

Diepzee-onderzoek in Indonesie

Wateren van deze archipel belangrijke studie-objecten

Het is een feit, dat er geen enkel ander eilandenrijk kan worden aange-
wezen van de afmetingen van Indonesië, dat op het gebied van de oceano-
grafie zo buitengewoon interessant is. Naast uitgestrekte ondiepe zeeën treft
men zeer diepe bekkens aan, die met grillige onderzeesche ruggen en banken
en lange gordels van diepzee-sluiken een ware staalkaart van oceanografische
problemen vormt. Het is daarom ook voor de leek wel gemakkelijk te be-
grijpen, dat zich in dit watergebied vele ongelijkheden bevinden, zodat het
voorkomt, dat zich in het ene diepe bekken ijskoud water bevindt, terwijl
het andere —dat er vlak naast ligt— tot op de bodem van een kilometer
beneden het wateroppervlak lauw water in zich bergt. Zo heeft elk gebied
niet alleen zijn bepaalde temperatuur, maar ook zijn stromingen en zijn
chemische eigenschappen, welke een voorname rol spelen in het leven van
de vissen („nekton”), bodemdieren („benthos”) en plankton. Daarom ook
zijn de zeeën niet alle even visrijk en zijn er zelfs plaatsen waar dierlijk
leven volkomen uitgesloten is.

„Baai des doods”

De Kaoe-Baai tussen de twee Noor-
delijke armen van het eiland Halmahera (O. Indonesië) is zo'n bekkens des
doods. De toegang tot dit bekkens is
slechts 50 m. diep en belet het kouder
en zwaardere water binnen te stromen
en zodoende de 500 m. diepe „buik” te
verversen. De zuurstof was daardoor al
gauw opgebruikt en de dode organismen
—welke uit de bovenste waterlagen naar
beneden zonken— gingen op de bodem
aangeland niet meer tot verrotting over,
maar vormden onder deze omstandig-
heden het giftige zwavelwaterstof. Be-
neden deze zuurstoflijn is iedere vis en

iedere kwal ten dode opgeschreven en
intussen hoopt zich een dikke laag
groene, stinkende modder op de bodem
van de baai op.

Expedities

Vele gegevens zijn ons langzamerhand
bekend geworden, dank zij een reeks
van diepzee-expedities, welke in de
tweede helft van de vorige eeuw werd
geopend door de „Challenger”-expedi-
tie. (In vroegere jaargangen van „de
Uitlaat” hebben wij hierover terloops
al eens gerept. Red.) De „Challenger”-
expeditie maakte een hele wereldreis,
die drie en een half jaar heeft geduurd
en o.m. de Molukken bezocht. De vijftig
dikke folios, waarin de resultaten van
deze „Challenger”-expeditie zijn vast-
gelegd en beschreven, zijn ook heden
ten dage nog de onuitputtelijke bron
van onze kennis over het leven der
zeeën.

De Nederlandse „Siboga”-expedi-
tie viel de eer te beurt om zich
geheel te kunnen concentreren op
Indonesië. Van 1899 tot 1900 door-
kruiste zij de tropische diepzee-bek-
ken en verzamelde zeer veel wetens-
waardigheden omtrent het planten-
en dierenleven in de diepzee. Het
oceanografische gedeelte dezer ex-
peditie werd helaas nogal stiefmoe-
derlijk bedeed, aangezien dit aan
de scheepsofficieren —die al hun
zware nautische taak hadden— werd

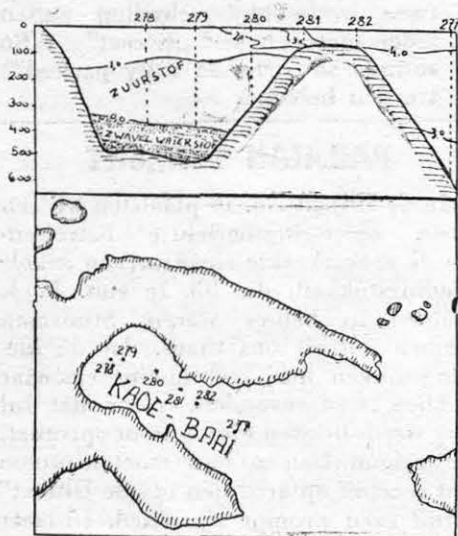
*Indonesie staat op het ogenblik
in het middelpunt van de belang-
stelling van diepzee-onderzoekers.
Enkele weken geleden maakten
de kranten hier melding van de te
verwachten komst van een Deense
expeditie, die met het vaartuig
Al g a t h e a in het volgende jaar
een bezoek aan deze archipel zal
brengen, teneinde de wateren
eens wat „dieper te bekijken.*

*Dank zij de medewerking van
een deskundig lid van ons perso-
neel, zijn wij in de gelegenheid in
nevenstaand artikel vast ook wat
dieper op dit diepzeeonderzoek
in te gaan.*

*De wetenschap, die zich hier-
mede bezighoudt, heet „oceanogra-
fie”, beschrijving van oceanen.
indien men het begrip zou willen
vertalen. De zee is n.l. ook bij
grotere diepten dan 500 m.—waar
de z.g. „diepzee” begint— bepaald
geen dood element. Door het ver-
schil in zoutgehalte en tempera-
tuur ontstaan waterlagen, welke
de getijstroom veroorzaken. Dit
proces, dat zich bij voortduring
voltrekt, vormt de kern van de
oceanografie. In nevenstaand arti-
kel wordt in kort bestek een over-
zicht gegeven van het oceanogra-
fische onderzoek in de uitgestrek-
te Indonesische wateren, die door
hun verscheidenheid een aantrek-
kelijk studie-object voor onder-
zoekers vormen.*

opgedragen. Dit nam toch niet weg,
dat de door de „Siboga”-expeditie
verzamelde gegevens en bereikte
resultaten wereldberoemd zijn ge-
worden.

Het oceanografische onderzoek kwam
pas meer tot zijn recht dank zij de snel-
le vooruitgang van de technische hulp-
middelen, waarvan geleerden zich kon-
vervolg: zie pag. 2



Vervolg: Diepzee-onderzoek in Indonesie

den bedienen bij de laatste Nederlandse expeditie, de z.g. „Snellins“-expeditie, die plaatshad in de jaren 1929-1931 en dus vrij recent is. Steunend op de ervaring van de in 1925 en 1926 ondernomen Duitse „Meteor“-expeditie in het Zuidelijke deel van de Atlantische Oceaan, kon de „Snellins“-expeditie een groot succes worden. Voor de oceanografie

bestaan in Nederland eigenlijk geen instituten. Zodoende ontbraken gelegenheid, tijd, ondervinding, fondsen en geoefend personeel en kon gelukkig een dankbaar gebruik worden gemaakt van de ervaringen van de „Meteor“-expeditie.

Het is deze „Snellins“-expeditie geweest, die door haar voortreffelijke technische uitrusting, haar bekwame staf van geleerden en haar onvolprezen marine-personeel, haar naam onafscheidelijk heeft verbonden aan het natuurkundige onderzoek van de Indonesische wateren.

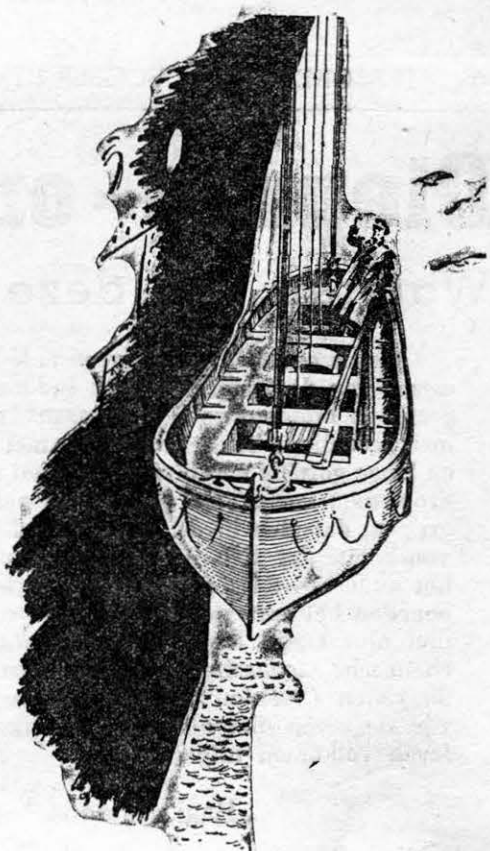
Instrumentarium en werkmethode

In het algemeen gaat men bij het diepzee-onderzoek als volgt te werk: Het is dank zij de moderne hulpmiddelen niet meer nodig om voor iedere diepzeepeiling te stoppen. Al varende bedient men zich van een zender en een ontvanger, welke zich in de bodem van het schip bevinden en men heeft slechts het tijdsverschil te meten tussen het gegeven fluitsignaal en de ontvangst van het teruggekaatste geluid, waarna een eenvoudige berekening de gevraagde diepte weergeeft. Onder water legt het geluid een afstand af van 1.500 m. per seconde. Heeft de stopwatch b.v. vier seconden afgeteld, dan is de diepte gelijk aan 4×1.500 m. gedeeld door 2, ofwel 3 k.m. Zo is men bij de „Snellins“-expeditie in staat geweest om snel de vage plekken op de zeekaart der „Siboga“-expeditie tot in details aan te vullen.

