

De uitlaat

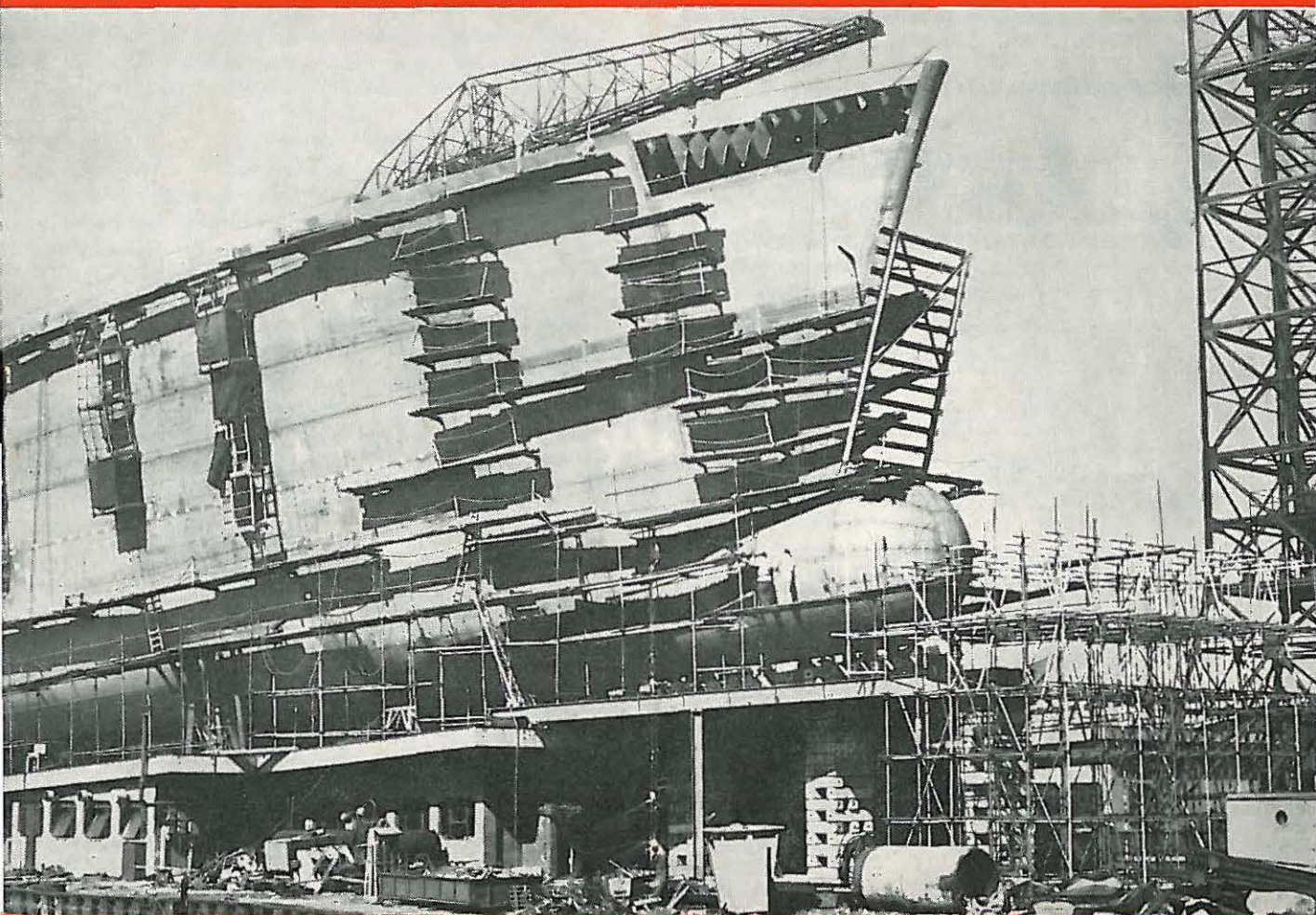


PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



De uitlaat

PERSONEELSORGAAN VAN DE

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ
N.V. NEDERLANDSE TANK- EN
PAKETVAART MAATSCHAPPIJ
HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.

Redacteur:

H. A. de Jong

Redactiecommissie:

G. J. Boom AS/PV - R. Romswinkel AS/P & A - J. M. van
Suylekom V.Z. - R. J. de Vries B.T.D.

Alle stukken „De Uitlaat” betreffende te adresseren:

De Redactie van „De Uitlaat” p/a N. V. Koninklijke Paket-
vaart-Maatschappij.

„Het Scheepvaarthuis” - Postbus 714 - A M S T E R D A M

Foto voorpagina

m.s. „Hollands Burcht” in aanbouw bij Verolme Scheepswerf
Alblasserdam N.V.

Opname L. W. Wakka

Directie

Ingevolge zijn verzoek daartoe, zal de Raad van Bestuur per 1 juli 1965 aan de heer D. J. Pronk van Hoogeveen ontheffing verlenen van zijn functie als Directeur van de K.P.M. en de N.T.P.M. en als Gedelegeerd Commissaris van de H.V.M.

De heer Pronk van Hoogeveen trad op 1 mei 1930 in dienst van onze rederij. Op 1 januari 1953 werd hij benoemd tot lid van de Directie buiten Europa.

Op de dag van zijn a.s. afscheid zal de heer Pronk van Hoogeveen ruim 35 jaren onze Maatschappij hebben gediend, waarvan 12½ jaar als Directeur.

Wij komen in ons juli-nummer op dit afscheid terug.

Bedrijfsnieuws

Het m.s. „Keerkring“ lag in vaarbeurt 4 van de Indonesië-China Service geruime tijd in Tg. Priok voor de lossing van de eigen lading uit China alsmede van de lading ex „Schouten“, welk laatste schip Tg. Priok had overgeslagen in verband met de tijdelijke sluiting van deze haven.

Het m.s. „Schouten“ vertrok in vaarbeurt 5 van eerdergenoemde dienst van de China-havens Hsinkang en Shanghai naar Makassar, Soerabaja, Semarang en Tg. Priok.

De april-afvaart van Calcutta in de Bay of Bengal-South China Sea Service werd gegeven door het m.s. „Sanana“. De mss. „Siaoe“, „Sinabang“, „Sibigo“ en „Sabang“ vonden emplooi in het vervoer van lading van Zuid en Oost Kalimantan naar Bangkok en Hong Kong/Whampoa.

Het m.s. „Bakongan“ gaf de tweede afvaart van Sibolga in de dienst Bangkok-West Sumatra v.v. Het m.s. „Musi“ liep in de april-afvaart van Palembang in de Bangkok-Palembang dienst Saigon extra aan.

