

de Uitlaat

12e JAARGANG No. 8 AUGUSTUS 1957



de Uitlaat

personeelsorgaan van de
n.v. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

12de jaargang no. 8

Augustus 1957

*

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



*Op de frontpagina staat de beste
foto van de maand:*

*Singaporese prauwen in Straat
Singapore.*

*Deze foto werd gemaakt door
gezagv. Ad. de Best, die hiermede
beslag legde op de uitgeloopte
prijs van Rp. 50.—.*



Op de achterpagina:

Vissers bij Tuban (O. Java)

(foto Frank Bodmer)

Druk: n. v. Visser & Co.
Djakarta



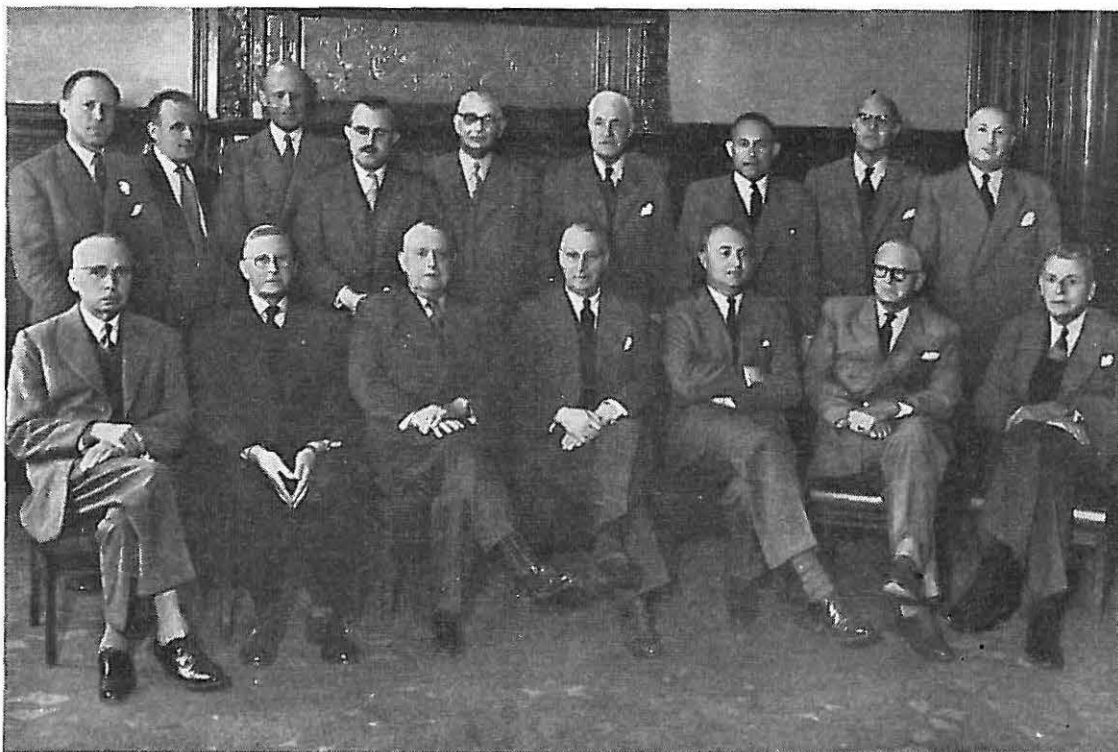
Kreekje met doorkijk naar de rede van Gunung Sitoli. Op de achtergrond het ms. „Karon”.

(foto: gezagv. H. Zeylstra)



H.K.H. Prinses Wilhelmina wordt op 31 Augustus a.s. zevenenzeventig jaar.

(foto: M. C. Meyboom)



Nevenstaande foto werd gemaakt tijdens de gecombineerde vergadering van de Raden van Bestuur en Directies der n.v. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij en de Koninklijke Java-China-Paketvaart Lijnen n.v., op Maandag 24 juni j.l., ter gelegenheid van het uitreden van de heren J. W. B. Everts, D. Bolderhey en Dr Ir J. A. Ringers.

Zittend v.l.n.r. de heren: D. Bolderhey — Dr Ir J. A. Ringers — Jhr C. F. J. Quarles van Ufford — Mr D. A. Delprat — B. E. Ruys — J. W. B. Everts en Jhr I. H. A. Backer.

Staande v.l.n.r. de heren: H. M. van der Schalk (secretaris KJCP) — J. L. Aarsen (notulen) — Jhr Mr E. W. Röell — Jhr S. G. van Weede — A. van der Eyk — C. J. Baron Collot d'Escury — W. Goudriaan — Mr D. F. de Koe en Drs L. Speelman (directeur KJCP).

(Afwesig waren de heren: Mr H. C. Hintzen — Dr H. M. Hirschfeld en Mr W. A. J. Lucas).

Afscheid van de Raad van Bestuur van de heren J. W. B. Everts, D. Bolderhey en Dr Ir J. A. Ringers

Op Maandag 24 Juni j.l. werd afscheid genomen van de heren J. W. B. Everts, D. Bolderhey en Dr Ir J. A. Ringers.
die op 25 Juni j.l. aftraden als leden van de Raad van Bestuur.

De loopbaan van de heer Everts bij de Paketvaart heeft zich uitgestrekt over een periode van ruim 40 jaren. Na in verschillende functies werkzaam te zijn geweest, werd de heer Everts in 1926 benoemd tot directeur en in 1932 tot president-directeur. Laatstgenoemde functie heeft de heer Everts vervuld tot 1938 toen hij werd benoemd tot directeur in Nederland.

In 1945 — na afloop van de oorlog in Europa — trad de heer Everts af ten einde zijn benoeming te volgen als gevolmachtigde van de Raad van Bestuur. In deze functie vertrok de heer Everts naar Australië en na beëindiging van de oorlog met Japan in Augustus 1945 naar het toenmalige Nederl.-Indië. Na terugkeer in Nederland werd de heer Everts ultimo 1946 benoemd tot lid en in Juli 1954 tot gedelegeerd-lid van de Raad van Bestuur.

In herinnering zal blijven, dat de heer Everts in 1931 — toen allerwege schepen moesten worden opgelegd, als gevolg van de toen heersende economische wereldcrisis — het aandurfde te adviseren om met de oude „Houtman” en de thans nog varende „Tasman”

— schepen die anders zouden moeten worden stilgelegd — een dienst te openen tussen Singapore en Indonesië enerzijds en Oost- en Zuid-Afrika, via Mauritius, anderzijds. Hetgeen daaruit is gegroeid is een ieder, die de geschiedenis van de Paketvaart gedurende de laatste 25 jaren heeft gevolgd, genoegzaam bekend.

De heer Bolderhey — voortgekomen uit de Cultures als directeur en Commissaris van de H.V.A. — werd in 1949 tot lid van de Raad gekozen, waarna in 1951 zijn benoeming tot gedelegeerd-lid volgde.

Het is vooral in laatstgenoemde functie, dat de heer Bolderhey voortreffelijk werk voor de vennootschap heeft verricht, waarbij hij zijn belangstelling voor de Paketvaartzaken in het bijzonder tot het gebied van de personeels- en pensioenfondsangelegenheden heeft uitgestrekt.

De heer Ringers — in 1947 gekozen tot lid van de Raad van Bestuur — heeft met zijn zeer grote kennis van de meest uiteenlopende zaken zeer veel

bijgedragen tot de uitvoering van de bestuurstaak van de Raad van Bestuur.

Des avonds werd in het Amstel Hotel te Amsterdam door de Raad van Bestuur tijdens een diner afscheid van deze heren genomen, waarbij de Voorzitter, de heer Mr D. A. Delprat, hun verdiensten voor de K.P.M. naar voren bracht.

*

Hierbij wordt nog medegedeeld, dat ter gedeeltelijke vervulling van bovengenoemde vacatures, tot leden van de Raad van Bestuur zijn benoemd de heren A. A. van Sandick en Ir A. M. A. Wijnans, respectievelijk President van de Nederlandsche-Handel-Maatschappij en Directeur-Generaal van de Billiton-Maatschappij. In de overblijvende vacatures moet nog worden voorzien.

Voorts wordt bekend gemaakt, dat het lid van de Raad van Bestuur, de heer Jhr. I. H. A. Backer benoemd is tot gedelegeerd-lid, zowel voor de Raad van Bestuur van de K.P.M. als voor dit college van de K.J.C.P.L.

Toekomstplannen

De examen-maanden zijn weer achter de rug. Spanningen zijn er geweest voor de jongeren en ouderen. De resultaten die de proef- en examenweken hebben opgeleverd, brachten zeer verschillende reacties. Blijheid of teleurstelling en voor velen zelfs diepe ontgoocheling. Ook in dit opzicht hebben wij weer de gewone cirkelgang van het leven en elke generatie beleefd in wezen hetzelfde.

Het zich instellen op deze, men zou het kunnen noemen, levenswet hangt af van de ervaringen die opgedaan worden in de loop der jaren.

Op grond hiervan staan jeugd en niet-jeugd vaak lijnrecht tegenover elkaar in schijnbaar niet te overbruggen tegenstellingen. De grondslag voor de controversen, die later tot uiting komen, wordt dikwijls gelegd in de prille jeugdjaren van zoon(s) of dochter(s). Volkomen menselijk stellen de ouders zich reeds spoedig in op de toekomst van de nog jonge kinderen. Ze bespreken en stippelen de toekomstplannen uit en bouwen daarop vaak luchtkastelen, die helaas maar al te vaak niet kloppen met de realiteit.

In de praktijk van het leven en vooral in onze huidige maatschappij, laat de rijpere jeugd zich maar moeilijk raden en adviseren als het om de toekomst gaat. Wij zien dan als het ware twee werelden, die van de jeugd en van de oudere generatie. Als opvoeders van het jongere geslacht verdragen wij in feite maar heel slecht het volgen van hun eigen koers, waarin wij eigen gereidheid, verkeerd inzicht en mislukking zien.

De jeugd heeft uiteraard ook haar zienswijze op de wereld die door de huidige volwassen mensen wordt bestierd. Radio en kranten brengen snel alle sensatie maar ook het voortdurende fiasco om tot een betere wereld te komen. Hun jeugdig gemoed komt hierover dikwijls in opstand en zij wensen voor hun toekomst een volslagen koersverandering om te trachten geheel andere resultaten te verkrijgen. In dit opzicht gaat het dus helemaal niet op: „zoals de ouden zongen piepen de jongen”.

Toch kan uiteraard ouderervaring en continuïteit van het heden in bepaald opzicht niet worden gemist, waarbij echter geen rem mag worden gelegd op verjonging en vernieuwing. Evolutie en revolutie liggen hierbij vlak naast elkaar en het gaat er maar om op het juiste ogenblik over te schakelen van het een op het ander.

Jong en oud, ervaring en onervarenheid dienen elkaar te vinden in goed teamwork en samengaan met als grondslag de gedachte dat de jeugd de toekomst heeft.

Dit laatste is inderdaad maatgevend omdat de wereld van het heden onherroepelijk moet worden opgevolgd door de wereld van de toekomst. Verleden en heden leggen o.m. de fundamenten voor de opbouw die de toekomst dient uit te voeren.

De architecten, die de bouwstukken zullen leveren voor het wereld-tehuis van morgen, zijn de jongeren die thans nog door ons worden geleid. Ons werk, beroep en carrière lopen in één garantietyd van beginpunt tot de top naar het eindpunt in snelle opeenvolging.

Hoewel wij ons dit in het dagelijkse gewirwar en zorgen maar amper realiseren, geven wij in de voortdurende belangstelling van het opkomend geslacht wél aan, in ons onderbewustzijn, te beseffen hoe betrekkelijk een bepaald tijdstip met al haar uitingen en aspiraties in feite wel is.

De mens in zijn dagelijkse strijd om het bestaan zou een volkomen grauw en kleurloos leven leiden, wanneer niet de toekomst hem de mogelijkheid bood om plannen te maken en daardoor zijn gedachtenleven min of meer te richten op het onbekende met al haar fascinerende aspecten.

Iedere dag kan men in zijn omgeving horen en opmerken hoe wij allen beheerst worden door het mystieke van de ons niet bekende toekomst. Evenals in onze kinderjaren, verdiepen wij ons gaarne in toekomstdromen en vaak tegen beter weten in verwachten wij een „happy-end”. Uit welke hoek wij ook e.e.a. bekijken, het is goed dat de mens van de toekomst alles en nog wat meent te kunnen verwachten. Het is als een frisse bries die zorgt dat wij niet verstikken in de dagelijkse sleur van een-tonigheid en routine.

