

Rode Haan kraait in Kali Mati:

Zware brand op de „Bontekoe”

Schip zwaar beschadigd, doch erger voorkomen. Vuurhaard lang onbereikbaar.

Op Maandagochtend 8 October j.l., omstreeks half elf, is brand uitgebroken aan boord van het s.s. *Bontekoe*, dat achterin in de Kali-Mati voor revisie-werkzaamheden gemeerd lag. De brand, die in luik-III schijnt te zijn ontstaan, was bijzonder hardnekkig. Zij woedde bijna 24 uren en sloeg ook over naar een der bunkers, hoewel met man en macht werd gestreden om haar onder controle te krijgen. Omtrent de oorzaak van de brand bestond —op het ogenblik, dat wij dit schreven— nog geen zekerheid. De schade aan de *Bontekoe* is aanzienlijk. Het schip zal in de Kali-Mati provisorisch worden hersteld, teneinde op eigen kracht naar Hongkong te kunnen varen, waar het zal worden gerepareerd. De *Bontekoe* is in 1922 gebouwd en kwam in 1923 in de Indonesische wateren in de vaart.

Het schip verkeerde in het laatste stadium van de Kali-Mati-beurt, toen er die Maandagmorgen brand aan boord uitbrak. Het zou nog diezelfde morgen in dok gaan. Aan SB-zijde lag het s.s. *Van Swoll* aan de *Bontekoe* gemeerd. Vóór deze schepen lagen de *Orobaai*, de *Reynst* en de *Kaloeke*. De brand werd ontdekt, doordat er rook uit luik-III kwam. Ongeveer tegelijkertijd roken de op de stookplaats aanwezige werktuigkundigen en surveyors een brandlucht en constateerden een plaatselijke verhitte van het front-schot. De aanstonds optredende zware rook verhinderde helaas toegang tot het ruim, zodat het onmogelijk was definitief te constateren, waar zich de vuurhaard bevond. Direct werd van het tentdek af met enkele slangen van de wal water gegeven. Binnen 5 minuten na de brandmelding waren onze fire-jeeps en de havenbrandweer aanwezig.

Groot alarm.

Toen om 11.00 uur bleek, dat men met de actieve bestrijding van de brand geen vorderingen kon maken, werd groot alarm gemaakt en kregen de in de Kali-Mati liggende schepen opdracht om naar buiten te gaan. Het s.s. *Van Swoll* was al afgehaald naar de overkant. Gelukkig was er geen wind. Na het groot alarm verschenen het waterkanon *Jan v. d. Heyden*, een waterkanon van het havenbedrijf en twee brandwagens uit Djakarta. Op de wal, stonden 4 fire-jeeps opgesteld. De Werkplaatsen-brandleiding gaf uit 6 slangen water, terwijl ook de *Mars* langs zij meerde en water gaf. Grote massa's water werden in het schip gespoten, dat spoedig over BB ging hellen tot —'s middags om 17.00 uur— 32° toe. Het schip steunde toen op de kade.

Vervolg: zie pag. 2

De waterkanonnen tijdens het blussingswerk.



Vervolg:

DE BRAND OP DE „BONTEKOE”.

Tot 's middags 18.00 uur waren er nog geen vlammen gezien en was er evenmin iets gebleken van brandende olie. De rookvorming nam hierna af en achterin luik-III kon af en toe een rotsige gloed worden waargenomen, terwijl de aanwezigheid van olie op het water werd waargenomen. Door de grote hitte waren de verblijven in de SB-dienstgang in brand geraakt, als ook het bediendenverblijf. In de dienstgangen kon men uitbreiding van de brand gelukkig voorkomen, waartoe bovenmenselijke prestaties moesten worden geleverd, vooral door het Europees T.D.-personeel van de Surveydienst en de Werkplaatsen.

Olie brandde.

Toen in de avond van Maandag werd geconstateerd, dat de op het water in het schip drijvende olie brandde, werd de hulp ingeroepen van de Indonesische luchtmacht en de „Garuda Indonesian Airways”, die prompt reageerden door het zenden van schuimblus-auto's, welke blusmiddelen de enige mogelijkheid boden om een oliebrand te bedwingen. Vooral de Indonesische luchtmacht verrichtte verdienstelijk werk. De G.I.A. had pech. Toen de schuimpompen werden aangezet, scheurden de slangen.

De helling was na 17.00 uur (toen 32°) zienderogen verminderd, terwijl het schip van de wal afgleed en op ongeveer 4 m. afstand bleef liggen. Dit moet als een gelukkige omstandigheid worden beschouwd, omdat volgens berekeningen van deskundigen de stabiliteit van het schip al lang negatief was geworden. Om 4.00 uur in de nacht van Maandag op Dinsdag was de helling nog maar 10°.

Ontploffing.

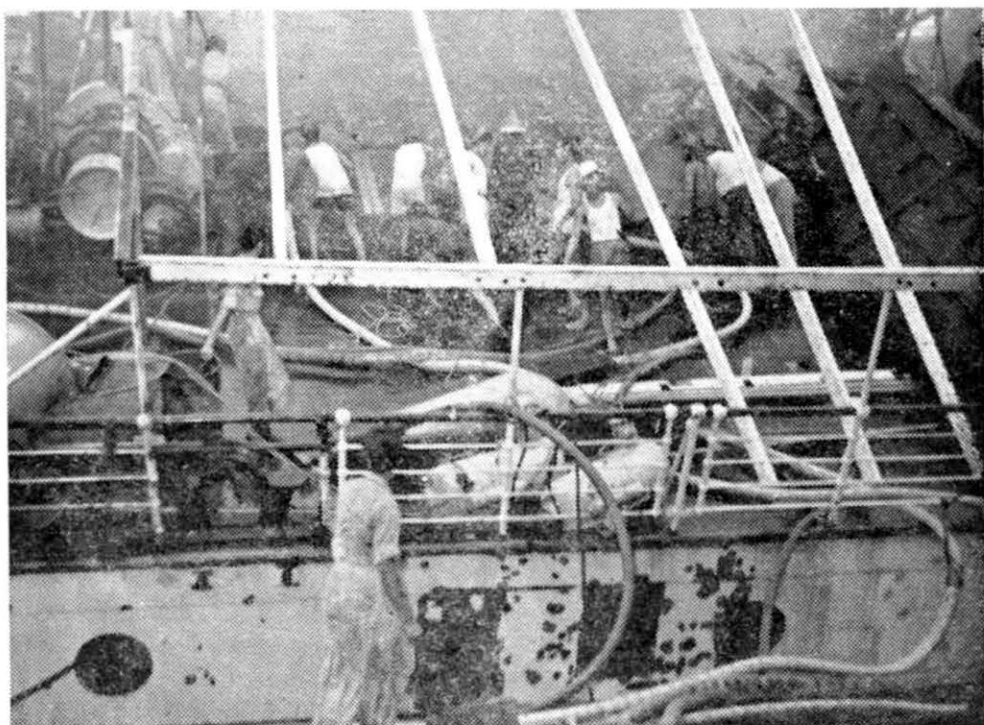
Intussen had zich even na middernacht het critieke ogenblik van de hele brand voorgedaan. De rookvorming was omstreeks middernacht sterk toegenomen, nu echter kennelijk van brandende olie. Even voor enen hoorde men in het

meer uit het ruim. Pas toen kon de nablissing worden aangevangen van het hoofddek en de diverse verblijven in de SB-dienstgang. Om 10.00 op Dinsdagmorgen achtte men de brand te hebben bedwongen, hoewel nog een grote hoeveelheid olie op het water in het ruim stond. De landwind, die flink doorstond, heeft de Werkplaatsen aan de wal gespaard en trouwens ook het brandende schip zelf.

Tot zover enkele technische details, betreffende de brand, welke de N.D. ons verstrekke.

Aanzienlijke schade.

Na een vrij langdurige periode van noodzakelijke afkoeling, gedurende welke men het schip niet kon benaderen voor het aanvangen van het onderzoek, begon men Woensdag met het leegpom-



Met man en macht werd geblust.

inwendige van het schip een dof gerommel, dat onmiddellijk werd gevolgd door een steekvlam uit luik-II en -III, die tot ver boven de brug en de zaling uitsloeg. Even heerste er paniek onder de spuitgasten. Direct daarop werden alle slangen gericht op de voorkant van de brug, die als het ware onder een watergordijn werd gehouden. De vlammen bleven oplaaien. Kennelijk had een der zijbunkers het be-

Bedwongen.

Na 4.00 uur in de Dinsdagmorgen werden de vlammen sporadischer, waarbij beurtelings zwarte en witte rook opsteeg. Om 6.45 uur des ochtends hield de rook-ontwikkeling vrijwel op en om 7.00 uur kwamen ook geen vlammen pen van de Bontekoe. Men heeft bere-

kend, dat er ongeveer 7.000 ton water in het schip zijn gepompt. Het leegpompen, luik voor luik, moest voorzichtig geschieden, aangezien men wilde voorkomen, dat het schip in de Kali-Mati zou omvallen, bij afwezigheid van enige stabiliteit. Behalve water staat er ook nog een laag olie in het schip.

De schade aan het schip is, zoals gezegd, aanzienlijk: uitgebrande ruimen, bolstaande dekken. In de 1e klasse salon waren de tafels door de bollende dekken omgekieperd. Eenzaam stond daar aan de wand de vastgeschroefde piano. Uiterlijk mankeerde er niets aan het instrument. Een smerige bruine streep aan bakboord liet echter duidelijk zien, hoe hoog het water er tijdens de zwaarste slagzij had gestaan en ook de piano hierdoor half onder water was gekomen.

Slot: zie pag.9

Dit is no. 15 - vijfde jaargang van

de **Uitlaat**

Personeels- en voorlichtingsorgaan
van de N.V. Koninklijke Paket-
vaart Maatschappij.



Dit nummer bestaat uit 12 pags.



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



Alle stukken, „de Uitlaat” be-
treffende, te adresseren:

Aan de Redactie van
„De Uitlaat”, p/a K.P.M.
DJAKARTA.