Het m.s. „Sigli“ werd dd. 10-4-1965 te 11.00 uur in Singapore aan ons teruggeleverd en onmiddellijk daarna in een 6-maands timecharter (met optie voor nog 3 maanden) aan de K.J.C.P.L. opgeleverd.

Het m.s. „Sinabang“ werd 28 april te Kuching aan ons teruggeleverd.

s.s. „Munttoren“

Na lediglossing te Rio Grande do Sul stoomde de „Munttoren“ via Rio de Janeiro op naar het Caraïbische gebied. Na aankomst te Curaçao onderging het schip haar jaarlijkse onderhoudsbeurt. Na afloop hiervan werd het schip wederom aan de Braziliaanse charterers opgeleverd en werd in een Caraïbische haven een volle lading ruwe olie voor Braziliaanse havens ingenomen.

M.s. „Hollands Burcht“

M.s. „Hollands Burcht“ heeft onder de 5 meter waterlijn een bolvormige voorsteven gekregen, die 2½ meter vóór de vóórloodlijn van het schip uitsteekt. De Engelse term luidt een „bulbous bow“ of „bulbous stem“. (foto voorpagina)
Het principe van een bolvormige voorsteven is niet nieuw en reeds vele decennia bekend.

De toepassing ervan bleef echter tot voor kort beperkt tot snelle schepen. De uitvoering was veel minder geëxposeerd. De bulb was minder dik, meer druppelvormig en stak niet vóór de voorloodlijn uit.

De „Willem Ruys“ van de K.R.L. en de „Rotterdam“ van de H.A.L. hebben bijvoorbeeld een dergelijke bulbvoorsteven gekregen.

Recente modelproeven in sleeptanks hebben de stoot gegeven tot een andere, dikkere en meer vooruitstekende bulbsteven. Met name proeven van Prof. Dr. Inui in Japan en van het Ned. Scheepsbouw. Proefstation in Wageningen hebben aangetoond, dat er met deze nieuwe vorm ook voor minder snelle schepen winst aan benodigde voortstuwingsvermogen is te behalen en dat met name voor volle vrachtschepen als bulkcarriers en tankers op ballastdiepgang een aanzienlijke besparing is te bereiken.

De modelproeven in Wageningen wezen uit, dat de besparing in ballast-toestand voor „Hollands Burcht“ ca. 20% zal bedragen. Een belangrijk deel van deze winst moet worden toegeschreven aan een vermindering van de golfweerstand, doordat de bulb een golfsysteem opwekt, dat in fase verschilt met het golfsysteem, welk door het schip opgewekt wordt, waardoor beide golfsystemen elkaar tegenwerken en onderdrukken.

Aangezien een bulkcarrier een belangrijk deel van z'n bestaan in ballast-toestand vaart, betekent dit dus een flinke besparing op de brandstofrekening.

De bulbsteven van „Hollands Burcht“ heeft een diameter van 5 meter. Het middelpunt van het bolvormige „front“ van de bulb ligt op de voorloodlijn.

Het spreekt vanzelf, dat bij de uitvoering aandacht besteed is aan het feit, dat de beide boegankers vrij moeten vallen van de verdikte steven.

Stichting M. C. Koning Studiefonds

Uit het Jaarverslag over 1964.

Het Bestuur van het M. C. Koning Studiefonds bracht op 18 februari 1965 zijn verslag uit over het jaar 1964.

Hieruit blijkt, dat in 1964 een bedrag ad. f 20.450,10 beschikbaar werd gesteld voor studiebeurzen.

In 1964 hebben 7 pupillen hun studie met succes beëindigd; wegens onvoldoende studieresultaten werd de beurs van één pupil gestaakt.

Op 1 januari 1965 volgden 30 pupillen hun opleiding met een tegemoetkoming uit het Fonds en wel:

3 aan een Universiteit

2 aan een Technische Hogeschool

2 aan een H.T.S.

1 aan een U.T.S.

1 aan een L.T.S.

1 voor het Hotel-restaurantdiploma

1 aan een Rijks Middelbare Tuinbouwschool

1 voor het diploma Heilgymnastiek en Massage

1 aan een School voor Maatschappelijk Werk

1 aan het Sociaal Paedagogisch Opleidingscentrum Middeloo

1 opleiding Kleuterleidster

1 aan een Huishoudschool,

terwijl financiële steun werd verleend bij de aanschaf van leermiddelen, extra lessen of reiskosten aan

12 pupillen, die Mulo, Middelbaar of Voorbereidend Hoger

Onderwijs volgden, en aan

2 pupillen, die Buitengewoon Onderwijs volgen.

Jaarverslag 1964

Hoewel het jaarverslag gericht is aan aandeelhouders, bestaat er van de zijde van onze personeelsleden en oud-personeelsleden ook altijd een grote belangstelling voor. Een begrijpelijke belangstelling wanneer wij bedenken dat het verslag in het kort de resultaten samenvat van wat er het afgelopen jaar is gepasseerd.

I BEDRIJFSRESULTATEN

De directie schreef bij de jaarwisseling reeds, terug te mogen zien op een goed jaar. Wij zien deze woorden thans bevestigd in het jaarverslag. Het bedrijfsresultaat verbeterde vóór afschrijvingen met ruim f 5 miljoen en wel van f 10,8 miljoen tot f 15,9 miljoen.

Weliswaar was dit resultaat nog niet voldoende om de afschrijvingen geheel te dekken, doch zulks houdt mede verband met noodzakelijk geachte extra afschrijvingen o.a. op de in de H.V.M. geëxploiteerde schepen in verband met verschillende ongewissheden in de internationale trampvaart.

Hieronder worden een aantal belangrijke punten betreffende de bedrijfsresultaten samengevat:

- a. Door verkoop van schepen konden de diensten beter aangepast worden aan het zich aandienende vervoer.
- b. De vaart op Indonesische havens werd uitgebreid; de resultaten hiervan hebben niet teleurgesteld.
- c. Het ladingvervoer in de dienst van Zuid- en Oost-Afrika naar de Arabische Golf ontwikkelde zich gunstig.
- d. De dienst tussen havens in de Adriatische en Oostelijke Middellandse Zee en havens in Oost-Afrika voldeed niet aan de verwachting. Gehoopt wordt op beter resultaat sinds de Conference akkoord ging met uitbreiding van ons ladingaandeel tussen eindhavens.
- e. De financiële resultaten van de voor gemeenschappelijke rekening in de lijndiensten van de K.J.C.P.L. geëxploiteerde 18 schepen geven een vooruitgang te zien.