Bijzondere vermelding verdienen twee werktuigen, die als het ware de kern van het oceanografische onderzoek zijn, n.l. de z.g. „serie-machines“. Een serie-machine bestaat uit een grote trommel, waarop enige kilometers draad zijn gewonden. Houdt men ergens een „station“ dan laat men aan deze staalraad waterscheppers en thermometers neer, welke op ingenieuze wijze aan de kabel zijn bevestigd. De waterschepper is eigenlijk niets anders dan een holle buis, van boven en van onder trechtervormig uitlopend. Wanneer het instrument aan de kabel naar beneden gaat, zijn de scheppers geopend. Heeft men de gewenste diepte bereikt, dan laat men langs de kabel een valgewicht neer, waarvan het gewicht juist voldoende is om de klem van de bovenste waterschepper te openen, waarna de schepper kantelt en zich automatisch sluit. Worden de scheppers dan weer opgehaald, dan heeft men het water uit de gewenste laag. Zodra de eerste waterschepper is gekanteld, valt er gelijktijdig van de onderzijde der schepper een tweede valgewichtje langs de kabel, die op zijn beurt een volgende schepper in beweging brengt enzovoorts. Aan zo'n waterschepper zit meestal nog een thermometer, waarvan het kwikreservoir achter elkaar

Slot: zie pag. 12

ZIN VOOR HUMOR NOGMAALS BEPROEFD



„Kijk eens in No. 12 van „de Uitlaat“ of ik het nu goed heb gedaan.“

Wie helpt ons aan een onderschrift?

Naar aanleiding van de prent in ons vorige nummer over de fouten, die alzo bij het strijken van sloepen worden gemaakt, publiceert de redactie van „De Uitlaat“ thans bijgaande tekening. Zij nodigt haar lezers uit tot het inzenden van grappige onderschriften, die zoveel mogelijk op de K.P.M. betrekking moeten hebben. Inzendingen worden tot 1 September a.s. ingewacht. De twee beste onderschriften zullen ieder met één slof „Escort“ („So round, so firm, so fully packed“) worden beloond.

PAKAIAN TERECHT

In de Uitlaat No. 10 plaatsten wij een klein opsporingsberichtje betreffende de zoekgeraakte eigenaar van enkele kledingstukken, die bij le stm. F. J. Damen in beheer waren. Stuurman Damen schrijft ons thans, dat de kledingstukken hun rechtmatige eigenaar hebben teruggevonden, maar dat hij nog steeds brieven hieromtrent ontvangt, (Stuurman Damen had moeten weten dat reacties op artikelen in „de Uitlaat“ altijd even prompt zijn. Red. Uitlaat) maar dat hij moeilijk op al deze brieven kan antwoorden.

Dit is no. 13 - vijfde 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.,
DJAKARTA

In dit nummer:

Diepzee-onderzoek in
Indonesië

Vlagdiscriminatie.

La Plata

Vlissingen kampioen!

VLAGDISCRIMINATIE

Toenemend internationaal kwaad; vrijhandel wordt ernstig bemoeilijkt

Iemand heeft me kortgeleden eens gevraagd om een korte definitie te geven van het begrip „vlagdiscriminatie”. Ik had tot dusverre altijd geloofd, dat ieder lid van een zeevarende natie als de onze (Engeland. Red. „Uitlaat”) toch wel het gevoel zou hebben, dat hij ongeveer wist, wat „vlagdiscriminatie” betekent. Een definitie te geven van het begrip is veel minder gemakkelijk dan de mensen gemeenlijk denken. Iedere reder weet, wat hij bedoelt met „vlagdiscriminatie”, maar een analyse toont aan, dat deze interpretaties niet altijd met elkaar kloppen.

Misschien is het het beste om te beginnen met het vaststellen van het fundamentele principe, dat het voeren van de een of andere vlag nooit de basis mag zijn van differentiele behandeling bij in- en uitvoer of van passagiers. In het algemeen gesproken is de Engelse politiek —in deze bewoordingen gegoten door een staatscommissie, na de Eerste Wereldoorlog— de volgende:

1. algemene vrijheid van navigatie, dat wil zeggen: vrijheid om overal met schepen en ladingen te komen;
2. gelijke behandeling wat betreft het meren, laden en lossen van schepen in havens, dokken en op reden;
3. gelijke behandeling wat betreft havenrechten, loodswezen, quarantaine e.d.
4. verbod van differentiele vlagbehandeling en
5. algemene gelijkheid van behandeling in alle zaken, die betrekking hebben op de scheepvaart.

Geen modern kwaad.....

Vlagdiscriminatie is geen kwaad van deze moderne tijd. De handelsovereenkomsten, waardoor Engeland's maritieme betrekkingen worden bepaald, lopen over een periode van al meer dan 250 jaren, waarin de politiek langzamerhand is veranderd van het pure mercantilisme van de Navigatie Wetten tot de vrijheid van de moderne tijden. Oorlogen hebben inderdaad de neiging om vlagdiscriminatie te doen toenemen. Dit komt misschien voort uit het —verkeerde— idee, dat „de andere partij” nu maar de kosten van de rehabilitatie moet dragen van het land, dat heeft gewonnen en verder uit het verlangen om ten koste van de scheepvaart van andere landen de eigen, nationale scheepvaart te bevoorraden. Na de Eerste Wereldoorlog was er b.v. in verschillende landen —o.m. sterk in Amerika— een neiging om wetten te doen aannemen, die nadelig waren voor de scheepvaart van andere landen.

Dergelijke neigingen zien wij ook heden ten dage en wederom in Amerika. De meeste mensen hebben zonder protest de Amerikaanse eis aanvaard, dat vijftig procent van alle Marshall-goederen met Amerikaanse schepen moeten worden vervoerd. Deze zendingen zijn giften en niemand kan er bezwaar tegen hebben —ook al zou hij het principe verkeerd vinden— dat een deel daarvan door de schenkers zelf wordt gebracht. De Amerikanen zouden hebben kunnen eisen, dat zij de hele voorraad Marshall-goederen zelf moesten afleveren en dan hadden wij met goed fatsoen nog niet kunnen klagen. Maar wij zouden ons wel hebben kunnen beklagen —en doen dat ook!— over het feit, dat na de vijftig procent van de geschenksendingen in één richting te hebben aangevoerd, het abnormaal grote aantal Amerikaanse schepen daarmee in het afleveringsgebied terecht komt en concurreert met de schepen, die normaal in dat gebied handeldrijven.

Nationalisme

En nu lezen wij, dat de Amerikaanse scheepvaart-industrie deze zelfde eis heeft gesteld ten aanzien van het vervoer, dat verband houdt met de z.g. „stockpiling”, de aanleg van strategische, onontbeerlijke voorraden voor het geval van tekorten in een nieuwe oorlog. Dan begint men toch wel even met z'n oren te klapperen, want voor een waarde van $3\frac{1}{2}$ milliard Amerikaanse dollars aan strategische materialen voor het „stockpiling”-programma moeten in Amerika worden ingevoerd.... De reservering van de helft van het vervoer daarvan met Amerikaanse schepen is een voorbeeld van de manier, waarop nationalisme amok kan maken. Het heeft voedsel gegeven aan een enorme wedijver. Andere landen hebben het voorbeeld van die 50%-E.C.A.-ladingen al

aangevoerd om voor hun eigen scheepvaart soortgelijke voorwaarden te bedingen.

Indien dit 50-50 idee nog verder zou worden ontwikkeld, zou men in de scheepvaart binnenkort een soort Alice-in-Wonderland-situatie krijgen, waarbij de kosten van het zeevervoer verdubbeld zouden worden door de schepen te dwingen om nooit meer dan halfvol te varen.

Duidelijk voorbeeld

Vlagdiscriminatie heeft vele subtiele vormen en het is niet altijd precies vast te stellen, hoe en waar zij wordt toegepast. Valuta-moeilijkheden spelen b.v. dikwijls ook een rol, b.v. wanneer schepen van een bepaald land moeten worden gebruikt, omdat de buitenlandse deviezen niet beschikbaar zijn voor het vervoer met schepen van andere landen.

Er zijn daarentegen zeer duidelijke voorbeelden van vlagdiscriminatie. Argentinië heeft b.v. in de laatste jaren overeenkomsten gesloten met Brazilië, Chili, Tsjecho-Slowakije, Frankrijk, Italië en Zwitserland, waarin voorwaarden zijn vastgesteld, dat het vervoer van ladingen, die onder de overeenkomsten vallen, zoveel mogelijk moet plaatshebben met de schepen van de contracterende partijen.

In het verdrag met Roemenië staat b.v., dat de contracterende partijen overeenkomen er op toe te zien, dat de goederen, die tussen beide landen zullen worden uitgewisseld zoveel mogelijk zullen worden vervoerd met schepen onder Roemeense- en Argentijnse vlag, in gelijke tonnage. Ingeval een der partijen onvoldoende scheepsruimte voor dit vervoer beschikbaar zou hebben, zal het schepen van de andere partij daarvoor gebruiken. De enige verzachtende clausule is nog, dat de toepassing van deze voorwaarden niet mag leiden tot een vertraging in de aflevering van de goederen of tot een prijsstijging van de producten die worden geleverd. Maar dit is zo'n kleine concessie, dat zij geen praktische invloed uitoefent op de uitvoering van deze overeenkomst.

