

# de Uitlaat

12e JAARGANG No. 9

SEPTEMBER 1957





# de Uitlaat

personcelsorgaan van de  
n.v. Koninklijke Paketvaart-  
Maatschappij

12de jaargang no. 9

September 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



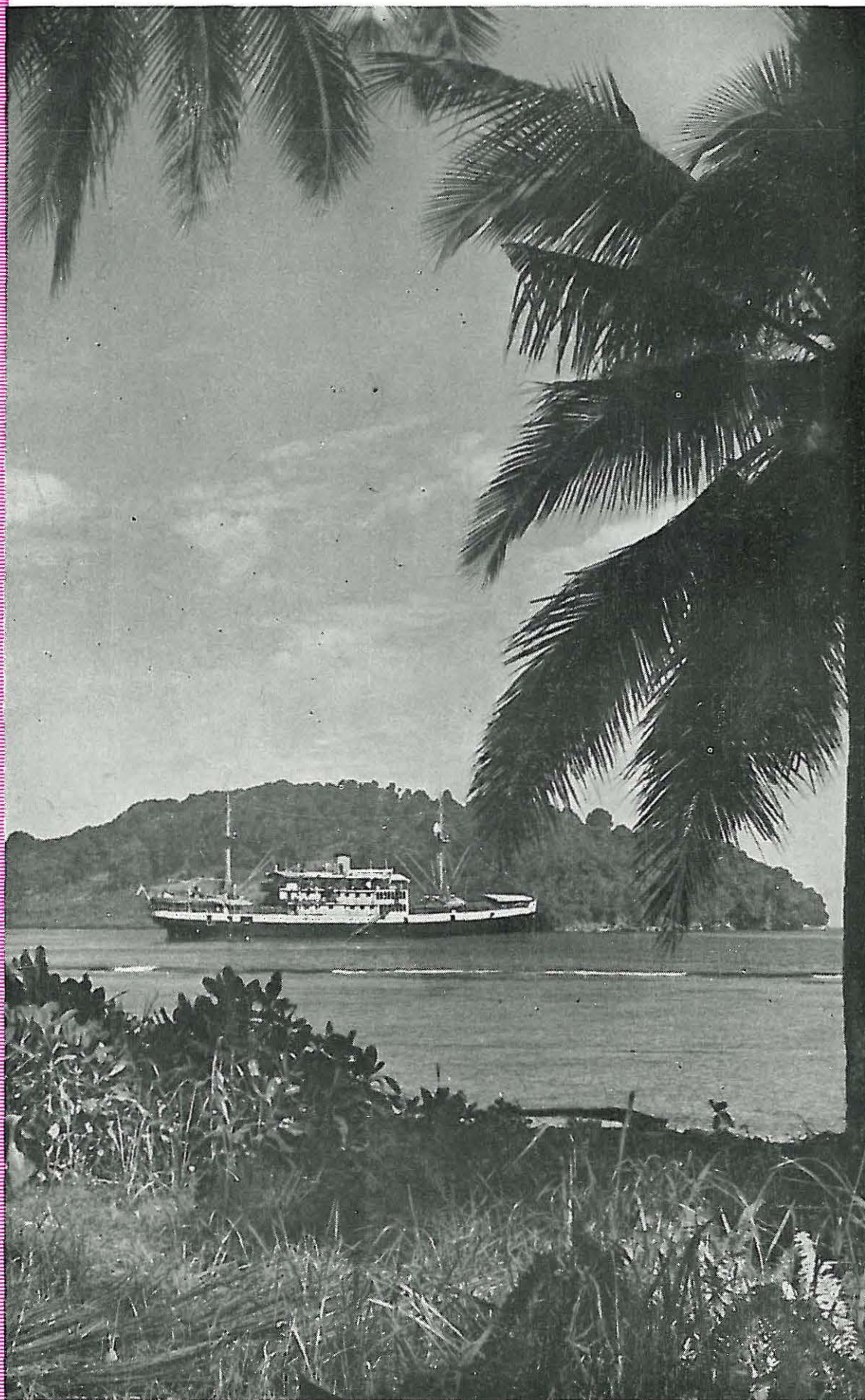
De beste foto van de maand  
staat op de frontpagina: het ms.  
„Karatón” lost copra te Penang.  
Gezagvoerder H. Zeylstra wist  
met deze foto beslag te leggen  
op de uitgeloopte prijs van  
Rp. 50,—.



Op de achterpagina: Het meer  
van Singkarak (Minangkabau).

(foto: Frank Bodmer)

Druk : n. v. Visser & Co.  
Djakarta



Het ms. „Karatón” in de baai te Telok Dalam (Nias).

(foto: gezagv. H. Zeylstra)



# Archipel-vaart in het verleden

door  
G. Knijpenga  
XXVI

In 1826 had men, na ettelijke weken wachten op een communicatiemiddel naar Padang voor het verzenden van een partijtje dringend benodigde goederen, een heel schip moeten inhuren.

In 1833 kreeg de Factory volmacht om „een scheepje tot ons gebruik in deze wateren” te bouwen. Op 1 April 1834 werd de bark „Sumatra” te Dassoontewater gelaten. Het schip kon 125 lasten laden en werd onder kapitein F. W. Hermann te Padang gestationeerd om vandaaruit op Coromandel te varen, voornamelijk voor het afhalen van goederen van Calcutta. De „Sumatra” werd in 1836 door de équipage afgelopen; gezagvoerder Hermann en de 1e stuurman Roos werden vermoord. De bemanning werd te Calcutta in hechtenis genomen en het schip kwam onder een Engels gezagvoerder (C. Whiffen) te Padang terug, alwaar het onder commando werd gesteld van kapitein C. Wobben.

De vaart op Calcutta was voordelig, zodat de „Sumatra” op die dienst bleef. Zelfs moesten in 1838 nog een paar schepen, de „Margaretha Catharina” van Amsterdam en de „Maas” van Rotterdam, worden gecharterd. Een jaar later was daar evenwel niets meer te verdienen en werd de geëmployeerde M. G. van Heel met de „Sumatra” naar de zgn. peperhavens in Atjeh gezonden om daar zijn geluk te beproeven.

Met de „Courier” (J. G. Kingdom) maakte in 1838 de heer H. B. Schuurman een reis naar de Molukken. Deze expeditie werd niet volbracht, daar het schip bij Ceram strandde en verloren ging. Per „Corsair” ging in 1839 een geëmployeerde naar Bandjermasin, een ander per „Ondernemer” naar Bali en Lombok. In hetzelfde jaar werden reizen gemaakt naar Palembang en West-Borneo met de brik „Eagle”. Dit waren alle charterschepen. Op de ervaringen op deze reizen opgedaan, hopen wij later nog terug te komen.

Nogmaals werd aangedrongen op meer eigen schepen. „Wij gevoelen meer en meer behoefte aan het bezit van minstens een paar schepen, bestuurd door kapiteins, bekend met de taal en de behoeften van de Inheemschen, zonder welke wij deze handel van eiland tot eiland, die wel bestuurd zijn en zeer voordelig is, aan anderen moeten overlaten”.

In 1840 werd wederom een eigen schip in de vaart gebracht, namelijk de in 1832 te Rembang gebouwde 3-mastschoener „Calypso”. Het schip was van

djatihout en in 1836 opnieuw gekoperd. Na een inspectie door C. W. Allen, inspecteur van Lloyds en J. H. Peter, inspecteur der Oost-Indische Zee- en Brandassurantie Sociëteit, werd de schoener op een vraagprijs van f 20.000 voor f 18.000 van de Gebr. Eilbracht overgenomen. Voordat het schip vaarklaar in zee was, kwam het op f 22.159,50. De kapitein J. Stokhekker, ging op een gage van f 300,— per maand over naar de N.H.M.; het jaar daarop werd hij evenwel benoemd tot pakhuismeester en kreeg de 1e stuurman G. L. Opperman het commando.

De eerste reis werd naar Padang gemaakt, om daar een lading koffie in te nemen voor Singapore. Daarna werd het schip ter beschikking gesteld van de Agent te Makassar. Tevens werd de schoener „Mercurius” (kapitein W. G. Gutting), te Dassoontewater gebouwd, gekocht en kwam vaarklaar in zee op f 34.081,52. Dit schip werd voornamelijk ter beschikking gesteld voor de vaart van Surabaia op Bali, doch werd later ook naar Palembang en Bandjermasin gezonden.

In 1843 kon de President der N.H.M. rapporteren, dat de drie der Maatschappij in eigendom toebehorende schepen er toe hadden meegewerkt de communicatie tussen Java en de daarbuiten gelegen agentschappen te onderhouden.

„Hoewel het bezit dier schepen zelve verre is van voordelen af te werpen, wordt zulks door het veelzijdig nut aan de zaken der Maatschappij toegebracht rijkelijk vergoed”.

Het jaar daarop kwamen de tegenslagen. De bark „Sumatra” moest een grote reparatie ondergaan, zelfs zodanig dat de gezagvoerder F. C. Claus daarvoor werd ontslagen en werd opgevolgd door H. Veltman. De „Calypso” moest te Dassoontewater opnieuw worden gekoperd.

Over de exploitatie der schepen lazen wij uit een verslag van het jaar 1847 het volgende:

De „Mercurius” maakte 3 reizen naar Singapore voor het overbrengen van aldaar verkocht Japans koper. Verder maakte dit schip een reis met lijnwaden etc. naar Makassar en Menado.

De „Sumatra” was van een reis naar Menado teruggekeerd zonder retourvracht, verder werden 2 reizen naar Padang en 1 reis naar Makassar gemaakt vanwaaruit naar Singapore en Palembang werd gevaren.

De „Calypso” maakte een reis naar Padang en daarna naar Amboina, doch moest wegens lekkage voor reparatie terugkeren naar Surabaia. Het schip liep bij vertrek vast op de bank en moest andermaal naar Surabaia terugkeren. De lading moest worden gelost en na reparatie opnieuw worden geladen om de reis naar Amboina te kunnen voortzetten.

Zulke tegenslagen als herhaalde reparatiekosten en het varen met ledige schepen, maakten de exploitatie allesbehalve rendabel.

Een prauw wordt gedokt in Zuid-Celebes.

(foto : G. L. Tichelman)



„Hoezeer deze schepen weder geen direct voordeel hebben opgeleverd, hopen wij tot het aanhouden derzelve gemachtigd te blijven. Buiten kapitale reparatiën die ons derzelve verkoop in overweging zouden moeten doen nemen, daar toch derzelver bezit van belang is te achten voor onze buiten-établissem-enten, die wij bij de steeds toenemen- de achteruitgang der kustvaart vreezen, moeten bij ontstentenis van eigen ver-voermiddelen niet immer geregeld te kunnen voorzien”.

Hieruit blijkt wel hoezeer het rede-rijbedrijf door de handelshuizen als een noodzakelijk kwaad werd beschouwd.

In 1850 werd de bark „Sumatra” tijdelijk uit het archipelvervoer geno- men en maakte een reis naar Californië. Een beschrijving van die reis zou een hoofdstuk apart kunnen vormen, doch laten wij ons maar bepalen tot ons archipelvervoer.

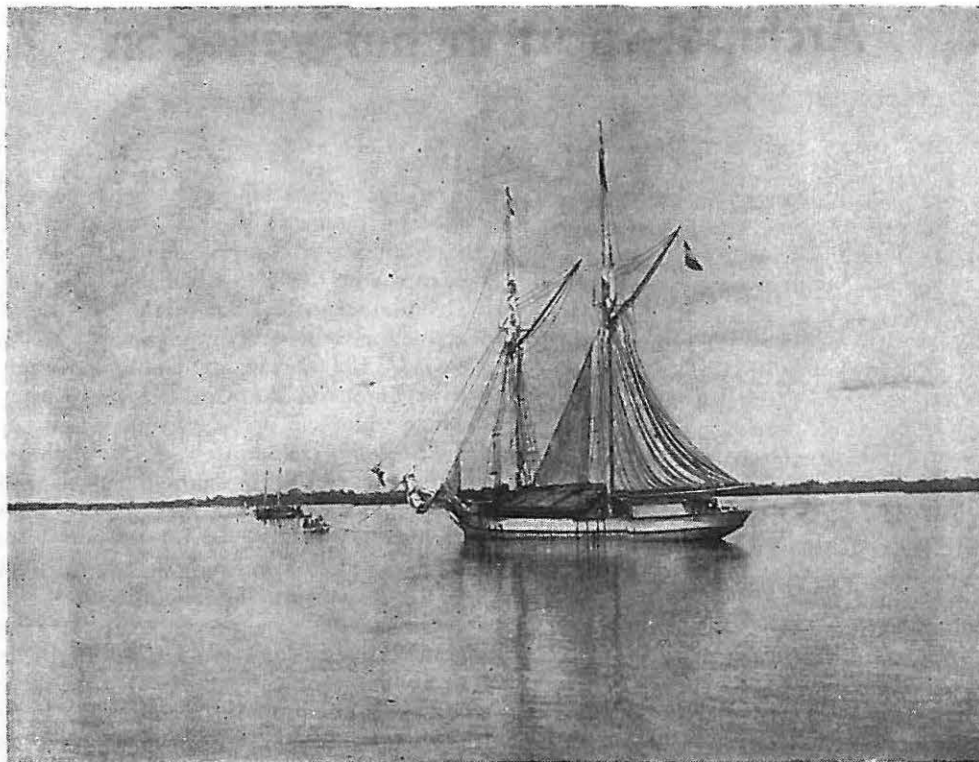
De „Calypso” was inmiddels door het stranden bij het eiland Enkhuizen op een reis naar Pekalongan in 1848 ver- loren gegaan. Wrak en inventaris brach- ten nog f 5000,— op. Zolang de „Su- matra” buitenslands was, beschikte de Factory nog slechts over de „Mer- curius”, die enige reizen maakte tussen Singapore en Makassar.

Wederom citeren wij de President der N.H.M., die als volgt schreef:

„Mogt over het algemeen deze sche- pen weder geen dadelijk voordeel heb- ben afgeworpen, achten wij evenwel der- zelve voortdurend bezit van groot nut, daar dezelve ons van veel dienst zijn in onze betrekkingen met de buitenagent- schappen, waarin wij anders afhanke- lijk zouden zijn van niet altijd beschik- bare of voor een zeker vervoer dikwijls ongeschikte, particuliere gelegenheid en het is daarom, dat wij niet alleen wen- schen tot het aanhouden der schepen, maar ook gaarne zouden zien dat het verlies der „Calypso” konde worden geremplaceerd.

