

* PERSONEELS EN VOORLICHTINGSORGAAN VAN DE N. V. KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

Ons Nautische Instituut:

GESTADIG NAAR VOORROORLOGS PEIL

**Van duizenden instrumenten en tienduizenden
zeekaarten; „Voor wie de klokken luiden“.....**

Iedereen —ook de grootste leek— weet wel, dat er heel wat mensen en zaken aan te pas komen om een vloot als die van onze maatschappij efficiënt en veilig te laten varen.

Onder de vele diensten, waaruit ons bedrijf is samengesteld en die tezamen het gecompliceerde geheel van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij vormen, is er één, die maar weinig publiciteit geniet en daardoor niet in het oog loopt, maar toch een van de belangrijkste instellingen is. Dat is het Nautische Instituut te Tandjong Priok.

Kort gezegd, heeft dit instituut ten doel de schepen van onze vloot zo goed mogelijk uit te rusten met de hulpmiddelen der navigatie, alsmede het verifiëren en —waar nodig— repareren van deze hulpmiddelen.

38 jaren oud.

Het Nautische Instituut werd in 1912 door onze maatschappij opgericht en in de aanvang ondergebracht in enkele localiteiten van het Logeergebouw aan de Kali Mati te Tandjong Priok. In

1929 echter, toen het Nautische Instituut zich intussen danig had uitgebreid, betrok het het gebouw aan de Zuiderpoortweg, waar thans nog het agentschap Tandjong Priok van onze maatschappij is gevestigd. Oorspronkelijk hield het Nautische Instituut —dat toen onder leiding stond van de heer S. Mars— zich uitsluitend bezig met de verificatie van nautische instrumenten van onze schepen, zoals kompassen, sextanten, chronometers, kijkers, barometers en thermometers, alsmede de

technische instrumenten, als daar zijn manometers, tachometers en indicatoren.

Spoedig zag de maatschappij in, dat verificatie van de instrumenten alléén niet voldoende was. De instrumenten, die in voorkomende gevallen moesten worden gerepareerd, moesten worden opgezonden naar Nederland en bleven lange tijd onderweg. Men zou op die manier moeten gaan werken met een enorme reserve-voorraad aan instrumenten en zo werd reeds spoedig na oprichting besloten om aan het bestaande Nautische Instituut een instrument-makerij te verbinden. Aldus breidde het instituut zich gestadig uit.

Langzamerhand werden ook de schepen van andere maatschappijen dan de K.P.M. in de „service” van het instituut betrokken en behoren ook thans nog tot de geregelde clientèle, b.v. de schepen van de K.J.C.P.L., van de B.P.M.-vloot en ook enkele gouvernements-schepen, die de haven van Tandjong Priok aandoen.

De oorlog

De alles-vernielende Japanse bezetter heeft ook in het Nautische Instituut zijn lusten kunnen botvieren en zich bepaald niet onbetuigd gelaten. Van de talloze prachtige instrumenten, die er stonden en die op zichzelf al een waarde van enkele tientallen duizenden guldens vertegenwoordigden, bleef in de oorlog en bezetting praktisch niets over. Daarbij kwam nog, dat het vooroorlogse agentschapsgebouw werd vernield en het Nautische Instituut na de oorlog —zoals zovelen in de periode sinds 1945— accommodatie met anderen moest delen. Het agentschap der maatschappij nam zijn intrek in het oude gebouw —bij gebrek aan iets anders en iets beters— en zo moest het

Vervolg: zie pag. 2



Een kijkje in de klokken-kamer van het Nautische Instituut. V.l.n.r. de heren F.A. Moerdijk, E.M. Roumimper en J.J. Beem,

Vervolg: Ons Nautische Instituut

Nautische Instituut opschuiven. En ook nu nog zit het instituut, waarvan thans de heer F. A. Moerdijk de leiding heeft, in het achterdeel van het tegenwoordige agentschapsgebouw.

Plannen

Het gehele Nautische Instituut volgt thans met spanning de naderende voltooiing van het nieuwe agentschapsgebouw. De verhuizing van het tegenwoordige agentschap naar de nieuwe „tempat” zal voor de mannen van Moerdijk meer „Lebensraum” betekenen. Wanneer het nieuw agentschaps-kantoor te Tandjong Priok zal kunnen worden betrokken, hoopt het Nautische Instituut minstens twee-derden van het gebouw, waar het nu al in is ondergebracht, te kunnen „bezetten” en alsdan weer op voor-oorlogs peil te gaan draaien.

Keuring

Voor de oorlog reeds had het Nautische Instituut van de K.P.M. een semi-officieel karakter, vanwege de waardevolle gegevens, die door deze instelling plachten te worden verstrekt. Na de oorlog werd de heer Moerdijk

door de minister van verkeer en waterstaat in Nederland bevoegd verklaard om de kompassen van Nederlandse schepen te compenseren, terwijl de inspecteur-generaal voor de scheepvaart in Nederland het hoofd van het Nautische Instituut bevoegd verklaarde om alle overige nautische instrumenten, zoals kijkers, hoekmeet-instrumenten, barometers alsmede lantaarns te keuren. In Nederland bestaat voor dit doel de filiaal-inrichting van het Koninklijke Nederlandse Meteorologische Instituut, dat dit werk verricht en de eisen, waaraan de scheepsinstrumenten moeten voldoen, vaststelt. De chef van het Nautische Instituut moet zich dan aan deze bepalingen houden bij het uitreiken van de wettelijke certificaten, waarmee een schip —althans voor wat betreft zijn instrumenten— mag varen.

Kaarten

Hoewel het keuren, contrôleren en repareren van de nautische- en technische instrumenten verreweg de hoofdschotel van het dagelijkse „menu” in het Nautische Instituut vormt, is de kaartenkamer van het instituut een zeer belangrijk onderdeel. Zeekaarten en nautische boekwerken zijn onderhevig aan wekelijkse correcties en worden o.a. door correctie-bladen up to date gehouden. Het is noodzakelijk gebleken om dit centraal te regelen en zodoende worden de gegevens, die in Indonesië worden verstrekt door het Departemen Pelajaran (departement van scheepvaart) voortdurend bijgewerkt op de nautische kaarten en boeken van het instituut. Komt een der schepen van onze vloot in reparatie dan worden de kaarten in die tussentijd van boord gehaald, gecontroleerd en waar nodig bijgewerkt.

Jaarlijks worden door de kaartenkamer van het instituut, die onder leiding staat van de heer Visser, op deze wijze 25.000 kaarten bijgewerkt. In verhouding tot voor de oorlog is thans het aantal correcties verdubbeld door de verwaarlozing van het in kaart brengen der navigatie-wateren gedurende de oorlogsjaren. Wrakken, boeien, lichten, mijnen velden e.d. vormen op het ogenblik de voornaamste punten, die correctiewerk bezorgen.

Op enkele uitzonderingen na, hebben de schepen onze maatschappij slechts de kaarten bij zich, die in de omge-

ving van hun route voor de navigatie nodig zijn. Verandert een van de schepen van lijn, dan is het derhalve de taak van het Nautische Instituut om het schip in de kortst mogelijke tijd te voorzien van nieuwe, bijgewerkte kaarten voor de nieuwe route, die het schip zal gaan bevaren. Het is in de laatste tijd, gezien de onzekere toestanden in enkele havens, meerdere malen voorgekomen, dat aan een schip per vliegtuig de ontbrekende kaarten werden opgestuurd, die het voor de volgende reis nodig had.

Instrumenten

De instrument-makerij van het Nautische Instituut staat onder leiding van de heer E. M. Roumimper, die al meer dan 25 jaren bij onze maatschappij werkzaam is. Temidden van dozijnen luid en zacht tikkende klokken en chronometers werken daar de mensen en turen op de fijne uurwerken, of door kijkers en zoekers. Als men bedenkt, dat op de vloot alleen al over de 1.000 klokken hangen, dat de schepen circa 150 chronometers aan boord hebben en de maatschappij ver-

Slot : zie hiernaast

LOODS-VERHAAL

Het was een donkere en stormachtige avond, zoals dat in de romans heet. De loodsbboot kwam langs het schip en vond een touwladder overboord hangen, die veel te kort was.

Loods schreeuwde naar boven: „Laat die touwladder een beetje vieren! Wat denken jullie dat ik ben? Een aap?”

Stem uit de duisternis: „k Weet het niet. Ik heb je nog niet goed kunnen bekijken”.



„Wat zullen we nu nog meer kopen van onze gratificatie.....?”

„UITLAAT“ PUBLICEERT DE RANGLIJST

IV (Slot)

Hieronder volgt het tweede deel van de ranglijst der technici onzer vloot, bijgewerkt tot 1 Augustus j.l. Dit is tevens het slot van de ranglijst van nautici en technici, die in gedeelten in de nos. 14, 15, 16 en 17 van „de Uitlaat“ werd gepubliceerd.