- f. De bedrijfsresultaten der drie in H.V.M. geëxploiteerde schepen waren over het algemeen niet ongunstig. De normale afschrijving op de schepen werd ruim verdiend.
- g. De resultaten van de in V.N.S. verband varende 4 N.T.P.M.-schepen stemmen tot tevredenheid.
- h. Het tss. „WESTERTOREN” bleef in charter van Shell Tankers Ltd. te Londen.
- i. De afschrijving van het tss. „MUNTTOREN” werd niet verdiend. Bovendien werd besloten de boekwaarde van het schip ten laste van een vrijvallende reserve onder de balanspost Vloot bij de K.P.M. aanzienlijk te verlagen in verband met het feit dat grotere en snellere tankschepen naar verhouding goedkoper geëxploiteerd kunnen worden.

II OVERIGE RESULTATEN

Verwezen zij naar de hierna volgende opstelling, die in het algemeen voor zich zelf spreekt.

De aandacht wordt nog gevestigd op het aan de Reserve Diverse Verplichtingen gedoteerde bedrag van f 2½ miljoen. Dit bedrag is tezamen met reeds onder dit hoofd gevormde gelden, bestemd ter dekking van de kosten voortvloeiende uit de onlangs toegekende verbeteringen in de oudedagsvoorzieningen voor actiefdienenden en gepensioneerden.

Uit het overzicht blijkt duidelijk dat de baten genoemd onder „Overige Resultaten” van belangrijke betekenis zijn bij de vaststelling van de jaarresultaten. Het zal ook duidelijk zijn dat de bijdrage van het eigen bedrijf, wil dit bestaansrecht behouden, verder zal moeten verbeteren.

Wij zijn thans op de goede weg en door voortdurend bedacht te blijven op verhoging van de efficiency zal hopelijk verdere vooruitgang kunnen worden geboekt.

III VERMOGENSPOSITIE

Naast de gecombineerde resultaten met winstbestemming zijn tevens de gecombineerde balansen in duizenden gulden van K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M. hierna opgenomen.

Ter vergelijking zijn eveneens de cijfers van 1963 gegeven.

Zoals uit de balansopstelling blijkt, is het eigen vermogen in 1964 met rond f 1,2 miljoen toegenomen, nl. van f 173,7 miljoen per eind 1963 tot f 174,9 miljoen per eind 1964.

Voor het overige menen wij te kunnen volstaan met verwijzing naar de hierna gegeven cijfers.

Gecombineerd resultaat

Samenstelling	1964	1963	Besteding winstsaldo	1964	1963
Bedrijfsresultaten			Statutaire tantièmes	269	180
Exploitatie vloot	15.918	10.878	Uitkering op winstbewijzen	359	239
Afschrijvingen	17.484	17.224	Dividend op aandelen 9% (1963: 8%)	3.499	3.110
	— V 1.566	— V 6.346	Onverdeeld winstsaldo (naar volgend jaar)	315	362
Overige resultaten					
Niet Geconsolideerde					
Deelnemingen	2.524	2.686			
Afschrijvingen hierop	466	3.388			
	— W 2.058	— V 702			
Interest	W 3.264	W 2.581			
Assurantiezaken	W 403	W 349			
Verkochte schepen	W 2.067	W 377			
Verkochte etablissementen	W 353	W 760			
Toevoeging aan Reserve					
Diverse Verplichtingen	V 2.500	W 6.510			
Aangehouden winst vorig jaar	W 363	W 362			
Winstsaldo ter verdeling	4.442	3.891		4.442	3.891

Gecombineerde balans

Activa	1964	1963	Passiva	1964	1963
Duurzame bedrijfsmiddelen	138.807	152.142	Eigen vermogen:		
Niet Geconsolideerde Deelnemingen en leningen daarin	21.530	36.193	Geplaatst kapitaal	38.880	38.880
Bedrijfsvoorraden	525	870	Reserves	25.888	25.910
Vorderingen	10.083	8.695	Reserve vlootvernieuwing	110.158	108.942
Beschikbare middelen	93.712	72.156		174.926	173.732
			Voorzieningen	56.546	56.145
			Schulden	28.743	36.288
			Winstsaldo	4.442	3.891
	264.657	270.056		264.657	270.056
			Pro Memorie		
			Aanbouwverplichtingen	5.313	—

„The big catch”

In het aprilnummer maakten wij reeds melding van de hulpverlening door het m.s. „Van Cloon”. Het verheugt ons van de 3e Stuurman B. Hoff daarover een verslag te hebben ontvangen, waarvoor wij gaarne plaats inruimen. De foto's werden genomen door de 2e werktuigkundige J. R. Wolff.

(Varende van Fiji-islands naar Sydney)

Op het gebied van de zeesleperij heeft Nederland een naam te verdedigen en dat dit door het kleine vrachtschip „Van Cloon” werd hooggehouden is het vermelden waard, gezien de omstandigheden en middelen.

Het Zweedse vrachtschip m.s. „Lake Ontario”, metende ruim 8000 B.R.T., op weg van Brisbane naar de Verenigde Staten met een lading bevroren vlees, wol en gedroogde vruchten, werd aan de haak (beter: aan de sleeptros) geslagen op ongeveer 300 mijl ten zuiden van Nieuw Caledonië. Via het m.s. „Polynesië” werd op maandag 1/3 een S.O.S., naar later bleek van hun sloepzender, ontvangen van het Zweedse schip, dat door een ontploffing in de machinekamer brandend stuurloos rondreef.

De volgende berichten waren geruststellend — geen doden en brand beperkt tot machinekamer, midscheeps en de brug (incl. radiostation). Na een race met de „Polynesië” bracht de „Van Cloon” dinsdagmorgen 2/3 een verbinding tot stand via een vuurpijl met lijn; de „Polynesië” arriveerde enkele uren later.

Een nylontros van de Zweed, waaraan haar stalen sleeptros (5½ inch) was bevestigd, werd ingehiewd. De sleeptros werd op haar anker vastgezet en het anker werd 30 vadem uitgedompd. De sleeptros van de Zweed werd door een sluiting op onze sleeptros (4½ inch) gezet en laatste werd op beide grote bolders (sb en bb) belegd.

Het overnemen van enige opvarenden van de Zweed werd voorlopig uitgesteld i.v.m. de hoge zee. De volgende morgen werd gestopt en werden drie vrouwelijke opvarenden, (ik zie nog enige gezichten opklaren), twee Australiërs en een kind met onze motorboot van de „Lake Ontario” gehaald en werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om het Lloyd's contract (no cure no pay) te laten tekenen (zeer belangrijk).

