen. Met alle gevolgen daarvan. Wie herinnert zich niet uit de geschiedenis de verhalen van steden en van regeerders van landstreken, die elkaar op leven en dood bestreden, terwijl diezelfde steden en landschappen nu vreedzaam in één vaderland zijn verenigd? Die verandering is misschien voor een deel gekomen doordat de mensheid verstandiger werd — maar wel voor een veel groter deel, doordat de omstandigheden die mensheid daartoe dwongen. Men zag, dat handel en nijverheid beter konden gedijen wanneer de belemmeringen voor de handel tussen steden en landstreken, die zo dicht bij elkaar waren gelegen, zouden verdwijnen. Wij hebben in Nederland gezien, dat dit allemaal niet zo gemakkelijk ging: het duurde een hele tijd vóór de Zeven Verenigde Provinciën zich in 1579 aaneensloten, en nog was lang niet alles pais en vree. Allerlei tegenstellingen tussen steden en gewesten bleven bestaan, en dat was nog zo, toen in 1789 de Fransen kwamen en Nederland onder de voet liepen. Maar toch was men bijeen gebleven, omdat, hoeveel offers ook van de deelgenoten werden gevraagd, de eendracht op velerlei terrein toch nog altijd grote voordelen bood boven verdeeldheid. In later jaren werd deze ontwikkeling steeds meer versneld, ook naar buiten toe, over de grenzen. De internationale handel en later weer de uitwisseling van industrieproducten nam enorm toe,

U heeft natuurlijk vaak horen spreken over het „Plan-Schuman”, doch weet U eigenlijk wel wat dit plan precies omvat?

In een drietal artikelen zullen wij U over deze Europese Kolen- en Staalgemeenschap, of zoals het heet, het

„Plan-Schuman”

iets vertellen.

De samenwerking tussen de West-Europese landen, die hier tot stand kwam, is voor Nederland van het grootste belang, zowel wat de Nederlandse werkgelegenheid en welvaart betreft als het voortbestaan van de Westerse wereld.

massa-productie maakte export mogelijk en noodzakelijk. Maar tezelfder tijd werden de staatkundige verbanden solider dan zij ooit tevoren waren geweest. Een wisselwerking dus. De drang tot economische samenwerking tussen steden en landstreken had in Europa geleid tot het stichten van staten, binnen welke het economische leven zich steeds vlotter kon voltrekken, maar die elk voor zich toch weer hun nationale economie tegen de overige staten gingen verdedigen en beschermen. Maar men kwam, in het bijzonder na de eerste wereldoorlog, met zijn ook economische oorzaken, tot de overtuiging, dat men met dat overdadige beschermen van de afzonderlijke nationale economieën op de verkeerde weg was. Men dacht toen in de eerste plaats aan een staatkundige oplossing: idealisten ijverden voor de gedachten van een verenigd Europa, waarin na de politieke éénwording ook de economische éénwording een feit zou zijn. Nòch voor de politieke, nòch voor de economische éénwording van Europa waren de jaren tussen de beide wereldoorlogen echter gunstig.

Het nationalisme was in sommige Europese landen (Duitsland) heviger dan ooit tevoren, waarbij juist deze landen probeerden economisch geheel on-

afhankelijk van het buitenland te worden. Frankrijk, Engeland, België, Nederland waren landen met rijke overzeese bezittingen, waardoor Europese economische samenwerking voor hen minder aantrekkelijk was dan zij later zou worden. In Frankrijk speelde bovendien de weinig vaste binnenlandse politieke toestand een rol, terwijl ook de Franse buitenlandse politiek minder op Europese samenwerking dan op een machts-evenwicht binnen Europa was gericht.

Omstandigheden thans gewijzigd.

Het is duidelijk, dat al deze omstandigheden na de tweede wereldoorlog grondig zijn gewijzigd. De beide overdreven nationalistische landen, Duitsland en Italië, waren verslagen en kwamen onder leiding van meer democratische groeperingen; Oost-Europa en de Balkanlanden, met hun lage levensstandaard, verdwenen van het Europese toneel; Frankrijk, Engeland, en Nederland hadden òf niet veel plezier van hun koloniën of verloren deze vrijwel geheel, waardoor de belangstelling voor het economische leven in Europa sterk steeg; Frankrijk tenslotte, verarmd uit de oorlog gekomen, beroofd van veel van zijn politieke bondgenoten in Europa (Polen, Tsjecho-Slowakije, sommige Balkanlanden) had grote moeilijkheden in Azië en Afrika.

Was dit beeld al geheel anders dan vóór 1939, daarbij kwam nog de tegenstelling tussen Oost en West. Samenwerking op politiek en militair gebied voor de Europese landen stelde voorop, dat Europa, in zijn geheel, zoveel mogelijk zelf moest doen. Algemeen zag men de wenselijkheid en zelfs noodzakelijkheid van nauwere Europese samenwerking in.

Verschillen in levenspeil.

Maar het is niet meer voldoende van goede wil te zijn — economische samenwerking moet ook inderdaad mogelijk zijn. Ook vroeger reeds bleek het samengaan van steden en landstreken alleen te verwezenlijken, wanneer het om min of meer gelijksoortige eenheden ging. Te grote verschillen in levenspeil bijvoorbeeld leverden vaak onoverkomelijke moeilijkheden op, terwijl ook toen verschillen in belangen vaak het samengaan onmogelijk maakten: in 1830 bleek nog, dat het in één verband brengen van het overwegend industriële België met Nederland, waar de landbouw de belangrijkste rol speelde, toen niet mogelijk was. Ook nu blijven ondanks alles vaak grote verschillen op economisch gebied tussen de Europese landen bestaan, en ook het verschil in levenspeil spreekt een geducht woord mee. Men weet met hoeveel moeilijkheden het tot

uitvoering brengen van de Benelux-gedachte, om maar een voorbeeld te noemen, gepaard gaat. Niet omdat bij een der partijen de goede wil zou ontbreken, maar omdat het economische leven in elk (Europees) land vooral na de laatste oorlog een vrij teer geheel vormt, waarbij zelfs kleine wijzigingen in onderdelen grote gevolgen voor het geheel kunnen hebben.

Steenkool en ijzer = energie en staal.

Al deze moeilijkheden waren er dus, maar daartegenover stond de absolute noodzaak een begin te maken met de economische éénwording van Europa. En als men een begin maakt, dient men ook bij het begin te beginnen: dat wil

in de economie zeggen, bij de grondstoffen. De belangrijkste grondstoffen in Europa, en het materiaal voor de basis-industrie van dit werelddeel, zijn steenkool en ijzer: energie en staal. Wanneer men de Europese economische vraagstukken van die kant aanpakte had men bovendien het voordeel, dat men te maken kreeg met een tak van nijverheid, die wel van enorm belang is, maar in beginsel eenvoudig van samenstelling en met een betrekkelijk gering aantal rechtstreeks betrokken ondernemingen (het aantal zijdelings daarbij betrokken ondernemingen is natuurlijk zeer groot).

Dat het initiatief tot deze aanpak uitging van Frankrijk is in het licht van de situatie, zoals wij die hierboven

schetsten, niet verwonderlijk. Vooropgesteld werd een organisatie op te richten: de Europese Gemeenschap van Kolen en Staal, waarin de landen van West-Europa zouden deelnemen.

Dit plan vond bij deze landen weerklank. Slechts Groot-Brittannië voelde zich nog teveel gebonden aan zijn „dominions”, de overzeese delen van het Engelse Rijk (waarmee het land bijzondere overeenkomsten heeft), om zich formeel te binden. Wel onderhoudt het land nauwe contacten met de organisatie, die door de genoemde landen werd gesticht.

Wat deze organisatie precies wil en hoe zij werkt zullen wij in een volgend artikel nader bezien.

(wordt vervolgd).

EEN OMWENTELING IN DE SCHEEPSBOUW?

Invloed van de luchtvaart.

Het ziet er naar uit, dat de luchtvaartwetenschap een niet onbelangrijke invloed zal hebben op de scheepsbouw van de toekomst. En nu bedoelen we niet de kennis van de stroomlijn, waartoe de aerodynamica zoveel heeft bijgedragen, nee, wij bedoelen hier de proeven, die de laatste jaren worden genomen met schepen, die a.h.w. van vleugels zijn voorzien en dank zij deze vleugels, die opwaartse druk leveren waardoor het schip grotendeels boven water komt te hangen, enorme snelheden kunnen behalen.

Daar is bijv. de „Aquavion” van de Zweedse ingenieurs Almquist en Elgstrom. Een boot, die dank zij een soort van vleugels onder de romp tijdens het varen grotendeels het water wordt uitgelicht, waardoor de weerstand enorm afneemt. Dank zij de geringe weerstand kan deze boot, met behulp van een betrekkelijk zwakke motor, grote snelheden behalen. Almquist en Elgstrom zijn van mening, dat de snelheden van schepen aanzienlijk moeten worden opgevoerd. Zij zoeken dat niet in het vergroten van de krachtbron. Zelfs straalmotoren of atoommotoren kunnen de weerstand van het water niet kleiner maken en daarom de snelheid niet erg veel opvoeren. De beide Zweedse ingenieurs zoeken de oplossing van het probleem in het verminderen van de weerstand.

En hun aquavion (waar het woord „avion” of „vliegtuig” dus al in zit) lijkt inderdaad een mooie oplossing.

Hun boot is voorzien van twee vleugelvormige draagvlakken onder de romp, die even achter het midden zijn aangebracht. Schuin daaronder bevindt zich de schroef, aangedreven door een dieselmotor. Als de schroef draait en de

boot „vaart” krijgt, beginnen de vleugels te „dragen” en drukken de boot omhoog, uit het water. De schroef behoeft dus nu alleen nog maar de draagvlakken door het water te stuwen en zoals voor de hand ligt is de weerstand daarvan heel wat geringer dan die van de hele boot. Er zijn nog twee stabilisators onder de boeg aangebracht, om de boot in evenwicht te houden als zij over het water scheert.

De aquavion zou zich bijzonder rustig over het water voortbewegen. Stampen en slingeren zouden niet voorkomen en zeeziekte zou met dit soort schepen tot het verleden behoren. Voor oorlogsschepen biedt het aquavion-type nog het bijkomstige voordeel, dat geen kielzog wordt achtergelaten, waardoor het schip dus minder gemakkelijk is op te sporen. Bij eventuele aanvallen kunnen de aquavions dank zij hun grote wendbaarheid gemakkelijk ontkomen. Ook voor gebruik op de binnenvaart wordt de aquavion geprezen, omdat zij geen trekgolven doet ontstaan. Dit type vaartuig moet tevens snel kunnen remmen, n.l. door haar romp eensklaps in het water te laten ploffen, waardoor de snelheid door de optredende weerstand van het water snel afneemt. Er zijn van de Zweedse Aquavions al diverse exemplaren gebouwd. De aquavion-80 bijv. is een schip voor 80 personen, dat 17 meter lang en 6 meter breed is en werd voorzien van twee benzine-hulpmotoren. De proeftochten met het schip zijn zeer geslaagd en men overweegt nu reeds, een tocht over de oceanen naar Azië te gaan maken. Met behulp van de beide hulpmotoren vaart de aquavion-80 met een snelheid van 10—12 km. per uur naar zee. Daar wordt de dieselmotor ingeschakeld en de snelheid opgevoerd. Bij 15 km per uur loopt de diepgang terug van 1,70 meter tot 1,25 meter. De kruissnelheid moet tot 75 km/h kunnen worden opgevoerd, een snelheid die alleen door de befaamde Blauwe-Wim-

pel drager „United States” behaald kan worden.

