

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

VRACHTENMARKT RICHTTE ZICH NAAR NIEUWE WERELDSITUATIE amerikaanse „motbal“-vloot kwam te voorschijn.....

Vóór het uitbreken van het conflict in Korea vielen er symptomen waar te nemen, welke er op wezen, dat de gouden jaren, die de scheepvaart sinds het einde van de oorlog heeft meegemaakt, tot een einde waren gekomen. Onmiddellijk na het vallen van het eerste schot op Korea is er echter een grondige wijziging in de gehele situatie gekomen. De Amerikaanse regering charterde de meeste Amerikaanse schepen, die in de havens der Verenigde Staten lagen, voor het vervoer van oorlogsmateriaal naar het strijdtonaal. Het gevolg hiervan was, dat een aanzienlijke Amerikaanse tonnenmaat, die tot dusver op de bekende „fifty-fifty“-basis tezamen met schepen onder andere vlag Marshall-goederen naar Europa vervoerde, aan dit doel werd onttrokken. Hoewel tot dusverre niet veel schepen van andere nationaliteit zijn gecharterd voor vervoer van wapens naar Korea, was de vermindering van de voor de handelsvaart beschikbare tonnage al spoedig merkbaar. Deze omstandigheid —alsmede de mogelijkheid, dat in de toekomst nog meer schepen hieraan zullen worden onttrokken— veroorzaakte een ware kentering op de vrachtenmarkt.

Tal van vrachttarieven gingen aanzienlijk omhoog, niet omdat er plotse-ling veel meer goederen moesten worden vervoerd, maar omdat de reders onmiddellijk op de nieuwe situatie reageerden.

Daarbij kwam nog een andere factor, die stuwde naar hogere vrachttarieven: verschillende verladers hadden in de verwachting van lagere vrachttarieven het charteren van schepen tot het laatste moment uitgesteld. Toen zij zagen, dat de situatie een wijziging in opwaartse richting zou ondergaan, kwamen deze uitgestelde orders tegelijk aan de markt met het gevolg een verdere verhoging.

Geen tekort

Er behoeft naar alle waarschijnlijkheid voorlopig geen vrees te bestaan voor een tekort aan tonnage. Meer dan 100 schepen van de machtige koopvaardijvloot, die de Verenigde Staten van Amerika tijdens de 2e Wereldoorlog bouwden, liggen op en deze worden nu in gereedheid gebracht voor het vervoer naar Korea. Dit proces neemt evenwel tijd in beslag, omdat de bemanningen dezer schepen door de industrie zijn geabsorbeerd en nieuwe bemanningen moeten worden gevonden.

Het bestaan van de z.g. „motbal“-vloot sluit elke mogelijkheid van een tekort aan tonnage uit, tenzij het conflict niet tot Korea beperkt zou blijven. Onder de reders bestaat weinig ongerustheid, dat het opnieuw in de vaart brengen van de „motbal“-vloot een overvloed aan tonnage betekent, wanneer de vrede is hersteld. Zij geloven niet, dat de wilde vaart in vredetijd lange tijd concurrentie van deze schepen zal ondervinden.

Vóór de devaluatiegolf in September j.l. kwamen de bedrijfskosten van deze Amerikaanse schepen overeen met £ 300 per dag, terwijl een Europees schip van hetzelfde type niet meer dan £ 120 per dag kostte. Door de devaluatie kwamen de Amerikaanse schepen op een meer commercieel niveau te liggen, maar aan de andere kant bestaat er een besliste grens met betrekking tot het aantal Amerikaanse wilde-vaartschepen, dat anders dan voor militaire doeleinden kan worden aangewend.

Wilde vaart profiteert

De wilde-vaartreders, die hout van de Pacific-kust van Noord-Amerika vervoeren, waren de eersten, die profijt

wisten te trekken uit de na het uitbreken van de Koreaanse oorlog gewijzigde situatie. Hun tarieven waren \$ 75.000 voor schepen van het „Liberty“-type voor een reis van Brits-Columbia naar de Oostkust van Amerika. Zij vroegen reeds spoedig \$ 82.000 en wisten het bedrag zelfs op te voeren tot \$ 102.000. Deze ontwikkeling trok de aandacht der reders in andere afdelingen der vrachtenmarkt. De graan- en suikerverschepingen van Australië naar India, Egypte en Engeland konden slechts plaats vinden tegen tarieven, die 10 shillings per ton hoger lagen.

Vaart op Europa

Voor de vaart op Europa wil het echter als gevolg van een voldoende tonnage tot dusver nog niet vlotten met hogere tarieven en men verwacht hier eerst een opwaartse tendenz, wanneer de graanverschepingen van de nieuwe oogst uit Canada en Amerika loskomen. Ook ertsverschepingen van de Middellandse Zee vinden nog altijd plaats tegen het betrekkelijk lage tarief van 20 sh. 6 d. per ton van Bona naar Engeland. Daarentegen valt er een opwaartse tendenz waar te nemen in de tarieven voor houtverladingen van de Oost- en Witte Zee, doch dit was bijna onvermijdelijk, omdat de tarieven te laag waren om schepen aan te trekken.

Tijdcharters

In de laatste weken trachten verschillende verladers tijdcharters af te sluiten. Zij doen dit om goedkoper te slagen, hoewel zij weten, dat vertragingen en onvoorziene kosten voor hun rekening komen. De tarieven voor tijdcharters lopen naar gelang het type van het schip en de havens van aflevering sterk uit.

Slot: zie pag. 2

Dalende prijzen van schepen

De voortdurende daling der zeevrachten, welke eerst aan het einde van 1949 tot staan is gekomen, is het vorige jaar niet zonder invloed gebleven op de prijzen van tweedehands schepen, aldus het jaarverslag 1949 van de Kamer van Koophandel en Fabrieken. Vooral voor oudere schepen en voor gedurende de oorlog gebouwde „Liberty”-schepen bestond weinig kooplust. De prijzen, waarvoor deze schepen aan het einde van het jaar werden aangeboden, waren 35 tot 40% lager dan die, welke in de loop van 1948 werden betaald.

Een in 1919 gebouwd Engels vrachtschip van 9700 tons deadweight werd voor £ 40.000 verkocht en een in 1910 op een Engelse werf gebouwd schip van 7300 tons deadweight bracht in de eerste helft van het jaar bij verkoop aan Turkije £ 30.000 op. Enkele maanden later betaalde Italië voor een

even groot in 1916 gebouwd schip slechts £ 21.000.

Voor „Liberty”-schepen konden in het algemeen slechts kopers worden gevonden tegen betaling in termijnen. Een in 1943 in Engeland gebouwd standaardchip van het „Sam”-type werd echter voor £ 180.000 en een in 1944 in Canada gebouwd standaardchip van het „Fort”-type voor 650.000 dollar verkocht. Deze schepen hebben, evenals de „Liberty”-schepen, een draagvermogen van ruim 10.000 tons en zijn uitgerust met een stoommachine van 2500 pk.

Kleinere schepen

Het aanbod van kleinere vrachtschepen was uiterst gering. Desondanks daalden ook voor deze schepen de prijzen aanzienlijk. In de eerste helft van 1949 werd voor een in 1895 gebouwd schip van 3500 tons deadweight nog £ 27.500 betaald. Later ging een in 1924 gebouwd schip van dezelfde grootte voor £ 20.000 in andere handen over. Voor een in 1925 gebouwd Engels stoomschip van 1250 tons deadweight werd nog £ 50.000 betaald, een vier jaar ouder schip van 1600 tons deadweight bracht daarentegen slechts £ 20.000 op.

De handel in tankschepen was van zeer geringe omvang. Een dertig jaar oud Engels tankschip van 11.000 tons deadweight werd voor £ 65.000 aan Italië verkocht.

Ook de weinige na de oorlog gebouwde schepen, die aan de markt kwamen, konden slechts matige prijzen bedingen. Engelse kopers betaalden voor een in 1946 op een Zweedse werf gebouwd stoomschip van 4000 tons deadweight £ 225.000, een in 1947 op een Engelse werf voor Zweedse rekening gebouwd stoomschip van 9000 tons deadweight bracht £ 320.000 op. Polen betaalde echter voor een in 1943 in Denemarken op stapel gezet, doch eerst in 1947 voltooid vrachtmotorschip van 6000 tons deadweight £ 550.000.

De prijzen van kustvaartuigen bleven bij een beperkte markt nog tamelijk hoog. Voor een nog in aanbouw zijnd scheepje van 350 t. dw. werd £ 42.000 betaald; voor een in 1947 gebouwd vaartuig van 650 t. dw. £ 60.000. Een in 1937 gebouwd motorschip van 850 t. dw. kon £ 55.000 en een in 1936 gebouwd schip van 650 t. dw. £ 47.000 opbrengen.

Slot: Vrachtenmarkt richtte zich naar nieuwe wereldsituatie

een, doch over het algemeen kan 25% hoger zijn dan voor de oorlog in Korea.

Een oliestokend stoomschip kon twee maanden geleden 12 sh. per ton p. maand maken en thans reeds 15 sh. 6 d. gedurende een periode van verscheidene maanden, terwijl de charterprijs voor een schip van 10.000 ton is gestegen van £ 6000 tot £ 7500 per maand. De meeste pogingen worden aangewend om zich van tonnage op tijdcharter te verzekeren voor spoedige verlading van Amerika naar Europa. In de laatste weken is de notering hiervoor gestegen van \$ 2.25 tot \$ 3.50 per ton per maand.

