



# de Uitlaat

12e JAARGANG No. 11 NOVEMBER 1957



# de Uitlaat

personeelsorgaan van de  
n.v. Koninklijke Paketvaart-  
Maatschappij

12de jaargang no. 11

November 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: het  
ms. „Sabang” binnenliggende te  
Rangoon.

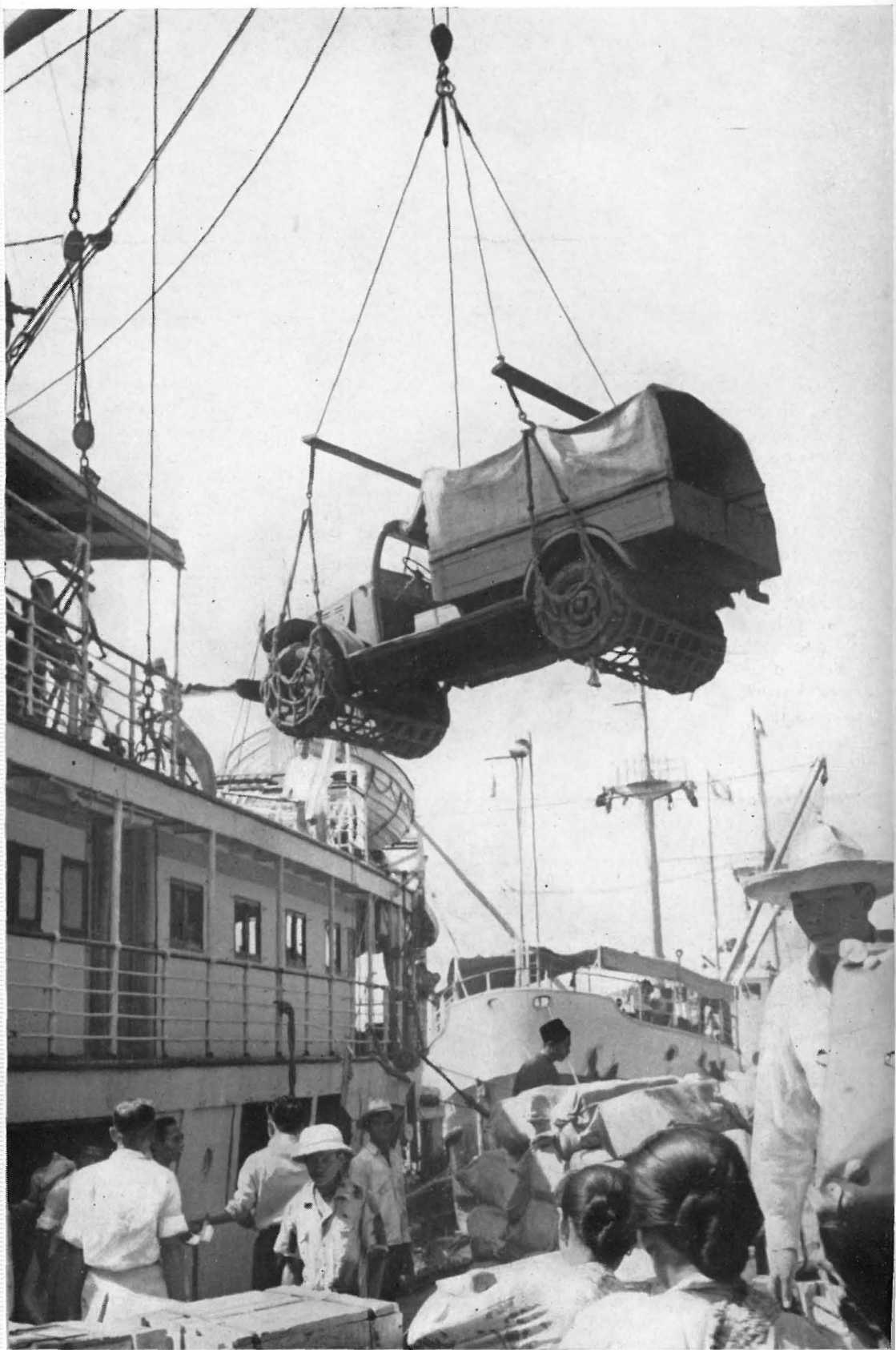
Met deze foto wist gezagv.  
H. Meijer beslag te leggen op de  
uitgeloofde prijs van Rp. 50,—.



Op de achterpagina:

Parlevinkers te Kolonedale  
(foto: Frank Bodmer)

Druk: n.v. Visser & Co.  
Djakarta



Tg. Priok: een truck zoekt het hogerop.

(foto: Willy van Boggelen)

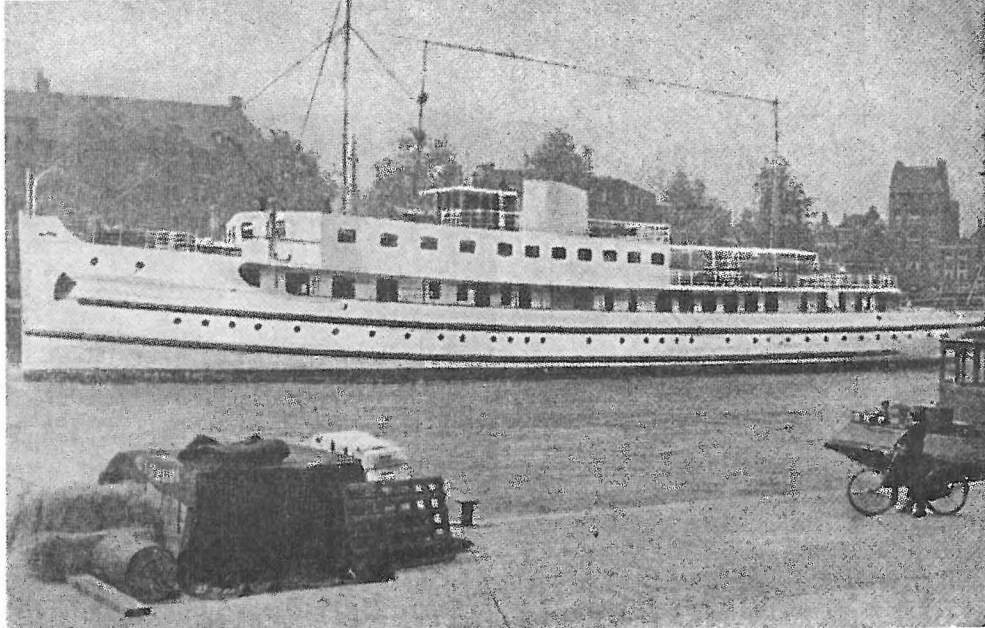
# 'Nederlander'

## Nieuw opleidingsschip voor de koopvaardij

Men zal zich nog de „Nederlander” herinneren, het witte, topzeilschoener getuigde, opleidingsschip, dat zovele jaren tussen het Noordereiland en de Boompjes, westelijk van de Maasbruggen, op stroom aan de boeien heeft gelegen.

In de oorlogsjaren is het schip verhaald en toen de oorlog voorbij was en men het weer naar Rotterdam wilde laten terugkomen, was het op de rivier zo druk geworden, dat de „Vereeniging het Opleidingsschip voor de Handelsvaart”, zoals de eigenaresse van het schip officieel heet, het maar aan de Spangensekade heeft gemeerd, waar het tot voor kort nog dienst deed als opleidingsschip voor matrozen ter koopvaardij. Zeilen had het schip toen al niet meer en ook de raas waren neergenomen.

In verband met de slechte toestand van het schip en de niet meer aan de naoorlogse eisen beantwoordende inrichting — het schip was al 45 jaren oud — koesterde de vereniging na de oorlog plannen om een nieuw schip te laten bouwen. De hoge kosten waren echter een onoverkomenlijk beletsel voor de verwezenlijking daarvan en tenslotte is een alleszins bevredigende oplossing gevonden in de aankoop van de „C. Bosman”, één van de veerponten, waarmede de Nederlandsche Spoor-



De nieuwe „Nederlander”.

wegen de passagiersdienst Enkhuizen-Staveren onderhielden.

Na grondige verbouwing bij de firma J. B. de Wit te Rotterdam, waarbij o.a. de machine en de ketel zijn verwijderd, en het inwendige geheel is vertimmerd om het aan zijn bestemming aan te passen, is het schip herdoopt tot „Nederlander” en werd het aan het Prinsenhooft (Noordereiland Noordzijde) gemeerd, waar het op 22 Juli jl. in gebruik is genomen. De nieuwe „Nederlander” is het derde opleidingsschip, dat de vereniging sedert 1891 inzet.

Bij de ingebruikneming heeft de commandeur, de heer A. Rook, gep. opperschipper van de Koninklijke Marine, die er als commandant van het tweede opleidingsschip 25 jaar dienst op heeft zitten, het commando

overgedragen aan zijn opvolger, de heer H. A. Scheuller, Lt. t. Z. der Tweede klasse, oudste categorie.

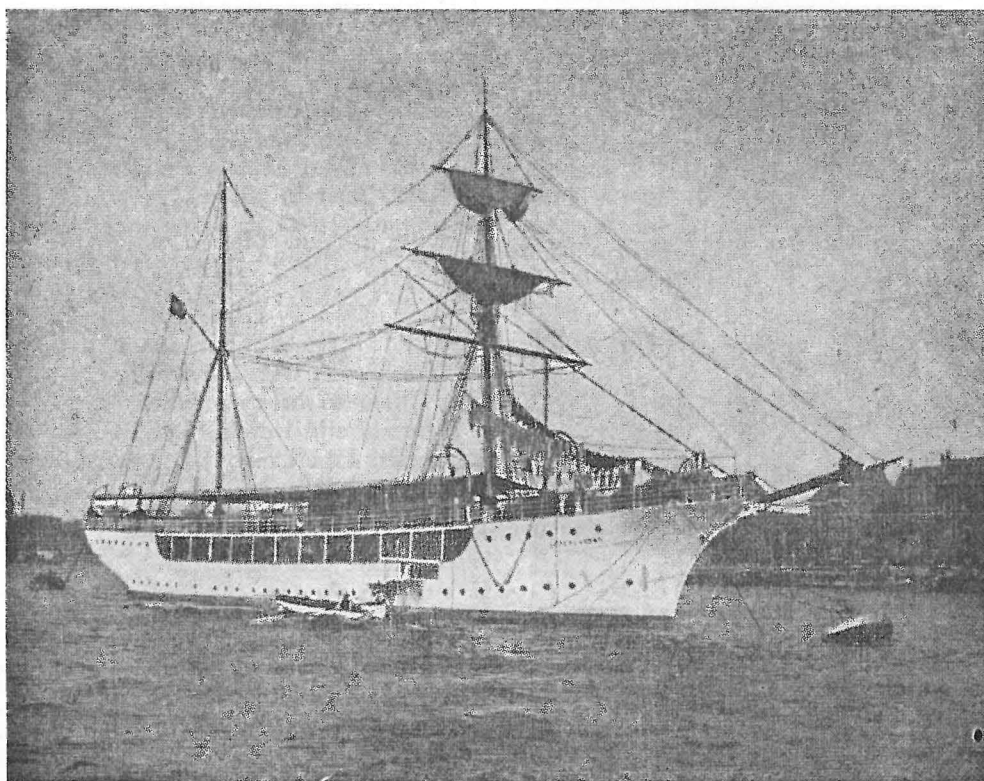
Het nieuwe schip biedt plaats aan honderd jongens, die naar zee willen, voor wie twee slaapzalen en twee leslokalen — tevens eetzaal en recreatieruimte — en een lokaal voor praktijkonderwijs disponibel zijn. Voor de commandeur is er een ruime hut en ook het toezichthoudend personeel is geriefelijk gehuisvest. Doktershut, ziekenboek, kombuis, eetzaal en pantry zijn naar de eisen des tijds ingericht en ook de sanitaire voorzieningen zijn ultra modern.

Zes maanden blijven de pupillen aan boord en in die tijd krijgen zij onderwijs in splitsen en knopen, roeien en scheepswerk, aanvaringsreglement en navigatie. Voor de praktische lessen heeft men de beschikking over twee soorten davits en een luikhoofd.

Men rekende voor de eerste cursus, die op 1 September zou beginnen, op 60 leerlingen. De overige plaatsen bleven beschikbaar voor logiesruimte ten behoeve van de jongens, die eigen opleidingen van enige Rotterdamse rederijen volgden.

Na dit onderwijs te hebben gevolgd, worden de jongens als dekjongen op een Nederlands koopvaardijsschip geplaatst en wanneer zij na een jaar een goede beoordeling van hun rederij krijgen, ontvangen zij een getuigschrift van de Vereniging het Opleidingsschip voor de Handelsvaart, mede ondertekend door de rederij, ten bewijze dat zij de opleiding met goed gevolg hebben doorlopen.

(uit: de „Lloyd Mail”)



Zo hebben tallozen de oude „Nederlander” vele jaren op stroom bij de Maasbruggen zien liggen.



# Officiële opening "Mount Elizabeth"-flatgebouw te Singapore

(van onze correspondent)

Vrijdag 4 October j.l. was voor het Singapore- Agentschap van onze Maatschappij een bijzondere dag. Op die dag n.l. werd het nieuwe „Mount-Elizabeth“-flatgebouw officieel in gebruik genomen.

Om 5 uur 'smiddags, nadat een zeventigtal genodigden, waaronder de architect, de uitvoerders alsmede de nieuwe bewoners, zich bij de ingang hadden verzameld, werden zij door de heer Kruyt verwelkomd, waarna onze Directeur, Mr. L. ter Braake, die speciaal voor deze openingsplechtigheid naar Singapore was gekomen, een toespraak hield.

Na dank te hebben gebracht aan de architect, de heer S. H. Van Sitteren, de aannemers en uitvoerders, richtte de heer ter Braake zich speciaal tot de aanwezige K.P.M.-gezinnen. Daarbij realiseerde de heer ter Braake zich, dat er bij velen de vraag naar voren was gekomen of onder de huidige omstandigheden de bouw van dit grote project wel verantwoord geacht kon worden. Hoewel het feit, dat dit enorme gebouw met flats voor 40 gezinnen op zichzelf al het concrete antwoord daarop is, wilde de heer ter Braake hierop verder ingaan, waarbij hij de grote belangen, welke onze Maatschappij in dit deel van de wereld heeft, memoreerde alsmede de plaats, die het Singapore-Agentschap daarin inneemt, daaraan

toevoegend dat de Raad van Bestuur en de Directie zoveel vertrouwen in de toekomst van deze belangen heeft, dat tot de bouw van dit grote project werd besloten.

De heer ter Braake, die destijds als Agent Singapore een belangrijk aandeel heeft gehad in de totstandkoming van dit flatgebouw, besloot zijn toespraak met het uitspreken van de wens, dat de huidige en toekomstige bewoners steeds gelukkig daarin zullen leven.

Door het wegnemen van de K.P.M.-vlag, onthulde Mevrouw ter Braake daarna een gedenksteen.

In het bijbehorende kleuterschoollokaaltje bracht de heer ter Braake een heildronk uit op onze Maatschappij, waarna de aanwezigen nog enige tijd gezellig bijeen bleven.

Het zeven-verdiepingen hoge nieuwe flatgebouw ligt in het centrum van Singapore (vlak bij de Orchard Road) op een mooi begroeide heuvel, de Mount Elizabeth en de flats heten dan ook „Mount Elizabeth“-flats. Bij het ontwerp van dit gebouw heeft de archi-

tect, evenals dit reeds werd toegepast bij het K.P.M./R.I.L. flatgebouw "Dunearn Court", het systeem van twee-verdiepingen-flats gevolgd. De slaapkamers en badkamer liggen boven de woonkamer en keuken. Een sierlijke binnentrap verbindt deze beide delen.

Het gebouw bevat 28 twee slaapkamer- en 12 drie slaapkamerflats. Behalve een klein kinderzwembad is er op het terrein, zoals U hierboven al heeft gelezen, een modern schoollokaal voor een kleuterklasje gebouwd.

\*

Ter gelegenheid van de ingebruikname van het nieuwe flatgebouw te Singapore, stuurde een onzer lezers ons de volgende dichterlijke ontboezeming:

## Het Mount Elizabeth Flatgebouw

Op een flinke heuvel  
Staat een nieuwe flat  
Voor 40 KPM-gezinnen  
Is die daar gezet.

Met een oprijlaantje  
En een round-about,  
Garages en een schooltje  
Zijn eraan gebouwd.

Hier en daar wat planten  
En een kinderbad,  
Bovendien 2 liften  
Nou, wie doet je wat.