Vermommungen

De Chileense regering overweegt ook om deze 50-50 clausule in haar handels-

Slot: zie pag. 12

Drang naar centralisatie

De werknemer wenst bestaanszekerheid. Iedere aanprijzing van een vrij, avontuurlijk bestaan laat hem koud. Het tijdperk, waarin wij leven, heeft hem ruimschoots gelegenheid gegeven om zijn lusten in dit opzicht bot te vieren. Zonder twijfel zijn er risico's, die de mens moet aanvaarden. Maar er zijn ook andere, die de volle ontplooiing van de persoonlijkheid in de weg staan en daartegen vraagt de mensheid bescherming. Naarmate de bestaanszekerheid ernstiger gevaar loopt, wordt die aandrang krachtiger.

De Eerste Wereldoorlog, die reeds aan een min of meer verward ideaal van collectieve veiligheid het leven schonk, had de stoot gegeven tot krachtige sociale beweging. En de Tweede, die van de arbeiders in de Geallieerde landen ongehoorde krachtsinspanning heeft geëist, gaf hun de gelegenheid om hun recht op sociale zekerheid kenbaar te maken en te formuleren.

Oud probleem

Het begrip „sociale zekerheid” moge nieuw zijn en het moge eerst sedert kort een onderwerp van staatszorg zijn, het probleem zelf is al meer dan een eeuw oud en een uitvloeisel van de ontwikkeling van het industriële kapitalisme. De romans van een warm mensenvriend als Charles Dickens getuigen van de verschrikkelijke omstandigheden, waaronder de arbeidende bevolking van een eeuw geleden leefde en werkte, als prijs van de welvaart der industrie. De gehele sociale geschiedenis van de laatste honderd jaren bestaat uit een hardnekkig streven door de bewuste elementen in de arbeidersklasse — gesteund door de edelmoedigsten onder de betersituatie — om een einde te maken aan de wantoestanden en daarbij de steun van de Wet te krijgen.

Wij behoeven nauwelijks te herinneren aan de snelle opkomst van de vakverenigingen, die samen met de invoering van het algemene kiesrecht de voornaamste stoot hebben gegeven tot verbetering der sociale wetgeving en van de maatschappelijke toestanden. Het is voldoende te constateren, dat er langzamerhand een stelsel van wetten en verordeningen is opgebouwd, dat — hoe wel uiterst ingewikkeld — toch nog steeds niet als volkomen bevredigend kan worden beschouwd.

Wij willen eens nagaan, hoe de zaken staan in Engeland en Frankrijk, twee landen, die in de voorste rijen staan, waar het betreft verbetering van sociale omstandigheden voor de werknemers. Het strekt de Engelse regering tot eer, dat zij in de donkerste dagen van de

oorlog het onbevredigende van de sociale toestanden nog bij de kop heeft durven nemen. Zij stelde een commissie in, die tot taak had een volledig overzicht op te stellen van alle wetten en instellingen, die de bevolking tegen de verschillende risico's beschermde en voorstellen tot verbeteringen te doen.

Wat is „sociale zekerheid”

In de ruimste zin van het woord betekent sociale zekerheid, dat iedereen onder alle omstandigheden en onverschillig wat er moge gebeuren in staat zal zijn om in zijn eigen onderhoud en in dat van de zijnen te voorzien. Het doel is het uitschakelen van de armoede.

Nu spruit behoefte — armoede — in onze samenleving voort uit een onderbreking van de verdiensten, die nodig zijn om het gezin te onderhouden, als gevolg van een ongeluk, ziekte, moederschap, invaliditeit, ouderdom, werkloosheid of overlijden, dan wel uit het feit, dat het inkomen blijvend onvoldoende is om in de behoefte van het gezin te voorzien. Het geneesmiddel daartegen is dan ook re-distributie van het nationale inkomen door middel van maatschappelijke verzekering en gezinstoelagen. Een deel van het volksinkomen moet daarom opnieuw worden verdeeld, naar verhouding van de sociale noden der bevolking en niet uit hoofde van economisch nut, de enige maatstaf waarbij met het vaststellen van lonen en salarissen rekening wordt gehouden.

Natuurlijk moet een dergelijke herverdeling niet verder gaan dan nodig is om aan iedereen een minimaal maar menswaardig bestaan te verschaffen. Dit is de voornaamste — en naar Engelse opvattingen zelfs de enige — taak van sociale verzekering.

Het spreekt echter vanzelf, dat men bij een dergelijk systeem niet aan zekere onmisbare aanvullingen kan ontkomen. Zo is het niet voldoende om aan zieken het absolute minimum toe te kennen,

dat nodig is om hen in leven te houden. Men moet hun tevens de middelen verschaffen om zich behoorlijk te verzorgen. Door het voorkómen van ongelukken, ziekte en invaliditeit moet de werkkraacht van allen — en daarmee de mogelijkheid om in eigen onderhoud te voorzien — zoveel mogelijk worden beschermd. Door een gepaste loonpolitiek moet aan iedereen een behoorlijk bestaan worden gewaarborgd in het kader van een economische organisatie, die de werkloosheid tot uitzondering maakt. Tenslotte moet de werknemer bescherming genieten tegen de willekeur van zijn werkgever.

In Engeland leidde het onderzoek van bovengenoemde commissie in 1944 tot de indiening van twee wetsontwerpen, waarvan het ene betrekking had op de nationale verzekering en het andere op de vergoeding van ongevallen tijdens de arbeid.

In Frankrijk heeft de studie van al deze onderwerpen na de bevrijding geleid tot enige belangwekkende maatregelen op wetgevend gebied en wel de organisatie van de sociale verzekering, de hervorming van het verzekeringswezen, de ongevallenverzekering en een herziening van de gezinstoelagen.

Centralisatie

De bestaande organisatie der sociale zekerheid is overal nogal ingewikkeld, hetgeen een gevolg is van het feit, dat zij geleidelijk en naarmate de behoefte werd gevoeld in het leven is geroepen. De talrijke maatregelen op sociaal gebied maakten een groot aantal instellingen noodzakelijk. In het algemeen is er thans een streven merkbaar tot vereenvoudiging van de uitvoering van de gehele sociale wetgeving en de talrijke — dikwijls concurrerende — instellingen moeten plaatsmaken voor een eenvoudiger systeem van kassen, die allen, die in een bepaald district werken, tegen alle risico's verzekeren. Hiermede gaat samen een streven om de uitkeringen te standarisieren. Het uiteindelijke doel is echter om de mens te bevrijden van de vrees voor de toekomst, die ieder onzer — maar vooral de arbeidende klasse — eigenlijk nooit verlaat. Het betekent het ondergeschikt maken van de particuliere belangen aan het algemene welzijn.

Uit: *Dialogue*

Die oudjes doen 't nog best

Zelfs honderdjarige zeilt nog . . .

Indien er geen oorlogen tussen komen, die met de levens van schepen al even gemakkelijk omspringen als met die van mensen, kunnen schepen een hoge leeftijd bereiken. In een vroeger artikel in „de Uitlaat” met betrekking tot scheepsbouw, noemden wij enkele schepen uit de tachtiger jaren, die tot op de huidige dag dienst doen. In een recent nummer van het „Nautical Magazine” troffen wij een artikel aan van de hand van R. C. Holmes, dat ons respect voor de scheepsbouwers van de vorige eeuw nog heeft vergroot. Het artikel bevatte bijzonderheden over een groot aantal „ouden-van-dagen” onder de schepen, die de strijd om het bestaan nog niet hebben opgegeven, zich niet lieten „opleggen” of pensionneren en nog rustig op de wereldzeeën meedinen. „Een studie van Lloyd's Register of Shipping”, aldus de schrijver van het artikel „zal aantonen, dat ondanks de verwoestingen, aangericht door weer en wind, door slijtage en twee grote oorlogen, er nog een groot aantal oude schepen is geregistreerd en dat enkele old-timers nog sterk genoeg zijn (ze drijven tenminste nog), ofschoon zij enkele en soms al hun ledematen hebben verloren”. Onder deze oudjes zijn uiteraard enkele zeilschepen.

Een dezer zeilschepen is de *Calbuco*, een ijzeren schip van 1.500 ton, dat in 1885 als de *Circe* werd gebouwd door Alexander Stephen & Sons in Glasgow. Dit schip zeilt nog onder Panamese vlag. En ofschoon de Panamezen zich de wrok op de hals plegen te halen van het internationale rederdom (omdat zij onder de normale vrachtprijzen varen) en bemanningen (omdat zij minder gage betalen), verdienen zij de dank van de liefhebbers van oude zeilschepen voor het in stand houden van de schoonheid van het verleden der scheepvaart...

De Portugese zesmast-schoener *Cidado do Porto*, geregistreerd in Laurencio Marques, werd als de viermast-schoener *Mary Dollar* door W. Hamilton van Port Glasgow te water gelaten. Daar deze gebeurtenis plaats had in 1904 is de *Cidado do Porto* eigenlijk nog een „jonkie”, vooral wanneer men hem vergelijkt met enkele andere zeilschepen, die nog in de vaart zijn. De *Derwent*, b.v., die nu in Mobile (Alabama) is, is een schip van ongeveer 2.000 ton, gebouwd door A. McMillan & Co. te Dunbarton in 1884. Of de viermaster *Falls of Clyde*, in 1878 gebouwd door Russel & Co. te Port Glasgow, die nu nog in Seattle dienst doet als olie-barkas.