Voor de jongeman en de jongevrouw die de wereld in moeten gaan om zich een positie te verwerven, worden de eerste toekomstplannen geheel beheerst door het beroep dat men zal kiezen.

Een verkeerde beroepskeuze is een ramp in het leven, die vaak onherstelbaar is en volkomen remmend werkt op werkelijke levensvreugde.

Vele factoren spelen hierbij een rol, vaak geheel buiten de wil van de betrokkenen. Financiële omstandigheden e.d. van de ouders en opvoeders kunnen de wens, een bepaald beroep te kiezen, praktisch uitsluiten.

Verstandelijke vermogens, aard en aanleg leggen in dit opzicht ook beperkingen op. Heel sterke beïnvloeding zien wij vaak in het beroep dat is of wordt uitgeoefend door het gezins-hoofd. In de oude tijden werd hierop het gildewezen gegrondvest, waardoor o.m. bekwame vaklieden uit bepaalde families voortkwamen.

Oudertrots speelt in de toekomstplannen van de jongeren ook een grote rol. Men heeft dan bepaalde verwachtingen over taak en functie die zoon of dochter in het leven zal gaan innemen, en offert hieraan eigen gemoedsrust en van het kind op, zelfs wanneer blijkt dat men te hoog heeft gegrepen. In onze tijd bestaat er zéker geen gebrek aan voorlichting om zoals dat heet een gelukkige toekomst op te bouwen, door een beroep te kiezen, dat bij de eigen persoonlijkheid hoort op grondslagen van de algemeene ontwikkeling. De huidige jeugd wordt er min of meer mee overstroomd en lijkt het er vaak op dat men in dit verband kan spreken van een tevél van het goede.

Opmerkelijk is het daarbij te constateren hoe de jongeren e.e.a. zelf tot normale proporties weten terug te brengen door hun eigen kritische kijk op de dingen van de dag. Daarbij missen zij uiteraard levenservaring en praktisch inzicht; voor de ouderen ligt juist hierin de voornaamste taak.

Weinigen verstaan helaas de kunst het overdragen van ervaring de vorm te geven van opvoeden en leiding geven. Eigen mislukking en teleurstelling wordt maar al te vaak jongemensen voorgesteld als schuld van het gekozen beroep, werkgelegenheid of omstandigheden waaronder men moet arbeiden. Nimmer iets goeds te kunnen vertellen over zijn werk, heeft niets positiefs te brengen en getuigt van weinig karakter.

In het leven heeft alles n.l. twee kanten en met gekanker en ontevredenheid, dient men bepaald de verkeerde zijde van de medaille. Hoeveel is er niet bedorven in het begin-enthousiasme van

Haventrip Surabaiase Schoolkinderen

(van onze correspondent)

„Ach hoe zalig wie de jongenskiel nog om de schouders glijdt”. Aan deze ontboezeming (was ze niet van de Genestet?) moesten wij denken, toen wij Zaterdagmorgen 29 Juni weer eens een keer op Perak waren. De leerlingen van de 6e klasse van de Nassauschool, bevrijd van alle overgangs- en eindrapport-zorgen, waren daar onder leiding van het Hoofd der school, Mej. de Krieger, verzameld om een ochtendje in de haven door te brengen. Trekt U zich voortaan niets aan van het gemopper van de „kadettijgers” over dat gloeiende zonnetje; geen kind dat erover kikte en er was toch geen wolkje aan de lucht.

Met een K.P.M.-bus werd het stel naar Perak gebracht, alwaar reeds één van de sleepboten van de N.I.S.H.M. klaarlag om — gelijk een rondvaartbootje in Amsterdams grachten — de passagiers in een luttel 60 minuten al het schoons en wat er nog meer bijhoort van onze trotse haven te laten zien. Voorts werd een kort bezoek gebracht aan „het dok”, met welke simpele benaming hier in Surabaia de etablissementen van de Droogdok Mij. „Surabaia” aangeduid worden.

Het trof wel bijzonder goed dat dit festijn op Zaterdag gehouden werd, want nu bestond er de gelegenheid de binnenliggende „Grand Old Lady” met een bezoek te vereren. Wij geloven wel dat zij met een glimlach al dat jeugdige en spontane gedoe heeft aangezien,



Glunderende kindergezichten aan boord van de N.I.S.H.M.-sleepboot.

(foto. Drakulic)

getuige het gulle onthaal dat de kinderen aan boord van de „Plancius” ten deel viel.

Na een rondgang over het schip (de meisjes o.l.v. de le stuurman naar de brug en het radiostation, de jongens o.l.v. de hoofdwerktuigkundige naar — hoe kan het anders — de machinekamer) werd tot slot aan boord een lunch gegeven, die klonk als een klok.

De N.I.S.H.M. en de K.P.M. kunnen terugzien op een zeer geslaagde och-

tend, waarop een 20-tal kinderen vele genoeglijke dingen hebben beleefd en daarnaast op enige punten hun kennis hebben verrijkt.

Dit laatste bleek wel overduidelijk uit het aantal vragen dat door hen tijdens de rondgang op de „Plancius” op hun „gidsen” werd afgevuurd.

Een woord van dank is hier op zijn plaats aan al degenen, die hebben bijgedragen tot het welslagen van deze morgen.

TOEKOMSTPLANNEN

(vervolg)

jongemensen door een verkeerde levenshouding van hen waarvan leiding en gezag konden en mochten worden verwacht. Ook hier geldt dat de eerste slag een daalder waard is, negatieve en verwrongen eerste indrukken zijn derhalve funest voor de jeugd en zijn moeilijk meer uit te wissen.

Waar de jongeren dringend behoefte aan hebben is goede raad van verstandige boven hen geplaatsten. Nimmer heeft men daarbij de waarheid en realiteit te verdoezelen als men daarbij blijft bedenken dat de jongelui er in het geheel niet mee gediend zijn alléén te luisteren naar al hetgeen in ons leven krom heeft gelegen door eigen of buiten onze schuld.

Veerkrachtigheid en levensblijheid naast nuchtere zakelijkheid zal het op-

komend geslacht de steun geven die nodig is toekomstplannen in geestdrift uit te voeren en geloof te blijven houden in een betere wereld.

Wij dienen tenslotte steeds indachtig te zijn dat wij allen leven en werken voor het geluk van hen die na ons komen, voor de jeugd waar de toekomst aan behoort.

Resultaten van blijvende betekenis zullen echter eerst dan worden verkregen, wanneer wij de karaktereigenschappen der jongeren door voorbeeld en daden gunstig weten te leiden en te beïnvloeden onder het devies:

**„KENNIS IS MACHT, MAAR
KARAKTER IS MEER”**

H.A.C.

In memoriam

Te Djakarta overleed op
28 Juni j.l. in de ouderdom van
66 jaar de heer

Laij Adé

in leven Locaal Baas B werkzaam
bij de K. P. M.-Werkplaatsen te
Tandjong Priok. De nagedachtenis
aan deze trouwe medewerker, die
onze Maatschappij meer dan 44
jaar heeft gediend, zal bij ons in
hoge ere blijven.

*

Op 30 Juni d.a.v. werd het
stoffelijke overschot van de heer
Laij Adé op de begraafplaats
Djelambar Baroe te Djakarta ter
aarde besteld.

Hij ruste in vrede.

Per schip door Nederland

Het is vroeg dag op de parelwitte salonboot „Kasteel Staverden”. De eerste zonnestralen zijn juist over de kleurige daken van het Friese Sneek gegleden. Zij zijn binnengedrongen in de drie heldere ziekenzalen, waar met het kriecken van de dag de ijverige helpsters en helpers van het Rode Kruis hun taak zijn begonnen. Als het leven binnen de veste Sneek één tempo hoger begint te kloppen, is het bedrijf aan boord van dit vakantievaartuig voor 71 chronisch zieken en zwaar invaliden uit de provincie Noord-Holland reeds in volle gang.

Op de „Kasteel Staverden” plukt men de dag. Is het een wonder? Hier treffen wij mensen aan die gemiddeld al 12 tot 15 jaar aan bed en ziekenkamer gekluisterd zijn. Als een gouden zonnestraal viel in dit somber bestaan plotseling het bericht, dat zij dit jaar in aanmerking kwamen voor een van de 19 weekreizen met dit, in een hospitaalschip veranderde, vaartuig.

Zes dagen is voor een chronisch zieke, die jaar in jaar uit door hetzelfde kleine raam dezelfde dingen ziet, als een eeuw. Maar deze mooie lentemorgen in Sneek is al het begin van de derde dag. Daarom wekt scheepsmoeder mevrouw W. C. v. d. Velde-Van Driem haar staf en haar gasten vroeg: *Carpe Diem*...!

Als wij aan boord stappen grommen reeds de twee dieselmotoren van het schip — voor de patiënten die door staf en bemanning „gasten” worden genoemd opdat zij zich echt „uit” zullen voelen — een zeker teken van het begin van een nieuwe tocht. Vandaag gaat het naar de stad Groningen. Als in de zaal van de dames de spreien extra netjes op de bedden worden geschikt en de scheepsarts, dr. W. C. Kors (bedrijfsarts te Haarlem en districtscommandant van de Rode Kruis Colonie Noord-Holland-Zuid) zijn eerste ronde maakt op de mannenzaal, gooit matroos Niek Scherpenisse de trossen los.

Eenenzeventig mensen — vaak dachten zij te zijn vergeten — genieten. Zij nemen het schouwspel van de voorbij glijdende oevers gretig in zich op.

Straks, thuis, zullen zij voor het eerst kunnen meepraten over vakantie en over reizen. Zij zijn boordevol dankbaarheid jegens het Rode Kruis en de 44 mensen op het schip, die proberen het genot van deze vakantie op het water zo intens mogelijk te maken. Wat een plezier, wat een enthousiasme bij de gasten in de witte bedden van dit varende hospitaal.

Het Sneekmeer is als een enorm bad vol zilver. Dwars door deze schittering vaart de „Kasteel Staverden”. Een groot binnenvaartuig vol leed eigenlijk. Wie met de scheepsarts de lange lijst van zieken — hier het gasten-

boek — doorneemt en hoort, hoe lang zij hoofd voor hoofd al invalide zijn of chronisch lijden aan een ernstige kwaal (veel reumatische aandoeningen) beseft, hoeveel verdriet er moet zijn in de harten en huizen van al deze mensen.

En tóch... samen met dokter en scheepsmoeder zijn we herhaaldelijk langs de bedden gegaan. De sfeer is prachtig, de stemming best. Als mevr. Van der See (de echtgenote van de machinist van het schip) van haar omroepinstallatie gebruik maakt om de opvarenden attent te maken op een dorpje aan de einder, een brug die gepasseerd wordt of een fraaie molen op de grens van kabbelend water en malse weiden, reageert het dankbaar volkje onmiddellijk. Velen schrijven zo goed en zo kwaad dat gaat op, wat er verteld wordt. Want niets mag vergeten worden.

Nee, ondanks alles is dit geen schip van leed alléén. Klare vrolijkheid, echt plezier voeren de boventoon.

Hier wordt wel leed gedragen. Maar er is daarnaast plaats voor dankbaarheid, voor opgewektheid, voor belangstelling in alles wat er gebeurt aan boord en wat er buiten te zien is. En als de stemming een opfrissertje nodig heeft is daar wel de bejaarde heer Ter Poorten, in zijn goede jaren artiest, die onvermoeibaar is in het voordragen en liedjes zingen....

Daar ligt Wartena en even later schuift de boot het Bergummermeer al op. „Wat vliegt zo'n dag om” zeggen de mensen. 's Maandags zijn zij in IJmuiden de tocht begonnen.

Er wordt gegeten en gedronken. Vrolijke plaatjes, vergezeld van beste groeten en wensen via de geluidsversterker, worden gedraaid. Boven, in het stuurhuis met het machtige rad, waken en sturen kapitein J. Miedema („Een moord-kappie” zeggen gasten en verzorgers) en zijn stuurman W. Koessen. Op het hoofddek ploeteren nog twee toegewijde getrouwen: de kooksters mej. J. Bultman („Ze is als een moeder voor ons allen”, wordt ons verteld) en mevr. J. Cyvat-Acda, die nooit loopt maar altijd rent over de blauwgeschrobelde dekken.

De staf wast, bedient, kookt, helpt,

sleept aan en af, lacht en wil niet toegeven aan opkomende vermoeidheid.