Dit nummer bestaat uit 12 pagina's



Brand op de Bontekoe



Ned. Scheepsbouwkw. Proefstation



„Slagzij-bestendige” davits”



Tennisseizoen beëindigd.



Introducing: Manus Stopverf Sr.

HET NEDERLANDS SCHEEPSBOUW- KUNDIG PROEFSTATION.

— Initiatief, waarin K.P.M. aandeel had —

De bouw van zeilschepen had aan het einde der 18e eeuw een hoge trap van volmaaktheid bereikt. De kunst van het bouwen van deze schepen ging over van vader op zoon. Het was een eer van een bepaald geslacht, om goede schepen te bouwen.

De gunstige resultaten met deze schepen werden bereikt zonder de hulp van theoretische beschouwingen of proefnemingen, alleen door nauwkeurige waarnemingen hoe het gebouwde schip zich gedroeg.

Er kwam een tijd, waarin men ging proberen de uitkomsten der opgedane ervaringen te verklaren. Men trachtte de vormen van goed geslaagde schepen in karakteristieken vast te leggen. Bij het bouwen van nieuwe schepen gebruikte men deze karakteristieken om het nieuwe schip dezelfde goede eigenschappen te geven.

Toen het stoomschip zijn intrede deed, deden er zich voor de scheepsbouwers grote moeilijkheden voor. Hier van waren immers geen resultaten of goede vormen bekend. En toch werd van de scheepsbouwers verlangd, dat zij met enige zekerheid van tevoren het benodigde machinevermogen en andere factoren vaststelden.

Het duurde enige tijd voor men over resultaten met stoomschepen beschikte en deze resultaten kon gebruiken voor nieuwe ontwerpen. Proeven met schepen op ware grootte zijn echter moeilijk te nemen. Wel werd door de werf een proeftocht gehouden alvorens het schip aan de rederij werd afgeleverd. Doch zo'n proeftocht werd altijd met grote spanning tegemoet gezien, omdat dan eerst de te bereiken snelheid van het schip kon worden bepaald. Indien op de proeftocht bleek, dat het schip niet aan de gestelde eisen voldeed, dan was er aan het schip zelf niet veel meer te veranderen. Men wist dan alleen, dat de vorm niet gunstig was, of de geïnstalleerde machine te klein. Men kon aan dit resultaat niets veranderen, zonder zeer hoge kosten te maken.

Modellen.

Daarom heeft men de wetenschap te hulp geroepen, die al lang zocht naar een eenvoudiger middel, n.l. het uitvoeren van proeven met scheepsmodellen. Door de daarbij optredende verschijnselen te bestuderen, kon men daarna trachten, een goede scheepsvorm vast te stellen voor een nieuw te bouwen schip.

Het is nu de grote verdienste van de Engelsman William Froude, die een vergelijkingswet opstelde, waardoor het mogelijk werd de uitkomsten van de proeven met scheepsmodellen om te rekenen voor die van het schip op ware grootte. Door hem werd nu het eerste scheepsbouwkundige proefstation in Engeland gebouwd, hetgeen in 1870 gereeddeze plaats werd gebouwd, en niet dich-

kwam. Hoewel de techniek toen het peil van heden nog lang niet had bereikt, spreekt het voor het heldere inzicht van William Froude, dat de inrichting van de moderne proefstations in wezen niet verschilt van die van het eerst gebouwde.

Ook de manier, waarop hij de resultaten van de scheepsmodellen omrekende voor die van het schip op ware grootte, vindt in nagenoeg alle proefstations nog steeds toepassing. Het bleek, dat door de hulp van het scheepsbouwkundig proefstation in te roepen, teleurstellingen bij de proefvaart vermeden konden worden. De rederij en de werf worden reeds van te voren zo goed mogelijk op de hoogte gebracht van de resultaten van de gehouden proeven met de scheepsmodellen.

In Nederland in 1920.

Ook in Nederland zag men het grote nut hiervan in, zodat reeds drie jaar na de bouw van het eerste proefstation in Engeland, te Amsterdam een dergelijk station in gebruik werd genomen. Het was echter primitief ingericht en het geraakte later in verval.

Een staatscommissie in 1918 ingesteld, kwam in 1920 tot de conclusie, dat een dergelijke inrichting noodzakelijk in Nederland herbouwd moest worden. De helft der bouw- en inrichtingskosten werd nu bijeengebracht door de N.V. Stoomvaart Mij. „Nederland”, de N.V. Koninklijke Rotterdamse Lloyd en de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij, ieder voor f 100.000 en de Nederlands-Indische Tank-stoomboot Maatschappij voor f 50.000. Het Rijk betaalde de resterende f 350.000.

Het duurde echter nog tot 1932 eer het proefstation gereed was, hetwelk alleszins aan de eisen des tijds was aangepast. Dit proefstation bevindt zich in de gemeente Wageningen. Dat het op

ter bij scheepsbouwcentra, vindt zijn oorzaak in de bodemgesteldheid. Proeven met de scheepsmodellen worden gehouden in een groot bassin, dat 250 meter lang is, een breedte heeft van 10½ M. en een diepte van 5½ M., zodat dit bassin of sleep-tank een inhoud heeft van ca. 14.000 ton water. Om een dergelijke bak, die van gewapend beton is gemaakt met inhoud op de slappe grond in het Westen van ons land te kunnen plaatsen, zou een kostbare onderheijng noodzakelijk zijn. Op zandgrond is deze onderheijng niet nodig, waardoor de bouwkosten laag konden blijven, temeer daar de gemeente Wageningen de grond, waarop het proefstation gebouwd is, gratis ter beschikking stelde.

Werkwijzen.

Indien nu een rederij een schip wil laten bouwen, dan wordt door een ontwerp-bureau een tekening gemaakt van het schip, dat waarschijnlijk aan de eisen van de rederij zal voldoen, zoals snelheid, diepgang, en laadvermogen. Dit ontwerp wordt aan het proefstation ter beproeving toegezonden. Daar wordt allereerst de modelschaal vastgesteld: de lengte van het model wordt meestal 6 à 7 meter. Daarna worden 20 verticale dwarsdoorsneden van het schip getekend, op de schaal waarop het model zal worden vervaardigd. In de werkplaats worden houten mallen gemaakt van deze dwarsdoorsneden en met behulp daarvan wordt in een kleitrog de vorm van het model uitgegraven. Van een tweede serie houten mallen, die overal ongeveer 5 cm kleiner zijn, wordt nu een kern vervaardigd, door over deze houten mallen latjes een doek te spijkeren. Deze kern wordt in de uitgegraven vorm in de kleitrog gehangen, waarna de ruimte tussen kleivorm en kern wordt volgegoten met parafine. Na een bewerking, die enkele dagen in beslag neemt, is het parafine-model gereed en blijft het liggen tot het beproefd wordt.

Keren we thans terug tot het bassin, waar sleepproeven worden gehouden met het gereed gekomen parafine-model. Dit bassin is aan beide zijden voorzien van een rail; over het bassin is een ijzerconstructie gebouwd, de sleepwagen, die door middel van vier wielen over deze beide rails kan rijden. Op deze sleepwagen bevinden zich de meet-apparaten. Om uitzetting van deze apparaten door warmte tot een minimum te kunnen beperken, heeft men hiermede bij de bouw van de gehele inrichting reeds rekening gehouden. De verlichting van het sleepbassin geschiedt door ramen aan de Noord-zijde, om directe zonnestralen te kunnen weren. Daardoor wordt ook de aangroei van het bassin sterk vermindert. Enige vissen houden het water

Slot: zie pag. 12

IN BELGIE ZIJN LASTEN VOOR WERKGEVERS ZEER ZWAAR

De last van de sociale verzekeringen, welke voornamelijk door de werkgevers wordt gedragen, weegt zwaar op de kostende prijs van de industrie en in tegenstelling met wat in Nederland het geval is, komen er in België tal van misbruiken voor, o.m. inzake onrechtmatig verkregen werklozensteun, ziektevergoedingen en vervroegde pensionering. In 1950 heeft de Belgische Schatkist, zoals trouwens in 1949, ongeveer 4 milliard frs. aan werklozensteun uitgekeerd om het deficit van het werklozenfonds te dekken. Ofschoon niet wordt ontkend, dat er in sommige Vlaamse gewesten een structurele werkloosheid heerst, is men algemeen van oordeel, dat er van de zeer liberale werkloosheidswetgeving wordt geprofiteerd.

Hoe zit de structuur van België's sociale verzekeringen in elkaar? Na de bevrijding is opgericht de Dienst voor de Maatschappelijke Zekerheid, die het overkoepelend organisme is van de diverse sociale fondsen: het Steunfonds voor onvrijwillige werkloosheid, de ouderdomspensioenen, de ziekteverzekering, het dubbel verlofgeld, kinderbijslagen, ongevallen en beroepsziekten. Maandelijks worden op het brutoloon en met een grensloon dat onlangs van 4000 frs. op 5000 frs. werd gebracht, de volgende bedragen afgehouden:

	bijdrage van de arbeider	bijdrage van de werkgever
pensioen	3.5%	3.5%
ziekte, invaliditeit, etc.	3.5%	2.5%
kinderbijslagen „	—	6.0%
werkloosheidsverzekering	1.0%	1.0%
jaarlijks dubbel verlofgeld	—	5.0%
huishoudelijke wederuitrusting thans opgenomen in kinderbijslagen ...		1.5%
	8%	19.5%

De gemiddelde last van de sociale verzekeringen is echter nog hoger dan 27.5% daar de bouwarbeiders, de havenarbeiders en de mijnwerkers een speciaal regime hebben. De sociale verze-

keringen maken bv. circa 50% uit van het brutoloon van de mijnwerker, die een kosteloze woning, speciale voeding, kosteloos geneeskundig onderzoek en van nog andere voordelen in natura geniet. Zoals gezegd, moet de Staat deze sociale fondsen steunen met belastingen, o.m. voor de werklozensteun, de ouderdomspensioenen en in geringe mate voor de ziekteverzekeringen. Daar jaarlijks door arbeiders en patroons milliarden francs betaald worden en deze toch niet voldoende blijken te zijn om het gehele ingewikkeld systeem zonder Rijkssubsidie te doen functionneren, diende men te streven naar een vereenvoudiging en reorganisatie van de zg. maatschappelijke veiligheid, welke voor de minister van Financiën en ook voor de betrokkenen wel erg „onveilig” begon te worden. De Rijkscommissarissen, Fuss en dr. W. Leën, hebben de opdracht gekregen voorstellen uit te werken. Leën heeft zich o.m. geïnspireerd op de Nederlandse organisatie en verkreeg de medewerking van de heer Van Groningen, sociaal attaché bij H.M.'s Ambassade te Brussel. Beide commissarissen waren het er over eens, dat het grensloon niet langer kon gehandhaafd blijven op 4000 frs. De minister van Arbeid heeft met deze wel zeer negatieve „oplossing” van het geval rekening gehouden en het grensloon op 5000 frs. gebracht, zodat het deficit van de fondsen voor sociale verzekeringen aanmerkelijk kon worden gereduceerd. Sederdien is er echter niets meer uit de bus gekomen en wordt met de noodzakelijke hervormingen getreuzeld.