De aquavion-80 haalt deze snelheid echter met een motor van slechts 600 pk. Een normaal schip van deze afmetingen en gewichten zou voor deze snelheid minstens 5700 pk nodig hebben.... De economische exploitatie van de aquavions lijkt fantastisch. Passagiers zouden voor 5 cent per kilometer vervoerd kunnen worden, een soort autobus-prijs. Het betekent, dat men voor f 20,— heen en terug van Amsterdam naar Londen zou kunnen varen.....

Op het ogenblik zijn 6 aquavions in aanbouw. De grootste is de aquavion-110, die 110 personen met een snelheid van 75 km per uur kan vervoeren. De Zweden zouden al plannen hebben voor de bouw van een trans-Atlantische aquavion.

Zijn de prestaties van de aquavions werkelijk zo goed als men ons wil doen geloven, dan gaat dit scheepstype stellig een grote toekomst tegemoet. Waarschijnlijk zullen het voorlopig kleine schepen blijven, die als aquavion worden gebouwd. Een oceaanreus van 35.000 ton uit het water te tillen tot het zee-oppervlak zal niet gemakkelijk gaan. Hoewel, men kan nooit weten.

Bovendien, dank zij hun grote snelheid zal de reis van 5 dagen die een „United States” of „Queen Mary” doen over een Atlantische trip ook door 14 aquavions met evenveel passagiers kunnen worden gemaakt. De bouwkosten van 14 van deze kleine schepen zullen belangrijk lager liggen dan die van één zo'n oceaanreus.

De aquavion staat nog in de kinderschoenen. Ook andere landen zullen wellicht spoedig in deze richting gaan experimenteren en tot wat voor resultaten dat alles leiden zal, valt nu nog niet te overzien.

(„Onze Vloot”)

Van de Afd.

Personale Taken

De volgende mutaties vonden in de afgelopen maand bij onze maatschappij plaats:

Aangekomen:

| | | | |
|---|-------------------|-----------------------------|----------|
| F. L. Visser | 2de wtk. | 26/2 per vliegtuig | ex R.V. |
| F. H. de Bakker | hfd. wtk. | verlof h. t.l. doorgebracht | ex R.V. |
| P. J. v.d. Berg | hfd. wtk. | 5/3 per vliegtuig | ex R.V. |
| H. Boeree | 2de stm. | 7/3 " " | ex SV/RV |
| H. B. Visser | 2de wtk. | 7/3 " " | ex R.V. |
| W. F. Huyding | gezagv. | 8/3 " " | ex R.V. |
| W. Vader Dzn. | gezagv. | 8/3 " " | ex R.V. |
| F. L. A. de Calonne | 2de wtk. | 14/3 " " | ex R.V. |
| H. Haas | hfd. empl. | 14/3 " " | ex E.V. |
| A. B. Albrecht | 2de stm. | 15/3 " " | ex R.V. |
| H. Jonkman | 2de stm. | 17/3 " " | ex SV/RV |
| J. Pronk | 2de wtk. | 19/3 " " | ex R.V. |
| P. J. Prosé en echtg. | adj. chef | 25/3 " m.s. „Willem Ruys” | ex E.V. |
| H. E. Njio en echtg. | adj. chef | " " " " | ex E.V. |
| Jhr. J. W. O. v.d. Bosch en gezin | hfd. empl. | " " " " | ex EV/ZV |
| C. F. M. Rab | hfd. empl. | " " " " | ex E.V. |
| Mevr. M. N. Radius-Sprey | echtg. hfd. empl. | " " " " | |
| Mevr. C. Edelenbos-Uitslager | echtg. empl. | " " " " | |
| Mevr. H. W. de Kruijff-Vermolen | echtg. empl. | " " " " | |
| Mevr. W. M. L. v.d. Winden-van Feggelen | echtg. gezagv. | " " " " | |
| Th. ten Klooster en gezin | 1e stm. | " " " " | ex R.V. |
| Mevr. J. A. Gaters-leben-Straakenbroek | echtg. 2de stm. | " " " " | |
| J. J. H. A. Zindel en gezin | hfd. wtk. | " " " " | ex R.V. |
| J. A. Versteegh | 2de wtk. | " " " " | ex R.V. |
| J. W. Bakker | 2de wtk. | " " " " | ex RV/SV |

Vertrokken:

| | | | |
|------------------------------|----------------|----------------------------------|---------|
| N. van de Vrie | empl./baas | A22/2 per vliegtuig | E.V. |
| L. S. van der Meulen | hfd. wtk. | 26/2 " m.s. „Weltevreden” | R.V. |
| Ad. de Best | 1e stm. | 4/3 " m.s. „Sibajak” | R.V. |
| H. F. Ottenhof en gezin | 2de stm. | " " " " | R.V. |
| B. R. Beekhuizen | 2de stm. | " " " " | R.V. |
| Mevr. M. F. Mulder-Faber | echtg. 1e stm. | " " " " | |
| A. den Hartog/gez. | 2de wtk. | " " " " | Z.V. |
| R. de Quack | 3de stm. | " " " " | R.V. |
| F. S. L. Kneefel | 3de stm. | " " " " | R.V. |
| C. Varekamp | 3de wtk. | " " " " | R.V. |
| E. A. de Bruyn en echtg. | hfd. empl. | " " " " | E.V. |
| W. J. Suyderhoud en gezin | hfd. empl. | " " " " | E.V. |
| J. B. K. Slebe | hfd. empl. | " " " " | E.V. |
| G. S. Wennekes/gez. | hfd. empl. | " " " " | E.V. |
| J. Jans en echtg. | empl. | " " " " | E.V. |
| F. R. C. S. Deetman en gezin | empl. | " " " " | EV/OP. |
| W. A. Hamel/gez. | empl. | " " " " | EV/OP. |
| A. van Pelt | empl. | " " " " | E.V. |
| F. W. Kaptijn | 2de stm. | " " " " | RV/S.V. |
| H. J. van der Jagt | gezagv. | 5/3 " " „Joh. v. Oldenbarnevelt” | RV/VP |

| | | | |
|-------------------------------|----------------|-------------------------------------|----------|
| L. E. Rabé en gezin | adj. chef | 5/3 " " „Joh. v. Oldenbarnevelt” | E.V. |
| R. H. B. Diesel | hfd. empl. | " " " " | E.V. |
| A. H. van Koe-veringe | hfd. empl. | " " " " | E.V. |
| Ch. O. Faulhaber en gezin. | 2de wtk. | " " " " | R.V. |
| C. Adriaanse | 3de wtk. | " " " " | R.V. |
| J. den Rooyen | 4de wtk. | " " " " | R.V. |
| J. T. van Dijk | 11. wtk. | " " " " | Z.V. |
| H. J. van Luyn | kv. 2de stm. | " " " " | ontslag. |
| J. B. v.d. Blink | 1e stm. | 6/3 " vliegtuig | R.V. |
| Mr. W. Lagers | adj. chef | 7/3 " m.s. „Neptunia” | E.V. |
| E. A. Bosman | gezagv. | 11/3 " vliegtuig | |
| B. H. Niessen | 1e stm. | 13/3 " " | R.V. |
| A. Hos | gezagv. | 15/3 " " | RV/VP |
| W. A. Bal | 3de stm. | 15/3 " " | SV/RV. |
| G. H. Hoogland | gezagv. | 17/3 " " | R.V. |
| Ir. R. Haverschmidt | chef v. dienst | 19/3 " " | E.V. |
| H. K. Helder/echt. | hfd. empl. | 23/3 " m.s. „Indrapoera” | EV/OP. |
| J. Wilms | empl. | 23/3 " " | E.V. |
| R. D. Wasterval | gezagv. | 1/4 " " „Willem Ruys” | R.V. |
| W. H. Ch. de Wit en gezin. | hfd. wtk. | " " " " | R.V. |
| F. H. Begeman en gezin. | hfd. wtk. | " " " " | R.V. |
| K. L. Franz/gez. | hfd. wtk. | " " " " | R.V. |
| H. W. Bakhoven en echtg. | hfd. wtk. | " " " " | R.V. |
| D. v.d. Schilden | gezagv. | " " " " | R.V. |
| J. W. Tj. de Vries en echtg. | gezagv. | " " " " | R.V. |
| J. C. van Noordenne en gezin. | adj. chef | " " " " | E.V. |
| L. van Dam/echt. | adj. chef | " " " " | E.V. |
| T. H. Koeslag | 1e stm. | " " " " | R.V. |
| G. L. de Zwart | 2de wtk. | " " " " | R.V. |
| F. H. Niel/gez. | 2de wtk. | " " " " | R.V. |
| E. G. Purvis/gez. | hfd. empl. | " " " " | E.V. |
| M. C. Salomons en gezin. | empl. | " " " " | E.V. |
| C. Koot en gezin. | | " " " " | E.V. |
| E. F. H. van Santen en gezin. | empl. | " " " " | E.V. |
| H. J. van Dijk | gezagv. | " " m.s. „Friesland” van Makassar | R.V. |
| J. W. Uilenberg | gezagv. | 14/4 " m.s. „Friesland” van Belawan | O.P. |

Mutaties:

| | | |
|-----------------------------|----------------|-------------------------------------|
| M. Langeweg | empl. | 23/2 naar ag. Singapore. |
| H. H. Mersen Senn van Basel | empl. | 23/2 naar ag. Singapore. |
| H. Hummelgens | hfd. empl. | 24/2 naar Afd. Claims/H.K. |
| A. van Riemsdijk | hfd. empl. | 25/2 naar Civiele Dienst/Td. Priok. |
| W. Starreveld | hfd. empl. | 25/2 naar Surveydienst/Td. Priok. |
| J. Leenheer | empl./baas | A 25/2 naar Werkplaatsen/Td. Priok. |
| R. J. Kuynders | empl. | 25/2 naar ag. Makassar. |
| Ir. J. A. Gooszen | chef v. dienst | 27/2 naar Technische Dienst/H.K. |
| D. Reyneker | hfd. empl. | 25/2 naar ag. Palembang als agent. |
| W. Ch. I. Singal | empl. | 28/2 naar ag. Gorontalo als agent. |
| J. Kok | empl. | 4/3 naar het Bali Hotel. |
| C. P. Sorgedragers | hfd. empl. | 5/3 naar Afd. Vervoer/H.K. |
| B. W. Jonkmans | hfd. empl. | 11/3 naar ag. Td. Priok. |
| J. H. Barkey | 4de stm. | 12/3 ontslag — med. afkeuring. |
| H. Haas | hfd. empl. | 14/3 naar Surveydienst/Td. Priok. |
| J. H. Verstappen | empl. | 16/3 naar CM II/H.K. |

De Arbeider: mens of massamens?

Een dwaze probleemstelling.

De wereldbevolking is in de afgelopen 300 jaar vervierdubbeld. In 1900 waren er ongeveer 1.552.000.000 mensen en in 1949 was het aantal gestegen tot 2.378.000.000. We zijn dus hard op weg naar de $2\frac{1}{2}$ miljard mensen, want er komen er dagelijks ca. 60.000 bij. In Amerika en het Australische werelddeel is de bevolking in de laatste 50 jaar verdubbeld, in Argentinië vervierdubbeld..... Het aantal Europeanen is toegenomen met 36% en het aantal Russen met 60%. Een massa mensen dus — twee en een half miljard in totaal..... Maar het wonderlijke is, dat er bij die vijftientighonderd maal één miljoen mensen nog nooit een mens is voorgekomen, die volmaakt gelijk is aan een ander mens.