Doch even later vonden wij een nieuw tijdperk ingeluid met:

„Een particuliere onderneming schijnt beraamd te zijn een geregelde stoomvaart daar te stellen tusschen alle deelen van dezen Archipel, waar- toe een deskundige persoon in overleg met de Regeering herwaarts kwam, doch zijn aan de uitvoering van het plan vele bezwaren te vreezen. Wenschelijk is het echter aan zoodanige onderneming alle ondersteuning te schenken, vermits daardoor zal worden tegemoet gekomen in een erkende behoefte aan meer gere- gelde communicatie met de buitenbe- zittingen, zonder welke onmogelijk meer verkeer en meer leven aan de handelsbetrekkingen met die bezit- tingen kan gegeven worden”.



Palembang — Zeilscheepje dat wegens windstilte door een roeiboot wordt getrokken.

(foto-archief Kon. Inst. v/d Tropen — opname Th. Delprat)

De Directie der N.H.M. zal ongetwij- feld de mogelijkheden, die een geregel- de stoomvaart zou kunnen bieden, overwogen hebben. Het waren evenwel nog slechts plannen en voorlopig was de opzet der lijndiensten nog zeer be- perkt. Wij hopen in de gelegenheid te zijn over deze eerste stoomvaart nog uitvoeriger in deze kolommen iets te kunnen vertellen.

De N.H.M. kon zich voor haar han- delstransacties voorlopig kennelijk nog niet geheel afhankelijk stellen. Hoewel zij over het algemeen niet geporteerd was voor een eigen kustvaart, mede op grond van de grote verliezen die zulke vaartuigen door wanvracht en reparaties gaven, werd toch besloten de bouw voor een nieuwe bark uit te besteden. Het moest een schip worden met een belaad- bare ruimte van 200 lasten; verder moest het op „snel zeilendheid” ge- bouwd worden, met een romp van eikenhout, kopervast en voorzien van een roodkoperen huid. Rondhouten van best riga-hout, een dubbel stel zeilen, een boot, een sloep en hekhangen of giek, daarbij een volledige inventaris. De constructie van het schip zou moe- ten toelaten, dat het geheel ledig zonder ballast kon liggen met het volle tuig op. In het algemeen werd verondersteld, dat bij de aanbouw „de verschillende verbeteringen zouden worden betracht, die in de laatste tijd bij de scheepsbouw waren ingevoerd en dat alle te gebrui- ken materialen van uitnemende hoe- danigheid zouden zijn, blijvende het den aanbesteder voorbehouden de zodanigen

af te keuren, die daartoe gevonden aan- leiding zouden geven”.

De meeste werven in Nederland waren kennelijk voldoende van bouworders voorzien en bedankten. Een viertal in- schrijvingen werden ontvangen w.o. die van W.H. Meursing, aan wie de opdracht werd gegund op de werf „de Nach- tegaal” aan de Groote Bikkerstraat te Amsterdam voor f 83.000.—. Het schip moest ultimo Augustus 1854 worden opgeleverd. Bij het niet nakomen werd voor elke week later f 500,— op de aan- bestedingsom gekort. De betaling had als volgt plaats:

- f 20.000 als de kiel zou zijn gelegd;
- f 20.000 als het schip in de houten stond;
- f 20.000 als het schip tewater werd ge- laten, en
- f 23.000 bij de aflevering van het schip, ten genoegen van contractanten.

De toekomstige gezagvoerder H. Velt- man zou bij de bouw toezicht houden.

De stoomvaart was inmiddels in 1850 tot stand gekomen. In zijn jaarverslag 1851/52 schreef de President der N.H.M. o.m.:

„Het afgehandelde tijdperk werd ook gekenmerkt door het in werking komen van de stoomboot-onderneming van de heer Cores de Vries, wiens stoomschepen thans reeds den Archipel in alle rigtingen doorkruisen en een tot hiertoe ongekennde regel en gemakke- lijkheid daarstelt in de betrekkingen met eenige, onzer buiten-établissem-ten.”



In 1854 wordt de „Sumatra” oud en is nauwelijks meer zeewaardig. De reizen naar China en Californië zullen het schip geen goed hebben gedaan. Het maakte in dat jaar nog een paar reizen naar Padang, onder commando van kapitein P. Vader, en haalde enige ladingen rottan van Bandjermasin. Aldaar bleek in verband met de verschepingen van steenkolen een goede markt voor schepen te bestaan. De „Sumatra” kon aldaar vrij voordelig worden verkocht. Ook de schoener „Mercurius” werd aldaar het volgende jaar, na enige reizen op Makassar, Palembang en Amboina te hebben gemaakt, op gunstige voorwaarden van de hand gedaan.

De N.H.M. zou nu zonder eigen schepen zijn geweest, ware het niet dat de nieuw gebouwde bark „de Oosterling” inmiddels in 1854 in de vaart was gekomen en zeer goed voldeed. Het schip maakte eerst enige reizen naar Makassar en Bandjermasin en werd daarna naar China geëxpedieerd. Van een daarna gemaakte reis vanuit Padang naar de zgn. peperhavens in Noord-Sumatra kwam het met teleurstellende resultaten terug. Het volgende jaar gaf weer wat moed. „De Oosterling” maakte goede besommingen met reizen tussen Makassar en Ampenan naar Bangkok en China. Ook in 1857 werd goed verdiend met een lading suiker, rijst en koffie naar Sydney, later eveneens naar Siam en Hongkong. Het was duidelijk dat voor het schip meest emplot moest worden gezocht in de buitendienst.

Voor benodigde scheepsruimte in het vervoer binnen de Archipel werd niet meer gerept en kon daarin blijkbaar op andere wijze worden voorzien. Toen bleek bij het opnieuw koperen van „de Oosterling”, dat de romp zodanig was vervuurd, dat grote en kostbare reparaties nodig waren en het schip niet meer voor de buitenlandse vaart geschikt was, werd besloten het nog enige reizen in de Archipel te laten maken en het dan te verkopen. Daarvoor werd het schip naar Bandjermasin gezonden, waar de „Sumatra” en de „Mercurius” zo voordelig van de hand waren gedaan. Er bleek toen geen koper voor „de Oosterling” te vinden.

Met een lading steenkolen zeilde het schip naar Surabaia. Daarna werd het te Singapore te koop aangeboden, waar evenwel ook geen liefhebbers voor het schip waren te vinden. Het keerde in ballast naar Batavia terug. Voor het vervoeren van producten naar Sydney was geen verzekering op het schip te krijgen. Tenslotte werd het, nog pas 6 jaren oud, als onzeewaardig beschouwd en op een publieke veiling te Surabaia verkocht. (wordt vervolgd)

## het instituut voor scheepvaart als vliegtuigfabriek

Alhoewel het bestuur van de op Schiphol gehouden Atoomtentoonstelling de opdracht tot het bouwen van een geheel met de werkelijkheid overeenkomend model op ware grootte van het vliegtuig, waarmede de gebroeders Wright in 1903 de eerste motorvlucht ter wereld wisten te maken, eerst in Februari van dit jaar aan het Instituut voor Scheepvaart verleende, is de Instituutswerkplaats er toch in geslaagd dit vliegtuig zelfs nog op een zodanig tijdstip gereed te krijgen dat het ook nog op de op 10 Juni jl. gehouden ILSY aan het publiek kon worden getoond.

Een der ernstigste problemen, welke verbonden is geweest aan de vervaardiging van deze natuurgetrouwe copie aan de Wright-Flyer van 1903, was het ontbreken van daartoe voldoende plaatsruimte in het huidige Instituutsgebouw. Nadat alle onderdelen in de werkplaats gereed waren gekomen, is het toestel in de tot dat doel ontruimde Gehoorzaal in elkaar gezet om, na geheel te zijn gecontroleerd en gedemonteerd in kleine brokstukken, via de smalle ramen dier zaal het gebouw te verlaten teneinde naar Ypenburg te worden vervoerd.

Bij de bouw kon gebruik gemaakt worden van de daartoe welwillend door het Science Museum te Londen beschikbaar gestelde werktekeningen, aan de hand waarvan alle onderdelen in de Instituutswerkplaats geheel overeenkomend met die van het oorspronkelijke vliegtuig werden vervaardigd. Hierbij werden zoveel mogelijk de zelfde materialen gebezigd als de gebroeders Wright toepasten; zo is het geraamte van het model uit spruce, en de landings-slee uit esenhout gemaakt, terwijl het doek waarmede de vleugel is bespannen, voor 90% de kwaliteit en aard van de door Wright gebruikte bekledingsstof benaderde.

Met dit model zou men daarom de eerste vlucht van de Wright-Flyer anno 1903 zeer wel kunnen pogen te herhalen, ware er niet één verschil met dat oorspronkelijke vliegtuig. De motor met toebehoren, zoals de magneet, van het door het Instituut vervaardigde toestel is namelijk niet van metaal doch vrijwel geheel van hout gemaakt. Door tijdgebrek gedwongen moest wel gebruikt worden gemaakt van een handzamer en sneller bewerkbaar imitatiemedium, doch uiterlijk is er tussen de machine welke de Wright-Flyer op 17 December 1903 de lucht in stuwde, en die van dit model geen verschil te zien.

De Wright-Flyer is een dubbeldekker met een spanwijdte van 12.19 meter. De vlieger ligt in langsrichting op de ondervleugel, uiteraard met het gezicht naar voren. Hij kijkt onder het hoogteroer door, dat aan de voorkant van het vliegtuig bevestigd is. Het richtingsroer bevindt zich aan de achterkant. Om te kunnen sturen schoof de vlieger in zijn ligplaats op de vleugel heen en weer, waardoor hij een samenstel van kabels en daardoor het richtingsroer in beweging bracht en bovendien de vleugels iets krom trok (z.g. „scheluw” trek). Het hoogteroer werd met de hand bediend.

De thans in hout nagebootste motor van het oorspronkelijke toestel is een watergekoelde 4-cylinder benzinemotor met een vermogen van 8-12 PK. Deze motor werd evenals het vliegtuig zelf geheel en al door de gebroeders Wright ontworpen. De twee luchtschroeven draaiden tegen elkaar in met 450 omwentelingen in de minuut. De ontsteking geschiedde door een kortsluitingsmagneet, waarmee betrekkelijk lange vonken konden worden getrokken.

De historische eerste vlucht werd gemaakt op 17 December 1903 te Kittyhawk; het was koud en guur. Van de vele mensen, die waren uitgenodigd verschenen er slechts vijf. De eerste vlucht had plaats om ongeveer half elf in de ochtend; de machine vloog 12 seconden, haalde een hoogte van 3 meter en legde een afstand af van ongeveer 36 meter.

Er werden echter de zelfde dag nog meer vluchten ondernomen; de gebroeders vlogen om de beurt en werden drierter. Zij begonnen zich waarschijnlijk wat meer in de lucht thuis te gevoelen zodat bij de vierde en laatste vlucht op die dag een afstand werd afgelegd van 258 meter bij een vluchtduur van 59 seconden. Na deze vlucht werd vermoedelijk vanwege de enthousiaste stemming een ogenblik niet goed op het vliegtuig gelet; een windstoot blies het toestel omver, waardoor het zwaar werd beschadigd.

Behalve dit model op ware grootte van de Wright-Flyer heeft het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart ten behoeve van de luchtvaart-stand der Atoom-tentoonstelling bovendien nog 15 vliegtuigmodellen op kleinere schaal geleverd, welke in aansluiting op de Wright-Flyer een beeld gaven van de ontwikkeling van het vliegtuig in de afgelopen 50 jaar.



# De Vereniging van Oud-employe's der K.P.M.

## hield geslaagde zomer-reünie

Het wordt voor het Bestuur onzer Vereniging steeds moeilijker om voor de deelnemers en deelnemers aan de jaarlijkse zomer-reünie een geschikte plaats van samenkomst te vinden, die voor allen gemakkelijk bereikbaar is, dus liefst in het centrum van Nederland moet liggen en die tevens groot genoeg moet zijn om allen er behoorlijk te kunnen accomoderen.

Dit jaar was het Bestuur daar evenwel bijzonder goed in geslaagd, hetgeen, zoals de Voorzitter, de heer G. van Asperen, in zijn begroetingswoord mededeelde, speciaal was te danken aan het bestuurslid de heer H. B. J. Schmitz.

Wij waren 27 Juni j.l. om 10.30 uur genodigd in de Riviëra-hal van de Diergaarde Blijdorp te Rotterdam aanwezig te zijn, en waar allen in een grote luchtige ruimte een gezellig plaatsje konden vinden om er het eerste kopje koffie te consumeren. Telkens weer zag men iemand opspringen om een oude kennis te begroeten. Jammer echter dat men nog niet allen een naamplaatje op de rever van z'n jas droeg; men ziet soms een gezicht en denkt: wie was dat ook weer? Grijs of reeds verloren haren, een bril, een gehoorapparaat, kortom alles wat „de oude dag” zo meebrengt, kunnen het voorkomen van iemand, die men in jaren niet heeft gezien, soms zo geheel veranderen. Een steelse blik op zo'n naamplaatje zou dan de oplossing brengen in plaats van het stereotiepe: „Ik geloof dat ik oud begin te worden, maar wie ben jij ook weer?”.

Zoals meestal het geval is hebben ook hier de wegblijvers ongelijk gehad. Ruim 400 deelnemers(sters) hadden aan de uitnodiging van het Bestuur gevolg gegeven. Nog meer ongelijk hebben de vele gepensioneerden, die (nog steeds) geen lid van de Vereniging zijn; het Bestuur zou allen zo gaarne in de „familie” willen opnemen. Als ze eens eenmaal zo'n gezellige samenkomst hadden meegemaakt, zouden ze zeker tot de Vereniging toetreden!

Er worden herinneringen opgehaald en meestal herinnert men zich gelukkig alleen maar de prettige dingen; oude vrienden en kennissen worden ontmoet en zelfs nieuwe gemaakt. Ook voor de werkers is het zeker de moeite waard er een snipperdag voor op te offeren.

De Directie had wederom de goede gedachte gehad de oorlogsweduwen uit te nodigen, zodat ook zij het contact blijven behouden.

In zijn welkomstwoord begroette de Voorzitter allereerst de afgevaardigden van de Maatschappij, de heer en mevrouw Roering, mevrouw Hobma-Glastra en mejuffrouw Dijkshoorn, waarmede door de Directie werd bewezen dat zij nog steeds medeleefde met het wel en wee harer oud-gedienden.

De Secretaris, de heer A. Komen, die veel werk had verzet om deze bijeenkomst met zijn welbekende accuratesse op papier te organiseren, kon wegens „ambtsbezigheden” niet aanwezig zijn. De ene helft van Nederland examineert in deze maand altijd de andere helft en de heer Komen behoort nu eenmaal tot de eerste groep. Mevrouw Komen was evenwel van Oudorp overgekomen en kon zodoende de hulde aan de secretaris gebracht, in ontvangst nemen.