De hogere tarieven hebben tot dusver geen activiteit te voorschijn geroepen op de markt voor schepen, hoewel een aantal oude schepen, die reeds lange tijd ten verkoop werden aangeboden, thans gemakkelijker plaatsing vinden. De bedongen prijzen zijn voor enkele schepen zelfs 40% hoger. In Mei en Juni werden „Liberty”-schepen nog verkocht tegen £ 110.000, maar thans wordt hiervoor ongeveer £ 30.000 meer betaald.

Sinds het einde van de oorlog is het aanbod van moderne schepen gering geweest. De gebeurtenissen der laatste weken hebben echter tot gevolg gehad dat deze moderne schepen bijna niet meer worden aangeboden om de eenvoudige reden, dat de vooruitzichten op een lonende exploitatie veel gunstiger zijn geworden.

Uit „de Telegraaf”.

Dit is no. 18 - 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:

Vrachtenmarkt en wereldsituatie

Dalende scheepsprijzen

Nederland en Afrika

Jachtclub

De toekomst

Kapt. Poeder vertelt



„Ik kan je in vertrouwen vertellen, dat je binnenkort zult worden aangesteld tot onbezoldigd titulair-hulp-sub-agent”.

RADAR VERSUS VLEERMUIS

Moeder Natuur was wetenschap weer voor!

De wedstrijd tussen „de Vleermuizen” en de „Radar Boys” werd door de eersten glansrijk gewonnen, dank zij het veel betere spel van „de Vleermuizen”. „The Sperry Review” wijdde aan deze wedstrijd en de volmaakte techniek der „Vleermuizen” een beknopte beschouwing, welke wij hieronder laten volgen.

Het oude gezegde: „zo blind als een vleermuis” is altijd moeilijk te verenigen geweest met het bijkans bovennatuurlijke, geheimzinnige vermogen van het diertje om al vliegende — zelfs in complete duisternis — obstakels te vermijden. Een aantal onderzoekers heeft al eerder het bestaan van een zesde zintuig waarschijnlijk gemaakt door met proeven aan te tonen, dat vleermuizen in staat waren om draden te ontwijken, die dwars door een volstrekt donkere kamer waren gespannen.

Meer dan een eeuw geleden ontdekte een Zwitserse geleerde, dat — als hij de ogen van een vleermuis bedekte — het dier nochtans een volmaakte demonstratie van „blindvliegen” kon geven. Wanneer de oren waren bedekt, verloor de vleermuis zijn zin voor luchtacrobatiek en bleef hardnekkig op de startbaan. Als hij kon worden aangespoord om het toch te proberen, bleek al zijn gebruikelijke bekwaamheid hem te hebben verlaten en hij struikelde hulpeloos over alles, wat zich in zijn baan bevond.

Een veelbelovend begin tot oplossing van het eeuwenoude mysterie was gemaakt, maar het antwoord bleef in het rijk der gissingen, tot proeven met vleermuizen — proeven, die werden geïnspireerd door de ontwikkeling van radar en sonar in oorlogstijd — het vernederende feit moesten vaststellen, dat Moeder Natuur de eerste was geweest.

Het vereiste het bewijs, dat de „supersonic wave-analyser” later zou leveren, om het geheim van het mysterieuze vermogen van de vleermuis te ontsluiten. De „supersonic wave-analyser”, welk instrument geluidloze trillingen kan aantonen en meten, die ver uitgaan boven de trillingen van de voor het menselijke oor hoogst waarneembare toon, onthulde, dat de vliegende vleermuis een onderbroken stroom van hoogfrequente geluidgolven uitzendt, meestal door zijn open mond, somtijds door de neusgaten. Deze geluidstrillingen worden weerkaatst door voorwerpen in

hun vliegbaan en keren als een echo naar de vleermuis terug. Aangezien het tijdsinterval tussen de uitgezonden „piep” en de echo evenredig is aan de afstand van de vleermuis tot het lichaam, waarop de geluidstrillingen worden weerkaatst, is de vleermuis in staat zijn plaats met grote nauwkeurigheid te bepalen. In radar en sonar-apparatuur wordt de ontvanger uitgeschakeld als de uitzending van de trillingen plaatsvindt, zodat alleen de echo wordt opgevangen.

Nu heeft Moeder Natuur het krachtige strottenhoofd en het gevoelige oor van de vleermuis zodanig onderling verbonden, dat hetzelfde effect wordt bereikt. Elke keer namelijk, dat de vleermuis zijn „supersonic” geluidje maakt, wordt een spier aan de oorbasis samengetrokken, waardoor de vleermuis een ogenblik doof wordt voor zijn eigen „stem”. Aan het eind van de uitzending ontspannen zich de genoemde spieren, waardoor het mogelijk wordt om de terugkerende echo op te vangen. De perioden van uitzending duren slechts 1/2000 seconde en vinden plaats tot 60 maal per seconde. Elke uitgezonden impuls bestaat uit een stroom van „supersonic” geluid van een frequentie in de buurt van 50.000 trillingen per seconde. (Het menselijke oor kan geen geluid opnemen boven de 30.000 trillingen per seconde).

Misschien wel het meest verbazingwekkende van dit „echo-sounding system” van de vleermuis is zijn nauwkeurigheid en onderscheidingsvermogen. Een vleermuis zal duiken naar een kiezelsteentje, dat men in de lucht gooit, abusievelijk menende, dat hij met een vliegend insect te doen heeft. Maar zonder mankeren ontdekt hij zijn vergissing en zwenkt op het laatste ogenblik af. Sommige vleermuizen presteren het om laag langs een heg vliegende in de vlucht een spin of een insect van een blaadje weg te happen, waar een normaal oog moeite mee zou hebben om het blaadje zelfs te onderscheiden. Men heeft vleermuizen meegemaakt, die doken op de kunstvlug van een hengel, die in de schemering zat te vissen. Als dit gebeurde werd de vleermuis soms aan de haak geslagen, maar het dier hapte nooit naar de vlieg en het is klaarblijkelijk ten volle in staat om onderscheid te maken tussen een echte en een kunstvlug, zelfs na een snelle en krachtige duikvlucht.

In een wereld, die zo plotseling geheel in beslag is genomen door de

wonderen van electronen, terwijl de „Sperry Company” zelf — zoals glimlachend wordt opgemerkt — zo trots is op haar laatste bijdragen tot de radarnavigatie naar en in door dichte mist gesloten havens, moet men in alle eerbijheid erkenning schenken aan het bescheiden diertje, dat pionierde en dat nog steeds resultaten behaalt, welke die van de hedendaagse wetenschap verre overtreffen.

Uit: „de Zee” Mei '50.

Met dank aan gezagv. M. Kusters

Onder Panamesche vlag: Opvarenden onderhevig aan willekeur

De door het Internationale Arbeidsbureau te Genève ingestelde commissie van onderzoek naar de voorwaarden op Panamesche schepen heeft kortgeleden haar rapport uitgebracht. Zij noemde de bewering, dat veel verouderde schepen onder Panamesche vlag varen volkomen gerechtvaardigd. **Achterstand.**

Verder is gebleken, dat de Panamesche wetgeving op allerlei manieren tekort schiet. Er zijn b.v. geen voorschriften in de verdragen, inzake de veiligheid op zee toe te passen. Een reglementering voor de scheepvaart ontbreekt. Er bestaan geen beperkende bepalingen voor de arbeidsduur der opvarenden. De reders zijn volkomen vrij om zelf de minimum-eisen voor comfort en hygiëne te bepalen. Als de reders geen achterstallige gage willen uitbetalen, hebben de opvarenden geen enkel rechtsmiddel om hen tot betaling te dwingen. Reders en gezagvoerders zijn dikwijls niet op de hoogte van de Panamesche wetten en hun verplichtingen. De gages en andere arbeidsvoorwaarden op Panamesche schepen lopen zeer uiteen en zijn in vele gevallen beneden het internationaal geldende minimum.

Verbetering nodig.

Om hieraan een einde te maken, stelde de commissie in haar rapport voor om de onder Panamesche vlag varende bemanningen voorschriften te geven voor het naleven van de verdragen, betreffende de veiligheid ter zee en het stichten van een permanent centraal lichaam, dat uitsluitend verantwoordelijk is voor alle Panamesche scheepvaartzaken.

De reders moeten verder worden gedwongen tot regelmatige survey van hun schepen en alleen op gelegaliseerde nationale diploma's mogen Panamesche papieren worden afgegeven.

DE NEDERLANDSE SCHEEPVAART EN ZUID-AFRIKA

Na wisselvallige geschiedenis thans goede toekomst

„Nederland beschouwt zijn koopvaardij als het belangrijkste middel van herstel na oorlog. Aangezien het verkeer met en op Indonesië, dat met zoveel vaardigheid door Nederland tot ontwikkeling werd gebracht, in de komende jaren wellicht aan een bepaalde mate van onzekerheid onderworpen zal zijn, is het slechts natuurlijk, dat Nederland voor het onmiddellijke herstel van zijn handel het oog heeft gericht op Zuid-Afrika. Deze handel heeft traditie. Hij is economisch uitgebalanceerd en wordt gesteund door goede wil van beide kanten. Hij bergt derhalve goede beloften in zich”.