De flats zijn ruim en practisch,  
Aesthetisch zijn ze af,  
Van de moderne keuken  
staat ied're huisvrouw paf!

De kasten, platjes, kamers,  
't Is alles goed "geplanned".  
Behalve 't allerkleinste,  
Is elk vertrek "befanned".

In badkamer en keuken  
Een boiler voor 't gemak.  
De huur voor al dit schoons,  
Merkt ieder in z'n zak!

Vloeren, gangen, trappen  
Zijn netjes opgedweild.  
En alle KPM-ers  
Keurig weer "gefiled".

't Stond ook wel wat slordig  
'n Gezin zo hier en daar,  
Maar nu zijn we eind'lijk  
Gezellig bij elkaar.

't Was een hele drukte  
Die verhuizing zo "en masse"  
Doch nu we eenmaal zitten  
Is ieder in z'n sas.

Achter samenwoningswee  
Voorgoed een punt gezet.  
Dus daarom: Hiep, hiep, hiep hoezee  
Voor de Mount Elizabeth flat!

R. V.

Het Mount Elizabeth-flatgebouw met op de voorgrond de toegangsweg en de kleuterschool.







*De heer en mevrouw Mr. L. ter Braake, de architect de heer S. H. van Sitteren en de agent Singapore, de heer J. Kruijt met echtgenote bij de ter gelegenheid van de opening van het Mount Elizabeth-flatgebouw onthulde gedenkplaat.*

## SPORTNIEUWS

### Tennis

De in de vorige „Uitlaat” aangekondigde bekerwedstrijden, georganiseerd door de D.V.N. (Diplomatieke Vertegenwoordiging der Nederlanden) hebben dus op 28 en 29 September jl. een aanvang genomen. Als eersten traden in het strijdperk D.V.N. versus N.H.B., waaruit D.V.N. met een glansrijke 6—0 overwinning tevoorschijn trad, hiermede zich dus een plaats veroverende in de nader te spelen winnaars-ronde.

De daarop volgende Zaterdag-Zondag t.w. 5 en 6 October had het K.P.M.-team kamp te leveren tegen de Borsumij. De overwinning met een eindstand van 4—3 werd door ons op het nippertje behaald. Op het nippertje, omdat de oorspronkelijke eindstand 3—3 was, gelijk op dus, zodat de twee le reservisten t.w. de heren Moertanto (K.P.M.) en Tan (Borsumij) de laatste beslissende partij moesten spelen. Er werd hard gevochten om dit laatste winstpunt te behalen en dat op vrijwel het heetst van den dag. Helaas moest de hr. Tan het in de derde set opgeven vanwege beenkramp. De uiteindelijke uitslag van 6—4, 5—6, 2—0 voor hr. Moertanto spreekt voor zichzelf. Ons K.P.M.-team heeft zich aldus ook een plaats veroverd in de winnaars-ronde. Deze laatste ronde om de beker zal dan gespeeld worden op 26 en 27 October a.s. en wel tegen D.V.N., tegen wie we reeds eerder zulke prettige wedstrijden hebben gespeeld.

Al met al een zeer geanimeerde wedstrijd en er werd met enthousiasme gespeeld.

Op 26 en 27 October l.l. is onder grote belangstelling de laatste en beslissende ronde gespeeld geworden. In deze ronde wist ons K.P.M.-team in een serie spannende games de zege te behalen en hiermede de gelukkige bezitter te worden van de „Eduard-beker”, zo genoemd naar de heer Eduard, die als tennis-enthousiast deze wisselbeker aan D.V.N. ten geschenke gaf. Met op de eerste dag een eindstand van 2—1 in het voordeel van D.V.N., wist onze K.P.M.-ploeg het op de tweede dag met een uitslag van 3—3 tot een gelijk spel te brengen. Ook ditmaal moest dus door de reservisten, en wel de heren Gerungau (K.P.M.) en Soesman (D.V.N.), de beslissende strijd geleverd worden. Hulde aan onze heer Gerungau, — hij is reeds de 5 kruisjes gepasseerd — die in een subliem gespeeld verdedigings-, en voor zijn tegenstander zeer uitputtend spel in 2 straight sets: 6—2, 6—1 — voor ons team de overwinning wist te behalen. Nog een speciale vermelding verdienen ook de beide andere herensingles t.w.: 1e: herensingle:

hr. Metzelaar versus hr. Jacob  
2e: herensingle:

hr. Boegheim — hr. Filon Jr.  
De 1e herendouble was voor onze sterke combinatie Boegheim/Jüch een partij van kat en muis. Onze complimenten voor de tenniscapaciteiten van Mr. Boegheim. Over het algemeen

werd door alle partijen goed spel geleverd; het publiek werd van het begin tot het eind in spanning gehouden. De vele ah's en oh's, afgewisseld door diepe stilte en opklaterende applausjes, bewezen het intense medeleven der talrijke supporters. Het geheel had een zeer geanimeerd en gezellig verloop. Tot slot werd door de heer Niehof namens het D.V.N.-team een kort woord gesproken, waarna hij de beker aan de heer Jüch, onze voortvarende clubleider, uitreikte, die op zijn beurt namens onze club dankte en alle aanwezigen uitnodigde een driewerf hoera voor de heer Eduard, die zich ook onder de aanwezigen bevond, uit te brengen, waarmee dit geanimeerde tennisfeest werd besloten.

### Lloyds weer in Polen

Lloyds Register of Shipping heeft aangekondigd, dat er in October van dit jaar, voor het eerst sedert 1950, weer vertegenwoordigers van Lloyds in Polen zouden worden gestationeerd.

Meegedeeld werd, dat Lloyds er in toegestemd heeft haar waarnemingswerkzaamheden in Polen te hervatten op verzoek van de scheepsbouw-industrie in Polen, welke thans beschikt over belangrijke installaties voor scheepsbouw en herstelwerkzaamheden bij de drie voornaamste werven te Gdansk, Stettin en Gdynia. De hoofdvertegenwoordiger in Polen wordt de heer E. Tee, die voorheen dienst heeft gedaan in Engeland, Italië, Nederland en Japan. Hij zal te Gdansk gestationeerd worden en bijgestaan worden door twee Engelse waarnemers. De Poolse scheepsbouwers hebben volgens Lloyds reeds plannen voor de bouw van „een aantal schepen van de Lloyds Register Class” in 1958 en 1959. Daarbij zijn drie motortankschepen van 18.000 dwt en een aantal schepen voor stukgoederenvervoer.

### Brand

In de buurt stond de zaak niet al te best bekend, maar de agent van de brandverzekering wist dit niet en was ten slotte blij, dat hij een nieuwe order kon noteren. Op dezelfde dag, waarop de eerste premie betaald was en de polis bij de eigenaar bezorgd was, brandde de zaak af. Grondig en volkomen. De verzekeringsmaatschappij dacht — natuurlijk — aan opzet, maar zij kon niets bewijzen en ook het politieonderzoek leverde geen resultaten op. Enkele dagen later schreef de verzekeringsmaatschappij een brief aan de polishouder: „Mijnheer: U hebt bij ons een brandverzekering afgesloten. De polis was Maandag j.l. om tien uur 's morgens in uw bezit en uw brand brak pas om half vier uit. Alvorens wij er toe overgaan u de schade te betalen, zouden wij gaarne van u willen vernemen, waaraan deze vertering te wijten is?”

## Ladies Night Rotary Club Makassar aan boord van ons vlaggeschip

Bijkans is het traditie geworden, dat jaarlijks de Ladies Night van de Rotary Club Makassar gehouden wordt aan boord van onze „Plancius”. Uitgaande van de Rotary-gedachte is dat samenkomen van de Rotarians met hun dames (Anns) niet alleen maar een feestelijk gebeuren. Het dient n.l. ook om in een genoegelijke sfeer tastbare vorm te geven aan het grote ideaal van de Rotary om dienstbaar te zijn voor elkaar en met elkander verenigd te zijn.

Voor de Planciaden was het, mede op grond hiervan, een aangename en eervolle taak om namens onze Maatschappij op de Ladies Night Makassar van Dinsdag 17 September j.l. als gastheren te mogen optreden. Evenals een normale Rotary-avond werd na de ontvangst de z.g. Fellowship gehouden voor het onderlinge contact, waarbij koele drank en aangeklede borrel werd geserveerd. De officiële opening van de avond kwam op het vastgestelde uur door de Voorzitter van de Rotary Club Makassar.

Voor het houden van een causerie was ditmaal aangezocht Ann Warouw,

echtgenote van de vice-voorzitter Prof. Warouw, die als onderwerp koos:

„De taak van de Ann in de gemeenschap”. Op duidelijke wijze zette spreekster de taak van de hedendaagse huisvrouw uiteen en ging daarna nog uitvoeriger in op de doelstellingen van de Rotary, waarbij ze onder meer de nadruk legde op het volgende:

„Een andere plicht van ons als Ann is niet minder belangrijk, d.i. te leven volgens het Rotary-ideaal, het ideaal van het dienen en daarom, waar wij ook zijn, in onze eigen familiekring, in onze Moederkring, Vrouwenkring of in welke sociale groep ook”.

Tenslotte bracht Ann Warouw haar dank uit aan de Directie van de K.P.M., de gastheer van de avond Commodore Corsten, officieren en bemanning van de „Plancius” voor deze avond.

Uit het spontaan applaus bleek wel duidelijk aller instemming met de interessante causerie en na nog een gezellig samenzijn werd deze Makassar-avond op het ss. „Plancius” beëindigd.

stellen van de aard van de ziekte. Zodra deze vaststaat kan een zinvolle behandeling worden ingesteld. Daarbij zal menigmaal kunnen worden volstaan met het geven van een leefregel en kunnen de medicijnen achterwege blijven.

Vele van de ziekten die wij doormaken, moet het lichaam op eigen kracht uitvechten. Soms kunnen we daarbij helpen door het innemen van medicamenten. Meestal is het voldoende de vechtlust en de kracht van het lichaam zo groot mogelijk te maken. Soms moeten we daartoe naar bed, soms moeten we beslist niet naar bed. De ene keer is het beslist noodzakelijk bepaalde dingen niet en andere wel te eten, meestal is het voldoende een goed samengestelde normale gevarieerde voeding te gebruiken.

Er is alle reden om vertrouwen te hebben in een aantal medicamenten. Het is echter onjuist een te groot vertrouwen in alle geneesmiddelen te hebben. Dat heeft namelijk twee belangrijke bezwaren. Door een te groot vertrouwen krijgt men in de eerste plaats de neiging alle heil bij ziekte van medicamenten te verwachten, terwijl niet of niet voldoende wordt beseft, dat een van de belangrijkste bijdragen, die de mens zelf tot zijn gezondheid kan leveren, een gezonde levenswijze is. Goed samengesteld voedsel, voldoende nachtrust, zinvolle vrijetijdsbesteding, zoveel mogelijk frisse lucht en een opgewekt humeur dragen bij tot een goede gezondheid en tot een spoedig herstel bij ziekte.

We menen wel eens teveel dat gezondheid bij de dokter of bij de apotheker te koop is, terwijl wij ons lot in dit opzicht voor een groot deel in eigen hand hebben. Het tweede bezwaar van een te groot vertrouwen in tabletten, pillen en drankjes is dat men zelf gaat dokteren zodra er een geringe stoornis bestaat. Hoofdpijn wordt dan direct bestreden met een tabletje, een verstopping met een pil, pijn in de buik met een poeder en hoesten met een drankje. Soms is dat gevaarlijk en meestal is het overbodig.

Als iemand met wat hoofdpijn een uurtje gaat liggen, is het meestal over en als de hoofdpijn langer dan een dag duurt of steeds weer terugkeert, is een nauwkeurig onderzoek noodzakelijk. Onschuldige vormen van verstopping kunnen vrijwel altijd door een goede voedingswijze worden hersteld. Plotse optredende verstopping mag nooit op eigen gelegenheid worden behandeld, vooral niet als die gepaard gaat met pijn in de buik. Het onder die omstandigheden zelf dokteren is levensgevaarlijk. Pijn in de buik is altijd reden om het advies van een

## MEDICIJNEN

De jonge arts, die met zeer veel kennis en betrekkelijk weinig ervaring de deur van de universiteit, waar hij zijn opleiding volbracht, met een zucht van verlichting dichtslaat, heeft een aantal uitgesproken opvattingen over de wijze waarop de geneeskundige praktijk moet worden uitgeoefend.

Eén daarvan heeft betrekking op het voorschrijven van geneesmiddelen. Bij het uitvoeren van de praktijk komt hij binnen de week tot de ontdekking, dat zijn opvatting misschien wel juist is, maar in ieder geval geen leidraad kan zijn voor het handelen.

Immers, de jonge dokter heeft geleerd, dat men geneesmiddelen alleen moet voorschrijven indien dat medisch noodzakelijk is. Zodra hij echter deze stelling in praktijk probeert te brengen, krijgt hij moeilijkheden met zijn patiënten. Want voor patiënten is sinds onheuglijke tijden aan ziekzijn het slikken van geneesmiddelen verbonden. De medicijnman uit de grijze oudheid ontleende zijn macht voor een deel aan het kruidenaftreksel waarvan hij alleen de samenstelling kende. En zoals hij als het ware een deel van zijn persoonlijkheid via het medicijn aan de patiënt

overdroeg, zo ontnemen op dit ogenblik vele drankjes, poeders en pillen hun werkzaamheid voor een belangrijk deel aan het feit, dat ze door de dokter zijn voorgeschreven, dus aan het vaak onbewuste vertrouwen, dat de patiënt in zijn dokter stelt.

Een groot aantal stoornissen in de gezondheid geneest ook zonder dat men er medicijnen voor inneemt. Dat wil niet zeggen, dat we met Lou de Palingboer van mening moeten zijn, dat het allemaal altijd wel vanzelf zal overgaan, zodat het geen zin heeft de hulp van de dokter in te roepen, want ook dat is onjuist. Tegen bv. tuberculose, longontsteking, andere ontstekingsprocessen en stofwisselingsstoornissen beschikken we over zeer werkzame middelen, die geen dokter zou kunnen, laat staan zou willen, missen. Waar het echter in eerste instantie om gaat is om het vast-





Pasar Ikan (Djakarta)

(foto: Dr. A. F. van Heerde)

dokter te vragen. Wat hoesten in aansluiting aan een verkoudheid verdwijnt meestal vanzelf als het roken een paar dagen wordt gestaakt. Als het niet een week na het begin verdwenen is, moet men zich laten onderzoeken.

Met zelf dokteren moet men zeer voorzichtig zijn. Naar mijn mening is het alleen geoorloofd wanneer de aard

van de aandoening reeds eerder door de dokter is vastgesteld en deze niet ernstig is. In alle andere gevallen moet het risico, dat is verbonden aan het op eigen gelegenheid slikken van geneesmiddelen, worden vermeden.

G. C. Soeters, arts

*Hoe groter de hindernis, des te eervoller haar uit de weg te ruimen.*

MOLIERE

# Op weg naar mijn standplaats A.D. 1912

Het was medio September 1912 dat ik, werkzaam op het Hoofdkantoor te Djakarta, werd aangewezen om de met verlof naar Europa gaande Agent der KPM te Gorontalo, tijdelijk te vervangen.

Aangezien er haast bij was en mijn vrouw mij op dat moment wegens ziekte niet kon vergezellen, vertrok ik met mijn zoon van 3 jaar per ss. „Van Cloon” onder commando van gezagvoerder Arnolds en de latere chef Nautische Dienst, de heer Van der Meyden als le stuurman, van Tandjong Priok. De reis ging via verschillende kustplaatsen, Surabaya, Makassar, Balikpapan, enz. naar de noordkust van Celebes. Na een reis van ca. 12 dagen liet de „Van Cloon” op een namiddag het anker vallen ter rede van Kwandang.

Het troosteloze landschap dat daar voor ons lag was Noord-Celebes en de bedoeling was dat ik van Kwandang te paard de oversteek door het gebergte naar Gorontalo zou maken. Nadat het schip 2 maal had gefloten, werd de scheepsvlet te water gelaten en de voor Gorontalo bestemde brievenpost, evenals schrijver dezes, daarin geladen en onder de zorgen van de 2de stuurman naar het strand gebracht, waarmede echter nog een half uur stevig roeien gemoeid was.

Daar stonden wij dan in de blubber. De kampong Kwandang bestond uit een paar inheemse woningen en een twee-



*De vroegere sociëteit „Wilhelmina” te Gorontalo.*

persoons pasanggrahan, welks mandoer mij op het strand met een „selamat datang” verwelkomde.

