

Mr. Hens nam afscheid van de maatschappij.

President-directeur D. Iken aanvaardt functie.
K.P.M.-personeel bood mr. Hens geschenk aan

Op Zaterdag 22 Maart j.l. heeft op het hoofdkantoor van de K.P.M. mr. W. M. Hens zijn functie van president-directeur officieel overgedragen aan zijn opvolger, de heer D. Iken. Met het m.s. „Oranje” van 25 Maart is mr. Hens naar Nederland gerepatriëerd, na in de afgelopen maand op een reeks recepties afscheid te hebben genomen van het personeel der maatschappij en de handelswereld in Indonesië. Op Donderdag 20 Maart werd door een delegatie uit alle rangen van het K.P.M.-personeel, namens hetwelk de chef P.Z., mr. Ter Braake als woordvoerder optrad, aan mr. Hens het afscheidsgeschenk van het personeel — een cassette tafelzilver — aangeboden. De overhandiging van dit geschenk was symbolisch, aangezien het geschenk zelve mr. Hens en zijn gezin in Nederland zal bereiken.

Medan

In het vorige nummer van „de Uitlaat” schreven wij reeds over de drukbezochte afscheidsreceptie, welke te Soerabaia voor mr. Hens heeft plaatsgehad. De scheidende president-directeur heeft vervolgens nog een afscheidsbezoek gebracht aan Makassar en aan Medan. Die in laatstgenoemde plaats werd gehouden op 28 Februari j.l. in de met seinvlaggen versierde zalen van het „Grand Hotel”. Onder de vele gasten van agent en mevr. Doggenaar bevonden zich de Commissaris der Nederlanden, buitenlandse consuls en vooraanstaande figuren uit de internationale handelswereld. Mr. Hens maakte van de gele-

genheid van zijn bezoek nog gebruik om de te Medan en Belawan voltooide nieuwbouw in ogenschouw te nemen. Het bezoek van mr. Hens is door het personeel van Medan en Belawan op zeer hoge prijs gesteld.

Op schepen

Aan boord van onze schepen *Van Riebeeck* en *Plancius* vonden in de tweede helft van de maand Maart afscheidsrecepties plaats voor de opvarenden van de in de haven van Tandjong Priok binnenliggende schepen.

Op de 18e Maart opende mr. Hens — als laatste publieke ambtsdaad — het nieuwe koel- en vrieshuis van de C.D. te Tandjong Priok, waarover men elders in dit nummer een verslag kan lezen.

Aanbieding geschenk

In de ochtend van de 20e Maart verzamelde zich ten hoofdkantore een ongeveer 30 man sterke delegatie van de oudsten in alle rangen van het K.P.M.-personeel — van gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen en dienstchefs tot oppassers — om mr. Hens het in overleg met mevr. Hens gekozen afscheidscadeau van het personeel te overhandigen. Enige maanden geleden was tot het aanbieden van dit geschenk het initiatief genomen, dat spontaan werd gevolgd. Het was helaas niet mogelijk het gehele personeel bij de aanbieding aanwezig te doen zijn. Vandaar deze delegatie. Deze plechtigheid vond plaats in de directiekamer, waar ook de nieuwe president-directeur en de beide andere in Indonesië aanwezige directeuren tegenwoordig waren.

In een vlotte speech releveerde de chef P.Z., mr. L. ter Braake, nogmaals de K.P.M.-carrière van mr. Hens, waarbij hij in het bijzonder de nadruk legde op diens grote kunde, initiatief en humaniteit. In zijn dankwoord sprak mr. Hens over personeelsbeleid in het algemeen en merkte op, dat hij er — niet alleen in de periode, dat hij chef P.Z. was, maar later ook als directeur en president-directeur — steeds naar had gestreefd humanitaire overwegingen te doen prevaleren. Mede namens zijn echtgenote dankte mr. Hens voor het schitterende geschenk, dat hen bij dagelijks gebruik in de gelegenheid zou stellen om ook dagelijks aan de maatschappij en haar werkers in Indonesië terug te denken.

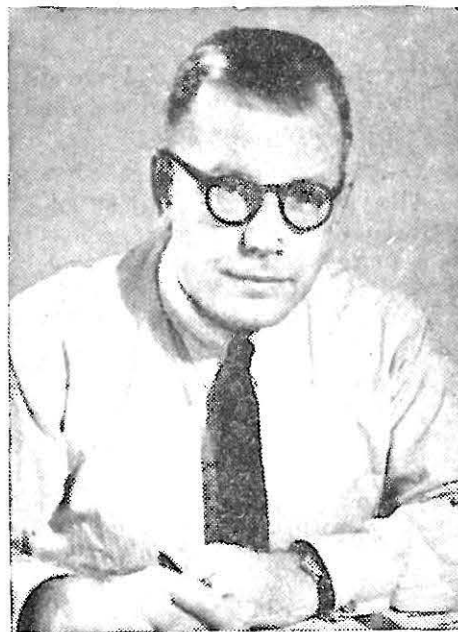
Logeergebouw

In de avond van de 20e Maart kreeg het walpersoneel van Djakarta in het Logeergebouw de gelegenheid om van mr. Hens afscheid te nemen. De eetzaal van het Logeergebouw was stampvol leden van het

Vervolg: zie pag. 2



President-directeur D. Iken.



Mr. W. M. Hens.

personeel —van laag tot hoog— vergezeld van dames en reeds buiten op het bordes begon de queue dergenen, die mr. Hens de hand ten afscheid kwamen drukken.

Mr. Hens sprak later op de avond nogmaals een woord van dank voor het afscheidsgeschenk van het personeel. Hij sprak opnieuw zijn grote vertrouwen uit in de K.P.M. en haar toekomst in deze eilanden en verzocht het personeel de steun, die hijzelf in onderscheidene K.P.M.-functies had mogen ontvangen, ook te willen geven aan zijn opvolger de heer Iken. Met een eenvoudig „Het ga U allen goed, vaarwel”, nam mr. Hens afscheid van zijn personeel. Namens het locale Indonesische personeel werd het woord gevoerd door de locaal-employé de heer R. Soerodjo. Hij noemde het aftreden van mr. Hens als president-directeur een groot verlies. R. Soerodjo richtte zich bij deze gelegenheid ook tot de heer Iken en sprak de hoop uit, dat deze in zijn nieuwe ambt de K.P.M. in deze moeilijke jaren nog lang zou mogen leiden en dat zijn president-directeurschap de K.P.M. nog verder tot



Mr. Hens dankt leden van het personeel voor het geschenk.

bloei zou brengen tot welzijn van het gehele personeel en het gehele land.

Overdracht.

Op Zaterdagochtend, 22 Maart om 11 uur verzamelden zich dienst- en adjunctchefs uit het gehele Djakartaanse- en Priokse bedrijf der K.P.M. in de directiekamer, waar mr. Hens zijn functie overdroeg aan de heer Iken. Zowel de heer Hens als de heer Iken spraken korte redevoeringen uit.

*

Tenslotte gaf mr. Hens bij zijn vertrek de volgende „dagorder” uit:

„Bij mijn aftreden als president-directeur der N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij en mijn vertrek uit Indonesië is het mij een behoefte om U allen mijn zeer bijzondere dank te betuigen voor de medewerking en steun, welke ik gedurende de jaren van mijn directeur- en president-directeurschap van de K.P.M. in zo overvloedige mate van U heb ondervonden.

Deze medewerking en steun hebben het mij mogelijk gemaakt om de taak, mij door de Raad van Bestuur opgelegd, te vervullen en wanneer ik dan ook met grote dankbaarheid op deze jaren kan terugzien, is dit voor een niet gering deel te danken aan het vertrouwen, dat ik van U heb genoten en de medewerking, welke U mij steeds hebt verleend.

Ik wil van deze gelegenheid tevens gebruik maken om ook namens mijn vrouw, U onze hartelijke dank te betuigen voor het schitterende afscheidscadeau, dat U hebt gemeend ons bij ons vertrek uit Indonesië te moeten geven.

U allen wens ik het allerbeste in Uw gezin en voor U persoonlijk toe.”

STABILITEIT

Het controleren van de stabiliteit van een nieuw gebouw schip en het trimmen was tot dusver een vrij ingewikkeld werk. Een Duitse uitvinder, dr. Justus Rosenhagen, heeft nu twee apparaten uitgevonden, waarmee dit werk eenvoudiger en nauwkeuriger kan worden gedaan: de „Kränglungslibelle” (die speciaal is ontworpen voor de scheepsbouw) en de „Schiffslibelle” (voor de scheepvaart).

Beide apparaten bestaan in principe uit een waterpas met belichtingsapparaat, een projectietoestel en een maatschijf. Als de belichting wordt ingeschakeld, wordt de luchtbel in de waterpas vergroot geprojecteerd op de maatschijf. Zo kan men de geringste wijzigingen duidelijk waarnemen. Bij het trimmen zelfs verschillen van enkele centimeters tussen ligging van voor- en achterschip. Het Duitse Hydrografische Instituut heeft verklaard, dat deze uitvinding alle vroegere methoden ter bepaling van de stabiliteit in eenvoud en nauwkeurigheid overtreft.

Verschillende Duitse schepen, o.a. het motorschip Roland, zijn er al mee uitgerust.

Dit is no. 4 - zevende 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

◇

Afscheid van mr. Hens

◇

M. C. Koning Studiefonds

◇

De Nederlandse kustvaart

◇

Vrieshuis geopend.

M.C. Koning Studiefonds

Thans studeren 35 pupillen aan verscheidene instellingen.

