

## SCHEEPVAART-BALANS OPGEMAAKT

### Redelijk gunstige situatie

Uit een vraaggesprek, dat Radio Indonesië (zender Batavia) onlangs heeft gevoerd met de heer W. van Enst, hoofd van de afdeling Scheepvaartzaken van het departement van Economische Zaken, verklaarde laatstgenoemde, dat het er met de scheepvaart van, naar en in Indonesië naar omstandigheden redelijk goed voorstaat.

De heer Van Enst zwaaide bijzondere lof toe aan onze maatschappij, toen hij zeide, dat in het inter-insulaire verkeer het tekort aan scheepsruimte uit de jaren 1946 en 1947 door de uitbreiding van de K.P.M.-vloot een goed deel is ondervangen. Onze maatschappij heeft weliswaar nog enkele schepen in charter (n.l. 8 van buitenlandse eigenaren), doch volgens de heer Van Enst is het wel waarschijnlijk, dat deze charter-contracten nog dit jaar zullen kunnen worden beëindigd, dank zij de aankomst in Indië van nog meer nieuwe K.P.M.-schepen. In het inter-insulaire verkeer bestaat derhalve thans geen achterstand meer. Het is zelfs sterk toegenomen.

#### Havenverbetering noodzakelijk

De grootste factor, die een nog snellere ontplooiing van het archipel-verkeer belemmert, blijft de toestand van verschillende havens. Weliswaar is er op dit gebied zeer veel verbeterd, maar er zijn toch nog steeds havens, waar alleen schepen met een bepaalde —geringe— diepgang kunnen binnenlopen, zoals b.v. Pontianak en Bandjermasin. Wij herinneren er in dit verband nog aan, dat binnenkort opnieuw een grote drijvende bok in sleep Nederland zal verlaten met bestemming Indonesië,

alwaar gezonken schepen, wrakken en andere obstakels dan eindelijk uit de weg zullen kunnen worden geruimd.

#### Diefstallen afgenomen

Voorts verklaarde de heer Van Enst, dat kon worden geconstateerd, dat het aantal havendiefstallen relatief sterk is afgenomen dank zij betere en scherpere controle en efficiëntere methoden van lading-behandeling in de havens. In vorige nummers van „de Uitlaat” hebben wij verschillende mededelingen gedaan over hetgeen op dit gebied juist door onze maatschappij werd verricht. De verklaring van de heer van Enst menen wij dus te mogen zien als een min of meer officiële pluim op de maatschappij-hoed.

#### Bijna een miljoen ton

De export van Indonesische producten, zo zeide de heer Van Enst verder, is in de laatste twee jaren sterk gestegen. Dientengevolge zijn nu alle uit Indonesische havens vertrekkende schepen behoorlijk beladen, zelfs nu het draagvermogen van de vloot ongeveer 10% groter is dan voor de oorlog. Meegerekend de schepen, die nog in aanbouw zijn, bedraagt het huidige draagvermogen 982.000 ton. Voor de oorlog was dit 879.686 ton. De stroom van ondernemings-producten naar het buitenland weerspiegelt zich uiteraard ook in het archipel-verkeer en het is hierin, dat juist onze maatschappij zulk een belangrijke rol vervult. Onze schepen in het inter-insulaire verkeer vullen om zo te zeggen de Nederlandse- en talloze buitenlandse schepen, die de export-producten naar de wereld-bestemmingen afvoeren. Op de onmisbaarheid van deze schakel, die de K.P.M. is in de economie van dit eilandenrijk, kan niet genoeg de nadruk worden gelegd. Geen K.P.M.-er, of hij nu aan de wal dan wel op de vloot werkt, mag dit ooit uit het oog verliezen.

#### Australische boycott

De Australische boycott tegen Nederlandse (en Nederlands-Indische) schepen, heeft toch niet kunnen verhinderen —zo zeide de heer Van Enst— dat alle Nederlandse goederen uit Australië zijn afgevoerd, doordat onze schepen met eigen laadploegen kwamen en dus met de „wharfies” en hun politiek gekraakel niets te maken hadden. Het enige nadeel der boycott was, dat de in de oorlog reeds gekochte reliefs-goederen aanzienlijk later in Indonesië arriveerden dan mogelijk ware geweest. Alleen het Indonesische volk, van wie de Australiërs voorgeven zulke goede vrienden en permanente beschermers te zijn, heeft van de boycott geleden. En verder —zouden wij willen opmerken— de Australische handel, die nu hemel en aarde tracht te bewegen om zich weer in de Indonesische in- en uitvoerhandel te ellebogen..... Het opheffen van de boycott heeft, volgens de heer Van Enst, nog niet geleid tot een intensief scheepvaart-verkeer tussen Indonesië en Australië. Het ladingaanbod blijft nog teleurstellend. De heer Van Enst zeide, dat dit mogelijkerwijze verband hield met vrees van in- en exporteurs voor een plotselinge herleving van de boycott. Onzes inziens houdt het echter ook verband met de nogal hoge in- en uitvoerrechten, die door de Nederlands-Indische regering worden geheven, alsmede het strenge licentie-systeem.

#### Vervoer naar en van Nederland

Wat het passagiers-verkeer van en naar Nederland betreft, zeide de heer Van Enst, dat de beide „liners” *Oranje* en *Willem Ruys* het aanbod niet kunnen verwerken. Zodoende is er een achterstand in het schema der gezinshereniging. Van Indonesië naar Nederland is er zulk een achterstand niet meer, omdat het vervoer van evacuees practisch afgelopen is. Desondanks is het zeer de vraag, of het lonend zou zijn om een of twee grote passagiersschepen ten doen bouwen, aangezien de bouw-

Slot: zie pag. 2.

De Raad van Bestuur heeft in zijn vergadering van 27 Juli j.l. zijn goedkeuring gehecht aan de toekenning van een extra-bonus aan het ingedeelde walpersoneel en het varend personeel (E.V.P., Onder-officieren A. en B., I.V.P. en Chinees- en Maleis V.P.) der K.P.M., dat op 1 Augustus 1948 in dienst van onze maatschappij was en dat in de periode van 1 November 1947 tot 1 Augustus 1948 een kortere dan wel langere tijd actief dienst heeft gedaan in het interinsulaire bedrijf in Indië (waaronder begrepen Singapore en Penang).

Deze bonus is bedoeld als een tegemoetkoming in de hoge kosten van het levensonderhoud in Indië.

De bonus bedraagt voor het walpersoneel één maand basissalaris en voor het varendpersoneel één maand basisgage plus eventuele ranggage, per 1 Augustus 1948, zonder inbegrip van toeslagen, toelagen, premies en dergelijken en verminderd met de verschuldigde belasting.

Dit is no. 16 - derde jaargang van

## DE UITLAAT

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

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

Alle stukken, „De Uitlaat” betreffende, te adresseren:

Aan de Redactie van

„De Uitlaat”,  
p/a K.P.M.,  
BATAVIA-C.

Verschijnt 2 x per maand.

In dit nummer:

Balans opgemaakt

Het huis in Holland

Van Riemsdijk naar Indië

Vliegtuig versus schip

# ONDER ONS-

met de Redactie

Hoewel aan het radio-vraaggesprek van de heer W. van Enst, hoofd van de afd. Scheepvaartzaken van het departement van Economische Zaken, reeds een betrekkelijke grote publiciteit in de Indische pers is gegeven, heeft de redactie toch gemeend het in haar eigen woorden en aangevuld met enige aanvullende bijzonderheden ook in deze „Uitlaat” te mogen afdrukken, gezien het feit, dat een loftuiting op de gunstige scheepvaart-situatie hier te lande eigenlijk tevens een rechtstreekse hulde voor onze maatschappij insluit. De redactie is ervan overtuigd, dat vele lezers —vooral op de vloot— van het betreffende radio-vraaggesprek nog geen of onvoldoende kennis hebben genomen, hetgeen vermoedelijk in nog sterkere mate geldt voor onze uitgebreide lezerskring in het Moederland, die het aldus toch nog zal kunnen lezen en zich met ons zal kunnen verheugen in de zich steeds verbeterende positie van de Nederlandse koopvaardij in de Indische wateren.

Voorts is de redactie erin geslaagd de hand te leggen op nadere bijzonderheden inzake de mogelijkheid tot het bouwen van een huis in Nederland, met steun der Regering. Men vindt e.e.a. op pag. 3 van dit nummer.

Een aardige bijdrage is die van de heer Takken van de T.D. over de „Van Riemsdijk”, het eerste schip van de „Reiniersz”-klasse dat in het midden van September a.s. op zijn maiden-trip naar Indonesië vertrekt. Op de fotopagina hebben wij een plaat van de „Van Riemsdijk” afgedrukt, genomen nadat het schip was gelicht en de schade kon worden opgenomen. Wij zien vol belangstelling uit naar deze nieuwe 4.500 tonner, die zich dus in October a.s. bij de vloot zal voegen.

Behalve het vervolg en slot van de verhandeling van ir. Schepers over maten en gewichten van schepen, publiceren wij in dit nummer een nadere bijdrage over de strijd om het passagiersvervoer, die zich in steeds sterkere mate ontwikkelt tussen het vliegtuig en het schip en die —naar uit de cijfers

blijkt— op de Pacific-routes door eerstgenoemde dreigt te zullen worden gewonnen.

Van de heer Vrouwenes, vertegenwoordiger van „Lloyds”, ontving de redactie een aantal interessante cijfers over de wereld-scheepsbouw-situatie, die men op pag. 11 kan lezen.