Zo heeft dit schip zijn eigen, bijzondere sfeer. Een sfeer die geschraagd wordt door het prachtige werk van de Rode-Kruismensen en de vier beroepsverpleegsters.

Hun werk is hard, hun vrije tijd aan boord zéér schaars, hun offer groot. Want wist u, dat al deze mensen één kostbare week vakantie geven om deze tochten mogelijk te maken? Elke provincie zorgt voor een ploeg van ongeveer veertig dames en heren, Rode-Kruismensen in hart en nieren. Zo zorgt elke provincie of elke grote stad voor zijn eigen weektocht en zijn eigen patiënten. En het geheel wordt vanuit Den Haag door de Raad voor de Invalidiezorg van het Rode Kruis georganiseerd.

Uit den Haag komt ook het geld, want dit werk kost véél. In provinciaal verband zorgt de Rode-Kruisorganisatie ervoor, dat er voor elke patiënt 80 gulden op tafel komt als de gast daar eventueel zélf niet voor zorgen kan. Zo is dit een voorbeeldig stuk menselijkheid — barmhartigheid recht uit het hart. Dat laatste vooral wat de Rode-Kruishelpers en -helpsters en de verpleegsters betreft, want er staat geen enkele vergoeding tegenover.

„Maar het is zo heerlijk iets voor deze mensen te mogen doen”, vertelt de enthousiaste zuster Verhagen. „Wij geven onze week vakantie er graag voor”, beaamt helper Wetselaar, die zijn journalistieke ambt zeven dagen verwisseld heeft voor het Rode-Kruisuniform.

„Komt u even kijken dokter? We hebben een gast, die zich niet erg prettig voelt”. Dokter Kors laat ons even alleen met de thee. Het bedrijf gaat door. Het valt gelukkig mee. Niet alle patiënten kunnen de vele indrukken en de grote verandering in hun verstilde leven verwerken zonder hoofdpijn. Er zijn er enkelen die in 20 lange jaren nooit van huis zijn geweest...

Het fecst duurt echter voort aan boord van de „Kasteel Staverden”. In Groningen wacht een muziekkorps op de kade.

De plaatselijke Rode-Kruisafdeling heeft gezorgd voor een vorstelijke ontvangst. Vaak wachten burgemeester, predikanten, vooraanstaande burgers de boot op. In de avonduren is er bezoek van familie, vrienden en belangstellenden. Iedereen bewondert de frisse aankleding van het schip, de werklust van de staf, de bloemen die Aalsmeerse kwekers schonken... En ten slotte houdt de scheepsarts een korte dagsluiting, waarna het stil wordt aan boord.

(uit: „Trouw”)

Archipel-vaart in het verleden

door
G. Knijpenga
XXV

In 1869 kwamen op Java van de verschillende archipelhavens in totaal 2858 vaartuigen aan, die uit het buitenland niet meegeteld.

Teneinde aan te tonen hoe de scheepvaart over de verschillende Javahavens, groot en klein, was verdeeld, publiceren wij onderstaande getallen van aangekomen vaartuigen gedurende het jaar 1869. Uit de tussen haakjes genoemde aantal lasten moge blijken dat, behalve in de hoofdhavens, de meeste schepen van kleinere charter waren en dus prauwen geweest zullen zijn.

Tjiringin	127	(	260 L)
Anjer	186	(	172 L)
Bantam	81	(	115 L)
Tanara	13	(	16 L)
Batavia	727	(	129204 L)
Indramajoe	10	(	171 L)
Cheribon	73	(	6886 L)
Tegal	15	(	976 L)
Pekalongan	29	(	2823 L)
Semarang	238	(	28074 L)
Japara	2	(	29 L)
Joana	44	(	636 L)
Rembang	11	(	585 L)
Grissee	355	(	7249 L)
Soerabaja	630	(	45765 L)
Pasoeroean	61	(	1793 L)
Tjilatjap	17	(	2543 L)
Sumanap	154	(	2495 L)
Pamakasan	17	(	142 L)
Sampang	9	(	365 L)
Probolinggo	23	(	514 L)
Besoeki	34	(	730 L)
Panaroekan	9	(	11 L)

Kade van Menado met Sangirese zeilprauwen

(foto-archief Kon. Inst. v/d Tropen)

(Opname: M. Hamerster)



In aanmerking dient te worden genomen dat onder de Europese schepen ook die vallen, die uit Europa en elders afkomstig waren. Veelal maakten deze schepen kustreizen en werden dan in elke plaats weer onder de aangekomen schepen geteld. Evenzo gold dit voor de toen reeds vrij regelmatige lijndiensten van de stoomvaart.

Thans willen wij nog even terugkomen op het teruglopen van het aantal Europese gezagvoerders en reders in de zeilvaart. Afgaande op de namen opgenomen in de almanakken, die steeds achter de scheepsnamen werden vermeld, menen wij te kunnen vaststellen dat vele Europese gezagvoerders naar de stoomvaart overgingen.

Bij het rapport van de Commissie voor onderzoek naar de achteruitgang der kustvaart, maakten wij reeds een aantekening, dat naar onze mening de vermindering van het aantal Europese reders gezocht moet worden in het feit, dat het eigenlijk geen rederijbedrijven waren, doch handelshuizen. Voor de distributie van hun importgoederen en voor het afhalen van de door hen gekochte producten hadden zij schepen nodig, die hetzij niet of onvoldoende beschikbaar waren, althans niet op de door hen gewenste tijd. De handelshuizen waren dus, om toch zaken te kunnen doen, genoodzaakt er zelf een of meer schepen op na te houden. Winstgevend was dit noodzakelijke onderdeel van hun be-

drijf in den regel niet en toen dan ook, vooral toen de stoomvaart haar intrede deed, geregelde afvaartdiensten en scheepsruimte werd aangeboden en het daardoor niet meer noodzakelijk was een heel schip te moeten charteren, maakte de handel daarvan maar al te gaarne gebruik. Geleidelijk aan werden dan ook de eigen bodems verkocht of bij verloren gaan niet meer geremplaceerd.

In 1860 waren er te Batavia nog slechts geregistreerd:

Firma Cassalette & Co.
bark „Wilhelmina Cox” 525 ton
(M. P. Derbel);

W. Cores de Vries
bark „Pictura” 704 ton (W. Vogel);

T. Crone & S. van Hulstijn
brik „Jeanette Maria” 235 ton
(S. van Hulstijn);

Haager & Schuurman
bark „Generaal Michiels” 433 ton
(M. Lukas);

brik „Zwaluw” 351 ton
(J. J. Reeders);

Paine Stricker & Co.
3/m „Gertrude” 488 ton
(J. M. Sobels);

Pandel & Steihaus
schoener „l'Union” 100 ton
(F. de Tiquelmont).

Tien jaar later, in 1870, waren al deze reders uit de registers verdwenen en wij vonden dan nog slechts de firma P. Landberg & Zoon met 11 grote schepen, in totaal 5436 ton. Genoemde firma was geen handelshuis, doch een echt rederijbedrijf, waarvan wij later meer zullen vertellen.

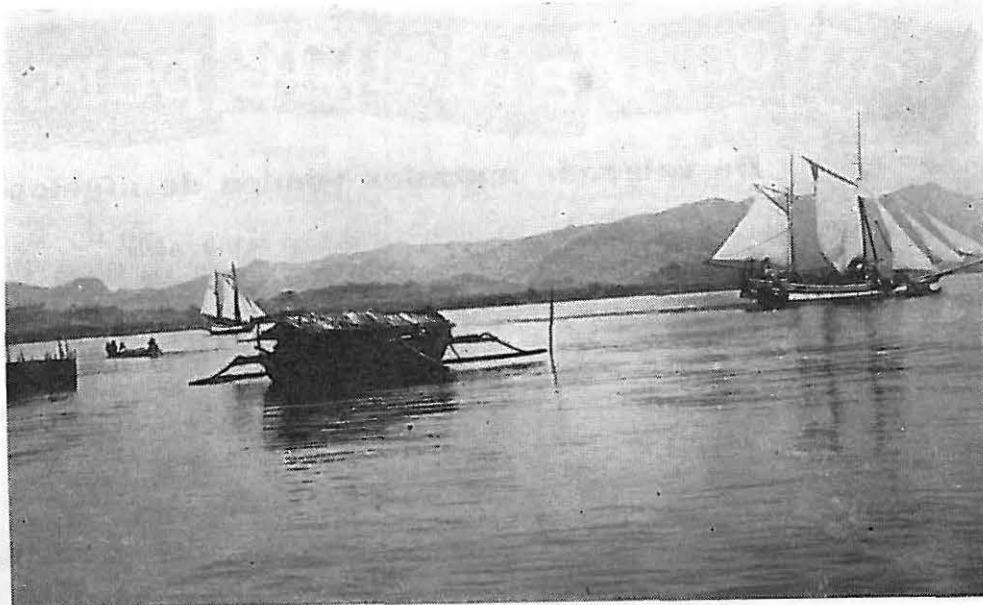
Van de administratie der vroegere handelshuizen is weinig of niets meer te vinden. Alleen over het doen en laten in die jaren van de Nederlandsche Handel Maatschappij, die wij, wat het locale handelsverkeer betreft ook als een gewoon handelshuis kunnen aanmerken en dus wel als voorbeeld kunnen nemen, is iets meer bekend. De Factorij importeerde toentertijd eveneens goederen, vooral lijnwaden (textiel), waarvoor zij de vertegenwoordiging van diverse fabrieken in Europa had, doch ook ijzerwaren (gereedschappen), proviën en dranken etc.; in de jaren omstreeks 1875 werden grote hoeveelheden kisten met Amerikaanse petroleum geïmporteerd. Men wist toen nog niet dat men de olie op Java, Borneo en Sumatra maar voor het pompen had.

De N.H.M. kocht producten als peper, rotting enz. waar zij die maar meende te kunnen krijgen. Kortom het was een echt handelshuis. Pas in 1882 werden haar bank- en cultuurzaken zo uitgebreid, dat zij de importzaken en

de onderlinge handel daarin maar overliet aan anderen. Wij hadden het grote voorrecht in haar archieven te mogen neuzen, zodat het ons mogelijk was te constateren hoe het in vroegere jaren in de handel toeging en welk pionierswerk daar werd verricht.

De geëmployeerden der N.H.M. werden naar buitenplaatsen gezonden, niet evenwel met een monsterkoffertje zoals de huidige vertegenwoordigers van firma's zijn uitgerust, doch met een hele scheepslading aan goederen, die ze moesten zien te plaatsen. Met de smaak en eisen van de bewoners der bezochte eilanden was men hoegenaamd niet op de hoogte. Bij aankomst werd meestal eerst de Radja of een andere hoogwaardigheidsbekleder ter plaatse met een bezoek vereerd. Deze werden de introductiebrieven getoond, waarin vergunning werd gevraagd ter plaatse handel te mogen drijven. De tokohouders werden dan in kennis gesteld op welke dag zij, hetzij aan boord doch meestal op het strand, de aangeboden waren konden bezichtigen.

De verkoop ging dan meestal per kist, doch het kwam natuurlijk ook voor dat de kisten opengebroken moesten worden en bijvoorbeeld de sarongs per coddì werden verkocht. Het ontbrak er alleen nog maar aan dat er een ellestok aan te pas kwam! De geëmployeerde moest zich eerst van de waarde der gangbare munt ter plaatse op de hoogte stellen. Soms waren het guldens of roepies, doch ook Mexicaanse dollars of Spaanse daalders kwamen veelvuldig voor. De verkoop verliep niet altijd even vlot, er waren soms ettelijke dagen mee gemoeid. Haast had alleen de verkoper, doch daarvan mocht hij geen blijk geven. Ondertussen moest hij (de verkoper) zich op de hoogte stellen van de mogelijkheid tot het opkopen van producten. De kwaliteit en de waarde van deze producten werden bepaald naar gelang de prijzen die er voor werden gevraagd en ook moest er rekening gehouden worden met de concurrentie van andere opkopers. Soms gelukte het ter plaatse, doch dikwijls ook kreeg de verkoper/opkoper een aanwijzing dat een dag zeilen verderop een 1000 picol's, zeg maar peper, voor afscheep gereed lagen. Zijn import-goederen werden dan bij een inmiddels vertrouwd geraakt adres achtergelaten, waaruit dan wel eens een vaste „vertegenwoordiger ter plaatse” uit voortvloeide. Kwam hij dan met het schip op de aangegeven plaats, dan was er, als het heel erg meeviel, de helft van de hoeveelheid peper beschikbaar, waarvan dan nog eens de helft voor directe afvoer gereed lag en de rest over een maand kon worden



(foto-archief Kon. Inst. v/d Tropen)

(opname: K. van Dijk)

De rede van Mamudju met Buginese prauwen

afgehaald. Het schip ging dan maar weer eerst onder zeil om andere plaatsen daar in de buurt te bezoeken, waar zich dan veelal weer dezelfde tafereelen afspeelden.