Om de misbruiken inzake werklozensteun tegen te gaan stelt Leën bv. voor dat een werkloze die na drie maanden nog geen werk zou hebben gevonden, zou beschouwd worden als een steunbehoefte arbeider. Het is een feit, dat het huidige liberale regime, waarbij ieder die een ontslagbrief toont, ten eeuwigen dage als steuntrekkende wordt ingeschreven en circa 76 frs. per dag trekt, tot gevolg heeft dat een aantal arbeiders zich in de werkloosheid installeert en er het ontbrekende salaris door kleine sluikwerkjes bijverdient.

Hoe belangrijk de sociale verzekeringen zijn, blijkt nog uit de cijfers over 1949. In dat jaar hebben de sociale organisaties een bedrag van 26 milliard frs. of twee milliard gulden aan werkgevers- en werknemersbijdragen ontvangen, waarbij dan nog een bedrag van

7.727 milliard frs. Rijkssteun dient te worden gevoegd, waaronder 4 milliard frs. voor werklozensteun. Bij de Maatschappelijke zekerheid zijn circa 131.000 werkgevers, die 1.6 miljoen personen te werk stellen, aangesloten. De ambtenaren, mijnwerkers, zeelieden en bouwarbeiders die een speciaal regime hebben niet meegerekend.

In het algemeen moet men het betwijfelen of de arbeider wel het nut inziet van het systeem. Hij houdt meestal slechts rekening met het nettoloon, dat hem wordt uitbetaald, met uitzondering van de vader van een talrijk gezin, die aan de kinderbijslagen natuurlijk een zeer reëel inkomen heeft. Maar hoewel de kinderbijslagen in België twee maal hoger zijn dan in Nederland hebben zij geen invloed gehad op het Belgisch geboortecijfer, dat nog steeds dalende is.

Uit: *Alg. Handelsblad.*

Paketvaart Djakarta op de planken !

Thans is het de Sport Vereniging Paketvaart eindelijk mogelijk om gevolg te geven aan een verzoek, dat reeds door velen is gedaan.

Hoewel de organisatie van een over enkele maanden te houden toneelavond, die geheel door amateur-artisten uit ons K.P.M.-middelen zal worden gevuld, nog in voorbereiding is (en de details zijn nog „top-secret”), kan nu reeds worden vastgesteld, dat er zowel voor de kijk- als voor de speelzijde van dit streven warme belangstelling bestaat.

Een losse opmerking hier en daar bracht reeds diverse helden en heldinnen naar voren, die bereid waren om hun persoon en goede naam voor de voetlichten te werpen.

Het is echter niet meer dan billijk, dat alle K.P.M.-ers c.q. -sters te Djakarta en omgeving — ook echtgenoten, zoons en dochters van varend- en walpersoneel — die zich tot de kunst (zinnige) zijde van dit aardse leven aange trokken voelen, deze kans kunnen grijpen.

„Dit „Uitlaat”-bericht is dan ook niet zozeer bedoeld als aankondiging van toekomstig amusement, dan wel als oproep aan allen om artistieke talenten, die men bezit, ter beschikking te stellen.

Wij rekenen op aller medewerking om dit initiatief volkomen te doen slagen. Geeft U op — mondeling of schriftelijk — aan het bestuur van de S.V.P. p/a ondergetekende.

Chr. Antonissen

Arch./H.K.

NOG TWEE TENNIS OVERWINNINGEN !

Noch op Zaterdag 6 October op de „Kolff”-tennisbaan, noch op Zondag 14 October in het Logeergebouw heeft de tennisploeg van „Kolff” kans gezien om de op 16 September geleden 3—1 nederlaag tegen de B-ploeg van de K.P.M. te wreken.

Zaterdag's boekte de K.P.M. uit 2 singles en 2 doubles een 3—1 overwinning en Zondags uit drie doubles een 3—0 overwinning.

Zaterdag, 6 Oktober.

1e. Single: Schijnbaar een les getrokken hebbende uit de partij van 16 September j.l. had „Kolff” thans de schier onvermoeibare Zwitser Nenni tegen Gerungan opgesteld. In dit gevecht, waar jeugdig enthousiasme en snelheid tegen grotere spelroutine en „no-risk playing” botsten, was spanning van de eerste tot de laatste bal en slechts met uitputting van z'n gehele kracht en trucjes-arsenaal, kon een totaal afgematte Gerungan wederom met een overwinning (6—3, 6—4) op z'n naam de „court” verlaten. Eerst anderhalf uur later kon hij Uw verslaggever duidelijk maken —praten konden we het nog niet noemen— dat de partij hem niet was meegevallen!

2e. Single: In deze partij trok Dam (Cm. 3/Agt.) zo onverstoortbaar en onweerstaanbaar tegen zijn linkshandige tegenstander van leer, dat deze in „no time” met 6—1 en 6—1 van de baan was geslagen (figuurlijk dan altijd). Het was de kortste en meest overtuigende overwinning van de dag en we zouden Dam voor deze partij dan ook het praedicaat „tennisspeler van de dag” willen geven.

1e. Double: Hiervoor traden voor de K.P.M. wederom aan Prelle en Van Santen. Na de eerste set met pijn (6—3) op hun naam te hebben gebracht, verloren zij de tweede met 6—4 en eerst in de beslissende set trokken zij met 6—1 aan het langste eind. Een weinig overtuigende overwinning, waarvan wij slechts willen vermelden, dat we Prelle wel eens beter hebben zien spelen.

2e. Double: Ook voor deze partij, waarin Dootjes en Hiskes onze kleuren verdedigden, waren drie sets nodig. Na een zeer goed begin in de eerste set, die met 6—4 werd gewonnen, werden zij kennelijk een beetje overmoedig, hetgeen zij met een 2—6 nederlaag in de tweede set moesten bekopen. De derde en beslissende set moest wegens de ingevallen duisternis met een 3—4 achter-

stand worden afgebroken. In deze double waren beide partijen volkomen tegen elkaar opgewassen, hetgeen het spel een spannend en afwisselend verloop gaf.

Zondag, 14 Oktober.

1e. Double: Ook op deze Zondagmorgen konden Prelle en Van Santen het niet tot een overtuigende zege brengen. Of het nu kwam door het geleende racket van Prelle — van zijn eigen racket had hij de vorige dag in een oefenpartijtje met zijn zo beruchte „atoom-smash” de spanning verspeeld— maar ook in deze partij bleef hij, wat spel betreft ver beneden zijn „stand”. Met 6—4, 6—5 werd deze Pyrrhus-overwinning in de wacht gesleept, hetgeen in niet onbelangrijke mate te danken was aan het zwakke tegenspel van de „Kolff”-double.

2e. Double: Voor deze partij hadden onze twee „single cracks” Gerungan en Dam zich verenigd en tegen deze combinatie bleek voor „Kolff” geen kruid

gewassen. Het was voor hun tegenstanders een partij om wanhopig van te worden, want iedere bal —hoe mooi geplaatst of hoe vakkundig ook gekapt— kwam onverbiddelek weer terug. Ook hier spreken de cijfers 6—1, 6—1 een taal, waaraan we niets meer behoeven toe te voegen.

3e. Double: Door het niet beschikbaar zijn van Fels en Dootjes werd Hiskes in de derde double ter zijde gestaan door onze jeugdige debutant Hamel (niet de beruchte Bel Hamel). Waren er vóór de wedstrijd nog stemmen, die spraken van een „experiment” en, geen wedstrijd-routine”, gedurende de partij verstomden deze succesievelijk en zelfs die grote mijnheer aan het lijntje, die in het begin meende allerlei raadgevingen van „hoe-het-wel-en-hoe-het-niet-moet” de baan op te moeten schreeuwen, hoorden we in de tweede set niet meer. In het kort: moge het opstellen van de jonge Hamel in deze wedstrijd dan een experiment geweest zijn, het was in ieder geval succesvol, want hij toonde zijn keuze volkomen waard te zijn en de —mede door partner Hiskes natuurlijk— bevochten 6—4, 6—4-overwinning was er een sprekend bewijs van.

B.K.V.B.-COMPETITIE DRAAIT VERDER

Moesten wij vorige keer in ons verslag van de wedstrijd tegen de „Borsumij” in mineur schrijven over hetgeen ons toen werd voorgezet, het spel, dat op 17 October j.l. op de Lapangan Banteng werd vertoond, leek datgene, wat we van de K.P.M.-ploeg in de afgelopen maanden gewend waren.

Vermoedelijk was de frisse geest, die in de persoon van de nieuwe spelers Risakotta, Oen Djin en Tan Ming Kong in de ploeg was gevangen, aan het spel niet vreemd. In ieder geval er zat meer vaart in. Er werd feller op de bal gezeten en méér met de hersenen gespeeld, met als resultaat een volkomen verdiende 2—1 overwinning.

De wedstrijd.