*

VIERDE WERKTUIGKUNDIGEN

- | | | | | |
|--------------------|---------------------|-------------------------|--------------------|-----------------------|
| 1. J. van Willigen | 11. D. Vinke | 21. A. A. R. van Geffen | 31. C. Varekamp | 40. C. L. Donk |
| 2. Homburg | 12. J. W. Bakker | 22. L. Boom | 32. J. Meulenkamp | 41. A. C. Koning |
| 3. H. de Kreek | 13. F. Th. van Hove | 23. H. J. Cîteur | 33. A. van Driel | 42. A. Roelvink |
| 4. R. A. de Putter | 14. G. J. Kuit | 24. Th. Nieuwpoort | 34. J. Moorman | 43. K. E. Brouwer |
| 5. G. van de Voren | 15. J. B. Visser | 25. J. H. Beumer | 35. P. J. de Geus | 44. M. C. A. Cappelle |
| 6. K. Nederhoed | 16. C. Stam | 26. B. Bronsvort | 36. T. van Wijk | 45. L. R. Kreeuseler |
| 7. A. W. Th. Mûter | 17. L. Middelkoop | 27. J. van der Klok | 37. H. A. Bürmann | 46. J. H. Jentink |
| 8. J. H. Pastor | 18. D. Jorritsma | 28. J. Moora | 38. L. J. Warbroek | 47. J. v.d. Linden |
| 9. A. J. Blok | 19. K. Koenes | 29. L. J. Pool | 39. W. Duba | 48. P. A. Stoop |
| 10. W. de Graaf | 20. W. E. Woutering | 30. L. Roest | | |

*

VIJFDE WERKTUIGKUNDIGEN

- | | | | | |
|------------------|-----------------|------------------|-----------------|---------------|
| 1. J. den Rooyen | 3. J. Winter | 5. E. Scheidema | 7. Irzan | 9. T. L. Hoop |
| 2. C. D. de Jong | 4. C. E. Joosen | 6. C. F. Nemmers | 8. H. Kruyshaar | |

*

LEERLING WERKTUIGKUNDIGEN IN DE VAART PER 1 AUGUSTUS 1950

- | | | | | |
|----------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|
| 1. M. A. van Beekum | 14. H. F. Middleton | 28. C. J. Krug | 42. J. van der Bijl | 55. L. R. Andreas |
| 2. G. B. Edwards van Muyen | 15. R. H. Damwijk | 29. J. G. E. Straat | 43. J. F. Waller | 56. Ch. H. Valenbreder |
| 3. J. H. Smith | 16. F. E. Timmermans | 30. B. P. Mamahit | 44. E. Th. Palit | 57. M. C. Tromp |
| 4. Liem Khien Tjo | 17. G. J. Monsauret | 31. Tj. v.d. Schaaf | 45. G. A. Röttschke | 58. V. G. Flem |
| 5. S. Mc. Kee | 18. R. Ketting Olivier | 32. J. G. A. Munter | 46. T. Shamier | 59. E. Weintre |
| 6. A. E. Brard | 19. R. Koppenol | 33. C. Adriaanse | 47. H. Shamier | 60. G. H. K. Wertenbroek |
| 7. F. Poelstra | 20. P. Nieuwburg | 34. H. Mulder | 48. J. R. Mulder | 61. B. Th. Kreefft |
| 8. F. L. J. Mager | 21. H. van Vliet | 35. A. J. den Hond | 49. F. A. Schouten | 62. R. E. Stolk |
| 9. A. J. A. W. Sahanaja | 22. J. Vorenkamp | 36. H. M. v.d. Poll | 50. W. Simons | 63. J. F. Elmsdorp |
| 10. H. van Dam | 23. J. Inderwisch | 37. R. H. Velsink | 51. M. K. Addie | 64. R. Noë |
| 11. W. van Dam | 24. J. van den Berg | 38. G. Kerkhoff | 52. R. Vlaanderen | 65. J. H. Kimmel |
| 12. F. J. Hilligheheken | 25. M. F. Muller | 39. J. A. Roth | 53. M. M. Sybesma | 66. F. F. Ogilvie |
| 13. E. M. C. Anthonijsz | 26. J. A. M. Gemke | 40. H. R. Bout | 54. J. B. Pisanis | 67. M. Koot |
| | 27. E. Blommaert | 41. H. F. Kalangie | | |

der over minstens 250 kompassen beschikt —de sloepenkompassen nog niet eens meegerekend— kan men zich wel een idee vormen van het werk, dat door de instrumentmakerij moet worden verzet. En dan hebben we nog slechts de uurwerken en kompassen genoemd: de kijkers en sextanten moeten ook geregeld een beurt hebben.....

Naast al dit werk zorgt het instituut ook nog voor een officieus tijdsein in Tandjong Priok. Evenals dit gebruikelijk is in de haven van Amsterdam, gaat ook in Priok om vijf minuten voor twaalf een lamp aan in het torentje van het agentschap. Dit licht is gericht op de

eerste haven en voor de daar liggen, de schepen zichtbaar. Het wordt precies —bij het uitluisteren van een radio-tijdsein om 12.00 uur— gedoofd om zodoende de schepen, die niet over een eigen radio beschikken, in de gelegenheid te stellen hun tijdmeters bij te stellen.

Naar vooroorlogs peil.

Van de verificatie van de instrumenten hangt uiteraard zeer veel af. Het is, naar men wel zal begrijpen, een uitermate secuur werk. Over ongeveer zes maanden zal dit werk worden teruggebracht tot op het vooroorlogse peil, voorwaar een prestatie, indien men

bedenkt, dat men hiermede pas in 1949 enigszins op dreef is gekomen. Wat betreft de verificatie van de technische hulpmiddelen, zal de vooroorlogse toestand pas over een jaar zijn bereikt. Men heeft op dit gebied te kampen met een tekort aan test-banken, draaiban-ken en reserve-onderdelen voor deze fijn-mechanische instrumenten.

Maar wij zijn er van overtuigd, dat ook deze moeilijkheden zullen worden overwonnen door het twintigtal mannen, dat onder leiding van de heer Moerdijk sinds het einde van de oorlog zoveel heeft bijgedragen tot de rehabilitatie van het mooie Nautische Instituut onzer maatschappij te Tandjong Priok.

Boodschappen in flessen

Wanneer tijdens scheepsrampen radio en andere moderne communicatiemiddelen zijn uitgevallen, blijft den overlevenden nog maar één kans over om een laatste boodschap te sturen naar hen, die wachten. Toegegeven, dat de wereldzeeën tegenwoordig zo druk „bevolkt” zijn en dat de snelheden van hedendaagse schepen wel zo hoog zijn opgevoerd, dat in de meeste gevallen wel hulp te verlenen valt aan een schip, dat in nood verkeert, is het ook in deze moderne tijd nog steeds de boodschap-in-de-fles, die de allerlaatste verbinding met het land is. Haastig neergeschreven berichten, in een fles gestopt en in de zee gegooid.

Dat flessen-berichten ook in de tegenwoordige tijd toch nog wel worden gebruikt —en met succes— werd bewezen in het geval van de uit Hall afkomstige trawler *Sargon*, die in een storm ten Noordwesten van Ierland verging. Zes overlevenden kwamen aan land op een schiereiland in de buurt van de ramp. Een storm met een windkracht van 70 mijl per uur verhinderde verdere communicatie met het land en in laatste instantie schreven de overlevenden hun namen op een stukje papier, dat in een fles werd gedaan en zo vernamen familieleden in Hull, wie de ramp hadden overleefd.

Eeuwenlang hebben zeelieden en ontdekkingsreizigers, van de bewoonde wereld afgesneden door zeerampen, geschreven berichten in flessen gestopt en in zee gegooid in de hoop, dat ze zouden worden opgepikt, opdat hulp zou kunnen worden verleend.

Na 45 jaar

Vijf en veertig jaren geleden schreef de Poolreiziger Evelyn Baldwyn een boodschap, waarin hij om hulp vroeg. Hij plaatste dit bericht in een waterdichte boei en gooide die in de Poolwateren. De boodschap werd in Januari van het vorige jaar (!) door een Russische visser opgepikt, die naar hout zocht in de bevroren wateren nabij het eiland Vilkitski.

Het bericht werd zo snel mogelijk naar Moermansk gezonden, waar Russische tolken het S.O.S. onderzochten, dat in het Noors en Engels was geschreven. Er stond: „*Vijf ponies en 150 honden overgebleven. Heb hooi, vis en 30 sleden nodig. Moet begin Augustus terugkeren*”. Na 45 jaren had de boodschap natuurlijk haar urgentie verloren. De expeditie is destijds ook zonder het hooi, de vis en de dertig sleden veilig in de bewoonde wereld teruggekeerd. Baldwyn was inmiddels in 1933 al op z'n bed, thuis in Engeland, gestorven. Het bewijst alleen maar, hoe boodschappen, die op deze manier worden verzonden, kunnen worden opgepikt en gelezen, soms jaren later.

„Ontkurker”

Koningin Elisabeth heeft zelfs —in 1560— toen er op de kust van Dover een fles werd gevonden, waarin zich een boodschap bevond van grote politieke waarde, een officiële „Ontkurker van Oceaan Flessen” aangesteld. Er werd in dit verband ook een wet aangenomen —die sindsdien is ingetrokken— waarbij het strafbaar werd gesteld aangespoelde flessen te openen.