Na een vier- of vijftal maanden kwam de geëmployeerde dan weer in de haven van afvaart terug. Als alles goed was gegaan, dan had hij zijn import-goederen verkocht en kwam hij met een volle lading producten terug, doch dit was maar zelden het geval. Dat het voortdurende in- en uitladen der diverse soorten goederen van verschillende gewicht en verpakking voor de stuurman in zijn schip zonder tussendecken ongetwijfeld wel eens problemen zal hebben opgeworpen, laat zich denken. Haast behoefde hij in ieder geval niet te maken, tenzij natuurlijk voor een opkomende bui ankerop moest worden gegaan. Wij kunnen ons evenwel niet indenken dat zo'n schip een lonende exploitatie opleverde. Zo lezen we dat als een schip geballast moest worden nog even gauw een partijtje dakpannen werd gekocht, in de hoop dat dit artikel elders nog iets zou opleveren.

De V.O.C. scheen in vroeger jaren goede zaken op Perzië te hebben gedaan. Reeds in 1824 besloot de Regering dit contact weer op te nemen met een charterschip de „Baron van der Capellen” (J. H. Peters), evenwel waren de resultaten niet aanmoedigend. In 1828 probeerde de Factorij het nog eens met de haar door Amsterdam beschikbaar gestelde brik „Mercator” onder gezagvoerder P. Landberg. Een lading tin, sandelhout, peper, koffie en specerijen werd medegegeven. De geëmployeerde C. Vos bleef daar achter

om de zaken te regelen, terwijl de „Mercator” een drietal reizen op en neer maakte. Over deze reizen willen wij het hier niet hebben, wel echter over de resultaten en die waren van dien aard, dat voorlopig van verdere pogingen om tot geregelde zaken te komen, werd afgezien.

De eveneens ter beschikking gestelde „Koning der Nederlanden” maakte nog een reis naar China. De brik „Anam” van Padang uit ging naar Coromandel. Van deze laatste reis kwam evenwel niets terecht, daar het schip door de équipage werd afgelopen en de kapitein vermoord.

„Deze expedities hebben ons het voordeel bewezen van eigene schepen te hebben, waarvan de bevelhebbers belang in de zaak der Maatschappij stellen. Tot ondernemingen naar het buitenland kunnen wij Nederlandsche schepers bezigen maar deze zijn tot nu toe uitgesloten van den handel op onze eigen bezittingen, waar alleen hier thuis behorende schepen worden toegelaten. Zoo deze omstandigheid blijft voortduren, zal het raadzaam zijn ons toe te staan een paar schepen hier te koopen dan wel aan te bouwen om daarmede een handel in al onze bezittingen te drijven. Daarmede is wel voordeel te doen, mits men getrouw en belangstellend gediend wordt en dit kan men niet verwachten zoo men zich van schepen en kapiteinen van anderen „bedienen moet”, aldus schreef de President der Factorij in 1830 aan het Hoofdkantoor te Amsterdam.

(wordt vervolgd)

van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

AANGEKOMEN

Per vliegtuig :

R. Pool	3de wtk.	25/6	ex RV/SV
D. J. Jansen	3de wtk.	26/6	ex RV/SV
G. D. Salemink	3de wtk.	30/6	ex RV/SV
B. Th. Kreefft	2de wtk.	4/7	ex RV/SV
F. W. Bonsen	hfd. empl.	4/7	ex EV (naar ag. P'bang)
G. W. de Bruyn	gezagv.	7/7	ex RV
B. Land	1e stm.	11/7	ex RV/SV
G. A. H. Schoenmakers	gezagv.	16/7	ex RV/ZV
J. H. G. Mesters	gezagv.	17/7	ex RV
Ch. G. Antonissen	hfd. empl.	18/7	ex EV (naar ag. Padang)
M. M. Adamse	1e stm.	23/7	ex RV
P. G. Mulder	kv. 3de wtk.	24/7	heruitzending
W. R. Abels	empl.	24/7	ex EV (naar afd. Equip./S'baia)

Per ms. „Straat Lombok” te Durban ddo. 10/6:

H. J. G. Sikkes	gezagv.	ex RV
T. J. H. Kayzer	hfd. wtk.	ex RV
H. L. van Dam	1e stm.	ex RV/SV
J. J. v.d. Riet	1e stm.	ex RV/SV
J. G. W. Klandermans	2de wtk.	ex RV/SV
J. Roos	2de wtk.	ex RV/SV
J. A. Faber	2de wtk.	ex RV/SV
C. Schoemaker	2de wtk.	ex RV/SV
R. Frietman	3de wtk.	ex RV/SV

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 4/7:

R. Bregman en gezin	hfd. empl.	ex EV
Mevr. I.V. Lugten-Menick en kinderen	gezin hfd. empl.	
Mevr. K.R. Bruins-Santing	echtg. 4de wtk.	

Per ms. „De Eerens” ddo. 19/7 van Singapore:

J. J. Stroo	empl. A'dam-kantoor op dienstreis
-------------	-----------------------------------

Per ms. „Oranje” ddo. 25/7:

B de Blank en echtg.	gezagv.	ex RV
F. J. den Ouden en gezin	hfd. empl.	ex EV (naar ag. S'pore)
Mevr. M. E. Kreeuse-ler-Pleyte en kinderen	gezin 2de wtk.	

Welkom!

VERTROKKEN

Per vliegtuig :

H. C. Meyer	2de stm.	24/6	RV/SV
J. A. M. Gemke	2de wtk.	24/6	RV
D. Plooy	3de stm.	24/6	RV
J. W. Slats	5de wtk.	24/6	RV/SV
H. N. Schepman	1e stm.	26/6	RV
B. H. P. Houwing	3de stm.	26/6	RV
Ch. A. Budde	3de stm.	26/6	RV/SV
L. Potappel	5de wtk.	26/6	RV/SV
M. Verwoest	4de wtk.	27/6	RV
P. J. B. Kint	4de wtk.	27/6	RV/SV
I. L. Jonker	gezagv.	28/6	RV
F. J. Damen	gezagv.	1/7	RV
Ch. L. Rogge	2de stm.	1/7	RV/SV
N. Spiekman	1e stm.	3/7	RV

J. Adels	hfd. wtk.	3/7	RV/OP
B. van Riessen	4de wtk.	4/7	RV/SV
W. Jaarsma	4de wtk.	4/7	RV/SV
H. N. L. Hoomans	gezagv.	5/7	RV
Th. A. van Vliet	hfd. empl.	5/7	EV (ex ag. Surabaya)
H. L. Ph. Stibbe	4de wtk.	8/7	RV/SV
J. Zeijlemaker	2de stm.	8/7	RV/SV
W. C. M. Brederode	2de stm.	8/7	RV/SV
W. G. Karhof	3de wtk.	9/7	RV/SV
N. Spiekman	1e stm.	10/7	RV
Mr. W. Lagers	dienstchef	14/7	EV (ex ag. Makassar)
J. Thiebout	hfd. empl.	15/7	GSV (ex Afd. VRV/HK)
W. F. H. Hendriks	2de stm.	15/7	RV/SV
E. van de Wetering	2de stm.	15/7	RV/SV
H. Deusien	4de wtk.	16/7	RV/SV
J. J. de Neef	3de stm.	16/7	ontslag op verzoek
F. Creutzburg	4de wtk.	16/7	RV
Th. ten Klooster	gezagv.	17/7	RV
E. V. Jurg	2de stm.	17/7	RV/SV
L. W. Wakka	adj. chef	18/7	GSV (ex afd. ND/HK)
H. P. E. Buys	hfd. empl.	19/7	EV (ex afd. VRV/HK)
C. J. P. van Lieshout	hfd. wtk.	21/7	RV
A. H. Aelbers	2de stm.	22/7	ontslag op verzoek
J. J. E. Madle	2de stm.	22/7	RV/SV
C. Koot	hfd. empl.	22/7	EV (ex ag. S'pore)
N. van de Vrie	hfd. baas	23/7	EV (ex Werkpl./Tg. Priok)
P.A.C.M. Adriaansens	4de wtk.	23/7	RV
S. Merkus	4de wtk.	23/7	RV/SV
M. G. P. Zindel	1e stm.	23/7	RV
J. Klerekoper	empl.	24/7	EV (ex afd. VRV/HK)
W. A. Giel	gezagv.	26/7	RV

Per ms. „Tjiwangi” ddo. 19/6:

J. M. Sobels	hfd. empl.	EV (ex afd. ND/Tg. Priok)
--------------	------------	---------------------------

Per ms. „Tegelberg” ddo. 1/7:

W. Starreveld	hfd. empl.	EV/OP (ex TD/S'baia)
---------------	------------	----------------------

Per ms. „Willem Ruys” ddo. 11/7:

J. J. S. van Alphen en echtg.	gezagv.	RV/OP
H. Leeuwe	gezagv.	RV
W. E. Sonneveldt	gezagv.	RV/OP
W. H. Ch. de Wit	hfd. wtk.	RV
H. J. Romunde en gezin	hfd. wtk.	RV

Fr. van der Stok en gezin	adj. chef	EV (ex afd. Passage/HK)
W. J. Suyderhoud en gezin	adj. chef	EV (ex ag. Pontianak)
Mej. I. Bödecs	verpl.	EV (ex Med. dienst/Petamburan)
A. van Riemsdijk en gezin	hfd. empl.	EV (ex TD/S'baia)
F. Th. Mentel en gezin	hfd. empl.	EV (ex ag. Tg. Priok)
J. H. C. Gorter en gezin	hfd. empl.	EV (ex afd. CD/HK)
J. J. Moerman en gezin	hfd. empl.	EV (ex ag. S'baia)
J. J. E. M. Bruyn en echtg.	2de stm.	RV/SV
N. Jans en gezin	2de stm.	RV/SV
H. J. Kristel en gezin	2de stm.	RV/SV
M. C. A. Capelle en echtg.	2de wtk.	RV/SV
W. Veen	kv. 2de stm.	met ontslag
Th. J. Mulder	li. stm.	SV

Een goede reis en behouden aankomst!

NIEUW AANGENOMEN:

J. Zandstra	3de stm.	ddo. 10/6 aangek. te Durban per ms. „Straat Lombok”
J. J. Jansen	5de wtk.	ddo. 10/6 „ „
W. Best	11. wtk.	ddo. 10/6 „ „
Mej. Mr. Hartini	loc. empl.	ddo. 18/6 naar afd. Secr./HK
Amin Singgih		
Th. C. van Waart	empl.	ddo. 23/6 per vliegt. aangek. (naar afd. CM/HK)
J. K. L. Koster	3de stm.	ddo. 25/6 per vliegt. aangek.
H. Pluijlaar	3de stm.	ddo. 29/6 „ „
A. J. Böke	3de stm.	ddo. 14/7 „ „
O. R. Giezen	3de stm.	ddo. 16/7 „ „
B. Vellinga	3de stm.	ddo. 17/7 „ „

Welkom bij onze Maatschappij!

MUTATIES:

C. F. M. Rab	adj. chef	ddo. 3/6 van ag. B'masin naar ag. S'baia
C. Th. Kneefel	hfd. empl.	ddo. 20/6 van afd. Claims/HK naar ag. Tg. Priok
W. Fontijne	hfd. empl.	ddo. 26/6 van ag. S'baia naar ag. Pontianak
R. A. Dekker	hfd. empl.	ddo. 27/6 van ag. Makassar naar afd. VRV/HK
J. van der Lijn	empl.	ddo. 1/7 ontslag op verzoek (ex ag. Medan)
W. L. Zinsmeester	hfd. empl.	ddo. 1/7 van TD/HK naar Surveydienst/Tg. Priok
M. C. Safomons	hfd. empl.	ddo. 2/7 van ag. Oosthaven naar afd. VRV/HK
Zainuddin Siregar	loc. empl.	ddo. 11/7 van ag. Tg. Priok naar ag. Singkawang
A. J. Janssen	empl.	ddo. 16/7 naar ag. Palembang

Nagekomen promoties per 1 Juli 1957

tot 2de werktuigkundige de 3de werktuigkundige:
G. Doesburg

tot stuurman-locaalvaart 3de klasse de wnd. stuur-
lieden-locaalvaart: E. E. Tooy en Irawan.