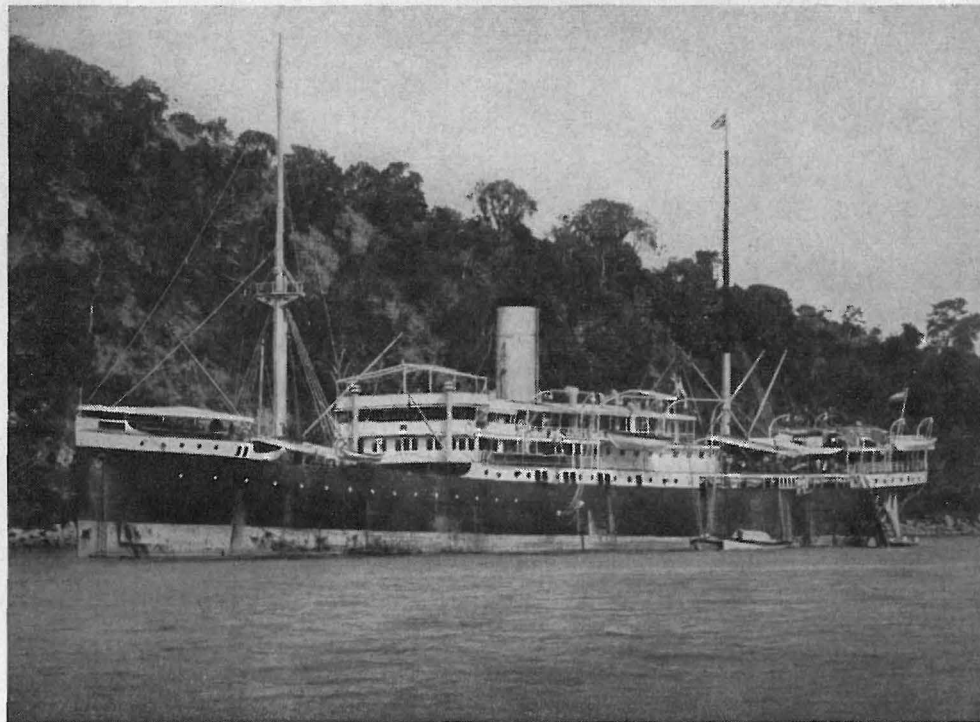
Hoe primitief alles ook was, de verzorging voor die ene nacht was voldoende en ik herinner mij er een goede nachtrust te hebben genoten. Volgens het opgemaakte plan de campagne zouden er de volgende morgen om 6 uur twee bergpaardjes klaar staan, een voor

de gids en een voor mij, de post volgde met twee picolpaarden. Met een dosis optimisme en wat fantasie, voelde ik mij als een 2de handse Hannibal vóór zijn tocht over de Alpen.

Precies op tijd verscheen de gids met de paarden en, alsof het mijn dagelijkse werk was, wierp ik mij in het zadel. De tocht zou 6 uur duren en daar het door vrij zwaar bergterrein ging, was de onderneming niet zo eenvoudig. De Indonesische gids zou als leider voorop gaan, maar het ging mij al spoedig te langzaam en ik nam dan ook gauw de leiding over, maar..... dat zou me geen tweede keer gebeuren. Door de kronkelende weg door het mooie gebergte was er al spoedig van de gids niets meer te zien. Plotseling begon mijn rossinant echter kuren te vertonen en weigerde nog één voet te verzetten. De reden daarvoor werd mij al heel gauw duidelijk.

Op enige tientallen meters vóór mij stond namelijk een met grote gekromde slachtanden gewapende babi roesah (wild zwijn). Nu had ik deze knapen nooit eerder gezien, maar ik wist wel dat zij gevaarlijk waren. Er bleef mij dan ook maar één weg open..... Met rechts het hoog opgaande gebergte, links een diep ravijn, vóór mij dat voorwereldlijke monster en onder mij een schichtig paard was een besluit spoedig genomen. Gelukkig kon ik mijn paard op het smalle bergpad nog rechtsomkeerd laten maken en toen ging het in galop terug naar de achtergebleven

*Het oude ss. „Van Cloon” te Gorontalo.*







Hotel „Veldberg” (met petroleumverlichting) te Gorontalo.

## REGEN

Gisteren vroeg belde een man op, die dadelijk zei: „Zeg Kees, met dit weer gaan we d'r echt niet uit, hoor, en het schijnt in de loop van de dag nog erger te worden. Dus dan volgende week maar”. Hij was verkeerd verbonden, maar omdat hij de stem had van iemand die dat toch nooit zou hebben aangenomen, lieten we het maar zo, en spraken in principe af, dat we mekaar dan aanstaande zondag zouden zien.

„Tenzij het weer giet”, zei hij nog waarschuwend.

„Nee, dan niet, natuurlijk niet”, riepen we terug.

„Nou, dag, tot ziens”.

„Ja, het beste”.

We vielen terug in bed, en begonnen naar de regen te luisteren, Kees was nu waarschijnlijk al op, omdat hij niet beter wist dan vandaag een gast te zullen krijgen, of misschien wel twee, of misschien nog wel meer. Die man had misschien wel vier kinderen, en Kees maar wachten bij het raam. „Ze zijn laat”, zou hij tegen z'n vrouw zeggen, en z'n vrouw zou antwoorden: „Ze wachten natuurlijk de bui af”.

De bui!

Het was verrukkelijk de storm te horen aanzwellen. Aan de overkant van de straat sloeg een deur dicht — daar stond er waarschijnlijk eentje buiten. Een man met een paraplu, schrap in de wind om dat scherm open te krijgen. Natte voeten. Natte broekspijpen

ook, want niemand houdt ooit een paraplu voor zijn broekspijpen. Die man van Kees had het goed geschoten. Vermoedelijk was die nou ook naar bed gegaan, met de hele familie weer onder de warme dekens. „Kees zei ook, je hebt groot gelijk”, zou hij tegen z'n vrouw zeggen. „Met dat weer komt geen hond de straat op”. Maar Kees had niets gezegd. Kees liep nu te ijsberen door z'n woning, en telkens te roepen: „waar blijven ze nou?”, en de kinderen van Kees werden lastig, en zijn vrouw ging maar vast koffie zetten.

„Die komen direct heus wel”, zou ze zeggen.

De regen sloeg nu heel hard, alsof het door de ramen heen moest. Waar zou zo'n Kees nou wonen? In Oost misschien, in zo'n glimmende straat met een goot waar het langs gutste — uitholland water. Of zou die man beneden Kees heten? Of iemand aan de overkant? Waarom zouden we niet voor de zekerheid even opbellen — de hele regenachtige zondag door iedereen voor de zekerheid even opbellen, en vragen: „Neemt u me niet kwalijk, maar bent u Kees? Bent u werkelijk Kees? Nou, dan komen ze niet”.

„Wie niet?”

„Nou, die man die bij u zou komen”.

„Er zou niemand bij me komen”.

„O, dan bent u Kees niet”.

„Ik ben Kees wel”.

Nietes, welles, zou dat dan gaan, en langzamerhand vielen we in een diepe slaap, die tot laat duurde.

(uit: „Algemeen Handelsblad”)

gids. Ik vertelde hem wat mij was overkomen en gezamenlijk ging het toen verder en over een ander iets lastiger bergpad bereikten wij na ruim 7 uren rijden, maar zonder verdere avonturen, het meer van Lombotoe.

Daar stond door de goede zorgen van de Agent te Gorontalo een bandy op mij te wachten en na nog twee uur rijden bereikte ik mijn nieuwe standplaats.

Nu zult U zich misschien afvragen: „waar bleef uw zoon?” Wel, evenals men overal bereidwillige mensen vindt, was dat ook toen het geval. Aan boord van de „Van Cloon” waren nl. een paar dames en een van hen nam mijn zoon onder haar hoede, verzorgde hem te Menado tot het schip van de Sangiren Talaudeilanden wederom te Menado terugkeerde en leverde hem toen weer aan gezagvoerder Arnolds af.

Ruim 14 dagen na mijn aankomst te Kwandang arriveerde de „Van Cloon” met mijn zoon te Gorontalo. Ik geloof wel dat het tegenwoordig iets eenvoudiger gaat om als Agent der K.P.M. zijn standplaats te bereiken. N.

## Geboorte-aankondiging

*Een trotse vader, die als auto-handelaar de gehele dag met auto's in de weer was, kondigde de geboorte van een zoon als volgt aan:*

*„Gewicht: vier kilogram; wielbasis: drieënvijftig centimeter; lichtinstallatie: heldere blauwe koplampen met automatische dim-inrichting; chassis: goed uitgebalanceerd, sterke en soepele vering; carrosserie: rammel- en knarsvrij; lak: zalmkleurig; claxon: hoogfrequente vibrator, het luidst als de benzinetank leeg is; model gestroomlijnd met mooie rondingen aan voor- en achterkant; benzinetank: 0,1 liter, centraal gelegen; circulatiesysteem: waterkoeling; speciale uitrusting: veiligheidsriemen, ruitensproeiers en vele andere accessoires.”*

— De Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen heeft aan een Nederlandse elektriciteitsmaatschappij een aanbieding gedaan voor de levering van een complete atoomcentrale met een nuttige produktie van 150.000 kilowatt. Deze activiteiten bij „De Schelde” op atoomgebied konden ontplooid worden in samenwerking met de Nuclear Power Plant Company te Knutsford.

# Archipel-vaart in het verleden

door  
G. Knijpenga  
XXVIII

**H**et was juist in die jaren, dat door veel voorkomende scheepsrampen ook in Europa de wenselijkheid naar voren kwam, dat voor de schepen gediplomeerde gezagvoerders en stuurlieden werden geëist. De N.H.M. bijvoorbeeld begon in 1857 te weigeren schepen te bevrachten van en naar Europa, waarop niet, al naar gelang de grootte, één of meerdere gediplomeerde stuurlieden aanwezig waren.

Genoemde bepaling van het Gouvernement was dus een stimulans om geleidelijk tot bekwame scheepsgezagvoerders en stuurlieden te komen in de Archipelvaart. Voor haar bevrachtingen heeft het evenwel tot 1880 geduurd alvorens zij deze eis in de uitbesteding van het vervoer van hare ladingen kon stellen.

Het voorstel der commissie om de zeebrieven te verdelen in vier klassen, werd kennelijk terzijde gelegd. In 1858 werden bij Staatsblad 134 nieuwe bepalingen bekend gemaakt voor de afgifte van zeebrieven. Daarin lazen we, dat zeebrieven werden verleend aan schepen, die op Europese wijze waren getuigd (ook de stoomschepen waren daaronder begrepen). Deze zeebrieven werden uitgereikt aan alle ingezetenen zonder enkel onderscheid. Schippers werden gehouden om deze zeebrieven te allen tijde aan boord te hebben,

teneinde ze desverlangd aan de autoriteiten te kunnen tonen.

Bij de aanvragen van een eerste zeebrief moesten worden overlegd de acte van eigendom of, indien de vaartuigen nieuw gebouwd waren, de bijlbrief en de meetbrief. Verder moesten worden opgegeven de naam van het schip, de naam van de schipper en moest een verklaring van ingezetenschap worden overlegd. Slechts ingezetenen van het land zelf mochten het bevel voeren. Zeebrieven waren 4 jaar geldig; bij aanvraag voor een nieuwe, moest de oude worden overlegd. Zeebrieven kwamen te vervallen, indien het schip van eigenaar wisselde of wanneer het schip door vertimmering in grootte of soort wijzigde of wel geheel verloren ging.

Zodoende werden dus alle landaarden op gelijke wijze behandeld en werd niet meer gevraagd dan strikt noodzakelijk was om een waardevol document op te stellen. Ook met de bepaling, dat de zeebrief steeds aan boord moest zijn en aan de autoriteiten desverlangd moest worden getoond, werd e.e.a. gemakkelijker gemaakt. Oorspronkelijk was namelijk voorgeschreven, dat de gezagvoerders van particuliere vaartuigen bij aankomst in een haven of rede, verplicht waren binnen 24 uur hun zeebrieven, passen en andere scheeps-

papieren op het havenkantoor te brengen, alwaar zij tot hun vertrek werden aangehouden en een behoorlijke acte van uitklaring kon worden getoond.

De exploitatiecijfers der schepen zagen er toen niet bepaald opwekkend uit. Hierbij dient evenwel steeds voor ogen te worden gehouden dat, zonder deze schepen in de vaart te brengen, geen zaken hadden kunnen worden gedaan, zodat het rendement feitelijk niet juist te becijferen is.

In 1837 zagen wij bijvoorbeeld voor de bark „Sumatra” aan bevaren vrachten opgebracht f 25.000 (wij hebben deze getallen overzichtelijkheidshalve afgerond, aangezien het ons per slot toch te doen is om een globale indruk te krijgen — Kn.)

Aan premie-assuranties, gages en onkosten werd betaald f 32.000, waarbij nog f 13.000 werd gereserveerd voor gemaakte onkosten te Calcutta en terugbrenging van het schip van genoemde haven, na door de équipage te zijn afgelopen.

Voor het jaar 1847 vonden we voor drie schepen de volgende getallen:

„Sumatra”	
bevaren vrachten .....	f 18.000
assuranties, gages, reparaties .....	f 18.250
(klein verlies, doch geen afschijving op het schip)	
„Mercurius”	
bevaren vrachten .....	f 6.300
assurantie, gages, reparaties .....	f 25.000
„Calypso”	
bevaren vrachten .....	f 5.600
onkosten .....	f 14.000
ontvangen verzekering v.h. verongelukken op rif .....	f 27.000
het schip had nieuw gekost .....	f 22.000

In 1850 waren er 2 schepen:

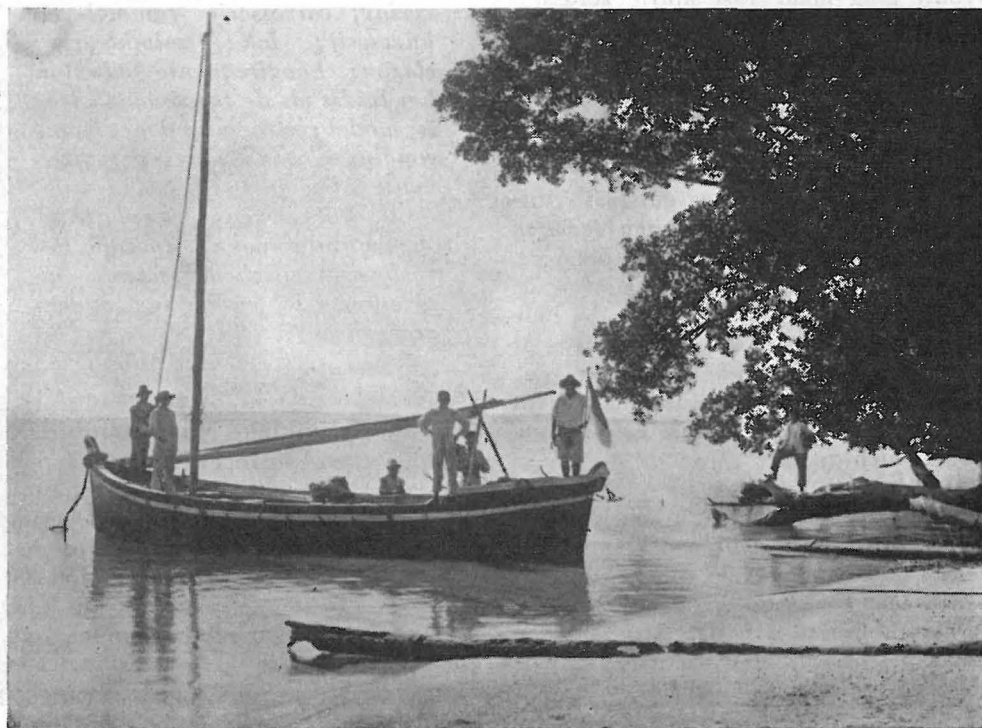
„Sumatra”	
bevaren vrachten .....	f 6.300
assurantie, gages, reparatie .....	f 12.000
afschrijving .....	f 3.800
„Mercurius”	
bevaren vrachten .....	f 1.600
assurantie, gages, reparatie .....	f 3.900
afschrijving .....	f 1.600

Laatstgenosmd schip werd in 1855 te Bandjermasin verkocht en bracht f 15.000 op, waarmede men zeer was ingenomen. Toch leverde dit per saldo nog een verlies op.

Aan bevaren vrachten had het schip de laatste reizen in dat jaar gemaakt f 7.500, doch de gages etc. bedroegen f 7.200, aan reparatie en scheepsbenodigdheden werd uitgegeven f 12.600, daarbij werd nog f 750,— aan onkosten gemaakt bij de verkoop. Het schip stond nog te boek voor een waarde van f 12.000.