Dan is er nog op zee de kleine ijzeren barkas *Cape Finisterre* (838 tons), die in 1874 door T. Wingate & Co. te Glasgow werd gebouwd voor de firma A. Lyle & Sons, die óók nog bestaat. Zij is nu een Egyptisch opleidingsvaartuig, geregistreerd in Alexandria en *El Faroukiah* genaamd.

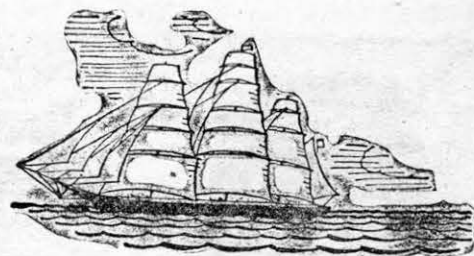
Een schip, dat weer zijn originele naam terug heeft gekregen — ofschoon het een tijdlang *Star of England* heeft

geheten — is de *Kajulani*, een stalen barkas van ongeveer 1.400 ton, die in 1899 te Bath (Maine) werd gebouwd door de beroemde scheepsbouwers A. Sewall & Co. De *Kajulani* vaart eveneens onder Panamese vlag en is nog precies als het bij zijn geboorte was.

Een schip, dat wel zijn originele naam maar niet de betekenis daarvan heeft veranderd, is de *Scottish Lady*, die te water werd gelaten als *La Scoresa* door Gourlay Bros. te Dundee in 1863. Seattle is thans zijn thuishaven. Een stoomschip kwam in 1872 in de Mersey met de *Scottish Lady* in aanvaring en de jongedame zinkte. Ofschoon het schip was geladen, werd het gelicht en zette zijn carrière, ofschoon niet die bepaalde reis, voort.

Met Valparaiso als thuishaven zeilt voorts nog de kleine ijzeren barkas *Nelson*. Zij werd in 1874 gebouwd door R. Duncan & Co. te Port Glasgow. Zij heeft van haar geboorte af *Nelson* geheten.

Het grootste aantal old-timers op één plaats is te zien tussen de rompen in Victoria (British Columbia). Daar zijn twee rompen, gebouwd door A. Hamilton & Co., te weten de *Island Forester* (vroeger *Comet*) een viermaster-barkas van 2.874 ton, gebouwd in 1901 en de *Riversdale* van 2.145 tons, die in 1894 werd gebouwd. A. McMillan & Co. is in Victoria vertegenwoordigd door de *Island Star* (vroeger *Blairmore*), te water gelaten in 1895, terwijl Harland & Wolff de bouwers zijn geweest van nog twee oudere rompen, n.l. de *Homeward Bound* (vroeger *Zemidar*) van 1885 en de *Lord Templetown* van 1886. De *Riversdale*, een stalen schip, had een



merkwaardige ervaring in de negentiger jaren. Het liep op de kust van India en werd na enkele mislukte pogingen om het vlot te brengen voor de sloop verkocht. De dag na de verkoop kwam zij op eigen kracht vlot en dreef weg.....

Tragedie

De „*Blairmore*” kapseide in 1896 terwijl het schip in de Mission Bay (San Francisco) voor anker lag. Vermoedelijk was zij onvoldoende met ballast geladen. De kapitein werd gered, maar de bemanning was benedendeks en ofschoon enkelen er in slaagden te ontsnappen door het grootluik, zat het merendeel als ratten in een val. De lucht in de ruimen hield de „*Blairmore*” voor een deel drijvend en er werden pogingen gedaan om de gevangenen te bevrijden door een deel van de huidplaten weg te snijden. Toen men daarmee bezig was, ontsnapte de lucht uit het ruim en zinkte het schip, met allen die zich nog aan boord bevonden.

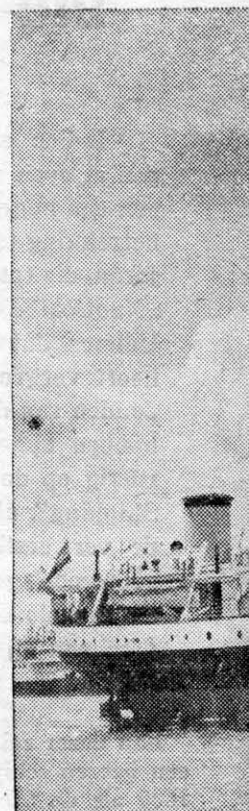
Ook in Liverpool zijn enkele kleine zeer oude scheepjes, o.m. het museumstuk *Mountaineer* (109 tons), te water gelaten in 1867 en thans het eigendom van de International Chemical Industries als sloep en verder een scheepje van 107 ton, luisterend naar de plebeische naam *Bertie*, gebouwd in 1869.

Twee Engelse dames blijken enkele van de oudste zeilscheepjes te bezitten. Miss F. M. Evans is de eigenaresse van het 67 tons zeilschip *Hetty* (van 1877) en thans geregistreerd in Falmouth, terwijl Miss E. M. Brouwn in het bezit is van de driemast-schoener *Francis* van 1861.

Twee van de oudste schepen ter wereld, waarvan melding wordt gemaakt, horen thuis in Valencia, Spanje. De eerste is de *Hernan Cortes* (vroeger *Conchita*), een houten schoener van 120 ton, die in 1855 in Spanje werd gebouwd, terwijl de *Luisa* van 190 tons in 1854 het levenslicht aanschouwde.

Honderdjarige

De alleroudste is de houten schoener „*Queen of the West*” (120 tons), geregistreerd te Milford Haven en in 1849 door Vivien te Salcombe gebouwd. Zelfs dit schip zeilt nog.



OVERZICHT

Bij de foto's :

1) Oppasser-I Markoes, die op het Hoofdkantoor te Djakarta al jaren lang zorgt, dat de scheepspositie-lijsten worden gedistribueerd, herdacht op 15 Juli j.l. de dag, dat hij 35 jaar geleden in dienst der maatschappij trad.

2) Uit Balikpapan stuurde onze „Uitlaat“-correspondent C.M. van Wiggen een foto van hoofdklerk-II M. Saleh, die op 1 Juni j.l. aldaar zijn 25-jarig dienstjubiläum vierde.

3) De eeuwig ratelende tikmachines van de afdeling Tikkerij/HK stopten op 15 Juli j.l. even, toen hoofdtikker-I Samtarie het feit herdacht, dat hij 25 jaren geleden in dienst der maatschappij was getreden.

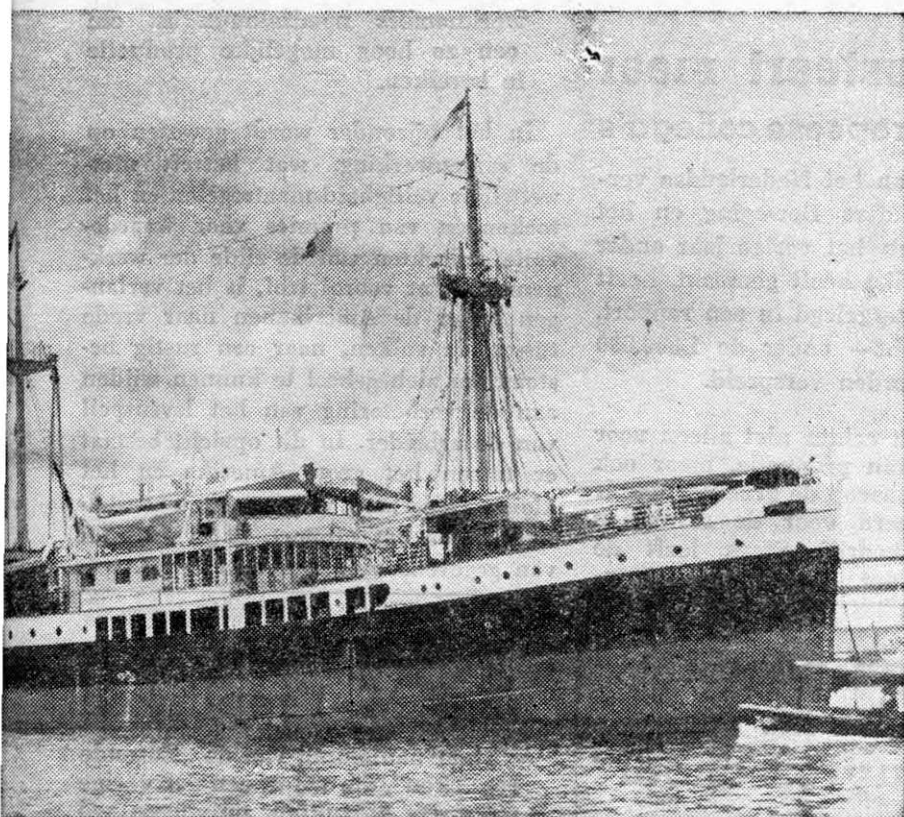
4) Klokjes gelijkzetten in de Werkplaatsen te Tandjong Priok..... Op 1 Juli j.l. vierden vijf leden van het personeel van de Werkplaatsen tegelijk hun 25-jarig dienstjubiläum en kregen bij deze gelegenheid ieder het bekende zilveren horloge met ketting. De

nieuwe eigenaren-jubiläum. Kiauw Tjauw, lasser G. mandur Main, walstoker Tjung Jauw worden het e

5) Het m.s. *Balikipapa* der Ba-klasse, dat in Indo. Dat was in Juni 1939. Het oorlog in dienst der Geallieerde lie uit.