Aldus begon een artikel van Frank C. Bowen in het Juni-nummer van het „Nautical Magazine”, dat dezer dagen op onze redactietafel verscheen. Aangezien ook van Indonesië uit de aandacht voor de handel op Zuid-Afrika thans toeneemt en met name onze eigen maatschappij uit de periode vóór de fusie van haar buitenlandse lijnen met die van de vroegere Java-China-Japan-Lijn (tot de tegenwoordige K.J.C.P.L.) altijd grote belangstelling voor Zuid-Afrika heeft gehad, willen wij met de schrijver van het artikel de geschiedenis van de Nederlandse zeevaart op Zuid-Afrika eens volgen.

„De Portugezen waren (ook) in Zuid-Afrika eerder dan de Nederlanders, doch noch geen van de andere grote concurrenten uit die dagen zagen enig nut in dit land, halfweg op de route naar India en Indië, ofschoon men er de schepen enigszins kon bevoorraden teneinde de enorme sterfte aan scheurbuik en andere ziekten te bestrijden. Zelfs de Nederlanders, die de andere zeevarende naties toen al op het gebied van de hygiëne op schepen verre vooruit waren, buiten de voordelen niet volledig uit, toen zij het gebied van de Kaap in het midden van de 17e eeuw bezetten. Misschien vonden zij het al voldoende, dat hun verliezen veel minder waren dan die van enige andere zeevarende natie, ofschoon men de sterftecijfers vandaag de dag verschrikkelijk zou vinden.

De Nederlanders volgden een politiek van volkomen uitsluiting. Zij beschouwden de kolonie als een fort en verboden de immigratie, waaruit een grote handel zou hebben kunnen groeien. De slimme Hollanders van tegenwoordig zouden zo'n kans bepaald niet onbenut hebben gelaten.....

Van de Portugezen, die hen vóór waren geweest, namen de Nederlanders de erfenis van de haat der inheemse bevolking over. Gelukkig waren de meeste bestuurders bijzondere figuren. Een ogenblik leek het er op, of er een bittere strijd zou ontstaan tussen de

Nederlanders en de Engelsen. De Britten vestigden echter hun eigen versinsstation op St. Helena, dat voor dat doel even geschikt was als het Kaap-gebied, maar uiteraard niet zulke goede handelsvooruitzichten had. Die waren in het bezit van de Nederlanders op het vasteland, die er echter tegen waakten, dat de Kaap het verder Oostelijk gelegen Indië geen concurrentie zou aandoen.

Er ontwikkelde zich langzamerhand een geheel onafhankelijke handel tussen de Kaap en Nederland. Deze nam toe met de komst van vele Hugenoten, die uit Frankrijk waren verdreven en voor de kolonie van bijzonder nut bleken te zijn (gelijk trouwens voor elk land, waarheen deze slachtoffers van geloofsvervolgingen emigreerden).

Verloren

Gedurende de Nederlands-Engelse oorlogen van de 17e eeuw, liet men de Kaap met rust. Toen de Nederlandse republiek haar lot echter aan dat van de Franse revolutionairen verbond, werd de zaak anders, want de Kaap was een belangrijk strategisch punt. De Nederlandse kolonisten hadden geen schijn van kans tegen de vloot, die de Engelsen tenslotte zonden. De kolonie werd door de Engelsen veroverd, kwam aan Nederland terug bij de Vrede van Amiens en werd tenslotte weer Engels, ofschoon aan het Nederlandse element in het gebied verscheidene privileges werden toegestaan.

Deze voorrechten behelsden o.m. vrijheid van handel met Nederland en het recht aan Nederlandse schepen om alle havens van Zuid-Afrika binnen te lopen. De bevolking van het gebied was minstens voor de helft Nederlands en de handel tussen Afrika en Nederland nam aanzienlijk toe. De Kaap bleef aanloophaven op de Indië-lijn en de Nederlandse schepen pikten nog heel wat lading op. De Nederlandse handel streefde de Britse aanvankelijk glans-

rijk voorbij. De voorsprong nam nog toe, toen de Nederlanders veel eerder dan de Engelsen kwamen met ijzeren schepen met een goede snelheid.

Toen werd het Suez-kanaal gegraven en geopend en een groot deel van de scheepvaart ging nu door de Rode Zee. Dat maakte een enorm verschil. De Kaap raakte zijn vooraanstaande rol kwijt en Nederland moest een deel van zijn handel afstaan aan Engelse en Duitse rederijen.

De Engelse concurrenten waren niet alleen de bekende „Union and Castle Lines”, maar ook talloze kleinere maatschappijen, die samen goede zaken deden, maar tenslotte toch alle failliet gingen of werden opgeslokt door de grotere rederijen. Vele Britse maatschappijen gingen Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen en Hamburg aanlopen om de Nederlanders en Duitsers de wind uit de zeilen te nemen.

De Nederlanders kregen het druk op de Atlantische route en op de vaart naar Nederlands-Indië. Een geregelde Duitse lijn op Zuid-Afrika werd in 1881 geopend, toen de „Slooman Gesellschaft” een route op Australië opende met het stoomschip *Barcelona*. Het experiment duurde niet lang. Later kregen de Duitse rederijen subsidies van haar regering, waarvan de details nooit bekend zijn geworden.

De Woermann en de Deutsche-Ost-Afrika-rederijen gingen een fusie aan en gaven rondvaarten om Afrika. Na de eerste wereldoorlog hebben de Duitsers hun best gedaan om die lijnen met nieuwe schepen terug te krijgen.

„Boom”

Net toen de Duitsers kwamen opzetten in het Afrikaanse verkeer, verscheen ook weer de Hollander. De oorlog had hem een prachtige kans gegeven. De Nederlandse schepen naar en van Nederlands-Indië voeren weer om de Kaap en namen grote vrachten en vele passagiers op. Goederen, die de Zuid-Afrikaanders niet meer uit Engeland en Duitsland konden krijgen, werden door Nederland geleverd. Nederland's belangen in Zuid-Afrika namen aanzienlijk toe. Nederlandse schepen, die Afrikaanse havens aandeden, kregen bezoek van mensen van ver uit het binnenland. De banden tussen Afrika en Nederland werden zeer versterkt.

Na de oorlog gingen de schepen op de Indië-route weer door het Suez-kanaal, maar in 1919 opende de fa. Van der Eb & Dresselhuys te Rotterdam een geregelde dienst, als de „Holland-Zuid-“

Afrika-lijn". De maatschappij kreeg een kleine subsidie van de regering. De concurrentie van de Duitsers was niet altijd fair. De nieuwe lijn ging een fusie aan met de „Verenigde Nederlandse Scheepvaart Maatschappijen", die een dienst op Oost-Afrika hadden onderhouden, via Suez. De V.N.S.M. was in 1920 door de voornaamste Nederlandse scheepvaartmaatschappijen gevormd (ook de K.P.M. deed mee. Red. Uitlaat). Deze maatschappij begon er mee de schepen een „fontein"-naam te geven, ofschoon de normale nomenclature voor V.N.S.M.-schepen „kerk" was. In 1932 werd de Holland-Zuid-Afrika-lijn geliquideerd en geheel opgeslokt door de V.N.S.M., die haar Afrikadienst toen „Holland-Afrika-lijn" ging noemen. In 1934 kwamen de motorschepen *Bloemfontein* en *Jagersfontein* in dienst. Het s.s. *Nieuwkerk* werd omgebouwd voor olie en omgedoopt in *Boschfontein*. Vlak voor de oorlog liep de *Klipfontein* van stapel, die in 1940 zou worden gevolgd door de *Elandsfontein* en *Oranjesfontein*. De *Oranjesfontein* kreeg de maatschappij na de oorlog van de Duitsers terug. De *Elandsfontein* vond men terug in de Weichsel. Het schip werd als *Jagersfontein* afgebouwd en in de vaart gebracht.

Met haar drie passagiersschepen zal de Holland-Afrika-lijn, —naar men verwacht— in de toekomst goede zaken doen, vooral nu vele Nederlanders naar Zuid-Afrika emigreren.

Geridderd

In het „Radio Scheeps Journaal" van Radio Nederland („Wereldomroep") van 20 September j.l., dat dezer dagen op onze redactietafel verscheen, lezen wij, dat op 15 September j.l. op het Paleis aan de Dam te Amsterdam Z. K. H. Prins Bernard het Kruis van Verdienste heeft uitgereikt aan de volgende oud-leden van het personeel van onze maatschappij, de heren

J. van KLAVEREN

en

P. M. VERSTELLE

Wij bieden hun hierbij namens het gehele personeel onze hartelijk gelukwensen aan voor deze bijzondere onderscheiding.

De verhoudingen in Nederland:

LONEN EN PRIJZEN

Sinds de devaluatie zijn in Nederland de lonen met 5% doch de prijzen met 10% gestegen. Ook al steken deze cijfers allergunstigst af bij de overeenkomstige stijgingen in Indonesië, toch heeft deze ontwikkeling de bestaande spanningen tussen lonen en prijzen nog aanzienlijk verhoogd. Er is overleg geweest tussen de „Stichting van de Arbeid" en de Nederlandse regering, dat zeer kortgeleden tot resultaat heeft geleid in de vorm van een nieuwe loonronde van 5%, doch het is de vraag, of deze oplossing niet de kiem van nieuwe moeilijkheden in zich draagt.