Nadat de N.H.B. met de wind tegen de aftrap had verricht, golfde het spel met afwisselende kansen voor beide partijen op en neer. Door onnauwkeurige afwerking werden de geboden kansen echter niet benut en vooral de N.H.B. bracht door te lang combineren nogal wat kansen om hals. Toch was het deze ploeg, die na ongeveer een kwartier spelen van een fout in de K.P.M.-achterhoede gebruik maakte door met een strak schot langs de linkerpaal doelman

Siauta onhoudbaar te passeren (0—1).

Lang had de N.H.B. echter van dit doelpunt geen plezier want nog geen vijf minuten later benutte middenvoor Lips op sublieme wijze een hem geboden minimale kans. Zijn oerhard, met het linkerbeen afgevuurd schot gaf de N.H.B.-doelman geen schijn van kans (1—1).

Nauwelijks was er door de N.H.B. weer afgetrapt, of de K.P.M. bemachtigde weer het leder. Tan Ming Kong brak in zijn eentje door en gaf met een lage schuiver de N.H.B.-keeper voor de tweede maal het nakijken (2—1). Binnen één minuut was een 0—1 achterstand op magistrale wijze omgezet in een 2—1 voorsprong, in welke stand tot de rust geen verandering meer kwam.

Tweede helft.

Na de rust domineerde het K.P.M.-elftal nog sterker dan in de eerste helft, doch kon niet meer tot doelpunten komen. Wel kregen linksbuiten Esra en middenvoor Lips ieder nog een dot van een kans, doch deze werden beide jammerlijk gemist. Hadden beide spelers er op die momenten aan gedacht, dat er behalve zijzelf ook nog 4 andere voorhoedespelers met soms nog betere schietkansen waren, dan

(Slot op pg. 7)

DE MENS IN HET BEDRIJF

Samenwerking is noodzakelijk.

Wij hebben vroeger al eens gesproken over de vraag, waarom wij werken en hoe wij het behoren te doen, met vermijding van elke vorm van verspilling en verkwisting. Wij moeten elkaar als werkers daarin ook steunen, op elkaar toezien en de aandacht van elkander vestigen op deze dingen. Een bedrijf is een vorm van samenleving, een gemeenschap.

Robinson Crusoe

Toen Robinson Crusoe (de held van onze jeugd, als schipbreukeling op het eenzame eiland was aangespoeld en zich daar vestigde, kon hij doen en laten wat hij wilde. Hij was absoluut vrij, bandeloos, ongebonden of hoe men het maar wil noemen. Hij had „het rijk alleen”. Dit duurde tot Vrijdag kwam, de kleurling, die aan een wisse dood ontsnapt was en bij Robinson in de hut vluchtte voor zijn belagers. Toen waren er in de levensruimte, waarin Robinson eerst alleen was, twee mensen. Teneinde zoveel mogelijk vrijheid te hebben, moesten zij zich inperken ten behoeve van elkaar.

Nu bestaat de samenleving echter niet uit twee mensen, maar uit vele. Zal een ieder van de beschikbare vrijheid zoveel mogelijk kunnen genieten, dan dient deze vrijheid te worden gedistribueerd. Voor de samenleving is het dus nodig, dat er regels worden opgesteld om de vrijheid van ieder lid van deze samenleving vast te stellen en te garanderen, spelregels waaraan een ieder zich moet houden om niet anderen te benadelen of zelf te worden gehinderd. Deze

regeling, distributie der beschikbare vrijheid, geschiedt door voorschriften, wetten, reglementen enz.

Rechtsorde.

Wij vatten dit alles samen in het woord: **rechtsorde**. Deze rechtsorde is een levensbelang voor iedere vorm van samenleving, omdat daarin de grootst mogelijke mate van beschikbare vrijheid voor iedere enkeling is vastgelegd en gewaarborgd. Er is tussen vrijheid en rechtsorde geen tegenstelling, want de rechtsorde is de georganiseerde en gegarandeerde vrijheid.

Juist voor een democratische samenleving is deze rechtsorde van het grootste belang. Het is een kenmerk van iedere dictatuur, dat steeds de bestaande rechtsorde door de dictatoren terzijde wordt gesteld en „nieuw recht” wordt geschapen, d.w.z. het recht van de dictator om te doen wat hij wil, macht uitoefenen en tyran te zijn. Hitler heeft in 1935 de rechtsorde in Duitsland opgeheven en het „Duitse recht” gemaakt. Dat was het georganiseerde onrecht.

Rechtsorde in bedrijf.

Ook een bedrijf heeft een rechtsorde. In elk bedrijf geldt geschreven en ongeschreven recht. Door de Overheid zijn aan de bedrijven voorschriften gegeven met betrekking tot het leiden van een bedrijf en het in dienst hebben van mensen, waardoor het de leiding van een bedrijf niet mogelijk is maar te doen wat men verkiest.

Aan die maatregelen van Overheidswege zijn in elk bedrijf voorschriften, reglementen enz. toegevoegd, zodat er in ieder bedrijf een rechtsorde bestaat. Deze voorschriften zijn niet uitgevaardigd om de bedrijfsgenoten te hinderen of te plagen, of nodeloos in hun bewegingen te belemmeren, maar om het bedrijf te beschermen tegen de werkers en de werkers tegen de leiding, de leiders en tegen elkaar. Alleen door een goede rechtsorde is samenleven en -werken in democratische zin in een bedrijf eerst mogelijk.

Wij doen goed om ons dit terdege te realiseren. Want hieruit volgt nog iets zeer belangrijks. Wanneer het een levensnoodzakelijkheid is voor iedere vorm van samenleving om een duidelijke rechtsorde te hebben, dan is het voor ieder lid van deze samenleving een eis om zich aan deze rechtsorde te houden! Hoe beter wij ons b.v. in een bedrijf houden aan de spelregels, des te aangenamer zullen wij er werken. Leven in een gemeenschap — ook in een bedrijfs-gemeenschap — eist van ieder lid zelfbeheersing, zelftucht, inperking ten behoeve van de belangen van het bedrijf en de bedrijfsgenoten.

Er gelden voor het onderling menselijk verkeer algemene normen, die wij in acht moeten nemen.

Het eigendom van een ander b.v. behoren wij te eerbiedigen. Wij dienen te doen en te zeggen wat rechtvaardig en eerlijk is. Wie deze algemeen geldende maatstaven met voeten treedt, is een misdadiger. Hij leeft ten koste van de ander en is a-sociaal. Wij moeten gehoorzamen aan deze normen, die noodzakelijk zijn om de samenleving mogelijk te maken en in stand te houden.

Naast deze morele maatstaven zijn er ook regels, die zijn vastgesteld voor een bepaalde vorm van gemeenschap. De belangen, welke door die gemeenschap worden behartigd, maken het noodzakelijk, dat allen bepaalde dingen in acht nemen, hetzij dat deze gedaan, hetzij, dat zij nagelaten moeten worden. Deze regels zijn geen zedelijke normen, maar spelregels. En het is sportief om zich aan spelregels te houden. Het is een uiting van gemis aan sociaal besef, wanneer in een bedrijf de geldende

(Slot: zie hiernaast)

MOLUKKEN

De blauwe baai ligt stil te droomen
daar in den zeetuin; fraai in 't groen
de bergen 't al omzoomen —
de zon geeft 't schilderij een gouden zoen;
dooraderd rand van 't witgezande strand.

Gespikkeld, vol met rose kwallen,
prijkt er het spiegland water (maar
de wind kan 't vaak vergallen);
dolfijnen stoeien; visschend meeuwenpaar
vult — oud gebruik — in snelle duik de buik.

De prauwen komen thuis gevaren,
er is opnieuw tjikalangbuit;
't gezin geen zorg zal baren,
want sago schenkt het land — bij bamboefluit
met tromcadans en maneglans menaridans.

J. W. T.

Batjan

voorschriften veronachtzaamd, met voeten getreden worden. Het is sportief zich vrijwillig en gaarne aan de spelregels te houden en te gehoorzamen.

De leiding.

Toezichthoudend, leidinggevend personeel in een bedrijf is o.a. belast met de taak, na te gaan of de ondergeschikten zich aan de voorschriften houden en de overtreders ter verantwoording te roepen. Het dragen van gezag is macht uitoefenen, die gegrond en begrensd is in de rechtsorde. Macht uitoefenen zonder rechtsorde is tyrannie en willekeur, dictatuur. Een eerste eis voor gezagsdragers is daarom, dat zijzelf gehoorzamen aan de rechtsorde op de naleving, waarvan zij toezicht moeten uitoefenen. Dit dwingt eerbied en respect af. Wij leven in een tijd waarin veel mensen, zowel jongeren als ouderen, weinig besef hebben van deze dingen. De oorlog heeft daar niet veel goêd aan gedaan. Het vreselijke van een oorlogs- en bezettingstijd is wel, dat de normen voor de samenleving verdwijnen of in ieder geval wankelen. Wat vóór de oorlog afkeurenswaard was: luilakken, de kantjes eraf lopen, saboteren, liegen, bedriegen, vernielen enz., werd tijdens de oorlog verdienstelijk werk.

Voor al vele jonge mensen konden na de oorlog niet meer in het gareel komen.

Voorbeeld.

Het is daarom dringend noodzakelijk, dat ouderen het goede voorbeeld geven aan de jeugd zowel in het gezin als in het bedrijf. Flink en energiek werken, gehoorzaamheid aan de normen van de samenleving, sportief zijn in het onderling menselijk verkeer en de spelregels in acht nemen, bezorgt onszelf vreugde en voldoening en wij leveren zodoende een positieve bijdrage aan de samenleving.



Van dat aankomst-telegram klopt weer geen bliksem!