De bemanning stond daar als een troep commando's, welke regelrecht uit de strijd kwamen, vuil, maar het vuur was beperkt tot de gehele midscheeps en machinekamer. Over het gehele schip hing een doordringende brandlucht en het schip had een lichte slagzij, tevens rookten de midscheeps en de machinekamer nog steeds. Later werd de schoorsteen van de Zweed met dekkleden afgedekt om trek te voorkomen.

Aangezien de „Van Cloon” geen accommodatie biedt aan zoveel passagiers werden enige officiershutten beschik-

baar gesteld, omdat er toch 6 op 6 af (dubbele wachten) werd gelopen; we liepen na afloop van de wacht een extra rondje om het bed koud te laten worden... Donderdag 4/3 werd ons via hun sloepzender om medische hulp verzocht i.v.m. gasvergiftiging en brandwonden van de 3e vrieskamerwerktuigkundige. De vrieskamerinstallaties van de Zweed waren nl. zo uitgebreid, dat hiervoor aparte werktuigkundigen waren. Sydney beloofde ons het marinevaartuig „Yarra” zo spoedig mogelijk te zenden. De „Yarra” bereikte ons de volgende nacht, nam de gekwetste over en zond het bericht, dat de man niet in levensgevaar verkeerde. Ze verdween met een 25-mijlsvaart. Gedurende de reis naar Brisbane (ruim 700 mijl) gierde de Zweed 30 graden van sb naar bb en had vrijdag een slagzij van 10 graden, welke voortdurend toenam.

De gemiddelde snelheid, welke we hebben behouden naar Brisbane bedroeg 5,7 mijl/uur bij 170 omwentelingen, hetgeen boven verwachting was, mede gezien het gieren van de „Lake Ontario”. Het weer werd beter en het zat er wel in, dat we dit avontuur tot een goed einde zouden brengen.

De moeilijkheid was echter het anker met 30 vadem ketting, welke de Zweed niet kon inhieuwen, omdat ze geen stroom hadden en het ankerspil niet was uitgerust met een handbeweging. Er zat niets anders op dan opkorten van de sleeptrossen i.v.m. de diepte te Moreton Bay. Ter hoogte van Caloundra Head (Brisbane) werd zondagmiddag de sleep opgekort in 30 vadem water. Hierbij werd onze sleeptros ingehiewd, terwijl we de „Lake Ontario” zo dicht mogelijk naderden. Verder werd nog de helft van de sleeptros van de Zweed (60 vdm) ingehiewd, waarbij zand werd gebruikt om de 5½ inch stalen sleeptros op de kop van onze winch te laten grijpen.

We hoopten nu te bereiken, dat het anker van de Zweed hoger zou komen en dus niet zou gaan krabben. Met zeer langzaam werkende machine werd de slack uit de sleeptros gevaren, maar met het korter worden van de sleeptros bleek de „Lake Ontario” heviger te gieren en trok de „Van Cloon” soms 90 graden uit haar koers.

Bij de „Fairway” boei lagen twee sleepboten te wachten, tot we binnen de haven-limieten van Brisbane zouden komen, waarop zij zouden vastmaken om in het nauwe vaarwater bij te sturen. Het m.s. „Lake Ontario” was juist binnen de haven-limieten, toen door het krabben van het anker, afwisselend volle kracht moest worden gevaren, om een aanvaring t.h.v. het achterschip te voorkomen. Er kwam plotseling te veel spanning op de sleeptros te staan en toen was het alleen nog een kwestie van dekking zoeken op het achterschip, voordat de sleeptros het zou gaan begeven. De geleiderol schoot als een meteor van haar kam af en de sleeptros brak op de bolder, waarbij een stuk van de dektent werd weggeslagen en de railing werd verbogen.

De „Lake Ontario” kwam door dit gebeurde vanzelf ten anker.

Hierna geleek Moreton Bay oefengebied voor de 7e vloot, want seinlampen zwaaiden van loods naar loods en van schip naar schip en van de sleepboten naar de Zweed. De sleepboten maakten kort hierop vast en begonnen de „Lake Ontario” naar binnen te slepen, terwijl de „Van Cloon” naar het Pile Light stoomde.

De volgende morgen vernamen we, dat alles in orde was

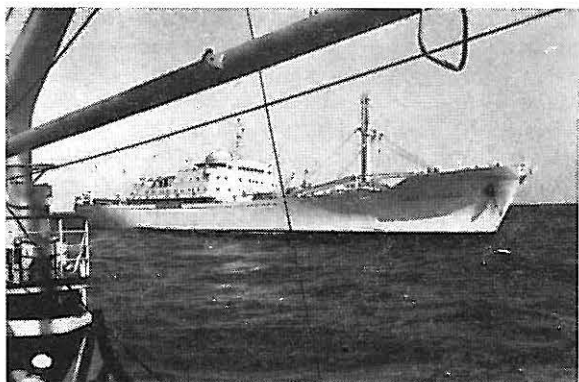


Foto 1

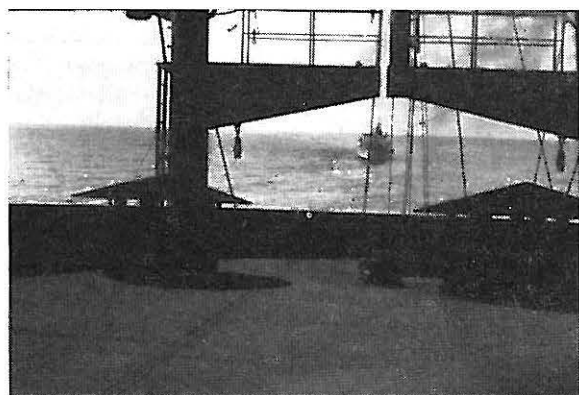


Foto 2



Foto 3

Foto 4



en de verplichtingen waren nagekomen en konden kapitein (dit kostte jaren van zijn leven) en officieren elkaar de hand drukken, waarna door de gezagvoerder aan de gehele bemanning „schoot an" werd uitgedeeld. Hierna hadden de meesten slechts belangstelling voor hun bed en droomden van St. Nicolaas.

Etat-major ms. „Van Cloon";
Gezagvoerder: J. Maan
1e strm: E. van Luyk
2e strm: J. J. Bos
3e strm: B. Hoff
Radio-officier: K. Hoogendoorn

Hoofdwerkt: A. Bakker
2e werkt.: J. R. Wolf
3e werkt.: R. W. Jansen
4e werkt.: J. Ernst
5e werkt.: R. H. van Dapperen

Bijschrift foto's;

Foto 1

Zeer langzaam wordt in de hoge zee de Zweed genaderd.

Foto 2

De verbinding is tot stand gebracht en een nylon tros, waaraan de stalen sleeptros van de „Lake Ontario", wordt afgevierd.