Het jaarverslag over 1951 van het „M.C. Koning Studiefonds” — dat op 25 Februari j.l. aan de Raad van Bestuur der K.P.M. is aangeboden — geeft een beeld van de groei van en de behoefte aan het fonds.

Op 31 December 1951 studeerden 35 jongelui met een financiële tegemoetkoming van het fonds, tegenover 22 op 31 December 1950.

Uit de jaartotalen der toegekende beurzen blijkt die groei ook duidelijk. Deze waren in het studiejaar 1949/50 f. 5500.—; in het studiejaar 1950/51 f. 12666,30 en in het studiejaar 1951/52 f. 17910.—

Grote verscheidenheid.

Van de 35 pupillen studeerden er 6 aan een Universiteit; 2 aan een Zeevaartschool; 8 aan een M.T.S.; 1 aan een Machinistenschool; 1 aan het Kon. Instituut van de Marine; 1 aan het Amsterdamse Radio-Instituut; 1 aan een ambachtschool; 1 aan de Middelbare School voor Tropische Landbouw; 1 aan een huishoudschool; 6 op een H.B.S.; 1 op een U.L.O.-school; 1 voor hoofd-

acte Fröbelonderwijzeres; 2 voor Stenotypiste; 1 voor analyste en 2 aan een R.K. Meisjespensionaat.

Ten aanzien van de studiebeurzen, die zijn toegekend voor het volgen van een universitaire studie, wordt opgemerkt, dat —gezien het in de Statuten genoemde maximum van f. 1200.00, dat per jaar aan een studiebeurs kan worden besteed— hier slechts sprake kan zijn van een gedeeltelijke tegemoetkoming.

Het Bestuur wijst de verzorgers(sters) van de aspirant-studenten er op, dat zelfs deze gedeeltelijke tegemoetkoming veelal niet gedurende de gehele duur

van de studie zal kunnen worden genomen, zulks in verband met de aanwas en de nog te verwachten aanwas van het aantal aanvragen.

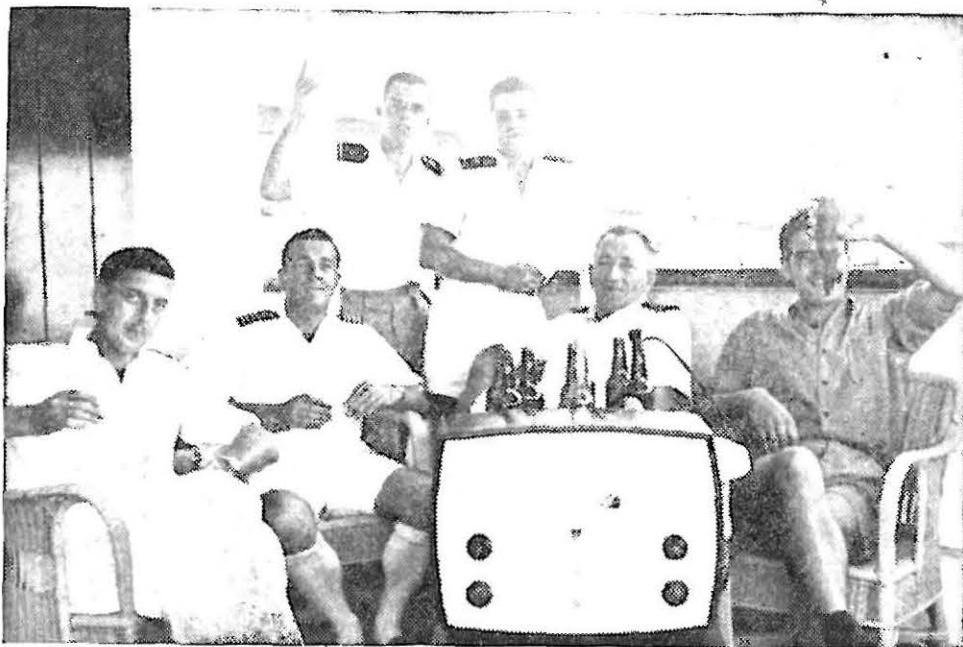
K.P.M.-bijdrage.

Op voorstel van de directeur der K.P.M. heeft de Raad van Bestuur in zijn vergadering van 25 Februari j.l. besloten om voor het studiejaar 1952 een bijdrage te verlenen van f. 12.000.—

De Raad van Bestuur stelt daarmee het Bestuur in de gelegenheid bij de behandeling van nieuwe aanvragen, die voorlopig nog ieder jaar in groter aantal kunnen worden verwacht, het tot dusver gevoerde beleid op dezelfde wijze voort te zetten.

De belangstelling van de Raad van Bestuur voor het „M. C. Koning Studiefonds” —een belangstelling, die materieel tot uitdrukking komt in de herhaalde besluiten tot verlening van ruime extra bijdragen— moge voor de verzorgers der K.P.M.-oorlogsgewonden een geruststelling zijn bij de beoordeling der opvoedingsproblemen, waarmee zij nu of in de eerstvolgende jaren te maken zullen hebben.

„Schip van de week” in beeld



In „de Uitlaat” schrijven wij vaak over de groeten-uitzendingen voor schepen van „Radio Nederland”. Niet vaak echter hebben wij daarvan ’n plaatje. Gezagvoerder Van Dijk van de „Banjuwangi” zond ons bovenstaande foto van de voorbereidingen, die aan boord van genoemd schip werden getroffen om de groetenuitzending van 15 Februari, binnenliggend te Belawan-Deli, te kunnen beluisteren. Over de geslaagde uitzending voor de „Banjuwangi”

leze men elders in dit blad.

K.P.M. BOUWT FLATS

IN SINGAPORE

De directie heeft besloten om te Singapore in samenwerking met de K.C.J.P.L. 40 flats (20 voor iedere maatschappij) te bouwen. Met de bouw zal binnenkort worden begonnen en er wordt verwacht dat zij eind December a.s. gereed zullen zijn.

De flats zullen worden gebouwd op een terrein gelegen aan de Dunearn-Road, circa 4 mijl van het postkantoor. Het K.P.M.-kantoor is per bus in circa 20 minuten en de Orchard-Road Market in circa 10 minuten bereikbaar. De 20 flats zullen worden verdeeld in 5 flats met 1 slaapkamer, 12 flats met 2 slaapkamers en 3 flats met 3 slaapkamers.

Oproep voor huldeblijk

De officieren, adelborsten en cadetten van de Koninklijke Marine, de Koninklijke Landmacht, de Luchtmacht en het v.m. Koninklijke Nederlandsch-Indische Leger, die gedurende hun Duitse krijgsgevangenschap in de kampen te Stanislaw, Neubrandenburg en Tittmoning hebben verbleven, zullen zich zeker nog wel de vele zendingen levensmiddelen (grote kazen, dikke worsten, spek en andere artikelen) herinneren, welke — door tussenkomst van het Deense Rode Kruis — werden ontvangen van enige weldoeners uit Denemarken.

Thans, na ruim 6 jaren, is — via de Deense vice-consul te Harlingen, de heer D. Matak Fontein — gebleken, dat de organisator van deze befaamde zendingen de heer K. WERNER SORENSEN uit Kopenhagen was. In samenwerking met het Deense Rode Kruis wist hij telkens weer van de bezettende Duitse overheid toestemming voor deze zendingen levensmiddelen te verkrijgen, vaak na lange en moeizame conferenties, na vele teleurstellingen en... ten koste van grote financiële offers, die voornamelijk door hem persoonlijk werden gedragen.

Voor dit omvangrijke en moeilijke werk heeft de Nederlandse regering de heer K. Werner Sorensen op 7 Januari 1950 begiftigd met het Officierskruis in de Orde van Oranje-Nassau, een onderscheiding, waarvan de gewezen krijgsgevangenen van de kampen Stanislaw, Neubrandenburg en Tittmoning zeker met grote voldoening kennis zullen nemen.

Op 3 December j.l. heeft de heer Werner Sorensen zijn 60ste verjaardag gevierd. Stemmen zijn opgegaan om dit feit aan te grijpen om ook van de zijde der gewezen krijgsgevangen officieren, adelborsten en cadetten uiting te geven aan hun grote dankbaarheid voor het prachtige werk, dat de heer Werner Sorensen tijdens hun krijgsgevangenschap voor hen heeft gedaan.

Ongetwijfeld zullen alle gewezen krijgsgevangenen van de kampen Stanislaw, Neubrandenburg en Tittmoning instemmen met het plan om aan de heer Werner Sorensen een blijvend aandenken te schenken. Indien ieder een kleine financiële bijdrage (b.v. van tenminste één Nederlandse gulden) levert, zal iets goeds tot stand kunnen worden gebracht.

De hieronder vermelde commissie heeft zich bereid verklaard om de gelden te ontvangen en te beheren en t.z.t. het huldeblijk aan te bieden.

Door plaatsing van deze oproep in verschillende tijdschriften en bladen van Marine, Landmacht en Luchtmacht etc. wordt gehoopt een zo groot mogelijk aantal gewezen krijgsgevangen marine- en koopvaardij-officieren,

adelborsten en cadetten te bereiken. Voorts wordt een ieder verzocht mede te helpen om aan dit plan de nodige bekendheid te geven.

De bedragen, welke gaarne spoedig worden ingewacht, kunnen per postwissel dan wel per girorekening worden toegezonden, onder vermelding „Huldeblijk Werner Sorensen” aan de gep. Kapitein ter zee van administratie M. J. C. Klaassen, Araweg 14 te Wassenaar, postrekening no. 76306, of aan de gep. lt.-kolonel der militaire administratie H. G. Horn, Vivienstraat 13 te 's-Gravenhage, postrekening no. 218219.