Om 12 uur zetten allen zich aan een welverzorgde lunch. De bediening was vlot, geen wanklank werd dan ook gehoord en dat zegt feitelijk alles.

Met extra trams werd daarna de Willemskade bereikt, waar de „Erasmus” gereed lag om de gasten aan boord te ontvangen. Dit schip bood voor allen ruim plaats, zodat het niet was zoals wij vroeger wel eens meemaakten: opgestaan, plaats vergaan.

De penningmeester, de heer L. F. Gude, daartoe in staat gesteld door de verhoogde donatie van de Directie, had een behoorlijk vaartuig kunnen charteren. Er kon trouwens heel wat voor rekening der Vereniging worden geuo-

men, zodat de deelnemers slechts f 4,50 per persoon hadden bij te dragen om een gehele dag, inclusief entree Diergaarde, lunch, tram en boottocht, te genieten.

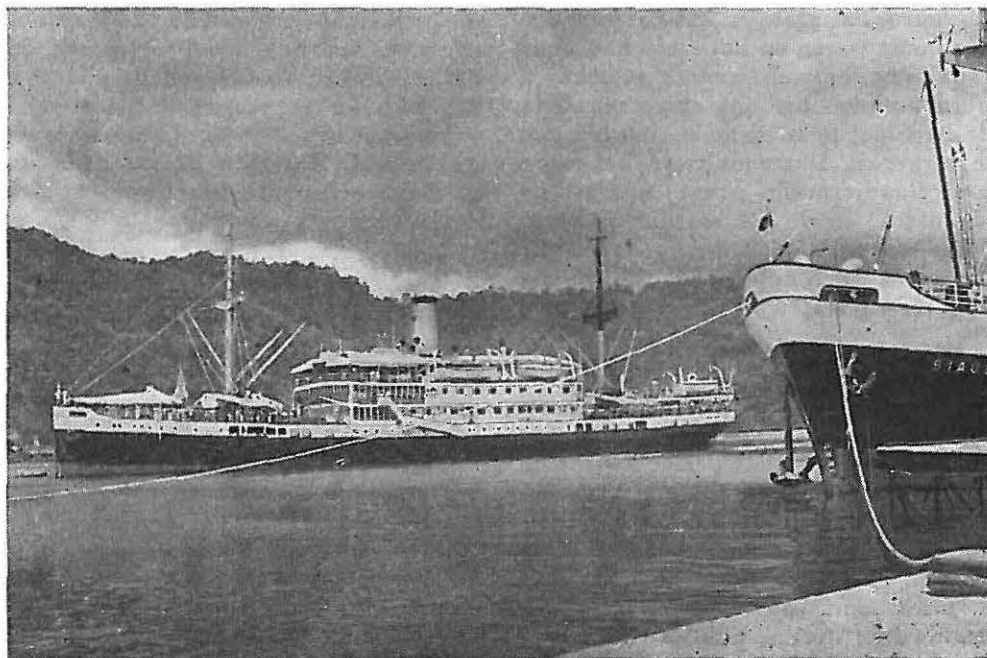
En tocht door de Rotterdamse havens biedt voor iedere leek, laat staan voor de terzake kundigen, die de „Erasmus” nu aan boord had, steeds afwisselende en interessante aspecten. Schepen, groot en klein van alle mogelijke nationaliteiten, sommigen vol bedrijvigheid met het laden en lossen, anderen weer in reparatie of in aanbouw bij de diverse werven. Wij zijn er van overtuigd dat velen stonden te kijken met de stille gedachte van: toen ik nog kon en..... mocht ik nog maar, was ik nog maar jong..... als ik mijn leven nog eens zou kunnen overdoen, och dan zou ik ongetwijfeld weer hetzelfde doen, dat ik gedaan heb. Elk voor zich is er van overtuigd in vroegere jaren zijn plicht te hebben gedaan in dienst en belang der Maatschappij om daarop, nu de herinneringen weer wakker zijn geworden, met een gevoel van tevredenheid te kunnen terugzien. Een tevredenheid en berusting die de oude dag zo mooi kunnen maken en doen inzien dat elke leeftijd zijn bekoring heeft. Een jongere generatie neemt de plaatsen in; ze zullen vreugde scheppen in het werk en tot de conclusie komen dat het bij de KPM nog niet zo slecht was en... is.

Om half 5 meerden de „Erasmus” weer aan de Willemskade. Druk handen geven en een tot ziens. Een hele groep bleef nog bijeen om wat na te praten, doch allen met de overtuiging dat het een in alle opzichten geslaagde dag was geweest.

G. K.

Aankomst van het ss. „Both” te Padang.

(foto: J. Lezer — 2de stm)





## Samenwerking

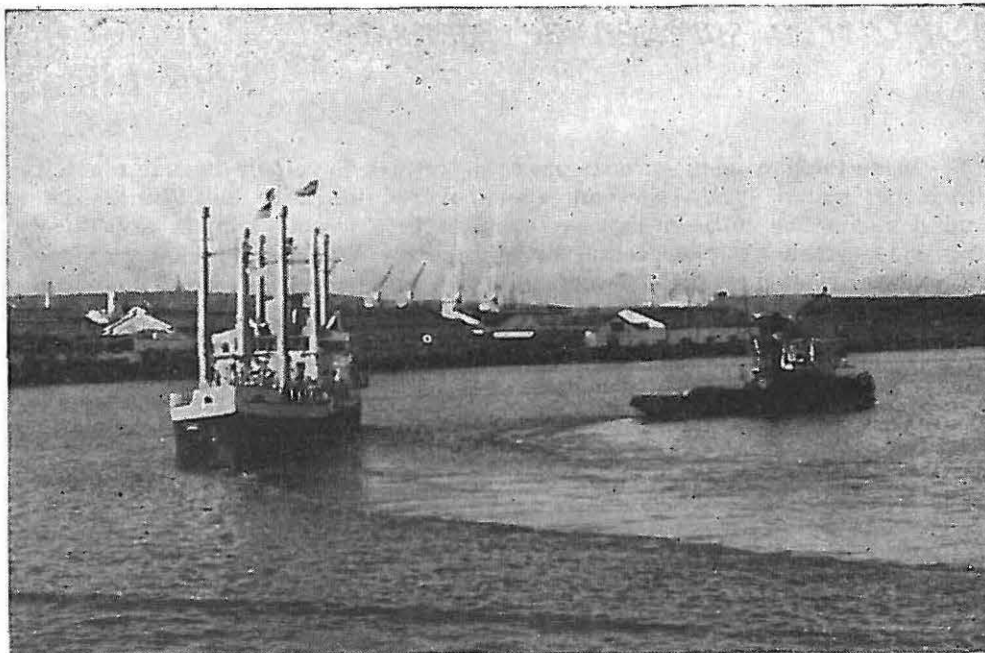
Er bestaat een oude anecdote, waarvan wij de oorsprong niet zeker weten. Het kan zijn dat het is voorgevallen bij de bouw van de Pyramide van Cheops, dat reusachtige bouwwerk van 138 meter hoogte, dat duizende jaren geleden op last van een Egyptische Pharaos werd gebouwd als praalgraf en dat tot de zeven wereldwonderen behoort. Het kan ook zijn dat het is voorgevallen op de Akropolis, de berg bij Athene, waar de Grieken hun tempels bouwden voor Zeus en de andere hemelgoden. Het doet er ook weinig toe, waar het gebeurd is en of het werkelijk gebeurd is, het gaat om de inhoud van het verhaal.

Het bouwen ging in die tijd wel iets anders dan tegenwoordig. De bouwvakarbeiders waren doorgaans slaven, die over waren gehouden uit een of andere veldtocht en aangezien de bouwwerken aan andere eisen en maten moesten voldoen dan onze middenstandswoningen, terwijl de middelen in vergelijking met vandaag wel iets te wensen overlieten, waren er duizende arbeidskrachten nodig om één bouwsel neer te zetten.

En nu die anecdote! Dat ging om een hoeveelheid stenen, die van beneden naar boven gebracht moest worden. Het waren onhandige brokken, zodat iedere slaaf er maar één tegelijk kon dragen. Onder het wakend oog van de drijvers sjouwden zij heen en weer van beneden naar boven, ieder telkens met één steen. Naar mate de dag vorderde, werd het heter. De zon brandde fel op hun zwetende ruggen en, wat nog erger was, op de zanderige grond. Want die werd langzamerhand zó warm, dat zij de hitte bijna niet meer aan hun voeten konden verdragen. Zij probeerden doeken, die zij bij de bron nat maakten, om hun voeten te wikkelen, maar door het lopen lieten de lappen telkens weer los.

Toen kreeg één van de slaven een idee. Of eigenlijk was het helemaal geen idee van hem, maar van alle slaven bij elkaar, maar hij gaf er de stoot toe. Hij liep tegelijk met een lotgenoot de berg af, om nieuwe stenen te gaan halen. Zijn kameraad strompelde en steunde van de pijn aan zijn voeten. Terwijl zij de hoop stenen naderden, zei de slaaf, die medelijden had met zijn vriend: „Blijf jij hier maar staan, dan loop ik wel verder en gooi je een steen toe”.

Zo gezegd, zo gedaan. De eerste slaaf gooide een steen naar zijn kameraad. Deze ving hem op en draaide zich om. „Blijf maar staan”, riep hij een ander toe, die juist afdaalde en binnen worp-



Vertrek van het ms. „Sambas” van Surabaia.

(foto: 2e stm. J. Lezer)

afstand van hem was. „Ik gooi je de steen toe”. De derde ving de steen en draaide zich om naar een vierde. Zo ging het door tot de steen boven was. De drijvers stonden eerst vreemd te kijken, maar al gauw merkten ze dat het op deze manier vlugger ging, dan wanneer alle slaven heen en weer bleven lopen en dus konden ze er geen aanmerkingen op maken.

Er is in die twee- of drieduizend jaar niet zo erg veel veranderd. Natuurlijk, die stenen zouden nu wel met een truck naar boven worden gebracht, maar het principe, dat de mensen met elkaar meer kunnen bereiken, dan ieder afzonderlijk, is nog steeds van kracht, ja zelfs sterker dan vroeger, omdat men tegenwoordig veel meer op elkaar aangewezen is. Er zullen in de moderne maatschappij niet veel mensen meer zijn, die van niemand anders afhankelijk zijn. Die hun eigen brood bakken, hun eigen schoenen maken en hun eigen huis bouwen.

Ook in het bedrijf is het allemaal anders geworden. Waar honderd jaar geleden één meester-meubelmaker tien dagen nodig had om een stoel te maken, hebben nu tien arbeiders in een meubelfabriek één dag nodig om honderd stoelen te maken. Ze werken samen, ze weten wat ze aan elkaar hebben en naarmate ze beter op elkaar zijn ingespeeld en elkaar beter kennen, gaat het werk makkelijker en vlugger. Het is net als bij die pyramide- of tempelbouwers, van samenwerking wordt iedereen beter, zelfs degene, die zich aanvankelijk de opoffering getroost alleen door te lopen en zijn vriend een steen toe te gooien.

Er wordt zo vaak gezegd: „Ik wil wel, maar krijg geen medewerking”. Maar dat is een drogreden, want als er eenmaal iemand begint, zien de anderen heus wel in, dat het hun geen windeieren zal leggen om mee te doen. En als er dan toch iemand is, die nukkig blijft weigeren, dan is er iets mis in de groep en moet daar nodig iets aan gedaan worden. Want iedereen moet meedoen. Anders blijven de stenen ergens halverwege liggen en loopt het hele systeem spaak.

In de sport is het net zo. Daar zien we zelfs dat de sterksten soms het veld moeten ruimen voor zwakkere broeders omdat zij niet passen in de ploeg. Iedere groep heeft een eigen sfeer, waaraan men zich moet aanpassen, wil men het werk zichzelf en anderen niet onmogelijk maken.

Niemand ontkomt er aan. De jongste klerk niet, de chef niet, de directeur ook niet. Want iedereen moet op zijn eigen manier met anderen samenwerken, omdat hij het alleen niet af kan. Omdat de onderneming alleen bij de gratie van het principe van samenwerking kan bestaan. Zoals trouwens de hele maatschappij op dat grondbeginsel berust.

### Dieren op versvoeten

#### Op een aapjespaard:

Een mager aapjespaard uit Ommen is helemaal bezaaid met sommen. Waarom? Het brave, benige, scharminkel is het enige, naar velen mij verzekeren, waarop men nog kan rekenen.

uit: „De Volkskrant”.  
door: Trijntje Pop.



# Op aarde spreken de mensen

2796 talen!

In de talrijke talen op onze aarde neemt het Engels de tweede plaats in naar het aantal sprekers ervan, alleen overtroffen door het Chinees. Niet minder dan 250 miljoen mensen over de hele wereld hebben het Engels als moedertaal. Daar de totale bevolking van de aarde geschat wordt op 2½ miljard betekent dit, dat een op de tien mensen op de wereld Engels als moedertaal spreekt.

Maar cijfers alleen zijn niet voldoende. Er zijn twee andere belangrijke factoren. De ene is de verspreiding van de, een bepaalde taal sprekende, mensen over de aarde, de andere is de hoeveelheid werkelijke, intellectuele en geestelijke waarden, welke die mensen zich hebben eigen gemaakt.

Wat verspreiding betreft is het Engels misschien wel de meest bevoordeelde taal. Er is nergens een zeer groot gebied op aarde, waar geen Engels sprekende mensen voorkomen. Het Noordamerikaanse continent heeft hiervan de grootste concentratie, met tussen de 160 en 170 miljoen in de VS en nog eens 15 miljoen in Canada. Europa heeft tenminste 50 miljoen Engels als moedertaal sprekende inwoners, op de Britse eilanden, Australië en Nieuw Zeeland vormen de derde grote groep met meer dan 10 miljoen Engels-sprekenden.

Maar de ongeveer 250 miljoen mensen, die Engels als moedertaal spreken, geven nog geen volkomen beeld van de taalverdeling. Engels is verder nog zo zeer verbreid onder de sprekers van andere moedertalen, dat men aanneemt dat niet minder dan 600 miljoen mensen op aarde Engels spreken — ruw geschat dus ongeveer 1 op 4.

Misschien is dit cijfer ietwat overdreven, maar het zal toch niet zo erg ver bezijden de waarheid zijn.

Experts op taalgebied schatten, dat het totale aantal van op aarde gesproken talen ongeveer 2796 bedraagt — dialecten buiten beschouwing gelaten.