Zeker, de tweelingen kunnen op elkaar lijken als twee druppels water, maar voor de huisgenoten en de naaste familieleden zijn ze toch duidelijk van elkaar te onderscheiden. Het is de klank van de stem, de houding, het gebaar, de wijze van lopen, die het hem doen. Er komt iemand de trap op, en aanstands weet de familie: daar komt vader, hoor maar, dat is zijn stap op de trap. Er loopt iemand over het grind van het tuinpad: nee maar! daar komt oom Piet: hij is er in maanden niet geweest! Een hand wordt op de deurknop gelegd en de hond gaat weer liggen en houdt op met grommen: het is een der huisgenoten. De stap van vader is uit duizenden te herkennen; het grind van het tuinpad kenst alleen maar zó onder de voeten van Oom Piet en de hond herkent de geluiden, die elk der huisgenoten bij het binnenkomen maakt. Bovendien heeft Hector in zijn hersens een compleet register van geur-herinneren: hij snuffelt aan de doek, die de inbreker heeft achtergelaten, en volgt diens spoor dwars door de drukte van het verkeer..... Want ook de geur, die elk mens bij zich draagt, is voor die mens karakteristiek, is persoonlijk en komt maar éénmaal voor. En zoals met de houding, het gebaar, de stem, zo is het ook met de gedachten, met het karakter, met de geschiedenis, d.w.z. met de herinneringen, die een mens met zich draagt. Elk mens is een nieuw begin en een nieuw eindproduct; in géén ander mens zijn de duizenden mogelijkheden en begaafdheden op gelijke wijze verenigd.

En toch duikt de term „massamens” telkens weer in gesprekken en krantenartikelen op. Men schermst er mee als met een mode-woord, voortdurend volgens hetzelfde schema: fabrieken, kantoren en machines..... arbeiders..... eentonige arbeid..... allemaal gelijk..... vervlakking..... ondergang van de persoonlijke mens. Niet zelden ontmoet men zelfs beschouwingen, waarin men openlijk spreekt van de

mens als verlengstuk van de machine en van het machine-tijdperk als het tijdperk van de massamens. Dergelijke schrijvers zien voorbij, dat de mens uit de aard der zaak heerser is over de stof en zich van de machine bedient om zijn scheppende arbeid sneller te kunnen volbrengen. Voor hen wortelt het kwaad in de huidige industriële beschaving zelf. Zij zien niet de man, die met een minimum aan arbeid zijn taak in het maatschappelijke werk kan afdoen (dank zij de moderne machines) en dan naar huis gaat om zijn tuin op te knappen, zijn postzegels te sorteren en op te plakken, te voetballen of te spelen met zijn kinderen. Zij zien alleen maar de massamens, „die uit de kantoor-deuren en fabriekspoorten stroomt, allemaal hongerig, allemaal haastig om thuis te komen, allemaal grauwe massa met de dictatuur van hun aantal op de achtergrond”.

Wie zo over onze mensen schrijft, moest zich schamen. Ongetwijfeld — de arbeid in het moderne bedrijf vergt nu eenmaal een zekere bedrijfs-discipline. Er is een algemeen voorschrift, dat moet worden opgevolgd, een algemeen tempo, waaraan men moet voldoen, een vaste tijd van gaan en komen. Maar binnen dit algemene kader is men vrij „zichzelf” te zijn.

Gevaar voor sleur of vervlakking is er in elk beroep en het is dan misschien nog het grootst voor degenen, die bewust menen individuele persoonlijkheden te zijn, maar onbewust voortdurend door massaverschijnselen worden beïnvloed. Maar het persoonlijke leven van de mens breekt telkens weer door alle vervlakking heen. Het moderne bedrijf reikt daartoe dikwijls meer de hand dan vroeger: de sfeer in de werkplaatsen wordt frisser en gezelliger, de cantines zijn huiselijker, naar mogelijkheden voor vakopleiding en karaktervorming voor de opgroeiende jeugd wordt gestreefd. Na volbrachte dagtaak vindt men elkander dikwijls terug in

een zangkoor, een bridge-club, een voetbalvereniging of een toneelgroep. En als het kantoor tegen de fabriek uitkomt op het voetbalveld, dan zegt niemand, dat het zo maar een massamens is, die dat puntje gescoord heeft!

Die zelfde voetballer achter de werkbank of op de „kantoorcruk”..... wel, ook daar is hij vindingrijk of nauwgezet of waakzaam — of alleen maar ijverig en vol goede wil. Ook daar is hij „zichzelf”. Hij kan niet anders. Hij is iemand anders dan een ander en het is niet voor niets, dat hij daar in het bedrijf op zijn eigen post terecht is gekomen. Hij is er trouwens de vraagbaak voor alle jongere collega's, hij wordt gewaardeerd, omdat hij voor je klaarstaat, is bij de hand als er wat gebeurt.

Nee, een mens is geen „verlengstuk van een machine”. Hij is geen massamens. De mens is altijd weer een eigen persoonlijkheid met een eigen taak en een eigen sfeer. Het gaat er alleen maar om, of ieder zich daar wel steeds van bewust is.

Verslaap Uw tijd niet !

Wie vóór twaalf uur naar bed wil, is een deugniet. *Samuel Johnson*

Slapen is een grote kunst; om het goed te doen, moet u overdag goed wakker blijven. *Nietzsche*

Maak de nacht kort. Gebruik er een deel van voor uw dagtaak. *Seneca*

Grote eters en grote slapers zijn niet in staat tot andere grote dingen. *Hendrik IV van Frankrijk*

Wie laat opstaat, moet de hele dag draven. *Benjamin Franklin*

Als het tijd is om u om te draaien, is het tijd om op te staan. *De Hertog van Wellington*



P. A. Cromptvoets.

Op 5 Maart 1953 is in Nederland overleden de heer P. A. Cromptvoets, in leven gepensionneerd hoofd-employé van onze maatschappij.
Hij ruste in vrede.

Onze Juhilarissen van deze maand



SAMAILA I
hoofdwaker ag. Makassar
35 jaar
1 April 1953.

Samila I, hoofdwaker op het agentschap te Makassar, herdenkt op 1 April 1953 het feit dat hij 35 jaar geleden in onze dienst trad. Geboren op 8 Juni 1893 te Makassar, kwam hij op 1 April 1918 als koelie in dienst van onze maatschappij om op 30 September 1936 tot mandur te worden bevorderd. Na Japans' capitulatie in September 1945 meldde Samaila zich weer onmiddellijk bij ons Makassar-agentschap, niet meer als mandur, doch als waker. Op 1 Januari 1947 werd hij aangesteld tot hoofdwaker. Samaila waakt, op tijden dat andere mensen plegen te slapen, over de eigendommen van onze maatschappij.

*



DACHLAN bin TAMIN.
Kulie-mandur ag. Bandjermasin
25 jaar
1 April 1953.

Dachlan bin Tamin werd in 1909 te Bandjermasin geboren en trad op 1 April 1928 in dienst van onze maatschappij op het Bandjermasin-agentschap, alwaar hij tot op heden als kulie-mandur nog steeds werkzaam is. Na de capitulatie van Japan in 1945, toen ons agentschap te Bandjermasin werd heropend, meldde Dachlan bin Tamin zich weer terstond bij onze maatschappij aan. Hij verlicht zijn werkzaamheden tot volle tevredenheid van zijn superieuren.



SIMIN bin MAIDIN.
Kulie ag. Bandjermasin
25 jaar
1 April 1953.

Te Gresik in 1891 geboren, trad Simin bin Maidin op 1 April 1928 in dienst van de K.P.M. op het ag. Bandjermasin. Tot op heden is hij daar nog steeds werkzaam. Toen ons agentschap te Bandjermasin na Japans' capitulatie in 1945 werd heropend, meldde Simin bin Maidin zich weer direct en hij herdenkt op 1 April 1953 het feit dat hij 25 jaar geleden in KPM-dienst trad.

*



E. SIEGERS.
hoofdklerk 1e kl.
ag. Surabaia.
25 jaar
10 April 1953.

Elias Siegers werd op 20 Maart 1901 te Ambon geboren en trad op 10 April 1928 als assistent-pakhuismeester te Surabaia in K.P.M.-dienst. In 1933 werd hij tot 2e klerk aangesteld, terwijl hij in 1940 tot 1e klerk werd benoemd. Op 1 Januari 1949 werd Elias Siegers bevorderd tot hoofdklerk 2de klasse en op 1 Januari 1950 kwam zijn benoeming af tot hoofdklerk 1e klasse. De heer Siegers is steeds op ons agentschap te Surabaia werkzaam geweest.



HAROENA II
Hoofd gudang-mandur ag. Makassar.
25 jaar
12 April 1953.

Op 15 April 1906 werd Haroena II te Djoengaja (Celebes) geboren en op 12 April 1928 op het K.P.M.-agentschap te Makassar als kranie tewerk gesteld.

Op 1 Januari 1946 werd hij bevorderd tot gudang-klerk, terwijl precies een jaar later, op 1 Januari 1947 zijn bevordering tot gudang-mandur atkwam.

Dat zijn superieuren tevreden zijn over zijn werk moge blijken uit het feit dan Haroena II op 1 Januari 1953 tot hoofd gudang-mandur is benoemd.



H. J. VAN DIJK.
gezagvoerder
25 jaar
16 April 1953.

Hendrikus Josephus van Dijk werd op 28 Augustus 1907 te Vlissingen geboren. Na de 3-jarige HBS te hebben bezocht, ging hij naar de Zeevaartschool te Vlissingen. Op 16 April 1928 kwam hij als 4de stuurman in dienst van onze maatschappij en arriveerde op 11 Mei d.a.v. voor de eerste maal in Indonesië. Op 1 April 1930 en 1 Januari 1938 volgde zijn bevordering tot resp. 3de- en 2de stuurman. Toen in 1942 de Japanners Indonesië binnen vielen, voer de heer Van Dijk aan boord van het ss. „Bintoehan". Op 1 Maart van zelfde jaar werd genoemd schip door een Japans oorlogsschip aangehouden en kreeg opdracht naar een haven in Bali te varen. Een prijsbemanning werd echter niet aan boord geplaatst. Na gehouden scheepsraad werd het schip op 3 Maart door de eigen bemanning tot zinken gebracht, ongeveer 50 mijl Zuid van Noesa Baroeng (be-Zuiden Oost-Java). Stuurman Van Dijk ontvluchtte en wist veilig Surabaja te bereiken. Kort daarop werd hij door de inmiddels binnengevallen Japanners geïnterneerd. Na de Japanse capitulatie bevond de heer Van Dijk zich te Singapore en wist zich in Djakarta bij zijn gezin te voegen.

Op 1 Januari 1948 kwam zijn bevordering af tot 1e stuurman, terwijl hij op 1 Juli 1951 tot gezagvoerder werd aangesteld.