De „Oosterling” maakte in 1855 de eerste reis naar Bandjermasin in ballast, kosten f 3.800, de retourvracht aan rottan en gutta percha bracht f 2000.— op. De tweede reis naar Makassar en Lombok werd besomd op f 5.600, de kosten bedroegen f 5.350 en leverde dus

(foto: W. Groeneveldt) Een prauw van de Enggano-eilanden. Foto-archief Kon. Inst. v/d Tropen





nog een kleine winst op. „De Directie zal zich nog onthouden, eenig voordeel uit te spreken over de voordeelen die dit schip in den vervolge voor de Maatschappij zal kunnen afwerpen”, aldus vonden wij hierbij aangetekend. Het zou echter blijken dat dit vaartuig in haar kortstondige vaart belangrijke verliezen opleverde.

Zoals vermeld, moest de „Oosterling” na veel moeite in veiling te Surabaia reeds in 1860 worden afgekeurd en kon worden verkocht. De totale exploitatie van dit schip kunnen wij hier als volgt becijferen:

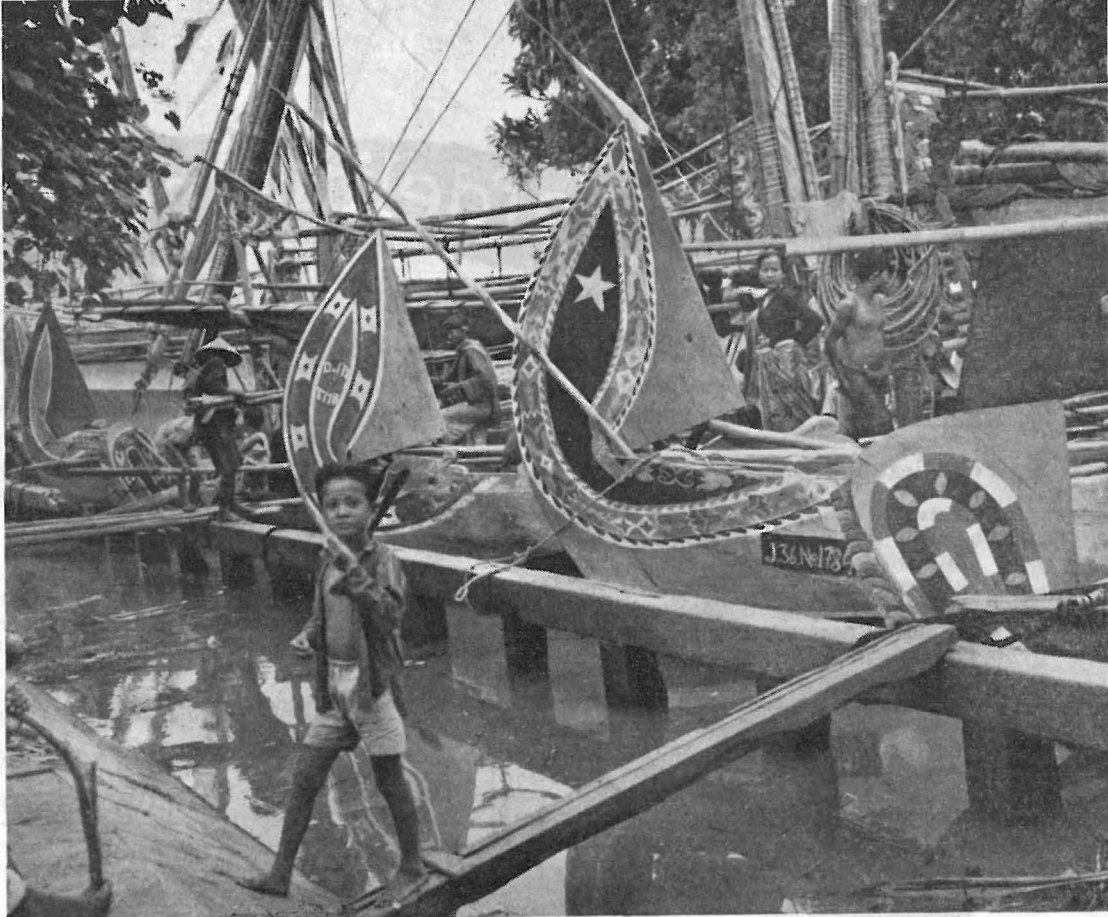
Het schip had gekost, geleverd te	
Batavia .....	f 102.000
Kosten vertimmering .....	f 9.500
	<hr/>
	totaal f 111.500
Opbrengst verkoop .....	f 19.000
	<hr/>
Bruto verlies .....	f 92.500
Exploitatie: 1855 verlies	f 1.500
1856 winst	f 19.000
1857 winst	f 15.500
1858 winst	f 13.000
1859 verlies	f 7.000
1860 verlies	f 6.000
	<hr/>
	Saldo f 33.000
	<hr/>
Netto verlies f	59.500

Is het een wonder, dat de President van de Factory in zijn jaarverslag 1859/60 verzuchtte: „De treurige ervaring met de „Oosterling” als met de vroeger in ons bezit geweest zijnde bodems opgedaan, moet er vanzelf toe leiden om voor het vervolg af te zien van het uitoefenen van het reedersbedrijf voor onze eigen rekening”.

Men kon zich toen reeds op dit standpunt stellen, dat geregelde steeds meer uitbreidende lijndiensten der stoomvaart ontstonden en tevens geleidelijk scheepsruimte door derden werd aangeboden. Dezelfde ervaringen, als hiervoor beschreven, zullen ongetwijfeld ook andere handelshuizen hebben opgedaan, doch om zaken te kunnen doen, was men wel genoodzaakt in de eerste helft der 19de eeuw er een eigen rederijbedrijf op na te houden.

Wij menen evenwel niet te veel gezegd te hebben om dit alles als een noodzakelijk kwaad te beschouwen, waarvan men het liefst zo spoedig mogelijk verlost wilde worden, toen andere mogelijkheden ontstonden. Dat het aantal Europese rederijbedrijven in de loop der jaren dus belangrijk verminderde, is hiermede naar onze mening voldoende verklaard. Het scheepvaartbedrijf is nu eenmaal te kostbaar dat een handelshuis alleen maar noodgedwongen op zich zou nemen. Het is immers een veel te omvattende organisatie om „het er maar eventjes bij waar te nemen”!

In het begin van de 19de eeuw kon men zoutpannen vinden langs de gehele



*Prauwen te Pasar Ikan (Djakarta).*

(foto: Dr. A. F. van Heerde)

noordkust van Java, doch hoe oostelijker men kwam, des te beter werd de kwaliteit van het zout. Zout van Tanara in Bantam was het slechtste, dat van Pakis in Krawang iets beter, dan kwamen de kwaliteiten van Indramajoe en Paradi; Sidajoe en Grisse leverden reeds zout van goede kwaliteit, doch het beste kwam toch van Madura en wel van Boendei en Sumenep.

In 1823 werd de zoutaanmaak in de Residenties Japara en Joana gestaakt, zulks in verband met de ongunstige resultaten die de kosten niet dekten. De zoutpannen werden daarna als visvijvers verpacht. Geleidelijk werd de zoutwinning dan ook op Sumenep geconcentreerd. De winning was oorspronkelijk in particuliere handen. Na een tegen de zoutpachters gevoerd proces, waarbij bleek welke schandelijk hoge winsten werden gemaakt, werd in 1813 door Raffles de zout-regie ingevoerd. Toen het Nederlandse gezag terugkeerde, bleef deze regeling bestaan.

Het rijk van Sumenep werd in die tijd (1850) beschreven als zeer welvarend te zijn. Men handelde niet alleen met Java, doch ook met Sumatra, Banka, Celebes, Borneo, de Molukken, Timur, doch vooral ook met Bali. De voornaamste vaartuigen waarmede de inwoners van Sumanap hun producten vervoerden, waren de toep, padukans en tjemplangs. Ingevoerd werd voornamelijk rijst en uitgevoerd werden katjang, klappers, asem (tamarinde), vee en huiden. Door de steeds toenemende handel, vermeerde de welvaart der bevolking,

Zo zagen wij bijvoorbeeld op 18 Juni 1860 in de haven van Sumenep geregistreerd:

de bark „Kinderdijk” (Zwanenburg) naar Semarang;  
de schoener „Fathool Hair” (Sech Bahabassy) naar Pasoeroean;  
de schoener „Mifrijool Moeloeh” (Braie) naar Pasoeroean;  
de bark „Fait Alim” (Sech Lachbal) naar Bandjermasin;  
de bark „Adenan” (Moh. Alie) naar Tegal;  
de brik „Hawi Haer” (Said Baoesia) naar Tjeribon;  
de bark „Zephyr” (Goei Patjoen) naar Semarang.

Het was dus niet alleen het zout, dat de welvaart bracht (de winning daarvan was trouwens in 1836 voor de bevolking reeds verboden), ofschoon velen daarbij emplooi vonden. De Sultan scheen in te zien, dat niet alles op één kaart moest worden gezet; hij nam trouwens zelf daadwerkelijk aan de scheepvaart deel. Werden reeds in 1825 voor 12 schepen (700 last) zeebrieven voor Sumenep uitgeschreven, in 1843 bezat de Sultan de „Admiraal de Ruyter” (200 last), terwijl eveneens stonden ingeschreven de brik „Hathoel Moengin” (51 last) en de schoeners „Zoutman” (102 last) en „Dolphijn” (55 last). In 1853 stonden op naam van de Sultan van Sumenep ingeschreven een viertal kleine schoeners, namelijk de „Vorstelijk Genoegen” (23 last), de „Mefredjool” (24 last), de „Catharina Hendrika” (40 last) en de „Sophia” (10 last). Deze schepen namen eveneens aan het zoutvervoer deel, hetwelk door het gouvernement werd uitbesteed.

(wordt vervolgd)

# van onze afdeling personele zaken

## De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats

### AANGEKOMEN

#### Per vliegtuig:

B. Verspuj	4de wtk.	29/9	ex RV
Ch. A. de Roy van Zuydewijn	adj. chef	2/10	ex GSV (naar TD/S'baia)
F.J. Damen	gezagv.	5/10	ex RV
P. Zonneveld	2de stm.	6/10	ex RV/SV
H.H. Mersen Senn van Basel	hfd. empl.	8/10	ex EV (naar ag. S'pore)
G. Potjewijd	1e stm.	15/10	ex RV
G.H. Schagen	empl.	16/10	ex EV (naar ag. S'pore)
B.G. Bloemers	gezagv.	19/10	ex RV

#### Per ms. „Oranje” ddo. 1/10:

H.J. Stok en gezin	gezagv.	ex RV
Mevr. H.M.C. Bismeyer-Milatz en kind	gezin gezagv.	
Mevr. A.S. van Hekken-Hazelaar en kinderen	gezin 1e stm.	
F.G. van Amersfoorth en gezin	2de stm.	ex RV
Mevr. F.M. Mulder-Faber en kinderen	gezin 1e stm.	
Mevr. Th. E. de Vries-Poublon	echtg. 4de wtk.	
M. Langeweg en gezin	empl.	ex EV (naar ag. S'pore)

#### Per ms. „Willem Ruys” ddo. 24/10:

Jhr. J.W.O. van den Bosch en echtg.	adj. chef	ex EV (naar afd. DV/HK)
J.A. Hofstede en gezin	Baas A	ex EV (naar Werkpl./Tg. Priok)
Mevr. A.C.J. Akkerman-Ober	echtg. empl.	
Mevr. J.G. van Waart-Niekamp en kinderen	gezin empl.	
G. Jansen en gezin	hfd. wtk.	ex RV
Mevr. R.S. Jansen-Lalu	echtg. 3de wtk.	
Mevr. J.M. Bijl-Alexander	echtg. 3de wtk.	

Welkom!

M.E. Roumimper en gezin	hfd. empl.	EV/OP (ex Naut. Inst./Tg. Priok)
A. Bikker en echtg.	3de stm.	RV/SV
L.A. van Waardenburg en gezin	3de stm.	ontslag op verzoek

#### Per ms. „Willem Ruys” ddo. 30/10:

A.N.P. Belle en echtg.	empl.	EV (ex afd. PZ/AZ)
E.R. Willems en gezin	empl.	EV (ex afd. DV/HK)
R. Groenemeyer en gezin	2de stm.	RV
G.R. van Haagen	2de stm.	ontslag op verzoek
Mej. M.A.H. Coerts	verpl.	einde dienstverband.

Een goede reis en behouden aankomst!

### NIEUW AANGENOMEN:

B.C. Steevensz	11. stm.	ddo. 1/10 aangek. per ms. „Oranje”
A.P. Tuinenburg	11. stm.	„ „ „ „ „ „
R.A. van Eyk	5de wtk.	„ „ „ „ „ „
J. Lourens	5de wtk.	„ „ „ „ „ „
P.J.H. Riksen	5de wtk.	„ „ „ „ „ „
L.J. de Groot	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
Ch. R.D. Hogendorp	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
R. Loots	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
J.A. Nauta	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
Th. G. Pondaag	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
B.F.A. Kerger	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
Mej. J.P. de Jong	empl.	„ 6/10 „ „ vliegtuig. (naar Afd. PZ/AZ/HK)
Chew Gin Hoa	empl.	„ 6/10 naar afd. CM <sup>3</sup> /HK
H.M. van Ovost	3de stm.	„ 13/10 aangek. per vliegtuig
J.W. Uilenburg	kv. gezagv.	„ „ „ „ „ „
D. den Dulk	11. wtk.	„ 24/10 ms. „Willem Ruys”
J.C. Lamars	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
L.M. Malingré	5de wtk.	„ „ „ „ „ „
L.W. Nagel	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
L.J.G. Peeters	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
C.H. Pruyers	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
W. E. Tomei	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
D. Waleson	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
M.L. de Bruyn	11. wtk.	„ „ „ „ „ „
E.F. Liefkes	empl.	„ „ „ „ „ „ (naar ag. S'pore)

Welkom bij onze Maatschappij!

### MUTATIES:

Alibasah	loc. empl.	ddo. 30/9 van afd. ND/HK naar ND/Tg. Priok
----------	------------	--

### K.P.M. Reclame-kalender 1958

Evenals het vorige jaar zal een beperkt aantal van de voor 1958 uit te geven K.P.M. reclame-kalenders beschikbaar kunnen worden gesteld voor leden van ons personeel, tegen betaling van Rp. 25.— per exemplaar.

Deze 1958-kalender zal van aardige fotoreproducties (geen bedrijfsfoto's) en een aantrekkelijk schutblad zijn voorzien.

Bestellingen dienen uiterlijk 1 December a.s. bij de Afd. Passage/P.T. van het Hoofdkantoor te worden ingediend.

### VERTROKKEN

#### Per vliegtuig:

J.B.G. Bakker	hfd. wtk.	30/9	RV/VP
J.W. Swaving	2de stm.	7/10	RV/SV
A. Treffers	2de stm.	7/10	RV/SV
P. Oudt	2de stm.	9/10	RV/SV
J.W. Siegers	2de stm.	9/10	RV/SV
H.J. Spruyt	2de wtk.	9/10	RV/SV
H.L. Manson	chef van dienst	11/10	EV (ex afd. VZ/HK)
J.A. Harmsen	2de stm.	16/10	RV

#### Per ms. „Waterman” ddo. 29/9:

M.L.J. de Zeeuw	3de wtk.	ZV
A. de Groote	11. wtk.	ZV

#### Per ms. „Oranje” ddo. 8/10:

L.G. Romswinkel en echtg.	adj. chef	EV (ex ag. Medan)
G.E. Thijssen	hfd. wtk.	RV/OP
T. v.d. Dool en echtg.	hfd. wtk.	RV



# Onze jubilarissen

Moh Hasan dilahirkan di Djatinegara pada tg. 1 Desember 1902. Ia mulai bekerdja di



**Moh. Hasan**  
Opas Kepala dibagaian  
CD/H.H.  
35 tahun  
1 Desember 1957

K.P.M. pada tg. 1 Desember 1922. Pada tg. 1 Desember 1956 ia dinaikkan pangkatnya menjadi opas kepala. Tg. 1 Desember j.a.d. ia akan memperingati saat ia mulai bekerdja pada Maskapai kami 35 tahun yang lalu. Harap kami pada hari itu ialah mudah-mudahan ia banyak kali lagi berjumpa dengan tahun yang bahagia.

**P. Soealang**  
machine-motordrijver  
35 jaar  
20 December 1957  
(geén foto beschikbaar)

6 Juni 1905 werd Pieter Soealang te Pangoe (Ratahan) in de Minahasa geboren. Op 20 December 1922 trad hij als smid in dienst van onze Maatschappij. Na het diploma voor machinedrijver te hebben behaald, werd hij op 1 Juli 1928 als zodanig aangesteld.