6) Gezagvoerder J. W. mando voert over het s.s. Juli j.l. zijn 25-jarig jubel

7) Waar het bekend vervaardigd: een kijkje in Mati-Werkplaatsen, die e den blikken verf in alle k en diensten der maatscha



5



6

T I N B E E L D

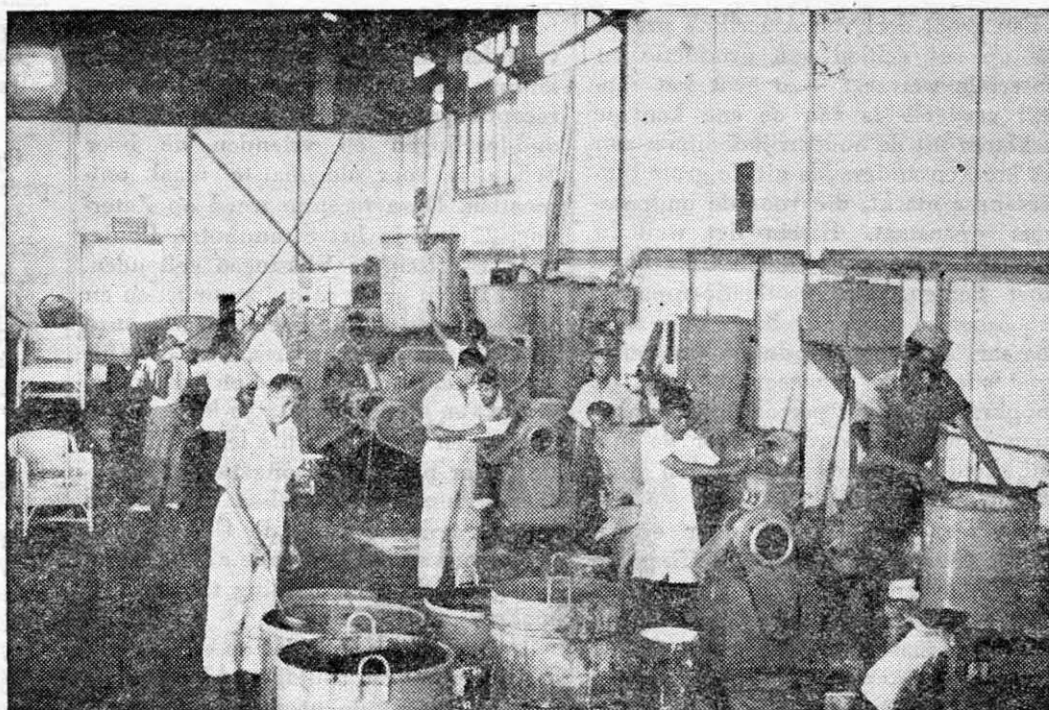
en hoofdmandur Tjan
Hay Tjong, transport-
katidjan en timmerman
over de juiste tijd.

as een der eerste schepen
ische wateren verscheen.
ip heeft in de afgelopen
den gevaren van Austra-

ilenberg, die het com-
an der Lijn, vierde op 10
n bij de maatschappij.

„K.P.M.-kleurtje” wordt
e verfwinkel van de Kali
maand ettelijke honder-
en aan de diverse schepen
j levert.

7



Amerikaanse arbeider presteert meer

Daardoor heeft hij het beter dan Europeese collega's

De delegatie van dertien vertegenwoordigers van het Nederlandse verbond van Vakverenigingen, de Katholieke Arbeiders Beweging en het Christelijk Nationaal Vakverbond, welke einde van het vorige jaar onder auspiciën van de E. C. A. een studiereis door Amerika heeft gemaakt, heeft thans haar bevindingen, indrukken en conclusies neergelegd in een rapport, dat binnenkort —met foto's en tekeningen verlucht— onder de 1.300.000 leden van de vakverenigingen in Nederland zal worden verspreid.

In dit rapport wordt o.a. de aandacht gevestigd op de grote productiviteit van de Amerikaanse arbeider, hetgeen een van de factoren is, waardoor Amerika op industrieel gebied aan de spits gaat. De productiviteit van de Amerikaanse arbeider is op het ogenblik $8\frac{1}{2} \times$ zo groot als die van de Russische-, $2 \times$ zo groot als die van de Britse- en $3 \times$ zo groot als die van de Nederlandse arbeider.

In het bijzonder werden de leden getroffen door het systeem van massa-productie, waardoor —aldus het rapport— de goederen tegen een dergelijk lage kostprijs kunnen worden vervaardigd, dat zij binnen het bereik van de gewone man komen en waardoor de levensstandaard van de Amerikaanse arbeiders hoger is dan die van hun collega's in andere landen.

Les voor Europa

Een groot deel van Amerika's prestaties op het gebied van productie en materiële welvaart —zo gaat het rapport verder— is aan de ene kant te verklaren uit de bodemrijkdommen van het land en anderzijds uit de grote binnenlandse markt, die voor de ondernemers openstaat. Hierin ligt wellicht voor Europa een les, die het ter harte moet nemen. Het productie-apparaat van Amerika n.l. laat telkens weer zien, hoezeer de massa-productie en serie-productie —de ruggegraat van de koopkracht der persoonlijke inkomens— wordt bevorderd door de mogelijkheid te produceren voor één grote binnenlandse markt.

Wanneer West-Europa door economische samenwerking en opheffing van de handelsbeperkingen zulk een grote binnenlandse markt zou gaan vormen, dan zal de massa- en serie-productie ook daar grotere kansen gaan bieden. In dit opzicht kunnen wij —aldus het rapport— veel van de Amerikaanse industrie leren.

Dat geldt echter niet alleen voor de wijze van productie, maar ook de wijze, waarop de arbeider wordt geïnteresseerd voor de resultaten van het bedrijf. Sterk leeft de gedachte, dat een nauwe samen-

Schouten neemt afscheid van de „De Ruyterschool”

De redactie van „de Uitlaat” heeft van de heer S. W. Kelder, Boulevard Bankert 28 te Vlissingen een schrijven ontvangen, met betrekking tot de pensioenering van de heer J. Schouten, die na 33 dienstjaren als leraar aan de „De Ruyterschool” aan het einde van het lopende cursusjaar de school zal gaan verlaten.

Een comité, dat is samengesteld uit vrienden en collega's, heeft naar aanleiding van dit komende afscheid een receptie georganiseerd, waarop de vele oud-leerlingen en vrienden de heer Schouten voor de laatste maal ontmoetten. Deze receptie werd op Zaterdag, 22 Juli in het Strandhotel, Boulevard Evertsen, te Vlissingen gehouden.

Waar een groot aantal stuurlieden en scheepswerktuigkundigen van onze K.P.M., die de zeevaartschool te Vlissingen hebben bezocht, hun wiskundelessen van de heer Schouten hebben ontvangen en zowel aan die lessen als aan de leraar persoonlijk ongetwijfeld prettige herinneringen hebben bewaard, is het de redactie van „de Uitlaat” een grote eer van het komende afscheid van de heer Schouten melding te kunnen maken.

De redactie hoopt, dat op de dag van de receptie een aantal oud-Vlissingers uit de K.P.M. de heer Schouten telegrafisch van hun medeleven hebben doen blijken.

werking tussen werkgevers en werknemers noodzakelijk is, om een zo hoog mogelijke productie te bereiken.

In het bijzonder wordt gewezen op de samenwerking, wat betreft niet-wettelijke veiligheidsmaatregelen en het toekennen van premies voor waardevolle gedachten van de zijde der werknemers. Wat vooral trof, is het verlangen onder de Amerikanen naar vrede tussen de volken, naar een rustig bestaan om zich geheel te kunnen wijden aan de verbetering van het levenspeil van de arbeider. In dit opzicht bestaat er tussen het grote Amerika en het kleine Nederland zeker geen tegenstelling, aldus het rapport, dat voorts tal van gegevens over Amerika bevat.

Razende (K.P.M.-) replieken

Naar aanleiding van de „Razende replieken”, die wij in een der vorige nummers afdrukten, ontvingen wij van gezagvoerder Kusters enkele vlote opmerkingen, gelanceerd door varende leden van ons K.P.M.-personeel. Misschien is dit voor de overige nautici en technici op de vloot een aanleiding om onze redactie verdere „razende replieken” toe te zenden.

Zo was er op een van de schepen van onze vloot een jonge stuurman, die pas een peiling had verricht en deze in de kaart had gezet, waarna hij weer de brug op kwam.

Gezagvoerder: „Waar sta je?”

Jonge stuurman: „Hier, kapitein!”

*

Op 23 Juli zou het echtpaar zijn kopere huwelijksfeest vieren.

Op 22 Juli zegt de zoon van Pappie (die op een K.P.M.-schip vaart): „Hoe-
ra, morgen komt Pappie net thuis”.