Voor degenen, die voornemens zijn om naar Nederland te repatriëren —of daar binnenkort hun verlof gaan doorbrengen— zal het nuttig zijn te weten, dat Nederland het goedkoopste land van West-Europa is. De voordelen daarvan zijn echter slechts schijn. De goedkoopste is enerzijds een afspiegeling van Nederland's armoede, hoewel zij anderzijds een belangrijke steun is voor de Nederlandse export. De handhaving van dit lage prijspeil —zolang het mogelijk is— is daarom van grote betekenis voor Nederland. De internationale ontwikkeling doorkruist echter voortdurend de politiek der lage prijzen. Zo heeft de devaluatie de prijzen opgeschroefd. Hetzelfde geschiedde na het uitbreken van de oorlog in Korea. Het ligt voor de hand, dat in die omstandigheden maatregelen moesten worden genomen. Een-derde van de Nederlandse arbeidersklasse verdient ongeveer fl. 45,- per week.....

Een nieuwe loonsverhoging —die binnenkort wordt ingevoerd— zal slechts een tijdelijke oplossing brengen. Zij zal weer prijsverhogend werken en de vicieuze cirkel zal zich sluiten. De arbeiders beseffen wel degelijk dit gevaar. Zij hebben door middel van hun vakorganisaties de regering reeds verzocht om de nieuwe loonsverhoging te doen vergezellen van een prijzenstop of andere maatregelen om buiten verhouding gestegen prijzen terug te brengen.

Intussen zijn in de laatste weken enkele stakingen in Nederland voorgekomen (de havenstakingen in Rotterdam en Amsterdam zijn de meest bekende voorbeelden). Daarmee is de situatie acuut geworden. De spanning tussen lonen en prijzen is te groot geworden.

De vraag is nu of een loonsverhoging, gepaard met een prijsstop of prijsverlaging oplossing zal kunnen brengen. Die ligt, naar het oordeel van deskundigen, slechts in verhoging van de arbeidsproductiviteit. Van de prijsverhoging die zou hebben moeten gelden als gedeeltelijke compensatie voor de loonsverhoging, die op 1 Januari j.l. in werking trad, is in de praktijk weinig terecht gekomen. Men schrijft dit in het algemeen toe aan het geringe verschil tussen de lonen der ongeschoolde en die der geschoolde arbeiders in Nederland, waardoor aan toch al te hoog betaalde ongeschoolde werknemers de stimulans is ontnomen om zich te bekwamen tot vakbekwame arbeiders. Bij een nieuwe loonsverhoging zou men dit verschil groter willen maken en aldus productiestijging in de hand werken.

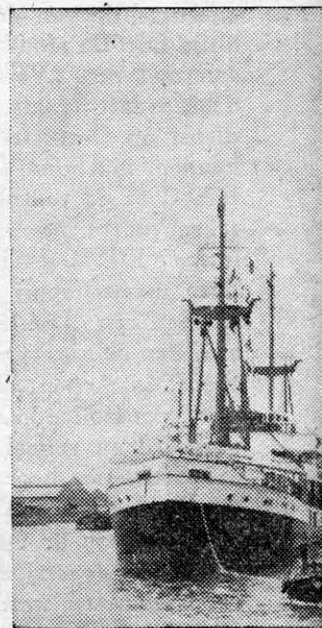
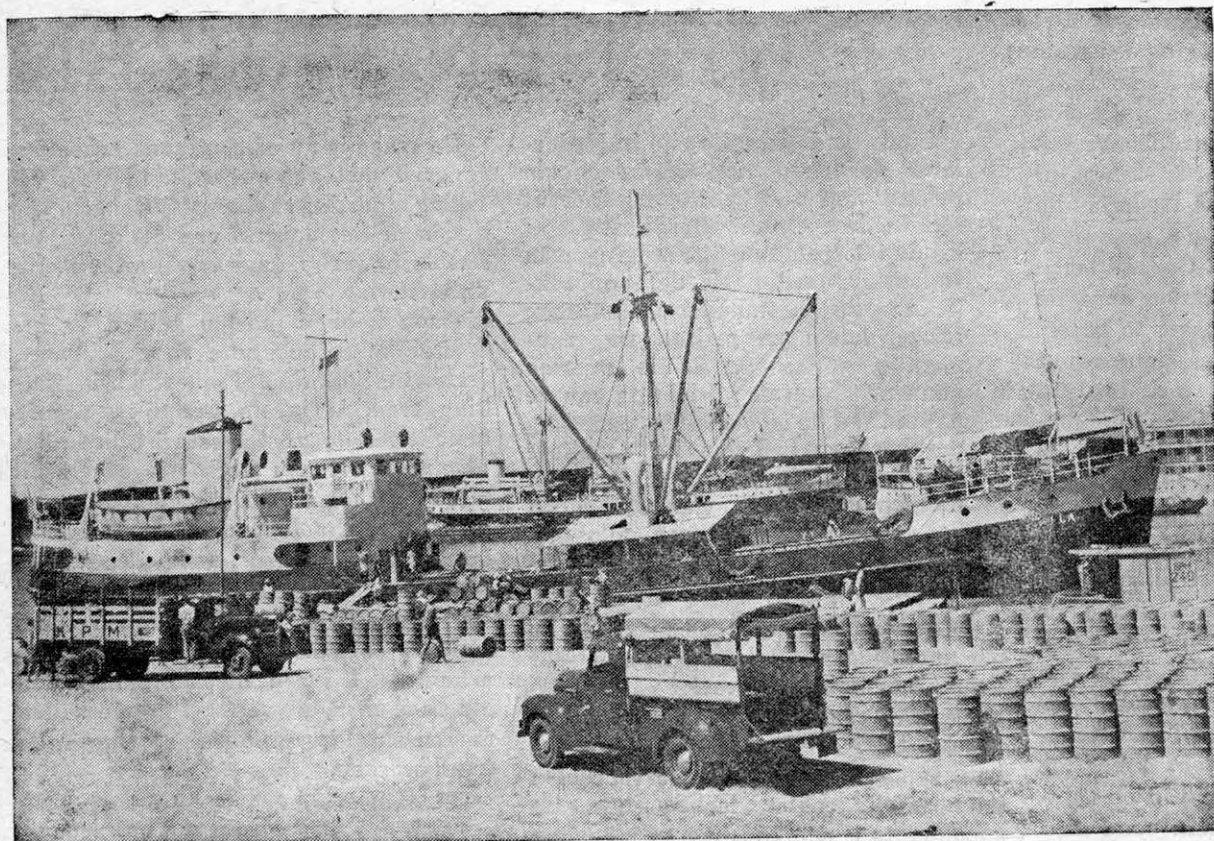
(Wanneer men in Nederlandse bladen —het bovenstaande ontleend wij aan „de Telegraaf"— leest, trekt men onwillekeurig een parallel met de ontwikkelingen in Indonesië, waar eigenlijk geen enkele verhouding meer bestaat tussen lonen en prijzen. Ook hier is —zeer in het algemeen gesproken— verhoging van de arbeidsproductiviteit een dringende noodzakelijkheid als oplossing van het loon- en prijsvraagstuk).

Voor 50.000 gezinnen!

Het Nederlandse bouwplan-1951 is gereed. Het sluit op een totaalcijfer van f 1.474 miljoen en gaat met f 110 miljoen uit boven het bouwplan-1950.

De post voor woningbouw is met f 560 miljoen verreweg de grootste. Daarbij is aangenomen, dat in 1951 ongeveer 50.000 woningen gereed zullen komen. Door het bouwen van z.g. duplexwoningen zal het aantal gezinnen, dat kan worden gehuisvest, groter kunnen zijn dan 50.000.

Dansen is de kunst om je voeten zo snel te bewegen, dat je partner geen gelegenheid krijgt om er op te trappen.