Onze hartelijke gelukwensen!

Amerikaanse belastingfaciliteiten voor nieuwbouw

Door de Amerikaanse Regering werd door middel van een hiertoe strekkende Federale Wet een aantal belasting-faciliteiten verleend aan de Esso Shipping Co. te New York en de Sun Oil Co. of Marces Hook, Pennsylvania ten behoeve van het tankerbouwprogramma van deze maatschappijen.

De Sun Oil Co. werd toegestaan om 60% van haar investering in dit nieuwbouwprogramma, welke ongeveer f 160.000.000 bedraagt, in 5 jaar af te schrijven, hetgeen dus voor de belasting in mindering kan worden gebracht.

Esso Shipping Co. kreeg toestemming 40% van de rond f 250.000.000 welke zij zal investeren, in 5 jaar af te schrijven. De gebruikelijke afschrijvingsperiode zou in deze beide gevallen zeker 3 à 4 maal zo lang zijn geweest.

Onze Jubilarissen

Agoeri Boehari werd in 1915 te Tasikmalaja geboren; hij trad op 9 September 1932 als bediende bij het Ziekenhuis Petamburan in dienst.



Agoeri Boehari
Mantriverpleger I/
Hoofdklerk II
Ziekenhuis
Petamburan
25 jaar
9 September 1957

volgde zijn benoeming tot mantriverpleger/
hoofdklerk II.

Op 1 Juli 1946 werd hij aangesteld tot hulpverpleger en op 1 Januari 1949 werd hij tot verpleger 2de klasse benoemd. Nadat hij een jaar later te Djakarta zijn diploma voor mantriverpleger had behaald, werd hij bevorderd tot verpleger 1e klasse. Op 1 Januari 1952 werd hij bevorderd tot verpleger I met de standaardrang van hoofdklerk II. In Augustus van dat zelfde jaar

Op 1 Juli j.l. vierde de heer I. Poë, beambte werkzaam bij het Agentschap te Gorontalo zijn 25-jarige dienstjubileum bij onze Maatschappij, ter gelegenheid waarvan onderstaande foto werd gemaakt. Zittend in het midden, de jubilaris de heer Poë; zittend 3de van links de heer S. Nento, Agent te Gorontalo.

(foto: Yong)



Plannen Havengebouw te Amsterdam gereed voor uitvoering

Concentratie van maatschappijen en instellingen in dertien verdiepingen hoog gebouw

Wanneer geen onvoorziene tegenslagen een spaak in het wiel steken en de onlangs aangevraagde rijksgoedkeuring op tijd wordt verleend, verwacht de N.V. Het Havengebouw Amsterdam omstreeks 1 januari van het volgende jaar opdracht te kunnen geven de eerste spade voor dit centraal aan het IJ gelegen gebouw in de grond te steken. Precies twee jaar later, eind december 1959, zou dan dit imposante bouwwerk, schepping van architect Dudok, dat niet alleen voor de scheepvaart, maar voor de gehele economische ontwikkeling van de stad Amsterdam van zo'n onberekenbaar belang is, worden opgeleverd.

Op 30 december 1954 werd de N.V. Het Havengebouw Amsterdam opgericht door een aantal initiatiefnemers, te weten de gemeente Amsterdam, de Stoomvaart Maatschappij Nederland, de K.N.S.M., de N.V. Gebr. Scheuer, de Hollandsche Stoomboot Maatschappij, Blauwhoed en de Scheepvaartvereniging Noord. De N.V. heeft een maatschappelijk kapitaal van f 200.000 waarvan f 100.000 in contanten werd gestort.

De bedoeling van de stichters van dit dominerende gebouw aan de zuidelijke IJ-oever (Westerdokskade bij de De Ruyterkade) is duidelijk: Amsterdam heeft dringend behoefte aan een groot aan het IJ gelegen gebouw teneinde daarin een aantal belangrijke ondernemingen op het gebied van haven- en scheepvaartbedrijf en tevens enige sociale en administratieve instellingen, die zeer nauw bij de haven zijn betrokken, te vestigen.

Hoe groot bij vele instellingen, de haven betreffende, de drang naar concentratie om tot efficiëntere samenwerking te geraken, en de behoefte aan werkruimte is, blijkt wel uit het feit, dat om de 8200 vierkante meter kantoorruimte, die is geprojecteerd, wordt gevocht. Enige der grootste Nederlandse rederijen, namelijk de Koninklijke Paketvaart Mij. en de Koninklijke Java-China Paketvaart Mij. zien zich genoodzaakt om te zien naar meer ruimte dan in het Scheepvaarthuis, waar thans hun directies zijn gevestigd, voor deze N.V.'s beschikbaar is.

Wij hebben enige tijd geleden geschreven, dat er plannen bestaan het Scheepvaarthuis langs de Binnenkant uit te breiden. Daarmede zou een bedrag van meer dan drie miljoen zijn gemoeid. De kosten van deze uitbreiding zijn echter niet evenredig met de nuttige ruimte, welke op die wijze zou worden verkregen. De investering zou dus economisch zeker niet verantwoord zijn. Indien het Havengebouw, dat acht miljoen gulden gaat kosten, spoedig gereed komt, zouden beide grote rederijen ruimte vinden voor haar geprojecteerde uitbreiding.

Maar daarnaast zetelt te Amsterdam nog een derde grote rederij, die dringend behoefte heeft aan kantoor-

ruimte, namelijk de N.V. Rederij Amsterdam, waarvan op het ogenblik elf schepen van ruim tienduizend ton elk in de vaart zijn, en die nog drie grote schepen in aanbouw heeft. Deze maatschappij is thans gevestigd in het pand van het Verenigd Cargadoors Kantoor aan de De Ruyterkade, doch zij moet dit gebouw verlaten, daar het V.C.K. de lokalen zelf nodig heeft. Het ruimtegebrek geldt evenzeer voor de Gemeentelijke Havendienst, thans slecht gevestigd in de middeleeuwse Schreiers-toren, en voor het kantoor van het Loodswezen. Dit laatste kantoor is gevestigd in het oude gebouw van de firma Koppen aan de De Ruyterkade. De mogelijkheid tot uitbreiding hiervan bestaat niet. Het Loodswezen ondervindt ernstige hinder van het ruimtegebrek.

Besparende bouwwijze

De N.V. Het Havengebouw Amsterdam gaf reeds in 1955 een der meest vooraanstaande Nederlandse architecten, de heer W. M. Dudok te Hilversum, opdracht een ontwerp te maken.

In overleg met de heer Dudok is van meet af aan samenwerking gezocht met de Bataafse Aannemings Maatschappij N.V., waarmede naast besparing van

In „de Uitlaat” van Maart 1955 namen wij een artikel over uit het Algemeen Handelsblad dat ging over een plan tot uitbreiding van het Scheepvaarthuis te Amsterdam, de zetel van onze Maatschappij in Nederland en van nog verschillende andere scheepvaartmaatschappijen. Dit plan kon echter geen voortgang vinden, omdat de kosten van deze uitbreiding niet evenredig waren met de nuttige ruimte welke op die wijze zou worden verkregen.

In het Algemeen Handelsblad van 15 Juni j.l. lasen wij dat er thans plannen bestaan tot het bouwen van een Havengebouw te Amsterdam naar een ontwerp van de bekende Hilversumse architect Dudok. Indien deze plannen, die reeds in een vergoederd stadium verkeren, worden uitgevoerd, zal ook de KPM straks in dit indrukwekkende bouwwerk uitbreiding kunnen geven aan de kantoorruimte, waaraan zo dringend behoefte bestaat.

Wij hebben gemeend om bedoeld artikel hier in extenso te moeten overnemen.

arbeidskrachten en kosten een doelmatige bouwmethode werd bevorderd. Zo zal bijvoorbeeld voor de uitvoering van het geprefabriceerde betonskelet kunnen worden volstaan met 17.500 man-uren, in plaats van met 75.000 man-uren bij toepassing van de ouderwetse bouwmethode. In het kader van deze samenwerking, welke in Nederland tot nog toe slechts in enkele gevallen werd toegepast, werd door architect Dudok en eerdergenoemde aannemingsmaatschappij een zogenaamde job-architect aangesteld, namelijk de Amsterdamse architect, de heer G. Staal, die het schetsontwerp van de heer Dudok mede uitwerkte. Door de nauwe samenwerking van ontwerp-architect, job-architect en bouwer is een bijzonder fraai en efficiënt gebouw op papier ontstaan. Het nieuwe havengebouw, dat in beton zal worden opgetrokken, zal dertien verdiepingen tellen.

In de zeer ruime toegangshal, waar in het centrale gedeelte de concierge en zijn staf zal zetelen, zijn centraal gebouwd de snelliften, personeel- en goederenliften, benevens de trappen. In dit midden-gedeelte van het gebouw, dat zich tot op de bovenste verdieping voortzet, zijn ook alle dienstvertrekken, toiletten enz. ondergebracht. Om dit centrale gedeelte, de z.g. binnenschacht,

heen zijn de kantoorlokalen geprojecteerd. Naar de twaalfde en dertiende verdieping, waar een kantine, vergaderzaal en een restaurant zullen worden ingericht, zullen de bezoekers met snel-liften worden vervoerd. Het restaurant zal worden geëxploiteerd door eerste klas vakmensen.

Aanvankelijk was men van plan op het gebouw, dat ruim 45 meter hoog wordt, een daktuin in te richten. Hier-van is echter afgezien; wel zal op het dak een waarnemingspost van het KNMI worden gebouwd, met een zeer moderne apparatuur. Het restaurant wordt gevestigd op de dertiende ver-dieping, van waar men naar alle kanten een prachtig uitzicht zal hebben, niet alleen over de gehele stad, maar tot de Noordzee, Alkmaar, Utrecht en het Gooi en dit zal in het bijzonder de gelegenheid openen voor een fraai uit-zicht op de Amsterdamse havens.

Vestigingen in het gebouw

Behalve de reeds genoemde rederijen, zullen in het gebouw ook worden ge-vestigd de nog jonge Amsterdamse Tankrederij, de N.V. E. Wagenborgs Scheepvaart- en Expeditiebedrijf, W. F. Kampmans Bevrachtings- en Con-trôlebedrijf en misschien de rederij v.h. Gebrs. Goedkoop, ofschoon deze N.V.

ook wel denkt over de bouw van een eigen kantoor elders in het havengebied. Van de diensten, welke in het gebouw een plaats krijgen, noemen wij de voor de Amsterdamse haven zeer belangrijke Dienst Havens- en Handelsinrichtingen der Gemeente Amsterdam, die nu verre van goed en zeker niet centraal is gehuisvest in het oude Entrepotdok aan het Kadisplein.

Dan zal ook de Scheepvaartvereniging Noord, die thans in de oude villa van Harff aan de Weesperzijde bij de Berlagebrug zetelt, ettelijke kilometers buiten het havengebied, weer naar het havengebied terugkeren. Verder zal het Districtskantoor Amsterdam van de Bedrijfsvereniging voor Ziekengeld en Kinderbijslagverzekering voor de haven- en aanverwante bedrijven, binnenscheepvaart en visserij, welk districtskantoor is belast met de uitvoering van de ziekwet enz., voor de daarvoor in aanmerking komende werknemers in het haven- en scheepvaartbedrijf te Amsterdam, en dat thans eveneens ver van de haven is gevestigd, een deel van het Havengebouw betrekken, evenals de vereniging Ongevallendienst voor de haven- en vervoerbedrijven en de stichting Algemeen Pensioenfonds voor het haven- en vervoerbedrijf. Ook deze beide laatste stichtingen zijn thans gehuisvest in de villa aan de Weesper-

zijde. Ook de dienst van het Loodswezen, de Rijkswaterstaat district Noordholland, het K.N.M.I. en de havendienst der gemeente Amsterdam zullen in het centrale havengebouw worden gevestigd. Door deze vestiging in één gebouw zal de samenwerking veel efficiënter en vaker kunnen ge-schieden. Het grote aantal genoemde instellingen is thans letterlijk over de gehele stad verspreid. Dus afgezien nog van het belang voor de grote rederijen, is het voor de gehele sociale en econo-mische samenwerking in het Amster-damse havengebied van zeer groot belang, dat het havengebouw zo spoedig mogelijk en geheel volgens de plannen der N.V. verrijst.