Talen, die door meer dan een miljoen mensen worden gesproken, zijn er ongeveer 200. De meest objectieve factor in verband met talen is het aantal mensen, die deze talen spreken. De hier volgende geschatte cijfers spreken voor zichzelf:

Taal	Aantal sprekers
Chinees .....	500.000.000
Engels .....	250.000.000
Hindoestani .....	160.000.000
Russisch .....	150.000.000
Spaans .....	120.000.000
Duits .....	100.000.000
Japans .....	100.000.000
Frans .....	80.000.000

Taal	Aantal sprekers
Indonesisch .....	80.000.000
Portugees .....	60.000.000
Bengali .....	60.000.000
Italiaans .....	60.000.000
Arabisch .....	50.000.000
Andere .....	830.000.000

Het is een opvallend feit, dat slechts 13 talen een totaal van 50 miljoen bereiken. De andere talen blijven daarbij ver achter.

Engels is de meest verspreide taal op aarde, onmiddellijk daarop volgt Frans. Frans vindt men in Europa in Frankrijk, België en Zwitserland, waar het tegelijkertijd moedertaal en officiële schrijftaal is. Bovendien spreekt men Frans in alle andere Europese landen, ook achter het IJzeren Gordijn, want Frans is altijd de taal geweest van de diplomatie, cultuur, kunst en verfining. Op het Westelijk halfrond vindt men het Frans dan nog als moeder- en officiële taal in Oost Canada, op Haïti en verschillende Franse bezittingen (Frans Guyana, Martinique, Guadeloupe enz.). In Afrika wordt Frans officieel gesproken in Marokko, Tunesië, Algerië, Frans West Afrika en Equatoriaal Afrika en op Madagascar. Het bleef als koloniale taal bestaan in Indochina en op talrijke eilanden in de Stille en Indische Oceaan.

In vele landen van Zuid Amerika, Azië en Afrika is het Frans, evenals in Europa, de taal van cultuur en verfining gebleven (hoewel Engels het Frans in dat opzicht naar de kroon begint te steken).

Het resultaat van dit alles is, dat Frans internationale belangrijkheid heeft — een belangrijkheid, die ver uitgaat boven het aantal mensen, dat Frans als moedertaal spreekt. Derde taal wat verspreiding betreft, is het Spaans, daarop volgt het Russisch, beperkt tot Oost Europa en Noord Azië, maar een zesde deel van het aardoppervlak innemend. Ook het Duits heeft buiten Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland een belangrijke verspreiding, vooral als taal van de wetenschap.

Bij de 13 leidende talen is het Arabisch — de niet-Europese taal met het kleinste aantal deze taal als moedertaal

sprekende mensen, de taal met de grootste verspreiding en culturele macht. Als drager van de Islamietische gedachte bereikt deze taal ca 300 miljoen andere talen sprekende mensen, wonende in Perzië, Afghanistan, de Sovjet Unie, India, Pakistan, zelfs China en Indonesië, om Turkije en de Balkan en enkele delen van Afrika nog niet eens te noemen.

Hindoestani, in aantal de derde wereldtaal, is een combinatie van Oerdoe, de officiële taal in Pakistan, en Hindi, de officiële taal in India. Beide talen verschillen belangrijk in de geschreven vorm, maar komen elkaar gesproken zeer nabij. Bengali, hoewel het aantal zeer groot is, is slechts de tweede taal van Oost Pakistan en Noordoost India.

(uit: „Science Digest“)

## OVERBOORD GEVALLEN EN NA NEGEN UUR GERED.

Een 23-jarige Engelse stuurman, Douglas Wardop, die onlangs in de Pacific overboord viel, heeft het aan zijn moed en kalmte te danken, dat hij 9 uren later kon worden gered.

Hij bedacht, toen hij eenmaal in het water lag, dat men hem ongeveer na drie uur zou missen, omdat hij dan op wacht moest komen. Hij schatte, dat er met zoeken aan boord nog ca. een half uur verloren zou gaan en dat men dan de sterven zou wenden om het wateroppervlak af te zoeken. Hij bleef uiterst kalm en door af en toe wat water te trappen probeerde hij zoveel mogelijk „koers te houden“. Hij kreeg bezoek (en schokken) van elektrische alen, van een gevaarlijke rog (die al weer gauw verdween) en van een zeeschildpad, die tot aan zijn redding bij hem bleef.

Zo lag deze taaie Engelsman in het water, met een alles overwinnende hoop op redding, die na 9 uren kwam opdagen. Geen ogenblik had hij de neiging gevoeld de strijd op te geven, alleen vond hij het jammer, dat hij zijn vriend in de nood, de zeeschildpad, moest achterlaten.

## In memoriam

Van het Amsterdam-kantoor ontvingen wij bericht dat tijdens zijn vacantie in Duitsland op 9 Augustus j.l. in de ouderdom van 69 jaar plotseling is overleden de heer

A. van der Eyk

Sinds Juli 1954 maakte de heer Van der Eyk deel uit van de Raad van Bestuur der K.P.M. en van de Raad van Commissarissen der N.T.P.M.

Hij ruste in vrede



# Zeilen

Het is al weer een tijd geleden, dat in deze kolommen iets over de zeilsport is geschreven. Gelukkig heeft velen dit niet weerhouden om steeds gebruik te maken van het feit dat de K.P.M. te Tg. Priok drie 16 M2 zeilbootjes heeft en er is dan ook regelmatig gezeild. De toerzeilers hebben hun hart kunnen ophalen want er was geen concurrentie van de wedstrijdzeilers. De heren Wakka en Redeker waren met verlof en de heer Brassem zeilt tegenwoordig als stuurman in een boot van Javastaal Stokvis. De heren Verhoeven en Ostreig houden zich bezig met het lesgeven van de zeilkunst aan de liefhebbers. Wilt U zeilen, profiteert er van wanneer U in Tg. Priok bent!

Dat onze wedstrijdzeilers er nog iets

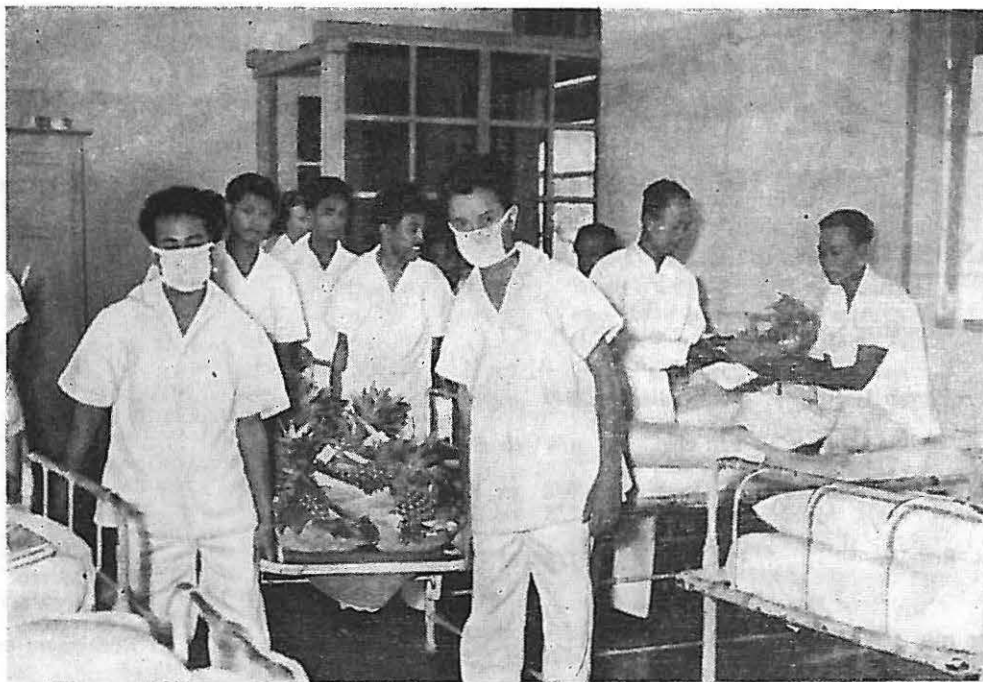


Zeilt u mee?

van kunnen, blijkt wel uit hun prestaties. De heer Redeker zeilde dit jaar op de Kaag in Holland in de teamwedstrijden mee als vertegenwoordiger van de Yachtclub Tg. Priok en won dit jaar, evenals het vorige jaar, van het Kaagteam. Een mooie prestatie.

De heer Brassem werd dit jaar voor de 4de maal door de Yachtclub Tg. Priok uitgenodigd om als teamleider in Surabaya aan de Interportwedstrijden mee te doen. Het resultaat was schitterend. De Yachtclub Tg. Priok behaalde 40.3 punten en de Watersportvereniging „Brantas” 21 punten.

In de individuele wedstrijden werd Brassem op het laatste moment door een Surabayaan voorbijgelopen na de gehele wedstrijd één gelegen te hebben en hij eindigde dan ook op de 2de plaats bij deze kampioenschapswedstrijden van Indonesië.



Ook dit jaar werd namens de Directie op 17 Augustus aan alle Indonesische KPM-patiënten, die op die dag in het Ziekenhuis Petamburan werden verpleegd, een vruchtenmand aangeboden.

(foto: Willy van Boggelen)

## Gehoord in het Ziekenhuis Petamburan

### I.

Een telefoontje van het Hoofdkantoor:

— Zuster, kunt U mij ook zeggen wanneer de 1e stuurman X weer mag gaan varen?

— Stuurman X is hier niet bekend.

Hoofdkantoorman, na een moment van stilte:

— Mag ik dan over een half uurtje nog eens bellen, dan zal hij inmiddels wel op Petamburan zijn gearriveerd!

### II.

Chirurg tot zuster: „Maak van dit slachtoffer van het straatongeval foto's van de schedel, kaak, longen, buik, armen en benen!”

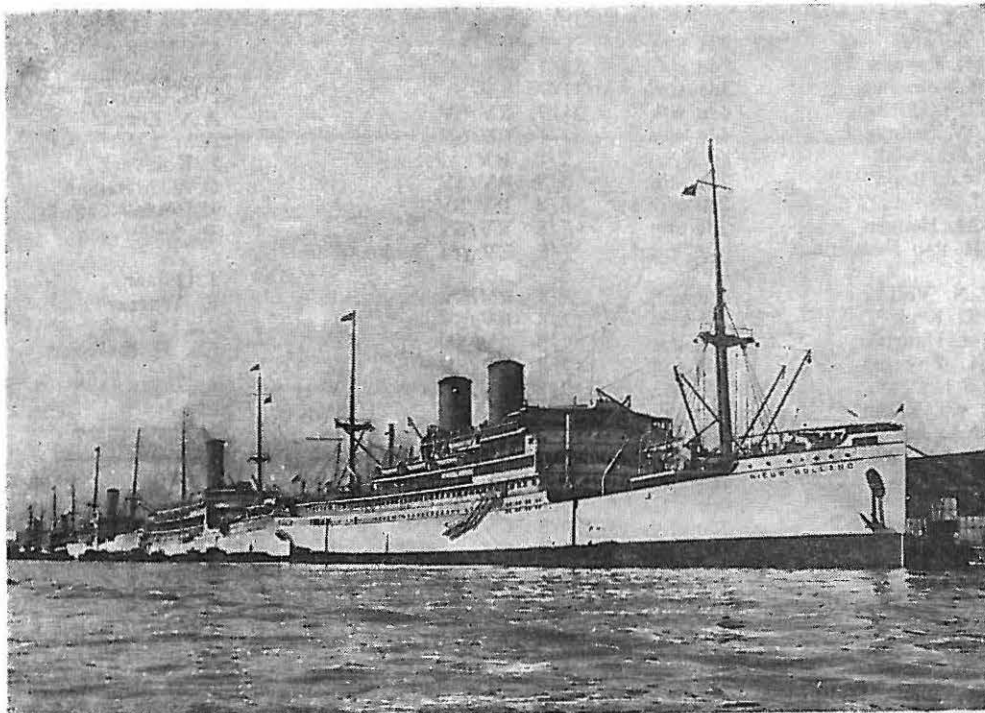
Zuster: „En als de patiënt koorts krijgt, dokter?”

Chirurg, „Dan geef je hem  $3 \times \frac{1}{2}$  acetosal, indien tenminste de internist dit goed vindt”.

Zuster: „Is hij dan ook patiënt van de internist?”

Chirurg: „Wel als hij koorts krijgt!”

Dit is geen recente foto, maar een opname die minstens 20 jaar oud is. U ziet van r.n.l. de „Nieuw Holland”, de „Plancius” en de „Tasman”, gemeerd aan de kade te Tg. Priok. (De „Tasman” behoorde vroeger ook tot de witte schepen der KPM-vloot). Deze foto, die ons in bruikleen werd afgestaan door de heer J. Slebe, adj. chef b.d. Techn. Dienst, vonden wij wel de moeite waard er in ons blad een plaatsje voor in te ruimen.





# van onze afdeling personele zaken

## De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats

### AANGEKOMEN

#### Per vliegtuig:

Dr. A.F. van Heerde	chef v. dienst	29/7	ex EV (naar Med. dienst/Petamburan)
J.B.K. Slebe	adj. chef	4/8	ex EV (naar Techn. dienst/HK)
L.S. van der Meulen	hfd. wtk.	6/8	ex RV
H. Haas	hfd. empl.	17/8	ex EV (naar Surveydienst/Tg. Priok)
J. H. Redeker	hfd. baas	21/8	ex EV (naar Werkpl./Tg. Priok)

#### Per ms. „Willem Ruys” ddo. 29/8:

H.H.W. Groot en gezin	adj. chef	ex EV (naar Techn. dienst/HK)
W. Winkelman en echtg.	emnl.	ex EV (naar ag. S'pore)
R.V. Brouwer en gezin	hfd. empl.	ex EV (naar Naut. Inst./Tg. Priok)
G.H. de Jong en echtg.	2de stm.	ex RV/SV
Mevr. W. Zindel-de Graaf en kind	gezin	
Mevr. N. Antonissen-Schuckardt en kind	hfd. wtk.	
Mevr. M.A. Bonsen-Twaalfhoven	hfd. empl.	