De commissie „Huldeblijk Werner Sorensen”:

M. J. C. KLAASSEN

gep. kapitein ter zee van administratie,

H. G. HORN

gep. luitenant-kolonel der militaire administratie,

D. MATAK FONTEIN

Vice-consul van Denemarken te Harlingen.

(Deze oproep zat als bijlage in het December-nummer van het „Marineblad”. Wij menen, dat zij ook voor enkele K.P.M.-ers van belang kan zijn. Red. Uitlaat).

Grotere veiligheid ter zee

De Internationale Conventie voor de veiligheid op zee, die in 1948 te Londen werd gehouden en inmiddels door het vereiste aantal staten is geratificeerd, treedt daardoor per 19 November 1952 in werking. De conventie stelt in de eerste plaats grotere veiligheidseisen aan vrachtschepen, die als zij groter zijn dan 500 br. ton moeten voldoen aan vele eisen, die tot nu toe alleen voor passagiersschepen golden. Voor zowel passagiersschepen als vrachtschepen gaan strengere voorschriften gelden in zake uitrusting met brandmeldings- en brandblusapparaten.

Schepen boven 1600 Brt. dienen minstens 1 motorboot of 1 schroefreddingboot aan boord te hebben en uitgerust te zijn met een radio-richtingzoker. Voor passagiersschepen gaan voorts speciale constructie-eisen gelden, waardoor het schip ook in geval van nood over de nodige stabiliteit blijft beschikken en de reddingsmiddelen bruikbaar blijven. Het voldoen aan al deze eisen zal de exploitatiekosten der aan de conventie deelnemende landen (waaronder Nederland) aanzienlijk verhogen.

Uit „de Telegraaf”.

„TJIPAJUNG-ODE”

De „Marinica Ode” heeft de dichtdader van K.P.M.-ers schijnbaar wijd opengezet. Thans ontvingen wij van een K.P.M.-dichter, die onbekend moet blijven, omdat wij zijn naam onder zijn dichtproeve niet hebben kunnen ontletteren, een ode aan het K.P.M.-Verlofscentrum „Tjipajung”. Niet alleen omdat wij geloven in het beginsel „gelijke monikken gelijke kappen”, maar ook omdat wij zelf geregeld op Tjipajung komen en vinden dat de C.D. en de heer en mevr. Pesik al lang zo'n pluimpje verdienen, willen wij deze „Tjipajung-Ode” gaarne een plaatsje geven.

Na de „Marinica”-rijmerij,
volgt van Tjipajung iets van mij.
Wij zijn daar nu al vaak geweest
en altijd was het weer 'n feest.
De Pesiks zorgen goed voor elk,
't ontbreekt er nog aan verse melk
en... water in het zwembassin.
Maar ook dát komt 'r nog wel in. (?)

Voor kinderen zijn er schommels, wippen,
en verse eitjes van de kippen.
Zij kunnen volop daar genieten:
ik mag dat wel voor die bandieten.
'n Waar festijn: aan de arm van Moe,
dagelijks naar 't S.M.N.-bad toe.
Ze kunnen duiken, spart'len, spelen.
Het gaat hen heus niet gauw vervelen.

Het diner is er 'n lekkerny,
zo'n rijsttafel een smulpertij.
Vooraf een glaasje aan de bar,
't zij port, of pils of „ouwe klaar”.
Daarbij gezellig saâm wat praten,
maar houdt de klok wel in de gaten!
Gezelligheid kent uur noch dagen
daarboven in die bungalow!
'k Gelooft niet, dat iemand heeft te klagen.
Men krijgt de „koude neus” cadeau!

Grootse na-oorloge rehabilitatie

Thans grotere tonnage dan voor de oorlog
Belangrijke bron van inkomsten

De Nederlandse kustvaart is eigenlijk ontstaan uit de vaart der turf-schippers van de Groninger en Drentse veenkolonieën in de 19e eeuw. Deze vaart — eerst op de binnenwateren — breidde zich in de loop der jaren uit tot de Noord- en Oostzee, doch nam in de 19e eeuw meer en meer in betekenis af. Hiervoor waren verscheidene oorzaken aan te wijzen: de concurrentie van de zich ontwikkelende stoomvaart, het ijzer en later het staal, dat het hout als bouw materiaal voor de schepen ging vervangen (doch waartoe de conservatieve schippers niet wilden overgaan) en niet te vergeten de ondeskundigheid van de scheepsbouwers. Eerst aan het einde van de vorige eeuw werden de houten koffen geleidelijk vervangen door ijzeren tjalken en schoeners. Later werden zij van staal gebouwd en tijdens en na de eerste wereldoorlog werden zij ook vaak met een hulpmotor uitgerust. In de periode na de eerste Wereldoorlog werden vele van deze motorschoeners naar het buitenland verkocht en de meer moderne motor-kustvaartuigen — tegenwoordig „coasters” genaamd — kwamen in hun plaats. De opkomst van de dieselmotor als scheepsvootstuwing leidde tot de wederopleving van onze kustvaart. Er waren natuurlijk nog vele moeilijkheden te overwinnen, doch toen Nederland in 1936 ook de gouden standaard losliet, betekende dit voor onze nationale scheepvaart een belangrijke positieverbetering en dientengevolge begon ook voor onze kustvaart weer een betere tijd.

Voor de oorlog: 129.908 ton

Omstreeks diezelfde tijd ging ook de bouw van kustvaarders met rasse schreden vooruit. Enkele van onze grote werven gingen zich ook met de bouw van dit soort schepen bezig houden. Deze werven gingen niet meer uitsluitend af op de ervaring van de kapitein-eigenaren, doch namen zelf proeven in sleep-tanks en brachten allerhande verbeteringen aan. Tevens verbeterde ook het zeevaartonderwijs voor de groep der kapitein-eigenaren en ook de oprichting van de scheepshypotheekbanken droeg niet onbelangrijk bij tot de verbetering en uitbreiding van onze kustvaart. Op 1 September 1939 omvatte onze handelsvloot 536 van deze coasters met een bruto inhoud van 129.908 ton.

Onze verliezen van dit soort schepen in de oorlog was zwaar. Diegenen, die in Mei 1940 nog naar het buitenland konden ontsnappen, hebben de gehele oorlog in dienst van de geallieerden gevaaren, voornamelijk in de zo gevaarlijke wateren rond het Britse en Ierse Eiland. Van degenen, die in Nederland waren achtergebleven, eiste de bezetter zijn deel. Zo hadden wij in September 1945 nog slechts 387 coasters over, met een bruto inhoud van 98.041 ton. Meer dan 30.000 B.R.T. was in de oorlog verloren gegaan!

Herbouw

De Nederlandse reders hebben hun vloot na de oorlog in een snel tempo herbouwd en de kustvaart-rederijen en kapitein-eigenaren zijn daarbij zeker niet achtergebleven. In een nog sneller tempo dan onze grote zeeschepen, kon-

den zij worden voltooid en kon de vloot weer worden herbouwd, waarvan speciaal de Groningse werven als belangrijkste leverancier moeten worden genoemd. Deze hadden bovendien het grote voordeel, dat hun werven niet noemenswaard waren vernield en dus de bouw konden hervatten, zodra er materiaal beschikbaar was.

De na-oorlogse dagbladen zijn nog beperkt van omvang en geven slechts sporadisch berichten over dit bij uitstek nationale bedrijf, maar wanneer men scheepvaartbladen naslaat, ziet men dat er bijna geen dag voorbijgaat, of men leest van tewaterlatingen of proeftochten van nieuwe kustvaartuigen. Zonder ophouden loopt de één na de ander van stapel!

Grotere tonnage

Vergelijken wij nu de kustvaart van thans met de periode van vòòr de oorlog, dan vallen er verscheidene verschillen te constateren. In de eerste plaats zijn de moderne coasters aanzienlijk groter dan in 1939. Toen bedroeg de gemiddelde grootte van onze coasters 242,3 brt., — volgens de jongste cijfers van 1 October 1951 — is dit cijfer gestegen tot 397,7 brt.! En dat dit cijfer naar verhouding niet nog veel hoger ligt is te wijten aan de oudere coasters die nog in de vaart zijn en dit cijfer drukken, want een zeer groot deel van onze moderne coasters meet 499,9 brt. (De grens van de coaster-tonnage ligt immers bij de 500 brt.) Bovendien slaagt men erin het draagvermogen van de mo-

derne coasters aanzienlijk groter te maken dan voorheen, door bepaalde onvolledigheden in de wetten en voorschriften te ontduiken, waardoor het nuttig effect van de schepen niet onbelangrijk is toegenomen.