Gedurende Wereldoorlog II is de heer Soealang blijven doorvaren, o.a. op de „Van Goens” en de „Melchior Treub”. In 1956 behaalde hij het diploma voor motordrijver en op 20 Juli van dat jaar werd hij tot die functie bevorderd.

**C. Schavemaker**  
hoofdwerktuigkundige  
25 jaar  
6 December 1957  
(geén foto beschikbaar)

Carel Schavemaker werd 6 Maart 1912 te Hilversum geboren. Hij doorliep de Ambachtschool en de Zeevaartschool te Vlissingen. 6 December 1932 trad hij als 5de werktuigkundige in dienst van onze Maatschappij. In 1935 behaalde hij het diploma A voor scheepswerktuigkundige. 1 Januari 1941 werd hij bevorderd tot 4de werktuigkundige. Gedurende de bezettingsjaren van Indonesië tijdens de 2de Wereldoorlog is de heer Schavemaker blijven doorvaren (o.a. op de „Ruys”, de „Thedens”, de „Patras” en de „Bontekoe”).

In Februari '48 behaalde hij te Den Haag het diploma B-I en op 1 Juli 1949 werd hij tot 3de werktuigkundige aangesteld. In December '50 behaalde hij het diploma B-II voor scheepswerktuigkundige. 1 Januari 1951 werd hij benoemd tot 2de werktuigkundige en 1 Juli '56 volgde zijn bevordering tot hoofdwerktuigkundige.

Jean Hubert Gedeon Mesters werd 5 Januari 1909 te Medan geboren. Hij doorliep de 3-j.

HBS en volgde daarna de studie aan de Zeevaartschool te Delfzijl. Hij behaalde zijn diploma voor 3de stuurman GHV in April 1932 te Den Haag en trad 27 December 1932 als 4de stuurman in dienst van onze Maatschappij. In 1937 behaalde hij, eveneens te Den Haag, het diploma voor zijn 2de rang. 1 October 1940 werd werd hij tot 3de stuurman bevorderd. Gedurende de Tweede Wereldoorlog is de heer Mesters blijven doorvaren (o.a. op de „Le Maire”, de „Heemskerk”, de „Koen Hoa” en de „Kampar”).

In 1947 behaalde hij het diploma voor 1e stuurman GHV te Den Haag; hij werd op 1 Januari 1949 bevorderd tot 2de stuurman. 1 Januari 1951 volgde zijn aanstelling tot 1e stuurman en 1 Januari 1957 werd hij benoemd tot gezagvoerder.



**J. H. G. Mesters**  
gezagvoerder  
25 jaar  
27 December 1957

Cornelis Tjebbes werd 13 Mei 1911 te Katwijk aan Zee geboren. Hij behaalde het



**C. Tjebbes**  
gezagvoerder  
25 jaar  
27 December 1957

diploma HBS V en volgde daarna de studie aan de Kweekschool voor de Zeevaart. In Den Haag behaalde hij op 26 April 1932 het diploma voor 3de stuurman GHV; op 27 December van datzelfde jaar trad hij als 4de stuurman in KPM-dienst. In 1936 behaalde de heer Tjebbes te Djakarta het diploma voor zijn tweede rang; 1 Januari 1941 werd hij tot 3de stuurman bevorderd. Gedurende de Japanse bezetting van Indonesië kwam de heer Tjebbes in verschillende interneringskampen terecht. Na Japans capitulatie, in 1946 werd het diploma voor 1e stuurman GHV behaald te Den Haag en 1 Januari 1949 volgde zijn benoeming tot 2de stuurman. 1 Januari '51 werd hij aangesteld tot 1e stuurman en op 1 Januari 1957 werd hij tot gezagvoerder bevorderd.

## Ons Decembern timer

Zoals ieder jaar te doen gebruikelijk heeft ook ditmaal de Redactie het plan om met een speciaal Kerstnummer van „de Uitlaat” te komen. Dit nummer zal, om het beter tot z'n recht te doen komen, tegen 20 December a.s. worden verspreid.

Red.

## Wat zegt de dokter?

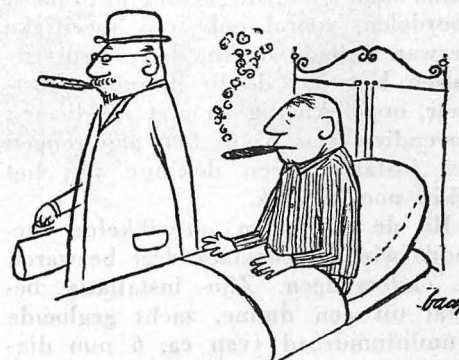
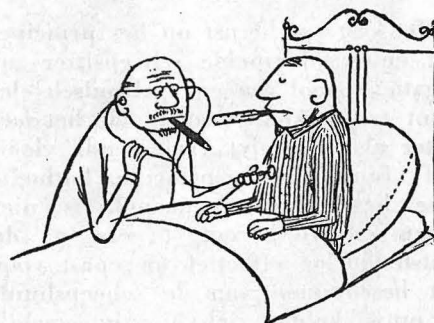
Dr. Samuel Garth, een bekend geneesheer in het Engeland uit de eerste helft van de achttiende eeuw, had op zekere avond met volle teugen genoten van zijn grote liefde, de wijn. Het was laat geworden en schertsend zei een van de andere aangeschoten heren: „Garth, je moest eindelijk eens ophouden met drinken en je patiënten te hulp snellen.”

„Het doet er niet veel toe of ik ze nog zie vanavond,” antwoordde Garth, „er zijn er negen zo slecht aan toe dat alle dokters van de wereld niet in staat zijn ze te redden, en de andere zes zijn zo sterk dat alle dokters van de wereld ze niet dood kunnen krijgen.”

\*

Whistler, de schilder die in Engeland leefde maar in Amerika was geboren, had een poedel waarop hij bijzonder gesteld was. De poedel had een keelinfectie, waarin Whistler aanleiding vond brutaalweg een van de beroemdste keelspecialisten van Londen te laten komen. Deze vond het niet leuk aan het ziekbed van een hond te worden geroepen, maar hij zei niets. Hij schreef een recept, incasseerde een flink honorarium en reed naar huis.

De volgende dag kwam er een ijlbood bij Whistler: of hij zo vlug mogelijk bij de keelspecialist wilde komen. De schilder dacht belangrijk nieuws over zijn hond te zullen vernemen, liet zijn werk liggen en haastte zich op weg. Vriendelijk ontving hem de specialist: „U had u niet zo hoeven haasten, mijnheer Whistler. Ik zou alleen uw advies willen hebben voor het schilderen van mijn huisdeur.” Whistler schilderde op dit paneel een van zijn mooiste schilderijen.



# Kathodische bescherming

## Nieuw systeem ter bestrijding van roestvorming

Tijdens een persontvangst ter gelegenheid van het in de vaart komen van de "Musi Lloyd", werd bekendheid gegeven aan een door de heer Ir. E. Vossnack, in samenwerking met de heer J. H. Visscher, beiden van de Technische Dienst der Kon. Rotterdamsche Lloyd, ontwikkeld systeem om roestvorming — corrosie — aan de ijzeren scheepshuid onder water tegen te gaan. Aan de uitwerking van deze methode van kathodische bescherming (zoals een dergelijk anti-roestvorming-systeem heet) werd ook door de Technische Dienst in het algemeen alsmede door velen in de Lloyd-werkplaatsen, spontaan en met geestrijke grote medewerking verleend.

Gedurende ongeveer anderhalf jaar hebben de heren geëxperimenteerd met Ir. Vossnack's vinding en toen kon worden gezegd, dat deze belangrijke ontdekking ten aanzien van de bestrijding van het euvel der corrosie, met welk euvel de scheepvaart van oudsher worstelt, het stadium had bereikt, waarin het in 't openbaar kon worden gelanceerd, nadat op de voor dit systeem ontworpen installatie inmiddels door de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd octrooi was aangevraagd. Thans wordt deze vinding met succes reeds op ongeveer tweederde van het totale aantal Lloyd-schepen toegepast.

Waarschijnlijk hebt u in de kraant reeds een en ander over deze kathodische bescherming bij de Lloyd gelezen, want er werd in de gehele pers veel aandacht aan besteed. Maar de in die dagen buitengaats zijnde zeevarenden, die zich bovendien wel in 't bijzonder hiervoor zullen interesseren, hebben veelal genoeg moeten nemen met een kort bericht daarover in het dagelijkse nieuwsbulletin van Radio Holland. Met name voor hén — en ook voor alle andere lezers, die er wel wat méér van willen weten — zullen wij daarom in dit artikel, zonder al te technisch te worden, iets uitvoeriger ingaan op deze vinding, waarop wij met recht trots zijn, omdat zij kwam uit onze technische „keuken”!

### Negatieve pool

Het systeem berust op het principe, het ondergedompelde scheepsijzer tot negatieve pool van een galvanisch element te maken, waarbij dan het zeewater als electrolyt (geleidende vloeistof) fungeert. Dit principe, kathodische bescherming genaamd, is niet nieuw en werd voor 't eerst na de laatste oorlog effectief toegepast voor het beschermen van de scheepshuid. Er ontwikkelden zich hieruit verschillende methoden, die echter alle, naast voordelen, vooral ook hun specifieke bezwaren hadden. In de meeste gevallen b.v. was de bescherming kostbaar, ongelijkmatig en niet regelbaar; bovendien was voor het aanbrengen der installatie een dokking van het schip noodzakelijk.

Bij de door hem ontwikkelde methode wist Ir. Vossnack deze bezwaren te ondervangen. Zijn installatie bestaat uit een dunne, zacht gegloeide aluminiumdraad (van ca. 6 mm dia-

meter), die ongeveer 50 meter achter het schip door het water sleept. Deze draad is verbonden met de positieve pool van een stroombron (dynamo of gelijkrichter), terwijl het schip verbonden is met de negatieve pool hiervan. Er wordt op deze wijze een galvanisch element in het zeewater gevormd. De draaiende dynamo fungeert als electronenpomp, zuigt electronen (negatieve lading) uit de aluminiumdraad en pompt deze via de draad in het stalen schip, de schroef en het roer. De oplossingsdrang van het scheepsijzer in het zeewater wordt door de electronentoevoer onderdrukt, terwijl de oplossingsdrang van de aluminiumdraad, ten gevolge van de electronenafvoer wordt versterkt.

Het ondergedompelde scheepsijzer corrodeert dan niet meer; de roestvorming in platen, lasnaden en nagelkoppen is grotendeels gestopt en de schroeven „ont-zinken” niet langer. De aluminiumdraad daarentegen teert weg. Tijdens dit proces bevindt zich

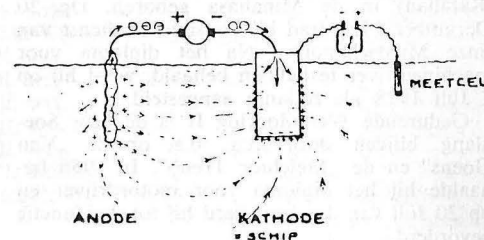
In het Juli-Augustus-nummer van „de Lloyd-Mail”, het personeelsorgaan van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, troffen wij een interessant artikel aan over een nieuw door de Technische Dienst der KRL ontwikkeld systeem ter bestrijding van roestvorming aan de ijzeren scheepshuid onder water.

Wij hebben gemeend om bedoeld artikel „Kathodische Bescherming” onze lezers niet te mogen onthouden en drukken het daarom in extenso hierbij in ons orgaan af.

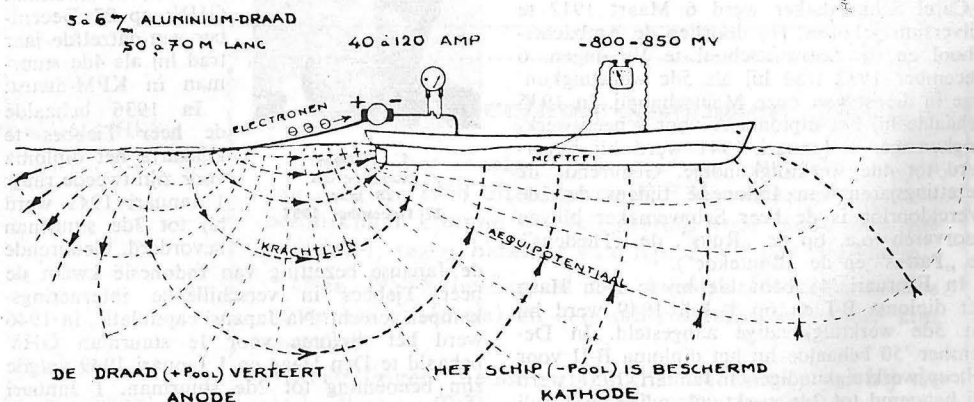
in het zeewater, tussen de beide polen, een electrisch veld. Het gedeelte nu van het onderwaterschip, dat zich in dit electrische veld bevindt, wordt tegen corrosie beschermd. En nu is juist het merkwaardige van dit systeem, dat het gehele onderwaterschip, van vóór tot achter, zich in dit electrische veld bevindt en dus beschermd wordt, dank zij de grote afstand tussen de beide polen en de goede geleidbaarheid van zeewater. Zoet of brak water geleidt niet en daarom is in havens met zoet water kathodische bescherming niet mogelijk; de corrosie is hier echter ook belangrijk minder.

### Juiste stroomsterkte

De stroomsterkte van de dynamo wordt ingesteld afhankelijk van de spanningsmetingen tussen het scheeps-

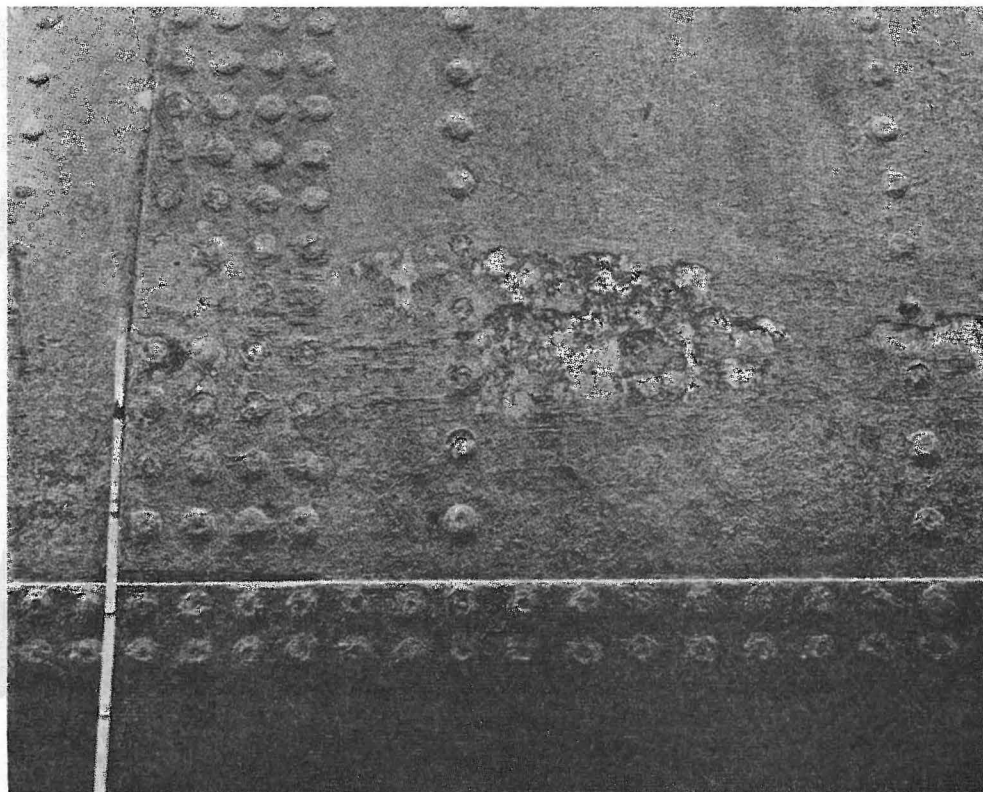


### KATHODISCHE BESCHERMING SYSTEEM K.R.L.



VAREND





Oppervlaktecorrosie en weggeteerde nagelkoppen.

ijzer en een meetcel in het zeewater naast het schip. Deze metingen worden verricht met behulp van een millivoltmeter. De spanning van het schip ten opzichte van de cel moet dan tot op een bepaalde negatieve waarde worden gebracht, zodat de corrosie gestopt wordt. Is de stroomsterkte te laag, dus de electronentoevoer te klein, dan wordt het schip te weinig negatief en vindt het corrosieproces voortgang. Is de stroomsterkte daarentegen te hoog, dus de electronentoevoer te groot, dan wordt het schip te sterk negatief. De corrosie is in het laatste geval wel geheel gestopt, maar er treden dan ongewenste nevenverschijnselen op, zoals het afbladderen van de verf en kalkaanslag op de scheepshuid.