Flessen hebben er toe bijgedragen, dat vele raadselen der zee zijn opgelost. In 1902 hebben twee oorlogsschepen gedurende drie maanden de wateren van de Atlantische Oceaan afgezocht naar het wrak van het stoomschip *Huronian*, dat in Februari van dat jaar was verdwenen zonder enig spoor achter te laten. Het onderzoek leverde geen resultaten op, maar in Juli 1902 werd een stevig afgesloten fles op de kust van Nova Scotia opgepikt. Zij bevatte een geschreven boodschap: „*Huronian turned turtle in Atlantic. Sundaynight. 14 of us in boat*”. De boodschap was niet ondertekend en men dacht eerst met een mystificatie te doen te hebben. Vijf jaren later werd bewezen, dat de boodschap echt was geweest, toen een tweede werd gevonden. Een man, die langs de Castlerock zandplaat voor de kust van Noord-Ierland wandelde, vond een fles, waar een velletje papier uit te voorschijn kwam met deze boodschap: „*Huronian sinking fast. Top heavy, one side awash. Goodbye mother and sisters —Charlie McFell, greaser*”.

Uit de archieven van de reders van de *Huronian* kon worden vastgesteld, dat Charlie McFell inderdaad olieman op het schip was geweest. Ook het handschrift werd herkend. Het raadsel van de verdwijning van de *Huronian* was hiermede opgelost.

Duizenden mijlen

Flessen-boodschappen „varen” dikwijls duizenden mijlen en geven deskundigen waardevolle aanwijzingen omtrent stromingen en windrichtingen. Dit werd aangetoond,

toen er een boodschap werd gevonden in de buurt van het eiland Wight. Zij had 4.000 mijl afgelegd en was in de Mississippi-rivier „te water gelaten”. Ze had tien maanden lang over de oceaan gezwalkt en verschafte interessante bijzonderheden over de snelheid van de West-Oost stromingen in de Atlantische oceaan.

Het is niet te voorspellen, hoe lang de zee er over doet alvorens zij de aan haar toevertrouwde boodschappen prijsgeeft. Enkele boodschappen zijn al na maanden gevonden, anderen zijn jaren onderweg geweest en hebben alle wereldzeeën afgezworven.

Na 150 jaar

Een boodschap, verzonden door een Japanse zeeman, die Matsuyama heette, had 150 jaren over de oceanen gezworven. De boodschap was op stukjes hout gekrast, die zich in de fles bevonden. Zij vertelden een grimmig verhaal. Matsuyama was met 44 opvarenden in de Pacific vergaan. Zij reddden zich door naar een onbewoond rif te zwemmen, waar de meesten omkwamen van dorst en honger. Matsuyama gooide zijn boodschap in 1784 in de Pacific. Zij werd in 1935 gevonden, in Hiratutemura, de geboorteplaats van de afzender.....

Nog een dergelijke vreemde coincidentie houdt verband met de verdwijning van de uit West Hartlepool afkomstige stomer *Saxilby*, die in 1933 op weg was van Newfoundland naar Port Talbot met een lading ijzererts. Twee en een half jaar hoorde men niets van schip en bemanning. In 1936 vond iemand op het strand bij Port Talbot een blikje. Hij sneed het open en vond een haastig neergeschreven boodschap: „*S.s. Saxilby ergens bij de Ierse kust in zinkende toestand. Liefs voor zusters en broers en Dinah-Joe Okane*”. Okane's tehuis was in het nabijgelegen Aberavon. Zijn laatste boodschap was bijna bij hem thuis afgeleverd.....

Valse berichten

Er zijn ook altijd lieden geweest, die valse laatste boodschappen in zee hebben gegooid. Vele zee-raadselen zijn gevolgd door hele stromen flessen met berichten, z.g. afkomstig van de bemanningen der vergane schepen. Toen het 16.000 tons metende s.s. *Waratah* tussen Kaapstad en Durban in Juli 1909 verdween, vond men binnen een jaar vijf boodschappen, zogenaamd afkomstig van passagiers en leden van de bemanning. De boodschap-

Pension Koenen

Naar wij hebben vernomen, heeft de vroegere —thans gepensioneerde— cheffkok van onze maatschappij, de heer F. Koenen, een pensionbedrijf in het stadje Lochem.

Toekomstige verlofgangers, die eventueel niet zouden weten waarheen te gaan, of die niet direct over huisvesting elders beschikken, zouden zich eens met de heer Koenen in verbinding kunnen stellen. Zijn adres is „Pension Huize Koenen”, Tramstraat 39 te Lochem.

pen werden alle gevonden op de Australische kust. Alle bleken vals te zijn.

Achtien maanden na het verlies van het s.s. *Kent* door brand in de Golf van Biscaye in 1825, werd door een badgast in de Bahama-eilanden een fles met een boodschap gevonden, ondertekend door maj. MacGregor. Men dacht vanwege de pompeuze toon van de boodschap, aanvankelijk weer met een flauwe grap te doen te hebben, maar MacGregor werd gered en kon zijn eigen laatste woorden na anderhalf jaar nog eens herlezen.

In August 1942 verdween een sloep in de Pacific. Een week lang zocht de Royal Australian Air Force tevergeefs en ook alle schepen keken uit. Zeven maanden later kwam er bericht van de vermiste sloep, in de vorm van een boodschap in een jampot, die was aangespoeld op de Avoca Beach in Australië. De boodschap was afkomstig van Harold Douglas, de commandant van de sloep: „Mocht deze boodschap worden gevonden”, zo schreef hij, „stuur haar dan naar mijn vrouw, Christina Douglas te Point Piper. Natuurlijk vraagt U zich af, wat er met mij is gebeurd. Er was een ontplofing aan boord, na motorstoring”. Een testament, geschreven op een blanco cheque, zat ook in de jampot.

In de Tweede Wereldoorlog zijn ongetwijfeld vele van dergelijke boodschappen in het water gesmeten, niet alleen door zeelieden doch ook door bemanningen van vliegtuigen, die op zee noodlandingen hebben moeten verrichten. In de komende jaren zullen zeker nog vele van deze boodschappen aanspoelen met berichten over zonen, echtgenoten en vaders, die de oorlog ingingen, maar nimmer zijn teruggekeerd.

G. F. S. Hill
in „Nautical Magazine”

De spookvloot van Amerika

Het is een bekend feit, dat de Verenigde Staten van Amerika na de oorlog met een enorm surplus aan scheepstonnage kwamen te zitten. In 1939 was de Amerikaanse vloot 11.874.384 ton groot tegen 32.890.745 ton in 1947. Om van het overcomplete af te komen ging de Amerikaanse regering er toe over om schepen op te leggen, te verhuren en te verkopen. Van deze twee laatste mogelijkheden heeft ook Nederland gebruik gemaakt. In 1948 was de Amerikaanse tonnage reeds teruggelopen tot 29.601.987 ton

Contracten lopen af.

De huurtermijnen van de aan het buitenland verhuurde schepen lopen af en daar de meeste landen de omvang van hun vloten weer op peil hebben, worden de huurcontracten niet verlengd met het gevolg, dat de reservevloot der Verenigde Staten de laatste maanden in omvang is toegenomen.

Men neemt aan, dat het maximum nu wel is bereikt, doch dit maximum heeft betrekking op 2239 schepen met een inhoud van 14.500.000 ton, waarvan 1543 „Liberty”-schepen met een inhoud van 11.100.00 ton. De rest bestaat overwegend uit „Victory”-schepen. Het onderhoud van een dergelijke vloot vereist de grootste zorg en deze neemt toe, naarmate de schepen verouderen.

Quo vadis?

Waar moet Amerika met deze „spookvloot” naar toe? Zeker: een deel wordt aangehouden als „strategische voorraad”. Maar wat moet Amerika met de rest doen? Verkopen gaat niet, want Europa is zelf aan de markt met schepen. Deze verkopen zijn een onmiskenbare schakel in het verjongingsproces van de vloten der landen.

Een al te grote rol moet men hieraan ook niet toekennen, vooral niet, nu in de loop van het laatste jaar de tweedehands schepen —ook de „Liberty”- en „Victory”-schepen, die uit de tweedehand werden aangeboden— vrij sterk in prijs zijn gedaald.

Een ander verschijnsel is, dat Duitsland herhaaldelijk schepen tegen een lage prijs terugkoopt, welke eerst tegen een hoge prijs als herstellbetaling zijn

geleverd. Dit zijn echter vaak schepen van wel 30 jaar oud en daaraan is de behoefte elders niet bijster groot. Daarnaast tracht Duitsland op goedkope wijze aan tonnage te komen door het bergen van schepen, die tijdens de oorlog in Duitse havens tot zinken zijn gebracht. Met de credieten, die de Duitse regering aan reders en werven verleent, is het herstel van deze schepen zeer wel mogelijk.