Op 23 Juli zegt de zoon tegen pa: „Pappie, wat is het vandaag voor een dag?”

Pappie, de K.P.M.-stuurman: „Zondag”.

*

Een gepensioneerde K.P.M.-er loopt een apotheek binnen om een klein flesje te kopen.

Winkelbediende: „Alstublieft. Een kwartje.”

K.P.M.-er: „Dat is duur”.

Winkelbediende: „Als U iets in het flesje koopt, krijgt U van ons het flesje cadeau”.

K.P.M.-er: „Doet U er dan maar een kurk in”.

◇ Met het m.s. *Asturias*, dat op 29 Juni j.l. uit Tandjong Priok naar Nederland vertrok, reisden o.a. empl. J. L. Beyerink met echtgenote en vier kinderen (pensioenen) Mevr. M. Ch. van Wieringen-Schmid en zoon (gezin van 2e wtk. P. J. M. B. van Wieringen) alsmede de heren J. A. v.d. Stok (zoon van Empl. F. v.d. Stok) en A. F. L. Spaans (zoon gezagvoerder A. Spaans).

◇ Met de Constellation van 29 Juni j.l. arriveerden uit Nederland te Djakarta de employés T. Velthuyzen, M. Schouten en F. A. N. Hommes.

◇ Met het BOAC-vliegtuig vertrokken naar Nederland op 17 Juni j.l. Mevr. Valk en kind (echtgenote van 1e stm. H. P. Valk).

◇ Employé J. de Graaf arriveerde met het lijnvliegtuig van 30 Juni j.l. in Indonesië uit Nederland.

◇ Met het Britse m.s. *Somersetshire*, dat op 18 Juli j.l. uit Tandjong Priok naar Nederland vertrok, reisden Hoofdempl. W. Ch. M. Julsing met echtgenote, zoon en dochter, alsmede Mevr. Visser-Dreyer (echtgenote gezagvoerder Visser).

◇ Met het lijnvliegtuig van 12 Juli j.l. vertrok naar Nederland gezagvoerder K. Koldijk met gezinsscheidingsverlof.

◇ Aan Hoofdwtk. L. Ploeger werd op 19 Juni j.l. in Nederland eervol ontslag verleend onder toekenning van vervroegd pensioen.

◇ Met het vliegtuig van 17 Juli j.l. is naar Nederland vertrokken Hoofdwtk. H. J. Paulus Verburg met echtgenote. Aan Hoofdwtk. Paulus Verburg werd eervol ontslag verleend wegens afkeuring, onder toekenning van invaliditeitspensioen.

k. p. m. - Journaal

◇ 2e wtk. W. M. Wüthrich is met het vliegtuig op 16 Juli j.l. naar Nederland vertrokken om aldaar zijn gezinsscheidingsverlof door te brengen.

◇ In de maand Juli werden de volgende leerling-wtkn. nieuw aan boord van de schepen der maatschappij geplaatst: E. Th. Palit (1.7.) T. Shamier H. Sha-

m.s. „Van Riemsdijk” 12 Juli 1950.

Aan de Redactie van
„de Uitlaat”
Hoofdkantoor K.P.M.
Djakarta.

Mijnheer de redacteur,

Gaarne zou ik U willen verzoeken om enige plaatsruimte in „de Uitlaat” voor een woord van dank aan allen, die hun medewerking hebben verleend aan het welslagen van de laatste P.C.J.-uitzending voor K.P.M.-schepen.

Hier, aan boord van de „Van Riemsdijk”, op weg van Singapore naar Tandjong Priok, was de ontvangst uitstekend. Er werd op het ontvangtoestel in de radiohut geluisterd door allen, die zouden worden opgeroepen. Daar alle betrokkenen al lange tijd van huis zijn, zult U begrijpen, dat een dergelijke uitzending in deze tijd vooral zeer wordt gewaardeerd.

Een woord van lof aan de initiatiefnemers tot deze programma's is zeker op zijn plaats. Wij hebben een mooie avond gehad. Namens ons allen hiervoor nogmaals dank.

De 2e stuurman,
J. P. van Haefsten.

*

Aangezien de „Wereldomroep”-P. C. J. in Hilversum ook onze „Uitlaat” pleegt te ontvangen, zal dit dankwoord van stuurman Van Haefsten (waaraan wij gaarne plaatsruimte verleenden) ongetwijfeld te bestemder plaatse komen en in hoge mate worden gewaardeerd.

◇ Op 26 April j.l. werd in Nederland eervol ontslag verleend aan Hoofdwtk. G. van Dijk, onder toekenning van vervroegd pensioen.

◇ Uit Nederland werd bericht ontvangen dat op 7 Juni j.l. 3e wtk. P. de Frenne aldaar slaagde voor zijn diploma B-II.

mier en G. A. Röttschke (7.7.) J. R. Mulder, F. A. Schouten, W. Simons, en M. K. Addie (11.7.) R. Vlaanderen, M. M. Sybesma, J. B. Pisanis, L. R. Andreas (13.7.) Ch. Valenbreder en M. C. Tromp (15.7.) V. G. Flem, E. Weintré en G. H. K. Wertenbroek (18.7.).

◇ De 4e wtk. J. Schriemer

en de 5e wtk. P. A. Stoop werden met ingang van 1 Juli j.l. bevorderd resp. tot 3e en 4e wtk.

◇ Het m.s. *Johan van Oldenbarnevelde* vertrok op 21 Juli j.l. uit de haven van Tandjong Priok naar Nederland met aan boord de volgende K.P.M.-ers en hun familieleden: Adj.-Chef J. H. van Dijk met echtgenote, drie dochters en twee zoons, 1e stm. L. Ch. Doornik (gezinsscheidingsverlof), empl. H. F. M. Beckman met echtgenote en zoon (ontslag), 2e wtk. V. W. Orth met echtgenote, twee zoons en een dochter (E.V.), Mevr. C. C. Schneider-Reesman en dochter (gezin Hoofdwtk. W. Schneider), Mevr. E. Dikstaal met twee dochters en een zoon (gezin 2e wtk. J. Dikstaal), Mevr. H. W. Keizer-Husemann met dochter en zoon (gezin 2e wtk. R. Keizer), Mevr. A. Mattaar-Staleman met dochter en zoon (gezin 2e wtk. F. J. M. Mattaar), Mevr. M. C. Nak-Verstraete en zoon (gezin 2e wtk. F. Nak), Mevr. L. C. de Vries-Sparling met twee zoons (gezin 1e stm. J. de Vries), Mevr. S. M. P. Salverda-v. Rosevelt en dochter (gezin Hoofdwtk. J. Salverda), Mevr. D. M. v.d. Vuurts de Vries-Jack met dochter (gezin 2e stm. P. A. v.d. Vuurts de Vries), de heren J. F. en J. Woudstra (zoons van 2e stm. F. J. Woudstra), de heer J. L. Nooy (zoon empl. D. J. Nooy), Mevr. J. Minderhoud-Minderhoud en zoon (gezin 2e stm. J. K. Minderhoud), de heer J. G. Schellart (zoon 1e stm. H. Schellart), Mevr. C. M. Sayers-de Boer met twee dochters (gezin 3e wtk. Sayers), de heren R. Ch. en R. L. de Wit (zoons van Hoofdwtk. W. H. Ch. de Wit) en de jonge dames M. en P. Kruyt (dochters van Adj.-Chef J. Kruyt).

LA PLATA

„La Plata ligt maar minnetjes, ondanks het feit, dat de graanhoek niet zo lui is”, sprak Scheepvaart en nam zijn 6e borrel van mijn een-vijfendertigste gulden per dag rantsoen over in zijn grootluik.

„Pik nog een graantje”, adviseerden wij en gaven een klapje achteruit om een voorwaartse poging tot ongewilde beleefdheid in de kiem te smoren. „Je beacht nogal graag!”

Onze „guardian angel”, die de moeder van onder-de-gage (9) is, draaide bij en kwam met vrij veel vaart over de voorstegen langszij schieten, waarbij zij haar Suez-kanaal-licht op mij richtte.

„Cirro cumulus, cirro stratus, alto cumulus”, giechelde onder-de-gage. „Ik kan de bui ruiken, gewoon”. Waarop Moeders hem ijl over dek veegde.

Wij prefereerden op dat moment een rondtorn, om gevaar van aanvaring te vermijden en zagen nog juist hoe Scheepvaart een sleng van onze eenheidsdrank overnam en klaar maakte voor vertrek. Besloten om voor de bui te ontmeren om op tijd weg te zijn en nadat wij er nog één op de gangway en één met de loods hadden gepikt, kwam wij voorzichtig slaags.

„De één ligt op zijn merk en de ander haalt de bank niet”. suggereerde Junior met kennersblik, hetgeen een dusdanige scheepsbeweging in onze haven veroorzaakte, dat wij even de zaak aankeken. „Als La Plata er bij gaat liggen”, sprak Scheepvaart somber „kan ik beter naar huis gaan”.

„Wie is de griet”, vroeg Moeder hoopvol, „iets voor hem misschien?”. Waarbij ik werd opgenomen op de wijze, waarop een diesel-werktuigkundige een triple expansie machinist aankijkt.

„De toekomst van de wilde vaart hangt van haar af”, mompelde Scheepvaart rustig, „en als de graanhoek nou lui was, maar die doet genoeg zijn best”.