De belangrijkste „bijdrage” in dit nummer kwam echter van de Raad van Bestuur onze maatschappij, n.l. de mededeling inzake de extra-bonus, die over de periode November 1947-Juli 1948 zou worden —en in vele gevallen inmiddels reeds is— uitgekeerd aan het gehele personeel, voor zover dat 1 Augustus j.l. in dienst was en in bovengenoemde periode voor kortere- of langere tijd dienst heeft gedaan in het inter-insulaire bedrijf (met inbegrip van Singapore en Penang). Deze bonus is bedoeld als tegemoetkoming in de inderdaad nog zeer hoge kosten van het levensonderhoud in Indonesië en het past ons zeker om van deze plaats af de Raad van Bestuur dank te zeggen voor de wijze, waarop hij daarin het gehele personeel te hulp is gekomen. De situatie is inderdaad zo, dat de salarissen gemeenlijk grote uitgaven ineens —b.v. voor kledingaanschaf e.d.— niet toelaten, terwijl er ongetwijfeld vele gevallen te noemen zijn, waarin moeizaam vergaarde spaarduitjes moeten worden aangesproken voor de afdoening van zulke gewone dingen als tokorekening. Onze maatschappij heeft met de toekenning van deze uitkering ongetwijfeld een goed voorbeeld gegeven, waarvoor haar leiders alle hoogachting en waardering verdienen.

J. B. B.

Slot:

## SCHEEPVAART-BALANS

kosten van dergelijke schepen vrijwel gelijk zouden zijn aan de gehele nominale aandelen-kapitalen der rederijen. Bovendien valt niet te voorspellen, hoe groot het passagiersaanbod in de toekomst zal zijn, gezien de veranderende politieke constellatie en een toenemende invloed van het passagiers-vervoer door de lucht, waarover men elders in dit nummer nog een artikel aantreft.



# HET HUIS IN HOLLAND

In no. 14 hebben wij naar aanleiding van een circulaire van een Utrechtse firma zeer summier verteld, op welke wijze men in Holland met regerings-hulp een huis zou kunnen laten bouwen. Wij gaven toe, dat de uiteenzetting op sommige punten niet bijster duidelijk was en rieden belangstellenden aan, om zich verder rechtstreeks tot de bedoelde firma te wenden. Het is der redactie bekend, dat verschillende van de oudere leden van ons personeel deze raad hebben opgevolgd.

Intussen zijn wij echter, dank zij de chef C.D., de heer Post, in staat om er zelf ook met nadere bijzonderheden op terug te komen. Deze zijn ontleend aan een particuliere brief van de oud-chef T.D., de heer Verstelle, welke de heer Post welwillend voor publicatie in „de Uitlaat” heeft willen afstaan. Laatstgenoemde had n.l. om verdere details gevraagd, omdat hij voornemens is van zulk een bouwplan gebruik te maken, terwijl de heer Verstelle langs deze weg reeds tot bouw van een huis is overgegaan, n.l. aan de Muurbloemweg, tegenover Meer-en-Bosch, aan het einde van de Laan van Meerdervoort te Den Haag, dus bepaald niet op zo'n gek punt. De heer Verstelle kan dus weten, hoe het met zo'n bouwplan gaat en gezien de belangstelling, die wij met ons vorige artikel hebben gewekt, willen wij er gaarne nog iets meer van zeggen.

Men kan —om te beginnen— vele details halen uit de z.g. „Financierings-regeling Woningbouw 1937”, die de ins-and-outs van de regeringssteun behelst en vermoedelijk via ons Amsterdamkantoor op aanvraag wel te verkrijgen zal zijn.

## Toewijzing materialen

Het woningvraagstuk is ook in Nederland nijpend, zoals wij reeds aantoon-den. Het is —evenals hier in Indië— een ernstige belemmering om het leven in het Moederland in overeenstemming te brengen met bescheiden verlangens, die men dienaangaande soms kan koesteren. Het bouwen van een eigen huis, volgens een eigen plan en naar eigen in-zichten (en eventueel op geheel eigen kosten), is wel doenlijk, doch veel minder gemakkelijk dan met regeringssteun. Dat zit 'em vooral in de toewijzing van bouwmaterialen, die —zo zij niet ge-heel onmogelijk is— grote moeilijk-heden oplevert. Bij regerings-financiering bestaan die moeilijkheden niet, omdat de regering ook met de materiaal-toewijzingen te hulp komt en zelfs een prioriteit verleent. Met regerings-financiering kan men bouwen waar men wil: in Friesland, Zeeland of waar dan ook.

De tekeningen moeten echter zowel door de gemeente, waar men bouwen gaat, als door de regering worden goedgekeurd. Het bouwen vindt plaats onder contrôle. In de keuze van aannemer is men echter volkomen vrij. Laatstgenoemde regelt verder meestal ook alles. Men is echter niet vrij in de totale inhoud van het huis. Indien men van de regeling gebruik maakt, mag het te bouwen huis —hetzij in een blok, hetzij alleenstaande— geen groter inhoud hebben dan 500 kubieke meter.

## Indeling

Dat wordt dus geen villa, maar wel een huis van redelijke afmetingen. De indeling is net geschikt voor een bescheiden beurs. Het huis van de heer Verstelle staat in een blok van 7 huizen in eerdergenoemde straat. Het ziet er ongeveer als volgt uit:

**Beneden:** een tuintje van 3 meter diepte, 2 kamers-en-suite, een vestibule, hall, keuken met aanrecht, een W.C. en een kelderkast.

De achterkamer der suite heeft tuindeuren, die uitko-men op een platje. De achter-tuin heeft een diepte van tien meter.

Beide kamers hebben een schoorsteenmantel.

**Boven, 1e etage:** voorkamer en achter-kamer, beide met balcon over de volle breedte van het huis, badkamer (met naar verkiezing ligbad of douche), W.C.

De voorkamer heeft een schoorsteen, de achterkamer desgewenst eveneens. Tussen de beide kamers zijn inge-bouwde kasten, doch men kan —desgewenst— ook schuifdeuren krijgen.

**Boven, zolder:** Drie vertrekken, waar-van er een als slaapkamer is ingericht en waar ook kan worden gestookt. De andere vertrekken bedoeld als zol-derruimte.

## Kosten

Het geheel wordt behoorlijk afge-werkt, met 20 lichtpunten, stromend water, maar géén warm water en géén centrale verwarming. De totale bouw-kosten bedragen fl. 26.500,—. Wat extra

moet worden aangebracht, komt voor rekening van de opdrachtgever. De heer Verstelle vroeg b.v. om een grote kelder voor de aanleg van centrale ver-warming, lichtpunten en warm stro-mend water in enige kamers.

## Hoe het plan werkt

Van die f 26.500,— is het rendabele gedeelte vastgesteld op f 13.000,—, volgens de huidige huurwaarde. Dit komt neer op een huur van f 78,— per maand. De erfpacht be-draagt f 225,— per jaar, alle belas-tingen in totaal f 125,— per jaar. Worden de huren hoger (hetgeen wordt verwacht, n.l. met ongeveer 20 %), dan stijgt dus het rendabele gedeelte en wordt de Rijksbijdrage verminderd.

Thans draagt het Rijk bij f 13.500,—, d.w.z. men neemt een hypotheek op tot dat bedrag tegen 4 % 's jaars. Jaarlijks betaalt men de rente aan de hypotheekbank en krijgt men die kosten wederom elk jaar door het Rijk terugbetaald. Feitelijk heeft men dus geen kos-ten. Na 10, uiterlijk 15 jaren, moet men aan het Rijk zijn f 13.500,— terugbetalen, ter aflossing van de hypotheek.

Als men geen hypotheek wil nemen, kan dat natuurlijk ook. Dat is echter over het algemeen niet raadzaam, omdat de belastingambtenaar het dan wel op U zal verhalen.....

Zo weten we dus nu wat meer over deze bouwplannen en danken zowel de heer Verstelle als de heer Post voor de gelegenheid, die zij ons hebben ge-schonken een ongetwijfeld bestaande belangstelling te bevredigen. J. B. B.

## Bakongan bij Parigi op rif gelopen

Schip nog niet vlot gesleept.  
Drie schepen ter assistentie.

In de morgen van 7 Augustus j.l. is onze nieuwe *Bakongan* —gezagvoerder W. Iedema— nabij Parigi (Celebes) bij springvloed op een rif gelopen. De *Japara* voer onmiddellijk ter assistentie en deed op 10 Augt. een poging om de *Bakongan* vlot te slepen, die mislukte. Thans zijn ook nog de *Van der Hagen* en de sleepboot *Mies* derwaarts geëxpe-diëerd en gehoopt wordt, dat op 20 Augustus a.s. (wanneer het ter plaatse wederom hoog water is) een nieuwe poging zal kunnen worden ondernomen om de *Bakongan* vlot te krijgen.

Het schip was op zijn tweede Moluk-kenreis.

Eventuele schade zal uiteraard eerst kunnen worden opgenomen, nadat het schip Tandjong-Priok heeft bereikt en in dok is gegaan.

# Afmetingen, maten en gewichten van schepen (slot)

In de vorige „Uitlaat” vingen wij het aan bijzonderheden van Ir. Schepers ontleende artikel aan met een beschrijving van de gewone meting van bruto- en netto-inhoud. In het slot van dit artikel zullen wij nagaan op welke punten speciale metingen van de normale afwijken en waarom.