De zaak is dus zo, dat naast de reservevloot in de Verenigde Staten van Amerika de normale reserve van tweedehands schepen komt te staan. In zeer vele gevallen zal aan de laatste de voorkeur worden gegeven, omdat men zo veelal schepen kan bekomen, die voor een bepaalde vaart zijn gebouwd. Zo brengen de Duitsers de tweedehands schepen weer op de oude routes in de vaart.

Ook uit deze hoofde gaat het er naar uitzien, dat het met de Amerikaanse reservevloot na deze oorlog zal gaan als met die na de vorige oorlog, die zolang in reserve is gebleven, dat zij niet meer was te gebruiken. De schepen van thans zijn ongetwijfeld veel deugdelijker en men houdt ook meer dan toen rekening met de mogelijkheid, dat zij bij dreigend oorlogsgevaar plotseling zeer nuttig zouden kunnen zijn.

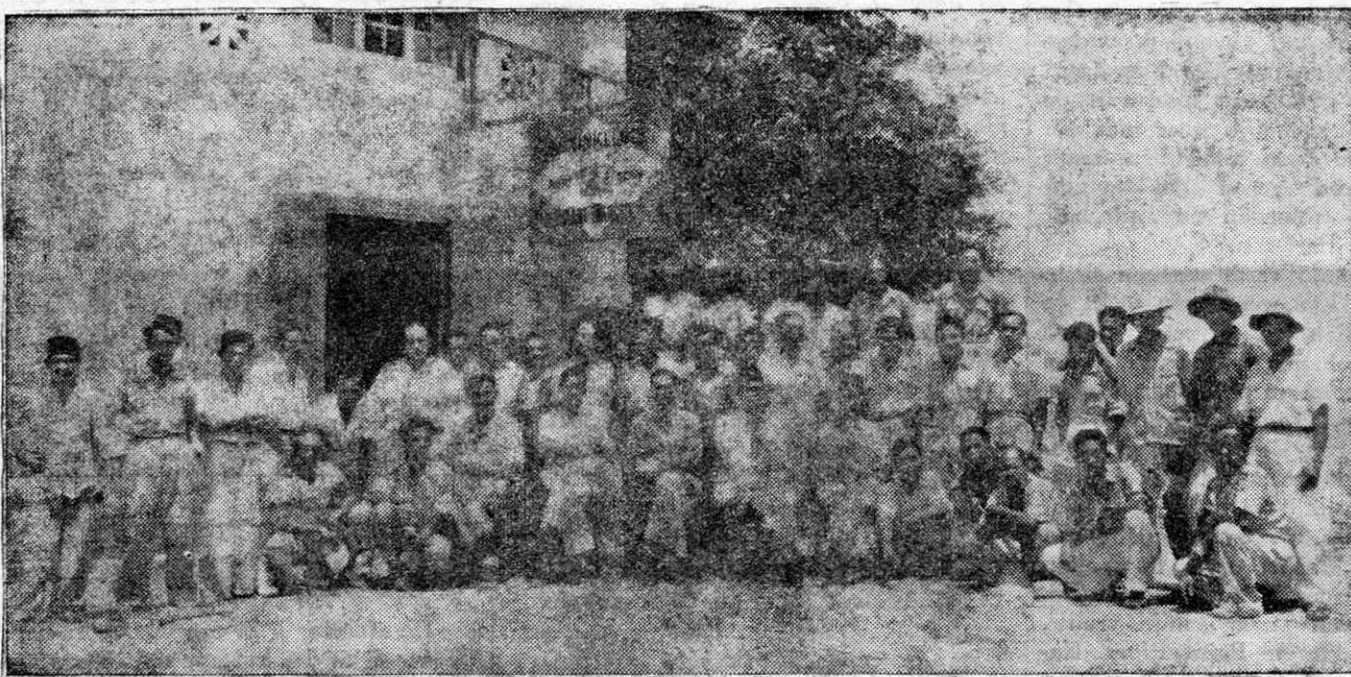
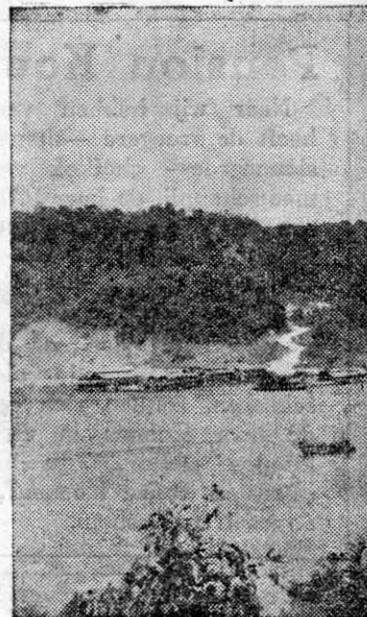
Eigenaar gezocht!

De afdeling P.Z. van het hoofdkantoor te Djakarta ontving onlangs van het kantoor der K.J.C.-P.L. te Sydney een fototoestel, dat aldaar gedurende de afgelopen oorlog door een K.P.M.-er in bewaring werd gegeven, maar daarna nooit meer werd afgehaald.

Onze afdeling P.Z. zoekt thans naar de rechtmatige eigenaar van dit toestel.

Het betreft een Kodak No. 2C Junior Model-A, formaat 12 x 7 cm., lens f:4, compleet met lederen tas.

Degene, die aanspraken op dit toestel meent te kunnen maken, wordt verzocht zich tot de afdeling P.Z./A.Z. van het hoofdkantoor te wenden.



Bij de

1) Over
gesproken
Indonesië
over de

2) He
van Ned
set"-hutt
een belan

3) In
Instituut
makerij,
seerd en
werkstuk

4) Pe
ongeveer
van de g

5) De
straks a
Veel roz



8

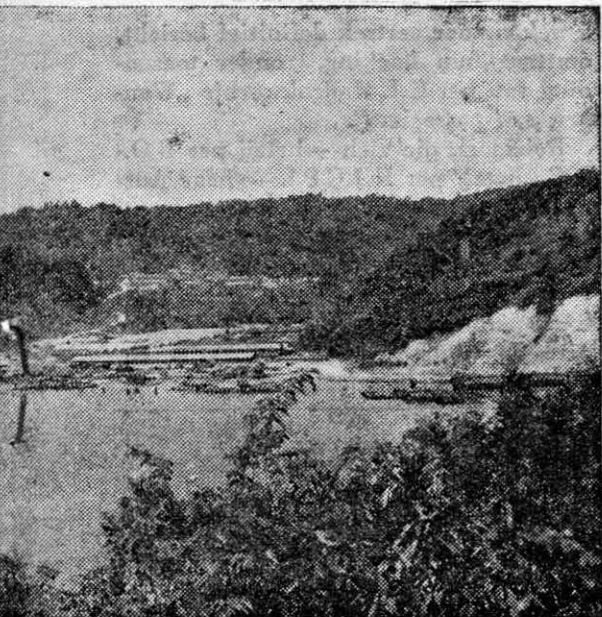
7

6

O

1

9



VERZICHT in BEELD

foto's:

Westelijk Nieuw-Guinea (Irian) wordt in de laatste tijd veel en geschreven. De schepen onze maatschappij onderhouden van uit geregelde verbindingen met dit uitgestrekte gebied. Een uitzicht rchtig gelegen Humboldtsbaai aan de Noordkust.

eindpunt van lijn 74: het plaatsje Hollandia aan de Noordkust lands Nieuw-Guinea. Duidelijk ziet men nog de vele z.g. „Quon- in gebruik, die de Amerikanen bouwden, toen de nederzetting rijke basis vormde in de oorlog tegen Japan.

it nummer van De Uitlaat kan men iets lezen over het Nautische nzer maatschappij in Tandjong Priok. Een kijkje in de instrument- aar jaarlijks duizenden klokken en chronometers worden gerevi- gerepareerd. Instrumentmaker empl. J. J. Beem bekijkt een

jaar worden in de kaartenkamer van het Nautische Instituut 5.000 kaarten van de Indonesische wateren bijgewerkt aan de hand evens, die worden verstrekt door het Departemen Pelajaran.