„SLAGZIJBESTENDIGE“ DAVITS

Belangwekkende uitvinding

van kapt. Vreugdenhil

Kapitein A. Vreugdenhil, oud-gezagvoerder van de Koninklijke Hollandse Lloyd te Amsterdam, is al jarenlang gepensionneerd, maar hij is nog verre van „in ruste“. De oud-koopvaardijman is verbonden als technisch adviseur aan de N.V. Fabriek van stoom- en andere werktuigen H. Jonker en Zoon te Amsterdam. In deze functie heeft hij reeds verscheidene uitvindingen gedaan op het gebied van de zeevaart. In de lange jaren, waarin hij over de oceanen heeft gezworven, heeft hij kennis gemaakt met vele moeilijkheden en gevaren en met onvoldoende uitrustingen, die konden worden verbeterd. In de tijd, dat hij adviseur was bij de machiniefabriek, deed hij veel uitvindingen en lange tijd heeft hij zich bezig gehouden met het construeren van „slagzijbestendige“ davits, d.w.z. davits, waarmee een sloep van een zeeschip onder alle omstandigheden kan worden gestreken.

Het is altijd bij scheepsrampen een zeer grote moeilijkheid geweest om sloepen b.v. over bakboord te strijken, wanneer het schip over dat boord 30 of 40 graden slagzij maakte. Ook het strijken van de sloepen langs stuurboord bracht dan grote moeilijkheden mee en was dikwijls onmogelijk, omdat de sloep bij een aanzienlijke slagzij tegen de scheepswand te pletter sloeg. Bij zwaar weer is het uitbrengen van een sloep eveneens moeilijk. Ook dan immers bestaat er grote kans, dat de houten- of lichtmetalen sloep door de wind tegen de scheepswand wordt geslagen en ernstige schade oploopt.

10 jaar.

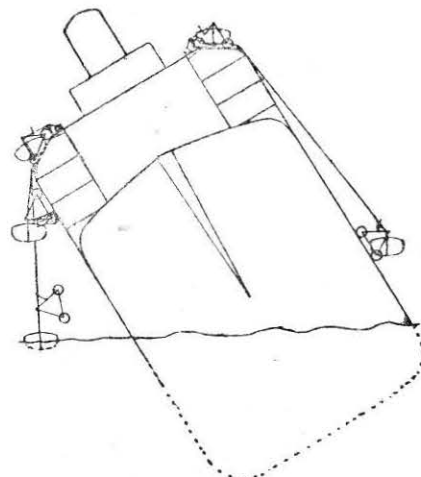
Na tien jaar experimenteren, is de heer Vreugdenhil er thans in geslaagd een davit te construeren, die op elk schip kan worden gemonteerd en waarmee het mogelijk is de reddingboot onder alle omstandigheden veilig te water te laten.

Hoe het werkt.

Volgens deze vinding, waarop octrooi is verleend en waarvoor vooral in Amerika reeds veel belangstelling bestaat, wordt de reddingboot op het sloependek

B.K.V.B. competitie draait verder.

ja, daar dachten ze nu net niet aan! En zodoende bleef de stand dan —mede dank zij het stugge verdedigen van onze backs Jüch (die weer een prima partijtje speelde) en Sahulata en doelman Siauta— tot het einde onveranderd.



„Listproof“ bij zware slagzij.

opgehangen aan een op vier wielen rijdend draagstel. Dit draagstel kan langs geleiders langs de scheepshuid naar beneden worden gelaten. Hoe het schip ook „werkt“, steeds blijft de reddingboot volkomen horizontaal en op ieder dek kunnen de passagiers en de bemanning gemakkelijk in de sloep stappen. De man, belast met het vieren van de boot, opent de handrem aan de bootslier en de wagen die de boot draagt, loopt van de hellende baan af met een door de centrifugaalrem getemperde snelheid. Door het even aandrukken van de rem kan de sloep op ieder willekeurig punt worden stilgezet.

Door het eenvoudige mechanisme kan met deze „Listproof davit“ (zoals het patent heet) een honderdpersoons-reddingboot binnen een halve minuut worden uitgezet. Doordat de sloepen onder de verbindingssassen van de bootwagens hangen, behouden zij ook steeds een rechte stand, al slingert het schip nog zo zwaar. Het kan dus niet voorkomen, zoals bij veel scheepsrampen het geval is geweest, dat bij het vieren van de boten een deel van de inzittenden er uit wordt geslingerd. Nog een groot voordeel is, dat iedere leek de boot te water kan laten, de bediening is n.l. zo eenvoudig dat daarvoor geen geoefend personeel wordt vereist.

Hoewel wij in deze zeer sterk bezette afdeling absoluut geen illusies over een kampioenschap behoeven te koesteren, zijn deze drie punten uit twee wedstrijden toch maar vast binnen.

Tenslotte is een goed begin het halve werk, nietwaar?

DJAKARTAANS VARIA

Seizoen 1951 gesloten

Sparen voor een huis

Door ideaal weer begunstigd is op Zondagmiddag 23 September j.l. het tennisseizoen 1951 besloten met een driehoekstournooi op de grasbanen van de „Sportclub”, tussen de ploegen van de „Sportclub”, Stoomvaart Mij. „Nederland” en een K.P.M.—Internatio-combinatie.

Voor vele deelnemers was het de eerste keer, dat zij op grasbanen speelden, hetgeen een remmende factor was op het spelniveau. Over de hele linie is echter verwoed (maar sportief) gestreden en allen kunnen met veel genoegen op dit sportfestijn terugzien. Een woord van lof voor en dank aan het „Sportclub”-tennisbestuur voor de uitstekende organisatie is stellig op zijn plaats.

Het K.P.M.-tennisteam is de laatste maanden door het vertrek van enkele „top”-spelers danig verzwakt, doch wij vonden onze „Internatio”-sportvrienden bereid een combinatie te vormen, die —naar wij willen hopen— in de toekomst nog vele malen in het veld zal komen.

De spelers en speelsters.

Tineke van Altena (Secr.), bijgestaan door partner *Scholte* (PZ/TD), vocht als gewoonlijk fel en taai om iedere game.

Vele scherp geplaatste hoekballen, die wij reeds verloren waanden, wist zij keer op keer te retourneren. Zonder de andere K.P.M.-tennissers tekort te doen, willen wij *Tineke* van deze plaats af een welgemeend applaus brengen voor haar ijver en volharding.

Jopie van der Schilden (echtgenote gezagv. V. d. Schilden), letterlijk en figuurlijk de „ruggegraat” (alle wedstrijden heeft zij tot nog toe onbetwist gewonnen) van ons damsteam, moest wegens ziekte helaas verstek laten gaan. Onnodig te zeggen, dat wij het kleine, tenger figuurtje voor deze belangrijke wedstrijd dubbel misten. Gelukkig werd *Jopie* op waardige wijze geremplaceerd door *Dee van Leeuwen* (Internatio) die, geassisteerd door —partner *Prelle* (Claims), het zwaar te verduren had tegen een uitermate sterke „Sportclub”-mixed-double.

Gerungan (Exp.) irriteerde op traditionele manier zijn tegenpartij met afgemeten „lobs”. Steeds weer kwamen die gemene, hoge ballen diep in het vijandelijke veld terug en was al aanstonds een duidelijke prikkelbaarheid bij de tegenstanders merkbaar. Boosheid, woede en tenslotte onbesuisd retourneren

der ballen waren het eindresultaat. Het publiek op de tribune kon —wanneer *Gerungan* wederom een „lob” ten beste gaf— op het laatst moeilijk zijn lachen meer bedwingen, wetende wat daarvan de morele consequenties waren..... *Joop Moerman* (Doorvoer) was uitstekend in vorm en speelde met *Gerungan* een solide en mooie wedstrijd. Lange en zuiver geplaatste drives brachten de tegenpartij vaak tot wanhoop.

Beheerstheid, prima voetwerk en een zeer gevarieerd slagenrepertoire stemmelen *Moerman* tot een klasse-speler. *Erwin Rabé* en *Gé Koper* (Singapore), onze briljante tenniscracks, vertrokken in de loop van dit jaar naar de Straits. Vooral na hun vertrek beseften wij duidelijk, wat beiden voor ons tenniswereldje hebben betekend. Wij hopen dan ook beide spelers t.z.t. wederom in ons midden te kunnen verwelkomen, hoewel *Erwin* en *Gé* begrijpelijkerwijze nog wel een poosje in de Leeuwestad zullen willen blijven wonen

Rhein Feith (Padang) was een welkome aanwinst en onderscheidde zich in zijn spel door onverwoestbaar optimisme en koppigheid, Groningers volkomen eigen. Met lede ogen zagen wij *Rhein* dan ook naar Padang verhuizen. Eenmaal in Amsterdam teruggekeerd, zal hij ongetwijfeld nog vaak terugdenken aan zijn Djakarta-triumpfen.

Bestuur afgetreden.

Wij willen bij het aftreden van het huidige tennisbestuur enige woorden van dank en waardering wijden aan voorzitter *H. C. Hart* en secretaris *Moerman*. Beiden zijn de peilers geweest, waarop het tennisapparaat steunde. Steeds stonden zij belangloos en onvermoeid klaar voor de tennism Gemeenschap. Vooral de heer *Hart* wist met meesterlijke tact en een kwinkslag de af en toe zeer verhitte gemoederen tot rust te brengen. Wij wensen de heer *Hart* en zijn gezin een aangenaam en prettig verlof in Australië toe.

Last but not least mede een woord van dank aan onze tennisminnende directie, waarop wij ten allen tijde een materieel beroep hebben kunnen doen en welk appél nooit vergeefs is gebleken. Voor onze tennismensen heeft zij altijd warme belangstelling getoond en daarvoor zijn wij haar bijzonder erkentelijk.

Pr.

De Enschedese bevolking zal worden ingeschakeld bij de financiering van de woningbouw, welke als gevolg van de moeilijkheden bij de kapitaalvoorziening, ernstig dreigt te worden gestagneerd. De gemeenteraad van de stad zal een spaarregeling in het leven roepen.

Door uitgifte van spaarcoupons en certificaten hoopt men jaarlijks 500.000 gulden bijeen te brengen, voor welk bedrag vijftig woningen kunnen worden gebouwd.

Men verwacht, dat vele duizenden inwoners aan deze spaaractie zullen deelnemen. Er worden spaarcoupons uitgegeven van een gulden, anderhalve gulden, twee, drie, vier en vijf gulden.