Structuurwijziging

Een tweede belangrijk verschil is het langzamerhand verdwijnen van de kapitein-eigenaren. De reden hiervoor is gemakkelijk aan te wijzen. Vòòr de oorlog waren de kosten voor een nieuw schip vaak te zwaar voor een enkele kapitein, doch met behulp van de scheepshypotheekbank kon de kapitein-eigenaar bijna steeds zijn coaster doen bouwen. Vaak geschiedde dit ook in combinatie met leningen van de scheepsbouwer en van de motorfabrikant, terwijl familieleden van de betrokkene het onbrekende dan nog „bijspijkerden”. Het gebeurde zelfs vrij vaak, dat de koper nog geen of slechts 10% van de koopsom zelf bezat. De oorlog bracht hierin een algehele ommekeer: de scheepsbouwprijzen zijn in vele gevallen opgelopen tot het vijfvoudige van vòòr de oorlog en de grote vraag naar tonnage deed ook de oudere schepen sterk in waarde stijgen. Het valt te begrijpen, dat onder deze omstandigheden vele kapiteins niet aan nieuwbouw konden denken, door in de groep van kapitein-eigenaren een stilstand intrad. Aanvankelijk schonk men hieraan niet veel aandacht, maar de groep werd kleiner en kleiner en dit moest tenslotte wel de aandacht trekken in scheepvaartkringen. Dit heeft ertoe geleid, dat verscheidene mensen uit de scheepvaartwereld bijeen zijn gekomen met het doel uit deze impasse te geraken. Met de oprichting van een coöperatieve vereniging hoopt men een lichaam te scheppen, dat credieten aan de toekomstige kapitein-eigenaren zal verstrekken. De ervaring heeft wel geleerd, dat in het verleden kapitaalverliezen vrijwel nimmer zijn voorgekomen. Reeds heeft een groot aantal reders hun medewerking toegezegd, evenals tal van bedrijven en binnenkort zal de oprichtersvergadering worden gehouden. Zo hoopt men de groep van kapitein-eigenaren weer langzamerhand uit te breiden.

De grote rederijen

Een derde punt is dat ook tal van onze grotere rederijen tegenwoordig verscheidene coasters in bedrijf hebben. Een rederij als b.v. de Hollandse Stoomdertiger jaren uitsluitend de kleinere boot Mij. — die tot het begin van de „short sea traders” exploiteerde — beschikt thans voor haar lijndiensten op Engeland, Schotland, Wales, Ierland en IJsland, uitsluitend over moderne coas-

Slot: zie pag. 12

VIER NIEUWE SCHEPEN BESTELD

De laatste tijd lazen wij in enige kranten berichten over nieuwbouwplannen van onze maatschappij en daar deze berichten niet geheel juist waren, komt het ons gewenst voor de juiste stand van zaken te geven.

Onze nieuwbouw in Nederland is te splitsen in een groep van 2 schepen, waarvan de bouw reeds is begonnen en een groep van 4 schepen, tot de aanbouw waarvan onze directie eerst kortgeleden toestemming van de Raad van Bestuur kreeg.

De eerste groep bevat de beide enkel-schroefsvrachtschepen, genaamd *Van Linschoten* en *Van Spilbergen*, die we in de loop van het volgende jaar hier verwachten. Hierover is in „de Uitlaat” reeds uitvoerig geschreven.

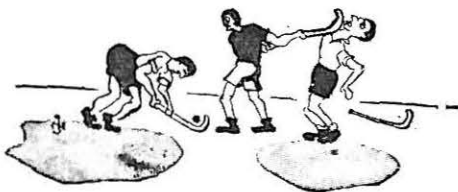
De tweede groep van onze nieuwbouw bestaat uit 4 enkelschroef vracht- en passagiersschepen. Bij een diepgang van 5.80 m hebben deze schepen een draagvermogen van 3800 ton. Zij mogen 800 tussen-dek-passagiers vervoeren en zullen een dienstsnelheid van 14 mijl krijgen.

Indien geen dekpassagiers worden vervoerd, mogen deze schepen een diepgang hebben van 6.70 m, waarbij het draagvermogen 4900 ton en zal de dienstsnelheid 13½ mijl bedragen. Wel kunnen er altijd 12 hutpassagiers meereizen.

De bouw van deze 4 schepen, welke —naar men verwacht— in 1954 zullen worden opgeleverd, is gegund aan 4 werf, welke reeds meerdere schepen voor de K.P.M.-vloot bouwden, n.l. P. Smit Jr. te Rotterdam; Bijker te Gorinchem (dochtermaatschappij van de N.V. Kon. Mij de Schelde te Vlissingen); Boele te Bolnes en C. van der Giessen en Zonen te Krimpen aan de Yssel.

Deze schepen zullen 3 ruimen voor de motorkamer en 1 er achter krijgen, dus een indeling als de *Wai*-schepen.

Als bijzonderheid kunnen wij nog mededelen, dat deze schepen de eerste van onze eigen nieuwbouw zullen zijn, die een geheel gelaste huid krijgen en waarop het electrisch lassen meer dan tot nu toe gebruikelijk bij onze maatschappij toegepast zal worden.



Sedert het vorige verslag zijn slechts 2 competitie-wedstrijden gespeeld. Op 16 Febr. kwam de K.P.M. in het veld tegen VIC I. Ofschoon op het beste veld in Djakarta gespeeld, is dit niet een wedstrijd geweest, waar wij met plezier op terugzien. Het spel was ruw en de stemming beslist niet sportief. Vóór de rust wist midvoor Reyneker uit een voorzet van rechtsbuiten Jüch te scoren. Na de rust kon linksbuiten Boom de bal nog eens tussen de palen werken, terwijl één doelpunt tegen werd gescoord.

De wedstrijd, welke op 23 Febr. tegen VIC III had moeten worden gespeeld, kon geen doorgang vinden wegens afgekeurde velden.

De wedstrijd op 8 Maart tegen Sportclub IV gaf een snel, open en prettig spel te zien. Voor de rust waren de onzen in de meerderheid.

Vrijwel geen enkele maal kwam de bal in de K.P.M.-helft en de rust bracht een 2—0 voorsprong. Na de rust zetten de Sportclub-mensen alles op alles en de achterhoede, die in de eerste helft niet veel te doen had gehad, werd hierdoor overrompeld (2—1). Enige supporters wisten de K.P.M.-voorhoede echter bijtijds te overtuigen, dat deze stand niet zulke beste aspecten toonde.

Er werd een behoorlijk schepje op gelegd en de tegengoals kwamen vlot en regelmatig. Toen „einde wedstrijd” werd gefloten, was de stand dan ook 7—1 voor ons. Wel wat geflatteerd maar niettemin verdiend.

In ons vorig artikel meldden wij al, dat het K.P.M.-elftal nog bovenaan de ranglijst van afd. 2 staat. Wanneer U deze bekijkt, zult U wel zien, dat er gelukkig werd gespeeld, maar ook, dat we nog geen afdelingskampioen zijn. Er kan nog veel gebeuren en dus hockeyers: weest op Uw hoede! De stand aan de kop is:

KPM	13	11	2	0	24	61—8
BVC II	15	11	1	3	23	46—19
VIC I	15	10	0	5	20	49—24
COMB II	12	7	3	2	17	39—22

Er staan nog een paar zeer zware wedstrijden te wachten. Er volgt nog een wedstrijd tegen Sportclub IV op 5 April en nog 2 wedstrijden tegen VIC III. Alles is dus nog mogelijk en wij kunnen nog niet te optimistisch zijn. Daarom het advies om tot het laatste vol te houden.

Hockey :

K.P.M. NOG ONGESLAGEN! MISSCHIEEN WORDT ZIJ KAMPIOEN

Op 1 Maart werd een vriendschappelijke wedstrijd gespeeld tegen U.V.S. II. Dit was eigenlijk een vergissing van de competitie-leiding, daar er reeds twee wedstrijden tegen dit team waren gespeeld, maar daarom een mooie gelegenheid om enige reserves op te stellen. Met genoeg kunnen wij constateren, dat de trouwe opkomst bij de trainingsdagen goede resultaten heeft afgeworpen. Dit vriendschappelijk partijtje werd met 3—0 in een goede en sportieve sfeer gewonnen.

Op Dinsdag 4 Maart werd weer een vriendschappelijke wedstrijd gespeeld tegen de Nederlandse Militaire Missie, die deze wedstrijd speciaal had aangevraagd als training voor haar optreden in Bandoeng. Daar de N.M.M. enige zeer goede spelers uit de eerste klasse in haar gelederen had, kwamen wij met ons sterkste team in het veld. Het was een stoer partijtje, hetgeen echter niet mocht verhinderen, dat ze tegen het goed combinerende en door de competitie geharde team van de K.P.M. met 5—1 het onderspit moest delven. Misschien hebben onze tegenstanders van de les in Bandoeng profijt gehad.

Dit was tevens de afscheidswedstrijd van rechtsbinnen Walet, die naar Singapore is vertrokken. Wij missen aan hem een prettige en doortastende speler, die zich tevens veel moeite getroostte om de vriendschappelijke sfeer in het K.P.M.-elftal te houden.



„Zouden ze ons 'n vrijkaart sturen?”

Ongeluk met twee coasters

Onderzoek wordt ingesteld

De coasters „Lepar” en „Leok” —de vroegere „Noemfoer” en „Nila” — zijn respectievelijk op 21 en 22 Maart j.l. door een bijna identiek noodlot achterhaald, in brand gevlogen en gezonken, zulks respectievelijk te Djambi en te Pakanbaru. Naar de oorzaken van de beide rampen, waardoor 1 Indonesische schepeling wordt vermist en 4 anderen zijn gewond, wordt zowel van overheidszijde als van maatschappijwege een diepgaand onderzoek ingesteld, op de resultaten waarvan wij niet vooruit willen lopen.

Bij de brand op de „Leok” heeft de gehele bemanning van het schip onder leiding van gezagvoerder Volmer zich bijzonder heldhaftig gedragen door het reeds brandende schip, waarvan zij wist, dat het met zijn lading benzine en petroleum in drums elk ogenblik zou kunnen ontploffen, van de kade te verhalen. In een brief, welke de „Caltex” te Pakan Baru hierover aan de maatschappij heeft gezonden, is dit optreden hogelijk geroemd. Andere schepen, in de haven van Pakanbaru binnenliggend, alsmede tankinstallaties aan de wal zijn hierdoor gespaard gebleven.