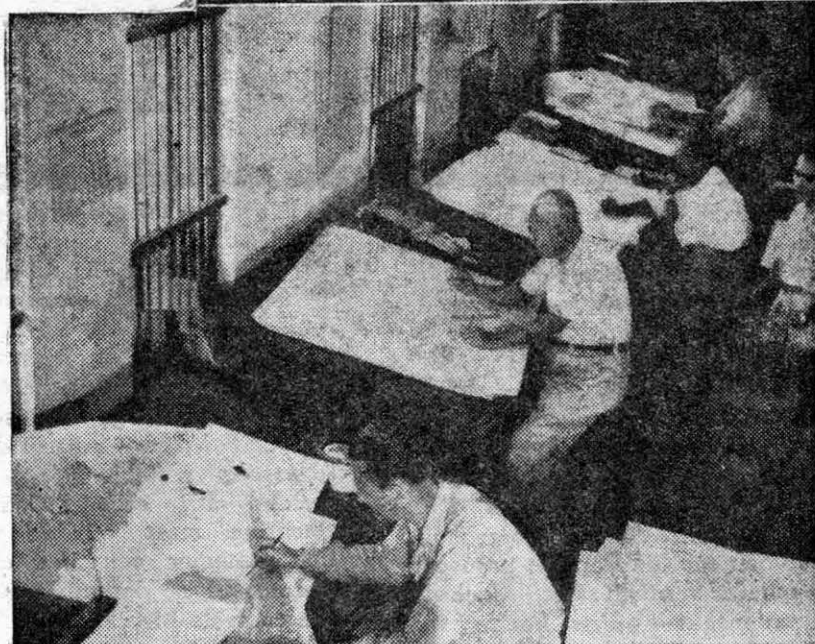
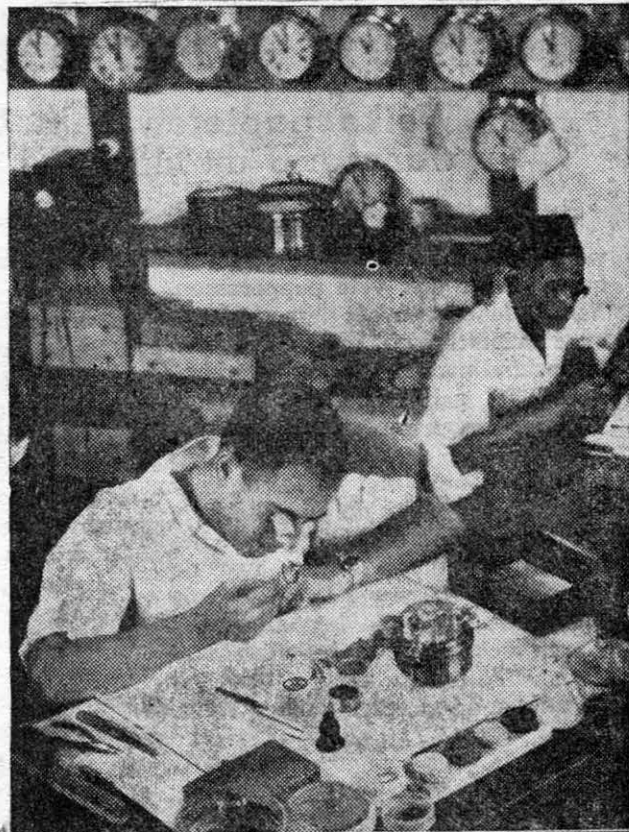
kamer in het „N.I.", waar men de instrumenten nakijkt, waarmede oord van de schepen koers wordt gehouden: de kompassen. , maar geen zoete lucht.....

6) De 71-jarige portier I. J. Matualessy van de Bewakings- dienst Tandjong Priok vierde op 3 September j.l. zijn 25-jarig dienstjubileum bij de maatschappij. Voor zijn indiensttreding bij de K.P.M. had „Oom" er al 28 jaar als militair opzitten!.....

7) In tegenwoordigheid van de chef N.D., de heer O.H. Ritsema en de Chef Bewakingsdienst, de heer J. Nieuwenkamp, werd jubilaris Matualessy door directeur mr. D.F. de Koe ont- vangen. Na het overhandigen van het horloge en de enveloppe- met-inhoud werd nog even een kopje koffie gebruikt.

8) Op 24 Augustus j.l. vierde hoofdpakhuismeester O. Brantsma in Surabaja zijn 25-jarig dienstjubileum.

9) Uit Sibolga ontvingen wij een foto van het gehele per- sooneel van het agentschap aldaar. De opname werd gemaakt ter gelegenheid van het 25-jarige jubileum van Hoofdclerk I B. Hutagalung. De jubilaris temidden van collega's en vrienden.



Wie verre reizen doet.....

Welke papieren hebt U nodig,
wanneer U uit Indonesië vertrekt?

Verre reizen betekenen tegenwoordig niet meer alleen veel verhalen, maar ook vele papperassen. Talloze leden van het personeel van onze maatschappij, die de reis van Nederland naar Indonesië (of omgekeerd) al achter de rug hebben, weten daarvan mee te praten. Ten behoeve van degenen, die de reis naar Nederland met verlof of voor pensioen nog voor de boeg hebben, heeft „de Uitlaat” zich tot het bureau Algemene Zaken van de afdeling P.Z. gewend om enkele tips, betreffende de benodigde papieren voor de reis Indonesië-Nederland. In het kort geven wij hieronder de gang van zaken weer.

Paspoort.

Het meest belangrijke document is voor de reiziger uiteraard een geldig paspoort. Teneinde dit te verkrijgen, dient men zich onder overlegging van deugdelijke bewijzen omtrent nationaliteit te wenden tot het Hoge Commissariaat der Nederlanden te Djakarta (Merdeka Barat 2). Zij, die niet in de hoofdstad van Indonesië verblijven, moeten zich wenden tot de Nederlandse Commissariaten te Semarang, Surabaya, Makassar, Medan of Palembang.

Voor het uitschrijven van een nieuw paspoort wordt Rp. 10.— kanselarijrechten berekend.

Is de aspirant-reiziger in het bezit van een verlopen paspoort, dan dient dit op bovenstaande adressen te worden verlengd, waarvoor eveneens Rp. 10.— kanselarijrechten worden berekend.

Indien een kind op het paspoort van de moeder vermeld staat — doch de reis alleen maakt — dient het te worden uitgeschreven uit het paspoort van de moeder onder overlegging van 2 pasfoto's en de geboorteacte of wel een z.g. „acte van bekendheid”. Ook hiervoor wordt Rp. 10.— kanselarijrechten in rekening gebracht.

Exit-permit.

Om uit Indonesië te kunnen vertrekken dient men zijn paspoort te doen afstempelen met een z.g. „gezien voor vertrek” door de Immigratieautoriteiten van de Republiek Indonesia. Aangezien de meeste K.P.M.-verlofangers en repatriërenden van Djakarta uit vertrekken, willen wij vermelden, hoe men dit stempel in Indonesië's hoofdstad kan krijgen. (Elders zullen plaatselijke

regelingen gelden, die op onze agent-schappen wel bekend zijn).

Met een geldig paspoort en een pasfoto vervoegt men zich bij het hoofdkantoor van Politie (Merdeka Barat) en vult ter plaatse twee formulieren in, die men met de pasfoto achterlaat. Een van deze twee formulieren kan men de volgende dag reeds terughalen — gestempeld voor accoord — waarna men er mee verder gaat naar het kantoor van de Immigratie Dienst (Binnen Nieuwpoortstraat, Benedenstad, schuin tegenover het gebouw der Escompto-Bank, dicht bij het Stationsplein). Daar ontvangt men, na inlevering van het paspoort en het politie-formulier, het paspoort gestempeld terug. Aan deze „operatie” zijn geen kosten verbonden.

In dit verband wijzen wij op het feit, dat deze z.g. „exit-stempels” drie maanden geldig zijn en men dus geruime tijd vóór het daadwerkelijke vertrek zijn paspoort door de Immigratie-autoriteiten kan laten afstemmen.

Gezondheidscertificaat.

Een even belangrijk document is het Internationale Gezondheidscertificaat, uitgegeven door de United Nations World Health Organisation en dat den passagiers van de *Willem Ruys* en de *Oranje* wordt toegezonden met de benodigde labels. Op alle andere schepen zijn de van K.P.M.-zijde uitgegeven pokken-certificaten — mits voldoende aan de daarvoor gestelde eisen — eveneens geldig. Bij elke vaccinatie en/of inenting moet worden vermeld a) het nummer van het vaccin en/of serum; b) de datum der vaccinatie en de controle hiervan en c) de aard van de reactie.

Voor bootpassagiers is een pokkenvaccinatie voldoende, maar voor vliegtuig-passagiers wordt daarbij nog een cholera/typhus-injectie vereist

Passage en boeking.

Omtrent de boeking van passage naar Nederland of Australië, die de afdeling P.Z./A.Z. verzorgt, vermelden wij nog enkele punten van belang:

Mailbootpassagiers krijgen eerst 5 weken vóór vertrek van K.P.M.-zijde bericht, omtrent de definitieve boeking.

Charterschepen-passagiers krijgen zo spoedig mogelijk na hun aanvraag bericht, op welk schip zij zijn geboekt.

K.L.M.-passagiers krijgen eveneens

5 weken vóór vertrek definitief bericht, omtrent hun boeking, onder toezending van het K.L.M.-drukwerkje „Wenken aan passagiers”.

Reizigers, die zich — hetzij per B.O.-A.C., hetzij per K.J.C.P.L. — naar Australië wensen te begeven, moeten eveneens zijn voorzien van bovengenoemde reisdocumenten, maar zullen zich voor vertrek moeten wenden tot de Australische ambassade te Djakarta om aldaar aan de verschillende immigratie- en visaformaliteiten te voldoen.

(Onderstaand verslagje is door plaatsgebrek blijven liggen).