Wanneer voor een bedrag van vijftig gulden aan coupons is gespaard, kan men deze inwisselen voor een spaarcertificaat. Hierop zal een rente worden vergoed van vier procent, die men in contanten of in spaarcoupons, naar keuze, krijgt uitbetaald.

Elk jaar zal een aantal spaarcertificaten onder de deelnemers worden verloot, en iedere houder van een certificaat heeft het recht mede te dingen naar een huis, dat van deze gelden wordt gebouwd en dat door de winnaar zelf moet worden bewoond.

Ten einde de kosten van de voorbereidende werkzaamheden van dit plan te kunnen dekken, zal de gemeenteraad een crediet beschikbaar stellen van 5000 gulden.

K.P.M.-UITZENDING.

Op Vrijdag 5 October j.l. was een viertal schepen van onze Maatschappij aan de beurt om door „Radio Nederland” te worden opgeroepen. Het waren het m.s. *Reyniersz*, het m.s. *Balanipa*, het m.s. *Minjak* en het m.s. *Toba*. De schepen bevonden zich ten tijde van de uitzending in de Indonesische wateren.

Als vertegenwoordigster van de rederij was aanwezig mevrouw M. Ch. W. Mas-selink, sociale werkster van ons Amsterdam kantoor.

MANUS STOPVERF SR. WIJSGEERT... (I)

Van „spelletjes” aan boord.

De man, die U hebt leren kennen onder de naam van „Manusputty” was deze maand niet in de stemming om zijn (gewaardeerde! Red.) bijdrage aan „de Uitlaat” gereed te maken. Dat vond ik vervelend en dat heb ik hem dan ook gezegd. Zijn antwoord was, dat ik „dan zelf maar eens een verhaaltje moest maken.”

Dat is natuurlijk gemakkelijker gezegd dan gedaan, maar ik heb hem toch geantwoord, dat iedereen daartoe wel in staat is, als de wil er maar is. Nu, toen zat ik er aan vast, want ik kreeg te horen, dat ik dat dan maar eens moest tonen.....

*

Enfin, hier gaat het dan beginnen.

Ten eerste moet ik mij nu aan U voorstellen. Ik ben de vader van Manusputty en heet ook Manus. Van mijn vak ben ik eigenlijk schoenmaker, doch thans ben ik in ruste, omdat mijn klanten tegenwoordig weer op klompen lopen. Dat komt door de vriendelijke bemoeienissen van minister Liefding en de prijs van het leder.

En nu even over de familienaam.

Mijn vader, die timmerman van zijn vak was, heette Manus Stopverf, doch is reeds lang ter ruste (gelegd). Deze naam is voor mij altijd goed genoeg geweest, doch U weet, hoe het met kinderen soms gaat. Zij keuren alles van hun ouders af en willen het beter weten. Zo was het ook met Manus. Mijn zoon heeft gedurende de laatste oorlog geruime tijd in Australië vertoefd en daar de Engelse ziekte gekregen (figuurlijk gesproken). Zelfs zijn naam moest Engels worden. Zo werd het dan in plaats van Manus Stopverf, Manus Putty.

Sommige mensen zijn echter nooit tevreden en nu hij weer in Indonesië terug is wil hij „warga negara” worden en heeft daarom zijn naam al weer veranderd. Zodoende is „Manusputty” ontstaan, die vaak in zijn „tuintje zat te mijmeren” en U lastig viel met zijn ontboezemingen in „de Uitlaat”. Nu weet U dus, wie Manusputty in werkelijkheid was. Overigens is er niets op hem aan te merken. Hij heeft natuurlijk wel zijn fouten, maar die hebben wij allen en zal dat wel menselijk zijn.

Verder kan ik U nog van hem vertellen, dat hij is overgeplaatst. Dat was wel te verwachten, daar hij juist zijn hut wat had opgeknapt met nieuwe gordijntjes van de C.D. „Paketaanvaart”-mensen

weten nu eenmaal, dat het gevaarlijk is om zoiets te doen, tenminste wanneer je niet op overplaatsingen gesteld bent. Ik weet toevallig, dat hetzelfde ook het geval was met zijn eerste stuurman. Deze man had zijn hut zelf geschilderd, het houtwerk gevernist en het dek in de boottop gezet. De hut zag er prachtig uit, doch hij kon er zelf niet langer dan één dag van genieten. Er volgde prompt een overplaatsing en zijn opvolger kon hem bedanken voor de genomen moeite. Dat geschiedde dan ook en daaruit bleek, dat de oude collegialiteit tenminste nog wel bestaat.

Manus Jr. had vanwege zijn overplaatsing zwaar „de dood in”. Dat kan ik mij wel indenken, want zelf houd ik ook niet van veranderingen. Je weet meestal wel wat je hebt, maar je moet maar afwachten wat daarvoor in de plaats komt. Met vele verbroken huwelijken is dat dikwijls op die manier ook op een teleurstelling uit gelopen.

Wat ik echter niet kan begrijpen, is dat Manus in zijn eerste woede zeide, dat hij met veel moeite „officier ter koopvaardij” was geworden en nu niet van plan was om op zijn leeftijd nog over te gaan naar de handelsvloot. Een dergelijke uitdrukking begreep ik niet. Ik heb hem gelukkig weten te kalmeren en gezegd, dat dat woord allang uit de mode is en niet meer in de moderne woordenboeken voorkomt. Daarna is er echter iets gebeurd, dat mij weer aan het twijfelen heeft gebracht. Even voor Manus met zijn nieuwe schip naar zee zou gaan, kwam de z.g. „zwarte bende” aan boord om het schip te onderzoeken. Dat gebeurt op Singapore (waar de overname en overplaatsing zich voltrok) wel meer en veelal zonder resultaat. Ditmaal was het echter raak en goed ook. Tien kilogrammen opium werden gevonden en dat is geen kleinigheid. Toen ik enige uren later Manus goede reis toezwaaide, dacht ik bij mijzelf: „Zou Manus Jr. misschien toch gelijk gehad hebben met zijn handelsvloot?”

Aangezien het inmiddels tijd was geworden voor een kop koffie ben ik toen maar naar Robinson gewandeld. Daar ontmoette ik een oude kennis, met wie ik vaak een spelletje speel, te weten: dammen. U kent het wel: ik schuif, hij schuift, hij een dam. Hij schuift, ik schuif, ik een dam, enz. Net zolang tot een van beiden geen dam en geen steen meer heeft en dan heeft de ander het gewonnen. Wij spelen dat altijd om een

rondje en dat is gezellig. Wij doen nooit meer dan tien spelletjes op één avond, want er moeten nu eenmaal grenzen zijn aan alles. De laatste vijf partijtjes gaan altijd vlugger dan de eerste, maar dat komt omdat je dan meer routine hebt gekregen. Deze kennis nu, vertelde mij, dat hij van een nieuw spelletje had gehoord, dat op sommige schepen wordt gespeeld. Het heet „handelsmokkeltje”, zeide hij en lijkt wel iets op „monopoly”. In ieder geval gaat er ook aardig wat geld in zitten. Aangezien er aan boord echter niet om geld mag worden gespeeld, gebruikt men verschillende soorten fiches zoals cigarettens, armbandhorloges, vulpenhouders, radiotoestellen, enz. Het prettige van dergelijke fiches is, dat zij op de overwal zo gemakkelijk zijn in te wisselen. Aan boord komt dus geen geld op tafel en zodoende is voldaan aan het „Dienstreglement”, dat toch altijd nog moet worden nageleefd. Het nieuwe spelletje vereist niet zoveel inspanning als „Mah-Yong”, tengevolge waarvan laatstgenoemde mooie spel dan ook geheel is verdrongen. Bovendien kan er door een onbeperkt aantal personen aan worden deelgenomen en als iemand b.v. zelf op kantoor werkt aan de wal, kan hij een kennis, die aan boord zit, voor hem laten spelen. Dat is dus net zoiets als S.P.-betting bij de races, alleen voordeliger. Mijn kennis wilde nog meer vertellen, doch daar het inmiddels lunchtijd was geworden, moesten wij naar huis en kan ik U ditmaal verder niets mededelen.

Manus Stopverf Sr.

Slot: De brand op de „Bontekoe”.

In de SB-dienstgang was een werkman net bezig de achter glas gelijste „Regelingen voor de veiligheid aan boord” van de muur te schroeven. De werkplaats aan boord — achteruit gelegen en geheel intact — was toen wij met de heer Bosman een rondgang over het schip maakten, alweer in vol bedrijf, voor karweitjes, die verband hielden met het opruimingswerk. Kombuizen waren uitgebrand, de pantry werd „aangeveegd”. Geen etensresten, maar geblakerd hout, dat men zo van de vloer kon krabben.

Brand is een lelijk woord, dat een grote aantrekkingskracht op de naam Bontekoe schijnt te hebben. De originele oer-Bontekoe, waarvan Willem IJbrandsz schipper was, vloog bij Sumatra in brand op een van de eerste Indiëreizen. De eerste Bontekoe, die de maatschappij had, kreeg ook ’n zware brand. En in Cheribon had deze zelfde Bontekoe, die op 8 October in de Kali-Mati in brand stond, net een lading parafine gelost, die enkele dagen later een van de grootste goedangbranden in de geschiedenis van de Noordkusthaven veroorzaakte.....

◇ Het is ons gebleken, dat het bericht over de regenjasen, welke de afd. P.Z. ter beschikking had, uitsluitend betrekking had op jassen, die door betrokkenen al geruime tijd geleden waren besteld en thans konden worden afgehaald. Het spijt ons, dat wij andere gegadigden een vergeefse tocht naar P.Z. hebben doen maken.

◇ Tot ons leedwezen moeten wij melding maken van het overlijden in Nederland op 7 October j.l. van de gepensioneerde hoofdwerktuigkundige van onze maatschappij, de heer H. de Ruyter.

◇ De leerling-wtkn. A. D. Deunk en J. T. v. Dijk zijn begin October per m.s. *Celebes* uit Nederland in Indonesië aangekomen en op de vloot geplaatst. Wij heten hen hartelijk welkom.