**Welkom!**

### VERTROKKEN

#### Per vliegtuig:

B. Broekhuizen	gezagv.	29/7	RV
P. van der Molen	hfd. empl.	30/7	EV (ex afd. CD/HK)
F.H. Apon	hfd. empl.	30/7	EV (ex afd. Equip./S'baia)
A. Zijlstra	2de stm.	31/7	RV/SV
L.M. Kantein	2de stm.	31/7	RV/SV
C.B. Rombouts	3de stm.	31/7	RV/SV
L.C. Mehlbaum	4de wtk.	31/7	RV/SV
P. Westerhuis	4de wtk.	31/7	RV/SV
G. Potjewijd	gezagv.	2/8	RV
L. v.d. Boon	2de stm.	5/8	RV/SV
H.J. van Lare	2de wtk.	5/8	RV/SV
W.M. Heugen	2de stm.	7/8	RV/SV
A.H. van Koeveringe	hfd. empl.	7/8	EV (ex Techn. dienst/HK)
J.I.N. Voll	2de stm.	8/8	RV/SV
H.K. Kruk	2de stm.	12/8	RV/SV
A.M. Haurissa	2de stm.	12/8	RV/SV
F.A. 7veere	2de stm.	12/8	RV/SV
E. Scheidema	2de wtk.	12/8	RV/SV
G. v.d. Kleyn	gezagv.	15/8	RV
A.J.A. Janssen	4de wtk.	15/8	RV/SV
J.N. van Wengarden	4de wtk.	15/8	RV
T. Terhorst	1e stm.	19/8	RV
B.J.F. Overbeek	4de wtk.	19/8	RV
F.S.L. Kneefel	2de stm.	20/8	RV/SV
W.A. Supit	2de stm.	21/8	SV
W. Snel	empl.	22/8	EV (ex Werkpl./Tg. Priok)
W. van Nek	4de wtk.	22/8	RV/SV
H.G. Tan	2de stm.	27/8	SV
E.A. de Bruyn	hfd. bedr. leider	28/8	EV (ex Werkpl./Tg. Priok)
W.C. Bouter	2de stm.	29/8	RV/SV

#### Per ms. „Oranje” ddo. 1/8:

C.A. Adamse en gezin	arts/chef van dienst	EV (ex Med. dienst/Petamburan)
Ir A.M. Poot en gezin	chef van dienst	EV/ontslag op verzoek (ex Surveydienst/Tg. Priok)
A. Klijn en echtg.	diensthoofd	EV/OP (ex Werkpl./Tg. Priok)
J. v.d. Zwan	gezagv.	RV/OP
F.H. Begemann en gezin	hfd. wtk.	RV/OP
G.G. Groenewout en gezin	hfd. wtk.	RV
E.F.H. van Santen en gezin	hfd. empl.	EV (ex afd. CM/HK)
Mevr. H.A. Salomons-Helle en kinderen	gezin	
J.A. Willemsen en gezin	baas A	EV (ex Werkpl./Tg. Priok)
A.J. Ista en gezin	2de stm.	RV/SV
S.N. de Rochemont en echtg.	2de stm.	RV/SV
J. Oudraad en gezin	2de stm.	RV/SV
J.H. Waldt en gezin	3de wtk.	RV
J. Wilms en gezin	empl.	EV (ex ag. S'pore)

**Een goede reis en behouden aankomst!**

### NIEUW AANGENOMEN:

Moh. Tahir	loc. empl.	ddo. 1/8 naar Ag. Pemangkat
Mej. M.M.M.A. Flohr	empl.	ddo. 1/8 naar Afd. PZ/A7/HK
J.G. Brunings	kv. 2de stm.	ddo. 11/8 aangek. per vliegt.
H. Slotboom	5de wtk.	ddo. 11/8
G. Proper	II. wtk.	ddo. 11/8
W. van den Heuvel	II. wtk.	ddo. 11/8
J. Siebert	II. wtk.	ddo. 11/8
J.B. Nolthenius	II. wtk.	ddo. 13/8
C.D. van Penderstraten	II. wtk.	ddo. 13/8
J.H. de Graaf	II. wtk.	ddo. 13/8
J.R. Beem	II. wtk.	ddo. 13/8
L.J.N. Willemse	5de wtk.	ddo. 14/8
W. van Herk	II. wtk.	ddo. 14/8
J. Fikse	II. wtk.	ddo. 14/8
A. Koller	II. wtk.	ddo. 14/8
W.A.F. Schoenmakers	kv. 3de stm.	ddo. 18/8
P.C. de Haan	II. wtk.	ddo. 18/8
G. Ch. Grevink	II. wtk.	ddo. 18/8
J.W.M.W. van der Bas	II. wtk.	ddo. 18/8
B.J. Bouwman	II. wtk.	ddo. 19/8
P.H. Ambags	II. wtk.	ddo. 19/8
A.A. Leenen	II. wtk.	ddo. 20/8
A.M. l'Herminez	II. wtk.	ddo. 21/8
J. Korevaar	II. wtk.	ddo. 21/8
G.W. Mateman	II. wtk.	ddo. 21/8
J. Donker Curtius	II. wtk.	ddo. 21/8
B. Nederveen	empl.	ddo. 28/8
J. Pilaar	empl.	ddo. 28/8
R. Wagner	II. stm.	ddo. 29/8
Ch. F. Smissaert	II. stm.	ddo. 29/8

**Welkom bij onze Maatschappij!**

### MUTATIES:

J.J. Ostreig	empl.	ddo. 23/7 van ag. Palembang naar afd. Claims/HK
J.W. Ligthelm	empl.	ddo. 29/7 van MD/Tg. Priok naar CID/HK
A. Diodhy Wirokoesomo	loc. empl.	ddo. 30/7 met ontslag (ex CID/HK)
Ch. Cuperus	hfd. empl.	ddo. 1/8 van ag. Singkawang naar ag. Makassar
P. Hulleman	hfd. empl.	ddo. 10/8 van ag. Padang naar afd. VZ/HK



## Grootste tankschip ter wereld wordt in Amerika gebouwd

De Grace National Bank of New York, gevolmachtigde van de kinderen van Aristoteles S. Onassis, die in het bezit zijn van de meerderheid der aandelen in de Victory Tankers, Inc., heeft aan de Bethlehem Steel Company opdracht gegeven tot de bouw van het grootste tankschip ter wereld, metende 100.000 ton d.w.

Ofschoon het schip niet de lengte zal krijgen van de grootste der luxe passagiersschepen en van het vliegveldschip Forrestal van de Amerikaanse Marine, is de waterverplaatsing van het volgeladen schip toch nog ongeveer 130.000 ton. Tien jaar geleden had een grote tanker een laadvermogen van 16.200 ton, terwijl de grootste moderne tankers, die thans in de vaart zijn, bijna 85.000 ton draagvermogen hebben.

Om de volle lading van het 100.000 tons schip met tankwagens te vervoeren, zou er een trein nodig zijn van 45 kilometer lengte; dit geeft enig idee van de hoeveelheid olie, die met dit schip kan worden vervoerd. Het krijgt een lengte van 286,5 meter, een grootste breedte van 40,2 meter; de hoogte van kiel tot hoofddek zal overeenkomen met die van een gebouw van zeven verdiepingen. De kruisradius zal 26.000 mijl bedragen, terwijl de vaarsnelheid 17 mijl per uur wordt, belangrijk meer dan die van een gemiddeld vrachtschip.

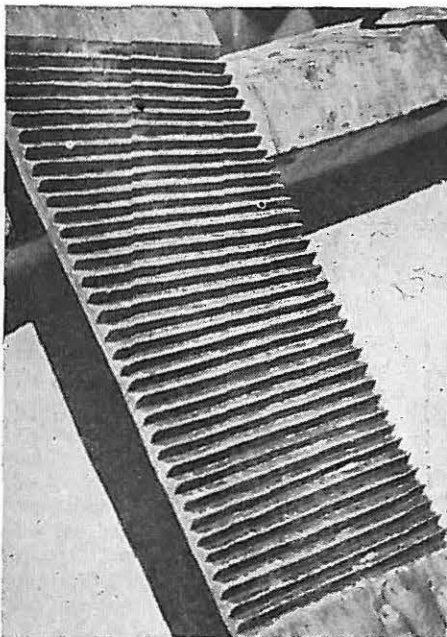
Door zijn enorme afmetingen kan het schip echter niet alle routes bevaren. Zo kan het, volgeladen, het Suezkanaal niet passeren; ledig is dit wel het geval. Maar door het Panamakanaal kan het, door zijn grote breedte, vol noch ledig passeren.

Ook door zijn grote diepgang — 14 meter — is het beperkt in zijn bewegingen, daar slechts weinig baaien en havens zulke grote schepen kunnen opnemen. Zo zijn er in het Midden-Oosten slechts twee havens, waar een dergelijk schip kan laden en in West-Europa zal deze tanker bij alle havens buitengaats moeten ankeren en daar zijn lading overpompen in kleinere schepen, een omslachtige en kostbare procedure.

Daar staan evenwel grote voordelen tegenover. Allereerst dat de veel grotere hoeveelheid lading slechts met matige verhoging van het machinevermogen kan worden vervoerd. Verder is ook de kwestie der bemanning van groot belang; er was voor een T-2 tankschip van 16.200 ton in oorlogstijd nog een bemanning nodig van 40 koppen, de supertanker heeft genoeg aan 70 man — derhalve nog niet het dubbele aantal bij een zesmaal zo grote lading.

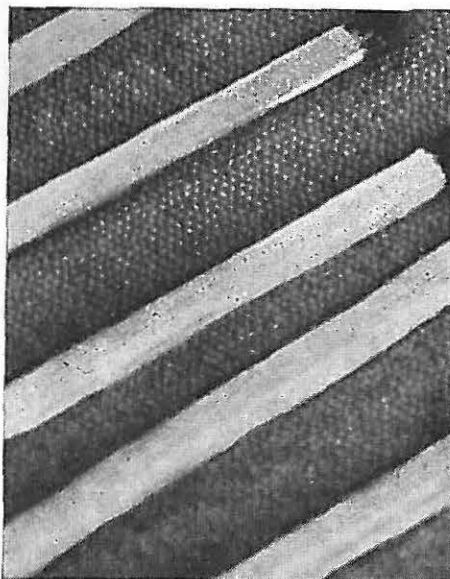
De grootste thans varende tanker is

## Onze maandelijkse foto-prijsvraag



U ziet hier de oplossing van de fotopuzzel, voorkomende in het Juli-nummer van „de Uitlaat”: een wasbord. Bij de plaatsing van deze puzzel waarschuwden wij onze lezers dat het geen gemakkelijke opgave was, doch het is ons toch wel een beetje tegengevallen dat niemand het juiste antwoord heeft kunnen vinden. Jammer, de volgende keer beter. Misschien heeft U meer geluk met onderstaande opgave.

\*



U zult ons niet kunnen verwijten dat nevenstaande puzzel erg moeilijk is. Als U het antwoord weet, zendt dan Uw oplossing 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-prijsvraag. Onder de goede inzenders verloten wij een prijs van Rp. 15,—

De uiterste datum van inzending is: 20 October a.s. Good luck!

de „Universe Leader”, gebouwd in Kure, Japan en in Augustus 1956 van stapel gelopen. Dit schip is 259 meter lang, heeft een breedte van 38,1 meter, een snelheid van 14 mijl per uur en een diepgang van 14 meter. Het laadvermogen bedraagt 84.730 ton; eigenaresse is Daniel K. Ludwig Company.

### Berusting

Een zakenman in New York heeft de hoop op foutloze brieven van zijn secretaresse opgegeven. Hij verzendt de brieven — zoals zij uit haar machine komen — compleet met spelfouten en doorhalingen. Hij maakt de zaak in orde met een rubberstempel, dat hij speciaal heeft laten maken. Dat vermeldt in de linker benedenhoek: „Mijn secretaresse kan niet typen — maar zij is knap.”



„Andere landen zijn er nog niet ontdekt, mevrouw.”



# onze jubilarissen

Efraim Jeremias Abrahamsz werd 16 April 1901 te Amboina geboren. Hij trad 21 Maart 1921 als leerling-ladingkierk in dienst van onze Maatschappij en werd 1 Januari 1926 tot ladingkierk bevorderd. Op 1 Mei 1951 werd de heer Abrahamsz eervol ontslag verleend, doch met ingang van dezelfde datum werd hij op eigen verzoek als maandgelder wederom in dienst genomen en geplaatst bij de afd. Equipage te Surabaia. Op 7 October a.s. hoopt de heer Abrahamsz zijn 35-jarig dienstjubileum te vieren, ter gelegenheid waarvan wij hem hierbij onze gelukwensen aanbieden.



E. J. Abrahamsz  
maandgelder afd.  
Equipage — Surabaia  
35 jaar  
7 October 1957

\*

S. Ch. Mahubessy  
locaal-employé ag. Makassar  
35 jaar  
23 October 1957  
(geén foto beschikbaar)

Stefanus Christofel Mahubessy, werd 15 October 1904 te Ambon geboren. Hij trad 23 October 1922 als leerling-ladingkierk in KPM-dienst. Na tot ladingkierk te zijn bevorderd, behaalde hij het diploma voor stuurman locaalvaart en werd op 1 Juli 1928 tot stml. locaalvrt. bevorderd. De heer Mahubessy ging in 1935 op eigen verzoek over naar de waldienst. Op 1 Januari 1946 werd hij tot hoofdkierk II bevorderd en op 1 Januari 1949 volgde zijn aanstelling tot hoofdkierk I. Precies vijf jaar later werd de heer Mahubessy bevorderd tot beambte en zijn benoeming tot locaal-employé kwam af op 1 Januari 1956.

\*

Kanapi terlahir dalam tahun 1903 di Modjokerto. Ia masuk kerdja pada Perusahaan kami sebagai pelajan diatas salah sebuah kapal. Dalam tahun 1932 ia dinaikkan pangkatnja menjadi bottelier dan kemudian diangkat menjadi tukang roti. Pada tgl. 1 Djanuari 1949 ia sebagai tukang roti ditempatkan didarat dan diperdjakan pada Civiële Dienst di Tg. Priok, dalam djabatan mana ia masih bekerdja hingga sekarang.



Kanapi  
tukang roti pada  
Civiële Dienst  
Tg. Priok  
25 tahun  
1 Oktober 1957

25 April 1912 werd Jacob Cornelis van Noordenne te Sliedrecht geboren. Na de Mulo te Rotterdam te hebben doorlopen, volgde hij de studie aan de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam en behaalde in 1932 te Den Haag het diploma voor 3de stuurman GHV. Hij trad op 5 October 1932 als 4de stuurman in KPM-dienst; in Maart 1936 behaalde hij te Djakarta het diploma voor 2de stuurman. 1 April 1940 werd de heer Van Noordenne tot 3de stuurman bevorderd.



J. C. van Noordenne  
adjunct-chef  
ag. Makassar  
25 jaar  
5 October 1957

Gedurende de Tweede Wereldoorlog heeft hij vanuit Australië doorgevaren, o.a. op de „Tasman” en de „Khoen Hoea” als wnd. 2de en wnd. 1e stuurman. In Augustus 1943 behaalde hij te Melbourne zijn 1e rang, doch werd in Januari 1944 helaas voor zijn ogen afgekeurd.