Vermelden wij nog, dat op de eerste verdieping onder andere de haven-meester zijn kantoren zal vestigen, op de tweede verdieping de Havens- en Handelsinrichtingen en op de derde het Loodswezen. De totale kantooroppervlakte bedraagt 8.190 vierkante meter, die van archief en kelder 618 vierkan-te meter en van het café-restaurant 1252 vierkante meter. In totaal beschikt men dus over ruim 10.000 vierkante meter. Voorts is er nog een ontwerp gereed voor de bouw van zes dienstwoningen, bestemd voor employés van de haven-dienst, de restaurateur, de portier en een ambtenaar van het K.N.M.I.

TELEVISIE OP DE „CHRISTOFORO COLOMBO”

Aan boord van het bekende Italiaanse luxe-passagiersschip „Christoforo Colombo” werd onlangs een televisie-in-stallatie aangebracht volgens het z.g. gesloten circuit systeem, hetgeen dus wil zeggen dat alle monitors via een draadaansluiting met het opname- en zendapparaat zijn verbonden.

Vanuit de hut zal men nu getuige kunnen zijn van het aan boord geboden amusement, terwijl men bijvoorbeeld bij aankomst en vertrek in de verschil-lende havens het gehele bedrijf op het televisiescherm zal kunnen waarnemen. Voorts is het mogelijk om gedurende de reis opnamen van b.v. de kustlijn of ontmoetingen met andere schepen te brengen.

Voor zover is na te gaan is de „Chris-toforo Colombo” het eerste schip dat met een dergelijke installatie ten be-hoeve van de passagiers werd ingericht.

Voor technische doeleinden wordt televisie op sommige schepen al meer toegepast en sommige onzer lezers zul-len zich misschien herinneren dat wij vroeger reeds vermelden hoe men van een televisiecamera gebruik maakt aan

boord van een walvisvaarder: hier werd de camera geplaatst aan de achter-zijde van het schip, waardoor men op de brug de operaties bij het binnen-halen van een walvis nauwkeurig kan volgen.

IS BERGING VAN DE „ANDREA DORIA” NOG MOGELIJK?

Hoewel de diverse verzekeringsmaat-schappijen reeds lang hebben verklaard af te zien van elke poging om het kar-kas van de „Andrea Doria” te lichten, verklaarde de heer Russel Adams, directeur Walswerk van de Gorham Manufacturing Co. te North Scituate (V.S.) onlangs nog hoop te hebben het nog een waarde van \$ 30.000.000 heb-bende schip te kunnen lichten. De heer Adams verklaarde een bergingsexpert te kennen die in staat zou zijn het schip door middel van z.g. „internal flotation” te bergen indien hiervoor voldoende fondsen beschikbaar zouden worden gesteld.

Het systeem komt neer op het vullen van het casco met enorme zakken, ver-vvaardigd van neoprene nylon en het vervolgens volpompen van deze zakken met lucht, welke operatie ongeveer \$ 2.000.000 zou moeten kosten.

Amerikaanse stunts, waar gebeurd

Een Amerikaans socioloog wilde bewijzen dat de Amerikanen het gulste volk ter wereld zijn. Hij zette een aardig meisje met een collectebus op de hoek van een drukke straat in New York. Zij droeg een bord met het opschrift:

„Geef! Voor de driehoofdige wezen met claustrofobie. Dit is bedrog”.

Ondanks de laatste waarschuwing deden niet minder dan honderd zestig mensen geld in de bus. Er was een man die vijf dollar gaf. Hij was zelf als wees opgegroeid, zei hij. Het geld werd aan een liefdadige instelling gegeven.

*

Een uitgever in Nebraska wilde nagaan of de meeste mensen inderdaad allerlei stukken tekenen zonder te weten wat zij doen. Hij tekende een petitionnement op en liet dat door gemeenteraadsleden ondertekenen. Vijfen-dertig raadsleden hadden hun handtekening al gezet toen er eindelijk een ontdekte waar het om ging. Het was een verzoek al het gemeentepersoneel op te hangen.

*

Ten slotte een stunt, die heel wat geld heeft opgebracht. De eigenaar van een bekende nachtclub in New York heeft in zijn zaak een installatie laten aanbrengen, die een ge-luid produceert alsof het buiten stormt en regent. Veel bezoekers denken dan dat het pijpestelen regent en blijven nog wat langer binnen. Het gevolg is dat ze meer verteren en de baas meer verdient.

Roddel

„Nee meneer, mij zult U nooit horen roddelen. Er zijn niet veel dingen, waar ik zo'n hekel aan heb en waar ik zo veel ellende uit heb zien voortkomen”.

En toch is het waarschijnlijk de meest verbreide ondeugd onder de mensen. Waar er twee bij elkaar zijn, wordt in negen en negentig van de honderd gevallen over anderen gesproken. En het merkwaardige is, dat het zelden voorkomt, dat er alleen maar goede dingen over iemand worden gezegd.

„Van de doden niets dan goeds” is een aloude zegswijze, die in feite inhoudt dat het met de levenden anders is gesteld. Waarom zouden we voor de levenden niet evenveel piëteit tonen als voor de doden?

Waarom wil iedereen zo graag zijn neus steken in andermans zaken, vooral wanneer het zaken zijn, waar een luchtje aan zit? Om zichzelf zacht aan die ander te kunnen spiegelen! Want door kwaad te spreken van een ander, neemt men afstand van die persoon en vormt men met de derde, tot wie het woord wordt gericht, een front tegen het kwade. Door te roddelen meent de mens van zichzelf een kampioen van het goede te maken.

Maar niets is minder waar en daarom zult U het mij nooit horen doen. Er komt nog iets anders bij, dat het roddelen gevaarlijk maakt. Want de feitelijke gegevens zijn doorgaans zeer gering en de veronderstellingen, die het verhaal volledig moeten maken, legio. Het gerucht is de basis van de meeste lasterpraatjes.

Er is eens een dichter geweest, die het gerucht verpersoonlijkte: een gedaante, die steeds grotere vormen aannam en zich steeds sneller voortbewoog, zodat niemand, zelfs de geestelijke vader niet, haar bij kon houden. Dat is de moeilijkheid. Een enkel woord lijkt op zichzelf zo erg niet, maar niemand weet wat er uit kan groeien.

- Kees was gisteren niet thuis.
- Er zal toch niets zijn?
- Misschien heeft hij ruzie met zijn vrouw.....

Volgende fase:

- Zeg, heb je 't al gehoord? Kees heeft ruzie met zijn vrouw.
- Oh ja? Ik heb haar al een paar dagen niet gezien.

Derde fase:

- Er is iets mis bij Kees. Zijn vrouw is al dagenlang zoek.
- Zou ze naar haar moeder terug zijn gegaan?



(foto: J. H. C. Vermeulen)

(opname in Hotel Gooiland)

Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens de groetenuitzending van Radio Nederland — Wereldomroep op 5 Juni j.l. in Hotel Gooiland te Hilversum. Aanwezig waren de familieleden van de opvarenden van de mss. „Kalabahi” en „Kalianda”.

Vierde fase:

- Weet je al dat de vrouw van Kees naar haar moeder terug is?
- Nee, maar het verwondert me niks. Dat huwelijk was pet.

En zo is Kees, zonder dat hij het zelf weet, in een paar minuten tijds een gescheiden man voor het oog van de wereld. En dat alleen omdat hij toevallig op die bewuste avond een boodschap voor haar heeft gedaan.

Natuurlijk komt het allemaal wel weer goed, maar toch blijft er van dergelijke verhalen altijd iets hangen. En als Kees na twee weken per ongeluk iets vergeet, wordt er gezegd: — Er zal toch wel iets van waar zijn geweest!

En daarom moet ik er niets van hebben.

Het merkwaardige is dat de neiging tot roddelen toeneemt, naarmate de gemeenschap, waarin wordt geleefd of gewerkt, kleiner is. In een dorp wordt meer gekletst dan in de stad. Dat komt omdat de mensen meer op elkaar zijn aangewezen en niet veel afleiding hebben, behalve het zich verdiepen in elkaars zorgen en moeilijkheden. In de onderneming is het eigenlijk het zelfde. Dag in, dag uit dezelfde mensen om je heen. En het enige gemeenschappelijke belang is het werk en de collega's. Dus wordt daarover gepraat. Dan kan het gebeuren dat twee mensen, die met elkaar staan te praten, ineens zwijgen,

wanneer je langs hen heen loopt. Of je krijgt te horen dat er achter je rug over je gekletst wordt. Daarmee is het begin geschapen van de slechte sfeer in een omgeving, waarin je meer dan de helft van de tijd, die je wakend doorbrengt, moet leven.

Er zijn weinig mensen, die zullen toegeven dat ze roddelen, want de meesten weten niet eens, dat ze het doen. En daarom is het des te moeilijker om het te laten.

Iedereen zou zich bij alles wat hij wil gaan zeggen om te beginnen moeten afvragen: — Is het van enig nut, dat ik dit vertel? En vervolgens: — Gaat het over iemand, die misschien liever niet zou willen hebben, dat dit wordt verteld? Als dat gebeurde zouden er heel wat ongelukken en moeilijkheden voorkomen worden. Dan zou het gerucht minder kans hebben om uit te dijen tot een monster, dat door niemand meer in bedwang kan worden gehouden.

Ik houd me zorgvuldig aan dit systeem en ik voel me er wel bij. Maar hoe denken de anderen er over?

— Onzin, zeggen ze. — Ik roddel nooit, want je schiet er niks mee op. Vrijheid, blijheid, ik bemoei me nergens mee. Maar ondertussen.... Gisteren had ik het er nog met Kees over. Hij was het roerend met me eens, maar vijf minuten later stond hij...

Wat zegt U?

Ikke....? Waarachtig, U hebt gelijk.

Einstein's theorie van het geluk

Albert Einstein wordt beschouwd als het grootste intellectuele genie van zijn generatie — en toch was hij zeventig jaar geleden een langzaam, schuw en niet al te pienter kind. Hij vond het zelfs heel moeilijk, om te leren praten.

Hij was zo langzaam, dat zijn onderwijzers hem vervelend vonden en zelfs zijn ouders vreesden, dat hij niet normaal was. Einstein verbaasde zich er altijd weer over, dat men hem als een van de broedste mannen ter wereld beschouwde. Het kwam hem absoluut ongeloofwaardig voor, dat een wiskunde-professor wereldnieuws was geworden op de eerste pagina's van de kranten van vijf continenten. Hij was bijna net zo vreemd als zijn eigen relativiteitstheorie.

Van vele dingen, waar andere mensen achteraan jagen, had hij alleen maar afkeer — van roem, rijkdom en weelde. De gezagvoerder van een transatlantisch schip bood Einstein eens de kostbaarste suite van zijn schip aan. Einstein accepteerde dat aanbod niet en zei, dat hij liever tussendeaks zou reizen dan speciale gunsten aanvaarden.

Toen Einstein vijftig jaar werd, overstroomde Duitsland hem met eerbetuigingen, richtte een standbeeld voor hem op te Potsdam en bood hem een huis en een zeilboot aan als blijk van de liefde en bewondering van het Duitse volk. Maar een paar jaar later werden zijn bezittingen hem afgenomen en durfde hij niet meer naar zijn geboorteland terug te keren. Wekenlang sliep in België een politiemann naast zijn bed.

Toen hij in New York aankwam om wiskunde-professor te worden aan het Institute for Advanced Study te Princeton, trachtte hij alle reporters en interviews te vermijden. Zijn vrienden haalden hem stiltejes van het schip, voordat het in het dok aankwam en brachten hem haastig in een auto weg.

Einstein zelf zei, dat er maar twaalf levende mensen waren, die zijn relativiteitstheorie begrepen, hoewel er 900 boeken over geschreven werden. Hijzelf beschreef de relativiteit met een eenvoudig voorbeeld: wanneer je een uur bij een aardig meisje zit, denk je, dat het maar een minuut is — maar wanneer je een minuut op een hete kachel zit, lijkt het een uur.