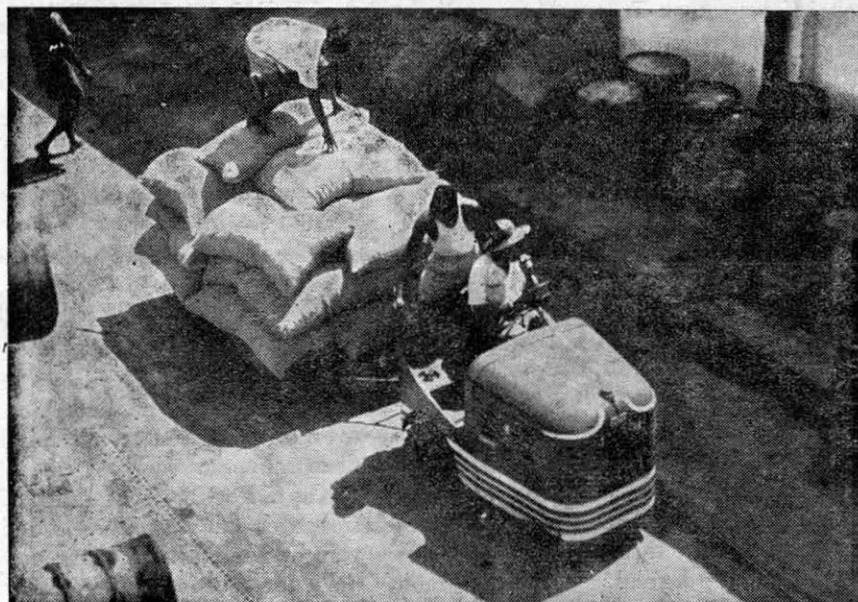
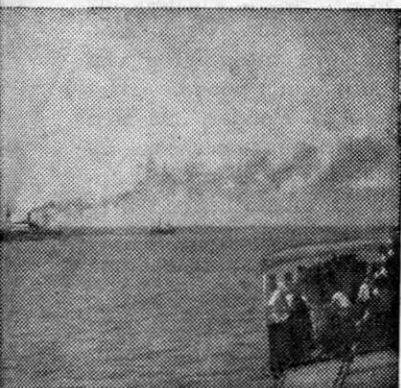
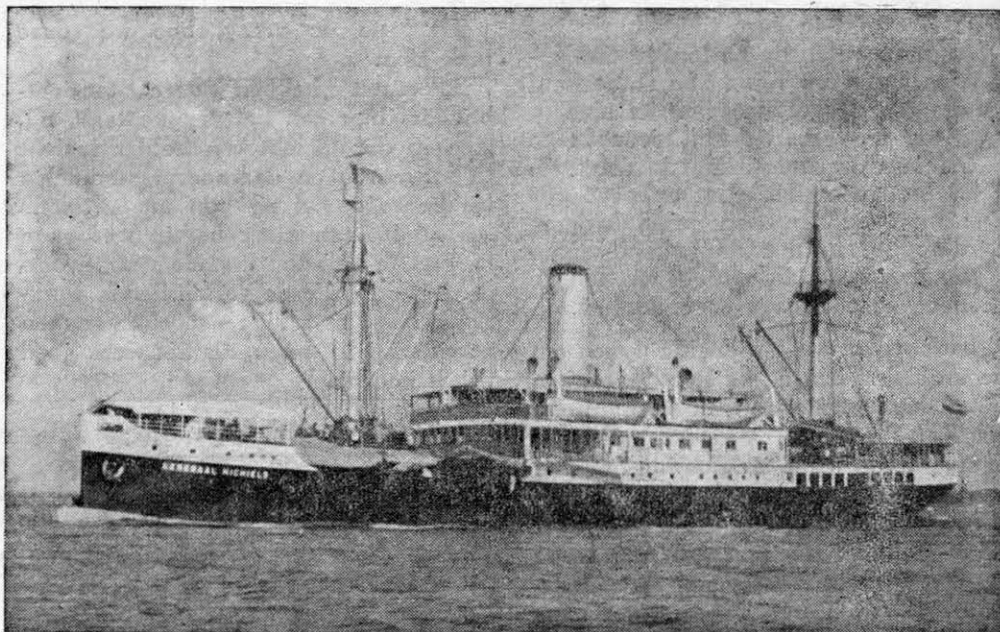
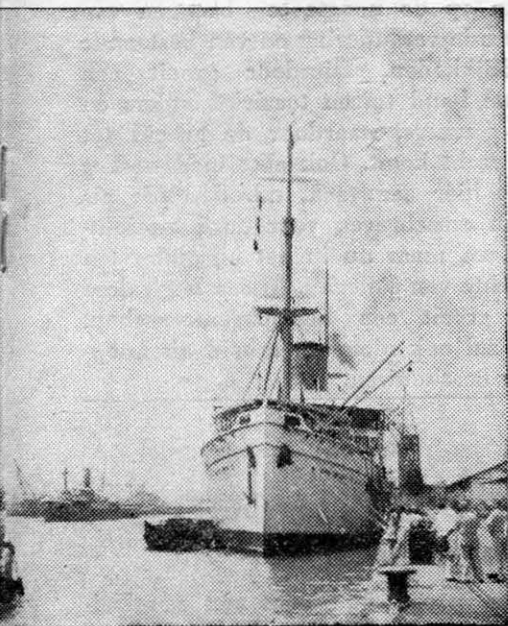


OVERZICHT * IN BEELD



Bij de foto's:

- 1) Een van de kustvaarders van de maatschappij, het m.s. Nila laadt de haven van Tandjong Priok.
- 2) De vloot van de maatschappij breidt zich nog steeds met nieuwe schepen. Priok na een voorspoedige maidentrip, het tweede der bijbestelde Ba-schepen lange reis passeert de splinternieuwe **Barito**, de **Ophir** in de eerste haven.
- 3) Er is een tijd van komen en er is een tijd van gaan, hoort men vaak. Dit en der vloot het s.s. **Stagen** en het s.s. **Mampawa** vertrokken in Mei van de slopershamer verdwenen. Gezagvoerder van Rossum van de **Barumun** s het s.s. **Blinjoe**, toen dit schip de twee K.P.M.-ers op hun laatste reis in **Stagen**, dat na precies dertig dienstjaren het 21-jarige s.s. **Mampawa** naar Hongkong einde wachtte.
- 4) Ken Uw vloot! Bij vele wal-K.P.M.-ers heerst een vaag beeld van de schepen op deze pagina's profielopnamen van de schepen onzer maatschappij om **Generaal Michiels** 1282 BRT metende uit een klasse, die oorspronkelijk uit 5 schepen maar waarvan in de laatste oorlog twee schepen verloren gingen.
- 5) In de K.P.M.-haven te Tandjong Priok kan men sinds geruime tijd r zien. De kleine „Clarkats” zijn speciaal bestemd voor het trekken van de la.
- 6) De verbinding tussen de satellietstad **Kebajoran** en **Djakarta** enerzijds zienlijk gerieflijker door het inzetten van een nieuwe K.P.M.-bus. De „Keb de K.P.M.-kinderen van school en bezorgt de jeugd veilig aan huis.
- 7) Op 27 Augustus j.l. was het feest in Penang, toen op die datum de bang, de heer B.D. v.d. Laag zijn 25-jarig jubileum vierde.



zine aan de daarvoor gereserveerde steiger in

uit. Op 20 October j.l. arriveerde in Tandjong het m.s. **Barito**. Op de laatste meters van zijn die een welkomstgroet had bijstaan.

geldt eveneens voor schepen. Twee oude getrouwde jaar naar Hongkong, waar zij spoedig onderuurde de redactie deze opname genomen vanaf onesische wateren tegenkwam. Voorop het s.s. kong sleepte, waar beide schepen een roemloos

schepen van de maatschappij; geregeld verschijze iets vertrouwd te maken. Ditmaal het s.s. schepen bestond, en uit de dertiger jaren dateert,

ouwe motorwagentjes langs de kaden zien rijdwagentjes.

en Tandjong Priok anderzijds werd onlangs aan-joran-express' haalt tevens in de ochtenduren

gezagvoerder van het binnenliggende m.s. **Sina-**



IS ARBEID KOOPWAAR?

Het lijkt in deze tijd, waarin het voor zo velen op de laatste dubbel-tjes aankomt, bijna een dwaasheid om een dergelijke vraag te stellen. Voeg daarbij, dat het leven in zo belangrijke mate dreigt te vermaterialiseren en het gaat er naar uitzien, alsof diegenen gelijk krijgen, die zeggen, dat de arbeid alleen waarde heeft als middel om aan de benodigde dubbel-tjes te komen.

Toch willen we een poging wagen om de arbeid in een ander licht te bezien, n.l. als een gezegende taak en opdracht, waarvan de inhoud is het tot volle ontwikkeling en wijde ontplooiing brengen van het leven.

Aanvaarden wij deze taak, dan heeft de arbeid zin. Hij gaat voor ons leven en we zijn dan bereid om de verantwoordelijkheid te dragen, die onze arbeid van ons vraagt. Dan ontstaat ook dat gevoel van bevrediging in onze arbeid, waarnaar ieder mens verlangt en waaraan iedereen behoefte heeft als de drager van een groot stuk levensgeluk. Dan alleen komt de waarde van de mens als mens in zijn arbeid voor 't volle pond tot zijn recht, omdat hij voor zichzelf de overtuiging kan hebben, dat hij beantwoordt aan het grote doel, waarvoor de mens leeft.

Het zal aan een ieder, die betekenis hecht aan geestelijke- en zedelijke waarden in het leven, duidelijk zijn, dat deze zienswijze de arbeid opheft uit het materiële vlak.

Aanvaarden we bovengenoemde taak niet dan wordt de arbeid vermoord door het niet beantwoorden aan het grote doel en teruggebracht tot een noodzakelijk kwaad, waaraan men zoveel mogelijk moet zien te ontkomen.

Men erkent het begrip „bevrediging in de arbeid”, waaraan ieder —als mens— toch grote behoefte heeft, maar nauwelijks, omdat dit begrip zich niet in geld laat uitdrukken.

We willen hier nu niet onderzoeken, hoe het staat met de mogelijkheden, dat de arbeid en het dragen van verantwoordelijkheid verminkt kunnen worden, wanneer geld een rol gaat spelen, zoals o.m. met een premie-systeem het geval zal kunnen zijn.

Wel wijzen we nog op een ander punt, n.l. dat, wanneer de arbeid in deze zienswijze zijn hoofdbetekenis heeft verloren, men zich een ander levensdoel gaat stellen. De een in de ene richting, de ander in een andere, waarbij in het bijzonder de ontspanning zeer sterk op de voorgrond treedt.

Tenslotte de vraag, hoe we onze taak zien.

Allereerst hebben onze toezicht-houders hier een belangrijke taak, n.l. zich in dit opzicht een helder inzicht te verwerven en daarnaar te handelen in deze zin, dat zij hun medewerkers helpen tot een klaar begrip te komen en hen te belasten met de verantwoordelijkheden, die de verschillende werkzaamheden met zich meebrengen en waardering te tonen, als het werk goed wordt gedaan.