A. HOS.
gezagvoerder
25 jaar
16 April 1953.

Op 30 April 1907 aanschouwde Adrianus Hos te Haarlem het levenslicht. Na met goed gevolg de ULO te hebben doorlopen, bezocht hij te Amsterdam het opleidingsschip „Pollux” en de 2-jarige cursus Zeevaartschool te Scheveningen en kwam, na het behalen van zijn diploma, op 16 April 1928 als 4de stuurman in K.P.M.-dienst. Met het ss. „Nieuw Zeeland” vertrok hij naar Indonesië, alwaar hij op 11 Mei d.a.v. arriveerde. Op 1 April '30 en 1 Januari '38 werd de heer Hos bevorderd tot resp. 3de- en 2de stuurman.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd hij op 10 Mei 1940 bij de Koninklijke Marine onder de wapenen geroepen als Lt. ter Zee 2de kl. K.M.R. Op 19 Februari 1941 werd hij uit militaire dienst ontslagen en kwam als 2de stuurman bij onze maatschappij terug. Een jaar later, 24 Januari '42 werd hij wederom bij de Marine onder de wapenen geroepen, doch thans duurde dit militaire dienstverband slechts 2½ maand. Daarna heeft de heer Hos steeds bij onze maatschappij doorgevaren. Dat dit varen niet altijd even rustig en kalm is verlopen, moge o.a. blijken uit het feit, dat hij door Hare Majesteit de Koningin werd begiftigd met het Kruis van Verdienste. Uit de motieven, welke tot deze decoratie hebben geleid, lazzen wij o.a.:

„Als 2de stuurman van het ss. „Van Diemen” gedurende een Japanse luchtaanval op de Barito-rivier te Bandjermasin en tijdens de afwezigheid van de gezagvoerder, moedig en beleidvol opgetreden bij het onmiddellijk onder stoom gaan van het schip en dit door oordeelkundig manoeuvreren vrij te houden van een in brand gestoken vliegboot, waarna het onder dekking van de bebooste rivieroever kon worden gebracht en voor verdere aanvallen bespaard bleef”.

Op 1 Januari 1948 werd de heer Hos bevorderd tot 1e stuurman, terwijl op 1 Januari '52 zijn benoeming tot gezagvoerder afkwam.

Verstandige hond

Een arts, die zich gespecialiseerd heeft op maagzweren, vertelde onlangs, dat honden volkomen ongeschikt zijn om op zijn gebied als proefdieren te dienen. Men kan een hond kunstmatig een maagzweer bezorgen, maar het beest maakt er zich niet druk over. Hij wil zich geen zorgen maken en gepeker is nu juist wat een maagzweer aan de gang houdt. Maar de hond geneest zichzelf door zijn gemoedsrust te bewaren. Een les voor ons, mensen?



F. J. DAMEN.
gezagvoerder
25 jaar
16 April 1953.

Geboren op 10 October 1908 te 's-Gravenhage, bezocht Franciscus Johannes Damen de 3-jarige HBS, waarna hij op 16 Maart 1928 in zijn geboorteplaats zijn diploma behaalde voor stuurman. Op 18 April d.a.v. trad hij als 4de stuurman in dienst van de K.P.M. en kwam met het ss. „Nieuw Zeeland” op 11 Mei '28 in Indonesië aan.

Op 1 April 1930 volgde zijn aanstelling tot 3de stuurman, terwijl hij op 1 Januari 1938 tot 2de stuurman werd bevorderd. In April 1940 werd de heer Damen opgeroepen bij de Koninklijke Marine als Lt. t. Zee 2de kl. K.M.R., om op 1 October 1942 te worden bevorderd tot Lt. t. Zee 1e klasse. Gedurende de oorlogsjaren bleef hij bij de Marine onder de wapenen. Op 1 September 1948 verliet de heer Damen, die op 1 Januari van dat zelfde jaar inmiddels tot 1e stuurman was bevorderd, de Marine-dienst. Op 1 Januari 1953 werd hij benoemd tot gezagvoerder.

*



G. L. DE ZWART.
2de werktuigkundige
25 jaar
16 April 1953.

Op 28 Maart 1906 werd George Louis de Zwart te Amsterdam geboren. Hij bezocht aldaar de ambachtschool en de kweekschool voor machinisten en trad op 16 April 1928 als 5de werktuigkundige in K.P.M.-dienst.

Op 1 October 1929 en op 1 April 1938 werd hij bevorderd tot resp. 4de- en 3de werktuigkundige. Tijdens de Japanse bezetting werd de heer De Zwart geïnterneerd en zwierf achtereenvolgens door de interneringskampen te Djakarta, Bandung en later in Singapore.

Op 1 Januari 1948 kwam zijn bevordering tot 2de werktuigkundige af.

Een Afwijzing op zijn Japans

Een Japanse uitgever liet de volgende tekst drukken om in te sluiten bij alle manuscripten, die hij niet wilde uitgeven en daarom aan de inzenders moest terug zenden:

„Wij hebben uw werk met een niet te beschrijven genoeg gelezen. Bij de heilige nagedachtenis van onze voorouders zweren wij, dat wij nooit eerder in de gelegenheid waren zulk een bewonderenswaardig meesterwerk te lezen.

Als wij het publiceren, zal Zijne Majesteit de Keizer er op staan, dat het ons tot voorbeeld blijft dienen en hij zal ons niet toestaan nog ooit een ander boek uit te geven dat voor het uwe onderdoet. Dit zou het ons onmogelijk maken onze zaak, althans in de komende tien duizend jaar, voort te zetten.

Daarom zijn wij verplicht uw inzending af te wijzen en aan uw voeten neer te leggen, bevende bij de gedachte aan het strenge oordeel, dat de komende generaties over deze misdadige handeling zullen uitspreken.”

(„Wereld”).

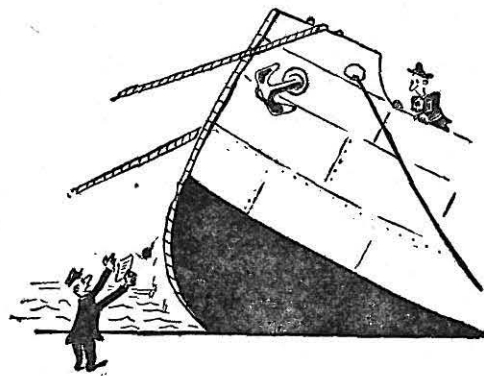
WELKE VAN DE DRIE ?

(Oplossing van pag. 7)

1 b; 2 a; 3 c; 4 b; 5 a; 6 a; 7 c; 8 b;
9 a; 10 c; 11 a; 12 c

Maakt van de tijd uw bondgenoot — hij is betrouwbaar. Wij geloven allen, dat tijd geld is, ja misschien; maar overvloed van tijd betekent overvloed van alles, ook overvloed van gelegenheid. Wie tijd neemt, zal wijsheid ontvangen, daar hij tijd gehad heeft om na te denken en zich te bezinnen, en de gelegenheid om ervaring op te doen.

H. M. Koningin Juliana in een rede uitgesproken tijdens haar bezoek aan de Verenigde Staten van Amerika (7 April 1952).



„Hé.....! een drukfout in het stuwplan!! In plaats van 6000 ton in luik 5 moet er staan: 600 ton.....!”

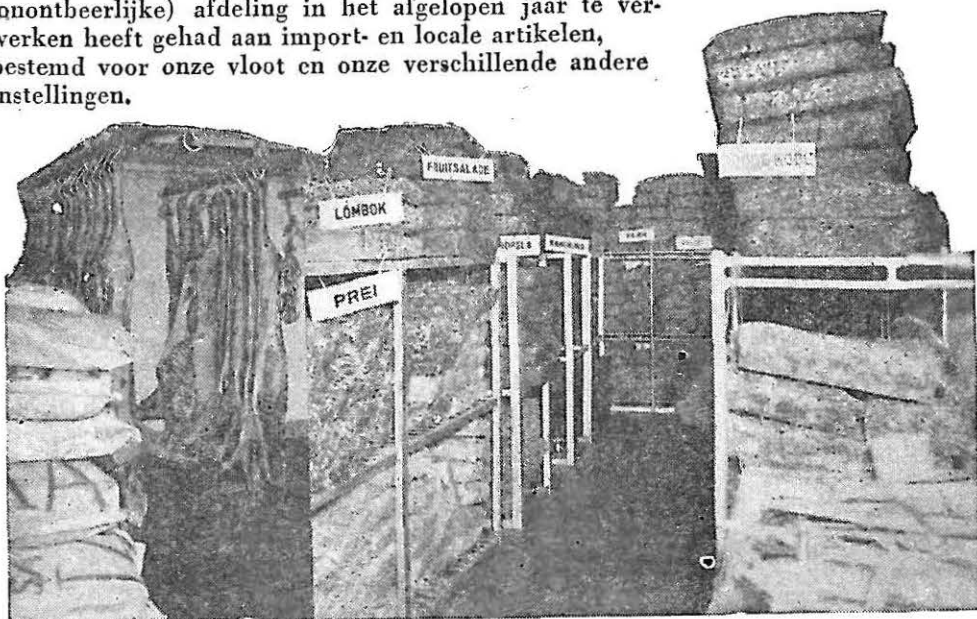
(Shipbuilding)

WAT ONZE CIVIELE DIENST IN 1952 VERWERKTE.

Als men het 1952-jaarverslag van onze Civiele Dienstkijkt, krijgt men een aardig denkbeeld van wat deze (onontbeerlijke) afdeling in het afgelopen jaar te verwerken heeft gehad aan import- en lokale artikelen, bestemd voor onze vloot en onze verschillende andere instellingen.

Verbruik der voornaamste import-artikelen.

| | |
|---------------------------|---------------|
| corned beef | 10.948 kg. |
| worstsoorten | 5.925 kg. |
| ham/spek | 3.603 kg. |
| sardines | 10.597 bl. |
| haring in tomaten-saus | 567.975 bl. |
| kaas | 17.468 kg. |
| diverse groenten in blik | 48.734 liter. |
| diverse vruchten op water | 15.100 liter. |
| melk zonder suiker | 386.401 bl. |
| melk met suiker | 158.100 bl. |
| jam | 16.371 kg. |
| haring (gez. en gem.) | 55.567 stuks. |
| rolmops | 21.544 stuks. |
| gez. bokking | 14.085 stuks. |



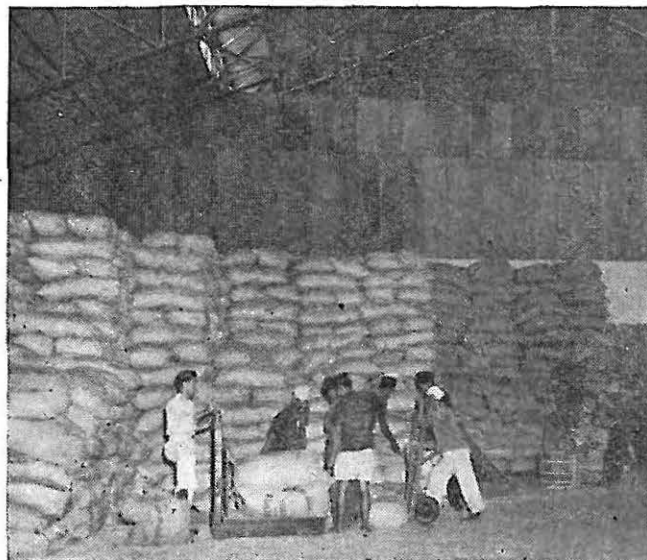
Dertig graden Celsius onder nul! In Priok staat een huis: ons koel-vrieshuis. Een kijkje in 2 der 21 vrieslokalen. Links: ingevroren pakken vlees en geslachte varkens. Rechts: een hoekje in de afdeling diepvries-groente. (foto Tong & Tim).



Op de bovenverdieping van ons koel-vrieshuis te Priok bevinden zich 2 hyper-moderne eetzaal, waar dagelijks 700 Priok-K.P.M.-ers lunchen. Links: de koffiebar; rechts: een der beide keurige cafetaria-eetzaal. (foto Tong & Tim).