## Suez-meting

De grondslagen voor deze meting zijn gelegd op een internationale conferentie te Constantinopel, terwijl later nog enige wijzigingen zijn aangebracht. Tot op zekere hoogte wordt de nationale meting gevolgd, voor de ruimte onder het meetdek zelfs geheel. Overigens wordt in het algemeen voor de verkrijging van de bruto-maat meer opgeteld bij de onderdeks-maat dan in de nationale meting, en ter verkrijging van de netto-maat minder afgetrokken. De Suez-meting maakt in de ruimten, die zich in de bovenbouw van het schip bevinden en die niet zijn begrepen in de bruto-maat, onderscheid tussen „vrijstellingen” (exempted spaces) en „open ruimten” (open spaces). De verschillen zijn in hoofdzaak van meet-technische aard. Als bijkomende omstandigheid zij vermeld, dat men in „vrijgestelde” ruimten geen lading mag vervoeren op straffe van voortaan voor alle volgende reizen de ruimte, waarin lading wordt aangetroffen, als belastbare ruimte bij de netto-maat opgeteld te krijgen. In „open ruimten” mag lading worden vervoerd, mits men voor iedere keer, dat de lading wordt vervoerd, voor die ruimte kanaalgeld betaalt.

Onder de „vrijstellingen” vallen b.v. bij schepen met niet afsluitbare bak (verhoogd voorschip), brug en/of campagne (verhoogd achterschip): de campagne tot hoogstens 1/10 en de bak tot hoogstens 1/8 van de scheeps-lengte.

Deze „vrijstellingen” vervallen weer indien resp. de campagne en de brug, of de bak en de brug zijn samengevoegd. Verder vallen nog onder de vrijstellingen die gedeelten van de bovenbouw, welke tussen twee niet afsluitbare openingen in de zijden zijn gelegen.

Voor de vaststelling van de bruto-maat geldt nog de bepaling, dat waterballast-ruimen in de dubbele bodem, welke niet kunnen worden gebruikt voor het vervoeren van lading, proviand of brandstof, buiten de bruto-maat vallen, met dien verstande, dat dubbele-bodem-afdelingen wel meetellen, indien zij tijdens de doorvaart voor brandstofberging worden gebruikt.

De verschillen in de aftrek ter verkrijging van de netto-maat t.o.v. de nationale meting zijn in hoofdzaak de volgende. De verblijven voor de bemanning, waaronder niet gerekend wordt het personeel van de civiele dienst en de administrateur, benevens de ruimten voor de navigatie-middelen, worden slechts afgetrokken tot een maximum van 5 % van de bruto-maat. Het verblijf van de kapitein valt niet onder de aftrek. De aftrek voor de voortstuwing wordt gerekend volgens de z.g. Duitse regel, d.w.z. de werkelijke inhoud dezer ruimten en de werkelijke inhoud van de vaste bunkers, of volgens de Donauregel (e.e.a. naar keuze van de eigenaar), d.w.z. de werkelijke inhoud voor de voortstuwing benodigd, vermeerderd met 75 %. Hierin zit wel het grootste verschil met de nationale meting, waarbij de befaamde 32 % te pas komen. De Donauregel zegt verder nog, dat voor de voortstuwing nimmer meer dan 50 % mag worden afgetrokken van de bruto-maat.

De kanaalgelden worden geheven naar de netto Suez-maat.

De bruto Suez-maat overtreft de nationale bruto-maat met een percentage, variërend van 4.2 % tot 14.3 % en gemiddeld 7.5 %. Voor de overschrijding van de netto-maat-nationale-meting door de netto-Suez-meting vinden wij de percentages 6.9 tot 78.6 % en gemiddeld 18.2 %.

## Panama-meting

Voor de Nederlandse scheepvaart is deze veel minder belangrijk dan de Suez-meting. De voorschriften voor de Panama-meting zijn in werking getreden bij de opening van het Panama-kanaal in 1913. Het certificaat kan, evenals dat voor de Suez-meting, door de nationale scheepsmeter worden afgegeven. In het algemeen is men nog strenger met de vrijstellingen dan bij de Suez-meting. Vrijstellingen van een gedeelte van de niet afsluitbare bak, campagne of brug zijn niet toegelaten. De afdelingen van de dubbele bodem, die geschikt zijn voor zoetwater, brandstof of lading, ook al worden zij daarvoor niet gebruikt, worden bij de bruto-maat opgeteld.

Vrijgesteld kunnen worden die ruimten boven het meetdek in een open bovengedeelte tot op een diepte overeenkomende met de halve dekbreedte, mits de opening zelf minstens de halve dekbreedte is, geen drempel heeft, en niet afgesloten kan worden door platen of planken. Zelfs promenadedekken op passagiersschepen zijn dientengevolge als regel niet vrij. In Panama mogen in tegenstelling met Suez het verblijf voor de kapitein en de voor- en achterpiek-tanks, mits gebruikt voor ballastberging, worden afgetrokken.

Aan het eerder genoemde boekje van ir. van Driel ontleenen wij verder, dat de bruto-inhoud van een schip volgens de Panama-meting circa 6 à 8 % groter is dan volgens de Suez-meting, terwijl de verschillen in de netto-tonnenmaat iets geringer zijn.

## Andere methoden

Een andere methode om de grootte van een schip aan te duiden is die, waarbij wordt genoemd het aantal tonnen waterverplaatsing, waarbij een ton wordt gerekend op 1000 of 1016 kg. Het is duidelijk, dat met deze laatste ton wordt bedoeld de Engelse ton van 20 cwt. of 2.240 Engelse ponden. Met de waterverplaatsing wordt dan bedoeld het gewicht van het volume water, dat wordt weggedrukt door het schip, beladen tot aan zijn uitwateringsmerk. Dit is dus gelijk aan het gewicht van het ledige schip, vermeerderd met het gewicht van de lading.

Aangezien een schip verschillende uitwateringsmerken heeft, n.l. voor zoetwater, voor zeewater zomermerk, voor zeewater Indisch zomermerk, voor zeewater wintermerk en Noord-Atlantisch wintermerk, is het duidelijk dat in een bepaald geval dient te worden aangegeven welk merk wordt bedoeld, benevens welke tonnen worden bedoeld. Voor reclame-doeleinden wordt t.o.v. passagiersschepen vaak gewerkt met de waterverplaatsing, aangezien deze maateenheid het grootste getal oplevert.

## „Deadweight-ton”

Een meer gebruikelijke maateenheid is evenwel, speciaal voor vrachtschepen, de „deadweight-ton”, waarmee het draagvermogen in tonnen van meestal 1016 kg. wordt aangeduid. Het draagvermogen is dan het gewicht, waarmee het schip kan worden belast om het te doen zinken tot een bepaald uitwateringsmerk, aangenomen, dat het schip geheel compleet is afgewerkt met ankers en kettingen, reddingsboten en inventaris, provisie en de stoomketels op peil. Om het nuttig laadvermogen te vinden, dient dus het draagvermogen nog te worden verminderd met de gewichten van reservedelen, drink- en voedingwater en bunkervoorraad. De laatste drie posten zijn afhankelijk van de lengte van de reis, die het schip gaat ondernemen en de afstanden, waarop de bunkerhavens van elkaar verwijderd liggen.

De vervoerscapaciteit van een schip kan overigens nog worden uitgedrukt door de kubieke inhoud der ruimten, de z.g. „bale space”. Door de verhouding te bepalen tussen het nuttig laadvermogen en de „bale space”, krijgt men een factor, waaraan kan worden beoordeeld, of en in welke mate een schip geschikt is voor zware of lichte lading, of m.a.w. voor het vervoeren van wicthlading of maatlading, welke beide soorten bij stukgoedlading dooreen voorkomen. In het algemeen kan men zeggen, dat een schip het voorligst is beladen, indien alle ruimten geheel gevuld zijn en het schip is afgeladen tot aan zijn uitwateringsmerk.

In dit geval is zowel de ladingruimte als het laadvermogen geheel nuttig gebruikt en bestaat de meeste kans dat het grootste bedrag aan vracht wordt besomd.

## P.C.J. roept schepen der week!

25 Aug.: Drie K.P.M.-ers.

Het is al geruime tijd geleden, sedert Radio Nederland-P.C.J. in haar groeten-uitzendingen voor Nederlandse koopvaardijsschepen op de wereldzeeën, K.P.M.-ers opriep. Nu is het dan weer zover en wel op 25 Augustus a.s., wanneer een uitzending zal plaatshebben, die bestemd is voor onze *Plancius, Van der Lijn* en *Karossa*.

Aan het Amsterdam-kantoor zijn de namen van de volgende opvarenden gezind:

*Plancius*: gezagvoerder J.E. Vegter, 1e stm. H.J. Scheffer, 2e stm. P. den Heyer, 3e stm. Th. Koeslag, 4e stm. W.M. Koelman. „Reserves” onder de nautici op dit schip zijn: 4e stm. W. Brandt en leerl.-stm. A.P. de Kroon. Verder worden aan boord van de *Plancius* opgeroepen de technici: 2e wtk. J.L. van Leeuwen en de 3e wtkn. B. Sjouw en I. Douw. „Reserves” zijn 4e wtk. V. Sayers en 5e wtk. G. Homburg.

*Karossa*: 3e wtk. A. den Hartog.

*Van der Lijn*: hoofdwtk. C. van Rijs.

Wij wensen allen opgeroepen, waar zij zich op het ogenblik van de groeten-uitzending ook mogen bevinden, een goede ontvangst toe.



## TRÈTÈS GEOPEND

Gereed gasten te ontvangen

Naar wij uit particuliere bron hebben vernomen, is op Zondag 8 Augustus j.l. de bungalow te Trètès, die door de maatschappij is gehuurd om te dienen als vacantie-verblijf voor haar personeel, geopend.

Er moest —alvorens het zover kon komen— nog heel wat aan dit vacantie-oord worden opgekalafaterd. Tot de te verrichten werkzaamheden behoorde o.m. het herstel van de waterleiding, die vele lekken vertoonde. Een en ander is echter op tijd gereedgekomen en het vacantieverblijf is klaar om de eerste gasten te ontvangen, van wie zich —naar wij horen— er uit Soerabaia al enkelen hebben aangemeld.

De laatste hand is aan de bungalow gelegd onder toezicht van de heer Mulder van de C.D. te Batavia.