Tot Juni 1944 werd hij te Townsville belast met werkzaamheden bij de Nautische Dienst en de Afd. Equipage. Van Juni 1944 tot October van datzelfde jaar vertegenwoordigde de heer Van Noordenne onze Maatschappij te Milne Bay en was van October 1944 tot September 1945 Agent van de KPM te Finschafen (Br. N.-Guinea). Van October '45 tot Februari '46 was hij wederom werkzaam op de Nautische Dienst te Sydney.

Op 1 Juli 1946 werd de heer Van Noordenne tot employé benoemd en werd belast met de leiding van de Afd. Equipage. Een half jaar later volgde zijn bevordering tot hoofdemployé, en op 1 Januari 1951 werd hij tot adjunct-chef benoemd. In November 1955 werd hij bij de Algemene Dienst geplaatst en in December van datzelfde jaar werd hij aangesteld tot Agent onzer Maatschappij te Padang. Van November 1956 tot Mei '57 was hij werkzaam op de Afd. VRV van het Hoofdkantoor, waarna hij benoemd werd tot Agent te Makassar, in welke functie de heer Van Noordenne nog steeds werkzaam is.



Jacques Matthijs Dekker werd 18 November 1909 te Den Haag geboren. Hij doorliep de Mulo te Den Haag en behaalde, na eerst de studie aan de Zeevaartschool te Scheveningen te hebben gevolgd, in 1932 te Den Haag het diploma voor 3de stuurman GHV. Op 5 October 1932 trad hij als 4de stuurman in dienst van onze Maatschappij. In Mei 1935 behaalde hij te Djakarta zijn 2de rang en hij werd 1 April 1940 tot 3de stuurman bevorderd.



J. M. Dekker  
hoofdemployé  
(met EV)  
25 jaar  
5 October 1957

Gedurende de oorlog is de heer Dekker blijven doorvaren. Hij voer als 3de stuurman o.a. aan boord van de „Nieuw Zeeland”, welk schip op 11 November 1942 in de Middellandse Zee door een onderzeeboot tot zinken werd gebracht nabij Gibraltar. Gelukkig behoorde de heer Dekker tot de geredden. Later voer hij als wnd. 2de stuurman nog aan boord van de „Nieuw Holland”, de „Generaal Van Geen” en de „Bandjermasin”. Eind 1945 vertrok de heer Dekker naar Nederland. In Juni 1946 werd hij tewerkgesteld bij de afd. Alg. Dienst op het Hoofdkantoor te Amsterdam, alwaar hij tot ult. 1947 werkzaam bleef.

Op eigen verzoek werd de heer Dekker aan de wal geplaatst en eind Februari 1948 werd hij ingedeeld bij de afd. PZ op het Hoofdkantoor te Djakarta in de rang van employé. Van Juli 1949 tot Februari 1953 was hij werkzaam bij de afd. VRV. Op 1 Januari 1951 was hij tot hoofdemployé bevorderd en in Februari '53 vertrok hij met verlof naar Nederland.

Na ommeekomst van zijn Europees' verlof in September '53 werd hij geplaatst op het Agentschap Semarang, om in Januari 1956 weer terug te keren bij de afd. VRV op het Hoofdkantoor. In December '56 volgde zijn overplaatsing naar het Ag. Tg. Priok en in Juni van dit jaar vertrok de heer Dekker wederom met verlof naar Europa.

\*

Gerard Albertus Henricus Schoenmakers werd 27 December 1910 te Roermond geboren. Hij doorliep de 3-jarige HBS en volgde daarna de studie aan de Kweekschool voor de Zeevaart. Hij behaalde de 3de rang voor stuurman GHV en trad op 5 October 1932 als 4de stuurman in dienst van onze Maatschappij. De heer Schoenmakers behaalde nog resp. zijn 2de- en 1e rang stuurman GHV; op 1 April 1940 werd hij tot 3de stuurman bevorderd.



G.A.H. Schoenmakers  
gezagvoerder  
25 jaar  
5 October 1957

Gedurende de Japanse bezetting van Indonesië heeft de heer Schoenmakers doorgevaren (o.a. op de „Reynst”, de „Patras” en de „Merak”). 1 Januari 1948 werd hij tot 2de stuurman benoemd en op 1 Januari 1951 volgde zijn aanstelling tot 1e stuurman. Hij werd op 1 Juli '56 tot gezagvoerder bevorderd.





F. Kameang  
tukang masak pada  
Rumah Sakit  
Petamburan  
25 tahun  
8 Oktober 1957

Frans Kameang ter-  
lahir pada tgl. 25 De-  
seMBER 1909 di Me-  
nado. Ia masuk kerdja  
pada kami sebagai  
pelajan diatas salah  
sebuah kapal KPM  
dan pada kira<sup>2</sup> tahun  
1938 diangkat men-  
djadi tukang masak,  
dalam djabatan mana  
ia pada saat ini masih  
senantiasa bekerdja  
pada Rumah Sakit  
Petamburan.

\*

Ernst Daud terlahir  
1906 di Tamako  
(Sangir Raya). Dalam  
bulan Nopember  
1929 ia masuk kerdja  
sebagai pelajan pada  
KPM dan dipeker-  
djakan pada armada.  
Dalam tahun 1938 ia  
diangkat mendjadi  
bottelier dan bulan  
Oktober 1945 diang-  
kat mendjadi mandor  
pada Civiele Dienst.  
Pada tgl. 1 Djanuari  
1953 menjusul kenai-  
kan pangkatnja men-  
jadi mandor kepala  
pada dinas jang sama,  
dalam djabatan mana  
ia pada saat ini ma-  
sih senantiasa beker-  
dja.



E. Daud  
mandor kepala pada  
Civiele Dienst  
Tg. Priok  
25 tahun  
12 Oktober 1957

pada tgl. 23 Maret

De heer P. Smits, afkomstig van de Kweek-  
school voor de Zeevaart, na met goed gevolg  
o.a. de H.B.S. met  
5-jarige cursus te heb-  
ben gevolgd, ving op  
3 September 1932  
de dienst als vierde  
stuurman aan.



P. Smits  
employé Amsterdam-  
kantoor  
25 jaar  
3 September 1957

Na op 1 April 1940  
tot derde stuurman te  
zijn bevorderd, werd  
hij in Maart 1942  
geïnterneerd en in  
September 1945 te  
Singapore bevrijd.

Op 16 October  
1946 in tijdelijke- en  
op 1 Januari 1949  
in vaste dienst van  
het Amsterdam-kan-  
toor gekomen zijnde,  
heeft hij zich op de  
afdeling Financiën, hoe ook gehinderd door  
zijn door het kampeven geschaad gezichts-  
vermogen, doen kennen als een toegewijde en  
gewaardeerde kracht.

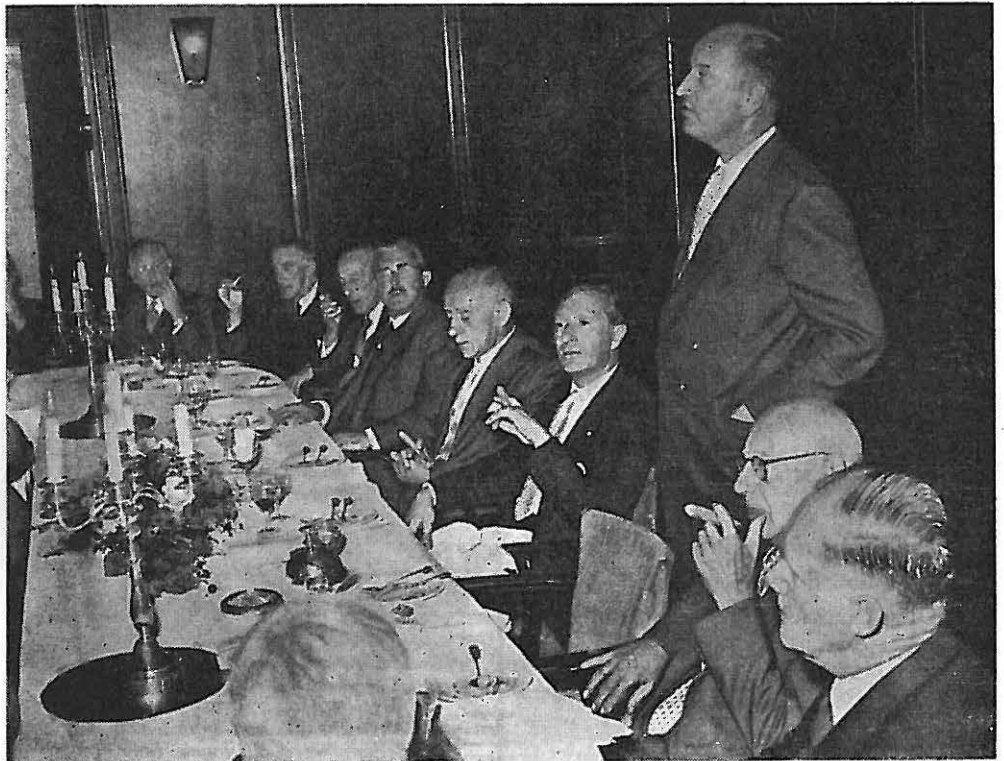
\*

Als al ons ongeluk op een grote hoop  
werd gelegd, waarvan ieder een gelijk  
deel moest afnemen, zouden de meeste  
mensen zich met hun eigen deel uit de  
voeten trachten te maken.

SOCRATES

## VAN HET AMSTERDAM-KANTOOR

### Afscheid van de heren J. A. Kluit, G. C. J. van der Linden, K. M. van der Vliet en L. W. Zinsmeester



Diner in het Vondelpark-paviljoen tijdens de toespraak van de heer Lucas.

l.n.r.: Ir P. Th. Meerdink; M. Luhsen; J. A. Kluit; Jhr S. G. van Weede; G. C. J. van der Linden; L. W. Zinsmeester; Mr W. A. J. Lucas; K. M. van der Vliet en J. W. Brand.

(Foto L. van Kollem)

Donderdag 11 Juli j.l. heeft het per-  
soneel van het Amsterdam-kantoor in  
de Grote Vergaderzaal van „Het  
Scheepvaarthuis” afscheid genomen  
van bovengenoemde 4 sous-chefs, wier  
diensttijd bij de K.P.M. varieerde van  
43 tot 45 jaar, of zoals de heer Van  
der Vliet in zijn antwoord-speech op-  
merkte: „door dit afscheid gaat een  
gezamenlijke ervaring van 180 jaar voor  
de K.P.M. verloren”.

De scheidenden werden toegesproken  
door de oudste Chef van het Amster-  
dam-kantoor, de heer M. Luhsen, die  
tevens de overhandiging van de door  
het personeel aangeboden geschenken  
op zich nam.

Na afloop van deze plechtigheid  
werden de talrijke relaties van de ver-  
trekkenden in de gelegenheid gesteld  
afscheid te nemen.

\*

Zaterdag 20 Juli j.l. werd hen door  
de Directie in Nederland een diner in  
het Vondelpark-paviljoen aangeboden,  
waaraan een aantal oudere collega's  
van het Amsterdam-kantoor, enige ge-  
pensioneerde oud-collega's en een  
tweetal heren van de K.J.C.P.L. aan-  
zaten. Hierbij was ook de Directeur

buiten Europa, de heer J. W. Brand  
aanwezig, een geste die door alle aan-  
wezigen zeer op prijs werd gesteld.

Namens de Directie sprak de heer  
Lucas, onder aanbieding van een ge-  
schenk, de scheidenden toe, terwijl door  
enige andere personeelsleden, alsmede  
de heer Marree van de K.J. C.P.L. (ex-  
K.P.M.), hartelijke woorden aan hun  
adres gericht werden.

Tot slot spraken de „vier” elk op de  
hun eigen wijze een dankwoord uit,  
waarna men tot laat in de avond nog  
gezellig bijeen bleef.

### Bevorderingen Amsterdam-kantoor

Met ingang van 1 Juli j.l. werd  
de hoofdemployé J. M. van Suyle-  
kom bevorderd tot adjunct-chef;  
hij werd belast met de leiding van  
de afdelingen Vrachtzaken en  
Algemene Zaken van het Amster-  
dam-kantoor.

Onze gelukwensen.



Van de gezagvoerder van het ms. „Siace” ontvingen wij telegrafisch bericht, dat op 10 Augustus j.l. in de ouderdom van 28 jaar plotseling te Rangoon is overleden, de heer

**Willem Nicolaas Runtuwene**

in leven proviandklerk 2de klasse aan boord van genoemd schip. Onze Maatschappij verliest in hem een toegewijd werker.

*Hij ruste in vrede*



*Het stoffelijk overschot van de proviandklerk, de heer W. N. Runtuwene, die op 10 Augustus j.l. aan boord van het ms. „Siace”, binnenliggende te Rangoon, plotseling was overleden, werd 2 dagen later onder grote belangstelling, o.m. van de gezagvoerders, officieren en bemanning van de mss. „Siace” en „Sabang”, aldaar teraardebesteld.*

## DE AMERIKAANSE KOOPVAARDIJVLOOT

Onlangs werd door het Committee of American Steamship Lines een bulletin uitgegeven onder de naam „Maritime Affairs”, waaraan wij enige interessante gegevens ontleen betreffende de Amerikaanse koopvaardijvloot. (Het Committee of American Steamship Lines telt 14 lijnen als leden, welke tezamen bijna 300 vracht- en passagiersschepen exploiteren op de voornaamste scheepvaartroutes van de wereld). Zo wordt geschat, dat de Amerikaanse koopvaardijvloot tezamen met de verwante bedrijven zoals scheepbouw- en havenfaciliteiten, welke voor rekening van de koopvaardijvloot komen, de Amerikaanse economie ongeveer 5,3 milliard dollar zullen doen toevloeien.

Volgens genoemd bulletin arriveerde of vertrok in 1955 gemiddeld elke 9 minuten een geladen schip in of van een Amerikaanse haven. Van dit enorme aantal schepen voer een kwart onder Amerikaanse vlag.

Eind 1955 waren voor Amerikaanse reders in aanbouw of in bestelling 76 schepen, hetgeen het grootste scheepbouwprogramma vormde in de geschiedenis van de Amerikaanse natie in

vredetijd. Zo zijn er verschillende Amerikaanse scheepvaartmaatschappijen, die subsidies genieten van de Amerikaanse Regering, wier vloeten in omvang practisch werden verdubbeld in vergelijking met de tonnage in 1939.