Het is derhalve van het grootste belang, de stroomsterkte op het juiste niveau te kunnen regelen. In warm water b.v. is de stroomsterkte, nodig om het schip op de juiste spanning te houden, belangrijk groter dan in koud. Kale onderwaterschepen vragen veel meer stroom dan goed geconserveerde schepen. Voor een varend schip is twee- à driemaal méér stroom nodig dan voor een stilliggend schip.

#### Speciaal voor lange zeetrajecten

Het is in de praktijk gebleken, dat het normale, min of meer gebrekkige, verfsysteem, aangevuld met kathodische bescherming, de beste resultaten geeft en ook het meest economisch is.

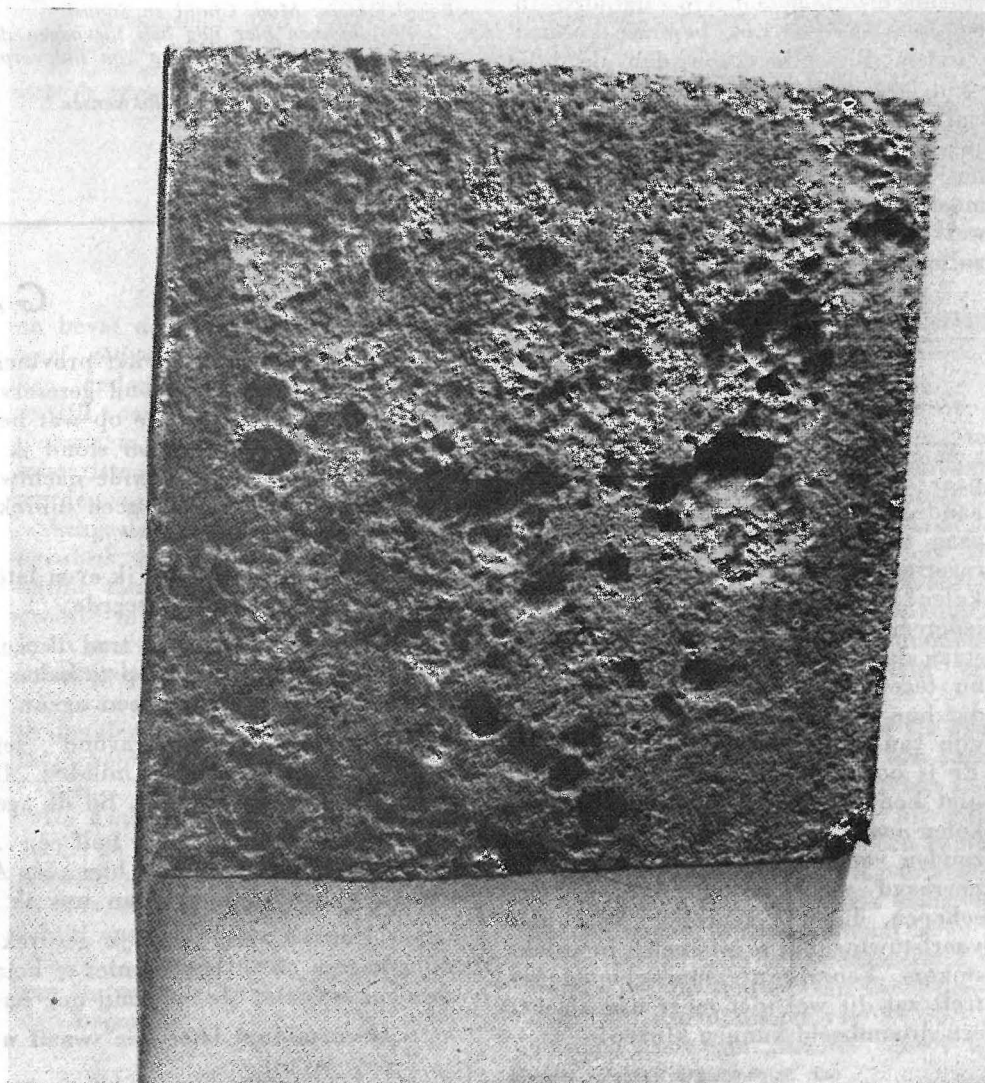
De installatie is speciaal geschikt voor grote schepen met lange zeetra-

jecten, zoals passagiersschepen, tankers en grote vrachtschepen.

*Tijdens het experimentele stadium werd deze installatie b.v. ook aan boord van de Willem Ruys geplaatst. Meer dan dertien maanden bleef ons vlaggeschip toen onafgebroken in de vaart, zonder te dokken. En terwijl anders wegens intering van de scheepshuid onder water om de zes maanden een dokbeurt voor dit schip noodzakelijk is, bleek er nu, na ruim dertien maanden, van roestvorming nog nauwelijks sprake te zijn. De Inspecteur van onze Technische Dienst, de heer Ir. P. van Overbeek, die dit tijdens bovengenoemde ontvangst aan de persvertegenwoordigers vertelde, voegde hieraan toe: „Wij stonden te hikken van vreugde, toen wij na dertien maanden in het dok het blanke ijzer zagen, daar waar wij aan de scheepshuid allerlei roestpokken hadden verwacht”.*

De bedrijfskosten van de installatie zijn, naar de praktijk heeft uitgewezen, laag te noemen. Maar enige zorg ervoor

Putcorrosie in achtersteven.



door de opvarenden van het schip is natuurlijk wel vereist, om het nuttig effect niet verloren te doen gaan. Ieder etmaal moet b.v. de aluminiumdraad een eindje worden bijgevoerd, om het verlies aan draad (die immers langzaam wegteert) te compenseren. Ook de stroomsterkte moet regelmatig gecontroleerd worden.

Voor de opvarenden, met name de stuurlieden, der schepen, waarop de kathodische bescherming werd toegepast, is hier een woord van dank zeker op zijn plaats. Vooral de kinderziekten leverden voor hen nogal wat moeite en raadsels op. En ook nu dragen hun metingen nog steeds bij aan de verdere ontwikkeling van het systeem.

Mocht bij plotseling achteruitslaan van de schepsschroef de draad in de schroef komen, dan wordt het zachte aluminium terstond afgesneden, zonder schade aan de schroef te veroorzaken.

Op het aangroeien van de scheepshuid heeft de kathodische bescherming geen invloed; niet ten kwade, maar ook niet ten goede. Zou men nu ook nog een effectieve bestrijdingsmethode hiertegen kunnen vinden, dan zou het aantal dokbeurten van een normaal vrachtschip met langere tijden in tropische havens ook beperkt kunnen worden. Bovendien zou dan de blijvende gladheid van de scheepshuid een belangrijke brandstof- én tijdsparing geven. Zover zijn we echter nog niet, want dit probleem is heel moeilijk op te lossen; maar wie weet, wat de scheepsgeleerde heren nog eens zullen uitvinden!

(uit: „de Lloyd Mail”)

### De weg terug.

Wie zou ooit gedacht hebben, dat een paar jaar nadat de Engelse regering aandrang bij de industrie om over te gaan van steenkool op olie, nu dezelfde regering vraagt om terug te keren tot kolen? De reden hiervoor is voor iedereen duidelijk genoeg, maar hoe staan de oude Engelse theorie-strategen nu tegenover hun bekende opvatting, dat hun land onafhankelijk behoort te zijn van buitenlandse energiebronnen? Er is ook een tijd geweest, waarin ze niet konden dromen van schepen, die kolen naar Engeland i.p.v. uit Engeland zouden vervoeren! Momenteel is er al gevraagd naar de mogelijkheid om schepen, die olie gebruiken voor hun voortstuwing, om te schakelen in kolenstokers. Vooral wat motorschepen betreft zal dit wel niet meer dan slechts een droombeeld kunnen blijven!

(uit: Shipbuilding & Shipping Record)



Op 23 en 24 September j.l. werden in het Ziekenhuis Petamburan examens afgenomen voor het diploma van mantri-verpleger(ster). Alle kandidaten hadden het geluk te slagen. Op bovenstaande foto examinatoren en examinandi bijeen.

Zittend v.l.n.r.: R. Moeljono; Dr. A. F. van Heerde (directeur-geneesheer van het Ziekenhuis Petamburan); Dr. R. Saijono; Zuster Ch. G. Gerritsen (directrice Ziekenhuis Petamburan); Zuster N. Tiedeman en Broeder G. W. Teunissen.

Staande v.l.n.r.: R. Soebagio; P. Simandjuntak; Mej. Soewartih Said; Mej. Hadjazana Djamil; Mej. Sjojani; Mej. Soewarsih Watjih; Mej. T. Sihombing; Mej. H. Pakambanan; Paisol Akuan; Mod. Cholil en Sanusi.

Wij kunnen hier nog aan toevoegen dat op 26 en 27 September d.a.v. examens zijn afgenomen voor het diploma van hulpverplegers(sters); ook voor dit examen zijn alle 10 kandidaten geslaagd.

Alle geslaagden onze gelukwensen!

(foto: Frank Bodmer)

## GAST

Toen ik 's nachts in het provincieplaatsje aan het hotel arriveerde, waar ik in de loop van de avond gereserveerd had, bleek het reeds onaandoenlijk gesloten te zijn. Ik drukte op wat bellen en rukte aan enige deuren, maar er werd niet gereageerd. Daar stond ik dus zonder onderkomen en zelfs zonder enige bagage. Een passerende nachtwaker nam mij met enige achterdocht op, maar toen hij zag dat ik geen inbrekerswerktuig bij mij had werd hij enorm behulpzaam.

Het resultaat was dat ik even later in een ander, veel beter hotel belandde waar ik dus de nacht passeerde.

De volgende morgen trad ik echter de eerste aangeduide herberg weer binnen om mijn spullen op te halen. De waard zat er al grimmig zijn bestaan te betreuren, samen met een agent.

„U was al dicht gisteravond”, zei ik. Hij gromde. „Ik heb nog gebeld”, bracht ik aarzelend in het midden. „Ik sluit precies om twaalf uur”, bromde de man, „geen minuut later”. En de agent knikte wijs.

„Jawel”, zei ik, „maar half één...” „is geen twaalf uur” vulde de waard onwrikbaar aan; „en het is hier géén Amsterdam”, voegde hij er duister aan toe. „Nee”, antwoordde ik, „dan was ik niet hier geweest”.

Het was een moeilijk gesprek in de vroege ochtend. Enfin, ik kréég mijn bagage en ik hoefde niet te betalen voor het stallen. Maar toen ik al bij de deur was riep de man mij nog na:

„Geen minuut later dan twaalf uur”.

Uit: „De Volkskrant”



## MARITIEME EMANCIPATIE ?

Het moet voor de suffragettes uit het begin van deze eeuw, voor zover zij dit nog kunnen meemaken, een mooie gedachte zijn, dat ook het bemannen van koopvaardischepen nu niet langer strikt een aangelegenheid zal zijn van het (nog?) sterke geslacht.

De Noorse reders van het s.s. "Suninger", dat in timecharter vaart voor de Canadese Saguenay Terminals, schijnen namelijk een oplossing voor het bemanningsprobleem aan boord van hun schepen gevonden te hebben door enkele van de officieren en overige bemanningsleden toe te staan hun vrouwen als werkend bemanningslid mede te nemen. Het s.s. "Suninger" volbrengt driehoeksreizen tussen Engeland, Noord-Amerika en West-Indië en in deze hoedanigheid verblijft het schip dus voor lange perioden buiten Noorwegen: het toch al niet eenvoudige vraagstuk, hoe bemanningen voor schepen te werven en vast te houden, doet zich vooral bij een dergelijk langdurig verblijf buiten het Moederland in sterke mate gevoelen en de rederij in kwestie hoopt nu door een groter aantal echtgenoten aan boord mee te nemen, een zeemansloopbaan aantrekkelijker te maken. Er bestaat reeds een zich steeds meer uitbreidende tendenz om gezagvoerders en officieren toe te staan hun respectievelijke vrouwen voor een reis mee te nemen, doch voor zover wij weten, werd dit nog niet gecombineerd met het accepteren van een officiële funtie aan boord.

Op de "Suninger" echter zijn de echtgenoten van twee machinisten aan boord als stewardessen, die de zorg hebben voor het onderhoud van de accommodatie, de bediening in de eetsalon, alsmede de verzorging der officieren en van eventuele passagiers. In de bemanningskwartieren bevindt zich eveneens een stewardess, die gehuwd is met de scheepstimmerman. Het is helaas niet bekend, in hoeverre de verschillende dames met elkaar overweg kunnen. Dit lijkt ons namelijk een geheel nieuw probleem voor de reders.

(uit: SMN-nieuws)

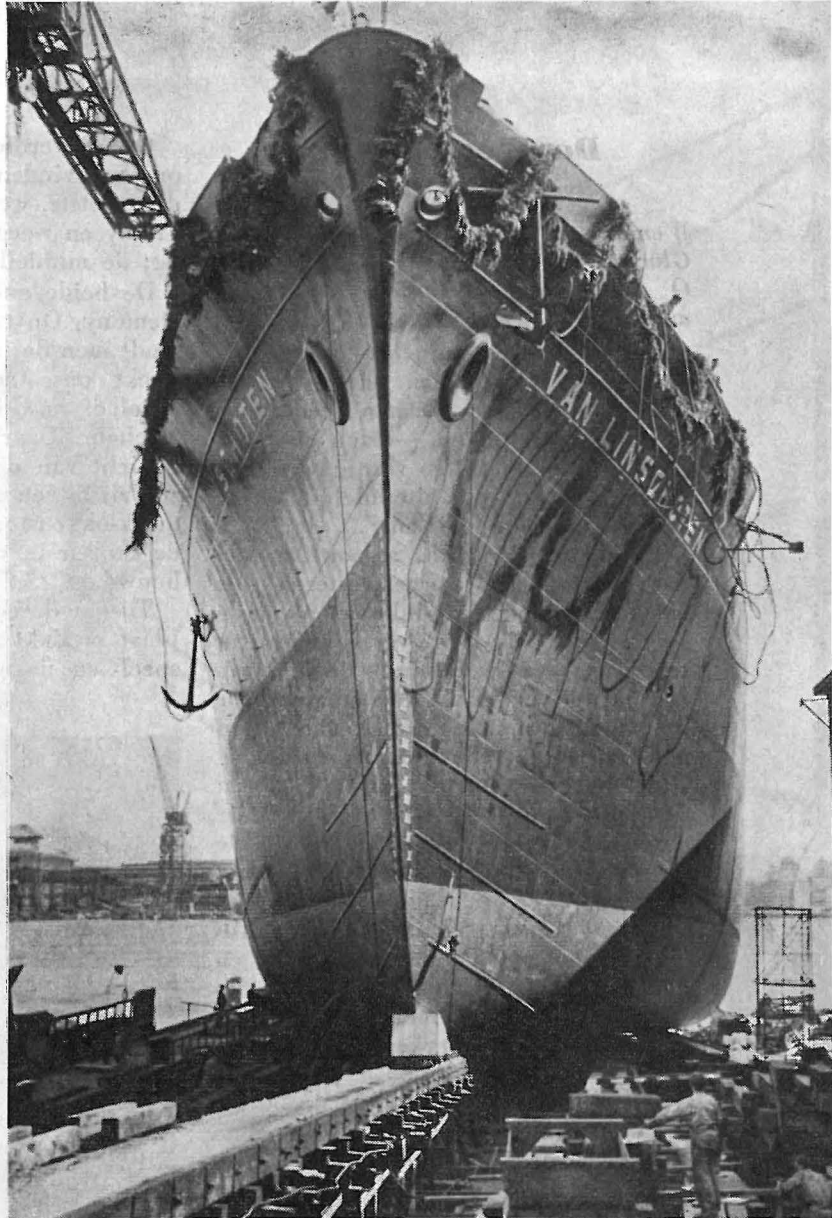
\*

## KRIJGT ONASSIS MEDEZEGGINGSSCHAP IN JAPANESE SCHEEPSWERF?

Een merkwaardig bouwcontract werd onlangs door de Japanse Kawanami scheepswerf te Osaka afgesloten met de Griekse tankreder Onassis. De overeenkomst, welke nog niet geheel definitief is, voorziet in de bouw van 5 tankschepen van 100.000 ton draagvermogen elk,

Zaterdag 24 Augustus j.l. werd het ms. „Van Linschoten” met goed gevolg door Mevrouw B.J.L. Lucas-Kurtz, echtgenote van Directeur Mr W.A.J. Lucas, bij de Werf Gusto tewater gelaten. Verschillende leden van de Raad van Bestuur waren bij deze tewaterlating tegenwoordig, alsmede de oud-directeuren de heren Vas Dias, De Jong en De Koe. Ook Mevrouw Pronk van Hoo-geveen en kinderen gaven van hun belangstelling blijk.