De K.P.M.-vacantie-bungalow ligt in een heerlijke omgeving. Het is daarom, vooral zodra de eerste vacantie-gangers op hun kantoren zullen zijn teruggekeerd met verhalen over de prettige tijd, die zij op Trètès hebben doorgebracht, wel te verwachten, dat er een grote toevloed van liefhebbers zal zijn.

Het wordt door velen, die de eerste berichten over de bungalow lazen, als een bezwaar aangevoeld, dat de vacatieganger en zijn gezin zelf zal moeten zorgen voor zijn natje en zijn droogje. Nogmaals is ons echter van C.D.-zijde met klem verzekerd, dat er lokaal zeer gemakkelijk personeel te huren is, dat bekend is met de plaatselijke pasar-situatie en de prijzen. Behalve, dat moeder-de-vrouw dus een beetje op de belandja zal moeten letten, kan zij zelf ook naar hartelust van de vacantie genieten.

Er bestaan bovendien van C.D.-zijde plannen —en een informele suggestie is reeds gedaan— om aan alle vacantie-gangers, die naar Trètès gaan een soort voedselpakket mede te geven (tegen betaling van de nominale kosten). Dit pakket zal dan voor vrijgezellen, echtparen zonder- en dito-mètkinderen een verschillende inhoud hebben. Hiermede wordt het pro-

## Herstel Britse koopvaardij

Onder de titel „Nieuws charter voor de Zeven Zeeën” schreef John Hall in de „Singapore Free Press” een artikel over een conferentie van „mannen van de zee” van 33 naties, die in het begin van de vorige maand te Londen werd gehouden op initiatief van Engeland, teneinde een nieuw charter —een manifest van rechten en vrijheden— op te stellen en te ondertekenen. Inzake een groot aantal onderwerpen —een betere constructie van schepen, meer radar en andere hulpmiddelen bij de navigatie, een betere weerberichtendienst en een ruimer gebruik van radio, om er maar een paar te noemen— zijn de grote maritieme naties het eens geworden over nieuwe minimumnormen voor de veiligheid van zeelieden en passagiers aan boord van schepen.

### Engeland's positie

Het was vooral Engeland, dat op deze conferentie naar voren trad en het is ook inderdaad een feit, dat over alle wereldzeeën de „Red Ensign” wordt gevoerd. In feitelijke tonnage staan de Verenigde Staten, dank zij de winsten gedurende de Tweede Wereldoorlog, nog aan de kop, maar honderden van zijn schepen zijn opgelegd.

Van elke vier schepen, die de zeeën bevaren, is er één onder Britse vlag. Vóór de oorlog was het er één op iedere drie schepen.

### Nog 300 schepen achter

Vóór de oorlog telde Groot Britannië's koopvaardijvloot ongeveer 3.400 schepen, van kustvaartuigen af tot grote „liners” toe. In de oorlog gingen er om en nabij de 2.000 verloren. Er werd snel bijgebouwd en vandaag de dag bezit de Britse koopvaardijvloot alweer 3.100 schepen.

In het vorige jaar werden op Britse werven 393 koopvaardijschepen gebouwd. Thans worden er in Engeland schepen gebouwd met een tempo van één per dag en het zal niet zo heel lang meer duren of Engeland's vooroorlogse koopvaardijvloot zal weer op

bleem van de voedsel-voorziening gedurende het vacantie-verblijf (voor zover dat tenminste een „probleem” zou mogen worden genoemd) voor en zeer belangrijk deel ondervangen en wij hopen, dat de C.D. er inderdaad in toe zal kunnen stemmen om deze voedsel-pakketten beschikbaar te stellen. Wij beseffen, dat ook zonder het vacantie-verblijf en de voedselpakketten de C.D. al genoeg te doen heeft, doch alles wat de dienst zou kunnen doen om de vacaties van het personeel te veraangename, zal —daaraan twijfelen wij niet— door iedereen op bijzondere prijs worden gesteld.

peil zijn. Het is echter niet gemakkelijk. Nieuwe schepen zijn een goed export-artikel en één van elke drie schepen, die Britse werven verlaten, is dan ook bestemd voor een buitenlandse opdrachtgever.

### Charter

Intussen heeft Engeland nog 300 schepen in charter varen, tankschepen uit Scandinavië en schepen voor „dry goods” uit de Verenigde Staten. Die kosten veel geld, merendeels z.g. „hard currency” (als dollars), doch er is nog geen alternatief.

### Personeels-positie

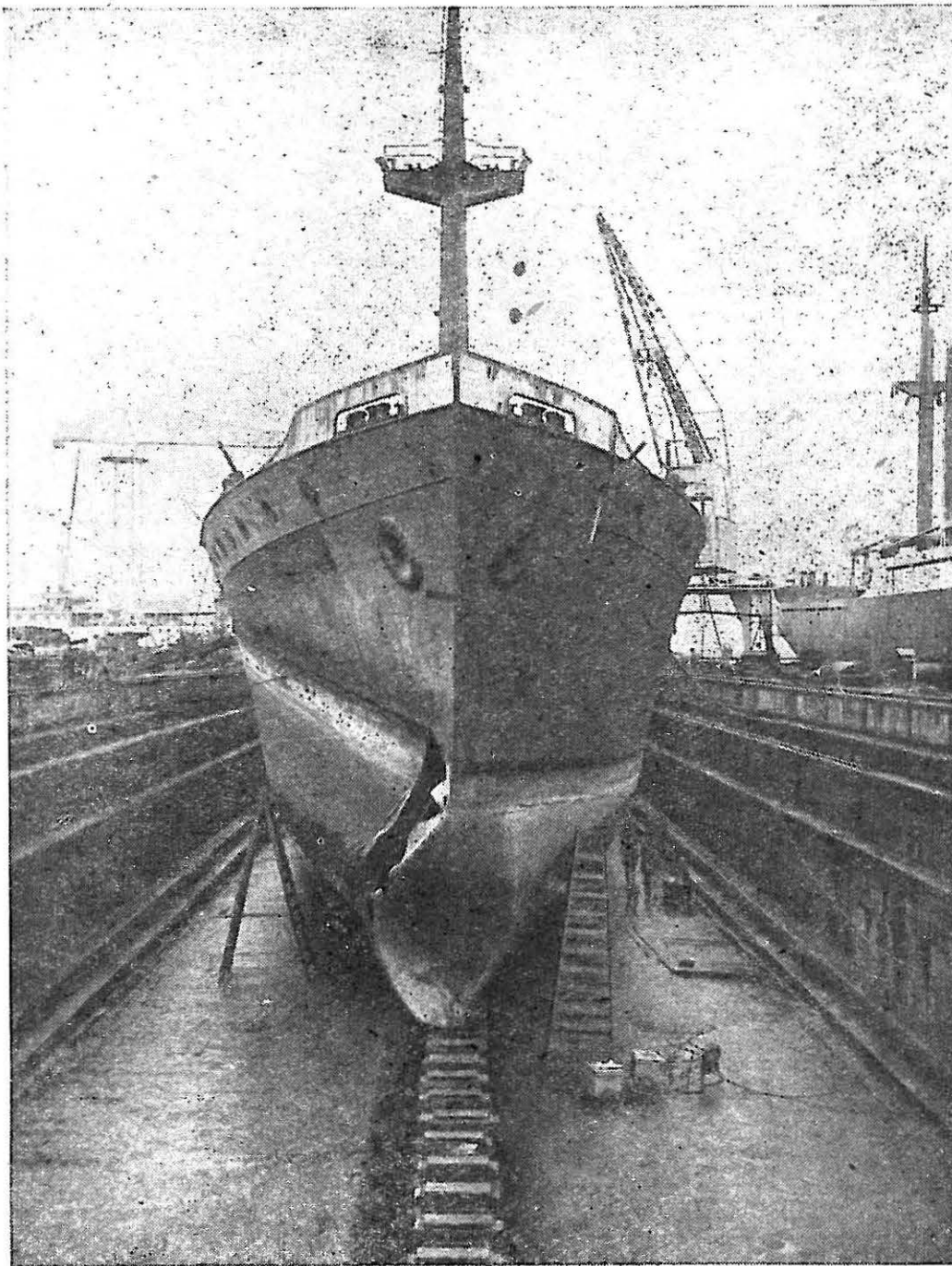
De na-oorlogse behoefte aan scheepsruimte is groter geworden en zal ook groter blijven. Engeland streeft naar een grotere koopvaardijvloot om zoveel mogelijk van de toegenomen wereldhandel tot zich te kunnen trekken, vooral in de tank-vaart. Toch wijst dit alles op een betere toekomst voor de Britse koopvaardij, die voor de oorlog 141.000 officieren en manschappen telde. Na de oorlog viel dit cijfer omlaag (velen waren het varen moe), doch nu staat het alweer op 135.000. De rederijen zeggen, dat zij geen tekort hebben aan personeel, maar wel aan geoefend personeel: bekwame zeelieden en werktuigkundigen. De langste rijen worden echter gevormd door jongens, die graag naar zee willen.

### 17 miljoen pond

Vóór de oorlog verdiende Engeland's koopvaardijvloot ruim 20 miljoen pond sterling per jaar aan het wereld-vrachtvervoer. Het vorige jaar bedroeg dit cijfer alweer 17 miljoen pond sterling en was nog strijgende. Financieel is Londen nog steeds het scheepvaartcentrum der wereld. Iedere transactie betekent geld en commissie voor Engeland, waarmee het de artikelen kan kopen, die het zo dringend nodig heeft.

### Tekort aan tankers

England's grootste tekort is aan tankschepen. Het heeft er nog 150 tot 200 nodig, niet alleen om olie en benzine naar het Verenigde Koninkrijk te brengen, maar om het van haven naar haven in de rest van de wereld te vervoeren.