Bij het onderzoek naar de oorzaken der branden is een bezoek gebracht aan

de in de haven van Tandjong Priok binnenliggende „Lebak”, die op gelijke wijze is uitgerust als de beide verloren gegane benzine-coasters.

Copra in brand.

Intussen werd ook bericht ontvangen, dat ons m.s. „Kalianget” op 21 Maart j.l. nabij Merauke brand kreeg in de lading copra, welke zich aan boord bevond.

Volgens latere berichten slaagde de bemanning van het schip er na vijf uren hard zwoegen in de brand meester te worden. Het schip is daarna teruggestoomd naar Merauke, waar alle beschadigde lading werd gelost.

Foto's van wijlen gezagv. De Schepper.

Enige dagen voor haar vertrek naar Nederland werd mevrouw de Schepper, weduwe van wijlen gezagvoerder J. H. de Schepper, haar tas ontstolen, waarin o.a. vrijwel alle foto's zaten, die zij nog van haar overleden man had.

Vermoedelijk zullen er op de vloot nog wel mensen zijn, die foto's hebben van wijlen gezagvoerder J. H. de Schepper. Wij zouden U zeer erkentelijk zijn als U deze zoudt willen afstaan t.b.v. mevrouw De Schepper. Speciaal fototjes uit zijn Bombaytijd e.d. zijn zeer welkom. Als U deze zoudt willen opzenden aan employé H. J. Janssen, Algemene Dienst Paketvaart Soerabaja, zullen deze foto's worden gesorteerd en eventuele overblijvende exemplaren aan inzenders worden geretourneerd.

EN TENSLOTTE....

Strevend naar ontspanning door en voor het personeel brengt de Sport-Vereniging-Paketvaart U op Vrijdag 18 en Zaterdag 19 April a.s. in „Podium” — kleine zaal van „Garden Hall”, Dierentuin —

EEN PREMIERE VOOR DJAKARTA!

het blijspel van Norman Krasna



per luchtpost („Dear Ruth”)

in een vertaling van Jan Teulings.

door

„DIE RIJCKE REEDERS”

- Toegang gratis en uitsluitend voor personeelsleden en genodigden
- Aanvang der voorstelling 20.00 uur precies.
- Plaatsbespreken —verplicht— van 5 April a.s. af voor beide avonden bij: A. van Pelt, afd. Cm.3A., H.K.
- Programma's verkrijgbaar bij het plaatsbespreken voor S.V.P. leden gratis, voor niet-leden ad Rp. 1.50.

RESERVEERT TIJDIG....!

"Zee" en "Deining" zeilen om beker

Stm. Wakka heeft 't maar druk!

De aantrekkelijkheid, welke uitgaat van de onderlinge K.Z.T.P.-wedstrijden om de fraaie zilveren „Prinses Juliana“-Beker, demonstreert zich meer en meer. De uitdagingen vliegen heen en weer en nauwelijks heeft een jachteigenaar de trofee op zijn naam gebracht, of hij ziet zich van andere zijde weder de handschoen toegeworpen.

Zeker is, dat zowel winnaar als verliezer een groot voordeel trekken uit de ervaringen, welke deze duels opleveren, hetgeen in het komende zeilseizoen ongetwijfeld tot uiting zal komen.

Van de 16 mtrs der K.P.M.-vloot ontmoetten in de afgelopen maand op de rede van Tandjong Priok de Zee, met stuurman Wakka als uitgedaagde en de Deining met stuurman Van Santen als uitdager elkaar. Als wedstrijdtraject was baan 6, welke van „Julianabaak“ via boei 6 en van Dorthboei naar de finish loopt en tweemaal dient te worden gezeild, gekozen. De wind, welke uit het N.W. doorstond met kracht 3 maakte een goede start mogelijk. Met twee seconden was de Zee het eerst over de afvaartlijn, gevolgd door de Deining. Op het traject naar boei 6 ontwikkelden zich al dadelijk vinnige loefmatches, welke duidelijk maakten, dat de rivalen elkaar niet veel toegaven.

Op het kruisrak naar Van Dorthboei gingen de kemphanen echter uit elkaar. Wakka zocht het om de Noord, teneinde het kruisrak naar Van Dorth het best te kunnen bezeilen, terwijl Van Santen het om de West zocht. Toen voor de eerste maal „Julianabaak“ werd gerond, bleek dat de Zee een voorsprong van 5 minuten had verkregen. Beide stuurlieden volgden na boei 6 de oude taktiek, waarbij Van Santen het kalme water van de haven opzocht, waarvan de in de baai staande stroom geen last werd ondervonden. Inderdaad wist de Deining aldus enkele minuten op haar achterstand in te lopen.

De Zee kon echter haar voorsprong behouden en ging met een zeiltijd van 3 u. 32 sec. als eerste door de finish. Deining had een zeiltijd van 3 u. 3 min. 7 sec.

Nauwelijks gemeerd, had stuurman Wakka weder een uitdaging in ontvangst te nemen.

Kort daarop heeft de heer Wakka de beker tweemaal achtereenvolgend tegen Schobbejak, stuurman Brandsma. Nog steeds was het prachtig zeilweer. Er stond een matige wind, er

was een rustige zee, kortom het was ideaal weer voor een wedstrijd. Ditmaal werd baan 6 benut. Langzaam, doch zeker behaalde Schobbejak een kleine voorsprong. Bij het rif Van Dordth had de Zee een achterstand van ongeveer 60 meter. Bij het ingaan van de 2e ronde lag Schobbejak ongeveer 5 minuten voor. Toen begonnen op het land de regens te vallen, terwijl op zee de wind totaal weg viel. Na een kort beraad besloot men op de „toren“ een motorboot uit te sturen om de beide jachten te praaieren.

Schip van de week:

Geslaagde uitzendingen in Februari

Op 21 en 23 Maart j.l. waren als Oosterschip in de uitzending van „Radio Nederland“ aan de beurt het s.s. „Karsik“ en het m.s. „Reyniersz“ van onze Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

Over de uitzending van 15 Februari j.l. schreef kapitein H. J. van Dijk, gezagvoerder van ons m.s. Banjuwangi:

„... Mede namens alle officieren van het m.s. „Banjuwangi“ betuig ik U hartelijke dank voor Uw bemoeienissen ter gelegenheid van de groetenuitzending van het „Schip van de Week“ van 15 Februari j.l.

Wij zijn allen trouwe luisteraars van de Wereldomroep, maar de persoonlijke oproep van eigen familieleden is wel een heel bijzonder evenement, vooral de gescheiden gezinnen. Wij hadden de eerste uitzending op de 13 en de tweede op de 25 meter een zeer goede ontvangst, liggende te Belawan-Deli, en de stemmen van allen, die ons zo zeer lief zijn, kwamen zeer helder door.

Ook voor Uw persoonlijke en muzikale groet danken wij Uw allen zeer.”

De echtgenote van de le stuurman van de Banjuwangi, mevrouw Van der Vuurst de Vries-Jack, schreef ons:

„... Yesterday I received news from my husband about the reception of the broadcast of the „Koopvaardij-programme“ on Feb. 15th last. He wrote: „For two days already we have been in great expectations for the PCJ-programme and especially as it has been so clear lately. Then on the day of the broadcast we were in Belawan. Shortly after six o'clock we were all gathered outside my

Men was bang, dat door deze windstille de jachten niet voor donker terug zouden zijn. De motorboot koos zee, spoedig werden beide jachten gepraaid. Toen bleek, dat stuurman Wakka er niet veel voor voelde de hulp van de motorboot in te roepen. Hij wilde de wedstrijd uitzeylen, vooral toen er weer een lichte bries opstak. Bij nader inzien liet stuurman Wakka dit voornemen varen, toen hij begreep, dat men voor donker dan niet thuis zou zijn.

De beide zeilers staken de hoofden bij elkander en besloten de wedstrijd nog eens over te zeilen. Terwijl stuurman Brandsma de hulp van de motorboot inriep, besloot stuurman Wakka op eigen kracht terug te keren. Het was reeds donker, toen beide zeilers voet aan wal zetten.

cabin, having ordered drinks with croquets and Russian eggs which the captain had ordered specially to go along with the drinks. As you know we were the first ship and when our name was mentioned we went to the second's cabin to listen privately, though we could hear it distinctly where we sat outside. Both your voice and father's came through perfectly clear and I could hear every word you both said”.

I might add privately, that my husband said, my part was so well done that he was overcome by emotion and I put everything into my last sentence. So you see there was a very good reception and it was even clearer and better the second time. They had a snapshot taken of the group around the radio.” (Zie elders in dit nummer).

Kapitein H. Zeylstra gezagvoerder van het s.s. Palopo schreef ons uit Makassar:

„... Gaarne betuig ik U hierbij mijn hartelijke dank voor Uw, op hoge prijs gestelde, groetenuitzending aan het s.s. „Palopo”.

De ontvangst was, liggende te Makassar, zeer goed in de 16 meterband. (13 meterband minder, voornamelijk door te dicht er tegen aan liggende andere stations). Ook de herhaling later op de avond was zeer duidelijk, doch het beste op de 25 meterband, hoewel ook daar een paar andere stations vlak er bij enigszins storend werkten. Overigens was de 25 meter band zo mogelijk nog duidelijker dan de eerste uitzending op 16.88 meter.”