„Probeer het zelf eens”, adviseerden wij. „Loop eens voor een tijdje weg uit je lijndienst en ga daar wat rondscharrelen”.

„Kunnen ze beter aan jou overlaten”, zei Liefde blij. „Kan mammië over oordelen”, gaf het keteljoch enige inside-information.

Beleefd als wij zijn, gaven wij drie lange stoten en zochten voorzichtig onze weg naar buiten. Scheepvaart, die in convooi goed afstand hield, stelde voor om met een wagen te gaan en onze Courant het nieuws te besparen, dat er twee wagens door geuniformeerde mannen etc., hetgeen wij volgaarne aan-

namen door plaats te nemen in zijn wagen.

„Waarheen, oh klare vengelt?” spraken wij opgetogen. „Zal het onze kroeg zijn, of is het mogelijk, dat wij een extra-vrachtje opdoen?”

Scheepvaart, die tegen die tijd maximum omwentelingen draaide, gooide zijn roer aan boord en schoot de binnenhaven van onze kroeg binnen, waar wij een vijf cents plaatsje uitzochten.

„Houd jij je die eerste nachten bij jenever”, sprak hij streng. „Ik moet naar La Plata. Misschien zit er een extra-reisje aan vast”.

„Wees voorzichtig, innocent”, maanden wij. „De Verenigde Strijdkrachten nemen dit nooit en bovendien zijn 's nachts de Priokweg en de Zeeboulevard niet veilig”.

Babe.

Verstekelingen

Het vraagstuk der vluchtelingen is vandaag de dag nog even groot als ooit tevoren. In het Engelse parlement is het kortgeleden ter sprake gekomen, naar aanleiding van enkele vragen van parlementsleden. De toen opgegeven cijfers duiden op de ernst van de kwestie.

Van 7 Augustus 1945 tot 13 Juni 1949 arriveerden in Engeland niet minder dan 1.397 vreemdelingen als verstekeling. In de drie jaren 1946, 1947 en 1948 bedroeg het aantal Britse verstekelingen aan boord van vreemde schepen 1.514, in totaal dus 2.911.

Het grootste aantal verstekelingen kwam uit Jamaica, n.l. 281. Van de Goudkust en Sierra Leone kwamen er elk 210. Van de buitenlanders waren 222 Spanjaarden, 228 Portugezen, 99 Finnen en 52 Nederlanders.

Indonesische havens leden

Alleen Priok en Makassar maakten

In het jaar 1949 hebben — volgens een officiële bekendmaking — de havens van Indonesië over het algemeen aanzienlijke verliezen geleden. Alleen de havens van Tandjong Priok en Makassar hebben een exploitatierekening te zien gegeven, welke met een voordelig saldo eindigden, n.l. respectievelijk 601.300 en 863.300 gulden.

*

De overige havens van Indonesië boekten nadelige saldi. De haven van Surabaya b.v. leed een verlies van niet minder dan 1.802.400 gulden. De verliezen, welke in Belawan, Semarang en Teluk Bajur werden geleden, bedroegen respectievelijk 875.000, 746.000 en 119.000 gulden. Een aantal kleinere havens boekten exploitatie-resultaten, die in totaal een verlies van 2.651.800 gulden te zien gaven.

De verwachtingen voor 1950 zijn, dat de havens Tandjong Priok en Makassar wederom voordelige saldi zullen bereiken, respectievelijk van 641.100 en 837.800 rupiahs. Alle andere Indonesische havens zullen zich dit jaar evenmin kunnen bedruipen en de verliezen worden geraamd voor Semarang op 607.900 rupiahs, voor Surabaya

op 2.739.100 rupiahs, voor Belawan op 979.700 rupiahs en voor Teluk Bajur op 144.600 rupiahs. De kleinere havens zullen vermoedelijk een totaal-verlies van 1.567.300 rupiahs lijden.

Te Tandjong Priok is thans, volgens de officiële gegevens, zestig procent van de zwaarbeschadigde gudangs intussen hersteld dan wel herbouwd. Wegen en emplacementen zijn gerepareerd, steigers vernieuwd en waterwegen schoongemaakt. Dezelfde werkzaamheden zijn te Makassar verricht, waar vooral tengevolge van de Amerikaanse bombardementen in de Japanse bezetting grote schade aan de kaden was aangericht. Uitdiepingswerken zijn op grote schaal verricht te Belawan en Surabaya, zodat de toegang tot deze havens weer mogelijk werd voor grote zeeschepen. Teluk Bajur (bij Beraoe) heeft nog vier aanlegsteigers, die vernieuwd zullen moeten worden, terwijl verschillende wraken van schepen nog moeten worden opgeruimd.

In verband met het feit, dat thans meer dan voor de oorlog Amerikaanse, Engelse en andere buitenlandse schepen de haven van Tandjong Priok aan-

Vlissingen werd kampioen!

Paas-sporttoernooi van zeevaart- en machinistenscholen

Elk jaar houden gedurende de Paasvacantie in Nederland de onderscheidene zeevaart- en machinistenscholen te Amsterdam een sporttoernooi. Ook dit jaar is op 11 April j.l. begonnen. Het vorige jaar kon de in K.P.M.-kringen wel zeer bekende „De Ruyterschool” niet aan het toernooi deelnemen. Dit jaar was zij echter van de partij en o.a. vertegenwoordigd door een grote groep studerende leerlingen, van wie enkelen uit onze Paketvaart. Het resultaat was, dat Vlissingen dit jaar kampioen werd.

Wij ontvingen uit Nederland het blad „Poseidon”, het orgaan van de Vereniging van Leerlingen der „De Ruyterschool” van Mei j.l. waarin wij verschillende bijzonderheden over het sportgebeuren van dit jaar hebben aangetroffen. Gezien de belangstelling voor Vlissingen, die er onder de K.P.M.-werktuigkundigen leeft — een groot deel hunner is uit Vlissingen afkomstig, niet-

waar? — heeft de redactie van „de Uitlaat” gemeend wat meer over het Paas-toernooi van dit jaar te vertellen.

K.P.M. betaalde

Zo is het b.v. wel van belang op te merken, dat in het blad hulde werd gebracht aan onze K.P.M. Onze maatschappij had — in Nederland — n.l. de beslissing genomen, dat alle jongelui, die aan het sporttoernooi zouden deelnemen, dit konden doen op kosten van de K.P.M. Dit initiatief werd later door de rederij „La Corona” en de K.J.C.P.L. gevolgd. Hierdoor was het mogelijk, dat vele studenten, die prachtige sportprestaties hebben geleverd, toch konden meedoen, waar zij anders eenvoudig geen kans voor zouden hebben gehad. De K.P.M. „financierde” zelfs de deelneming aan het toernooi voor 9 jongelui, die niet eens voor de maatschappij studeerden.

Het toernooi verliep tijdens uitstekend. weer. De organisatie was goed. Leider van de wedstrijden was de heer E. Dekoster. Het begon met een vijfkamp op de Sintelbaan aan de Stadionweg te Amsterdam: 100 m. hardlopen, kogelstoten, hoogspringen, speerwerpen en vérspringen. Goede prestaties voor de „De Ruyterschool” werden geleverd door Piet Spui en Hans Braakman. Ook Tonie Hermen — een invaller — behaalde goede resultaten.

’s Middags volgde een 1.500 m estafette (later zo maar uitgebreid tot 2.500 m) en touwtrekken. Alle vijf „De Ruyterscholen” liepen de loop uit. Bij touwtrekken kwamen de Vlissingers op de 3e plaats. ’s Avonds waren er zwemwedstrijden in het Sportfondsenbad (we hebben altijd de neiging om te schrijven „Spatbordenfonds”). Vlissingen kwam op de 5e — en laatste — plaats. (Er moeten dus meer reddingsboten op de K.P.M.-schepen komen. Red. Uitlaat).

Op Woensdag 12 April, de tweede dag, werden voetbal- en hockeywedstrijden gespeeld. De Vlissingers wonnen zowel met voetbal als met hockey.

Op Donderdag 13 April werden de finales voetbal en hockey gespeeld. Er was grote spanning. Vlissingen werd kampioen. Tenslotte volgden nog roeiwedstrijden op de Bosbaan. De Vlissingse roeiers hadden slechts voor 1.000 m. getraind en er moest 2.000 m. worden geroeid. Er werd in twee klassen geroeid, een lichte en een zware. Ook hier werden toch overwinningen geboekt.

Kampioen

Toen de eindcijfers werden geteld bleek Vlissing met 325 punten het kampioenschap te hebben verworven en daarmee het toernooi te hebben gewonnen.

Tot slot had een fuif plaats in Bellevue, waar de bekera werden uitgereikt. Het volgende jaar zal het Paastournooi in Vlissingen worden gehouden.

verliezen

winsten

doen, is uitbreiding van de haven een noodzaak geworden. Reeds nu is er plaatsgebrek, zodat men doende is de kadelengete met 150 meter uit te breiden. Er wordt voorts een houthaven aangelegd, daar in toenemende mate hout wordt aangevoerd uit Borneo en Sumatra, ter vervanging van het anders op Java gebruikte djati-hout, dat voor exportdoeleinden is bestemd.