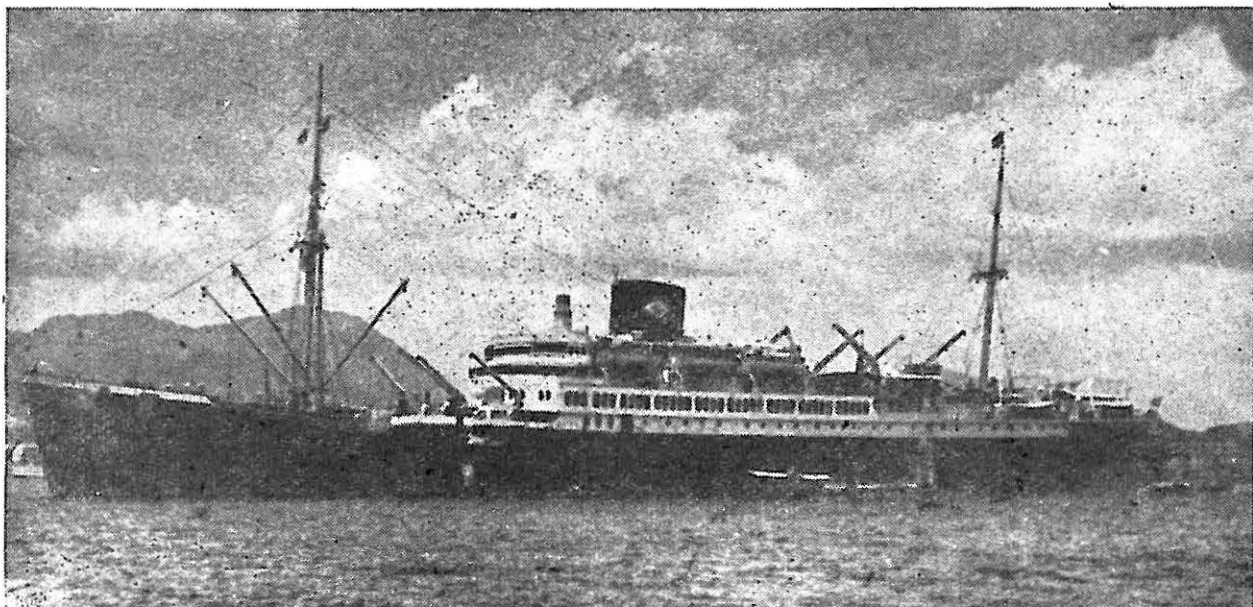
1

3

OV  
IN

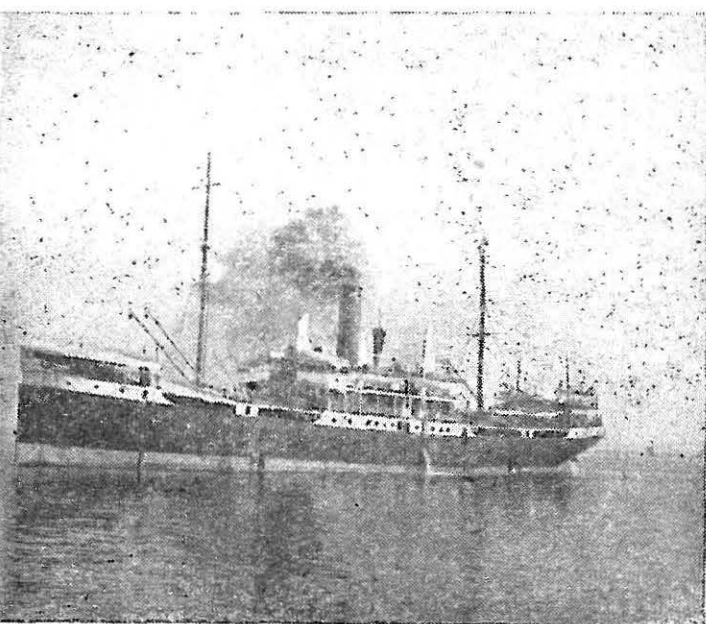
Bij de

2



- De Zó hac sle eer ech
- 2) Be de hu
- 3) Sir de zij
- 4) Eel j.l. „G
- 5) De de ko
- 6) Ge





# VERZICHT BEEELD



foto's:

*Van Riemsdijk* komt binnenkort naar Indië!  
zag het schip er uit, kort nadat het was gelicht. Duitsers  
den de *Van Riemsdijk* in 1944 naar Ymuiden willen ver-  
pen om het tussen de pieren tot zinken te brengen, maar  
geallieerde luchtaanval verijdelde dit plan. Het schip liep  
ter aanzienlijke schade op.

tend schip, vreemd kleurtje. Nog een beetje onwennig ligt  
*Tegelberg* voor het eerst met zijn nieuwe zwarte K.J.C.P.L.-  
d op de rede van Hongkong. (Foto: 4e wtk. C. Bakker).

ds. Mei j.l. vaart de *Ban Hong Lion* in time-charter voor  
K.P.M. Voor vele K.P.M.-ers zal het schip geen onbekende  
; jaren geleden was het onze *Van Hoorn*!

kijkje op de zeer geslaagde soirée dansante, die op 31 Juli  
in het Logeergebouw-Molenvliet werd gehouden. Het  
uri Rosenberg Kwartet" speelt en K.P.M.-ers dansen.

heer van Riemsdijk (P.Z./W.P.), dank zij wiens arbeid  
avond tot een succes werd, laat zich door de chef-kok een  
d hapje serveren.

ellig onder.onsje aan het tafeltje van mr. de Koe, chef P.Z.

4



5



6



# Van Riemsdijk in September a.s. naar Indië!

Het m.s. *Van Riemsdijk*, het eerste van de drie nieuwe schepen van de *Reyniersz*-klasse, zal op 18 September a.s. uit Rotterdam naar Batavia vertrekken. Het schip zal vermoedelijk op 20 October d.a.v. te Tandjong Priok arriveren. Het gaat daarna voorlopig varen op de Deli-Straits-China-lijn der K.J.C.P.L. Op zijn maiden-trip naar Indonesië zal het varen in dienst van de gezinshereniging.

Nu dus het m.s. *Van Riemsdijk* nog in de loop van de komende maanden in de Indonesische wateren kan worden verwacht, is het wellicht interessant iets naders te vernemen over de bewogen levensloop — tot nu althans — van dit schip en de oorspronkelijke zusterschepen.

Sinds de kiel-legging is het leven van deze schepen niet zonder schokken geweest en twee van de drie schepen zijn zelfs geheel verloren gegaan.

Kort vóór de oorlog werd opdracht gegeven tot de bouw van 2 gelijke schepen voor de dienst in de Molukken, welke order later werd aangevuld met een derde schip. Deze schepen zouden einde 1940 en begin 1941 worden opgeleverd.

De schepen, die circa 4.400 B.R.T. zouden meten, waren bestemd om te worden ingelegd op de voornaamste Molukken-lijnen. De lengte zou  $\pm$  106 m. worden, zodat zij wat grootte en ook wat indeling betroffen de s.s. *Swartenhondt* en *Bontekoe* het meest nabij zouden komen. Als voorstuwingsinstallatie was in elk schip een 6 cylinder „Werkspoor“-motor geprojecteerd, voor een vermogen van 3.000 A.P.K.

## Kiel reeds in '40 gelegd

De kiel van alle drie schepen was reeds gelegd, toen in 1940 ons land in de 2e Wereldoorlog werd betrokken. Dit zou op de afbouw der schepen uiteraard zijn weerslag hebben. Er is gedurende de oorlog weinig aan de schepen gewerkt, voorzover de bezetters althans hierop geen pressie uitoefenden.

## „Reyniersz“ verdwenen

Het eerste schip, de *Reyniersz*, dat zich in de meest gevorderde staat van afbouw bevond, werd in

1942 vrijwel gereed door de bezetters naar Duitsland gesleept en is aanvankelijk geheel uit het oog verloren. Het is tenslotte bekend geworden, dat de *Reyniersz* in de Kielerbocht op een mijn is gelopen en reddeloos vergaan.

## „Baud“ verloren

Het lot van het m.s. *Baud*, het derde schip, was niet minder tragisch. Hieraan werd in de oorlog onder dwang van de Duitsers langzaam voortgebouwd. Het schip werd tenslotte in September 1944 door de bezetters nabij Maassluis in de Nieuwe Waterweg aan de grond gezet — midden in het vaarwater — teneinde dit af te sluiten.

Na de bevrijding, toen het vrijmaken van de Nieuwe Waterweg een eerste eis was, is het wrak in Mei 1945 door de geallieerden noodgedwongen opgeblazen.

## „Van Riemsdijk“ gered

Met het m.s. *Van Riemsdijk*, dat bij de Nederlandse Droogdok Maatschappij te Amsterdam werd gebouwd, had de bezetter aanvankelijk hetzelfde snode plan.

Het schip werd in September 1944 in half afgebouwde toestand weggesleept naar Ymuiden, met de bedoeling om het daar tussen de pieren te laten zinken en de toegang tot het Noordzeekanaal te versperren.

Een bomaanval van de geallieerden op het schip heeft dit verhinderd. Dit is tenslotte misschien nog een gelukkige omstandigheid geweest, want nu zonk het schip nabij de spui-sluis te Ymuiden en bleek het na de bevrijding mogelijk te zijn om het te lichten en na een grondige reparatie alsnog op te leveren.

Dit gebeurde op werf, die het schip heeft gebouwd en de foto op onze fotopagina geeft een beeld van de schade, die het schip had geleden en die hersteld moest worden. Ook de hoofdmotor en de hulpwerktuigen, die veel van het zeewater hadden geleden, moesten geheel worden gedemonteerd, gereviseerd en opnieuw geplaatst.