Verbruik der voornaamste lokale artikelen.

| | |
|--------------------|------------------|
| rundvlees | 1.080.651 kg. |
| Indon. vis | 221.283 kg. |
| gedroogde vis | 139.310 kg. |
| verse worstsoorten | 19.132 kg. |
| verse ham/spek | 11.760 kg. |
| tarwemeel | 301.115 kg. |
| klapperolie | 48.809 liter. |
| margarine | 67.436 kg. |
| braadolie | 66.123 kg. |
| verse groenten | 1.497.073 kg. |
| verse vruchten | 3.890.603 stuks. |
| koffie | 103.500 kg. |
| thee | 11.730 kg. |
| suiker | 309.574 kg. |
| Javaanse suiker | 16.752 kg. |
| rijst | 3.215.885 kg. |



Rijst in ongekookte- en in gekookte vorm. Links een klein rijst-hoekje in een der C. D.-voorraadschuren te Td. Priok. Rechts: de keuken, waar dagelijks 3250 lunches voor het Indonesische Priok-personeel worden klaargemaakt. (geheel rechts op de foto de chef de cuisine Roeslan) (foto Tong & Tim).

Hockey te Djakarta.

Sinds ons December-nummer heeft er in ons blad niets meer gestaan over de hockey-sport. Dat wil echter geenszins zeggen, dat er in de afgelopen maanden niet is gespeeld. Integendeel: zowel het eerste- als het tweede elftal zijn regelmatig op de groene mat verschenen. Ons eerste elftal wist daarbij enkele aardige successen te boeken, terwijl Geitenbeek en zijn mannen niet zo gelukkig waren.

Een korte nabeschuiving van een drietal wedstrijden moge hier volgen:

K.P.M. I — Sportclub I: 1—3.

Aangezien in het begin van het seizoen K.P.M. I de Sportclubmensen met 1—0 had weten te slaan (tot dusverre de enige verloren wedstrijd van Sportclub I), werd deze return-match begrijpelijkerwijs met spanning tegemoet gezien. Het publiek, waaronder uiteraard vele K.P.M.-ers, was in ruime getale opgekomen.

De strijd begon gelijk opgaand met de Sportclub enigszins in de meerderheid: beide doelverdedigers werden terdege aan de tand gevoeld. Toch bleef onze voorhoede in actie met snelle aanvallen en na ongeveer 20 minuten kon Henk Teeuw na goed volhouden uit een scrimmage voor het Sportclubdoel scoren.

Deze voorsprong konden wij tot ver in de tweede helft handhaven, doch toen begon het technische overwicht van de Sportclub effect te sorteren en

kwam ons doel onder zware druk. In deze periode greep Sportclub de overwinning door drie maal te doelpunten, waarbij nog vermeld dient te worden, dat het tweede doelpunt van Sportclub werd gescoord uit een strafbully, welke werd toegekend door een overtreding van Boom bij een scrimmage voor het doel, waarbij hij de bal op zijn neus had gekregen en geblesseerd het veld

moest verlaten. Zo nam Sportclub I volkomen verdiend revanche.

Box — K.P.M. I: 1—5.

De voorhoede had blijkbaar deze middag veel zin en zette er van het begin af een vaart in, die het beste deed verwachten. Goed open spel over de vleugels, waarbij vooral Juch de bal na snelle rushes langs de lijn kon voorzetten, leverde ons voor de rust een voorsprong van 3 — 0 op, door doelpunten van Nico de Mol, Jan Boom en Henk Teeuw., hetgeen de krachtsverhouding goed weergaf.

Na de rust kwam Box wat meer in de aanval en moest keeper Lips enkele malen ingrijpen, hetgeen hij resoluut deed met verre trappen, die de voetballer in hem verraadde. Een tegendoelpunt moest hij de Box-mensen echter gunnen. Aan de andere kant bleven Cor Walet en Jan Boom echter niet stilzitten en verhoogden met goede doelpunten de score tot 1 — 5.

*

Verdere uitslagen sedert 1 Januari zijn als volgt:

K.P.M. I — U.V.S. I: 2—2

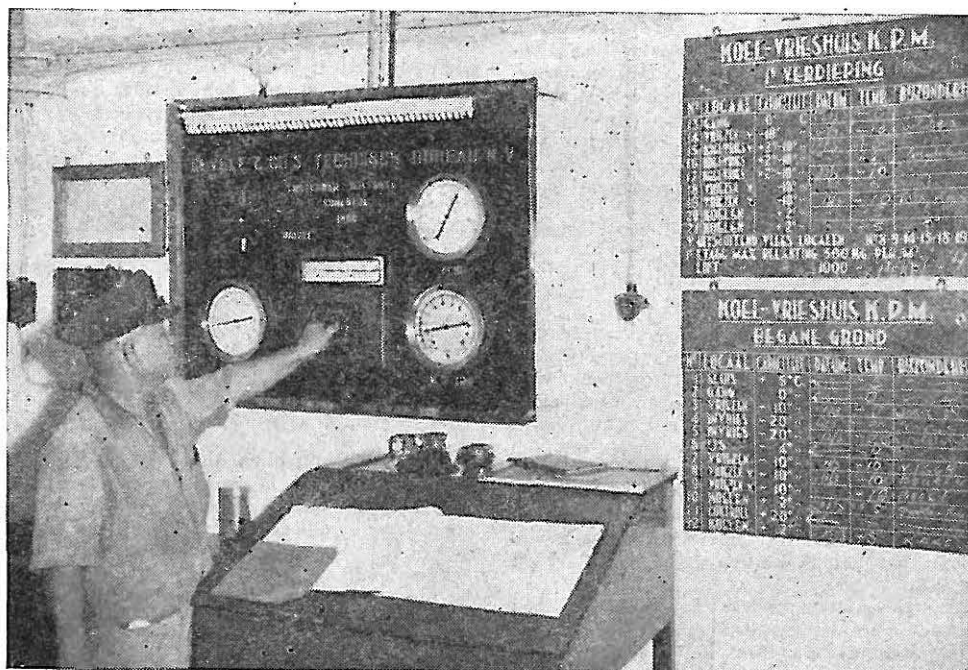
K.P.M. I — Vic I: 4—1

Sportclub II — K.P.M. I: 1—2

en brengt dit ons eerste elftal op de vierde plaats in de ranglijst van de le klasse met goede vooruitzichten op de derde plaats, hetgeen zeker geen slechte prestatie mag worden genoemd.



Een groepsfoto van het merendeel der leden van de Paketvaart-tennisclub te Surabaya, genomen op de baan aan het Bunkulpark t.g.v. het afscheid van hun verdienstelijke leden, de heer en mevrouw Deetman (E.V.) Met hun Surabalase sportvrienden wensen wij hen een prettig verblijf in Nederland.



De contrôle-kamer, het hart van ons koel-vrieshuis te Td. Priok. Door het omdraaien van een enkele schakelaar controleert hoofdopzichter Jocom op het instrumentenbord de temperatuur in een der 21 vrieskamers. Ons vrieshuis kan gerekend worden tot een der meest moderne en zeker het best geoutilleerde in Azië. (foto Tong & Tim).

Nieuwe Nederlandse walvisvaarder.

Van het nieuwe Nederlandse fabrieksschip voor de walvisvaart, dat door de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart bij Wilton-Fijenoord is besteld, zijn thans nadere bijzonderheden bekend geworden. Dit schip zal met een waterverplaatsing van 44.000 ton op de „Nieuw Amsterdam” na het grootste schip der Nederlandse koopvaardijvloot worden en bovendien de grootste walvisvaarder ter wereld. De deadweight van het schip zal circa 26.500 ton bedragen. Het schip zal als dubbelschroefvervoert voortgestuwd door 2 Fijenoord-M.A.N.-Dieselmotoren van 5250 ipk elk, waarbij een dienstsnelheid van 14 mijl wordt verwacht. Het schip zal aan diesel- en stookolie 2000 ton kunnen bunkeren, terwijl de zoetwatervoorziening verzorgd wordt door een verdampingsinstallatie met een capaciteit van 1000 ton zoetwater per etmaal. De bemanning zal uit 499 koppen bestaan. Met behulp van 16—20 jagerschepen hoopt men een productie van 30.000 ton traan en bijproducten per seizoen te bereiken. Dit is bijna het dubbele van de huidige „Willem Barendsz”.

In de bouw van dit nieuw schip en de daarmee verband houdende uitbreiding van de jagersvloot zal een bedrag van f 46.600.000 moeten worden geïnvesteerd. Behalve de uitgifte van f 7.500.000 aan nieuwe aandelen is voor deze financiering een bijzondere overeenkomst met de Nederlandse regering getroffen.

Ten aanzien van het huidige fabrieksschip van de Nederlandse Maatschappij voor de Walvisvaart, de „Willem Barendsz”, zou worden overwogen dit schip na het gereedkomen van het nieuwe schip in te richten tot landstation in Zuid-Georgië.

(SMN-nieuws)

Afscheid van veteranen.

De „Grand Old Lady of the England Australia Sea Lanes” — het 15.000 tons metende s.s. „Ormonde” van de Orient Line — heeft na 35 jaren dienst haar laatste reis gemaakt en zal thans worden gesloopt.

De 17.000 ton P. & O. liner „Ranchi”, voor velen onzer zeevarenden wellicht een goede bekende op de route naar het Verre Oosten, zal na 27 jaar dienst ook worden gesloopt.

Ook de Nederlandse koopvaardijvloot houdt opruiming onder oudgedienden. De 30 jaar oude „Tjibesar” van de K.J.C.P.L., met haar ruim 15.000 ton d.w. het grootste vrachtschip der Nederlandse koopvaardijvloot, is enige tijd geleden van de vloot afgevoerd.

De Holland—Amerika Lijn echter schijnt van haar oude trouwe „Veendam” nog lang geen afstand te willen doen. Het 29 jaar oude passagiersschip ondergaat thans bij Wilton-Fijenoord te Schiedam een ingrijpende verbouwing.

Een nieuwe voortstuwingsinstallatie wordt ingebouwd, de passagiersaccommodatie wordt gemoderniseerd en ook uiterlijk zal het schip geheel veranderen, o.a. zullen de twee onderwettse schoorstenen plaats maken voor één van moderner proporties.

(SMN-nieuws)

Graanvervoer van de La Plata.

Terwijl vóór de oorlog het vervoer van graan van Argentinië een van de pijlers was waarop de trampvaart steunde, is deze markt na de oorlog van ondergeschikte betekenis geworden en gedurende een bepaalde periode zelfs geheel weggevallen. Gedurende de oorlog heeft men in Argentinië gemeend een grote omschakeling te moeten maken van een agrarische naar een industriële economie. Men is

Wij luzen voor U:



hierbij wel wat al te hard van stapel gelopen, zo erg zelfs, dat in het afgelopen jaar zelfs graan geïmporteerd moest worden.

Een en ander is de economische toestand van Argentinië niet ten goede gekomen en men heeft thans weer een open oog gekregen voor het feit, dat de natuurlijke gesteldheid van het land zich het beste leent voor de productie van granen en andere voedingsmiddelen, al moge de graanhandel een tamelijk fluctuerend bedrijf zijn. Het heeft er alle schijn van, dat eerder de voorziening met voedingsmiddelen dan de voorziening met industrieproducten in de toekomst voor deze wereld een probleem zal vormen en dienovereenkomstig wordt aan de agrarische sector steeds meer waarde toegekend. Dat Argentinië thans hiernaar handelt, heeft als eerste resultaat, dat voor 1953 2.000.000 ton graan voor export beschikbaar zal zijn en het ziet er naar uit, dat de La Plata hiermede weer een belangrijke markt voor de trampvaart zal worden.