Op nevenstaande foto het moment waarop de „Van Linschoten” het natte element opzoekt.



en bevat de bepaling dat de Japanse werf gedurende 3½ jaar geen order van andere reders mag accepteren, terwijl voorts 2 vertegenwoordigers van Onassis in de nieuwe Raad van Commissarissen van de werf zullen moeten worden opgenomen.

Aangezien de Kawanami-werf op het ogenblik niet over de faciliteiten beschikt tankschepen van de gevraagde grootte te bouwen, noch de middelen heeft een reorganisatie tot dit doel te bekostigen, heeft Onassis aangeboden 20% van de totale bouwkosten vooruit te betalen teneinde de werf aan het nieuwbouwprogramma te kunnen aanpassen.

De Kawanami-scheepswerf, die gedurende de tweede Wereldoorlog een der grootste van Japan was, doch na 1945 in financiële moeilijkheden kwam, beschikt over een grote werf te Nagasaki, alwaar in November met de bouw van de eerste tanker zou kunnen worden begonnen.

\*

## DE GROOTSTE SCHEEPSSCHROEF OOK IN NEDERLAND VERVAARDIGD.

De grootste schroef, welke men tot op heden in Nederland heeft vervaardigd, werd enige weken geleden met de "Black Eagle" van de Black Diamond Lines Inc. verscheept naar Norfolk. De schroef, welke door Lips Scheepsschroeven-Gieterij N.V. te Drunen uit cunialbrons werd gegoten, heeft een diameter van ruim 7 m bij een gewicht van 25.000 kg.

De opdracht tot gieten werd via Phs. van Ommeren N.V. te New York gegeven t.b.v. de National Bulk Carriers Ltd. te New York, welke rederij bij haar eigen werf te Kure (Japan) een super-tanker van 84.730 ton draagvermogen in aanbouw heeft, voor welk schip de nu afgeleverde schroef bestemd is.

Ter vergelijking is het interessant te weten, dat de schroef van de "Staten-dam" bij een diameter van 5,8 m een gewicht heeft van „slechts" 13.500 kg.

(uit: SMN-nieuws)

## De Westertoren

### Symbol van welvaart

*Wenn von den Türmen die alten  
Glocken wie müde Herzen schlagen,  
O Amsterdam, wie wächst du blutig  
auf Deine Türme ragen...*

Een welhaast eindeloze strijd van 80 jaren is volstreden en zo breekt thans de tijd aan waarin Nederland — zij het worstelend — zich een weg zoekt naar welvaart en vernieuwing.

Een welvaart die uiteindelijk leiden zal naar de 'Gouden Eeuw'.

Het Land herademt, zo ook Amsterdam waar de Burgemeesteren als 'goede kooplieden' de inkomsten van de stad tellen en er zich over beraden een teken van deze welvaart te doen verrijzen dat tot ver buiten de stad zichtbaar zal moeten zijn. Er wordt gewikt en gewogen totdat een hamerslag het besluit bekrachtigt: Er zal een toren gebouwd worden aan de rand van de jordaen en de grachtengordel. De hoogste toren van Amsterdam moet het worden.

Wanneer dit besluit eenmaal vaststaat, krijgt de Stadssteenhouwer en Beeldsnijder Hendrick De Keyser zijn opdracht een kerk met toren te ontwerpen die de Westerkerk genoemd zal worden.

Op 9 september 1620 legt de burgemeesterszoon Willem de Vrij de eerste steen en wordt met bouwen begonnen. Wanneer De Keyser in 1621 sterft neemt zijn zoon Pieter de Keyser het werk van zijn beroemd geworden vader over en voltooide in 1631 de kerk en in 1638 de bijbehorende toren.

De toren bestaat uit een bakstenen romp, gevolgd door een zandstenen tussengeleding met zuilen op de hoeken. Volgens het ontwerp van De Keyser zou daarop een houten bovenbouw verrijzen van twee onregelmatige achzijdige verdiepingen, doch zijn plannen werden in 1630 gewijzigd in twee vierkante verdiepingen; herhaling van de zandstenen tussengeledingen zodat de toren zijn typische telescopische vorm kreeg. Dit gebeurde waarschijnlijk onder de invloed van Jacob van Campen. De bekroning van De Keyser bleef echter ongewijzigd: de Westertoren zou niet zoals alle andere stadstorens een peer dragen doch de Keizerskroon, de trots van Amsterdam, die sedert 1489 het Wapen der Stad sierde naar de wens van Keizer Maximiliaan, Aartshertog van Oostenrijk.

Beklimmen wij thans de toren dan treft ons allereerst de enorme brandbeveiligingsinstallatie, die het mogelijk maakt om het bluswater van uit de voet van de toren tot in de kroon te spuiten (een uitstekend denkbeeld van de hoofdstedelijke brandweer).

Op de verdieping beneden de eerste omgang vinden we drie klokken, één, de grootste, werd gegoten door Claude Fremy en weegt niet minder dan 5000 kg; de middellijn is 2 meter.

De beide anderen zijn van François Hemony. Op twee van de luidklokken vindt men de inscriptie: 'De klok verwekt onse aendacht door het oor, 't Geloof in Godt verkrijght men door 't gehoor.' Daar de toren onmogelijk het gewicht van deze klokken kan dragen zijn zij in een enorme, zware eikenhouten klokkenstoel gehangen die vrij van de muren in drie verdiepingen is gebouwd.

Tussen de eerste trans en de wijzerplaat ontdekt men vervolgens de uur speel- en slagwerker. De speeltrommel

Iedere rechtgeaarde Amsterdammer kent de Westertoren, de naamgever van een der tankers der n.v. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij.

In het „TNO contact“, het personeelsorgaan van de Nederlandse Organisatie voor Toegepast — Natuurwetenschappelijk Onderzoek, troffen wij bijgaand artikel aan van één van Amsterdam's meest bekende torens.

is ongeveer een meter breed, met een middellijn van 2 meter.

Resten ons thans nog de klokken van het carillon te beschouwen. We vinden ze in een open vierkante ruimte boven de wijzerplaat.

Het zijn er 35 waarvan 32 gegoten door François Hemony in 1958. De 3





kleinen zijn van Claes Noorden en J. A. de Brave, gegoten in 1699.

De kolossale heeluurslagbel werd gegoten door Kosten en weegt 7500 kg (!) terwijl de slaghamer alleen reeds 200 kg weegt. Het carillon is zo geplaatst dat de klokken tot ver in de stad te horen zijn.

Wanneer wij nog even genoten hebben van het schitterende panorama, dalen we de toren weer af in stille verrukking voor zulk een meesterwerk.

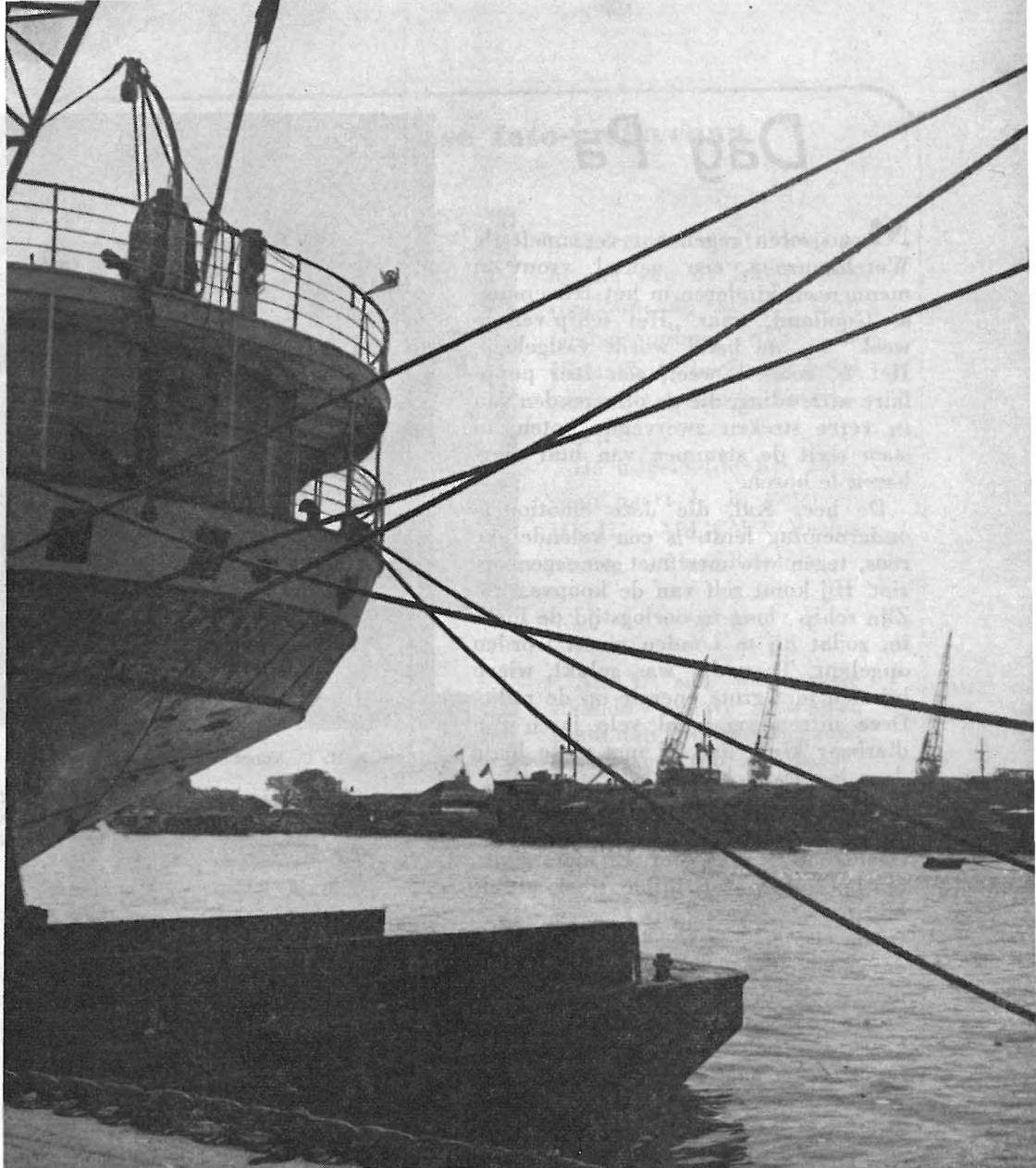
Hoog in de lucht ver boven de Keizerskroon cirkelen de duiven. De Gouden Eeuw heeft plaats gemaakt voor andere tijden, maar het klokkenspel van de Westertoren doet zijn werk. Hij deed ons zijn blijde mare wanneer een Prinsenkind geboren werd en deelde in de Nostalgie wanneer het land door oorlog of rampen werd bedreigd.

Als trouwe wachter over de hoofdstad trotseert hij de eeuwen en was Vondel tot inspiratie, toen deze dichtte:

*Ik verhef mijn' toon in 't zingen  
Aen den Aemstel en het Y  
Op den geest van Hemony  
d'eeuwige eer van Lotheringen  
Die 't gehoor verlekken kon,  
Op zijn klokspijs, en zijn nooten  
Ons zoo kunstrijk toegegoten;  
't Lust ons op de klokketon,  
Om doorluchte torentransen  
Eenen klokkedans te danssen.*

### Het succes van de „John Sergeant“

In de negen maanden, dat het Amerikaanse Liberty-schip „John Sergeant“, dat, zoals bekend zal zijn, werd uitgerust met een gasturbine-installatie, nu reizen over de Atlantische Oceaan heeft gemaakt, is wel gebleken, dat de ten koste van rond vier miljoen dollar aan dit schip aangebrachte verbeteringen niet zonder succes zijn gebleven. Naast de installatie van een revolutionair type voorstuwing werd namelijk ook de neus van het schip aanzienlijk verlengd, waardoor een betere lijn werd verkregen en dus ook hogere snelheden (de zeer geringe snelheid is namelijk wel de grootste handicap voor de rond 1.500 Liberty-schepen, welke thans in de Amerikaanse reserve-vloot zijn opgenomen) konden worden bereikt. De gasturbine was oorspronkelijk ontworpen voor een vermogen van 6.000 pk, doch gebleken is, dat de machine gemakkelijk 7500 pk kan ontwikkelen, zonder dat men nog aan de top is. De gemiddelde output op de maiden voyage van de „John Sergeant“ bedroeg 7260 pk, met een brandstofverbruik van 0.52 lbs per pk uur. Bij dit vermogen ontwikkelde het schip tussen Ambrose Lightship en Bishop Rock een gemiddelde snelheid van 16.8 knoop.



Tg. Priok — Lijnenspel.

Sinds deze maiden voyage vervoerde de „John Sergeant“ regelmatig militaire ladingen van de Verenigde Staten naar Europa en over alle reizen is men zeer tevreden. De eerste twee reizen begon men met het stoken van dieselolie, doch op de derde reis is men inmiddels overgegaan op zware stookolie.

Tengevolge van de verbouwing van het schip zijn de voornaamste afmetingen nu als volgt: lengte 441 ft bij een breedte van 56.9 ft en een diepgang van 26.6 ft. De capaciteit van het schip bedraagt 485.000 ft<sup>3</sup> (bale) en het draagvermogen 8.870 ton deadweight. De gemiddelde snelheid komt vrijwel overeen met die welke op de eerste reis werd gerealiseerd, namelijk 16½ knoop.

Voortbouwende op de ervaring, opgedaan met de gasturbine-installatie in de „John Sergeant“, heeft men thans op papier reeds motoren gebouwd, welke een vermogen van 6—8.000 en van 12—16.000 pk kunnen ontwikkelen. Het laat zich aanzien, dat de gasturbine in de scheepvaart een goede toekomst tegemoet gaat.

### Amerikaanse belastingfaciliteiten voor nieuwbouw

Door de Amerikaanse Regering werd door middel van een hiertoe strekkende Federale Wet een aantal belastingfaciliteiten 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.

*Goed gedaan is beter dan goed gezegd.*

BENJAMIN FRANKLIN

# Dag Pa

Met ijzeren regelmaat verzamelt de Wereldomroep een aantal vrouwen, mannen en kinderen in het Hilversumse Gooiland, waar „Het schip van de week” op de band wordt vastgelegd. Het is, zoals u weet, een zeer populaire uitzending, die de opvarenden van in verre streken zwerfende boten, in staat stelt de stemmen van hun dierbaren te horen.

De heer Kal, die deze emotionele onderneming leidt, is een vriendelijke reus, tegen wie men met genoeg opziet. Hij komt zelf van de koopvaardij. Zijn schip vloog in oorlogstijd de lucht in, zodat hij te Londen moest worden opgelapt. Toen dat was gelukt, wierp hij zich met grote energie op de radio. Deze uitzending is al vele jaren zijn dierbaar kind, dat hij met vaste hand door het leven loodst.

„Het moet vrolijk zijn”, zegt hij, „geen gesnotter. Ook geen gehuichel. Daar koop ik niks voor. Er moet ginds, op het schip, een blijde sfeer uit de luidspreker komen”.

Om dit doel te bereiken, ondergaan de vaders, moeders, vrouwen, verloofden en kinderen een zorgvuldig getimede voorbehandeling, die begint met koffie plus gebak en via een aangename lunch, voert naar het optreden van een vrolijk orkest, waarbij de lieve Jetty Paerl een paar liedjes zingt. Als de stemming daardoor op het peil van een familiefeest is gekomen, worden de teksten rondgedeeld. Alle deelnemers moeten namelijk op schrift meebrengen, wat ze van plan zijn voor de microfoon te zeggen. Tijdens de maaltijd gaan al die manuscripten even door de zeef van de rede, zodat ongepaste opmerkingen, die de ether zouden kunnen bezwadderen of avondvullende referaten van breedsprakigen, worden voorkomen.

„Nu gaan we het eerst eens proberen”, zegt de heer Kal, „U mevrouw, leest u maar eens even...”

De moeder in kwestie, door paniek overmand, zoekt lang naar haar bril en lang naar haar tekst en heft eindelijk aan:

„Dag Jan. Dat is leuk hè, dat je mij nou hoort. We hebben een fijne vakantie gehad. De foto's van de bruiloft zijn fijn geworden. Heb je het fijn, daar in Bombay, Jan? Ben je nog de wal op geweest? Nou dag Jan”.