Sinds het einde van de tweede wereldoorlog betaalde de Amerikaanse Regering in totaal \$ 499.000.000 aan subsidies, welke bedoeld waren om het verschil in nieuwbouw- en exploitatiekosten tussen Amerika en het buitenland te overbruggen. Van deze \$ 499.000.000 werd in de tien jaren na de oorlog, welke door het bulletin worden omvat, \$ 422.000.000 terugontvangen in de vorm van belastingen, m.a.w. rond 85% van de kosten welke gemaakt werden om de Amerikaanse vlag op de wereldzeeën te handhaven.

De scheepvaartmaatschappijen, welke onder subsidie-contract met de Amerikaanse Regering staan, betaalden in de jaren na de oorlog in totaal \$ 172.000.000 aan inkomstenbelasting. Het zeevarend personeel betaalde naar schatting \$ 140.000.000 aan belasting en het personeel aan de wal rond \$ 110.000.000.

Volgens het bulletin verschaft de Amerikaanse koopvaardij tezamen met de reeds genoemde verwante bedrijfstakken werkgelegenheid aan 225.000 mensen, waarvan 70.000 aan boord en 90.000

aan de wal. Het laatste cijfer met inbegrip van de havenarbeiders op de Amerikaanse kust. 65.000 mensen zijn werkzaam op de verschillende scheepswerven.

Het jaarlijks bedrag aan lonen, dat aan al deze geëmployeerden wordt uitbetaald, beloopt rond 1 miljard. Hier moet echter wel bij worden opgemerkt, dat de Amerikaanse scheepswerven ook voor buitenlandse reders bouwen, terwijl de havenarbeiders zelfs voor het grootste deel buitenlandse schepen behandelen; de bestaansmogelijkheden voor deze mensen mogen dus niet zonder meer op het credit van de Amerikaanse koopvaardij worden geschreven.

De onder Amerikaanse vlag varende schepen vormen een belangrijke groep afnemers voor de Amerikaanse landbouw en industrie. Gedurende het verslagjaar 1955 werd rond \$ 500.000.000 besteed aan aankoop van Amerikaanse goederen en diensten. Hiervan werd o.a. \$ 168.000.000 besteed aan brandstoffen, \$ 99.000.000 aan onderhoud en reparaties, \$ 72.000.000 aan verzekeringspremies, \$ 47.000.000 aan voedingsmiddelen en \$ 44.000.000 aan voorraad en uitrusting. De resterende \$ 70.000.000 werd verdeeld over een groot aantal kleinere posten.

(cult: SMN-Nieuws)



## ZOET WATER UIT DE ZEE

De landen, die het van industrie en handel moeten hebben, maken er zich al jarenlang zorgen over dat de steenkool, de aardolie en het aardgas uitgeput kunnen raken. Immers, het gaat hier om energiebronnen, die de techniek voorlopig niet kan missen. Pas als atoomenergie op grote schaal kan worden toegepast, wordt deze zorg enigszins verlicht. De op aarde aanwezige materialen die voor kernsplijting in aanmerking komen, zijn namelijk toereikend voor enige duizenden jaren. Voordat ze zijn opgebraakt, zal de mens wel in staat zijn met zonne-energie te werken. Dit optimistische beeld wordt weer wat vager door het dreigende gebrek aan water, dat zeker niet moet worden onderschat. Zonder water is het onmogelijk uit steenkool of aardolie energie te winnen. Ook atoomsplijting heeft echter behoefte aan water en wat dat betreft, verandert er dus niet veel aan het gevaar:

Enige interessante getallen over het waterverbruik in de industrie zullen u de belangrijkheid van deze „grondstof” doen inzien. Voor de winning van één ton cokes is vijf ton water nodig, voor één ton staal dertig ton water en voor één ton celstof zelfs vierhonderd ton water! Gemiddeld is het verbruik van water in de industrie ongeveer vijftigmaal zo groot als het verbruik van alle andere grondstoffen tezamen. Het is dus geen wonder dat er juist in de Verenigde Staten veel belangstelling is voor de winning van zoet water uit de zee. Ook voor ons is dit probleem van groot belang.

Zoet water en zeewater verschillen sterk van elkaar als het gaat om de stoffen die erin zijn opgelost. Van alle natuurlijke soorten water is regenwater het zuiverst, want het ondergaat een natuurlijk distillatieproces. Het bevat heel kleine stofdeeltjes en enige gassen, zoals stikstof, zuurstof en koolzuur. Door zijn zuiverheid zou het regenwater voor de industrie het bruikbaarste water zijn, als het maar steeds in voldoende hoeveelheden voorhanden was. De industrie heeft namelijk behoefte aan „zacht” water dat zo weinig mogelijk zout bevat en de machines zo weinig mogelijk aantast. Het mag geen bezinksel achterlaten. Rivier- en bronwater wordt echter het meest gebruikt omdat het 't gemakkelijkst verkrijgbaar is. Dit bevat van 0,01 tot 0,2 percent vaste stof, die voor het grootste deel uit calcium- en magnesiumverbindingen bestaat. Zoals alle organische zouten vormen deze verbindingen bij oplossing in water zogenaamde ionen, elektropositief of -negatief.

Zeewater nu bezit een gemiddeld gehalte van 2,9 percent alkalischloride, 0,3 percent magnesiumchloride, 0,04 percent magnesiumbromide, 0,18 percent magnesiumsulfaat en ongeveer 0,16 percent calciumsulfaat. In totaal komen in zeewater meer dan veertig elementen voor, waarbij ook behoort 0,000.03 percent zilver en 0,000.000.001 percent goud. Door het hoge zoutgehalte is zeewater slechts dan in de huishouding en de industrie bruikbaar, als de meeste vreemde stoffen er van tevoren uit zijn verwijderd. Hiervoor zijn al veel methoden ontworpen en beproefd, maar deze voldeden geen van alle, echter met één uitzondering.

Een Amerikaanse onderneming heeft de eerste installatie gebouwd die uit voldoende zout water per minuut ongeveer 365 liter zoet water kan maken. Dit water moet dienen voor bevoeiing van de droge gebieden in het zuidwesten van de Verenigde Staten. Het belangrijkste deel van de machine bestaat uit een cel, aan de einden waarvan zich een anode en een kathode bevinden. Tussen deze beide elektroden zijn bij de eerste proeven twee heel dunne blaadjes, zogenaamde foelies, aangebracht. Deze zijn gemaakt van een plastic dat ionen door laat. Eén van de twee foelies laat alleen anionen door, de andere foelie alleen kationen. Wordt aan de cel elektrische stroom toegevoerd, dan gaan de in het zeewater aanwezige negatief geladen deeltjes naar de positieve anode, terwijl de positief geladen deeltjes naar de negatieve kathode trekken. De anionen en kationen verlaten dus het middendeel van de cel, waarin op deze manier zogoed als zoutvrij „zeewater” ontstaat. Dit wordt voortdurend weggezogen en door vers zeewater vervangen.

De anionen en kationen worden of door de foelies opgevangen, of afgegeven aan de elektroden. Zowel de foelies als de elektroden moeten daarom van tijd tot tijd worden gezuiverd. Om de produktiviteit van de technische installatie te verhogen, worden niet slechts twee plastic foelies gebruikt, die de cel in drieën delen, maar een grote aantal foelies en elektroden, die op een bepaalde manier worden opgesteld.

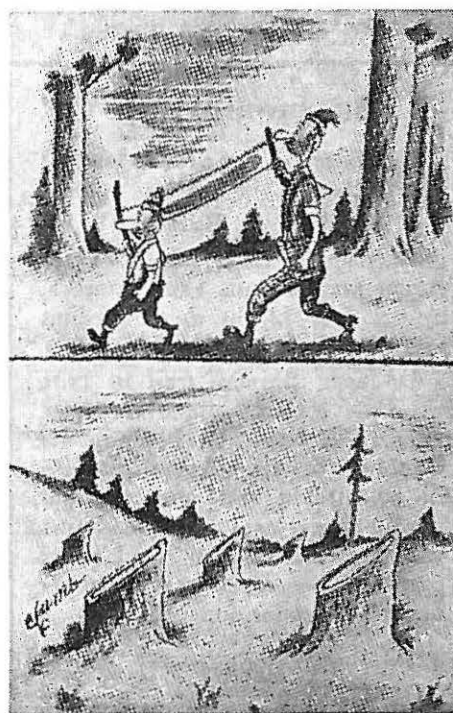
Ter bepaling van de economische bruikbaarheid van de installatie geven de kosten de doorslag. De Amerikaanse onderneming heeft op grond van de ervaringen, een nauwkeurige en heel belangwekkende berekening gepubliceerd. Een installatie die op de bovenbeschreven manier werkt, kan ongeveer vier en een halfduizend liter zeewater voor ongeveer vijf gulden in

zoet water veranderen. In zo'n apparaat wordt ongeveer negentig percent van het zout verwijderd. Het verkregen zoet water beantwoordt daarmee volledig aan de eisen die economie en industrie stellen.

De kosten vallen dus erg mee. Als er in plaats van zout water brak water wordt genomen, worden ze nog lager, omdat het zoutgehalte dan aanzienlijk geringer is. Dit feit speelt een belangrijke rol, als u de rentabiliteit van deze methode afweegt tegen die van de verdamping met behulp van zonnewarmte. Bij de laatstgenoemde methode stijgen in verhouding namelijk de kosten naarmate het gehalte van de vaste stof in het water daalt.

De onderneming *Ionics Incorporated* die de beschreven installatie exploiteert, verklaart kans te zien installaties te bouwen met een capaciteit van 10.000 liter tot 900.000 liter per dag. Er wordt de nadruk op gelegd, dat de bedrijfskosten lager worden naarmate de installatie groter is, maar er is natuurlijk wel een optimale grens. Een installatie die maar zeven- en zestig percent van het zout uit zeewater zou behoeven te verwijderen en die dan bijvoorbeeld toch dienst kan doen bij de bevoeiing van bouwland, zou bovendien nog belangrijk goedkoper kunnen werken. Het stroomverbruik bij het verwijderen van 500 gram vaste stof uit zeewater ligt bij zulke installaties tussen 0,4 en 0,5 kilowattuur. De genoemde getallen hebben betrekking op installaties die reeds hebben gewerkt en die voor de toekomst zijn geprojecteerd. Aan de installaties van de *Ionics Inc.* kan echter volgens de firma zelf nog heel wat worden verbeterd.

(uit: „Wereld”)



## EEN WEEGPUIZZLE

We zitten met het volgende probleem, dat wij gaarne aan de vindingrijkheid van onze lezers willen onderwerpen.

*U hebt tien zakken met guldens voor u. In één ervan zijn de munten vals. De echte guldens, waarmee dus negen zakken zijn gevuld, wegen per stuk 1 gram minder dan de valse.*

*Hoeveel munten er in de zakken zijn weet u niet; de aantallen zijn verschillend. Kunt u nu met éénmaal wegen bepalen, welke zak de valse guldens bevat? Bij dat wegen mag u net zoveel guldens uit elke zak op de weegschaal leggen als u maar wilt, maar u mag slechts éénmaal een gewicht aflezen.*

Indien U meent de juiste oplossing te hebben gevonden, zend die dan aan: de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta. Onder de goede oplossers verloten wij een bedrag van Rp. 25,—.

In de linkerbovenhoek van de envelop zet U: weegpuzzel. Wij wensen U veel succes!

Uw inzendingen moeten ons uiterlijk 20 October a.s. hebben bereikt.

### Havens en scheepsbouw in Mexico

Een Deense firma stelt momenteel een onderzoek in naar de voornaamste zeehavens van Mexico met het doel te investeren in een uitgebreid scheepsbouwprogramma. Het project is een deel van een programma dat is opgesteld om de Mexicaanse havens te moderniseren en een Mexicaanse koopvaardijvloot op te richten. Ongeveer 70 havens zijn bij het onderzoek betrokken. De plannen hebben betrekking op de bouw van scheepswerven voor schepen tot 10.000 ton.

### In memoriam

Ons bereikte het droeve bericht dat de heer

**William C. Borgers,**

onze vroegere General Passenger Agent ter Oostkust van Amerika, op 22 Juli j.l. in de ouderdom van 55 jaar is overleden.

De heer Borgers trad in 1931 in onze dienst, volgde de heer Rich. W. Kaak in 1940 op als General Passenger Agent, ging bij de overdracht van onze buitenlandse lijnen over naar de dienst van de K.J.C.P.L. en werd vorig jaar — wegens gezondheidsredenen — gepensionneerd.

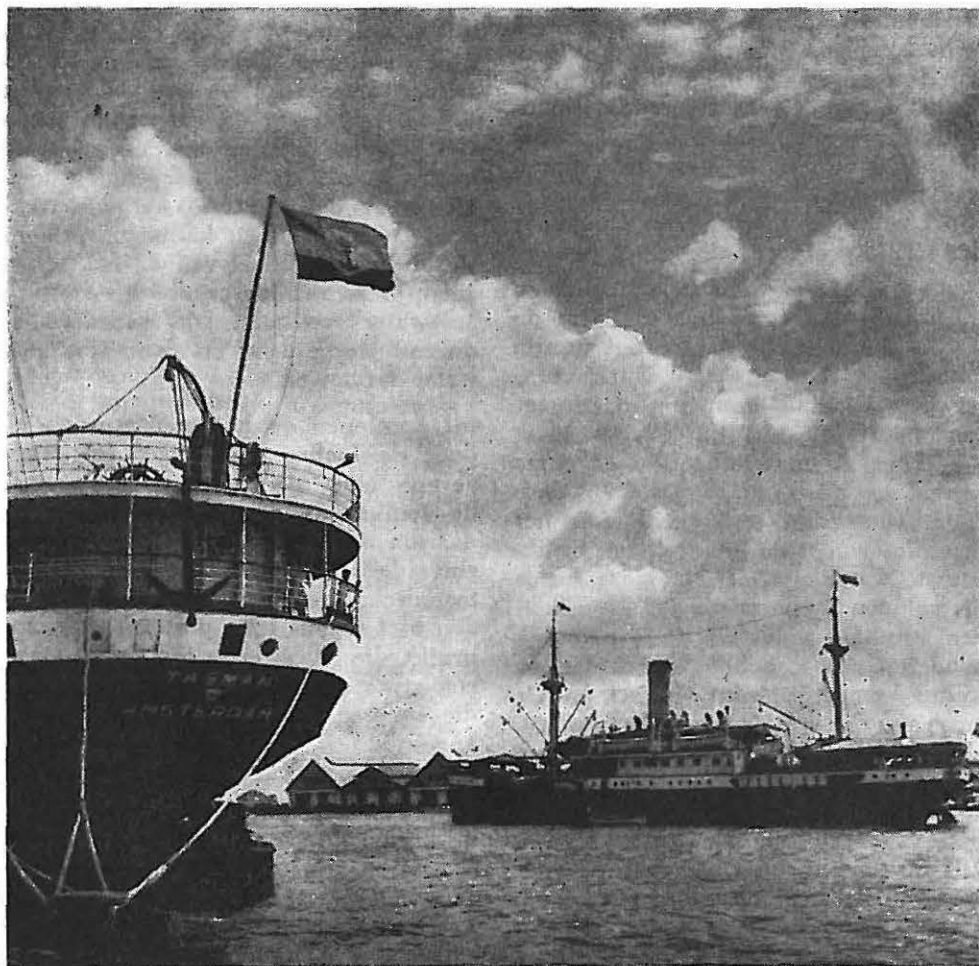
*Hij ruste in vrede*



(foto: J. H. C. Vermeulen)

(opname in Hotel Gooiland)

Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens de groetenuitzending „Het-schip-van-de-week” door Radio Nederland-Wereldomroep op 11 Juli j.l. in Hotel Gooiland te Hilversum. Aanwezig waren de familieleden van de opvarenden van het ms. „Van Neck”.