◇ De hoofdwtkn. T. A. Langendijk en G. J. Zeegers zijn in de maand October respectievelijk met gezinsscheidings- en Europees verlof per vliegtuig naar Nederland vertrokken. Ook 2e wtk. G. E. Thijssen ging per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof.

◇ Hoofdwtk. G. W. Smidt vertrok eveneens per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland. In aansluiting daarop gaat de heer Smidt met vervroegd pensioen de maatschappij verlaten.

◇ De 2e wtkn. H. A. A. Schneider, alsmede de 3e wtkn. A. J. Blok en W. de Graaf gingen met de *Willem Ruys* met E.V., terwijl 2e wtk. C. J. P. v. Lieshout met hetzelfde schip met gezinsscheidingsverlof is vertrokken.

◇ Sedert 15 October j.l. heeft de heer K. O. Ruygrok, die van E.V. is teruggekeerd, de leiding van het passagekantoor te Djakarta weer overgenomen van de heer W. L. L. Hees, die hem gedurende zijn afwezigheid had vervangen.

◇ De 1e stuurman G. W. de Bruyn en F. Verburg zijn respectievelijk per vliegtuig en schip van gezinsscheidings- en Europees verlof weer in Indonesië teruggekeerd.

◇ Gezagvoerder B. B. J. Eyken is per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken.

◇ Gezagvoerder H. Punt heeft een kort-dienstverband met onze maatschappij aan-

vroegd pensioen van Singapore naar Australië vertrokken.

◇ Gezagvoerder G. Zweegman is begin October per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken.

◇ De K.V.-2e stuurman G. W. de Ruiter is per vliegtuig uit Nederland in Djakarta aangekomen. Wij heten hem hartelijk welkom bij de maatschappij.

JUBILARISSEN IN NOVEMBER 1951

35 jaar

1—11—1951:

P. Marcus maandgelder N.D.-Tg. Priok

25 jaar

1—11—1951:

J. D. J. Postma gezagvoerder

2—11—1951:

A. C. v. d. Kieboom gezagvoerder
A. Augusteyn hfdwtk.
Baginda Djoeroemoedi Makassar

5—11—1951:

Lee Kim Tong 1e klerk Penang
Marewa Djoeroemoedi Makassar

11—11—1951:

B. D. de Jager adjunct-chef Techn. Dienst
C. le Poole gezagvoerder
A. Spaans gezagvoerder
W. M. Wüthrich hfdwtk.

gegaan en is op 18 Oct. in Indonesië gearriveerd. Wij wensen hem een behouden vaart in de Indonesische wateren toe.

◇ De lijn Makassar-Ambon-Ternate-Halmaheira v.v. is in opzet gewijzigd, aangezien zij in de vroegere opzet niet bevaarbaar bleek. Thans is een omlooptijd van 3 weken gegarandeerd. De nieuwe (gewijzigde) lijn wordt door het s.s. *Reael* bevaaren.

◇ Gezagvoerder G. Altona is begin October met het s.s. *Nieuw-Holland* met ver-

◇ Gezagvoerder C. C. H. Hindriks vertrok vergezeld van echtgenote en zoon met het ms. *Oranje* ddo. 20 September j.l. met Europees verlof naar Nederland. Met het zelfde schip reisde de Kortverband Gezagvoerder W. Dijkstra, aan wie eervol ontslag uit de dienst der Maatschappij is verleend.

◇ Gezagvoerder P. A. Reuvekamp is eind September per vliegtuig van gezinsscheidingsverlof uit Nederland in Indonesië teruggekeerd.

◇ Door gebrek aan plaatsruimte konden wij in het vorige nummer geen melding meer maken van de aankomst van verscheidene K.P.M.-passagiers met het m.s. *Oranje*, dat op 13 September in Tandjong Priok is gearriveerd. Het waren hoofdwtk. J. Hage (die van gezinsscheidingsverlof terugkeerde), 3e wtk. G. Homburg (die van E.V. terugkwam), de 5e wtkn. G. Buyze, N. J. Persijn, S. P. A. Koenen, A. J. de Klerk en J. G. W. Klandermans (allen afkomstig van de K.P.M.-opleiding te Vlissingen). Toen het schip op 20 September naar Nederland vertrok waren o.m. aan boord de 2e wtkn. A. Bakker en M. F. Hamar de la Brethoniere (beiden met E.V.), 2e wtk. C. Bakker (gezinsscheidingsverlof) en hoofdwtk. A. M. Hilgartner (met ouderdomspensioen). Te Singapore zou nog embarkeren 2e wtk. R. Keizer (met E.V.).

◇ 3e wtkn. C. W. M. van den Beger en T. Broer (Kortverband) zijn resp. per 18 en 26 September j.l. in dienst van onze maatschappij getreden.

◇ 2e wtk. G. Hoogendoorn keerde einde September per vliegtuig van zijn in Nederland doorgebracht gezinsscheidingsverlof in Indonesië terug.

◇ Met het m.s. *Willem Ruys* van 20 October j.l. reisden naar Nederland gezagvoerder E. uit den Bogaard (vervroegd pensioen), mevr. A. J. Sengers-Daniels met haar dochter (gezin van hoofdwtk. Sengers), hoofdempl. G. J. C. van Dooremaal met zijn gezin (E.V.), empl. J. F. H. W. Israel met zijn echtgenote (E.V.), empl. I. J. Visser en echtgenote (E.V.), empl. P. M. Vis (E.V.) en 1e stm. G. A. v. Bentum (E.V.).

◇ Hfdempl. G. J. Vermaire, 1e stm. F. Verburg en 2e wtk. R. Th. Nijvenheim (met gezin) zijn op 13 October j.l. van Europees verlof in Indonesië teruggekeerd.

◇ De van de opleiding afkomstige 4e stuurman M. Tielman is per medio October in die rang in dienst van onze maatschappij getreden.

◇ Gezagvoerder E. Uit den Bogaard is op 20 October j.l. met het m.s. *Willem Ruys* met E.V. (en in aansluiting daarop vervroegd pensioen) naar Nederland vertrokken. Aan boord van dit schip reisde van onze nautische staf ook 1e stuurman G. A. van Bentum, die met E.V. is gegaan.

DE VLOOT EN „DE JACHTCLUB”.

Gezagvoerder en état-major van koopvaardij-schepen liggende in de haven van Tandjong Priok, kunnen te allen tijde worden geïntroduceerd op de terreinen en in het clubgebouw der Koninklijke Zeilvereniging Tandjong Priok („de Jachtclub”), voorzover zij althans niet woonachtig of gedomicilieerd zijn in Djakarta of omgeving. Zij dienen zich daartoe in uniform te vervoegeu bij het kantoor van de administratie van het clubgebouw.

Teneinde vervoersmoeilijkheden en moeilijkheden bij de controleposten aan de havenuitgangen te voorkomen, kan men in voorkomende gevallen zich per sloep naar de Jachtclub begeven. In dat geval mag echter niet direct worden gemeerd aan de aanlegsteigers der K.Z.T.P., doch moet eerst worden gemeerd bij de aanlegsteiger der douane in het Kodja-kanaal naast de Jachtclub en toestemming worden gevraagd aan de douane aldaar.

Het restaurant van de Jachtclub is dagelijks geopend tot 23 uur, terwijl er op Dinsdag- en Vrijdagavond van 21—23 uur muziek aanwezig is.

◇ Aan 1e stuurman A. J. J. Honcoop is per 19 October j.l. eervol ontslag verleend uit de dienst van onze maatschappij. Stuurman Honcoop gaat zich in Manchester vestigen en is per vliegtuig daarheen vertrokken.

◇ 3e stuurman A. J. Verwayen is op 20 October j.l. met studie- tevens gezins-scheidingsverlof uit Indonesië naar Nederland vertrokken.

◇ 1e stuurman A. W. P. Roozen is per vliegtuig van zijn E.V. in Indonesië teruggekeerd.

BUNGALOW „MARINICA” BRASTAGI

Wat de adspirant-gast moet weten.

Wij hebben reeds in het kort melding gemaakt van de huur door onze maatschappij van een bungalow te Brastagi (Oost-Sumatra), die als vacatieverblijf voor leden van het K.P.M.-personeel zal worden gebruikt. In aansluiting hierop kan thans worden medegedeeld, dat deze bungalow de naam draagt van „Marinica”.

Wij kunnen er verder aan toevoegen, dat de bungalow drie slaapkamers heeft (waarvan een met eigen bad en W.C.), een zitkamer en een serre. Het benodigde meubilair is inmiddels naar Medan verscheept. De bungalow is voorzien van electrisch licht en water. Er is ook nog een paviljoen bij, dat echter (nog) niet

in staat van bewoonbaarheid verkeert en waarvan de restauratie hoge kosten met zich zou brengen. Misschien dat door herstel later nog eens uitbreiding aan de beschikbare accommodatie van „Marinica” kan worden gegeven.

Er is een echtpaar in de bungalow aanwezig, waarvan de man als huisjongen en de vrouw als kokki werkt. Gasten zullen lokaal een wasmeid moeten huren voor circa Rp. 6,— per dag. In eerder genoemd paviljoen is eventueel plaats voor medereizende bedienden, zolang gasten zelf veldbedden en dekens voor deze bedienden meenemen. Te Brastagi kunnen ingredienten voor voeding worden gekocht. Er is een welvoorzienige pasar. Voor eten moeten de gasten n.l. zelf (doen) zorgen. Het drinkwater is zonder koken bruikbaar. De temperatuur ter plaatse is te vergelijken met de Poentjak, m.a.w. nogal koud, zodat —vooral voor kinderen— het meenemen van wollen kleding zeer aan te bevelen is. Te Brastagi woont een Europeesche dokter (dr. Bobilof).

Ontspanning.