Einstein trouwde tweemaal. Hij had twee zoons uit zijn eerste huwelijk, allebei met een briljante geest. Mevrouw Einstein gaf toe, dat zelfs zij de relativiteitstheorie niet begreep, maar ze begreep iets, dat voor een echtgenote belangrijker is — ze begreep haar man. Zij vertelde, dat Einstein hield van ordeijkheid in zijn denken, maar niet

Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Dit is dan de oplossing van de foto-puzzel, voorkomende in het Juni-nummer van „de Uitlaat”: een aantal (leuningen van) rottanstoelen. Met opzet hadden wij de opgave ondersteboven afgedrukt, anders zou het te gemakkelijk zijn geweest. De prijs van Rp. 15,— gaat naar: Maud de Graaf — p/a KPM-mess — Djalan Ngemplak 6 te Surabaia. Nu is het niet onze gewoonte om de leeftijden van onze puzzelaars te publiceren, maar in dit geval mogen wij toch wel een uitzondering maken, want onze prijswinnares is pas 10 jaar! Maud wel gefeliciteerd hoor met je succes.

*

Wat hiernaast staat afgebeeld is een gedeelte van een..... Bijna hadden wij het antwoord hier al achter gezet, zo makkelijk is het! Als U het weet, zendt dan uw oplossingen aan: de Redactie van „de Uitlaat” - p/a n.v. K.P.M. - Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta. In de linkerbovenhoek van de envelop zet u: foto-puzzel. Onder de goede inzenders verloten wij een prijs van Rp. 15,—.

De uiterste datum van inzending is: 20 September a.s.

in zijn dagelijks leven. Hij deed wat hij wilde en wanneer hij wilde. En hij had maar twee gedragsregels. De eerste was, er nooit enige regel op na te houden. De tweede was: wees onafhankelijk van de mening van anderen.

Hij leidde een zeer eenvoudig leven, liep altijd rond in oude kleren, die nodig eens opgeperst moesten worden, droeg haast nooit een hoed en floot en zong in de badkamer. Hij scheerde zich terwijl hij in het bad zat — niet met scheerzeep, maar met toiletzeep. Deze man, die trachtte de raadselen van het heelal op te lossen, zei dat hij twee soorten zeep gebruiken veel te ingewikkeld vond.

Einstein maakte op mij altijd de indruk van een zeer gelukkig mens. Zijn filosofie over het geluk heeft mij altijd

veel meer geïnteresseerd dan zijn relativiteitstheorie. Ik geloof, dat het een prachtige filosofie is.

Hij zei, dat hij gelukkig was, omdat hij niets van niemand wilde. Hij wilde geen geld, geen titels, geen roem. Hij maakte zijn eigen geluk uit simpele dingen: zijn werk, zijn viool en zijn boot.

Einstein's viool bracht hem meer vreugde dan iets anders in zijn leven. Hij zei, dat hij vaak in muziek dacht en zijn dagdromen in muziek beleefde.

Eens, op een tram in Berlijn, zei hij tegen de conducteur, dat hij hem een verkeerd bedrag aan wisselgeld had teruggegeven. De conducteur telde het geld nog eens na, zag dat het bedrag juist was, gaf het aan Einstein terug en zei: „Meneer — u kunt niet rekenen!”

Uit „The English Digest”

HET EUVEL DER „GOEDKOPE VLAGGEN”

Het steeds sneller groeiende kwaad der registratie van schepen in landen, welke geen of zeer weinig belasting heffen, vormt een der grootste problemen in de huidige scheepvaartwereld. Behalve de reeds bekende Panlionlib-landen (de gebruikelijke afkorting voor Panama, Honduras en Liberia), bieden ook Costa Rica, San Marino, Sicilië en sinds kort ook Bermuda aan reders z.g. goedkope vlaggen.

Speciaal het geval van San Marino, dat onlangs tot de rij der goedkope landen toetrad, is wel tekenend voor deze tendens. Deze kleine republiek immers is aan alle zijden omringd door land en bezit dan ook geen eigen vloot. Niettemin werd besloten tot het aanleggen van een scheepsregister waarbij werd bepaald, dat maatschappijen wier schepen de vlag van deze republiek voeren, praktisch geen belasting behoeven te betalen, doch wel een jaarlijks inschrijvingsgeld. Hoewel de voorgaande maatregel door het Parlement van San Marino reeds werd goedgekeurd, heeft men nog de toestemming van Italië; men verwacht echter geen bezwaren van deze zijde, mits bepaald wordt dat geen Italiaanse schepen onder de vlag van San Marino gebracht kunnen worden, terwijl bovendien geen schepen geregistreerd mogen worden welke deelnemen in het kustvervoer op Italië.

Sicilië besloot in Augustus 1956 om aan alle Siciliaanse scheepvaartmaatschappijen buitengewone belastingfaciliteiten toe te staan met het te verwachten gevolg dat het aantal in Sicilië ingeschreven maatschappijen sprongsgewijs toenam.

Sinds Augustus 1956 werden 53 schepen van in totaal 344074 ton nieuw geregistreerd, zodat thans in totaal 69 schepen (583172 ton) in Sicilië zijn ingeschreven, in totaal vertegenwoordigend een kapitaal van meer dan 17 milliard Lire. Men rekent hier op een verdere toename.

Hoewel in Groot-Brittannië in 1956 een "investment allowance" (20%) voor de koopvaardij werd gehandhaafd, ondervonden de Britse reders toch op zodanige wijze de concurrentie der goedkope vlaggen, dat in verband hiermede door verschillende Britse scheepvaartmaatschappijen dochtermaatschappijen werden opgericht in verschillende andere delen van het Gemenebest, met name in Bermuda en de Bahamas, welke weinig of geen belasting heffen op de winsten gerealiseerd door aldaar ingeschreven bedrijven.

Sindsdien werd enkele weken geleden door de Engelse regering aangekondigd, dat zij uitsluitend voor de koopvaardij de "investment allowance" wenst te brengen van 20% op 40%, hetgeen een aanzienlijke verlichting der fiscale lasten voor de Engelse reders zal betekenen.

Medio 1956 bedroeg de totale tonnage van de schepen welke in Panama, Liberia, Honduras en Costa Rica stonden ingeschreven rond 10.4 miljoen ton bruto in vergelijking met 8.7 miljoen ton een jaar daarvoor. Speciaal Liberia vertoont een sterke toename van 4 miljoen ton in medio 1955 tot meer dan 5,5 miljoen ton in midden 1956. De laatste stijging waarvan 1 miljoen ton in minder dan 6 maanden werd toegevoegd, bedraagt al meer dan de toename van de Britse koopvaardijvloot in de afgelopen 5 jaren.

U.S.S.R. GAAT GROTE TANKERS BOUWEN

Volgens een recent persbericht uit Moskou heeft de Sovjet-Unie onlangs een aanvang gemaakt met een nieuw omvangrijk bouwprogramma voor tankschepen. De bouw van vooral grote tankers zal met alle middelen worden bevorderd aangezien de Sovjet-Unie zo snel mogelijk met een aanzienlijke tankervloot op de internationale markt wil verschijnen.

De grootste tanker welke tot dusverre in Rusland zal worden gebouwd, werd enige tijd geleden te Leningrad op stapel gezet. Het betreft hier een tankschip van 37.500 ton dat in de jaren 1957—1958 door 8 tankschepen van tonnages variërende tussen 25.000 en 30.000 ton zal worden gevolgd. Gedeeltelijk zullen deze schepen ook in Leningrad worden gebouwd, doch een aantal opdrachten werd geplaatst in Cherson bij de Scheepswerf Komintern.

De Sovjet-Unie hoopt met de bouw van deze tankschepen onafhankelijk te worden van buitenlandse tonnage voor het voldoen aan haar stijgende behoefte aan olie, en het Sovjet-Ministerie van Scheepsbouw heeft aan het tankerprogramma dan ook prioriteit verleend.

Het oorspronkelijk bestaande plan, dat de verschillende werven in Oost-Duitsland voor de Sovjet-Unie kleinere tankschepen zouden gaan bouwen, is thans geheel losgelaten en in plaats daarvan zal de Oost Zône van Duitsland zich uitsluitend toelagen op de bouw van 10.000 tons vrachtschepen en erts- en kolenschepen van rond 3.000 ton.

In memoriam



Te Apeldoorn overleed op 11 Juni j.l. in de leeftijd van 68 jaar de heer

N. Versluis

in leven gepensionneerd employé
onzer Maatschappij.

Van het Amsterdam-kantoor ontvingen wij bericht dat op 12 Juni j.l. na een langdurige ziekte in de ouderdom van 38 jaar is overleden

Mejuffrouw H.H. Hoogenstraaten

in leven steno-typiste van het Amsterdam-kantoor. Van 1 Maart 1939 tot 13 September 1947 was Mejuffrouw Hoogenstraaten als Hoofdtikster werkzaam op het Hoofdkantoor te Djakarta.

Op 27 Juni j.l. overleed te Naarden in de ouderdom van 64 jaar de heer

W. K. L. Hes

in leven gepensionneerd gezagvoerder van onze Maatschappij.

Te 's-Gravenhage overleed op 27 Juni j.l. in de leeftijd van 66 jaar de heer

H. Ouwehand

in leven gepensionneerd gezagvoerder der K.P.M.

In de ouderdom van 58 jaar overleed op 30 Juni j.l. te Hillegom de heer

Th. van de Reep

in leven gepensionneerd employé
onzer Maatschappij.

Zij rusten in vrede

Model van een door kernenergie voortbewogen 30.000-tons tanker in aanbouw bij het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart in Nederland.

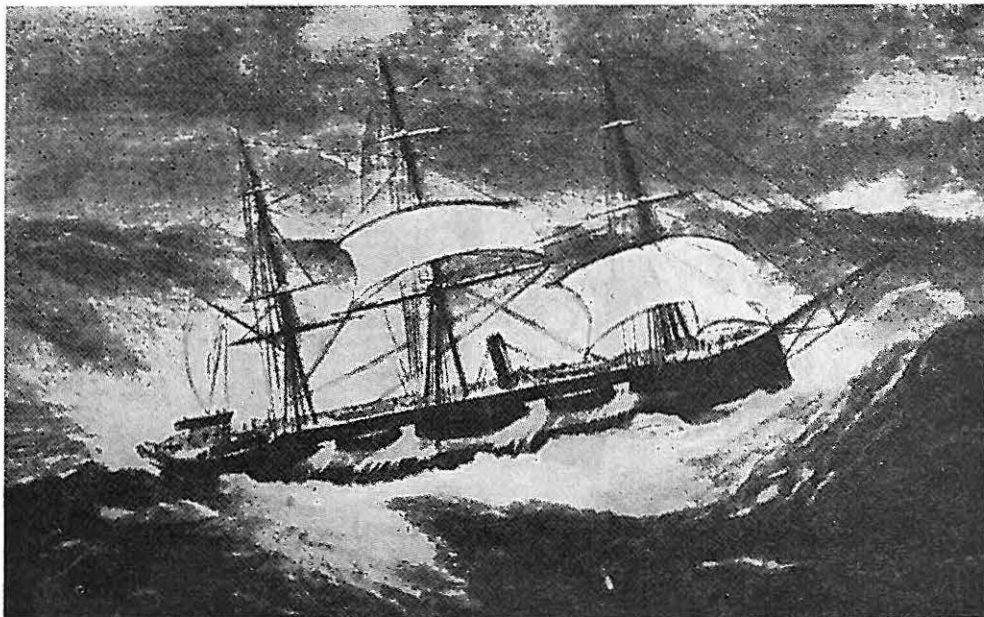
In het buitenland, doch gelukkig thans ook in Nederland, maakt de toepassing van kernenergie voor de voortstuwing van koopvaardischepen voortdurend een punt van diepgaande studie uit. Reeds zijn verscheidene van dergelijke atoomvoortstuwingsinstallaties op papier gezet, waarvan wel een der meest baanbrekende de met helium als warmteoverbrengend medium werkende scheepsmachine is ontworpen door K. Maddocks. B. Sc. Techn.

Door het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart wordt thans een vier meter lang, gedeeltelijk „opengewerkt” model van een 30.000-tons tanker gebouwd, voorzien van een bewegend model van zulk een door Maddocks ontworpen machine-installatie. De reactor met bijbehorende hoofdmachines is door de Instituuts-werkplaats geheel en al vervaardigd uit doorzichtige kunststoffen, zoals perspex, teneinde gelegenheid te bieden het arbeidsproces in de machine te volgen.

Deze atoom-tanker zal op de Schiphol te houden Atoomtentoonstelling worden opgesteld, terwijl het in het voornemen ligt haar ook in 1958 op de wereldtentoonstelling te Brussel te exposeren.