Kapt. Poeder vertelt:

Reizen met charterschepen

Liaison-officier a/b Asturias

De K.P.M.-ers, die met de in Engeland gecharterde schepen, bestemd voor het vervoer van Nederlanders uit Indonesië, de reis naar het moederland zullen maken, lopen kans aan boord een oud-K.P.M.-er tegen te komen. Hij is de oud-gezagvoerder B. Poeder, o.m. bekend om zijn vele bijdragen in „de Uitlaat”. Gezagvoerder Poeder is thans verbindingsofficier op de charter-schepen en heeft al een z.g. „evacuatie-reis” met het m.s. *Asturias* gemaakt. Op 16 October a.s. vindt men hem weer op dit schip.

Dezer dagen was Kapt. Poeder in Djakarta en wij hebben de gelegenheid benut om hem aan het woord te laten over de gang van zaken aan boord van deze schepen.

Kapt. Poeder is al enige tijd gepensioneerd, doch voelde — gelijk dit bij vele oud-K.P.M.-ers het geval is — zijn hart nog steeds trekken naar Indonesië. Het bericht omtrent het charteren van de vijf Engelse schepen voor het vervoer van passagiers uit Indonesië naar Nederland, zette kapt. Poeder in actie en hij werd kort daarna door de S.M.N. —die de schepen „behandelt”— in dienst genomen als verbindingsofficier. Per vliegtuig vertrok hij naar Australië om zich aan boord van de *Asturias* —waarop hij werd geplaatst— te begeven.

Door gebrek aan ruimte in deze kolommen moeten wij helaas voorbij gaan aan Kapt. Poeder's interessante ervaringen gedurende de luchtreis van Amsterdam naar Sydney met een Constellation van de B.O.A.C. Reeds in het vliegtuig kreeg kapt. Poeder gelegenheid om als verbindingsofficier op te treden —en met succes— toen hij een rijke, oude Nieuw-Zee-

Verder door onze medewerkers bij het werk te betrekken door hen van te voren op de hoogte te brengen van komende verandering en van bestaande moeilijkheden. Hierdoor groeit een nauwe band tussen toezichthouders en medewerkers, waardoor de arbeid tot zijn recht komt. Ook elke medewerker heeft hier een taak, n.l. dezelfde als boven omschreven voor onze toezichthouders, maar nu in het bijzonder ten opzichte van collega's. Alleen langs deze weg groeit een bedrijfsgemeenschap. Dan zal ook niemand arbeid als koopwaar beschouwen.

lander in contact bracht met een Hollandse jongen, die in Nieuw-Zeeland werk ging zoeken en door de oude heer werd meegenomen.....

In Sydney bracht kapt. Poeder nog even een bezoek aan de *Nieuw Holland* en logeerde op uitnodiging van kapt. Zuyderhoudt aan boord. „Het deed”, zo zeide kapt. Poeder, „na zo'n lange afwezigheid deugd weer eens op zo'n (vroeger) schip van de maatschappij te verblijven en zoveel bekenden te ontmoeten en herinneringen op te halen”. De Paketvaartstemming noemde kapt. Poeder „als vanouds”.

Na een verblijf van enige dagen in Sydney vertrok kapt. Poeder naar Perth om de 22.445 B.R.T. metende *Asturias* op te pikken. De *Asturias* is in 1925 te Belfast gebouwd als motorschip, maar werd in 1934 met turbines uitgerust en tegelijkertijd belangrijk verlengd. Het schip is nu ruim 200 m lang, bijna 25 m. breed en heeft een machinevermogen van 24.000 p.k. Het kan 19 mijl lopen. De bemanning bestaat uit 450 personen, van wie er 340 tot het C.D. personeel behoren. Oorspronkelijk was het, zo zeide, kapt. Poeder, een toeristenschip van de „Royal Mail Lines” en voer het op Zuid-Amerika. In het begin van de oorlog deed het dienst als hulpkruiser en was het ook bij Nederlandse zee-lijden zeer bekend als beschermers van convoien. In 1943 werd de *Asturias* het slachtoffer van een vijandelijke torpedo. Het gelukte de gezagvoerder echter om het zinkende schip bij Freetown aan de grond te zetten. Daar bleef het tot Februari 1945 gedeeltelijk onder water liggen. Daarna werd het verkocht aan de Engelse regering, naar Belfast gesleept, volledig gerepareerd en verbouwd tot emigrantenschip.

(slot in volgende nummer).

◆ Na een voorspoedige reis met de laatste aanwinst der maatschappij, het m.s. *Barito*, arriveerden op 20 September j.l. in Tandjong Priok uit Nederland:

Gezagvoerder A. H. van den Belt, (gezinsscheidingsverlof), 1e stm. B. Broekhuizen (idem), 2e stm. D. D. Minnema (E.V.), 3e stm. A. Thiescheffer (K.M.R.), nieuwe 4e stm. D. E. Douma, nieuwe 4e stm. S. Sybranda, nieuwe l.l. stuurman Th. M. Lub en nieuwe l.l. stuurman A. J. Schuurmans.

Aan boord van de nieuwe K.P.M.-er *Barito* bevonden zich de volgende leden van het technisch varende personeel der maatschappij: hoofdwtk. R. Klinkert, 2e wtk. D. Snip, en de 3e wtk. J. Coers en P. de Frenne. Met dit nieuwe schip voor de K.P.M.-vloot kwam tevens een aantal nieuwe 5e wtkn. en 11. wtkn. dienstdoend uit. Het waren van de K.P.M.-opleiding te Vlissingen de nieuw-aangenomen 5e wtkn. B. Stigter, Sj. Wybenga, B. Root en de l.l. wtk. W. Kootstra. Tevens bevonden zich aan boord de nieuw-aangenomen 5e wtkn. E. J. Fiege, D. Bus, H. J. E. Evers, Tj. Smit en A. W. Voshol alsmede de l.l. wtk. J. Verstraate. Empl. B. P. Berrevoets kwam voor het

k. p. m. - journaal

walpersoneel met de *Barito* uit.

◆ Met ingang van 1 October is —blijkens een Anetabericht— een regeling van kracht geworden, waarbij is bepaald, dat de waarde der goederen, die door zich in Indonesië vestigende of van

boven, dan zal de passagier bij aankomst in Indonesië deviezencertificaten moeten aanschaffen voor het bedrag, dat de waarde der in te voeren goederen de f 250. Ned. Crt. (Rp. 750.—) te boven gaat.

Deze nieuwe regeling staat geheel los van de be-

Muharram 1370 (Nieuwjaar) zijn gesloten.

◆ In verband met het vertrek van adjunct-chef A.M. Den Boer op 19 September j.l. is adjunct-chef K.O. Ruygrok met ingang van genoemde datum belast met de volledige leiding van de afdeling Passage (bureau Passage en bureau Passage & Tourisme).

◆ De kortverband-gezagvoerder C. Sijpestijn vertrok wegens afkeuring met het m.s. *Napoli* op 25 September j.l. naar Europa. Met het zelfde schip vertrok kortverband-gezagvoerder J. van Oudenaarde, de leerling-wtkn. P. Nieuwburg en J. Inderwisch (wegens afkeuring) en de 2e wtk. J. R. Zwerver (restant E. V. en aansluitend vervroegd pensioen).

◆ Aan de hoofdwtkn. J. v.d. Ploeg en C. K. Brand werd resp. met ingang van 5 en 29 September j.l. ouderdomspensioen toegekend. Hoofdwtk. C. H. Boermeester verliet met ingang van 16 September j.l. de actieve dienst der maatschappij, met vervroegd pensioen.

◆ Hoofdwtk. F. H. de Bas vertrok op 19 September met het s.s. *Nieuw Holland* naar Australië met vervroegd pensioen.

JUBILEA IN OCTOBER

35 JAAR

13 October :		
Roesdi	Klerk II	Exp./H.K.
16 October :		
M. Noya	Klerk II	Makassar

25 JAAR

1 October :		
Doel	Tandil	
Kassan	Serang	
Tamin	Djurumudi	
10 October :		
Bedjo	Djurumudi	
12 October :		
Go Tie Pin	Kassier I	Balikpapan
21 October :		
S. N. Scheltema	Gezagvoerder	E.V.
31 October :		
J. Rietberg	Adjunct-chef	Cm ³ /H.K.

verlof in Indonesië terugkerende passagiers voor persoonlijk gebruik worden meegenomen, een bedrag van f 250 Ned. Crt. (Rp. 750.—) niet te boven mag gaan.

Gaat de waarde dezer goederen dit bedrag wel te

taling van invoerrechten. De daaromtrent geldende bepalingen blijven volledig van kracht.

◆ Het hoofdkantoor was de gehele dag gesloten op: Donderdag, 5 October j.l. (Weermachtsdag) en zal ook op Vrijdag, 13 October 1

JACHTCLUB

Het woord alleen al ligt ons behaaglijk en geeft visioenen van witte zeilen, bolle wind, zon-verbrande hoofden en onderdanen, een pittig drankje en het aanschouwen van menig geslaagd jacht-partijtje.

Het is niet meer aan ons om ons actief lid te betonen. Wij zijn beschouwend. Wij geven ons over aan milde en begrijpende critiek. Iets warms vervult ons, wanneer wij in onze stoel gezeten de Jacht te water en te land volgen en zo is het goed op onze leeftijd.

Op hoogtijdagen zijn wij gaarne gezeten op de bak, in aangenaam gezelschap, in de wind en uit de zon, hetgeen reeds ons principe was in vroegere jaren, toen wij als leerling de Grote Vaart bevoeren.

Politie en Justitie zijn vaak onze metgezellen op deze hoogtijdagen en het blijde gevoel van een genotvolle dag op ons Jachtterrein deed ons reeds vroeg derwaarts gaan. De jacht te water werd door ons in gespannen aandacht met het Glas aan de lippen gevolgd. Onze trouwe Achmad zorgde er steeds voor, dat bij elke met enthousiasme begroete manoeuvre ons Glas zijn klare glans niet verloor.