Het nieuwe vrieshuis geopend

De C. D. in "geconcentreerde" vorm

In Tandjong Priok staat een Indonesisch —en vermoedelijk zelfs wel een Aziatisch— unicum: het op 18 Maart j.l. door onze president-directeur mr. Hens officieel geopende nieuwe koel- en vrieshuis van onze maatschappij. Als we het bij die naam noemen, geven we eigenlijk maar gedeeltelijk weer, wat het nieuwe gebouw bevat. Men kan in feite zeggen, dat het „de C.D.” is, met annex keukens en eetzaal voor het op Tandjong Priok bij de K.P.M. werkzame personeel.

Opening door mr. Hens.

De opening van het nieuwe koel- en vrieshuis —zoals we het gemakshalve, ook in het besef van de onvolledigheid van deze kwalificatie, maar zullen blijven noemen— was een van de laatste publieke ambtsdaden van president-directeur mr. Hens. In zijn redevoering tot de genodigden —onder wie Indonesische autoriteiten, vertegenwoordigers van andere scheepvaartmaatschappijen en persmensen— memoreerde mr. Hens de geschiedenis van de bouw. Het besluit daartoe werd genomen in een directie-vergadering in Januari 1949, toen mr. Hens het president-directeurschap nog niet eens had aanvaard. Het heeft de volle periode van zijn president-directeurschap geduurd eer het klaar was en het moet voor mr. Hens een bijzondere voldoening zijn geweest, dat hij de officiële opening nog vlak voor zijn aftreden en vertrek heeft mogen verrichten. De lange duur van de bouw is een gevolg geweest van materiaal-tekorten —hetzij uit natuurlijk gebrek aan bepaalde onderdelen op de wereldmarkt, hetzij door geforceerde tekorten, die een uitvloeisel waren van diefstal— maar

er is star volgehouden en tenslotte is het koel- en vrieshuis er gekomen.

Indonesisch product

Hierbij kan worden aangetekend, dat —in samenwerking met de technische- en bouwkundige afdelingen van onze maatschappij— dit koel- en vrieshuis geheel hier in Indonesië is ontworpen en berekend en dat een groot deel van de verwerkte materialen ook in Indonesië zijn vervaardigd. Voor de maatschappij —en derhalve indirect voor de Indonesische archipel— betekent dit een miljoenen-investatie, die opnieuw illustreert de mate van het vertrouwen, welke de bedrijfsleiding koestert in het uiteindelijke economische herstel van Indonesië en de positie van onze vervoersmaatschappij in het Indonesische bestel.

Technische bijzonderheden

Wij willen onze lezers een aantal technische bijzonderheden niet onthouden. De koel- en vriesinstallatie is berekend op afkoeling van 7 lokalen op

0° C.; 11 lokalen op 10° C. en 2 lokalen op 30° C.; de vervaardiging van 6 ton ijs per etmaal; het invriezen van 10 ton vriesgoederen per dag; het afkoelen van 12 ton koelgoederen per dag en het opnieuw afkoelen van aangevoerd, elders ingevroren vlees van 0° op -10° (tot 280 ton per dag).

Niet alleen, is de gehele installatie hier te lande ontworpen, doch ook een groot gedeelte van de apparatuur is hier te lande vervaardigd. Ook de montage, beproeving en in bedrijfstelling werden door „Geveke & Co's Technisch Bureau” verzorgd.

De machinekamer —als middelpunt van het gehele koel- en vriesbedrijf— heeft geen enkele directe verbinding met het eigenlijke koelhuis. In de machinekamer kan elke koel- en vriesruimte willekeurig in en buiten bedrijf worden gesteld, waarbij o.a. door een in de machinekamer opgestelde elektrische thermometer-installatie de bedrijfstemperaturen van elk lokaal afzonderlijk kunnen worden opgenomen en gecontroleerd.

Van de koelmachines van het Amerikaanse fabrikaat „Frick Co.” is één compressor als volle reserve beschikbaar, zoals dit ook het geval is met de condensatoren en de koelwaterpompen.

De koelmachines hebben een totale capaciteit welke overeenkomt met de smeltwarmte van ruim 4000 k.g. ijs per uur.

Voor de gehele installatie werd een geïnstalleerd motorvermogen van 300 p.k. opgesteld. Voor het terugkoelen van het condensorwater is een grote koelwatertoren met geforceerde luchtcirculatie opgesteld, waardoor met bijzonder gunstige bedrijfsverhoudingen gewerkt kan worden en ook onder tropische verhoudingen een hoog rendement is gewaarborgd.

Onnodig te zeggen, dat voor het gehele bedrijf uitsluitend de modernste apparatuur toepassing heeft gevonden. Speciaal de afdeling voor het invriezen van levensmiddelen is interessant en effectief. Aanwezig zijn 2 diepvries-cellen, welke willekeurig en afwisselend in bedrijf kunnen worden gesteld en waar een temperatuur tot -30° C. gemakkelijk kan worden bereikt. De in te vriezen levensmiddelen worden in de keukenafdeling op speciaal daarvoor ontworpen plateau-wagentjes opgestapeld. Deze worden na het vullen in de sluis gereiden en dan direct na elkaar in de invries-cellen geplaatst. Door een drukknop worden dan de invries-cellen auto-

Slot: zie pag. 11



Aanblik van het nieuwe gebouw

◇ Uit Nederland hebben wij bericht ontvangen, dat op 24 Februari j.l. te Bussum is overleden de oud-stuurman onzer maatschappij, de heer J. B. Richter.

◇ 1e stm. F. J. Woudstra is met zijn gezin van een in Australië doorgebracht E.V. te Singapore teruggekeerd.

◇ 1e stm. A. F. de Bruyn is van zijn E.V. te Djakarta teruggekeerd.

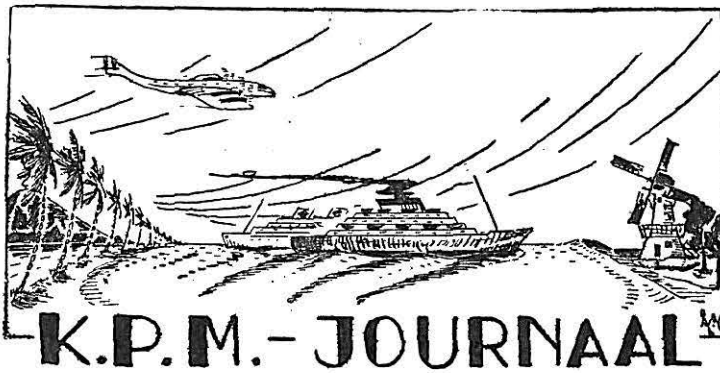
◇ 1e stm. H. P. Valk is per vliegtuig met E.V. naar Nederland vertrokken.

◇ Met het m.s. *Willem Ruys* zijn medio Februari de hfdwtkn. G. J. Stam, J. Joha, H. J. Riko, en F. Kleian van hun E.V. in dienst teruggekomen. Ook de 2e wtk. H. F. Huzink keerde met dit schip van E.V. terug. Aan boord bevonden zich voorts de nieuw-aangenomen 5e wtk. H. L. Schout, alsmede de deels van de opleiding afkomstige, deels van buitenaf aangenomen nieuwe leerling-werktuigkundigen (van wie een deel te Singapore debarkeerde): C. Ligtenberg, A. W. R. Tetenburg, A. Fortgens, G. Doesburg, J. A. Faber, L. H. Bieringa, C. F. v. Beukering, J. Grevink, J. A. H. v. d. Kraats, J. W. Brinkert, I. v. d. Berg, A. Vogel, L. J. Gillissen, D. C. Westerbeek, D. J. Jansen, D. van Noort, R. H. Stelter en A. v. d. Brink. Wij heten hun allen hartelijk welkom in Indonesië en bij de K.P.M.

◇ De hfdwtkn. W. Schneider, C. Hondsmark en J. H. Woldringh zijn eind Maart per vliegtuig van gezins-scheidingsverlof en E.V. teruggekeerd.

◇ Op 18 Februari j.l. —aldus een bericht uit Nederland— is de gepensioneerde hoofdwerktuigkundige W. Kerkhof te Limmer (Noord-Holland) overleden.

◇ Hfdwtk. T. A. Langendijk is eind Februari per vliegtuig van in Nederland doorgebracht gezins-scheidingsverlof teruggekeerd.



◇ 2e wtk. G. Jansen keerde per vliegtuig van E.V. terug.

◇ Hfdwtk. H. Koning is per vliegtuig van gezins-scheidingsverlof te Singapore teruggekeerd, waar hij werd geplaatst op het m.s. *Wabatong*.

gearriveerd om hun dienstverband bij de maatschappij te beginnen. Wij heten hen van harte welkom. Ditzelfde geldt voor de nieuwe 5e wtk. J. L. H. Osinga, die op 1 Maart alhier arriveerde.

◇ De 2e wtk. H. J. Jansen

JUBILARISSEN IN APRIL 1952.

25 Jaar

1-4-1952:

D. TABELLESSY	Pakh. II/1e kl.	Ambon
SALIHIN	Oppasser I	Afd. Passage

7-4-1952:

PALALAJANG	Mandoer	Makasser
------------	---------	----------

9-4-1952:

J. B. PAIS	Ladingklerk	
------------	-------------	--

13-4-1952:

MOH. EFFENDI	H.K. II	Paneh
--------------	---------	-------

19-4-1952:

W. v. d. REST	Gezagvoerder	
J.A. v.d. BROEK		
HUMPHREY	Gezagvoerder	

30-4-1952:

K. G. PELEALU	H.K. II	Menado
---------------	---------	--------

◇ De 2e wtk. A. den Hartog en de 3e wtk. J. B. Visser zijn met het m.s. *Sibajak* met E.V. naar Nederland vertrokken.