De door Maddocks ontworpen voortstuwingsinstallatie bestaat uit een atoomreactor, welke tussen de als beveiliging tegen uitstraling fungerende achterste olietanks is geplaatst, en een gasturbine die aangedreven wordt door in de reactor verhit heliumgas. Deze gasturbine drijft een generator, welke de aan de schroefas gekoppelde elektromotoren van energie voorziet. Helium is weliswaar een vrij duur gas, doch daar het vrijwel totaal immuun voor radioactiviteit is, biedt het gebruik ervan in een atoom-voortstuwingsinstallatie grote voordelen boven andere warmteoverbrengende media. Deze eigenschap maakt het immers mogelijk de warmtewisselaars, welke conventionele installaties uit veiligheidsoogpunt als tussentrap niet kunnen ontberen, hier weg te laten.

Het helium gaat derhalve rechtstreeks van de reactor, waar het op temperatuur is gebracht, naar de turbine om daar de in de reactor ontvangen warmte in energie om te zetten. Het wordt vervolgens via een stel recuperators en een schoonmaakinstallatie door compressors weer door de reactor heen geperst



Het schip dat niet kon zinken

In de St.-Paul's Kathedraal in Londen herinneren twee gedenksteden aan het lot van de „Captain”, haar bemanning en haar constructeur, die tevens haar commandant was: de zeeofficier Cowper Coles. Coles was een dapper soldaat, die zich in de Krimoorlog herhaaldelijk had onderscheiden. Later beet hij zich vast in het denkbeeld een schip te ontwerpen dat elke storm kon weerstaan en dat onzinkbaar was. Zo ontstond zijn plan voor het „Turretschip”, een schip met een heel laag dek, waarop drie korte dikke torens stonden. Op deze torens rustte het bovendek. De bedoeling was de aanstormende golven vrij spel te geven, waardoor het schip niet zou kunnen kenteren. Na een uitgebreide studie en lange besprekingen met deskundigen van de marine, maakte Coles de constructie-tekeningen en in 1869 liep het onzinkbare schip dat „Captain” werd gedoopt van stapel. Het onderste dek lag nog geen twee meter boven de zeespiegel. Er waren marineofficiëren genoeg die de onderneming als pure waanzin beschouwden, maar de meeste deskundigen spraken zich ten gunste van het merkwuur-dige schip uit. De proefvaarten in het Kanaal verliepen uitstekend en in September 1869 werd het schip ingedeeld bij een eskader dat in de Golf van Biskaje oefeningen in groot verband zou houden. Op 6 September bracht de schout bij nacht sir Alexander Milne een bezoek aan het onzinkbare schip en sprak er zijn bewondering voor uit. Hij wenste de constructeur en commandant alle goeds toe en ging van boord. Een paar dagen later stak er 's nachts plotseling een storm op. Om twintig minuten over twaalf kenterde de „Captain” zo onverwacht, dat redding onmogelijk was. Het schip verging met man en muis. Ook kapitein Coles vond de dood op het schip, waarvan hij overtuigd was dat het nooit kon vergaan.

(uit: „Wereld”)

om zijn kringloop voort te zetten. Dank zij de reeds genoemde eigenschap om niet radioactief te worden, levert het gebruik van helium bij lekkages e.d. uiteraard ook minder kansen op besmettingsgevaar op. Volgens berekeningen zal de helium-gasturbine combinatie op snelvarende en betrekkelijk lange, ononderbroken trajecten afleggende, grote schepen (zoals dus oceaan-tankers) het uit oogpunt van bedrijfskosten kunnen opnemen tegen de thans gebruikte machineinstallaties.

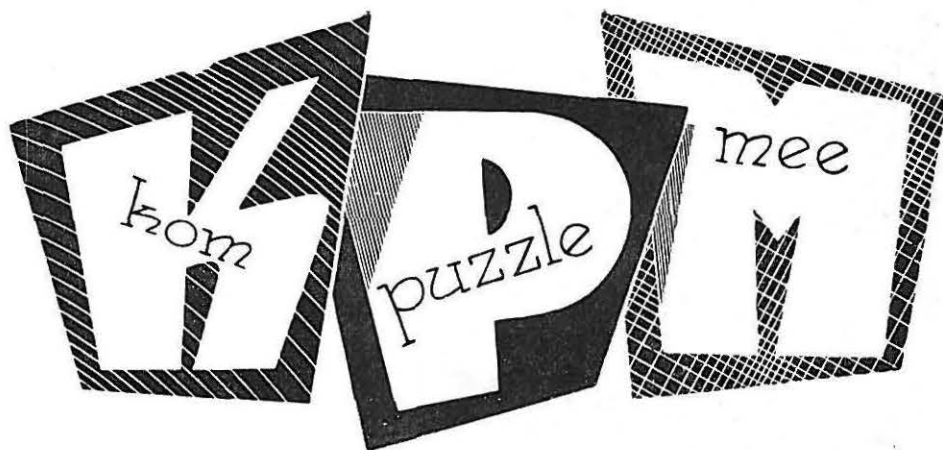
Logisch

Een niet eens zó domkijkend meisje kwam een cheque innen. „Kunt u zich identificeren?” vroeg de loketbediende. Het meisje keek even vreemd, haalde toen een spiegel uit haar tasje, zag zichzelf diep in de ogen en zei opgelucht: „Ja hoor, ik ben het zelf!”

Diplomatie

Een diplomaat denkt altijd aan de verjaardag van een vrouw, maar herinnert zich nimmer haar leeftijd.

Robert Frost



De oplossing van het Anagrammen-raadsel, voorkomende in het Juni-nummer van „de Uitlaat”, luidt als volgt:

1. e; 2. de; 3. Ede; 4. Deen; 5. delen; 6. edelen; 7. legende; 8. dertien; 9. treden; 10. neder; 11. rede; 12. ree; 13. er; 14. e; 15. o; 16. L.O.; 17. lor; 18. grol; 19. gloor; 20. oorlog; 21. proloog; 22. kenmerk; 23. merken; 24. keren; 25. neer; 26. een; 27. en; 28. e; 29. a; 30. la; 31. gal; 32. lage; 33. getal; 34. legaat; 35. bagatel; 36. kasteel; 37. stekel; 38. steel; 39. stel; 40. Let; 41. el; 42. e.

Kruiswoordraadsel

(copyright „Denksport”)

Van links naar rechts:

1 stok; 5 geologische formatie; 10 rechtbank; 15 deel v. Constantinopel; 17 pl. in Palestina; 19 deel v.h. gebit; 20 aardr. aanduiding; 21 hooivork; 23 hachelijke toestand; 24 lidwoord; 25 vroeger; 26 Perzische vuuraanbidder; 27 geplaag; 29 maat; 30 strijd; 31 Eng. hertogdom; 32 Eng. munt; 34 deel v. kasteelmuur; 36 heden; 37 kruik; 38 schuine baan in een doek; 40 bedorven; 41 stalmest; 44 woonplaats; 46 heester; 48 munt; 49 lawaai; 51 klaagzang; 53 verlaagde toon; 54 plaats in Friesland; 57 gedeeltelijk; 59 vogel; 60 bakje; 62 plezier; 63 veerkracht; 65 paardekracht; 66 metaal; 68 admin. troepen; 70 kleur; 72 hemellichaam; 73 pers. vnw.; 76 molentrecht; 78 zijrivier v.d. Moezel; 79 zoutmijn; 81 dat is; 82 groot onheil; 83 munt; 84 voedsel; 85 pl. in Gelderland; 87 weversklos; 89 vogel; 91 grove tarwe; 92 godsdienst; 93 zang-en muziekstuk.

Van boven naar beneden:

1 haast; 2 ver; 3 voertuig; 4 planeet; 6 noot; 7 inneming; 8 pl. in Groningen; 9 vereniging; 11 opmerkzaam; 12 noot; 13 halfbloed; 14 man van adel; 16 vroeger; 18 eerwaardige heer; 22 verharde huid; 26 kledingstuk; 27 pers. vnw.; 28 pleisterwerk; 30 oud paard; 31 kennis i.e. vak van wetenschap; 32 zetel; 33 herkauwer; 35 titel; 36 kloosterzuster; 38 heester; 39 tocht; 41 stad in Overijsel; 42 betaalmiddel; 43 stad in Frankrijk; 45 zoon v. Adam; 47 slim; 48 stuk vlees; 50 soort van wijn; 52 stad in Duitsland; 55 ambacht; 56 voorzetsel; 58 godin; 61 familielid; 64 deel v.e. klok; 66 hoop; 67 rijgsnoer; 69 oud Fries kasteel; 71 voorzetsel; 72 soort wijn; 74 houten schoen; 75 uiting v. vreugde; 77 smalle strook; 78 Maleise koe; 79 vr. munt; 80 om-laan; 82 Portug. munt; 86 lidwoord; 88 berg-plaats; 90 water in Friesland.

De eerste prijs (Rp. 25,—) gaat naar:
R. M. O. Small — 5de wtk. a/b van
het ss. „Bontekoe”;

de tweede prijs (Rp. 15,—) naar:
H. Pronk — 1e stm. a/b ms. „van
Riemsdijk”, en

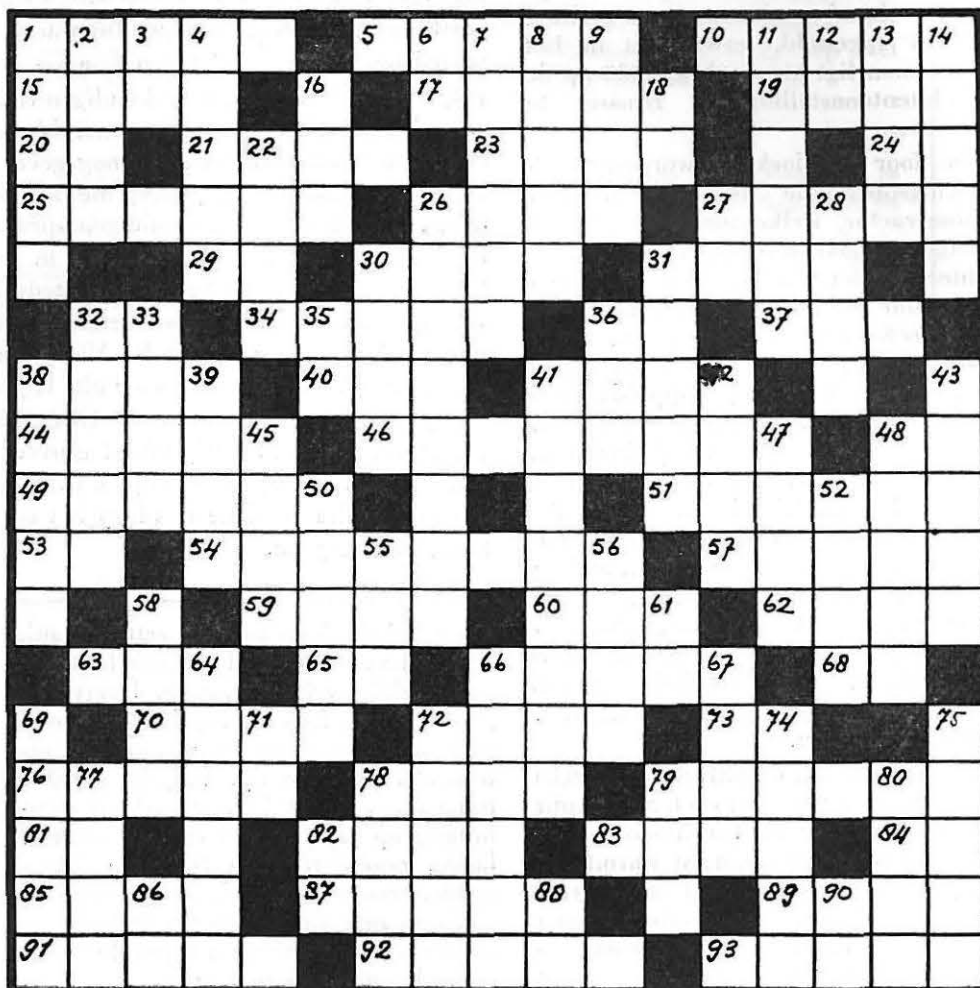
de derde prijs (Rp. 10,—) naar:
A. N. Kloots — 1e stm. a/b ms. „Paloh”,

Deze maand wederom een kruis-woordraadsel, waarvan de oplossingen ons uiterlijk 20 September a.s. moeten hebben bereikt.

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



„Ach nee, Moeder! Nu had u zo beloofd u niet met onze ruzietjes te bemoeien”.





H.K.H. Prinses Irene viert 5 Augustus a.s. Haar 18de verjaardag.

(foto: M. C. Meyboom)