Zo was het goed: een flink bezette Bak, een niet te stabiele keurcollectie onder de bomen en een voldoende uitwisseling tussen Strand en Zee om de afwisseling er in te houden.

„Hier is het goed”, mijmerde Politie en deponeerde nonchalant zijn pakje Amerikanen in een plasje verlegen jenever. „Van hier af ziet de verpakking er keurig en niet al te gek uit. Ik geef toe, dat de inhoud zichtbaar is, maar op een afstandje geeft dit geen aanstoot”.

„Ga nooit onder die bomen”, hikte Justitie en dempte dit geluid met mijn elke-dag-een-glaasje. „Een plaatsje vindt je er nooit en als je eindelijk bent gezeten, krijg je van alles, behalve een drankje. In no time herkent een verdwaalde larf je als zijn verloren gewaande moeder. Even later komt

Mam, overvloeiend van dankbaarheid je verlossen van de Boze en valt even bij je neer om haar eigen toilet of dat van Larf te vervolmaken. Is Ze aardig, dan arriveert een gefroisseerde Pa, die met ingehouden abdomen — en deswegen stijve schreden — boven je toorn”.

„Toch kun je lachen”, schokschouderde Politie. „Laatst waande ik een Draak gevuld met mijn vulgus bij Edam, toen een van mijn gewezen strijdmakers uit mijn gescheiden gezinstoeslagperiode zich naast mij drapeerde. Wij hadden juist de grootste pijn bij de herinnering aan verdedigen en verovering van het ene steunpunt na het andere, toen Liefde mij afgemeten vroeg om te worden voorgesteld. Gelukkig redde dat kind de situatie.....”

Tot beter begrip diene, dat wij sinds enige ogenblikken een bui meenden te voelen opkomen, die zich manifesteerde in een zekere demping van het al te volle licht. In onze nonchalance

en licht-verzadigdheid meenden wij deze verduistering te moeten wijten aan het spel der ballen en kegels vlak voor onze ogen en het urenlang ingespannen turen naar de wedstrijd.

„Er viel niets te redden”, hijgde Inspectrice met een poging tot kalmte. „Zij” — met een koesterende veeg over verbrande schouders van Wederhelft — „lichtte mij in Holland volledig in!”.

Ons veilig wanende in deze kiesche en verre van prettige situatie, draaiden wij ons waardig om teneinde met een sussend woord deze voor Politie zo pijnlijke voorstelling tot een happy end te brengen.

Ons gezin echter kennend en aanvoelend als een zeeman zijn schip, waar-schuwde ons een blik van helse vreugde in Junior's ogen. Het oplichten van mijns oogappels sproetenzegel zei ons genoeg en wij handelden dus bij intuïtie.

„En zij”, spraken wij rustig tot Liefde met een serene blik op Black Mary „waarschuwde jou het jaar tevoren”.

„Waarom al die herrie nou pas?”

Babe.

Is Japan een Scheepsbouwers in

Indonesië heeft altijd groot belang gehad bij en grote belangstelling voor de Japanse scheepvaart. Wie de cijfers heeft bestudeerd, welke „de Uitlaat” geregeld publiceert, ontleend aan Lloyd's Register, zal hebben opgemerkt, dat Japan hard bezig is om zijn vroegere plaats onder de grote scheepsbouwende naties ter wereld weer in te nemen. In scheepvaartkringen overal ter wereld heeft dit de vraag doen rijzen, of de Japanse scheepvaart op korte termijn een bedreiging zal vormen. Men moet voorzichtig zijn met het gebruik van dit woord „bedreiging”. De internationale economische constellatie is zodanig, dat geen enkel land zonder het andere kan leven, een axioma dat overigens voor nationale interessen niet altijd even gemakkelijk aanvaardbaar is.....

In de „Shipbuilding en Shipping Review” van Juni j.l. troffen wij een artikel aan van de correspondent van genoemd periodiek in Tokyo, dat enig nader licht werpt op Japan's activiteit op het terrein van de scheepvaart en

scheepsbouw. Hierin lazen wij, dat de oorlogsschade in de Kansai-prefectuur (waarin de grote steden Osaka en Kobe zijn gelegen) vrijwel geheel is hersteld. In deze prefectuur is ongeveer 32% van Japan's scheepswerven geconcentreerd. Deze werven zijn het stadium van herstel nu te boven en zijn begonnen met uitbreiding.

Volgens de correspondent omvatte het aantal schepen van de voornaamste Japanse rederijen aan het einde van 1949 238 stuks, met een totale tonnage van 623,561 tons. De bouw-capaciteit der belangrijkste werven in Japan was op dat tijdstip 616.700 tons. Kleinere werven inbegrepen, kan — volgens de correspondent — de totale capaciteit van Japan worden geschat op 800.000 tons nieuwe scheepsruimte per jaar. De propaganda der Japanse pers — vooral in de bladen en periodieken, die in de Engelse taal verschijnen — is er intussen vooral op gericht aan te tonen, dat het bouwen van schepen thans Japan's voornaamste export-industrie is geworden. Dit is, volgens de correspondent, slechts een halve waarheid — ge

Voetbalvaria

Overwinning, „draw“ en nederlaag

Geen komkommertijd

In de afgelopen weken kwam het K.P.M.-elftal, in diverse gevarieerde opstellingen, in vriendschappelijke wedstrijden in het veld tegen het ministerie van Arbeid, „Talens“ en „Javastaal“.

Het uiteindelijke resultaat van deze wedstrijden hield de voetbalbalans mooi in evenwicht.

De wedstrijden:

K.P.M. — Min. v. ARBEID

In deze wedstrijd, waarin het K.P.M.-team gedurende de gehele wedstrijd domineerde en het Min. van Arbeid —hoe- wel de ambtenaren dapper tot het bittere einde doorvochten— eigenlijk geen partij was, scoorde rechtsbinnen Brard (V.P.) al vlug na het begin met een prachtig schot het eerste doelpunt (1-0). Goalgetter Zomers verrichtte met drie doelpunten de „hat-trick“. De eindstand in deze wedstrijd was dan ook 4-0. Keeper Siauta had een rustige dag.

K.P.M. — TALENS

In deze gelijkopgaande wedstrijd stond middenvoor Zomers thans eens

onder de lat en keeper Van Santen middenvoor. Het eerste doelpunt was voor „Talens“ uit een penalty wegens hands van Arifin tussen de beruchte lijnen. (0-1). Toch kon Van Santen nog voor de rust uit een mooie voorzet van Napis de gelijkmaker in de touwen koppen.

Nadat Talens wederom de leiding had genomen kwam na 10 minuten in de 2e helft een juweel van een voorzet van de linksbuiten voor het „Talens“-doel terecht, waaraan het hoofd van Van Santen slechts de „finishing touch“ behoefde te geven om de bal in de uiterste hoek van het net te laten verdwijnen. Nadat Smith met een verrassend ver schot de stand op 3-2 had gebracht kreeg Zomers een paar minuten voor het einde voor de derde maal het nakijken. Eindstand 3-3.

K.P.M. — JAVASTAAL

In deze wedstrijd, waarin de K.P.M. met 10 man —waaronder 4 invallers— moest spelen, kreeg zij praktisch geen voet aan de bal, tegen het technisch veel beter, combinerende „Javastaal“-team. Keeper Siauta was dan ook al voor de derde maal gepasseerd, toen Zomers (thans linksbinnen) het eerste (en enige) tegenpunt kon scoren. Uit een snelle doorbraak van „Javastaal“ scoorde de middenvoor tenslotte het laatste doelpunt en zo kwam met de stand 1-4 het einde.

Jammer dat in deze wedstrijd weer zoveel K.P.M.-spelers ongemotiveerd verstek lieten gaan.

bedreiging?

grote moeilijkheden

lijk de meeste propaganda. De waarheid is, dat het aantal orders der Japanse werven aanzienlijk is afgenomen. De lijst van 13 schepen, welke voor buitenlandse opdrachtgevers enige maanden geleden reeds werden gebouwd, is nog onveranderd. Daarvan zijn er intussen 3 voltooid en een vierde schip —de Deense *Kirsten Maersk*— werd kortgeleden 20 dagen voor de opleveringsdatum voltooid.

Het Japanse ministerie van verkeer houdt zich intussen vooral bezig met de kustvaart. Hierin is n.l. een groot surplus, aangezien vrijwel al Japan's grote schepen in de oorlog verloren zijn gegaan of door de bezetters zijn geconfisqueerd. De kustvaarders, die nog bruikbaar zijn, zijn over het algemeen oud en moeten worden vernieuwd. De totale tonnage dezer oude kustvaarders wordt geschat op 900.000 tons. Er is emplooi voor niet meer dan 600.000 tons en voor 300.000 tons heeft men derhalve geen werk. Dit surplus levert een permanent gevaar op voor de kustvrachtemarkt en de stabiliteit van de scheepvaart-situatie. Intussen is er een tekort van naar schatting 130.000 tons

voor de „grote“ vaart, die zich langzaam weer uitbreidt. De *Bansei Maru* was kortgeleden het eerste Japanse schip, dat de Philippijnse wateren binnenvoer.