◇ 2e stm. Th. Terhorst keerde eind Februari per vliegtuig van E.V. te Djakarta terug.

◇ De nieuw-aangenomen 4e stl. W. v. d. Hage Jr., G. J. v. Walraven en J. G. Brunings, alsmede de (K.V.) 2e stm. H. J. v. Luyn zijn begin Maart te Djakarta

is eind Februari van zijn E.V. per vliegtuig in Indonesië teruggekeerd.

◇ Met het m.s. *Oranje*, dat op 18 Maart uit Nederland te Tandjong Priok arriveerde, reisden de volgende leden van ons personeel: gezagv. G. Luidenga (terug van gezinsscheidingsverlof), 1e stm. J. F. Kiepe met zijn echtgenote (doorgereisd naar Soerabaia); hfdwtk. C. Looyzen (E.V.), 3e wtk. H. v. d. Lugt (een nieuw-aangenomen K.V.-er), hfdempl. F. v. d. Stok (E.V.); hfdempl. W.H.

E. Zegwaard (die een K.V. met onze maatschappij heeft aangegaan), empl. H. Doornik met zijn echtgenote (een nieuweling bij de maatschappij, die in Soerabaia is geplaatst); empl. F. A. D. v. Aken met zijn echtgenote (E.V.); mevr. A. M. Jens-Van Willigen (echtgenote van 2e wtk. J. B. Jens); mevr. J. Jansen-Roelofs met kind (gezin van 2e wtk. G. Jansen); mevr. I. H. Weevers-van Cosel met kind (gezin van 2e wtk. H. Weevers); mevr. I. F. Berrevoets-Wissing (echtgenote van empl. B. P. Berrevoets), mevr. A. F. Bredero-Ording met kind (gezin van empl. R. H. Bredero) en mevr. M. A. A. van Hees-v-d-Veerdonk met twee kinderen (gezin van empl. J. J. v. Hees).

◇ Toen de *Oranje* op 25 Maart j.l. de steven weer naar Nederland wendde, bevonden zich aan boord mr. L. ter Braake met zijn echtgenote (chef afd. P.Z., die met E.V. gaat); adj.-chef H. H. Th. van Lennep met zijn vrouw en twee dochters (E.V.); hfdwtk. J. J. H. A. Zindel (E.V.), mej. M. J. Gooszen (dochter van dienstchef ir. J. A. H. Gooszen); 2e wtk. L. W. Bense met zijn gezin (E.V.); 2e wtk. J. Baljé met zijn gezin (E.V.); 2e wtk. P. S. Kalfsbeek met zijn gezin (E.V.); 2e wtk. A. Roelink met zijn gezin (E.V.); 1e stm. S. J. Krijt met zijn gezin (E.V.); 1e stm. H. J. Stok met zijn echtgenote (E.V.); 1e stm. H. Schellart met zijn echtgenote (E.V.), mevr. E. v. Vreumingen-Langendijk (die verlof buiten bezwaar van de maatschappij heeft genomen) en mevr. A. J. van Pesch (E.V.).

◇ Met de *Indrapura* vertrokken medio Maart naar Nederland gezagv. E. A. Bosman met zijn gezin (E.V.); gezagv. G. P. W. Lijbers (wiens dienstverband bij de maatschappij is beëindigd), hfdwtk. A. H. v. d. Sloot met zijn gezin (E.V.) en mevr. C. de Schepper-Pels, echtgenote van de onlangs te Soerabaia overleden gezagv. J. H. de Schepper. Slot: zie pag. 12

Slot : Nieuwe vrieshuis

matisch in bedrijf gesteld en afhankelijk van de afmetingen van de in te vriezen goederen is het geheel binnen 4 tot 12 uur tot op -30 graden C. ingevroren. Door middel van twee grote ventilatoren circuleert de diep ondergekoelde lucht met zeer grote snelheid door deze ruimten, langs de op de wagentjes opgeslagen vriesgoederen en langs de op een dubbel plafond opgestelde verdamers of koelers. Juist door dit snelle invriezen van vlees, groente, fruit etc. wordt de structuur van deze levensmiddelen nagenoeg niet beïnvloed en blijven de smaak, de kleur en het vitaminegehalte en de volle voedingswaarde ten volle behouden.

Nadat de goederen zijn ingevroren, worden de cellen buiten bedrijf gesteld en de wagentjes via een gekoelde tussengang naar de tot op -10 graden tot -15 graden C. gekoelde opslagcellen gereden en opgeslagen.

Voor zover deze opslag op de eerste verdieping moet plaats vinden, wordt voor de aanvoer gebruik gemaakt van een in het koelhuis aanwezige goederenlift van 1000 kg. hefvermogen.

Gedurende de tijd, dat het personeel in de diep gekoelde ruimten werkt, worden door een drukknop de in de lokalen aanwezige ventilatoren buiten bedrijf gesteld. Het in arctische costuums geklede personeel ondervindt daardoor niet de minste hinder van de anders ondragelijk lage temperatuur.

21 lokalen

Het koel- en vrieshuis is verdeeld in 21 lokalen en gangen en heeft een totale brutoinhoud van ca. 1200 m³.

De installatie mag worden gerekend tot een der meest moderne en zeker het best geoutilleerde in geheel Azië. Ook in Europa en Amerika is geen installatie gebouwd, welke zo speciaal aan de bijzondere behoeften en eisen van een scheepvaartmaatschappij als de K.P.M. is aangepast.

Dit wat betreft alles, wat rechtstreeks met de koelte te maken heeft. Maar er

is, zoals wij reeds opmerkten, in het gebouw nog meer, n.l. in de eerste plaats het gehele kantoor van de C.D., dat —ergo— straks uit het hoofdkantoor zal verdwijnen, waarmee een bron van constante ergernis voor opvarenden en C.D.-personeel zal zijn gedempt. De C.D. staat van nu af aan praktisch „aan de kade” en de gezagvoerder, die iets met de C.D. heeft te bespreken, hoeft maar 'n klein eindje te tippelen om bij de „baas” zelf te zijn. Omgekeerd kunnen de C.D.-mensen in 'n wip aan boord van 'n schip zijn, als zij over de administratie van dit schip wat meer willen weten.

Dan is er de linnenkamer, annex was- en verstelinrichting, plus twee ultramoderne, cafetaria-achtig aandoende eetzaal voor het Priok-personeel, waarvan 300 man tegelijk kunnen eten, zodat in 2 „shifts” alle 700 Priok K.p.m.-ers z'n lunch kan gebruiken. De keukens, die daarvoor moeten zorgen zijn berekend op 1.000 maaltijden. De bakkerij is berekend op 1500 broden per dag (ze zijn niet geteld en we kunnen het er dus een-tje mis hebben.....).

Onder leiding van de trotse chef C.D., de heer Mulder, die de auctor intellectualis van deze „geconcentreerde C.D.” is, maakte het gezelschap een rondgang door de warme en koude regionen. (Met tintelende rode oren kwamen de moedigsten de Noordpool uit). Zij woonden een demonstratie ijsmaken bij (gewone staven en geen roomijs) en vergaapten zich aan de indrukwekkende machinekamer. Onze neger-tjes gingen ons telkens door het hoofd, en we hoorden een van hen al zeggen: „Wij hebben niet eens 'n ijskast, die werkt en zij hebben 1200 kubieke meter kou!”

Na de rondgang werd een lokaal-gekoelde borrel geserveerd en maakten de gasten kennis met de kunst der keuken-artisten.

De K.P.M. heeft een bijzonder waardevolle aanwinst voor het bedrijf verworven en Indonesië een koelinstallatie gegeven, die het kan opnemen tegen het beste, wat op dit gebied in de wereld is gepresteerd.

m.s. Indrapura met E.V. naar Nederland gegaan.

◇ De gezagv. (K.V.) H. J. van Dassen is per vliegtuig uit Nederland te Singapore aangekomen om zijn dienstverband te beginnen. Ook hem een hartelijk welkom toegeroepen.

◇ 4e stl. H. E. v. d. Brink en J. A. A. Brinkhof zijn oneervol uit de dienst der

maatschappij ontslagen wegens poging tot smokkelen en zullen op 10 April a.s. repatriëren.

◇ Het K.V.-contract van 2e stm. M. D. Schermer is beëindigd. Hij zal dezer dagen naar Nederland terugkeren.

◇ 1e stm. J. W. G. van Haaren is per vliegtuig van zijn E.V. in Indonesië teruggekeerd. Ook 2e stm. Tj. v. d. Molen keerde per vliegtuig van E.V. terug.

◇ Gezagv. E. A. Bosman is met E.V. naar Nederland gegaan.

◇ Aan gezagv. (K.V.) G. P. W. Lijbers is eervol ontslag verleend wegens beëindiging van zijn dienstverband. Gezagv. Lijbers is gerepatriëerd.

◇ De gezagv. (K.V.) G. C. Voorrips is per vliegtuig in Indonesië aangekomen om zijn dienstverband aan te vangen. Wij wensen hem een behouden vaart in de Indonesische wateren toe.