Foto 3

Bemanning aan het afvieren van de eigen sleeptros, nadat deze met een sluiting op de sleeptros van de Zweed is gezet.

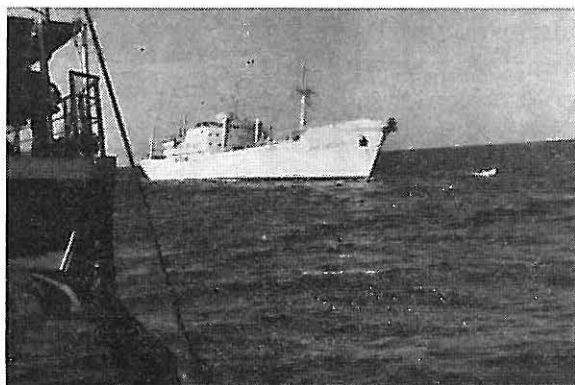
Foto 4

Toenemende slagzij van de „LO" na enige dagen slepen.

Foto 5

Zwaarder gieren van de „LO" na opkorten trok de „Van Cloon" 90 graden uit haar koers. Overnemen van de loodsen voor de „LO" en de „Van Cloon".

Foto 5



ONTWIKKELING VAN DE SCHEEPVAART

Zolang de mens de zee bevaart, is hij doende geweest de daaraan verbonden risico's voor schip en mens te verminderen.

In onze tijd zijn die risico's wel heel wat geringer dan zo'n paar honderd jaar geleden en de steeds voortschrijdende techniek heeft zich dan ook vooral na de laatste wereldoorlog meer gericht op efficiency.

Een onderdeel hiervan is de coördinatie van het nautische en technische bedrijf aan boord, waaruit o.m. voortvloeit de bediening van de machinekamer vanaf de brug. Reeds varen enkele schepen volgens dit nieuwe principe, maar voordat de toepassing hiervan algemeen ingevoerd zal kunnen worden, zal nog veel moeten worden geëxperimenteerd hetgeen geruime tijd in beslag zal nemen.

Dit neemt evenwel niet weg, dat reeds nu met deze ontwikkeling rekening zal moeten worden gehouden en het spreekt vanzelf dat als het eenmaal zover is aan het corps Scheepsofficieren geheel andere eisen zullen worden gesteld.

In het „Journal de la Marine Marchande“ is van de hand van de heer J. Ropars, Gezagvoerder van het m.s. „FRANCE“, een uiterst belangwekkend artikel over deze materie gepubliceerd. Uiteraard is zijn betoog geheel ingesteld op de opleiding van scheepsofficieren in Frankrijk, doch dit verhindert niet dat dezelfde problemen in grote lijnen ook voor andere naties gelden.

Genoemd artikel zal in haar geheel en in een enigszins vrije vertaling in „De Uitlaat“ worden gepubliceerd.

Het artikel zal hier en daar worden voorzien van commentaar van terzakekundigen uit ons eigen bedrijf.

Over de hervorming van het scheepvaart - onderwijs door J. Ropars, gezagvoerder m.s. „France“

De koopvaardij ondergaat heden ten dage in alle traditionele scheepvaartlanden, die zich op de zeeën willen handhaven, een ingrijpende gedaanteverwisseling. Wij hebben de supertankers, die nog geen 10 jaar geleden ondenkbaar waren, zien verschijnen, zo ook de enorme bulkcarriers. De automatisering van vrachtschepen met snelheden van 20 mijl of meer staat voor de deur.

Het is meer dan waarschijnlijk dat in de toekomst uitsluitend schepen van deze aard zullen worden gebouwd, want

alleen zij zullen in het internationale verkeer emplooi kunnen vinden. Wij maken dan ook bij de koopvaardij dezelfde ontwikkeling door die alle landindustrieën reeds sedert lang kennen: de toepassing van steeds meer geperfectioneerd en kostbaar materieel, bediend — en dat bij een gelijkblijvende produktie (of dienstverlening) — door personeel dat voortdurend kleiner in aantal wordt doch dat aan steeds meer eisen moet voldoen.

Personeel dat aan steeds meer eisen moet voldoen, dat geldt ook voor de koopvaardij schepen van morgen (die reeds in voortdurend sneller tempo door de buitenlandse werven worden opgeleverd) en in het bijzonder voor de officieren, die door de zeevaartscholen moeten worden opgeleid. Opdat deze officieren in staat zullen zijn de schepen van de toekomst, die steeds meer geperfectioneerd zullen zijn, te bedienen — de ontwikkeling welke wij momenteel doormaken is nog pas het begin — zal de opleiding, welke op het ogenblik in onze scholen wordt gegeven, ingrijpende wijzigingen moeten ondergaan. De zo noodzakelijke hervorming zal, evenals alle andere welke op andere gebieden worden ondernomen of overwogen, opbotsen tegen een fanatieke tegenstand, te meer omdat de koopvaardij zich altijd behoudend heeft getoond en geneigd was aan een zekere sleur vast te houden: ik heb bij voorbeeld, om examens voor leerling-stuurman te kunnen doen, de takelage van de grote zeilschepen — reeds lang verdwenen — de constructie van houten schepen enz. enz. uit het hoofd moeten leren.

Bij de hervorming van het zeevaartkundig onderwijs, zal met het oog op de opleiding van officieren voor de vloot van de toekomst, rekening moeten worden gehouden met het peil van de kennis van de kandidaat-officier, die aangehouden kan worden. Zij is dus nauw verbonden met de huidige ontwikkeling in Frankrijk op elk onderwijsgebied: de verlenging van de verplichte leertijd, meer en meer leerlingen op de middelbare scholen, vermenigvuldiging van het aantal kandidaten voor hoger onderwijs, in veel grotere verhoudingen dan die van het aantal beschikbare plaatsen. Het moet mogelijk zijn om kandidaten aan te trekken, die over een goede algemene ontwikkeling en de lichamelijke en morele aanleg beschikken om tot toekomstige officieren te worden opgeleid, tot leidinggevende mannen, verantwoordelijkheid dragend voor een zeer kostbaar instrument.