K.P.M.-jeugd: attentie! Zeeverkenners begonnen oefening

Al sedert het vorige jaar October is de Padvindersbond in Indonesië bezig met het treffen van voorbereidingen tot de oprichting van een troep z.g. „zeeverkenners”. Sinds 24 Juni j.l. is — aldus een brief, die ter redactie werd ontvangen — een daadwerkelijk begin gemaakt met opleiding van „kader” voor deze troep. Dit begin werd o.m. mogelijk dank zij de goodwill van de directie van de K.P.M., die de — vooralsnog enige — boot van de troep in onze Werkplaatsen liet repareren. De boot was aanvankelijk nog niet klaar en de „zeeverkenners” oefenden voorlopig dus nog alleen op het land.

Er is dus reden om te veronderstellen, dat er van K.P.M.-zijde — en hiermede bedoelen wij niet uitsluitend de directie — een meer dan gewone belangstelling bestaat voor de zee-padvinderij, met name onder de zonen van K.P.M.-ers, die de leeftijd van — op z'n minst — 14 jaren hebben bereikt. Met genoegen maakt de redactie van „de Uitlaat” derhalve melding van de plannen om te komen tot een „zeeverkennerstroep” in Indonesië. Eventuele toelating tot deze troep zou voorlopig nog slechts op beperkte schaal kunnen geschieden, maar de heer Jac. Coobs, Dj. Ternate 9 te Djakarta (overdag telefonisch te bereiken onder no. Gbr. 5425) zou blijken van belangstelling onder K.P.M.-zonen toch bijzonder gaarne tegemoet zien. De troep bestaat voorlopig uit nog niet meer dan 7 of 8 jongelui en een leider en het is de bedoeling dat straks, wanneer de oefenboot klaar is, des Zaterdagmiddags zal worden getraind in het zeeverkennerwerk. Wie onder de K.P.M.-jeugd geïnteresseerd is in deze zeeverkennerstroep, wordt hierbij aangeraden om zich schriftelijk of telefonisch met de heer Coobs in verbinding te stellen.

◆ Op 1 September j.l. vertrok te stn. F. J. Damen met het lijnvliegtuig naar Nederland om aldaar zijn gezinsscheidingsverlof door te brengen.

◆ Empl. H. Wijchard vertrok op 4 September j.l. met het B.O.A.C.-vliegtuig naar Australië met ontslag.

◆ Onlangs hebben enkele mutaties van agenten der maatschappij plaatsgehad. Per 8 Juli. j.l. volgde de heer K. F. Fokkema de heer L. J. W. Spijker op als agent te Paneh; het agentschap Ternate werd op 8 Augustus j.l. door de heer P. J. Roel overgedragen aan de heer J. Pangemanan, terwijl op 11 Augustus j.l. de heer L. A. J. te Boekhorst het agentschap Menado overnam van de heer J. H. van Dijk.

◆ Dienstchef J. van Dogenaar arriveerde met de Constellation van 3 Sept. j.l. uit Nederland te Djakarta en vertrok op 6 September j.l. naar Medan om aldaar de leiding van het agentschap op zich te nemen.

◆ Gezagvoerder H. A. R. Rodenboog keerde op 4 September j.l. met het lijnvliegtuig in Indonesië van gezinsscheidingsverlof terug.

◆ Op 14 September j.l. keerde empl. S. Doyer met het K.L.M.-vliegtuig uit Nederland in Djakarta terug.

◆ Hoofd. empl. Steyl, gewezen agent te Balikpapan, arriveerde op 17 September j.l. in Djakarta, vanwaar hij zal worden overgeplaatst naar Padang.

◆ Het Departement Pelajaran maakte bekend, dat het eerstvolgende examen ter verkrijging van een Diploma van Stuurman voor de Grote

k. p. m. - JOURNAAL

Vaart zal worden gehouden op Donderdag 8 November a.s. en volgende dagen in het examenlokaal Gunung Sahari 87 te Djakarta. Het

resp. van 8-10 en 17-19 uur. Zij, die bedoeld examen wensen af te leggen, zullen uiterlijk op 1 November a.s. schriftelijk of

REGERING maakt spoed met BEWAPENING koopvaardij

De Nederlandse regering deelt de mening van vele Tweede Kamerleden, dat het van het grootste gewicht is, dat op voortvarende wijze wordt gewerkt aan de uitrusting van de koopvaardijvloot tegen duikbootaanvallen. Zij mag echter niet nalaten op te merken, dat de enige afdoende bescherming van de koopvaardij is gelegen in het beschikbaar hebben van voldoende schepen en vliegtuigen voor het opsporen en vernietigen van vijandelijke strijdkrachten, voordat deze op convoiroutes in aanvalspositie kunnen komen. Aldus de minister van marine, mr. Schokking in zijn onlangs gegeven Memorie van Antwoord op de Marinebegroting.

*

Eind 1950 zal voor ruim 5% van de schepen voor de grote vaart en voor 34,5% voor de schepen van de kustvaart bewapening aanwezig zijn. Deze percentages zullen eind 1951 resp. 15 en 44% zijn.

*

Tot dusver hebben 1651 man koopvaardijpersoneel aan de verkorte cursus voor de behandeling van koopvaardijbewapening deelgenomen.

*

Snorkel.

Dat lt.t.z. b.d. J. J. Wichers het Schnorkel-apparaat zou hebben uitgevonden, is volgens deminister niet juist. „Het probleem was overal ter wereld reeds lang in studie. De verdienste van betrokkene is, dat hij bepaalde ideeën heeft ontwikkeld en het is niet juist, dat deze ideeën door de autoriteiten zijn afgekeurd”.

Uit: „De Telegraaf”

schriftelijke gedeelte van dit examen heeft plaats in de voormiddag van 8 tot 12 uur, het daarop volgende mondelinge examen in de voor- en namiddagen

hiervan kennis moeten geven aan de secretaris van de Examencommissie, Gunung Sahari 87 te Djakarta, met duidelijke opgave van naam, adres en

voor welk diploma het examen zal worden afgelegd. De examens voor 1e of 2e stuurman kunnen desgewenst in twee gedeelten worden afgelegd, waarvan gelijktijdig melding dient te worden gemaakt.

◆ Op Woensdag 8 November a.s. en volgende dagen zullen eveneens in het examenlokaal van het departement van Scheepvaart, op bovenstaand adres, examens worden afgenomen voor het verkrijgen van het Voorlopige Diploma, het Diploma als assistent scheepswerktuigkundige, alsmede de Diploma's A, B en C als scheepswerktuigkundige. Zij, die dit examen wensen af te leggen zullen uiterlijk op 15 October a.s. schriftelijk of mondeling van hun voornemen aan de secretaris van de examencommissie Gunung Sahari 87 Djakarta kennis moeten geven met duidelijke opgave van naam, adres en voor welk diploma het examen zal moeten worden afgelegd. De examens voor het Diploma B. of C. kunnen desgewenst in twee gedeelten worden afgelegd, waarvan echter gelijktijdig melding dient te worden gemaakt.

◆ Met het s.s. *Nieuw-Holland* zijn op 19 September j.l. naar Australië vertrokken hoofdwtk. F. H. de Bas (vervroegd pensioen) en adjunct-chef A. M. den Boer met vrouw en dochter. De heer Den Boer heeft de maatschappij met ontslag verlaten.

◆ Op 25 September a.s. zullen met het m.s. *Napoli* via Marseille naar Nederland vertrekken empl. G. J. van 't Pad (pensioen), gezagv. J. van Oudenaarde (met ontslag), electriciën W. H. G. Langenmeyer (E.V.), 4e wtk. J. Moora (ontslag) en gezagv. C. Sijpestein (ontslag).

LUNCH

„Je stinkt naar de drank. En als dat rode hoofd verdacht naar lipstick ruikt, weet ik het niet”, sprak Liefde „Dat kost 'em een ijssie, als het niet meer is”.

◇

Tot beter begrip van deze opmerkingen, moeten wij persoonlijk worden.

Wij verkeren n.l. in de „semi-entertainment”-klasse, die ons altijd weer aandoet als het ochtendgloren tot een betere en meer zonnige dag. We zien n.l. alleen het verre gloren van de zon in al zijn pracht. Daarna is het uit. De zon zelf zien we niet. Alleen een blik op wat zou kunnen zijn.....

Wij zijn uitgerangeerd, uitgepurged, zoals het departement van marine zich zou uitdrukken. Geen hartkloppingen meer bij ons op 1 Januari. Een „tussentijdse” is ons een fantastische grap. Wij zijn, wat we blijven: een blijver, een hoeksteen in jubileums-redevoeringen. Wij zijn als boerenkool-met-worst: eenvoudig, degelijk maar voedzaam voor ons Bedrijf.

Wij zijn hiermede gelukkig. Wij voelen ons vrij. Wij kunnen Onze Directeur in de ogen kijken. Voor ons geen versnelde pas bij sommaties, geen aarzelende entree in De Kamer. Wij komen en wij gaan, zoals wij zijn en waren.

Het moge waar zijn: steeds bereikt ons een vriendelijke, een menselijke groet als wij Onze Directeur in de Kroeg mogen ontmoeten, doch wij weten Onze Plaats: backbone van Ons Bedrijf. Een soort sergeant-majoor met kroon. Geen officier, geen staf-officier. Dat zit niet in ons.