Als bijzonderheid moge nog worden vermeld, dat het herstel van het schip

Juist vóór het ter perse gaan van dit nummer ontvingen wij het droeve bericht, dat de heer

## W. BIJLMER

employé onzer maatschappij en laatstelijk agent te Ambon op 10 Augustus j.l. aldaar plotseling is overleden.

De heer Bijlmer werd op 6 Februari 1902 te Amsterdam geboren en trad op 1 Augustus 1928 in dienst van onze maatschappij. Na achtereenvolgens werkzaam te zijn geweest op de agentschappen Tandjong-Priok, Palembang en Medan, werd hij na zijn eerste E.V. in 1936 geplaatst op het agentschap Singapore, waar hij werkte tot aan het uitbreken van de oorlog in de Pacific. Na de oorlog en na ommekomst van zijn evacuatie-verlof werd hij op 1 October 1947 aangesteld tot agent te Ambon.

Onze oprechte deelneming gaat uit naar zijn echtgenote en zoon, die pas een paar maanden geleden uit Europa zijn aangekomen. In de heer Bijlmer heeft onze maatschappij een zeer gewaardeerde medewerker en het personeel een goede collega verloren.

Vlak vóór de ziekte, de hem ineens overviel, schreef hij voor ons orgaan nog het verslagje van het dienstjubileum van gezagvoerder Koolhaas Revers, dat men elders aantreft in ditzelfde nummer, waarin wij zijn plotselinge verscheiden moeten melden.

Hij ruste in vrede.

tevens werd gebruikt om nog enkele wijzigingen aan te brengen, die het m.s. *Van Riemsdijk* geschikt zullen maken om voorlopig in de plaats van de *Cremer* naast de *Van Heutsz* op de Deli-Straits-China Lijn van de K.J.C.P.L. dienst te doen.

Wanneer het schip straks in de Indische wateren verschijnt, zal zijn bewogen historie niet vergeten mogen worden, doch zal men slechts voortdurende bewondering kunnen koesteren voor de volharding van de Nederlandse scheepsbouwers, die dit schip — en talloze andere — onder moeilijke omstandigheden redden en herstelden en daarmee de Nederlandse reders in staat stelden om de steeds scherper wordende concurrentie in de internationale scheepvaart enigermate het hoofd te bieden.

G. Takken.



# K.P.M. - Journaal

—Een bericht uit Makassar meldde dat in verband met de plotselinge ziekte van wijlen agent W. Bijlmer, als zijn tijdelijke vervanger is aangewezen de heer P. Rien van het agentschap te Makassar, die zich inmiddels reeds per *Karossa* naar Ambon heeft begeven.

—Met de *Pahud* arriveerden op 19 Juli j.l. van Soerabaia te Makassar in het kader van de gezinshereniging de echtgenote en dochter van de 2e wtk. J. Salverda, aan wie inmiddels een maand binnenlands verlof is verleend, dat hij met zijn gezin doorbrengt te Malino. Na ommekomst van dit verlof zal de heer Salverda op de *Kalianda* worden teruggeplaatst. Voorts arriveerden de echtgenote en beide kinderen van employé G. van Druten en de echtgenote en de dochter van de hoofdemployé van de Buitendienst te Makassar, G. v.d. Zaag. Met de *Merak* arriveerden te Makassar de echtgenote en 2 kinderen van de 2e wtk. R. Keizer en met de *Ophir* de echtgenote van 2e stuurman T.M. Kuipers. Zij is met de *Swartenhondt* doorgereisd naar Gorontalo, waar de familie Kuipers zich gaat vestigen. Onze correspondent te Makassar verzoekt ons verder nog om correctie van het bericht, dat op 10 Juni j.l. te Makassar arriveerde mevrouw Bloemers-Eggink en twee kinderen, die met de *Sibajak* uit Nederland zouden zijn gekomen. Dit was niet het gezin, doch slechts familie van 1e stuurman Bloemers.

—Op 7 Juli j.l. is de heer D. Heiner te Makassar gearriveerd. Op 17 Juli heeft hij de leiding van het agentschap Makassar overgenomen. De heer J. van Lier, die voornemens is om zich, vergezeld van zijn echtgenote, op 21 Augt. a.s. met de *Merak* naar Batavia te begeven, vanwaar hij op 11 September a.s. met de *Willem Ruys* naar Nederland hoopt te vertrekken.

—Naar wij uit het Mededelingenblad no. 2 van de V.W.S. lazen, is de employé Chr. Meyer —daartoe door de directie in de gelegenheid gesteld— uit de dienst van onze maatschappij getreden. Hij is aangesteld tot bezoldigd secretaris-penningmeester van de V.W.S. De heer B.P. Verheyen (K.P.M.) is gekozen tot voorzitter van het Voorlopige Bestuur der vereniging. Door de verkiezing van een voorlopig bestuur

heeft het actie-comité, dank zij hetwelks onvermoeide streven de V.W.S. tot stand is gekomen, zijn taak neergelegd. De directies der verschillende maatschappijen, waarvan het personeel als lid tot de V.W.S. is toegetreden, zijn thans officieel op de hoogte gesteld van de oprichting der V.W.S.

De vereniging heeft beslag weten te leggen op een bescheiden kantoorruimte in het gebouw van de „Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit”, Rijswijk 7A te Batavia.

In Nederland verklaarde de heer C.H. Poulus, Van Alkemadeaan 223 te den Haag, zich bereid om tijdelijk als V.W.S.-correspondent op te treden. De heer H.I. Kleijn, Mozartkade 7 te Heemstede treedt tijdelijk op als penningmeester in Nederland.

—Op 18 Augustus a.s. aanvaardt de *Kalabahi* zijn maiden-trip naar Indië. Aan boord bevinden zich de volgende leden van ons varende personeel: gezagvoerder W.H. Frenztz; 1e stm. P.H. Zweers; 2e stm. E. Dijkstra; 3e stm. P.A. de Vries en de 4e stl. J.W. Wage-mans en P.J.J. Maas. Voorts de hoofdwtk. G. Ch. Gabeler, 2e wtk. F.A. Resner. 3e wtk. L. van Dijk en 4e wtk. C. Slijkhuis.

—Uit Amsterdam vertrekt op 21 Augustus a.s. de *Kaloekoe* naar Indië met de volgende état-major: gezagvoerder A.W.M. van Koesveld; 1e stm. H. Zijlstra; 2e stm. C.P. van der Meye; 3e stm. P. Hulleman en de 4e stm. B.J. Hennephof; hoofdwtk. R.J. Wynia, 2e wtk. J. Dikstaal en de 3e wtkn. H. Hillebrandt en J.K. Nijdam.

—Op 14 Augt. j.l. keerde de 3e wtk. H.J. Romunde na zijn gezinsscheidingsverlof in Nederland te hebben doorgebracht naar Indië terug.

—In Nederland werd met ingang van 1 Augustus j.l. op eigen verzoek ontslag verleend aan de 3e wtk. H.W. Runia,

—De machinedrijvers S. Laurens en S. Bacas verlieten op eigen verzoek respectievelijk op 1 en 7 Augustus j.l. de dienst onzer maatschappij.

—De heer G. van Voren trad op 10 Augustus j.l. als 5e wtk. in dienst van de maatschappij.

—Empl. C.L. de Vries van het Nautisch Instituut is overgeplaatst naar het agentschap Pontianak.

—2e stm. H.G. de Feyter werd op 24 April j.l. voor de dienst in de tropen afgekeurd en in verband hiermede eervol ontslagen, onder toekenning van invaliditeitspensioen.

—Op 1 Maart j.l. gingen naar de K.J.C.P.L. over: administrateur J. Ch. van Voorts, wrnd.-admin. P.J. van der Tang en 1e hofmeester P.J. Sinke.

Vervolg: zie pag. 11

## 25-jarig jubileum gezagv. Koolhaas Revers te Ambon herdacht

Op Woensdag 14 Juli j.l. arriveerde de *Karossa* te Ambon. 't Was een normale aankomst, maar op de brug gekomen en na gelukwensen te hebben aangeboden, toonde gezagvoerder Koolhaas Revers vol trots het telegram van de Raad van Bestuur en de brief van de directie, waarin hij werd gelukgewenst met zijn 25-jarig dienstjubileum.

Tegen 11 uur des morgens wees de versierde 1e-klasse salon er op, dat het feest was begonnen, hetgeen 's avonds culmineerde in een uitgebreid borrelfeestijn, gevolgd door een uitstekend Chinees diner, dat de jubilerende gezagvoerder zijn officieren en enkele genodigden aanbood.

De gezagvoerder en de agent te Ambon, de heer Bijlmer, spraken hierbij enige toepasselijke woorden, waarbij tot uiting werd gebracht de prettige sfeer, welke gezagvoerder Koolhaas Revers steeds weet te scheppen en waardoor samenwerken een genoegen wordt. Bovendien werd mede een dronk gewijd aan mevrouw Koolhaas Revers, die momenteel nog in Holland vertoeft.

Gezagvoerder Koolhaas Revers deelde o.m. mede, dat onder de vele telegrammen, welke hij had ontvangen er één was van gezagvoerder Van Zeyl, dat als volgt was geadresseerd:

„Van de kleinste aan de dikste”.

Een harmonica zorgde voor de muzikale opluistering van deze vrolijke avond, die werd besloten met een dansje.