De Japanse scheepsbouwers ondervinden grote moeilijkheden, o.m. door de afschaffing per 1 Juli j.l. van subsidies voor staal. Hierdoor zullen de prijzen van in Japan te bouwen schepen aanzienlijk stijgen en dit is een van de verklaringen voor de stilstand in buitenlandse opdrachten. Ook voor Japanse rederijen worden de bouwkosten thans zo hoog, dat concurrentie met buitenlandse rederijen bijzonder zwaar wordt. Japan's hoop was n.l. gevestigd op het bouwen van „economische-schepen“ tegen lage kosten. Met een stijging van ongeveer 50% in de staalprijs blijft van deze hoop niet veel meer over.

Uit het bovenstaande blijkt, dat de gevaren van de herlevende Japanse scheepvaart en scheepsbouw aanzienlijk minder dreigend zijn dan men op grond van Lloyd's cijfers geneigd zou zijn te geloven.

De stem uit de (ex)-K.P.M.:

DE TOEKOMST

Bezint, eer Gij begint.

„Met het oog op mijn aanstaande vertrek per m.s. *Willem Ruys* naar Europa, verzoek ik U om opname van het volgende.

De afgelopen drie jaren heb ik op Billiton doorgebracht. Met belangstelling heb ik steeds „de Uitlaat“ gelezen. Dit gaf mij het aangename gevoel nog steeds in nauwe verwantschap met de K.P.M. te staan, welke maatschappij ik in 1947 na een ruim 30-jarige dienst verliet.

Wat ik in „de Uitlaat“ steeds heb betreurd, zijn de vele berichten over mensen, die de maatschappij met vervroegd pensioen verlaten. Dat is zeer jammer en mijns inziens in deze onzekere tijd onverstandig te noemen. Men moet eerst eens een poosje bij andere werkgevers in dienst zijn om te kunnen beseffen, welke grote voorrechten de K.P.M. ons schenkt en wat zij als werkgeefster betekent.

De oorzaak van dit grote verloop is mijn inziens te zoeken in de onzekere toekomst, die een ieder boven het hoofd hangt. Ik vraag mij echter af, waar men in deze tijd dan wel zekerheid en rust kan vinden.

Wanneer de mensen beneden de 50 jaar thans onze mooie maatschappij verlaten, voorzie ik —zeer tot mijn leedwezen— moeilijke tijden voor de K.P.M. aanbreken en zal het zorgen opleveren om de schepen volledig te blijven bemannen.

Daarom zou ik al die oude scheeps-kameraden willen aanraden om te blijven, zolang zij mogen varen. Zij hebben de maatschappij in goede jaren gediend. Laten zij haar nu, onder de huidige omstandigheden, ook niet in de steek laten. Laten zij een gokje durven wagen op de toekomst. Er is een grote kans, dat die voor de K.P.M.-ers in Indonesië nog erg zal meevallen.

De gezinsscheiding is ook een belangrijke reden om voor goed weg te gaan. Toch is naar mijn oordeel een gezin beter gediend met een vader, die lang van huis is, in zijn werk opgaat en daardoor prettige brieven schrijft dan met een pappie, die na enige tijd werkeloos te zijn geweest en zonder speciale hobbies te hebben, met een zuur gezicht thuis rondloopt. Helaas komt dit laatste maar al te dikwijls voor. Ik spreek uit eigen ervaring en hoop, dat anderen er een les uit zullen putten“.

C. K. v. Dierendonck.

Vereniging oud-leerlingen Zeevaartschool

Anderhalf jaar geleden, op 30 Maart 1949, werd te Amsterdam opgericht de „Vereniging van oud-leerlingen van de Zeevaartschool van het Zeemanshuis te Amsterdam”. De vereniging stelde zich ten doel om de band, die gedurende de opleiding op de zeevaartschool (cursus, hetzij bevaren klasse) tussen de leerlingen onderling is ontstaan, te bestendigen, te versterken en zo mogelijk tot alle leerlingen uit te breiden.

De vereniging tracht dit doel te bereiken door het uitgeven van een orgaan („K.W.”), het houden van gezellige bijeenkomsten, het maken van excursies, het houden van vergaderingen en het organiseren van een jaarlijkse grote reünie.

Bij het eenjarige bestaan telde zij 120 leden. Het orgaan „K.W.” verscheen vijfmaal per jaar en had een oplage van 150 exemplaren. De inhoud bestond geheel uit bijdragen, door leden geleverd.

Het aantal leden der vereniging groeit wel gestadig, doch niet vlot genoeg en wij geven derhalve gaarne gevolg aan het verzoek van het verenigingsbestuur om ook in dit K.P.M.-orgaan de vele K.P.M.-ers, die aan de Zeevaartschool hun opleiding hebben genoten, aan het bestaan van deze vereniging te herinneren. Het bestuurslid speciaal belast met het werven van leden en het maken van propaganda is de 2e penningmeester, de heer J. Overmeijer, Van Helt Stocadesstraat 10, Amsterdam-Z. (Ned.).

K.P.M.-nautici, die op grond van

vroegere studie aan de Zeevaartschool belangstelling voor deze vereniging mochten koesteren, worden beleefd uitgenodigd zich tot de heer Overmeijer te wenden.

De contributie is vastgesteld op tenminste fl. 5.— (Ned. Crt.) per jaar. Ook bestaat gelegenheid om toe

te treden als donateur, tegen een minimum-donatie van fl. 2,50 (Ned. Crt.) per jaar.

Het versterken van de vereniging is noodzakelijk, omdat zij zoveel mogelijk kracht wil zetten achter de actie, die wordt gevoerd om de school weer daar te krijgen, waar zij behoort, n.l. in het Zeemanshuis te Amsterdam.

Wij verzoeken de expeditie van het Amsterdam-kantoor hierbij tevens de 2e penningmeester der Vereniging van nu af aan enkele exemplaren van „de Uitlaat” te willen toezenden.

Concurrentie in de scheepsbouw

De werven zien weer uit naar opdrachten

Reeds meermalen is gewezen op de concurrentiekracht in het algemeen in de internationale scheepsbouw.

Onlangs kreeg Nederland een order toegewezen om voor rekening van Israël twee fruitschepen van 400 ton te bouwen. De Nederlandse prijs bleek voordeliger te zijn dan die van andere landen. In een Engels scheepvaartblad is onthuld, dat van Engelse zijde eveneens is meegedongen naar deze order.

Er wordt in Engeland op gewezen, dat de tijd weer is aangebroken, waarop de Engelse werven op gelijke voorwaarden met het buitenland moeten kunnen mededingen. Voor Nederland geldt hetzelfde. Overal ter wereld ziet de scheepsbouw weer uit naar nieuwe orders en de aanvragers letten weer scherp op de prijzen.

Geheel denkbeeldig is nochtans het gevaar van een mededinging met ongelijke middelen niet. Er zijn verschillende landen, die in het buitenland moeten laten bouwen, doch die bijna geen kans zien zich schepen aan te schaffen, die driemaal zo duur zijn als voor de oorlog en de aankoop dan rechtstreeks te financieren. Men is dan wel geneigd naar omwegen als ruiltransacties van goederen te zoeken. Tot nu toe is daarvan niet veel bespeurd omdat de werven nog goed waren bezet.

Imiddels is de tijd wel weer zover gekomen, dat Nederlandse werven er rekening mee hebben te houden bij hun aanbiedingen aan het buitenland, dat de offertes van alle kanten worden getoetst en dat, als de prijs

het uiterste woord heeft gesproken, van andere zijde soms toch nog getracht wordt door het in uitzicht stellen van een ruiltransactie, die van veel gewicht is voor het land dat het schip koopt, een order af te dwingen die anders zou zijn ontgaan.

Wat de prijzen van nieuwe schepen en reparatiekosten betreft, is de Duitse concurrentie ook reeds meermalen ter sprake gebracht. Van Duitse zijde heeft men er in dit verband op gewezen, dat de lonen in Duitsland evenredig niet lager zijn dan elders en dat er van ongelijke mededinging geen sprake is. Nochtans calculeren de Duitse werven vaak belangrijk lagere prijzen. Een belangrijke factor in deze is, dat het aantal arbeidskrachten in Duitsland dermate groot is, dat op de Duitse werven in drie ploegen per etmaal kan worden gewerkt. In de eerste plaats kunnen de bestellingen zodoende vlugger worden uitgevoerd. Gebrek aan arbeiders maakt het andere dan Duitse werven veelal onmogelijk een meerploegen-stelsel in te voeren, maar al zou dit wel kunnen dan nog zouden de prijzen hoger komen te liggen, omdat overwerk en nachtwerk elders hoger worden betaald dan in Duitsland.

Bij de scheepsreparatie is het bovendien van belang, dat er steeds een voldoende arbeidsreserve voorhanden is. Lang oponthoud kost de reders geld en niet alle reparaties zijn even groot.

Nederland heeft hierbij belang, want scheepsreparatie was vroeger in ons land een belangrijke exportindustrie.

Voor reparatie komen de buitenlandse schepen vanzelf daarheen, waar zij het best worden geholpen.

P.C.J. riep onze Kasimbar en Siberoet

Woensdag, 20 September j.l. om 15.45 uur Ned. tijd had door Radio Nederland de uitzending voor de koopvaardij plaats en wel de rubriek: „Het Schip van de Week”, waarvoor het m.s. KASIMBAR en het m.s. SIBEROET van de N. V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij waren aangewezen. Beiden schepen bevonden zich in de Indonesische wateren.

Eigenwijzigheidje

„Doe je eigen werk minstens even goed als dat van een ander.....”