Zodra echter „entertainment” gewenst —ofschoon niet noodzakelijk en zeer zeker niet aantrekkelijk— is, komen wij —ondanks vroegere ervaringen geflatteerd— aan de beurt. Wij moeten, ondanks alle schroom, toegeven, dat onze gasten beter zijn dan wij. Dat ene, halve sportje, dat wij misten, hebben zij.

Daarom maken wij ons op ter entertainment. Met het blijde gevoel een ervaring en een kater rijker te zullen worden. Beiden zijn erg leerzaam.

Deze middag was een off-middag. Wij geven graag iets toe, omdat wij ons niet voldoende hadden georiënteerd. Onze fout. Het zij gezegd. Onze gasten waren Buitenlanders, afkomstig uit het land der Onbegrensde „Mogelijkheden. On-

danks E.C.A., Marshall-hulp, Atlantic Pact en porties-koude-oorlog waren wij onvoorbereid.

Laten wij het kort, maar —gelijk onze gewoonte is— krachtig zeggen: de grootvader was de Keeper, de kleindochter was de Sweeper en in onze onschuld waren wij de Weeper.

Het begon al met het begrip „Dubbele Dikkop”, dat wij in Onze Kroeg houden voor het hoogste mannelijke fatsoen. Onze vertaalcapaciteit schoot ten deze tekort. Wij meenden een eenzaam en fatsoenlijk aanbod te kunnen doen van een „Double Fathead”, in vragende zin natuurlijk, hetgeen werd uitgelegd als een compliment. Nadat de beroering, die door onze onschuldige opmerking was veroorzaakt, was bedaard, gedroeg Keeper zich als zodanig en nam Sweeper er —om eerlijk te

zijn— met ons „half a dozen”. Nadien ging het —wij moeten dit toegeven— beter en vielen de barrières, die oud en nieuw scheidden, weg. Ons bedaard betoog tegen Sweeper, dat wij een vurig bewonderaar zijn van de Balineesche klederdracht —onder aantekening, dat dit alleen voor de vrouwelijke kunne gold— bracht levendig commentaar van Keeper, toen Sweeper instemde met mijn culturele en morele suggestie en deze in practijk wilde brengen.

Het moge verkeerd zijn geweest, maar mijn voorstel om deze wonderlijk-mooie dracht eerst in intieme kring te beproeven, bracht me —in alle bescheidenheid— Sweeper om mijn hals en Keeper aan mijn nek.

◇

„Ga je mandien, jong”, sprak Gulzig blij. „Er staat een schat van een japon bij Vicky”.

„Laatiefsijnsijn”, sprak Junior. „Zet 'em op, Pap”.

Babe.

Grotere reddingsboten?

Ofschoon de zeeman, in het bijzonder degene met praktische ervaring in het varen in oorlogstijd, een reddingsboot van bescheiden afmetingen en grote manoeuvreerbaarheid zal verkiezen voor vrachtschepen, zal niemand ontkennen, dat de moderne passagiersschepen grote, zeer grote reddingsboten nodig hebben.

De „Welin Company” heeft al jaren geleden gepleit voor grote reddingsboten en een experimentele reddingsboot gebouwd voor 250 personen. Dergelijke kanjerreus reddingssloepen zijn nog nergens ter wereld in gebruik genomen, maar toch bestonden er voor de oorlog reeds reddingsboten —ook door de „Welin Company” ontworpen— voor 145 personen. De *Bremen*, de *Europa* en de *Rex* en *Conte di Savoia* —Duitse en Italiaansche schepen dus— hadden deze grote sloepen aan boord. Op de Duitse schepen kregen de leden van de bemanning, die deze enorme reddingsboten moesten bedienen en navigeren, een speciale opleiding en ofschoon er heftig is gedebatteerd over de vraag, of met de invoering van deze grote sloepen niet tegelijkertijd het totale aantal sloepen tot een gevaarlijk laag aantal zou worden teruggebracht, werden ze algemeen aanvaard. Aan boord

van de *Queen Mary* bevinden zich ook 20 reddingsboten met een capaciteit van 145 personen, 12 meter lang en uitgerust met motoren van 180 p.k.

Bij de grote pasagiersschepen, die op het ogenblik worden gebouwd, zijn de afmetingen der sloepen en ook hun hun capaciteit wel weer iets teruggebracht. De sloepen van de in Nederland gebouwde *Oslofjord* zijn van een aluminium-alliage, 9½ meter lang en met een capaciteit van 99 personen.

De Engelse *Caronia* (die begin volgend jaar op een „world cruise” Indonesië zal aandoen) heeft 6 machtige reddingsboten, die tegelijk worden gebruikt voor het vervoer van en naar het schip van passagiers, die gaan sight-seeing. Deze sloepen zijn 14 m. lang en kunnen 60 passagiers vervoeren. Hun snelheid is 10 knopen, verkregen uit diesel-motoren van 140 p.k.....

OFFER

Bezoekster tot zeemannsvrouw: „Je haar wordt de laatste tijd zo dun..... Wat is er toch aan de hand?”

Zeemannsvrouw: „M'n man heeft een nieuwe hobby. Hij maakt modellen van zeilschepen en hij zegt, dat m'n haar zo geschikt is voor de tuigage”.

Dividend 1949 vastgesteld op 9% De machinisten-examens

Gratificaties reeds uitbetaald Nabeschouwing

Nadat aan directie en personeel der maatschappij in Indonesië hulde was gebracht voor de behaalde resultaten, zijn de jaarstukken over 1949 van de Koninklijke Paketvaartmaatschappij op 4 September j.l. in de jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders te Amsterdam goedgekeurd. Het dividend werd vastgesteld op 9% (vorig jaar eveneens 9%). De heer D. Bolderhey werd als commissaris herkozen.

Uit de beantwoorde vragen van aandeelhouders bleek, dat de middelen in Indonesië de verplichtingen aldaar met 27 miljoen rupiah overtreffen.

Voldoende voorzieningen zijn getroffen voor een eventuele verminderde opbrengst.

De kostprijs van een vrachtschip voor de K.P.M. bedraagt thans 1200 tot 1300 gulden per ton en voor een passagierschip van het type, dat bij de K.P.M. in gebruik is; circa 1500 gulden per ton.

De gedachtenwisseling met de Indonesische regering heeft als uitgangspunt de vroegere overeenkomst met het voormalige Nederlands-Indische gouvernement. De eerste besprekingen waren „niet onplezierig”, doch de verdere ontwikkeling dient te worden afgewacht.

Gratificaties

Walpersoneel.

De gratificatie over 1949 voor de diverse rangen van het walpersoneel is op grond van het dividend over genoemd jaar als volgt vastgesteld:

- hoofdemployé's en daarmee uitdrukkelijk gelijkgestelden: $3\frac{1}{2} \times$ het basis-maandsalaris;
- employé's en daarmee uitdrukkelijk gelijkgestelden: $2\frac{1}{2} \times$ het basis-maandsalaris;
- het overige walpersoneel in onafgebroken dienst der K.P.M.: $2 \times$ het basis-maandsalaris.

Gezagvoerders en officieren.

Conform de bestaande balansgratificatie-regeling bedraagt de balansgratificatie voor:

Gezagvoerders: 5/13 van de over 1949 in deze rang genoten vaste gage (basis- plus ranggage);

Officieren: 5/20 van de over 1949 genoten vaste gage (basis- plus ranggage).

Bij bevordering tot gezagvoerder per 1 Juli 1949 zal de gratificatie, conform bovenstaande regeling, bedragen 5/20 van de over het 1e halfjaar 1949 genoten vaste gage plus 5/13 van de vaste gage over het 2e halfjaar 1949.

Onderofficieren.

Over het jaar 1949 zal aan de onderofficieren een gratificatie worden toegekend gelijk aan $2 \times$ de gage in de aangestelde rang per 1 Juli 1949.

Indien betrokkene eerst na 1 Juli 1949 in dienst trad, is maatgevend de hem bij zijn in dienst treding toegekende gage.

Overig varend personeel.

Over het jaar 1949 zal aan het Indonesische, Chinese- en Maleise varende personeel met een z.g. „vast verband” een gratificatie worden toegekend. De directie zal beoordelen aan welke z.g. „los-verbanders” de gratificatie eveneens kan worden toegekend.

De gratificatie is:

- voor het Indonesische L.V.P. en het in Indonesië op Indonesische voorwaarden aangenomen Chinese L.V.P.: $2 \times$ de som van de reglementaire basis-maandgage plus de tijdelijke toeslag, welke betrokkene per 1 Juli 1949 volgens zijn rang genoot;
- voor het te Singapore en (op Singapore-voorwaarden) in Indonesië aangenomen Chinese- en Maleische L.V.P. met „ingesmolten” T.E.A.: $2 \times$ de reglementaire maandgage, welke betrokkene per 1 Juli '49 volgens zijn rang genoot;
- voor het te Singapore en (op Singapore-voorwaarden) in Indonesië aangenomen Chinese- en leische L.V.P. met niet-ingesmolten T.E.A.: $2 \times$ de som van de reglementaire basis-maandgage plus de T.E.A., welke betrokkene per 1 Juli 1949 volgens rang genoot.