Een enkel diploma

De onontbeerlijke hervorming moet allereerst bestaan uit de invoering van een enkel diploma, een samensmelting van de huidige drie diploma's: gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige en radio-officier 1e klasse; het grootste probleem is natuurlijk de samensmelting tot één diploma van de twee diploma's voor gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige. Dat is wat de regering en sommige rederijen hebben trachten te scheppen met de „veelzijdigheid“. Deze oplossing is niet ideaal maar zij heeft althans de grote verdienste gehad de noodzakelijke hervorming in te leiden, die ondanks de hardnekkige tegenstand van de voorstanders van de „status quo“, in de invoering van een enkel en enig diploma eindigen moet. Waarom één enkel diploma? Het gaat er om voor het verzorgen van de bediening van geautomatiseerde schepen officieren op te leiden die aan de hoogste eisen voldoen. Deze schepen vertegenwoordigen immers een veel hogere kapitaalsinvest-



Beste foto van de maand

Laadboten te Bangkok
R/O Officer F. J. Eijkenduijn

tering dan hun voorgangers: en tegenover een vergroting van de investering in het totaalbedrijfskapitaal waaruit een onderneming bestaat, heeft altijd een streven naar vermindering aan arbeidskrachten gestaan. Het gaat er overigens in het geheel niet om de werknemers van hun broodwinning te beroven, zoals sommigen dit schijnen te denken, maar wel om 's mensen lasten te verlichten.

Er zal dan ook van moeten worden uitgegaan dat de geautomatiseerde schepen een veel minder talrijke bemanning krijgen dan de traditionele schepen. De vakbonden in Frankrijk verzetten zich tegen deze vermindering van de personeelsbezetting. Toch is men in een recent verleden getuige geweest van een soortgelijke vermindering: in 1939 bestond het merendeel van onze koopvaardischepen (vrachtschepen en kleine mailboten) uit stoomschepen, die steenkolen stookten. Heeft men, toen de oorlog hen had uitgeschakeld, nadien overwogen om ze weer te bouwen? Neen. Telt de huidige koopvaardijvloot in haar geheel, hoewel op elk schip minder werktuigkundigen in dienst zijn dan vroeger, ook *minder competente* werktuigkundigen? Daarover is geen oordeel te vellen; wel is daaren-

tegen zeker, dat men in Frankrijk niemand meer zou vinden om als kolenstoker dienst te doen.

Wordt men verplicht het aantal bemanningsleden terug te brengen, dan kan dat van de officieren niet „voltallig” blijven. Op het ogenblik bestaat hij uit: 10, soms 11 officieren, op een totaal bezetting, dus de officieren inbegrepen, van ongeveer 45 man op de gemiddelde vrachtschepen. Morgen zal hij nog groter zijn als men de huidige voorschriften handhaaft, terwijl de totale bezetting op de schepen welke momenteel volgens het nieuwe principe in het buitenland in de vaart worden gebracht, circa 30 man of nog minder bedraagt.

De schepen worden gebouwd met een installatie, welke afstandsbediening toelaat, en waarbij het toezicht op het functioneren van de machines op de brug mogelijk is door middel van een bedieningspaneel op de brug dat in ieder opzicht gelijk is aan een ander dat zich in de machinekamer bevindt. Daarom geldt voor beide dat het voldoende is dat één er van door één enkele officier op de brug in het oog wordt gehouden. Het is dus mogelijk tot
volvoeg pag. 12

Personalia

PROMOTIES

K.P.M.

Walpersoneel Penang

15 april 1965 Tamby Syed Sultan bin K.P. Majid bevorderd tot Clerk II.

N.T.P.M.

Nautisch Varend Personeel

G. P. Stout tot 2e Stuurman m.i.v. 1-4-65

O. Ernstsen tot 3e Stuurman m.i.v. 1-4-65

Technisch Varend Personeel

A. J. van Zomeren tot 3e Werktuigkundige m.i.v. 1-4-65

H. Slot tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 15-2-65
Van harte gelukgewenst.

MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.

H. Veldkamp (1e Strm.) ex m.s. „Straat Lombok”
naar m.s. „Musi” (1e Strm. BMC) 28-2-65

R. A. Corten (1e Strm. BMC) ex m.s. „Musi”
met TTV/S'pore 28-2-65

R. Severien ex RV naar m.s. „Van Noort” 11-3-65

M. M. Adamse ex m.s. „Van Noort” met RV/Austr. 11-3-65

P. Hoogland (dd. Gezagv.) ex m.s. „Sigli”
naar m.s. „Siaoe” (dd. Gezagv.) 14-3-65

A. M. Frigge (dd. Gezagv.) ex m.s. „Siaoe”
naar m.s. „Sigli” (dd. Gezagv.) 14-3-65

H. J. Brons ex RV naar m.s. „Silindoeng” 25-3-65

F. W. Kaptijn (dd. Gezagv.) ex m.s. „Silindoeng”
met RV 25-3-65

H. P. Valk ex m.s. „Van der Hagen”
naar m.s. „Van Linschoten” 26-3-65

S. J. Krijt ex m.s. „Van Linschoten”
naar m.s. „Van der Hagen” 26-3-65

R. A. Corten (1e Strm.) ex TTV/S'pore
naar m.s. „Musi” (1e Strm. BMC) 30-3-65

H. Veldkamp (1e Strm. BMC) ex m.s. „Musi” met RV 30-3-65

S. J. Krijt ex m.s. „Van der Hagen” met RV 15-4-65

Tj. van der Molen ex RV naar m.s. „Van der Hagen” 15-4-65

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

H. J. van der Veer (2e Wtk. CMK) ex. m.s.
„Sanana” naar m.s. „Bakongan” (2e Wtk. CMK) 18-2-65

D. J. Lansink (2e Wtk. CMK) ex m.s. „Bakongan”
naar m.s. „Sanana” (2e Wtk. CMK) 18-2-65

E. A. J. de Vries (3e Wtk.) ex RV
naar m.s. „Sambas” (dd. 2e Wtk. CMK) 24-2-65

D. J. G. G. Geurts (2e Wtk. K.V. CMK)

ex m.s. „Sambas” einde K.V.-contract 24-2-65

P. J. H. Riksen (2e Wtk.) ex m.s. „Houtman”

naar m.s. „Waiwerang” (dd. Hfd.wtk.) 9-3-65

Ch. J. Hulst (dd. Hfd. wtk.) ex m.s. „Waiwerang”
met RV 9-3-65

H. Weevers ex m.s. „Sigli” naar m.s. „Siaoe” 14-3-65

J. A. Pruyt (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Siaoe”
naar m.s. „Sigli” (dd. Hfd.wtk.) 14-3-65

H. van de Ridder ex m.s. „Van Noort” met ZV/Ned. 16-3-65

J. E. Hartzuiker (2e Wtk.) m.s. „Van Noort”
(dd. Hfd.wtk.) 16-3-65

M. Berrevoets ex RV naar m.s. „Van Linschoten” 19-3-65

P. de Frenne ex m.s. „Van Linschoten” met RV 19-3-65

B. Claasz Cockson ex RV naar H.V.M.
(detachering) 29-3-65

J. C. van Dinteren ex detachering H.V.M. met RV 11-4-65

C. J. P. van Lieshout ex m.s. „Van Heemskerck”
met RV 12-4-65

G. Veenstra (2e Wtk.) m.s. „Van Heemskerck”
(dd. Hfd.wtk.) 12-4-65

H. J. G. Schoolkate (3e Wtk.) ex Hospitaal/S'pore
naar m.s. „Bakongan” (dd. 2e Wtk. CMK) 13-4-65

H. J. van der Veer (2e Wtk. CMK)
ex m.s. „Bakongan” met TTV/S'pore 13-4-65

N.T.P.M.