(SMN-nieuws)

Mijnnegevaar.

Het mijnnegevaar op zee is nog altijd niet geweken. In 1952 kregen 8 schepen groter dan 500 ton schade door mijnen of gingen er door verloren. In 1951 waren het er vijf, maar in de jaren daarvoor 19 en 22. Over het algemeen is het gevaar in de Europese wateren en in de Middellandse Zee dus wel aanzienlijk minder geworden. De Noordzee, voornamelijk bij de Noordnederlandse kust, blijft nog gevaarlijk. Hier kregen dan ook vijf van de acht schepen mijnschade of gingen verloren. Van de schepen kleiner dan 500 ton vergingen er in 1952 zes door mijnen tegen acht in 1951.

(Radiojournaal Wereldomroep)

De havens van Amsterdam en Rotterdam.

Het belangrijkste feit voor de Amsterdamse haven in het afgelopen jaar was ongetwijfeld de opening van het Amsterdam/Rijnkanaal, dat — hoewel het nog niet helemaal klaar is en zeker niet volmaakt genoemd mag worden — toch een begin is van de vervuiling van een heel oude hartwens van Nederland's hoofdstad. Maar er was meer: de havenuitrusting werd verbeterd en uitgebreid, de opslagcapaciteit en de kadelengete werden vergroot, het aantal kranen nam toe van 182 tot 222.

Aantal en tonnage van de binnengekomen schepen zijn de hoogste sedert 1945 en zelfs hoger dan in 1938, maar het goederenverkeer — hoewel eveneens boven vooroorlogs peil — bleef nagenoeg gelijk aan dat van 1951. Deze stilstand betekent, vergeleken bij de andere vorderingen dus in feite een achteruitgang. Dit is een fingerwijzing en een aansporing voor Amsterdam om te blijven streven naar behoud

en verbetering van zijn plaats als wereldhaven.

Voortvarendheid bij het uitvoeren van verschillende plannen, zoals de tunnels onder het IJ en onder het Noordzeekanaal blijft dringend geboden, of — om de woorden te gebruiken van een geacht lid van de Amsterdamse Raad — „De gemeentelijke rosinant moet nodig wat gember onder de staart worden gesmeerd!”

Rotterdam, de grootste haven van het Europese vasteland, na New York en London de derde en waarschijnlijk de beste en modernst uitgeruste haven ter wereld, heeft het vooroorlogse peil nog niet over de hele linie bereikt. Zeker, 1952 was geen ongunstig jaar, maar het goederenverkeer bleef nog onder dat van 1938, ook al werd er aan olie viermaal zoveel overgeslagen als voor de oorlog en overtroffen de stukgoederen eveneens het cijfer van voor de oorlog. Maar juist op het gebied van de traditionele massa-goederen van de Rotterdamse haven — kolen, graan en ertsen — heeft men ondanks alle inspanning het vooroorlogse peil nog niet kunnen bereiken.

De moeilijkheden, waarmee Rotterdam — en Amsterdam trouwens ook — heeft te kampen, vinden voornamelijk hun oorzaak in bevoorrechtte havenbepalingen in het buitenland, al mogen we in deze niet blind zijn voor binnenlandse tegenstellingen tussen de beide grote havensteden. Mogelijk kan dit jaar de oplossing daarvoor worden gevonden. In dat geval zou men dan in 1954 wellicht eens kunnen gaan praten over de samenwerking van de Europese havens, waarvoor de pogingen tot dusver door onderlinge geschillen — ook bijvoorbeeld tussen Hamburg en Bremen — zijn mislukt.

(Radiojournaal Wereldomroep)

Wetenschappelijk „schipbreukelingen”-avontuur.

Naar aanleiding van de plannen van de Franse arts dr. Bombard om met een vlot de Atlantische Oceaan over te steken, kan nu worden vermeld, dat deze tocht inmiddels volbracht werd. Hij maakte de oversteek van Las Palmas naar Barbados geheel alleen in ruim twee maanden.

De twee lieden, die met Bombard zouden medegaan (van wie één Hollander) lieten verstek gaan. Inderdaad heeft dr. Bombard gedurende die tijd alleen geleefd van hetgeen de zee hem met behulp van de door hem voor alle reddingsloepen en -vloten gepropageerde uitrustingsstukken, n.l. een vistuig, een pers, een nylonzeef en een beker, opleverde.

Het vistuig leverde hem vis, met de pers perste hij zoetwater uit rauwe vis er met de zeef ving hij plankton voor de vitamine-C-voorziening. Al viel Bombard gedurende deze 2 maanden 20 kilo af, toch kwam hij in redelijke conditie aan de overkant.

(SMN-nieuws)

Vervuiling der kustwateren door olie.

Reeds geruime tijd begint de vervuiling der kustwateren en de daaruit voortvloeiende vervuiling der kust zelf (stranden) ernstige vormen aan te nemen; speciaal rond Engeland en West-Europa.

In Engeland hebben thans de grote oliemaatschappijen, de daarmee verbonden tankvaartrederijen en de regering de handen ineengeslagen om deze kwestie nader te onderzoeken.

Men heeft thans een scheepje in gebruik dat op grote afstand uit de kust drijvende olievlekken blijft volgen om te zien na hoeveel tijd deze olie zich zodanig met het water vermengt, dat het niet langer vervuiling kan veroorzaken. Aan de hand van deze en andere proefnemingen zal men dan bekijken welke praktische maatregelen ter bestrijding van dit kwaad kunnen worden genomen.

(SMN-nieuws)

„DIE RYCKE REEDERS“ op tournee.

In onze vorige „Uitlaat“ maakten wij reeds melding van de mogelijkheid, dat de toneelgroep Paketvaart-personeel te Djakarta met hun laatste stuk „op stap“ zou gaan. Waren zij met hun vorige toneelstuk te gast bij de Billiton-Mij te Tg. Pandan en Manggar, thans was er sprake van een uitvoering te Surabaia onder auspiciën van onze eigen maatschappij.

En intussen (wat gaat 't toch gauw!) is deze „mogelijkheid“ ook weer een „feit“ geworden!

De initiatiefnemers te Surabaia hadden voor hun plan geen gereder oor kunnen vinden dan dat van onze directeur de heer Harinck, die daar juist op dienstreis was.

Omdat een blik achter de schermen ons al spoedig leerde, dat er voor de verwezenlijking van zulk een plannetje meer komt kijken dan we ooit hadden kunnen dromen, mogen wij hier toch wel even met erkentelijkheid gewagen van de moeiten, het werk en vooral van het enthousiasme en het doorzettingsvermogen van allen, zowel te Surabaia als te Djakarta, die aan de uitvoering hiervan hebben medegewerkt.

Want er is hard gewerkt, hetgeen mag blijken uit het feit, dat Vrijdagmiddag, 6 Maart, de Directie het plan goedkeurde en Zaterdagmorgen de koffers gepakt, de décors gekrat en al deze spullen nog tijdig aangeleverd waren langsij het ms. „Karaton“ voor verschepping naar Surabaia. De décors stonden al opgesteld, toen Donderdag een voorbereidings-party van 3 man aldaar arriveerde. Er kon dan ook direct worden begonnen met het uit-

pakken en aanbrengen der toneel-aankleding en het verzorgen der licht-installatie.

Vrijdagmorgen 13 Maart arriveerden nog 15 personen met het vliegtuig te Surabaia om 's middags al bezig te worden gehouden met een generale repetitie, het eerste programma-punt.

En het programma voor deze dagen was voor „Die Rycke Reeders“ wel rijk gevarieerd, want Surabaia had nog meer in petto om hun erkentelijkheid te tonen dan een bijzonder hartelijke ontvangst, voortreffelijk verzorgd logies bij de mensen thuis en efficiënt geregeld transport. (Bravo-Surabaia, gij hebt eer van Uw werk, Uw gasten zijn er zonder uitzondering nog enthousiast over!).

Zaterdag-ochtend was het „elck wat wils“; enkelen moesten nog wat knutselen in de Schouwburg (of op het kolen-terrein!) anderen gingen zwemmen, of bezichtigden de stad, haven en het „Soer-dok“.

Tegen zessen werd men onder de verf gezet om klokke acht vanachter de gordijnen te voorschijn te kunnen komen.

Tijdens de pauze „loempiah“ en „pangsit-goreng“ in overvloed en na afloop bloemen, voor de dames, alles aangeboden door het bestuur van de Chinese Sociëteit te Surabaia voor wier leden deze eerste opvoering gegeven en in wier zaal beide avonden gespeeld werd.

Het was niet alleen een dankbaar publiek, maar ook een dankbaar toneelgezelschap, dat diezelfde avond huiswaarts ging. De laatsten echter langs een omweg, want tot óver een bleef

men de gast van de heer en mevrouw Bückmann in de Simpang-club. Deze gezellige ogenblikken werden door allen — hoe moe sommigen ook waren — zeer gewaardeerd.

Op Zondagmorgen ging het al vroeg weer op pad, thans Trete-waarts! Een prettiger verrassing had men de Djakartanen niet kunnen bezorgen. Het werd een dag, die nog lang in ieders blijde herinnering levendig zal blijven.

Teruggekeerd in Surabaia onderwierpen men zich weer gelaten aan de klef-kleurige behandeling van de grimeur om met enthousiasme te kunnen beginnen aan de taak waarvoor men in feite naar Surabaia was gekomen.

De „Chinese Soos“ was vol K.P.M.-ers, stafpersoneel van de Garuda, H.V.A., K.J.C.P.L., Mails, NISHM, Surabaia-Veem en andere genodigden. Het was, afgaande op het langdurig applaus en de hartelijke toespraak van de heer Bückmann, die de dames, op verzoek van onze directeur Mr. De Koe, namens onze directie een fraaie handruiker overhandigde, een zeer geslaagde avond. Ook de berichten, die officieel en in-officieel uit Surabaia zijn binnengekomen, luiden zonder uitzondering: „We hebben genoten en we zijn er de Directie, de spelers en alle medewerkenden zeer dankbaar voor“.

Wij zijn er van overtuigd, dat dit succes een voldoening en beloning is voor allen, die — hoe dan ook — aan de verwezenlijking van deze avond hun steentje hebben bijgedragen.

Het hierbij gemanifesteerde enthousiasme zal een herhaling in de toekomst zeker een goede kans van slagen geven.

De grootste zilvermijn

Omdat zilver een belangrijke plaats inneemt bij het fabriceren van de gevoelige laag voor fotografische platen en films, is de Eastman Kodak Company te Rochester in de staat New York een van de grootste afnemers van zilver in Amerika. Haar jaarlijkse behoefte bedraagt 425.000 kilogram, wat overeen komt met een dagelijks verbruik van ongeveer 1400 kilogram.

Het spreekt vanzelf, dat er bij Eastman Kodak alles wordt gedaan om het verlies aan zilver tijdens de productie van de platen en de films tot een minimum te beperken. Alle afval wordt dan ook bewaard en zelfs de kleine ronde schijfjes, die bij het perforeren van de films wegvallen, worden verzameld. Op deze wijze weet de firma het verlies aan zilver te beperken tot minder dan 1 percent van het verbruik. Uit haar afval wint zij jaarlijks 70.000 kilogram zilver terug. Dat is méér dan de productie van de grootste zilvermijn ter wereld.