# Vliegtuigen verdrijven schepen van Pacific-routes

In ons vorige nummer hebben wij in het overzicht der Nederlandse scheepvaart op de 50e Jaarbeurs te Utrecht, een uitspraak opgenomen, volgens welke de scheepvaart bezig is de concurrentie-strijd tegen de veel meer op publiciteit ingestelde luchtvaart te winnen. Wij hebben deze uitspraak geheel voor rekening van de schrijver van het overzicht gelaten en willen er in dit nummer een tegengestelde (en bovendien met cijfers geïllustreerde) uitspraak tegenover stellen, voor zover zij betreft het passagiers-vervoer over de Pacific. E.e.a. is ontleend aan een artikel van Frank Walker, correspondent van het Engelse persbureau Reuters, in de „Malaya Tribune”.

## Voorsprong der luchtvaart

Volgens deze correspondent zijn in het verkeer over de Pacific de vliegtuigen al voor op de schepen. In scheepvaartkringen is men zelfs al bereid om toe te geven, dat deze reeds lang voorspelde concurrentie-strijd om passagiers zich ook tot andere oceanen zal uitbreiden. (Wij behoeven niet ver te zoeken: men kent de plannen van de „Maatschappij Nederland” om een luchtlijn van Nederland naar Indië te openen en de oppositie, die daartoe door de K.L.M. wordt gevoerd).

Twee van de drie voornaamste scheepvaart-routes in de Pacific —die van Honolulu naar Amerika en van Amerika naar Australië— worden praktisch reeds door vliegtuigen gemonopoliseerd en de scheepvaart-maatschappijen maken zich gereed om op de laatst-overgebleven route —die van Amerika naar het Verre Oosten— de concurrentiestrijd te verscherpen. Deze verplaatsing van zwaartepunt naar het luchtverkeer begon al in de 2e Wereldoorlog, toen trans-oceanische vluchten dagelijks werk werden. Het proces heeft zich sedert de oorlog voortgezet.

## Tweemaal zoveel door de lucht

In 1940 vloog 1 reiziger van Amerika naar Honolulu voor iedere 100, die per boot reisden. Vandaag de dag vliegen er 2 tegen 1, die per boot gaat. In het afgelopen jaar reisden 58.000 passagiers door de lucht van Amerika naar Honolulu. Er reisden er maar 26.000 per boot. .... In 1940 gingen 56.447 passagiers per boot en maar 639 per vliegtuig. In 1948 zal het totaal-cijfer der luchtreizigers ongetwijfeld nog hoger zijn dan in 1947.

In het eerste kwartaal van dit jaar vlogen reeds 15.000 personen naar Hawaï en gingen slechts 7000 per schip. De scheepvaart-maatschappijen hebben deze route eigenlijk al opgegeven. Er zijn vijf vluchten per dag tussen Honolulu en Amerika. Dat betekent, dat per jaar 100.000 passagiers door de lucht kunnen worden vervoerd.

De „Matson Lines” zijn 50 jaren lang de

alleenheersers geweest op deze scheepvaart-route. Nu houdt de maatschappij op deze route maar één schip in de vaart, dat —volgeboekt— in totaal 20.000 passagiers per jaar kan vervoeren. Dezelfde maatschappij, staat op het punt om zich van de Amerika-Australië route geheel terug te trekken. Vroeger voeren de passagiers-schepen *Monterey* en *Mariposa* op deze lijn, doch de kosten van ombouw van troepen- tot passagiersschip (ongeveer 18.000.000 dollar) zijn dermate hoog, dat de maatschappij overweegt om deze „liners” maar van de hand te doen. Het omgebouwde troepenschip *Marine Phoenix* zal ook al uit de vaart worden genomen. De maatschappij klaagt erover, dat ofschoon iedere hut kan worden gevuld op de uitreis, er maar weinig Australianen genoeg dollars bij elkaar kunnen schrapen voor een reisje naar de Verenigde Staten. Op zijn laatste reizen is de *Marine Phoenix* praktisch leeg uit Australië teruggekeerd.

De „liner” *Aorangi* (496 passagier), die ook een troepenschip was, zal in September weer op de Canada-Australië-lijn worden ingezet. Het zal dan het enige schip zijn tussen Noord-Amerika en Australië.

Pan American Airways en British Commonwealth Pacific Airlines hebben elk meerdere diensten per week tussen Noord Amerika, Australië en Nieuw-Zeeland. Zij kunnen tezamen 15.000 passagiers per jaar vervoeren, tegen de *Aorangi* maar 3.000 in een heel jaar.

De luchtpassage van Amerika naar Sydney kost ongeveer 640 dollar, de bootpassage 550 tot 650 dollar, al naar de klasse (dikwijls nog duurder voor luxe-hutten). Er is een grote achterstand in de boekingen. Alle stoelen in vliegtuigen en hutten op schepen kunnen gemakkelijk worden geboekt. De luchtvaartmaatschappijen profiteren daarvan en zetten ieder vliegtuig, dat zij hebben in, ook al in de hoop, dat zij nog méér passage kunnen opstrijken. De scheepvaartmensen zijn pessimistisch.....

## De laatste der Mohikanen

De concurrentie zal nu gaan beginnen op de Far-Eastroute, die steeds het monopolie is geweest van de „American President Lines”. Deze maatschappij echter weet, dat zij veel zal verliezen aan de luchtvaartmaatschappijen, ondanks het feit, dat er twee nieuwe (de *President Cleveland* en de *President Wilson*) en vier oude liners op de route zijn ingezet.

De Pan American Airways hebben vier diensten per week tussen Amerika en het Verre Oosten. Zij hebben agenten al over de hele Pacific uitgestuurd in een poging om zakenlieden te bewegen om per vliegtuig te reizen. Zij trachten er verder vacatiegangers van te overtuigen, dat zeezeizen uit de mode zijn.

## De Atlantische route

Op de trans-atlantische route is deze ommezwaai naar luchtverkeer nog niet dermate uitgesproken. In 1947 vervoerden de vliegtuigen „slechts” 193.000, de schepen circa 450.000 personen tussen Amerika en Europa.

Of de luchtvaart het op die route ook zal winnen, kan niemand nog zeggen. Tenslotte duurt ook de reis over de Atlantische Ocean per schip maar een paar dagen en zelfs de meest gehaaste zakenman kan zich zo’n verdraging nog wel permitteren. Er zit bovendien prestige aan, om te hebben gereisd met een *Queen Mary*, of een *Queen Elisabeth*, of een *Nieuw-Amsterdam*..... En zelfs als de scheepvaartmaatschappijen op de trans-atlantische route enig verlies aan passagiers gaan lijden, zullen ze er nog geen boterham minder om eten. Haar voornaamste inkomsten houden verband met het vrachtvervoer en daarin zullen zij de luchtvaartmaatschappijen gemakkelijk de baas blijven. Anders is het alweer gesteld op de Pacific-route, die veel langer is (weken per boot) en waar dank zij een Japans wanbeheer van vrijwel het gehele Verre Oosten nergens de productie nog zodanig is, dat alle schepen kunnen worden gevuld met vracht.

## Radar-hoogtemeter

Er is nu ook een radar-hoogtemeter uitgevonden, zo meldt de „Science Digest”. Hij zendt een straal uit gelijk aan de impuls van een normaal radar-apparaat. Uit de richting en tijd van de reflex wordt meteen op het instrumenten-bord de hoogte aangegeven van een vliegtuig, evenals verticale obstakels zoals bergen, torens e.d. Deze meter heeft een werkings-sfeer van 2½ k.m.



# Wereldscheepsbouw-cijfers van „Lloyds“

Vergeleken met het eerste kwartaal van dit jaar, hadden Groot-Brittannië en Noord-Ierland tezamen aan het einde van het tweede kwartaal 105.668 ton scheepsruimte meer in aanbouw. Aan het einde van Juni j.l. stond er in beide landen 2.243.703 ton scheepsruimte op stapel, een totaal dat sedert December van het jaar 1921 niet werd overschreden, aldus het kwartaals-overzicht van „Lloyd's Register“, dat op 30 Juni j.l. werd gepubliceerd.

De totale scheepsruimte, die in alle andere scheepsbouwende landen in aanbouw was —met uitzondering van Duitsland, Japan en Sovjet-Rusland, waaromtrent geen cijfers bekend zijn— bedroeg over dezelfde periode (2e kwartaal) 1.778.186 ton, hetgeen 3.153 ton minder was dan aan het einde van Maart. De leidende landen waren Frankrijk (33.216 ton), Zweden (241.980 ton), Italië (220.805 ton), Nederland (219.628 ton), de Britse Dominions (176.046 ton), Amerika (162.072 ton), Denemarken (118.711 ton) en Spanje (112.897 ton).

Er wordt op de Britse werven steeds

meer voor het buitenland (of voor buitenlandse registratie) gebouwd. Van de in Groot-Brittannië en Noord-Ierland thans in aanbouw zijnde tonnage is 711.455 ton (31.7%) bestemd voor opdrachtgevers in andere landen (o.m. 253.446 ton voor Noorwegen en 88.545 ton voor Argentinië). Dezelfde tendenz is waarneembaar bij de scheepsbouw in niet-Britse landen. Daar staat in totaal 709.849 ton op stapel voor opdrachtgevers, die niet zijn gedomicilieerd in het land van aanbouw hunner schepen (n.l. nog 307.961 ton voor Noorwegen, 151.936 ton voor Frankrijk en 73.429 ton voor Argentinië).

## Totaal: ruim 4 mill. ton

De totale tonnage, die over de gehele wereld thans in aanbouw is, bedroeg aan het einde van Juli 4.021.889 ton. Daarvan werd 55.8% op Britse- en 44.2% op andere werven gebouwd.

Hiervan waren 22 stoom- en 71 motorschepen van tussen de 6 en 8.000 ton, 18 stoom- en 61 motorschepen van tussen de 8 en 10.000 ton, 35 stoom- en 56 motorschepen van tussen de 10 en 20.000 ton, 3 stoomschepen en 1 motorschip van tussen de 20 en 30.000 ton en 4 stoomschepen van tussen de 30 en 40.000 ton. Alle schepen boven de 20.000 ton blijken in Engeland te worden gebouwd. Aan het einde van Juni waren er over de hele wereld 99 nieuwe olietankschepen (totale tonnage 964.312 ton) in aanbouw (14 stoom- en 85 motortankers).