De fraaie omgeving biedt vele mogelijkheden tot uitstapjes. Brastagi is in de eerste plaats een wandeloord. Er kunnen tochten worden georganiseerd naar de (nog werkende) vulkaan Sibajak, een tocht van pl.minus 8 uur, desnoods voor de helft te paard af te leggen. De tocht moet in gezelschap van een gids worden gemaakt. In de toekomst zijn waarschijnlijk ook tochten mogelijk naar de berg Sinaboeng. Voor Rp. 15,— per persoon zijn autotochten (bij deelname van 20 personen) naar het Toba-meer mogelijk. Paarden zijn in Brastagi te huur voor Rp. 10,— per uur. Van een nabijgelegen ondernemings-tennisbaan zal door K.P.M.-ers gebruik mogen worden gemaakt.

Tips aan E.V.-gangers.

Zó gemakkelijk gaat het nu ook weer niet!

Wanneer U in Nederland op de bekende en zo bekoorlijk primitieve trekswijze zult willen leren kennen, zult U tot de ontdekking komen, dat de Nederlandse „Vrijheid en Blijheid” voor een groot deel aan banden is gelegd.

Kamperen is in Nederland nu zo ongeveer een „vak” geworden en mag alleen worden beoefend door hen, die in het bezit zijn van:

- a) een kampeer-diploma (te behalen na een deugdelijk examen);
- b) een kampeer-vergunning;
- c) een kampeerterrein-toewijzing.

Wilt U samen met Uw gezin een gemeubileerd huisje aan het strand betrekken, dan bent U daar — mits U er vroeg genoeg bij bent en de huur laat afsluiten door een kennis in Nederland, die in alle talen moet zwijgen over het feit, dat U uit Indonesië komt — ongeveer 200 Nederlandse guldens per maand aan kwijt.

Zoekt U Uw vertier tussen de „heikneuters” in het „binnenland”, dan kunt U onder dezelfde voorwaarden wel slagen voor circa 100 tot 125 guldens.

Houdt U van buitenlandse reisjes in gezelschap van andere reislustigen dan bieden vele autobus-ondernemingen — inderdaad met veelal prachtig uitgeruste touringcars — goedkope mogelijkheden en uitstekend comfort.

Een week Parijs (ca. fl. 96.—)

Tien dagen Tyrol, of Zwitserland (ca. fl. 150.—)

Een week Luxemburg (ca. fl. 100.—)

Drie weken Griekenland of de Dolomieten (ca. fl. 350.— à fl. 400.—)

(Bravo P.Z. Soc. Zaken, A'dam, ga zo voort!! — Red.

GRAFSCHRIFTEN

door J. W. T.

Op K.P.M.-„Ouwe”:

*Grond op de kaart,
steeds omgelopen;
Eind van de vaart
tóch vastgelopen.*

Op K.P.M.-„walslurp”:

*Niet voor de haaien
Wel voor de kraaien.*

Op K.P.M.-stuurman:

*Geen bestek meer op te maken,
’k Zal beslist uit koers niet raken.*

Op andere K.P.M.-stuurman:

*Zei U peiling, meneer? Ik bèn al genomen!
En voor ’t lood zijn we veel t’ondiep nu gekomen.*

Op K.P.M.-werktuigkundige:

*Ook gaan we niet meer repareren;
de boel is toch al aan ’t ververen.*

Slot: Nederlands

Scheepsbouwkundig Proefstation.

bovendien vrij van muggenlaren en voeden zich verder met de aanwezige algen. De sleepwagen begeleidt het scheepsmodel tijdens de vaart door het bassin. Bij de te houden proeven worden de optredende verschijnselen geregistreerd en later bestudeerd. Door verschillende wijzigingen aan een model te beproeven, kan naar een zo gunstig mogelijke scheepsvorm worden gestreefd. De keuze van de schroefschroef wordt eveneens aan een onderzoek onderworpen en ook is het mogelijk, na te gaan, hoe groot het machinevermogen voor een bepaalde snelheid moet zijn.

Alle typen.

Het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation voert proeven uit voor allerlei scheepstypen vanaf de grote Oceaanstomers zoals de „Nieuw-Amsterdam” en de „Willem Ruys” tot de kleine zeewaardige kustvaartuigen, de binnensleepboten, gewone lichters, bak- en pontons.

In het algemeen worden echter voor de grotere schepen meer proeven uitgevoerd dan voor de kleinere.

Voor de „Willem Ruys” bijv. werden, alvorens de definitieve vorm van het schip en de schroeven werd vastgesteld, een zeer groot aantal proeven genomen. Ten behoeve van dit schip werden in totaal 2 parafine modellen gemaakt, 8 varianten op de scheepsvorm beproefd, 15 verschillende vormen der schroefasuitbouwen onderzocht, 16 schroefmodellen vervaardigd en beproefd, 65 proeven uitgevoerd, waarvoor nodig waren 253 sleepuren en 870 runs van de sleepwagen. Voor dit schip werden bovendien stapellooppoeven uitgevoerd, die nog ca. 150 uren vergden.

Voor kleinere schepen wordt vaak volstaan met het nemen van 3 à 6 proeven.

Het Scheepsbouwkundig Proefstation voert ook proeven uit voor buitenlandse werven en rederijen. Het heeft zich in de eerste tien jaren van zijn bestaan, reeds een zodanig goede naam verworven in het buitenland, dat gewoonlijk ca. 40% der opdrachten voor buitenlandse rekening zijn.

Uit: „t Kraaiennest”.

ZENDSCHEMA „RADIO NEDERLAND”

We laten speciaal ten behoeve van K.P.M.-radio-luisteraars op zee hieronder een uittreksel volgen van het nieuwe zendschema voor de uitzendingen van Radio Nederland Wereldomroep, dat op 1 November 1951 in werking is getreden. Dit uittreksel omvat alle uitzendingen in de Nederlandse taal.

De opgegeven zendtijden zijn genoemd in Middelbare Greenwich Tijd, dat is een uur vroeger dan Nederlandse tijd. Uit diverse luisterrapporten van zeevarenden is gebleken, dat men nogal eens een minder goede ontvangst kon melden dan in het gebied, waar men zich met het schip bevond kon worden verwacht. Dit kwam, omdat dan b.v. op de Atlantische Oceaan werd geluisterd naar de uitzending, gericht op het Verre Oosten. Hoewel er zeer goede resultaten zijn gemeld over ontvangst van de uit-

zending voor de West in het Verre Oosten en omgekeerd, zijn dit uitzonderingen bij gunstige condities.

Om het voor de luisteraars op zee eenvoudiger te maken na te gaan, welke zender het meest in aanmerking komt voor de zone, waarin zij zich bevinden zijn achter de golflengten nu ook de zendrichting in graden aangegeven. (b.v. 16 m./55°). De aanduiding „omni” wordt gebruikt voor een zender die naar alle richtingen hoorbaar is.

Radio Nederland zou het op prijs stellen, indien de hieronder genoemde gegevens door de rederijen tijdig aan de vloot werden doorgegeven, zodat het varend personeel er straks met de feestdagen in December profijt van kan hebben.

Het schema is van kracht tot en met 29 Februari 1952.

ZONDAG:

Progr.	Ontvangstgebied:	Tijd:	Golflengten met opgaaf zendrichting:			
NED.	: Ind.+Afr.	0900—1030	19m/zuid	— 49m/omni	— 16m/55°	— 13m/oost.
NED.	: N.Guin.+Ind.	1230—1400	—	— 49m/omni	— 16m/82°	— 13m/oost.
NED.	: Indon.	1400—1545	19m/oost	— 49m/omni	— 25m/82°	— 13m/oost.
NED.	: Z.-Afr.	1800—2100	31m/160°	— 49m/omni	— 25m/160°	—
NED.	: Ant.+Sur.	2330—0200	31m/260°	—	— 49m/260°	—
H.S.	Happy Station.					
H.S.	: Austr.	1030—1200	19m/oost	— 49m/omni	— 16m/55°	— 13m/oost.
H.S.	: Mal.+India	1600—1730	31m/82°	— 49m/omni	— 25m/82°	—
H.S.	: Z.-Amer.	2130—2300	31m/235°	— 49m/omni	— 25m/235°	—
H.S.	: N.-Amer.	0230—0400	31m/300°	—	— 49m/300°	—

WERKDAGEN.

NED.	: Nw. Zeeland	1000—1030	19m/oost	— 49m/omni	— 16m/55°	— 13m/oost.
NED.	: N. Guin.+Ind.	1230—1400	—	— 49m/omni	— 16m/82°	— 13m/oost.
NED.	: Indonesië	1405—1535	19m/oost	— 49m/omni	— 25m/82°	— 13m/oost.
NED.	: Z.-Afr.	1830—2000	31m/160°	— 49m/omni	— 25m/160°	—
NED.	: Ant.+Sur.	2330—0130	31m/260°	—	— 49m/260°	—

Op alle Vrijdagen en op Dinsdag begint het Nederlands programma om 1200 GMT en eindigt het om 1600 GMT.

Golflengten van de zenders zijn:

13.96 = 21.480 kHz.	25.57 = 11.730 kHz.
16.88 = 17.775 kHz.	31.28 = 9.590 kHz.
19.71 = 17.775 kHz.	49.79 = 6.025 kHz.

Uitzendtijden Koopvaardij-programma: „HET SCHIP VAN DE WEEK”:

OOSTSCHIP:

Vrijdag van 1206 uur — 1231 uur GMT; herhaling van 1528 uur — 1553 uur.

WESTSCHIP:

Nacht van Vrijdag op Zaterdag: van 0051 — 0116 uur GMT.

Herhaling: Zondagavond van 2033 — 2058 uur GMT.

K.P.M.-JUBILARISSEN BIJ DE K. J. C. P. L.

Bij de K.J.C.P.L. zullen in het komende jaar de oud K.P.M.-ers A. G. Schaeffer, H. Prins, C. H. Gosselink, J. M. de Bruyn en Ch. J. C. Poelman (allen gezagvoerders) alsmede hoofdwerktuigkundige A. P. Conijn hun 25-jarig dienstjubiläum herdenken, door hen —uiteraard— voor het grootste deel doorgebracht in dienst van de K.P.M.

Onder het walpersoneel jubileert in 1952 o.m. de heer A. van Bochove.