*

Te Makassar zal een haven worden aangelegd om tegemoet te komen aan de behoeften van de prauwenvloot, die zich enorm uitbreidt. Tevens zal er een scheepswerf komen, waar grote prauwen en kustvaartuigen herstelwerkzaamheden zullen kunnen ondergaan. Het volgende jaar — in 1951 dus — zal aandacht worden besteed aan Teluk Bajur en de kleinere havens in de In de Uitlaat No. 10 plaatsten wij archipel. Te Bitung in Menado zal een haven worden aangelegd voor zeeschepen, voor het inladen van de copra, die van andere plaatsen zal worden aangevoerd. Op Sumatra is Rupert van betekenis in verband met de grote rijkdom van het sulfaat Siak.

Engelse namen

Er heerst in Britse scheepvaartkringen een zekere ontstemming over het feit, dat een groot aantal — steeds toenemend bovendien — niet-Britse schepen Engelse namen krijgen, ofschoon er omtrent hun identiteit toch geen enkel misverstand kan bestaan, aangezien zij hun eigen natie-vlag voeren.

Tussen de Eerste- en de Tweede Wereldoorlog waren er o.m. vele Nederlandse kustvaarders, die onder Engelse namen in Britse wateren voeren. Er zijn Engelsen geweest, die hebben gezegd, dat die Engelse namen bedoeld waren om de ware identiteit van de schepjes te verdonkeremanen. Anderen hebben de efficiency van de Nederlanders geprezen en er op gewezen, dat juist dank zij die Engelse namen de kustvaarders vermoedelijk een aanzienlijke hoeveelheid Engelse klanten hebben gekregen.

Op de Nederlandse kustvaartuigen volgden de Scandinavische motor-fruit-schepen. De schepen van de Fruit Express Line waren zuiver Noors, maar brachten hun ladingen naar Engelse havens onder namen, die men gemakkelijk kon onthouden, zoals de Californian Express en de Oregon Express. Deze gewoonte is na de recente oorlog weer opgeleefd. De Svea Liner Flamenco is omgedoopt in Flamingo. Een Noors fruitschip, dat kortgeleden in Denemarken van stapel liep, heeft de naam Fruit Queen gekregen.

Slot: Diepzee-onderzoek in Indonesie

een paar zeer fijne vernauwingen vertoont, die na het afbreken der kolom het kwik bij het passeren der warmere bovenlagen moet beletten een andere stand aan te nemen. De temperatuur-meting is o.a. nodig om het zoutgehalte te helpen bepalen.

Het opgehaalde water wordt aan boord chemisch onderzocht en wel in de eerste plaats op het zoutgehalte.

Een ander zeer belangrijk hulpmiddel is de repetiteerstroommeter, een wonder van instrumentmakers-vernuft. Loodrecht op een as staan twee vleugels, die zich in de stroomrichting gedragen als een weerhaan in de wind. Tussen twee dwars-assen bevindt zich een vin, die door een val-gewichtje vrij wordt gezet en door de stroom in beweging komt. De rotatie van de vin, nu, wordt overgebracht op een horizontale as, een beweging, die wordt geregistreerd door twee klokken, zoals die van onze gasmeters. Uit de stand van de wijzers is op te maken, hoeveel omwentelingen de vin heeft gemaakt gedurende een zekere tijd, omdat de vin eveneens tot stil stand te brengen is door middel van een tweede-valgewichtje.

Een ander instrument, gebaseerd op het kompas, stelt de geleerden in staat om na te gaan uit welke richting de stroom op een zekere diepte vloeide, zonder dat het noodzakelijk is het instrument iedere keer op te halen, hetgeen op zichzelf al een enorme tijdsbesparing is, temeer wanneer men waarnemingen verricht op 5.000 m diepte.

„Saboteurs”

Aan de andere kant had men geregeld te kampen met sabotage in de diepzee: kwallen en dergelijke dieren zetten zich met hun tentakels vast aan de kabel, waardoor uiteraard het effect van het valgewicht te niet ging, zodat de uren van wachten tijdsverknoeiing bleken te zijn. Ook hier zegevierde echter het vernuft. Bij de stroommeter b.v. loste men dit probleem op door het geluid der valgewichten bij aankomst onderaan de kabel met een primitief telefoontje naar het onderzoekings-vaartuig over te brengen. Op deze manier kon men dus gemakkelijk nagaan, of zich nog saboteurs „op de lijn” bevonden.

Employé Jansen ontvangt Bronzen Kruis

Bij Koninklijk Besluit is aan de onlangs in dienst van onze maatschappij getreden employé H. J. Jansen — gedemobiliseerd kapitein der Mariniers — het Bronzen Kruis toegekend. Het ereteken is op 23 Juni j.l. in de Marinekazerne Oedjoeng te Surabaia door vice-admiraal Kist uitgereikt. Bij deze plechtigheid was eveneens aanwezig de agent der maatschappij te Surabaia, de heer Van Lier.

50 jaren vlagseinen 375.000 combinaties

Het is net vijftig jaren geleden, sedert de internationale code voor seinvlaggen in de scheepvaart werd gewijzigd en verbeterd, nadat er eerst al tien jaren over was gede-libereerd en plannen waren ontworpen.

Het was —zo herinnerde „Nautical Magazine” ons in zijn Mei-nummer— een zekere kapitein Marryat, die de eerste was, die een code van vlag-seinen ontwierp, teneinde moeilijkheden te overwinnen, die verband hielden met het convooieren van schepen van allerlei nationaliteiten gedurende de Napoleontische oorlogen. De „Internationale Code” —„Commercial Code”, zoals zij gemeenlijk wordt genoemd— die wij thans kennen, kwam eveneens uit een oorlog voort, n.l. voor het wisselen van seinen tussen Britse- en Franse schepen gedurende de Krim-oorlog. Toen waren er achttien vlaggen in gebruik, voornamelijk dezelfde als die kapitein Marryat ook al had ingesteld. Zij waren genoemd naar de eerste achttien medeklinkers van het alfabet. Met deze achttien vlaggen waren 79.000 verschillende combinaties mogelijk, zonder dat in enig signaal meer dan eenmaal dezelfde vlag behoefde te worden gehe-schen.

Enkele der signalen zijn jarenlang in gebruik gebleven. De „Internationale Code” heeft zich langzamerhand over de gehele wereld verspreid. Officieel wilden regeringen er niets mee te maken hebben, hoewel zij het gebruik van de code wel aanrieten.

Omstreeks 1885 waren er al vele klachten, dat de code niet uitgebreid genoeg was en in 1887 benoemde het Engelse ministerie van Handel een commissie om haar te herzien en te moderniseren. De Franse regering stelde voor nog twee vlaggen aan de code toe te voegen, n.l. de „X” en de „Z”, opdat meer seinen van twee of drie vlaggen zouden kunnen worden samengesteld. Het idee werd aan de praktijk getoetst, maar men kwam toen tot de ontdekking, dat door deze aanvulling vrijwel het gehele codeboek zou moeten worden omgeschreven. Daarvoor is men echter niet teruggeschrokken en zo werden tenslotte 375.000 combinaties mogelijk. Een grote staf werkte er aan van 1887 tot 1900. Op 1 Januari van laatstgenoemd jaar kwam het in gebruik. In 1934 hadden nog enkele vernieuwingen plaats.

Al 99%

Uit vergelijkende overzichten van de koopvaardijvloot onder Nederlandse vlag per 1 September 1939 en per 1 April 1950 is gebleken, dat onze vloot nu in aantal 99% bedraagt van het aantal van vóór de oorlog.

De bruto-tonnage en de deadweight-tonnage zijn 105 en 108% van die van vóór de oorlog. Dit wil dus zeggen, dat de schepen gemiddeld iets groter worden gebouwd dan vóór 1940. Dit komt het sterkst tot uiting bij de schepen voor „droge” lading. Voor Nederlandse rekening stond per 1 April op stapel bij Nederlandse werven ruim 109.000 brt., in het buitenland ruim 63.000 brt.

Voor buitenlandse rekening op Nederlandse werven staan op stapel 43 schepen met totaal ruim 272.000 brt. en daarvan het leeuwendeel voor Argentinië, Frankrijk en Noorwegen.

Slot:

VLAGDISCRIMINATIE

overeenkomsten op te nemen, met een additionele voorwaarde zelfs, dat indien de contracterende partijen geen scheepsruimte genoeg hebben, zij gebruik zullen maken van schepen onder „Amerikaanse” vlag.

Andere vormen van vlagdiscriminatie, waarvan wij kennis dragen, hebben betrekking op kwijtschelding van of reductie op betalingen van allerlei haven-gelden voor schepen van en bepaalde nationaliteit; voorkeur in het gebruik van goedangruimte en rollend materieel; vrij meren en prioriteit bij het toewijzen van meer-gelegenheid, waardoor schepen onder andere vlag worden vertraagd en hun vaarschema's ontwricht.

Schadelijk

Deze voorbeelden bewijzen, dat deze practijken toenemen. Ten langen leste zullen zij schadelijk zijn voor de wereldscheepvaart. Aan de ene kant hebben wij de Amerikaanse eis tot herstel van multilaterale wereldhandel en aan de andere kant zien wij, dat regeringen (inclusief die van de Verenigde Staten) druk allerlei patronen breien, waarin zij haar eigen scheepvaart trachten te bevoor-de-len. Deze twee richtingen kunnen niet samengaan,