Slot: K. P. M. - Journaal

—Met ingang van 1 Augustus j.l. werd op eigen verzoek eervol ontslag verleend aan empl. mevr. B.M. Parmentier-Boodt. (Passagekantoor).

—Met de Constellation van 2 Augustus j.l. arriveerde uit Holland, terug van E.V. empl. R. Hoogeveen, die wederom als beheerder van het Logeergebouw-Molenvliet zal optreden.

—Met de Constellation van 5 Augustus j.l. vertrok met gezinsscheidingsverlof de hoofdempl. N. Waringa.

## Dalende kosten . . .

Uit de door het Centraal Kantoor voor de Statistiek opgestelde indexcijfers van de prijzen van 19 voedingsmiddelen over Juni j.l. blijkt, dat in verschillende plaatsen deze cijfers weer aanzienlijk zijn gedaald tot ongeveer het peil van de distributieprijzen. Men kan dit voornamelijk constateren in de hoofdplaatsen.

Slechts in die plaatsen en streken, waar het met de veiligheid en rust minder goed is gesteld, vertoonden de indexcijfers een stijging van 5 à 10%. Voor West-Java waren deze centra Poerwakarta en Soekaboemi. Midden-Java vertoonde een gunstig beeld in tegenstelling tot Oost-Java, waar practisch overal een stijging viel waar te nemen, hetgeen echter niet hoofdzakelijk te wijten was aan een stijging van de rijstprijzen, dan wel aan een prijsverhoging van zoute vis, rode uien, tjabé, eieren en dergelijke. Noord-Sumatra toonde een zeer scherpe daling, variërend van 10% tot 25%, waardoor in Medan de vrijemarkt-prijzen tot onder die van de distributie daalden. Zuid-Sumatra daarentegen gaf een zeer kleine stijging te zien.

Wat het overige deel van de Archipel betreft, is —op een enkele uitzondering na— een bevredigende daling te constateren.

Hier volgt een groep uit de vrije marktprijzen:

Batavia	1115	(Jan. '48	1940)
Pontianak	1512	(Jan. '48	2114)
Bandoeng	1014	(Jan. '48	1832)
Bandjermasin	1332	(Jan. '48	1534)
Cheribon	782	(Jan. '48	1456)
Samarinda	976	(Jan. '48	1810)
Semarang	801	(Jan. '48	1486)
Makassar	709	(Jan. '48	1504)
Soerabaja	906	(Jan. '48	1335)
Ambon	1252	(Jan. '48	1826)
Medan	1183	(Jan. '48	2130)
Palembang	1390	(Jan. '48	2067)

## Promoties Walpersoneel

Per 1 Juli j.l. zijn bevorderd tot

*beambten:* de heren A. S. Tuarissa, Ch. H. Jauw (beiden werkzaam op het Agentschap Soerabaia), hoofdverpleegster mej. Ph. C. Verelst en verpleger 1e klasse S. Rimper (beiden van de Medische Dienst).

\*

Onze hartelijke gelukwensen.

# De Japanse koopvaardij

De gebeurtenissen in Duitsland hebben de aandacht gevestigd —zo schreef het Engelse scheepvaartmagazine „Fairplay”— op de noodzakelijkheid om het land een integraal deel van Europa te maken, dat zichzelf kan voorzien. Een soortgelijk probleem bestaat ten opzichte van Japan, doch afstand en de veronderstelling, dat Amerika hier wel de voornaamste belanghebbende was, hebben de aandacht een beetje van Japan afgeleid. Het gevoel, dat men in Europa zijn handen al vol genoeg had, heeft er nog toe bijgedragen, dat de toekomstige rol van Japan in de wereld-economie enigermate op de achtergrond is geraakt.

Het voornaamste karakteristiek van het Japanse probleem is, dat de bevolking van Japan snel toeneemt. Er wordt geraamd, dat zij in 1953 86.000.000 zielen zal bedragen, hetgeen maar liefst 20.000.000 meer is dan enige decennia geleden, toen Japan's verlangen naar expansie ten koste van naburanden zich begon te manifesteren.

Japan heeft in de afgelopen oorlog zware materiële verliezen geleden en het is kennelijk de politiek van Amerika om de materiële hulpschepen van het verslagen land weer op te bouwen ten einde het op z'n minste genomen in staat te stellen om zichzelf te bedruipen. Het is een paradox van iedere oorlog,

dat een verslagen land weer op de been moet worden geholpen, hetgeen gewoonlijk geschiedt ten koste van de overwinnaar.

Vóór de oorlog had Japan een koopvaardijvloot van rond 5.600.000 ton. Aan het einde had het nog 1.300.000 ton over, voor het meerendel ongeschikt en versleten. De productie van koopvaardij-schepen gedurende de oorlog (zie „Uitlaat” no. 14) was niet groot en de schepen, die werden gebouwd waren van minderwaardige kwaliteit. Er was een tekort aan materieel en arbeidskrachten. De voedsel-rantsoenering was strenger dan in enig ander oorlogvoerende land. De moderne vrachtschepen met een grote snelheid, die kennelijk waren gebouwd om als hulpschepen voor de Keizerlijke Marine te dienen, werden in de oorlog bijna geheel vernietigd, evenals de passagiersschepen en er werd niets gedaan om ze te vervangen.

De Amerikaanse opinie is, dat de Japanse koopvaardijvloot voor een groot deel moet worden vervangen. Men denkt aan een vloot van ongeveer 4.000.000 ton in 1960. Men

acht dit een redelijke tonnage. Om deze tonnage te bereiken, zal de productie van de Japanse scheepswerven moeten worden opgevoerd tot 400.000 ton per jaar in 1954. Dat is een zeer hoog cijfer, wanneer men bedenkt, dat de Japanse scheepsbouw in de vier laatste jaren voor de oorlog 350.000 ton per jaar bedroeg.

Er is genoeg werf-ruimte om deze tonnage in Japan te bouwen en er zal zelfs nog plaats over zijn voor reparaties. De staal-voorziening zal echter wel de grootste moeilijkheid blijken te zijn. Om daaraan te voldoen —en ook aan de vraag van de binnenlandse economie van het land— zal de staal-productie moeten worden opgevoerd tot 5.000.000 ton per jaar.

Er is volgens „Fairplay” geen twijfel aan, dat Amerika zal aansturen op een krachtig Japan, al was het alleen maar omdat dit zou kunnen dienen als stabiliserende factor in Azie (*Waar hebben wij dat meer gehoord? Red. Uitlaat*).

## 35-jarig Jubileum: Hoofdsmid Koboën

In een van de goedangs van de Werk. plaatsen van de Buitendienst op Priok is op 12 Augustus j.l. het feit herdacht, dat hoofdsmid Koboën 35 jaar in dienst van onze maatschappij was. De jubilaris werd door de agent Priok, de heer Poppe toegesproken, waarna hem behalve de gebruikelijke enveloppe een geschenk van het personeel van de werkplaatsen-Kabelgat werd aangeboden.

In het volgende nummer hopen wij uitgebreider op dit jubileum terug te komen, in woord zowel als in beeld.

## „MAETSUYCKER” MAAKT NIEUWS

Kapitein Zuyderhoudt en zijn Maetsuycker hebben na de aankomst in Singapore, terug van de eerste reis naar West-Australië, in de Singaporese pers veel publiciteit genoten. Naast een foto van de gezagvoerder en zijn vrouw troffen wij in de „Straits Times” een verhaal aan over de eerste lading West-Australisch voedsel, die in acht jaren aan de Tandjong Pagar-haven te Singapore is afgeleverd. Het was de Maetsuycker, die daarin de hoofdrol speelde.

De reis van Fremantle naar Singapore had slechts zeven dagen geduurd. De Maetsuycker had voorts aan boord 1.501 schapen, die te Carnarven in West-Australië waren geëmbarkeerd.

Kapitein Zuyderhoudt verklaarde aan een verslaggever van de „Straits Times”, dat de reis expres zo snel mogelijk werd gemaakt om de schapen in een goede conditie af kunnen leveren, alsook de lading voedsel, waarvan een deel aan bederf onderhevig was. Zij bestond o.m. uit 3.467 kisten appels, 1.549 sinaas-appelen, 188 kisten bevroren eenden, 5 ton varkensvlees, 22 kisten bevroren varkenslevertjes en 216 kisten groenten (en dat gaat allemaal maar naar Singapore . . . . . Red. Uitlaat).

## GEVEN

*'t Is moeilijk soms, ons leven!  
En 't kon anders gaan,  
als ieder iets kon geven  
uit 't eigen-ik-bestaan.*

*Als we eens konden geven,  
want and'ren helpen kon.  
Dan kwam in ieder's leven  
toch nog een beetje zon.*

*Als wij eens konden geven,  
van hart tot hart, een woord,  
dan werd er in ons leven  
een mooier lied gehoord.*

*Als wij eens konden geven:  
Collegialiteit,  
dan was er in ons leven  
niet zoveel haat en nijd.*

*Als wij een konden geven  
wat solidariteit,  
dan kwam er in ons leven  
misschien saamhorigheid.*

*Zodra wij kunnen geven,  
verdwijnt de egoïst,  
die zoveel in ons leven  
ten kwade steeds beslist.*

*Komt, laten w'allen geven  
iets goeds, uit eigen hart.  
Dan komt er in ons leven  
Wat vreugd, en minder smart.*

Een onbekend gebleven K.P.M.-dichter.

Juli 1948.