Uitbetaling van de gratificatie-1949, onder aftrek van de verschuldigde belastingen, heeft inmiddels plaatsgehad.

Voor de machinisten-examens die tussen 19 Juli en 19 Augustus j.l. zijn gehouden en waarvan wij, voor zover het K.P.M.-ers betrof, de resultaten al in het vorige nummer afdrukten, hadden zich in totaal 64 kandidaten opgegeven, t.w. 2 voor het praktische gedeelte C. (oud); 2 voor het theoretische gedeelte C. (oud); 12 voor het praktische gedeelte B. (oud); 4 voor het theoretische gedeelte B. (oud); 1 voor het praktische gedeelte B. (nieuw); 1 voor het theoretische gedeelte B. (nieuw); 32 voor het diploma A. en 10 voor het voorlopige diploma.

Van dit totale aantal kandidaten zijn er 31 volledig geslaagd. Aan 9 kandidaten werd herexamen opgelegd, terwijl 24 kandidaten moesten worden afgewezen.

Het percentage geslaagden (50%) vertoont vergeleken bij het vorige examen (54%) enige achteruitgang.

Hoewel de examen-eisen dezelfde bleven, werd de waardering iets verscherpt, met dien verstande, dat bij twijfelgevallen eerder een onvoldoende dan een voldoende cijfer werd toegekend, vooral wat betreft de hoofdvakken.

De kandidaten zullen bij het volgende examen hiermede rekening dienen te houden.

Tevens wordt de aandacht gevestigd op de nieuwe stoom-ordonnantie 1950 (Ned. Staatsblad ddo. 17 Sept. 1949 no. 431), welke thans in het examen-programma wordt opgenomen.

Wat betreft het studiemateriaal zal eerstdaags een lijstje worden samengesteld van aanbevolen leerboeken. Het is niet de bedoeling, dat het gebruik van deze studieboeken verplicht wordt geacht. De opgave der boeken zal echter voor vele kandidaten een leidraad vormen, welke —zoals is gebleken— in een behoefte voorziet. Reeds kunnen genoemd worden voor het examen Electriciteitsleer (V.D.) en Electrotechniek (Dipl. A):

Ir. J. R. A. Isbrucker — *Beknopt leerboek der Electrotechniek.*

P. Visser — *De Electriciteit en haar praktische toepassing.*

Het eerstvolgende machinisten examen zal aanvangen op 8 November a.s. De sluitingsdatum voor de inschrijving is op 15 October gesteld.

2e kwartaal 1950: 331 schepen in aanbouw

Uit de statistiek, samengesteld door Lloyd's Register of Shipping blijkt, dat in het 2e kwartaal van 1950 in totaal 4.549.921 tons scheepsruimte in aanbouw was. Dit is 143.7543 tons minder dan aan het einde van het 1e kwartaal.

De leidende scheepsbouwende naties waren Engeland (1.937.191 tons), Frankrijk (491.180 tons), Japan (372.088 tons), Amerika (326.034 tons), Nederland 307.694 tons), Zweden (301.935 tons), Italië (241.353 tons), Denemarken (121.872 tons), Noorwegen (117.301 tons) en Spanje (102.154 tons). Nederland heeft dus zijn 5e plaats behouden, doch heeft slechts een geringe voorsprong op Zweden. Japan dringt onweerstaanbaar op naar de 2e plaats. Van de 307.694 tons, die Nederland einde Juni j.l. in aanbouw had, was 182.401 tons bestemd voor buitenlandse opdrachtgevers. Zweden bouwde vrijwel geheel voor het buitenland, n.l. 229.275 van het totaal van 301.935 tons.

In totaal waren over de gehele wereld 331 schepen in aanbouw, waarvan 99 stoom- en 331 motorschepen. Niet minder dan 173 schepen olietankers (in totaal 1.877.049 tons). In Holland waren daarvan 9 in aanbouw.

Ernstig ongeval op Priokweg K.P.M.-truck tegen boom; vele gewonden.

Op Woensdag 13 September j.l. is het agentschap Tandjong Priok door een ernstig ongeval getroffen. De afd. P. Z. deelde hieromtrent het volgende mede:

Omstreeks half acht in de ochtend reed een truck, die dienst doet als autobus voor het vervoer van personeel, op de Priokweg tegen een boom.

Van de inzittenden kwamen slechts enkelen met de schrik vrij. Van de gewonden — van wie enigen zéér ernstig — werd een viertal door passerende militairen met spoed voorlopig naar de C.B.Z. gebracht. De overigen werden in het K.P.M.-ziekenhuis Petamburan opgenomen, waar onmiddellijk de nodige plaats voor de slachtoffers werd ingeruimd. Hierbij bleek weer het grote voordeel van de omstandigheid, dat de maatschappij de beschikking heeft over een eigen ziekenhuis.

Over de oorzaak van het ongeval tast men nog volkomen in het duister, te meer daar de truck slechts met matige snelheid reed. Vermoedelijk is de chauffeur door een tijdelijke „black-out” bevangen. Het onderzoek is evenwel nog gaande.

De gewonde leden van het personeel, die thans allen in Petamburan worden verpleegd, zijn:

1e klerk Alias; pakhuismeester 1e klas W. A. Apitule; pakhuismeester 2e klas P. A. Coenraad; gudangklerk Didi; voorman 1e klas Ch. F. Heuvelman; hoofdklerk-I F. J. Kolen; voorman 2e klas G. A. Lantu; voorman 2e klas Ch. Michels; hoofdklerk-II L. Latuperissa; pakhuismeester-III Moh. Ali; pakhuismeester-I Ch. Nallohy; voorman-I Ch. P. Ossenbruggen; maandgelder M. van Overdijk; mandur Rohiraga; gudangmandur B. Sariwating; pakhuismeester-II P. P. van Scheenck; maandgelder Soewardi Kasman; voorman-II J. L. Verburg; chauffeur Hamid; voorman-II Doorson; chauffeur Abdullah b. Salim en 3e klerk Moh. Jami.

De truck werd onherstelbaar beschadigd.

Wij wensen de slachtoffers van harte een spoedig herstel toe.

Palembang drukste haven

In het onderstaande staatje zijn vermeld enerzijds het aantal zeeschepen, dat elk dezer havens in de jaren 1939, 1947, '48 en '49 aandeed en anderzijds de totale tonnage dier schepen uitgedrukt in m³:

	PALEMBANG		SURABAIA		TANDJ. PRIOK	
	aantal schepen	inhoud 1000 m ³	aantal schepen	inhoud 1000 m ³	aantal schepen	inhoud 1000 m ³
1939	1628	11.043	1940	15.311	2429	28.581
1947	685	6.341	767	7.584	1350	13.126
1948	1818	16.544	1308	12.100	2160	17.528
1949	2673	24.578	1732	16.723	2183	21.058

Uit deze cijfers blijkt o.a., dat terwijl in 1939 de tonnage van Palembang nog slechts 39% bedroeg van die van Tandjong Priok, dit percentage in 1948 reeds tot 94 was gestegen. In 1949 kon Palembang zich met 17% meer tonnage dan Tg. Priok zelfs de drukste haven van Indonesië noemen. De verklaring van deze ontwikkeling moet voor een goed deel worden gezocht in de toeneming van het aardolievervoer. Dit is te Palembang opgelopen van ca. 250.000 ton per maand vóór de oorlog tot ca. 500.000 ton per maand thans. Hoewel recente cijfers voor Surabaia en Tg. Priok nog niet ter beschikking staan, is er reden om te veronderstellen, dat 1950 een voortzetting van de uit de tabel blijkende tendenz te zien zal geven. In de haven van Palembang werden in de eerste zes maanden van dit jaar reeds 1650 schepen met een inhoud van 12.658.934 m³ behandeld.

Duitse scheepsbouw

De Westduitse regering voert onderhandelingen met de E.C.A. over een crediet van 58 miljoen mark voor de bouw in 1950-1951 van schepen voor de Duitse kustvaart.

Begin 1950 omvatte de Duitse handelsvloot slechts 168.000 ton tegen 4 miljoen ton voor de oorlog.

De E.C.A. gaf in 1949—1950 86 miljoen mark van de Marshallhulp vrij voor de bouw van kustvaarders. Van dit bedrag is al ongeveer 80 miljoen mark gebruikt.

DE PRIJSVRAAG

De termijn voor het inzenden van onderschrijft bij het plaatje van de man-in-de-sloep is op 15 September j.l. gesloten.

Het aantal inzendingen is, zoals te doen gebruikelijk, weer bijzonder te versteltend geweest. Evenmin waren zij van zeer hoog-humoristisch gehalte en het is daarom de vraag, of de redactie — in overleg met deskundigen van de N.D. — alsnog een der onderschrijft zal aanwijzen als de beste. Nadere berichten hierover volgen in no. 18 van „de Uitlaat”.