Een overzicht van de stamvolle zaal van de Chinese sociëteit te Surabaia, alwaar onze „Rycke Reeders“ met zoveel succes zijn opgetreden.



De redactie behoudt zicht het recht voor inzendingen voor deze rubriek te bekorten of te retourneren. Anonyme inzendingen worden ongelezen terzijde gelegd. Correspondentie over deze rubriek kan niet worden gevoerd.

Mijnheer de redacteur!

In het eerste nummer van dit jaar vraagt u om kopij voor de „Uitlaat”. Ik heb mij ook vaak afgevraagd of er niemand onder het personeel tijd of inspiratie heeft om eens wat te schrijven.

Ik denk dat velen heus wel iets weten te vertellen dat de moeite van het lezen waard is, doch dat meestal „valse schaamte” hen er van weerhoudt een bijdrage voor „De Uitlaat” te zenden. Juist in een bedrijf als het onze komen zo vaak gebeurtenissen voor, waar je hartelijk om kan lachen of iets van kan leren.

Ik moet u bekennen, dat ook ik enige schroom heb moeten overwinnen voordat ik een vel papier in onze scheeps-Underwood draaide en op de veel aangeslagen toetsen begon te ramelen om u onderstaand schetsje aan te bieden. Ik hoop, dat u e.e.a. kunt gebruiken; zo niet, dan even goede vrienden!

F. W. Kaptijn.

Jan Sprinkhaan in de bocht.

Het was in die dagen dat de „Van Riebeeck” pas lijn 4 bevoer. De lijn was nieuw en zo ook de vierde stuurman, die, blakend van ijver, zo vlug mogelijk een echte K.P.M.-stuurman wilde worden. De tweede, nog een oude in die dagen, had hem al gewaarschuwd dat hij nog wel eens raar op z'n neus zou kijken bij de Paketvaart. Het beste wat-ie kon doen was om z'n boekengelerdheid maar zo gauw mogelijk over boord te gooien — zelfs helemaal opnieuw te beginnen: K.P.M.-stuurman zijn dat is iets aparts

Jan Sprinkhaan was door deze goede raadgevingen op het ergste voorbereid. In Priok was hij aan boord gekomen. Het begin van de reis leverde geen moeilijkheden op. In Singapore was alles normaal, in Belawan viel ook niets bijzonders te beleven, neen, de reis verliep zonder dat Jan ook maar ergens gek van opkeek. Tot dat, na Soerabaia, ter rede van Boeleleng werd geankerd

Hier zouden varkens worden geladen, iets dat onze Jan nog nooit eerder had meegemaakt. Toch leek het hem wel gewenst z'n licht eens bij de tweede op te steken. Je kon immers niet weten?

„Nog nooit varkens gevaren, Jan? Nou, dat gaat allemaal nog al erg eenvoudig. De beestjes zitten in stevige manden, die je maar op elkaar laat stapelen. Je houdt er een gan-

getje tussen, zo dat je er bij kunt om ze te voeren.”

„Te voeren??” vroeg Jan, in de hoop dat-ie het verkeerd had verstaan.

„Ja, twee maal per dag. Je krijgt er van die tonnen bij en dan neem je een matroosje om het voer te mengen. Dat schep je in kleine eetmandjes en die steek je de varkens toe door het gat dat aan de voorkant in de mand zit.”

„Maar.....e.....”, wilde Jan in het midden brengen.

„Nee, niks te maren, het vervelendste baantje is nu eenmaal altijd voor de vierde stuurman. Op de vorige reis was de derde de pisang, maar die heeft promotie gemaakt en nou moet jij het dus doen!”

Jan dacht dat het wel los zou lopen. Hij stond er met z'n neus boven op, toen de eerste varkens, nu niet bepaald geluidloos, aan dek werden gevierd. Het gangetje zou-ie wat extra breed laten maken; die beestjes zagen er nu niet bepaald erg zindelijk uit. In de dienstgang stonden de tweede en derde zich naar te lachen, toen ze Jan daar doodernstig zijn aanwijzingen zagen geven. Zó breed moest het gangetje worden, wees-ie, want hij moest er makkelijk tussen door kunnen! Toch scheen het hele geval hem niet zo erg aan te lokken, want ze zagen hem vies kijken naar de grijze (onwelriekende) schreeuwers, die nog behoorlijke tanden bleken te hebben ook. Ze knauwden tenminste hele stukken van hun mand kapot! Een moest er zelfs over gemand worden, hetgeen met een hels lawaai gepaard ging. Toen stapte de derde op Jan af en vroeg:

„Rotbaan, hè? Nou, ik ben blij dat ik er af ben. De eerste dag is het 't moeilijkst, maar de tweede dag voer je er toch wel een twee honderd in een uur!”

„Wat een beweging is me dat”, zuchtte Jan. „Ik dacht dat ik zeeman zou zijn en nou laten ze me warempel varkens voeren! Ik zal blij zijn als dat karwei achter de rug is.”

„Weet je wat”, opperde de derde „voor een biertje per keer neem ik het van je over. O.K.??”

„Ben je nou helemaal? Dacht je soms dat ik niet kan wat jij kan? Nou dan heb je toch de verkeerde voor!”, antwoordde Jan en keek daarbij op een zeer verontwaardigde manier de derde aan. Wat dacht die vent wel? Omdat-ie nou 2 maanden langer voer, dat hij een broekje voor zich had? Hij zou die varkens wel eens voeren zoals ieder ander dat deed, vervelend werk of niet! Maar voor een biertje? Pff!!

Lachend liep de derde weg. Tegen de tweede vertelde Jan welk een voorstel hem was gedaan. Deze laatste lachte zich tranen om het verontwaardigde gezicht van z'n vierde. Toen kreeg Jan het eindelijk door dat hij er tussen was genomen.

„Hoe dan ook, Jan, ik vind je een flinke vent dat je zelf je vuile baantje op wilde knappen en je niet liet omkopen voor een biertje”, kon de tweede niet nalaten op te merken.

DE GROTE SOM

Er wordt tegenwoordig zo vlot met milliarden gewerkt, maar kunt u zich een voorstelling van zo'n bedrag maken? Stel eens, dat een zaak in het jaar 1 met een miljard gulden kapitaal was begonnen. Als die firma dan elke dag duizend gulden had verloren, zou zij vandaag nog steeds bestaan. Zij zou nog tot het jaar 2739 elke dag duizend gulden kunnen verliezen eer haar aanvangskapitaal zou zijn uitgeput.

ONZE TAAL VOL GAS.

Vlak na de oorlog werd het gas in Nederland, zulks in verband met een ernstig tekort aan steenkolen, nog gedistribueerd. In die tijd ontvingen de gasbedrijven dagelijks vele brieven, met het verzoek voor verhoging van het gasrantsoen in aanmerking te mogen komen.

Wij bieden hierbij onze lezers uit deze brieven een verzameling aan van enige fraaie Nederlandse taalbloempjes.

„Ik zit van alles zonder. Zoals u weet is mijn schoonmoeder pas dood. Die ook al geen inkomen had. En dan moet u mij ook nog meer krenge, terwijl ik spring van ellende. Mijn moeder van wijlen kost me ook f. 1,50 in de week”.

„Mijn vrouw moet hete zitbaden gebruiken. Als de kachel brandde, kon ze het daarop doen”.

„Verzoeken meer gas daar mijn vrouw in een kinderbed ligt”.

„..... daar ik twee baba's heeft, welke cuvuse kinderen zijn”.

„Bij een bombardement heeft mijn zuster haar echtgenoot en haar gehele verdere inboedel verloren”.

„Verzoeken meer gas daar ik 14 April een zoon er bij heb geboren, wat me door de drukte geheel door 't hoofd is gegaan”.

„Verzoeken beleeft een kleine toeslag voor gebruik van een geyser, daar wij in zes jaren geen bad hebben durven nemen”.

„Door omstandigheden van een kwaal moet ik mij meerdere malen per week wassen”.

„Daar ik alles in het donker moet doen, zo verzoek ik u vriendelijk of u mij een eindje tegemoet wilt komen”.

„Gaarne zou ik in aanmerking willen komen voor gezinsvermeerdering met een baby”.

„Ondergetekende gebruikte tot voor kort en gas en olie, doch heeft nu bovendien een schoonmoeder in huis”.

„Tot voor kort bereidde mijn vrouw alle spijzen met petroleum”.

„Ik ben een staande vrouw alleen”.

„En wilt u dan meteen zo goed zijn mij als lid van het vastrecht af te laten vloeien”.

„..... en daarmee moet ik dan vijf grote mensen bewassen, bekoken en bestrijken. Wat ons koken betreft staan wij op een zeer laag standpunt”.

„..... daar ik zorg heb voor mijn tweelingen, U zou zeggen op de kachel maar dat doe ik niet uit financieel oogpunt”.

„Mijn moeder werd door de tand des tijds gedwongen bij mijn in te komen wonen”.

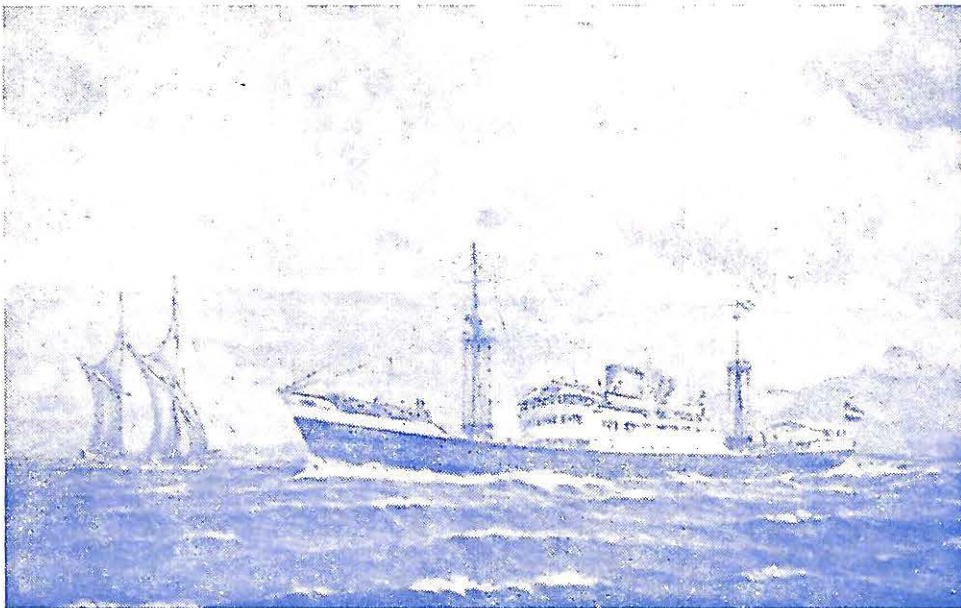
„Wij hebben een kamer verhuurd aan een oude dame van 86 jaar, waarin de hele dag een gaskachel moet branden”.

„Mijn gezin telt vier ledematen”.

„Het orgel waar ik les op geef, wordt electrisch voortbewogen”.

„..... Ik begrijp natuurlijk wel, die brief is meer bedoeld als promementomori”.

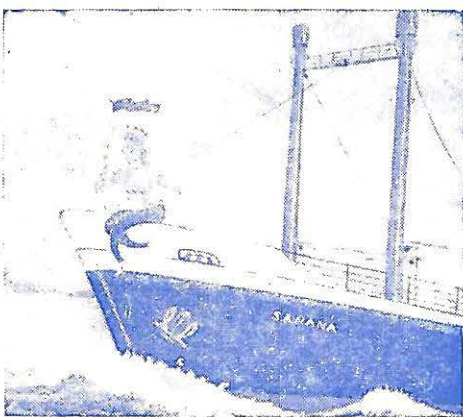
„..... Daar mijn vrouw een zoon ter aarde heeft geschonken”.