„Een tikje vrolijker straks en dan is het prima”, zegt de heer Kal, „En nou u even...”

Eindelijk wordt het menens. De omroeper geeft de laatste instructies: „Kijk, ik heb hier een bordje en daar



(foto: J. H. C. Vermeulen)

(opname in Hotel Gooiland)

Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens „Het-schip-van-de-week”-programma op 18 September j.l. in Hotel Gooiland te Hilversum. Aanwezig waren de familieleden van de opvarenden van de mss. „Van Riemsdijk” en „Banggaai”.

staat op: „Dag! Geen applaus alstublieft”. Als ik dat in de hoogte steek, roept u allemaal dus: „Dag!” Maar niet: „Dag, geen applaus alstublieft”, want dat komt ook wel eens voor en dat is natuurlijk niet de bedoeling....”

„Nóg geen ramp als ze zich vergissen”, zegt de heer Kal. „Ik knip het er gewoon uit. Huilen knip ik óók”.

Hij moet kilometers smart hebben liggen. Want als de microfoons eenmaal open staan en het contact met dat schip in Bombay er écht is, komt bij sommigen de ontroering tóch opzetten. Een dikke moeder laat het bij: „Dag Freek, hoe...” en moet dan in tranen worden weggevoerd, maar haar man is sterker en roept, over al die oceanen heen:

„Freek, jongen, met het voetballen is het niet veel geweest. Zondag verloren met 3—0 en vorige maand was het ook maar dun...”

Er zijn jolige vrouwen, die beloven: „Als je thuis komt, gaan we 'm opzetten!” en moedeloze vaders, die zeggen: „Doe je best maar, Kees. Je broer Piet is nou eindelijk óók eens gaan werken, maar om half elf 's ochtends had ik hem al weer thuis in de ongevallenwet”. De kleine kinderen weigeren eensgezind: „Dag pappie” te zeggen tegen dat ijzeren ding, maar een wat groter jochie leest braaf:

„Ik heb goed voor me knijnen gezorgd, Ik heb er nou 36. Dag pa”.

En zijn broertje meldt:

„Ik ben met tante Ans naar Brussel geweest, pa. Ik heb Manneke...” Hij

stokt, kijkt angstig om zich heen, vindt dat het niet kan en besluit:

„Ik heb daar een mannetje gezien. „Dag pa”.

(uit „de Volkskrant”)

## Amerikaanse tanker voor de IJszee

Voor gebruik in de Poolstreken heeft de Amerikaanse militaire zeetransportdienst de beschikking gekregen over een nieuw soort tanker, de *Atlanta*, een dubbelschroef motorschip, waarvan de romp is versterkt met een gordel van zeer buigzame staalplaten.

Dank zij de speciale vorm van de romp kan het schip boven op een ijsveld, dat zich voor de boeg bevindt, varen en dit door zijn gewicht doen scheuren. De boeg heeft een vorm, die men gewoonlijk slechts bij ijsbrekers aantreft.

Een tweede tanker van dit type kan in de loop van dit jaar worden opgeleverd.





## De „Pasteur” verkocht

Het bekende Franse troepentransportschip „Pasteur”, dat velen onzer lezers zich nog zullen herinneren uit de tijd, dat dit schip met demobilisanten uit het voormalige Nederlands Oost-Indië te Amsterdam aankwam, werd volgens een onlangs vrijgegeven bericht verkocht aan de Duitse rederij Norddeutscher Lloyd. De „Pasteur” lag reeds sinds enkele maanden aan de marine-etablisementen te Landevennec en bij verschillende gelegenheden heeft men zich in Frankrijk bezig gehouden met de vraag, wat met dit schip aan te vangen. Hoewel schijnbaar voor de hand liggend, bleek geen der drie grote Franse rederijen, de Compagnie Générale Transatlantique, de Compagnie des Messageries Maritimes en de Compagnie des Chargeurs Réunis, bereid het schip aan te kopen, aangezien een onderzoek, ingesteld door de Compagnie Générale Transatlantique naar de mogelijkheid het schip te doen verbouwen tot een lijnschip voor twee klassen, uitwees dat met een dergelijke verbouwing meer dan 5,6 milliard francs zouden zijn gemoeid. Geen rederij bleek tot een dergelijke uitgave bereid. Bovendien zou het te betwijfelen zijn of het schip nog voor een rendabele exploitatie geschikt zou zijn.

De tweede mogelijkheid was het schip op te bergen in de z.g. mottenballenvloot, doch de kosten hiervan bleken eveneens een belemmering te zijn. Niettemin werd aanvankelijk tot deze tweede oplossing besloten, doch zoals reeds gezegd, heeft men het schip nu toch maar verkocht aan de Norddeutscher Lloyd. Naar verluidt zou de koopprijs zes tot zeven millioen dollar hebben bedragen.

### Vrouwen

*Voor een vrouw is die man een volmaakt echtgenoot, die denkt dat hij een volmaakte echtgenote heeft.*

\*

*Een vrouw kijkt altijd in de spiegel, behalve wanneer ze achteruit een parkeerplaats afrijdt.*

\*\*\*\*\*

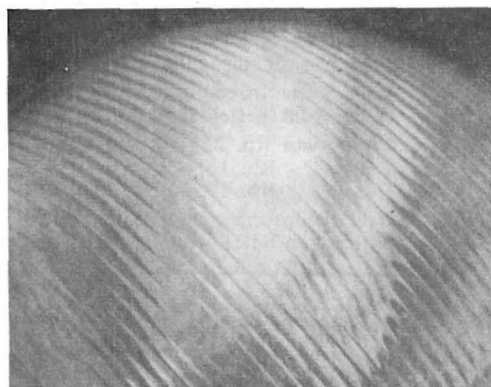
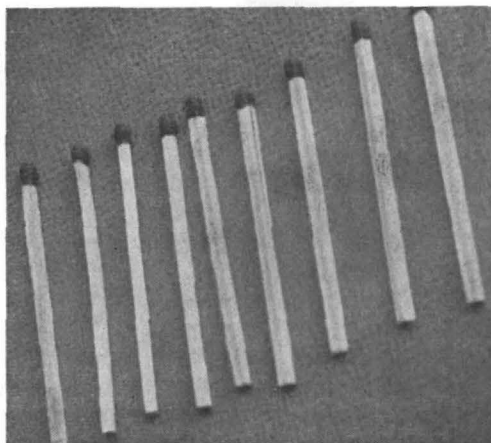
### ANKER-MARGRIET EMBLEMEN

Bij de Magazijndienst zijn er voor belangstellenden nog een 40-tal Anker-Margrietemblem (groot model) verkrijgbaar tegen de gereduceerde prijs van Rp. 30,— per stuk.

Aanvragen alléén bij genoemde dienst in te dienen.

\*\*\*\*\*

## Onze maandelijkse foto-prijsvraag



Hiernaast staat de oplossing van de foto-puzzel, voorkomende in het September-nummer van „de Uitlaat”. U heeft het goed gezien: het waren lucifers-stokjes.

De uitgeloofde Rp. 15,— gaan naar: L. F. Peter — HK II — Afd. CM 3/Mechanische — Hoofdkantoor.

\*

Als U ziet wat nevenstaande opgave voorstelt, zendt dan Uw oplossing aan: de Redactie van „de Uitlaat” — p/a n.v. K.P.M. — Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta.

Uiterste datum van inzending: 20 December a.s. Vergeet U niet in de linkerbovenhoek van de envelop te zetten: foto-puzzel? Onder de goede inzendingen verloten wij Rp. 15,—.

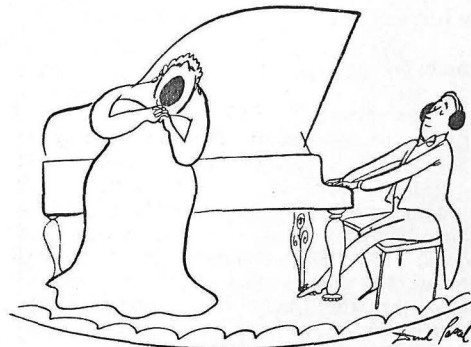
## Nouveauté op het gebied van ladingbehandeling.

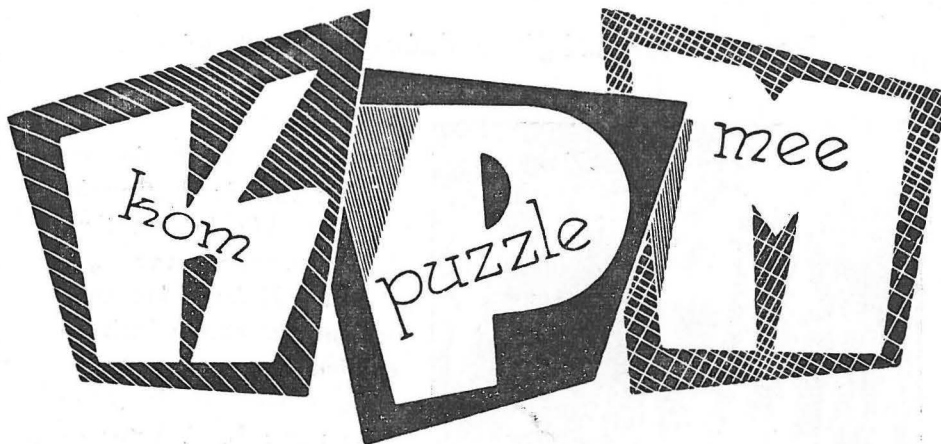
Door de bekende Britse rederij P. & O. werd onlangs een order geplaatst voor de bouw van een lijnschip van 45.000 ton, dat voornamelijk opvalt door de wijze, waarop het schip de lading aan boord zal nemen, namelijk door de zijden van het schip. Oorspronkelijk lag het in de bedoeling, dat twee van de drie laadruimen van dit schip door de zijwand beladen zouden worden, doch men heeft in een later stadium besloten de plannen zodanig te veranderen, dat nu alle drie ruimen voorzien zijn van deuren in de zijwanden. Vanzelfsprekend zal men ook het laadgerei aan deze nieuwe constructie moeten aanpassen en men heeft dan ook het aanbrengen van een speciale, inbrekbare ladingbrug geprojecteerd.

Indien het schip langszij ligt, voor hetzij belading of lossing wordt deze laadbrug uitgeschoven door de zijwand en de lading wordt dan d.m.v. een lopende band verplaatst. De laadbrug steekt ongeveer tien meter buiten het

schip uit en kan in totaal drie ton maximaal dragen. Zowel brug als lopende band worden elektrisch bewogen, tot welk doel het schip een wisselstroomgenerator aan boord heeft.

Hoewel men de details nog niet geheel heeft uitgewerkt, verwacht men toch dat dit nieuwe systeem, waarbij de lading dus wordt ingenomen door laadpoorten in de scheepswand en daarna via de luikhoofden naar een bepaald tussendeck wordt overgebracht, een aanzienlijke bijdrage zal vormen tot een versnelling van de ladingbehandeling, c.q. de laad- en loswerkzaamheden in de diverse havens.





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

BAKEN PAMIR AKKER  
L AROMA O KRAAI C  
ALTONA SOP ANANAS  
KEES STARING SIRE  
EERSTIL PEEN NET  
SNOT KETEL ETEN  
STBOK TOT PROAM  
E HEKEL B KOORD O  
KIEL KOLONEL PONT  
S NIGER G DEKEN E  
EK SIR BAS NED ST  
LAKS RENTE PORT  
BAS TWEE ANTIEIK  
LAMA ENTENTE ST  
ORAKEL SEK EMPIR  
N REEKS L TREIN  
DRANK RATEL STAND

De eerste prijs (Rp. 25,—) gaat naar:  
Mevr. I. Cuperus-Tibboel — p/a KPM  
Agentschap te Makassar;  
de tweede prijs (Rp. 15,—) naar: de  
heer Tjang Sik Liem — 1e klerk —  
p/a KPM-Agentschap te Semarang, en  
de derde prijs (Rp. 10,—) naar:  
Mevr. G. M. Pronk-Strijland — Djalan  
Djambi 55 te Surabaya.

\*

De oplossingen van onderstaand  
spreekwoordraadsel, moeten uiterlijk  
20 December a.s. in ons bezit zijn.

### Spreekwoordraadsel

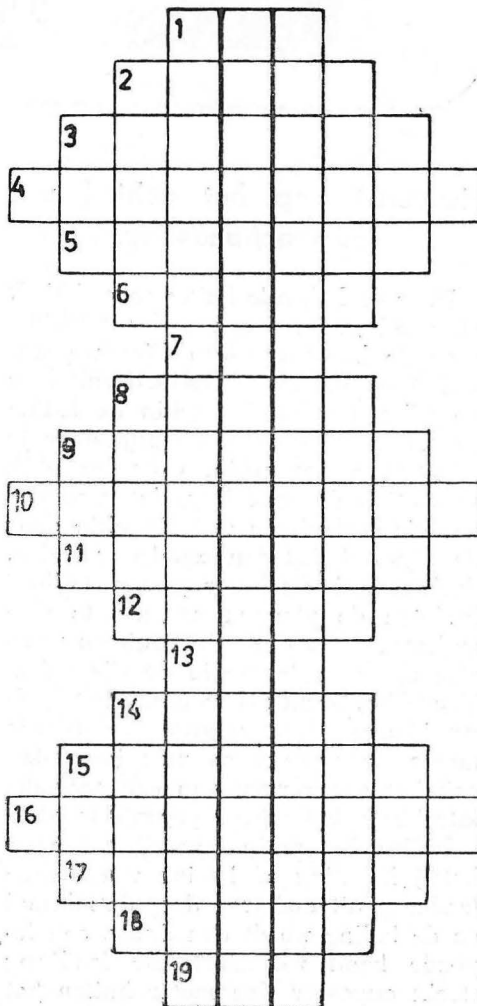
Op elke horizontale lijn moeten twee  
woorden worden ingevuld, en wel zo-  
danig, dat de letter, die in het vette  
hokje komt te staan, tegelijkertijd  
laatste letter van het eerste en begin-  
letter van het tweede woord is. Bij  
juiste invulling ontstaat in de middelste  
rij hokjes een bekend spreekwoord.

### Omschrijving :

1. bergplaats—voertuig; 2. badplaats—  
berg; 3. insect—vrucht; 4. Spaanse havenstad  
—jaargetijde; 5. deel van Sumatra—vloeistof;  
6. lied—belofte; 7. voorzetsel—voorzetsel;  
8. poging tot koop—onwetend; 9. vaartuig—  
kleurstof; 10. opbrengst—uitbouw; 11. schil  
—getal; 12. tijdsreel—kreet; 13. voorzetsel  
—Maat; 14. inhoudsmaat—hond; 15. aanleg-  
plaats—verharde huid; 16. graan—damp;  
17. niet mis—zuivelproduct; 18. staat—bier-  
soort en 19. voegwoord—tijdsbepaling.

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.



Op nevenstaande pagina :

Dode boom op het strand van Meraĳ.

(foto: Frank Bodmer)

### Oplossing weegpuzzle

In het September-nummer van „de  
Uitlaat” publiceerden wij een weeg-  
puzzel, waarop vele (en goede!)  
antwoorden zijn binnengekomen.

Vele puzzelaars zullen wel nieuws-  
gierig zijn naar de oplossing van dit  
weeg-probleem. U nummert de zakken  
1 t/m 10; uit de eerste zak neemt u 1,  
uit de tweede zak 2, uit de derde zak  
3 guldens, enz., tot u dus in totaal  
55 guldens krijgt die U tesamen weegt.  
U krijgt dan het gewicht van de 55  
guldens, vermeerderd met een aantal  
grammen, dat gelijk is aan het aantal  
valse guldens. Het surplus aan gewicht  
(door de valse guldens veroorzaakt)  
zal dan minstens 1 gram en ten hoogste  
10 gram bedragen. Als we nu het  
gewicht der 55 guldens door 55 delen,  
zal de rest het aantal valse guldens  
aangeven, zomede het nummer van de  
zak waarin zich deze valse guldens  
bevinden. Een enkel voorbeeld zal u  
e.e.a. duidelijk maken. Als u het totale  
gewicht der 55 guldens door 55 deelt,  
en er zouden bv. 6 gram als rest over-  
blijven, dan betekent dit, dat er 6 valse  
guldens bij het stapeltje zijn geweest en  
dat deze guldens zich in zak no. 6  
hebben bevonden, enz.

En nu de uitslag. Na loting gaan de  
uitgeloopte Rp. 25,— naar: J. Schrie-  
mer — hoofdwerktuigkundige aan  
boord van het ms. „Le Maire”, die wij  
hierbij gelukwensen met het behaalde  
succes.