◇ Met ingang van 25 Maart j.l. is de werkverdeling der directie als volgt vastgesteld; de heer Iken: algemene zaken; begroting; Nautische Dienst; Technische Dienst; Civiele Dienst; Ink. & Mag. Dienst; Doorvoer; Comptabiliteit; Statistiek en Mag. v. Gedruken. Mr. D. F. de Koe: Personele Zaken; Secretarie; Medische Dienst; Claims; Equipage en Transport. De heer De Geus: Vervoer; Indeling Vloot; Nieuwbouw; Vrachtzaken; Passage; Nevenbedrijven; Stenk. zaken; Passage; Nevenbedrijven; Steenk. Mij. „Parapattan” en Brandstofvoorziening. De heer Harinck is —naar men weet— met verlof in Nederland.

◇ In verband met het E.V. van mr. Ter Braake berust de leiding van de afd. P.Z. thans bij de heer A. C. Janssen.

◇ De leiding van de afd. Vrachtzaken is door de heer P. A. v. d. Stadt weer overgenomen van de heer H. L. Manson.

◇ Het agentschap Djambi is van ag. H. P. E. Buys overgedragen aan de heer J. A. van Rhee. Te Tg. Redeb is het hulpagentschap van de heer Abbas overgedragen aan de nieuwe hulpagent J. T. Tampi.

◇ 1e stm. P. J. P. Fontein is per vliegtuig van zijn E.V. in Indonesië teruggekeerd. 2e stm. C. W. v. d. Poel keerde per vliegtuig van zijn studie- tevens gezinsscheidingsverlof te Djakarta terug, terwijl gezagv. G. Hilverda per vliegtuig van gezinsscheidingsverlof, in Australië doorgebracht, arriveerde.

Slot : K.P.M.-journaal

◇ De 3e wtk. (K.V.) G. W. den Hartigh is begin Maart per vliegtuig in Indonesië aangekomen om zijn dienstverband bij de maatschappij aan te vangen, waar wij hem hartelijk welkom heten.

◇ Hfdwtk. A. H. v. d. Sloot is met het

P.C.J. wijzigt opnieuw zendtijden

Ten behoeve van onze zeevarende radio-luisteraars laten wij hier enkele wijzigingen volgen van de uitzendtijden en de golf lengten, die Radio Nederland Wereldomroep bij het koopvaardijprogramma „Het Schip van de Week” op 1 April a.s. in gebruik heeft genomen.

„Om een zo goed mogelijke ontvangst te waarborgen, is het nodig om de golf lengten aan te passen aan de seizoenen, waarin wordt uitgezonden. Tegelijk met deze veranderingen in de golf lengten worden dan gewoonlijk enkele wijzigingen in het zendschema aangebracht”, aldus P.C.J.

Hier volgen de zendtijden en de golf lengten voor het koopvaardijprogramma „Het Schip van de Week”, ingaande 1 April a.s.

Vrijdag: Oostschip 1e uitzending:
12.06 — 12.31 uur GMT. (Overeenkomend met 13.06 — 13.31 uur Nederlandse tijd en 19.36 — 20.01 uur Java tijd.)

Golf lengten: 13.96 m. — 16.88 m. — 49.79 m.

VRIDAG: Oostschip 2e uitzending (herhaling):

15.23 — 15.48 uur GMT. (Overeenkomend met 16.23 — 16.48 uur Nederlandse tijd en 22.53 — 23.18 uur Java tijd.)

Golf lengten: 13.96 m. — 16.88 m. — 19.71 m. — 49.79 m.

Wat de herhaling van het Oostschip betreft, kan worden opgemerkt, dat deze vijf minuten eerder plaats heeft dan thans en in plaats van op 25.57 meter dan tot het einde van de uitzending te horen zal zijn op de zender op 19.71 meter. Tot nog toe moest deze laatste zender juist vóór het begin van het Koopvaardijprogramma worden uitgeschakeld. De minder krachtige zender op 49.79 meter is in hoofdzaak voor Europa bestemd.

De programma's

De rubriek „Scheepsberichten” blijft onderdeel uitmaken van de „Nederlandse Kroniek” op Vrijdag. Hoewel wij alle belangrijke gebeurtenissen op scheepvaartgebied geregeld een plaats geven in ons dagelijks nieuwsbulletin of in de „Kroniek”, zenden wij speciaal ten gerieve van de zeevarende luisteraars deze samenvatting uit van scheepvaartnieuws.

Evenals thans het geval is, komt na 1 April in het eerste half uur van het dagelijks programma van de Wereldomroep: Internationaal Nieuws en de Nederlandse Kroniek. Begonnen wordt steeds met een programma-overzicht.

Beste tijden

Aan de hand van het schema, waarop aan boord de radio-wachten zijn ingedeeld, noemen wij de beste ontvangsttijden (om en in Indonesië) op van de

nieuws-uitzendingen naar de zone waar in het schip vaart.

Zone C — schepen bij Nieuw Guinea en: 12.31 uur G.M.T.

Oostelijk Indonesië.

13.96 16.88 49.79 meter.

Zone C — schepen bij Centr. Indonesië: 14.00 uur G.M.T.

en de Indische Oceaan tot bij Colombo. (80° O.L.)

13.96 — 16.88 — 19.71 — 49.79 meter.

Voor de bezitters van Amerikaanse toestellen noemen wij de met de golf lengten overeenkomende frequenties:

21.480 kc/s = 13.96 m.

17.750 kc/s = 16.88 m.

15.220 kc/s = 19.71 m.

11.730 kc/s = 25.57 m.

9.590 kc/s = 31.28 m

6.025 kc/s = 49.79 m.

Kerkdiensten

Op Zondag zendt de Wereldomroep behalve het algemene programma ook een Kerkdienst uit, die door velen op zee kan worden gehoord. De 1e, 3e en eventueel 5e Zondag van de maand is dit een dienst uit een Protestantse Kerk in Nederland. De 2e en 4e Zondag een Rooms-Katholieke Dienst. Deze uitzendingen beginnen om 09.00 uur G.M.T. en zijn te horen over de zenders op 13.96, 16.88, 19.71 en 49.79m.

De uitzendingen van het „Happy Station”-programma door Edward Startz blijven op Zondag.

Wij hopen, dat ondanks de verplaatsing van onze wekelijkse Koopvaardijuitzending naar een vroeger uur, vele luisteraars op zee toch dit programma kunnen blijven volgen en ons wellicht een meer storingvrije ontvangst op dit uur kunnen rapporteren.”

beidsterrein uitbreiden en er belangrijk toe bijdragen, dat de deviezenbesparing en -ontvangsten, die in 1949 een bedrag van 453 miljoen, in 1950 van 512 en in 1951 van 575 miljoen gulden bedroegen ook in de toekomst nog verder zullen toenemen!

L. L. v. M.

ters, waarvan de oudste van 1939 dateert! Een rederij als de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Mij., die tot datzelfde tijdstip vele tientallen van deze korte vaart stoomscheepjes in bedrijf had op haar lijnen naar Scandinavië, de Oostzee, Spanje, enz. heeft deze reeds grotendeels vervangen door de moderne, veel goedkoper te exploiteren coasters. Tal van andere rederijen, zoals b.v. van Nievelt Goudriaan & Co's Stoomvaart Mij. en Gebr. van Uden's Scheepvaart & Agentuur Mij. exploiteren thans ook een aantal coasters, en met goede resultaten! We treffen ze nu dus ook al in de lijnvaart aan; een van de rederijen die hiermede begon was Wm. H. Müller & Co's Algemene Scheepvaart Mij., die al in 1926 motorcoasters inzette op haar lijndiensten, o.a. op Parijs. (Men denke ook aan onze K.P.M. in Indonesië. Red. Uittlaat.)

Een vierde punt is dat ook tal van grotere werven zich met de bouw van coasters bezig houden. Dit heeft tot verschillende verbeteringen geleid: de reeds genoemde proeven in sleeptanks, de grotere toepassing van lassen in plaats van klinken, het plaatsen van krachtiger voortstuwingsorganen, toepassing van sectiebouw, e.d. hebben er toe geleid dat de vorm en de bedrijfszekerheid aanzienlijk zijn toegenomen. Dit heeft weer tot gevolg gehad dat de coasters in verschillende typen uiteen zijn gevallen: voor de wilde vaart, voor de lijnvaart, voor tankvaart, voor het vervoer van gekoelde lading, b.v. fruit. De onlangs door de Scheepswerf van Gebr. Sander te Delfzijl gebouwde fruitjager „Shamrock” van de rederij Wagenvorg is daarvan een recent voorbeeld.

Het vijfde en laatste punt is dat het terrein van de kustvaart zich na de oorlog ontzaglijk heeft uitgebreid. Vóór de oorlog kwamen zij eigenlijk slechts zelden buiten de wateren van NW. Europa, thans varen zij op Noord-Afrika, tot het in het Oosten van de Middellandse Zee, in de Middenamerikaanse wateren, de Golf van Guinee en de wateren van Zuid Amerika. Vlak na de oorlog, toen er in Indonesië een groot tonnagegebrek bestond, hebben enkele zelfs in konvooi de uit- en thuisreis gemaakt, zonder dat zich hierbij moeilijkheden van ernstige aard hebben voorgedaan. Enkele maken in het begin van 1952, onder auspiciën van Nievelt Goudriaan's Stoomvaart Mij., zelfs een reis naar de Falklands Eilanden, nu niet bepaald een gebied dat men tot de kustvaart rekent!

Maar, het is een duidelijk bewijs voor de daadkracht en activiteit van onze reders, die niet bij de pakken neerzitten, maar die hun ar-