In ons Februari-nummer publiceerden wij een reproductie van een schilderij, vervaardigd door gezagvoerder H. Fleurbaey, voorstellende het m.s. „Baud”.

Van dezelfde kapitein-schilder brengen wij thans bovenstaande reproductie van een door hem gemaakt schilderij van het m.s. „Silindoeng”. Links een Makassarse prauw met rechts op de achtergrond de Piek van Bali.

De aardigste foto van de maand:



Miss Sanana.

Gezagvoerder P. Kusters, die het commando voert over het ms. „Sanana”, stuurde ons bovenstaande foto van Miss Sanana. Hij schreef dat het hem bijzonder veel moeite had gekost dit tafereel op de gevoelige plaat vast te leggen, aangezien „zij” maar niet stil wilde zitten.

Alhoewel de redactie de mening is toegedaan, dat deze foto niet in aanmerking kan komen voor het praedicaat „beste foto van de maand”, vond zij de inzending alleszins de moeite waard om er in „de Uitlaat” een plaatsje voor in te ruimen.

Toegegeven: wij zijn geen biologen, doch van het bestaan van „2-motorige” zeemeerminnen wisten wij niets af; wij hopen t.z.t. nog eens van gezagvoerder Kusters te vernemen waar hij „haar” aan de haak heeft geslagen.

Niet de beste, dan toch in ieder geval de aardigste foto van de maand!

EEN ONUITPUTTELIJKE BRON VAN ENERGIE

Van alle bronnen van energie, die de mens ter beschikking staan, is de zon verreweg het rijkst. De energie, die dit hemellichaam in één seconde uitstraalt, is gelijk aan die, welke men zou verkrijgen door het verbranden van de gehele wereldvoorraad aan steenkool, ten bedrage van acht biljoen ton.

Deze energie per seconde is groter dan die van een milliard atoombommen. Elke vierkante meter van de oppervlakte der zon straalt 65.000 kilowatt energie uit in de tijd, die u nodig hebt om met uw ogen te knippen. Het is begrijpelijk, dat overal op de wereld pogingen in het werk worden gesteld om uit die haast onvoorstelbaar rijke bron van energie te putten ten behoeve van industriële en andere doeleinden. Zo is men in Frankrijk er al in geslaagd van de zonnestralen gebruik te maken voor het opwekken van zeer hoge temperaturen in chemische fabrieken en voor de vergroting van de productie van electriciteit en stoom.

Russische kranten hebben beweerd, dat Sovjet-geleerden er in zijn geslaagd een apparaat te construeren voor het omzetten van zonnestralen in elektrische energie. In de Verenigde Staten ten slotte bestuderen deskundigen thans de mogelijkheid om de landbouwproductie op te voeren door een efficiënter gebruik te maken van de energie der zon. Bovendien is men daar al zo ver, dat men de opgevangen zonne-energie kan „opslaan” om haar — voorlopig echter nog slechts bij wijze van proefneming — te gebruiken voor het verwarmen en verlichten van woonhuizen. („Wereld”)

Dichtende puzzelaars.

Verschillende inzenders(sters) van puzzles doen hun oplossingen vergezeld gaan van puntedichten, tekeningen, opmerkingen enz. Zo ontvingen wij onlangs van gezagvoerder H. J. van Dijk een puzzle-oplossing, waarbij het volgende aardige gedicht was ingesloten:

Zo zwalkend in de gordel van Smaragd
en gedroogd kokosnotenvruchtenvlees
ophalend,
heb ik de euvele moed ook opgebracht
—hoevel 't maakte mij haast malend—
om 't oor te lenen aan de roep: Kom,
puzzle mee!

Ik heb een potlood toen gegrepen,
en al was 't niet thuis, maar op de zee
de woorden uit mijn brein geknepen.

Nu is het wachten op de prijs,
die ik hoop men mij uit zal reiken.
't Enigste waar 'k echter nu van ijs,
is dat een ander met de prijs gaat strij-

ken
en de chef van de afdeling: „Tot onze
spijt”

mij de kous weer op de kop zal geven,
wat ik kem persoonlijk niet verwijt,
want 't hoort blijkbaar zo in dit leven
en 't bovendien zo vaak gebeurt,
dat men er ook niet meer om treurt.

De volgende puzzle doen we toch weer
mee,

en 't zal wellicht hem eens overkomen,
dat hij verheugd en ook met vree
een vervulling brengt van mijne dro-

men,
en mij kan schrijven: „Tot ons geno-

gen”
is het dit keer eens eindelijk: „Já!”
als beloning voor Uw nijver zwoegen,
waarna ik dan verheugd weer verder
puzzlen ga.

Wij hopen bij het nakijken der
puzzle-oplossingen gezagvoerder Van
Dijk binnenkort te kunnen schrijven:
„Tot ons genoeg enz.”

Zwemmen Verboden!

In de goede oude tijd was baden en zwemmen in de buitenlucht een strafbaar feit. In 1636 werd op het Johanneum, een Hamburgse inrichting voor hoger onderwijs, een later afgekondigde politieverordening geredigeerd, waardoor allen, „die als de eenden en de ganzen te water gingen om zich te baden”, met een hoge geldboete en openbare schande werden bedreigd. Een bekend medicus, dr. Hermann Pfloester, schreef destijds een verhandeling, die een ernstige waarschuwing inhield tegen zwemmen, omdat het de huidporiën verstopte. Tot diep in de 18e eeuw ging 'szomers in menige Europese stad een overheidsdienaar van huis tot huis om de bevolking er op te wijzen, dat zwemmen en baden in de vrije natuur gevaarlijk was en streng zou worden bestraft. En nog in 1873 was geheel West-Europa ontzet over het feit, dat het Duitse stadje Tübingen een zwembad voor vrouwen wilde openen!

(uit „de Blauwe Wimpel”)



Voor velen bleek de K.P.M.-puzzel, voorkomende in ons Februari-nummer, te moeilijk te zijn. Het aantal binnengekomen oplossingen bleef ditmaal onder die van ons eerste kruiswoordraadsel. En toch was deze K.P.M.-puzzel niet zo moeilijk; oordeelt u zelf, hier is de oplossing :

k a l f s k o p l a t f o r m
s k i g r o e p r o f o r m a
n e k k r a m p a r e l m o s
m e l k r e e p l u i m a g e
g o e d k o o p r o m o t o r
m o e t o r k a p i m p e l e n
l a m p e k a p o m p s t o k
r o u w k o o p r o m e s s e
d r u k k n o p e t e m o e i
t e k e n m a p a r t i j m a n
i k b e g r i j p a n o r a m a
k n o l r a a p e r s s t e m

Na loting onder de goede inzendingen, kwamen de volgende prijswinnaars uit de bus :

de prijs van Rp. 25.— aan :

Ang Thiam Hok — Afd. Ink. lading
— agentschap Semarang;

de prijs van Rp. 15.— aan :

L. Roggeveen — hfd. empl. Afd. T.D,
— Dj. Asem Baru 27 — Djakarta;

de prijs van Rp. 10.— aan :

W. Burgemeestre — agent K.P.M. te Tandjung Balei (Asahan).

Voor deze maand komen wij met een lettergreeppraadsel, waarvan de opgave voor zichzelf spreekt. Doet U allemaal mee? Wij rekenen weer op een groot aantal inzendingen. Sluitingsdatum van deze nieuwe opgave: 20 Mei a.s.

Voor inzendingen gelden de volgende voorwaarden :

1. Inzendingen, welke duidelijk van naam en adres zijn voorzien, te richten aan:
De redactie van „De Uitlaat”
p/a Hoofdkantoor 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.—
Bij meerdere goede oplossingen beslist het lot.
 4. Over oplossingen en/of toekenning der prijzen kan NIET worden gecorrespondeerd.
- Lettergreepraadsel.**
- Van de 105 lettergrepen :
- ar — bi — bles — bret — bro —
i — ci — clau — co — de — de — de
de — di — di — e — e — e — en —
— fi — gat — ge — ge — gen —
n — gi — gie — graaf — hu — in —
— kat — ke — ken — la — lair —
5. niet ordelijk.
 11. van de vrijheid beroofd.
 12. losinrichting voor kolen, ertsen, enz.
 13. steenpuist.
 14. tabaksoort.
 15. niets kwaads vermoedende.
 16. alcaloïde in tabak.
 17. opera-tekst.
 18. niet rechtstreeks.
 19. adeldom.
 20. klein geschenk tot aandenken.
 21. afzonderlijke zinsnede in stuk of brief.
 22. doek waarmede priester hals en schouders bedekt.
 23. gewoon.
 24. eindpunt of eindstation.
 25. opslagplaats.
 26. zonder noodzaak.
 27. fijn handborduurwerk.
 28. schriftelijke getuigenis.
 29. Franse gouden munt.
 30. drievoudig letterkundig product.
 31. éénling.
 32. vaarwater tussen Zweden en Jutland.
 33. een vonnis wijzen.
 34. gelijke hoeveelheid.

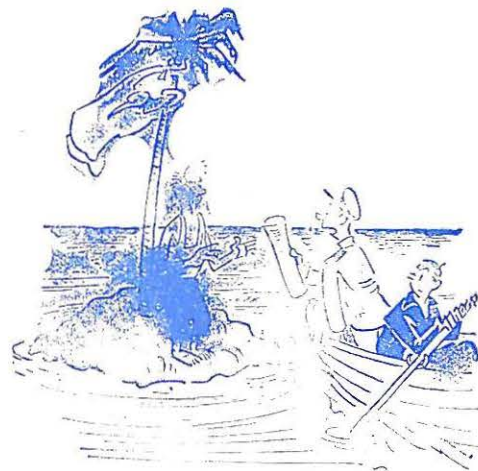
Lettergreepraadsel

Van de 105 lettergrepen :

ar — ar — bi — bles — bret — bro —
chi — ci — clau — co — de — de — de
— de — di — di — e — e — e — en —
en — fi — gat — ge — ge — gen —
gen — gi — gie — graaf — hu — in —
in — kat — ke — kon — la — lair —
le — le — le — len — li — lig — ling
— lo — loos — loos — loos — me —
me — mi — na — na — nair — nant —
ne — ne — ni — nia — nir — no — no
— nus — on — oog — oor — oor — oos
— or — pel — pi — plan — po — pot
— raal — rect — ren — rie — rom —
se — ser — sou — su — te — ter — ter
— ti — to — tor — tre — tri — tu —
us — va — val — van — ve — ve — ve
— ve — veel — ven — vir — vir
kunnen 34 woorden, elk van 8 letters,
van de volgende betekenis worden ge-
vormd :

1. iem. die een kunst technisch vol-
maakt beheerst.
2. zee, waarin een groot aantal eilan-
den en eilandengroepen niet ver
van elkaar liggen.
3. naar gelang.
4. aan tafel bedienen.
5. grootste K.P.M.-schip.
6. gaping, opening.
7. stomdronken.
8. aan twee draden hangend.
9. op- of inschrift op monumenten.

Bij juiste oplossing ontstaan op de 1e verticale rij, van boven naar beneden gelezen, de namen van drie K.P.M.-schepen.



"Zeg, zou je niet eerst even die kranten door-
kijken voor je naar de beschaving teruggaat?"
(Shipbuilding)