W. Starreveld ex verlof naar s.s. „Westertoren”
(Pulau Bukom) 5-4-65

Alle herplaatsten: goede vaart.
Alle verlofgangers: een prettig verlof.

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

11-3-65 1e Strm. D. Plooy uit Hong Kong RV

14-3-65 1e Strm. F. E. de Nieuwe uit Hong Kong RV

14-3-65 4e Wtk. J. Smit uit Hong Kong RV/SV

15-3-65 4e Strm. R. J. Edelenbosch uit Hong Kong

detach. A'dam kantoor

17-3-65 2e Wtk. G. Doesburg uit Hong Kong RV/SV

17-3-65 4e Wtk. J. Datema uit Hong Kong RV/SV

26-3-65 2e Strm. W. L. G. van der Raay uit Singapore RV

27-3-65 4e Strm. P. C. Klaassen uit Durban RV/SV

29-3-65 1e Strm. A. Treffers uit Hong Kong RV

31-3-65 3e Strm. W. L. Reyling uit Hong Kong RV/SV

31-3-65 4e Wtk. R. H. K. Everaarts uit Kaapstad RV/SV

2-4-65 1e Strm. R. B. Schabracq uit Sydney RV

8-4-65 1e Strm. F. W. Kaptijn uit Singapore RV

N.T.P.M.

15-3-65 4e Wtk. J. Huisman ex s.s. „Munttoren”
(Puerto la Cruz)

9-4-65 3e Wtk. J. O. v. d. Kwast ex s.s. „Westertoren”
(Pulau Bukom)

9-4-65 3e Strm. O. Ernstsen ex s.s. „Westertoren”
(Pulau Bukom) SV

Een prettig verlof toegewenst.

NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.

18-3-65 3e Wtk. J. G. Bos (Melbourne) m.s. „Van Noort”

18-3-65 5e Wtk. J. Hendriks (Durban) m.s. „Van Linschoten”
25-3-65 1e Strm. R. van der Sar (Durban)

m.s. „Van Riebeeck”

25-3-65 1e Strm. J. G. Ormel (Hong Kong) m.s. „Waikelo”

25-3-65 4e Strm. L. J. B. Lagendijk (Durban)

m.s. „Straat Franklin”

27-3-65 4e Wtk. H. de Weerd (Kaapstad) m.s. „Str. Madura”

27-3-65 4e Strm. E. J. Kleinjan (Kaapstad) m.s. „Str. Madura”

29-3-65 de heer S. van der Mey + gezin (Singapore)

1-4-65 3e Wtk. B. Bakker (Penang) m.s. „Siberoet”

8-4-65 2e Wtk. J. A. J. Paauwe (Kaapstad)

m.s. „Van Heemskerck”

8-4-65 5e Wtk. Tj. Veenstra (Kaapstad)

m.s. „Van Heemskerck”

15-4-65 4e Strm. D. P. Bleyerveld (Abadan) m.s. „Camphuys”

16-4-65 1e Strm. N. Dijns (Hong Kong) m.s. „Silindoeng”

17-4-65 4e Strm. J. de Boer (Port Harcourt) m.s. „Str. Frazer”

19-4-65 de heer H. H. Mersen Senn van Basel (Singapore)

19-4-65 mevr. H. E. Dijns + 2 kind. (Singapore)

20-4-65 1e Strm. G. E. Kaersenhout (Hong Kong)

m.s. „Keerkring”

Goede wacht en behouden vaart.

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.

5-4-65 4e Strm. P. Verbeek (nieuw aangenomen)

s.s. „Westertoren”

Goede wacht en behouden vaart.

GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

K.P.M.

5e Wtk. G. H. Dijk 10-3-65 A

5e Wtk. A. A. A. Schulze 15-3-65 A

5e Wtk. C. P. M. van den Ende 16-3-65 A

5e Wtk. J. Kreunen 19-3-65 A

5e Wtk. J. Balder 22-3-65 A

2e Strm. C. H. P. te Lintelo 26-3-65 S I

N.T.P.M.

5e Wtk. H. Slot 15-2-65 VD

4e Wtk. N. W. Dikstaal 7-4-65 A

5e Wtk. R. L. J. Luyendijk 8-4-65 A

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

Jubileum

L. J. Willems, Gezagvoerder

25 jaar - 19 mei 1965



De redactie biedt U haar hartelijke gelukwensen aan.

Scheepsposities

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust” Freetown ± 23-5-65

m.s. „Congokust” Amsterdam ± 18-5-65

m.s. „Zuiderkerk” Amsterdam ± 19-5-65

m.s. „Sloterkerk” Amsterdam ± 27-5-65

s.s. „Munttoren” Curaçao tot ± 3-5-65 (dokking)

s.s. „Westertoren” Melbourne ± 18-5-65

H.V.M.

m.s. „Hollands Diep” Hirohata ± 4-5-65

m.s. „Hollands Duin” N. Pacific ± 15-5-65

m.s. „Hollands Dreef” Dairen-China ± 6-5-65

HUWELIJKEN

K.P.M.

5e Werktuigkundige T. C. Bergenhenegouwen en Mej. A. J. de Jong ddo. 2-4-65 te Ridderkerk.

De Heer P. Roskam (Amsterdam-kantoor) en Mej. M. Com-mijs ddo. 2-4-65 te Rotterdam.

3e Werktuigkundige A. A. van Onna en Mej. R. Kaland ddo. 23-4-65 te Vlissingen.

N.T.P.M.

5e Wtk. J. J. N. Bosschaart en Mej. M. S. Vreeke ddo. 9-4-65 te Koudekerke.

5e Wtk. R. L. J. Luyendijk en Mej. C. A. Reitsma ddo. 9-4-65 te Blijham.

Proficiat en „behouden vaart”.

NIEUWE K.P.M.-MERTJES

Vlissingen, 12-3-65: Dominique Maria Margaretha, dochter van 3e Werktuigkundige G. Barendregt en Mevrouw C. M. M. Barendregt-Bleeker.

Utrecht, 14-3-65: Winfried Eugène, zoon van 3e Werktuig-kundige R. E. Boom en Mevrouw B. W. Boom-Markus.