De „Tasman” en de „Generaal van Geen” te Tg. Priok.

(foto: Willy van Boggelen)



## Het luchtkasteel

Vliegtuigen zag men in de dertiger jaren niet zoveel boven Djakarta, omdat er primo niet zoveel waren en secundo het vliegveld (Tjililitan) 20 minuten buiten de stad lag.

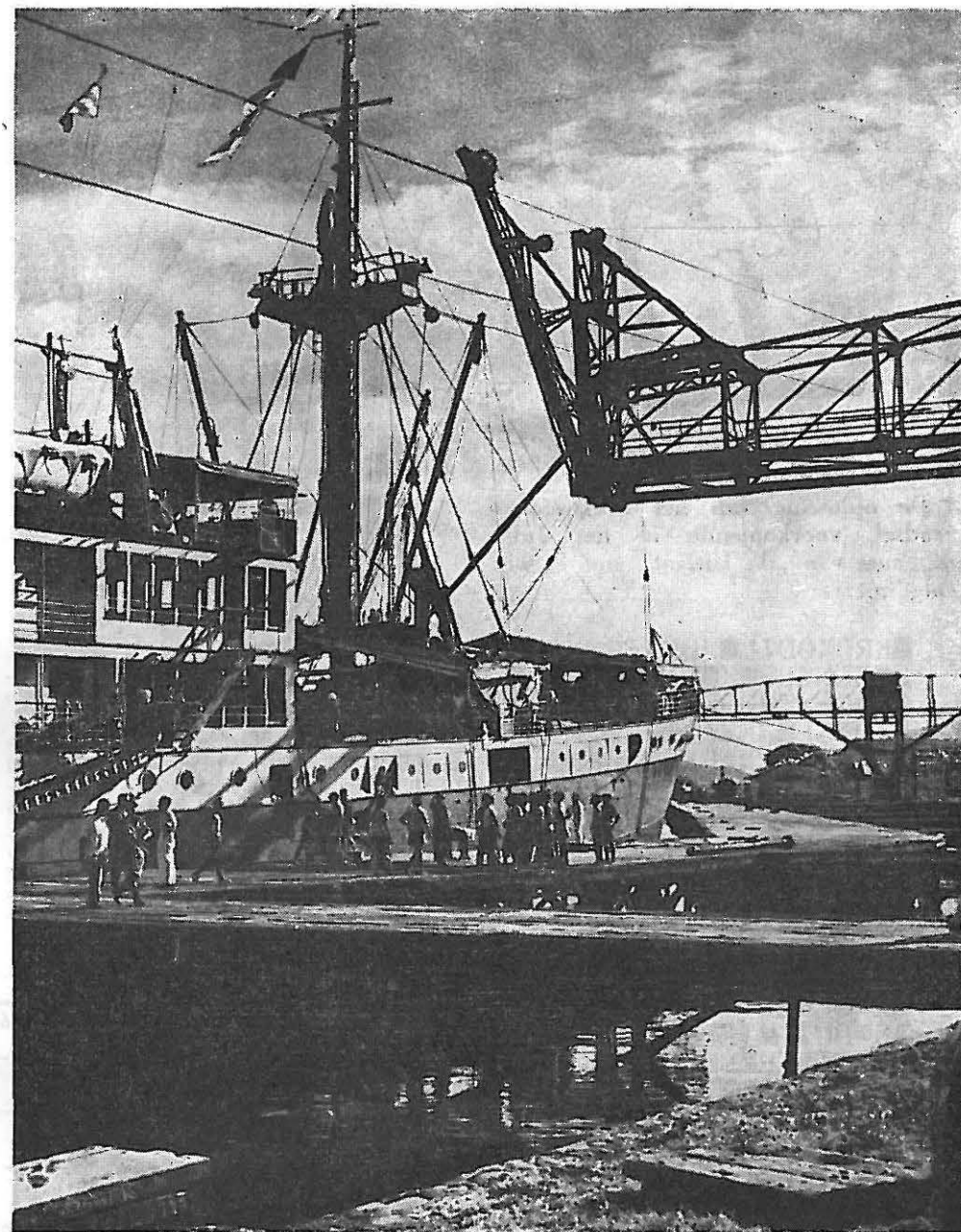
Ik werkte destijds op de afdeling Buitenlandse Lijnen, welke afdeling toen tussen Vrachtsaken en Personele Zaken „gekneeld” zat. Als er toen een geronk in de lucht te bespeuren viel, renden we allemaal, zonder jas, naar het smalle balkonnetje langs zijde het gebouw, om een glimp van deze stoere luchtvaarders te pakken te krijgen. Het mocht waarschijnlijk niet, hetgeen wij concludeerden uit het feit, dat de chef der afdeling alleen achterbleef. B/L was van P.Z. gescheiden door een houten schot dat niet tot het plafond reikte. Een ideale toestand, want als de toenmalige chef P.Z. met de directie telefoneerde, wisten de B/L-ers strikt geheime mutaties en last but not least verrukkelijke nieuwtjes het allereerst. Het laatste interesseerde mij het meeste, want voor een geheime mutatie kwam ik toen toch niet in aanmerking.

Wij hadden op een zeker moment al dagen in spanning gezeten, want het was ons ter ore gekomen, dat de G.G. per vliegtuig zou arriveren. De aankomst was te dien tijde op enige dagen na niet met zekerheid te voorspellen en bij het vergaan der dagen, steeg de spanning op B/L tot het ondragelijke.

Als we ook maar iets dachten te horen vlogen we naar het balkonnetje en de chef der afdeling was in die dagen veelal eenzaam. De onbekendheid met vliegtuigen speelde ons parten. We hadden de malste ideeën. Zou het vliegtuig gepavoiseerd zijn? Zou de G.G. zich op de vleugel vertonen en het volk beneden minzaam toezwaaien? In elk geval we hadden op zo iets gehoopt en de werkelijkheid was ontluisterend voor zoveel enthousiasme.

Op één dezer dagen dat we al werkend toch attentief zaten te luisteren, stoorde de chef P.Z. ons onophoudelijk en zeer hinderlijk. Hij wist, dit ter verontschuldiging, niets van een vliegende G.G. af, hetgeen naderhand maar al te duidelijk zou blijken. Constant hoorden wij hem aan hospitalen en rederijen vragen: „Kunt U mij aan een scheepsarts voor de „Tasman” helpen? Ja, de „Tasman”. Inderdaad zei ik de „Tasman”. Oh zei ik toch de „Tasman”?”

Het woord „Tasman” werd die morgen wel honderdvoudig herhaald en het werd eentonig, als het verhaal van Saidja en Adinda. Eindelijk was het moment daar en de gehele afdeling, met



*Het ms. „Karaton” aan de steiger te Sabang.*

(foto: R. Soejoto-havenmeester te Sabang)

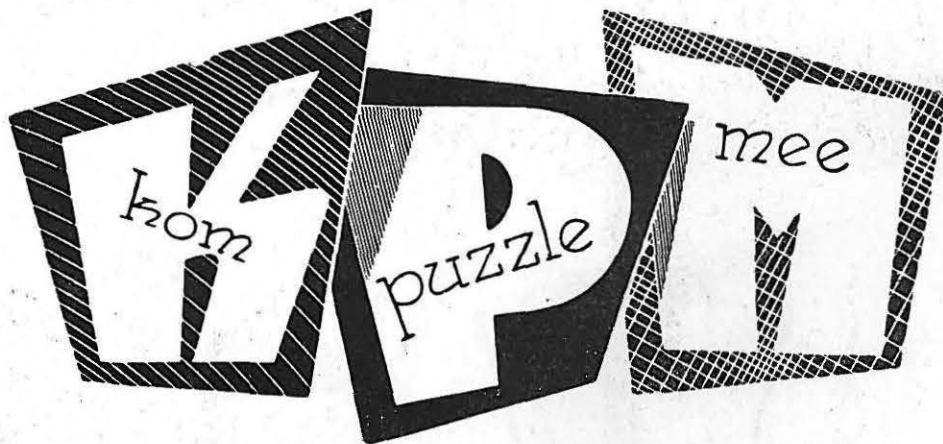
uitzondering van de chef, snelde juichend het balkonnetje op. De chef P.Z. kwam daarop, door zijn deur, ook op het balkonnetje en keek ons bestraffend aan. „Heren wat is er, wat moet dat allemaal”?

Als antwoord, wezen we naar een stipje in de lucht waar we allen ontroerd naar traanoogden. Hij begreep het niet; was ook te abrupt uit zijn zorgen gehaald. Zijn gezicht klaarde iets op, toen hij na enig nadenken hoopvol vroeg: „Heren is het misschien de dokter van de „Tasman”?” We konden met een gerust geweten „neen” antwoorden.

Bull

## „Plott-man”

De Zweedse kapitein lt. ter zee Goeran Tongwall, thans leider van de radarschool van de Zweedse vloot, heeft een instrument uitgevonden met behulp waarvan de gebreken van de huidige radarapparaten kunnen worden opgeheven. Dit instrument „plott-man” genaamd, maakt het mogelijk zelfs kleine voorwerpen te onderkennen en rechtstreeks de koers af te lezen. Binnen enkele seconden kunnen koers en snelheid van het andere schip worden berekend en even snel kan worden bepaald welke koersveranderingen dit schip heeft genomen.



De oplossing van het kruiswoordraadsel, voorkomende in het Juli-nummer van „de Uitlaat” ziet er als volgt uit:

KROKODIL JOKKERNY  
 S SENIOR K KARTEL M  
 OF REST BOD NAAM TE  
 LAM EE GEZAG PG VET  
 LAMP BENARES ELAN  
 JUNI ZES K BAS LAUW  
 INN MEUTE AORTA REE  
 C ALOE ELAND OBAT L  
 HL EENS TAK SPEL AD  
 T KADI REKEL PEST A  
 IER EMMEN REEEL ARA  
 GROF FIN KVEL BLAD  
 KORF STROPER LEUK  
 DEN LW EIGEN KO DEL  
 AR BUIL TEL KNOL TA  
 L ZEILER L LEIDEN S  
 POSTGIRO DRIESTAL

De eerste prijs (Rp. 25,—) gaat naar:  
 Mevrouw J. M. de Lannoy — Dj. Ser-  
 dang no. 15 B te Medan;

de tweede prijs (Rp. 15,—) naar:  
 A. S. Thomas — stm. locaalvaart le kl.  
 —a/b van het ms. „Lebak” en

de derde prijs (Rp. 10,—) naar:  
 E. A. Munster — 2de stm. — Dj. Garut  
 no. 14 — Djakarta.

\*

De oplossingen van nevenstaand  
 kruiswoordraadsel moeten ons uiterlijk  
 20 October a.s. hebben bereikt.

Voor inzenders gelden de volgende voor-  
 waarden:

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.

## Kruiswoordraadsel

(copyright „Denksport”)

### VAN LINKS NAAR RECHTS:

1 vast merk — 5 hoogland in Azië — 8 bouw-  
 land — 12 geur — 14 vogel — 16 stad in  
 Duitsland — 18 zeepwater — 20 vrucht —  
 22 hond — 23 Nederl. dichter — 26 vor-  
 stentitel — 27 roem — 28 rustig — 29 wortel  
 — 31 keurig — 32 kippenziekte — 34 keuken-  
 gerei — 36 voedsel — 38 heilige — 39 her-  
 kauwer — 41 voorzetsel — 42 voor — 43 i. h.  
 jaar der wereld — 45 antipathie — 47 touw  
 — 49 kledingstuk — 50 hoofdofficier — 51  
 vaartuig — 52 rivier in Afrika — 54 geestelijke  
 — 56 maanstand — 58 Eng. titel — 59 zanger  
 — 61 Nederland — 62 heilige — 63 traag —

Op nevenstaande pagina:

De „Blinjoe” en de „Valentijn” te Tg. Priok.

(foto: Willy van Boggelen)

65 opbrengst v. geld — 67 soort wijn — 69  
 muziekinstrument — 70 cijfer — 72 tegen —  
 74 boom — 76 schaapkameel — 78 verbond  
 — 80 paar — 81 godsspraak — 83 drank —  
 84 keizerrijk — 86 rij — 88 vervoermiddel —  
 89 geneesmiddel — 90 klepper — 91 houding.

### VAN BOVEN NAAR BENEDEN:

1 beroemd Brits zeeheld — 2 aantal velletjes  
 papier — 3 godheid — 4 kloosterzuster — 5  
 familielid — 6 Afrikaan — 7 godsdienst — 8  
 voorzetsel — 9 zuivelproduct — 10 koorts-  
 werend middel — 11 roosvormig sieraad —  
 13 deel v. e. schip — 15 woede — 17 schoen-  
 makersgerei — 18 gezelschapszaal — 19 zug-  
 buis — 21 strijdperk — 24 slag — 25 troefkaart  
 — 28 staf — 30 Rom. keizer — 33 zuil — 35  
 Indiaanse slede — 37 projectiel — 38 geslacht  
 — 40 grauwe erwt — 42. Eur. land — 44  
 muziekstuk — 45 vogel — 46 vod — 47  
 faardje — 48 Spaanse titel — 53 doet deeg  
 rijzen — 55 hoofddekseel — 57 gereed — 59  
 pl. in Friesland — 60 lelijke reuk — 62 man-  
 nelijk dier — 64 stad in Eritrea — 65 kippen-  
 loop — 66 takje — 68 netvlies v. h. oog —  
 69 haarkleur — 71 vrag. vnw. — 73 steen-  
 koolproduct — 75 vloerbedekking — 77 Duitse  
 stad — 79 verharde huid — 80 pijn in de  
 lendenspijzen — 82 gemalen eikenschors —  
 85 snijwerktuig — 87 de oudere — 88 ten  
 laatste.