Purmerend, 16-3-65: Harry en Cornelia, zoon en dochter van 2e Werktuigkundige H. Hooyberg en Mevrouw N. Hooy-berg-Goudsblom.

Singapore, 4-4-65: Remco Bertrand, zoon van de Heer C. Schouten en Mevrouw N. Schouten-Kret.

Amsterdam, 10-4-65: Paulus Leonardus Theodorus, zoon van de Heer Th. J. M. Beuk (Amsterdam-kantoor) en Mevrouw M. M. Beuk-Schutte.

Welkom in de „familie”.

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Hoofdemployé J. C. Strebe overleed ddo. 24-3-65 te Overveen, in de leeftijd van 58 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder L. Kranenburg overleed ddo. 26-3-65 te Driebergen, in de leeftijd van 60 jaar.

Zij rusten in vrede.

een aantal strikt noodzakelijke officieren te komen, dat belangrijk lager is dan de huidige bezetting. Teneinde dit aantal zo nauwkeurig mogelijk te trachten vast te stellen, kan men de samenstelling van de officiersbezetting, zoals deze nog kort geleden voor de grote vrachtschepen en bananenschepen gold, als uitgangspunt nemen. Een bananenschip bijv. waarvan de motorcapaciteit gelijk was aan die van een vrachtschip van 8 à 9000 dwt, en dat bovendien uitgerust was met een aanzienlijke vriesinstallatie, werd op zeer bevredigende wijze gerund door de volgende officiersbezetting:

1 gezagvoerder	— kapt. G.V.
1 2e gezagvoerder	— kapt. G.V.
1 1e stuurman	— 1e Strm. G.V.
1 1e stuurman	— kapt. zeevisserij
1 hoofdwk.	— 1e werktuigkundige
1 2e wtk.	— 2e wtk.
3 off. van de wacht	— 2e wtk.
	— 3e wtk.
	— 1.1.-wtk.

Het merendeel van de vrachtschepen voer onder dezelfde voorwaarden. Wij hebben dus in totaal 3 volwaardige diploma's. Van dit aantal uitgaand moet het mogelijk zijn de toekomstige bezetting vast te stellen. Hij zal moeten omvatten:

- 1 gezagvoerder
- 1 dienstchef Navigatie/Ladingbehandeling
- 1 dienstchef Onderhoud
- 2 jonge officieren, welke nog niet over voldoende ervaring beschikken om hen het recht te geven tot commandovoering
- 1 leerling-officier

Aan deze officieren zullen twee of drie assistenten worden toegevoegd, die uit het ondergeschikte personeel moeten worden aangeworven en die houders zijn van een diploma dat hen het recht verleent meer belangrijke functies op schepen van kleinere tonnage of niet-geautomatiseerde schepen uit te voeren.

De theoretische opleiding van deze officieren zal noodzakelijkerwijs langer moeten duren dan die welke voert tot de diploma's C. L. C. (kapitein grote vaart) of O.M. 1e klasse (1e werktuigk.). De „veelzijdigheid" voorziet in een voortgezette studie van 2 jaar voor hen, die in het bezit zijn van de diploma's C.L.C. (kapitein grote vaart) of O.M. 1e klasse (1e werktuigkundige). De huidige duur benodigd voor het behalen van één dezer diploma's zal met slechts 1 jaar moeten worden verlengd om het volledig diploma te behalen indien daarvoor reeds vanaf de toelating tot de koopvaardij-zeevaartschool is gestudeerd (aannemende dat de schoolopleiding aan het nieuwe principe is aangepast). Voor die leerlingen, die bij de toelating tot de school meteen voor het volledig diploma gaan studeren, zou één in plaats van twee jaar studie voor de

„veelzijdigheid" in feite voldoende zijn om tot hetzelfde resultaat te leiden als bij de reeds gediplomeerde officieren en wel om de volgende redenen:

1. de huidige kandidaten voor de „veelzijdigheid" zijn voor het merendeel officieren die reeds enige jaren gediplomeerd zijn en na het behalen van hun diploma een groot gedeelte hun technische of wetenschappelijke arbeid aan de dijk hebben gezet. Voor het weer wennen aan geregelde studie om de verloren gegane kennis op te halen (herexamen) alvorens zich de nieuwe materie eigen te kunnen maken, is een zekere tijd nodig. Het is duidelijk dat dit voor de jonge kandidaten, wier studie niet onderbroken is geweest, niet het geval is.
2. een zekere hoeveelheid van de meest belangrijke leerstof (wetenschappelijk zowel als technisch) is voor de beide opleidingen voor de brug en machinekamer gelijk. Het zal dus niet nodig zijn ze tweemaal te onderwijzen zoals bij de „veelzijdigheid" noodzakelijkerwijs het geval zal zijn. De complete opleiding welke tot het volledig diploma leidt zal dus zijn: 3 jaren studie, plus een zekere vaartijd bij de koopvaardij + 1 jaar studie; (totaal 4 jaar studie) in plaats van de huidige cyclus, vereist voor de beide diploma's van: 2 jaren studie, plus een zekere vaartijd, voor elk der onderdelen + 1 jaar studie (totaal 5 jaar studie). Het diploma dat recht geeft op het voeren van het commando zal — anders dan bij de huidige regeling voor het C.L.C. (diploma kapitein grote vaart) — niet worden uitgereikt dan na 5 jaren voltooide vaarplicht (bij voorkeur bij de koopvaardij).

Onze Chef Nautische Dienst, de Heer A. J. J. de Feyter, schreef naar aanleiding van het bovenstaande:

„Het commentaar op het artikel van Kapitein J. Ropars kan vooralsnog alleen luiden, dat het een zeer belangwekkende studie is, die in bevoegde kringen in Nederland de aandacht heeft getrokken en aan de hand waarvan — mede gezien de onderwijs-reorganisatie die aan de gang is (Mammoeth wet) — al direct het probleem heeft opgeroepen of aanpassing daarvan aan een toekomstige opleiding voor de nauto-technisch officier van de geautomatiseerde schepen van de toekomst mogelijk is.

Tegelijkertijd is de technische ontwikkeling van de automatisering van schepen op zichzelf nog gaande.

Pas wanneer die ontwikkeling zover genaderd is, dat een zekere standaard bereikt is, kan aan de hand daarvan een opstelling van de theoretische en praktische eisen die aan de nauto-technisch officier gesteld moeten worden, worden gemaakt.

Is een inzicht in die eisen verkregen, dan kan de opleiding daarvoor georganiseerd worden. Vooropleiding, schooltype, leerstof etc."

In het volgende nummer zal het woord wederom aan de Heer Ropars worden gegeven en zal van technische zijde een commentaar worden toegevoegd.