

Verslag M. C. Koning Studiefonds

Blijkens het eerste verslag van het bestuur van het M. C. Koning-Studiefonds, heeft het Fonds in 1949 12 studiebeurzen kunnen toewijzen.

Het bestuur heeft inmiddels een overzicht opgesteld van het aantal en de leeftijden der K.P.M.-oorlogswezen, die voor steun bij hun of haar studie in aanmerking zouden kunnen komen. Volgens deze lijst wonen er in Nederland 220. De —naar wij menen nog voorlopige— lijst met betrekking tot Indonesië geeft een totaal van 50 oorlogswezen aan. Bij de stichting van het Fonds heeft de bedoeling voorgezet om steun te verlenen bij voortgezette studie. Het bestuur heeft hieronder verstaan vakstudie, welke aansluit op lager-, middelbaar- of voorbereidend hoger onderwijs.

In de tweede helft van 1949 werden 15 verzoeken om studiebeurzen ingediend. Hiervan werden er 12 toegewezen, o.m. voor aanvulling studiekosten aan de technische hogeschool te Delft, voor studie aan de academie voor beeldende kunsten te Amsterdam, enkele voor zeevaartscholen, voor het Koninklijke Instituut voor de Marine te Willemsoord, voor de M.T.S. te Haarlem, voor opleiding tot frobel-onderwijzeres en voor opleiding tot chemisch analyste. Drie verzoeken werden afgewezen. De begunstigden waren 9 mannelijke en 3 vrouwelijke K.P.M.-oorlogswezen.

De rapporten over de vorderingen bij de studies waren over het algemeen gunstig. In twee gevallen moest het bestuur de jongelui er op wijzen, dat de studie ernstiger moest worden genomen.

Onder de baten van het Fonds bevond zich een bedrag van fl. 2.653,36, dat van onze maatschappij werd ontvangen, zijnde het saldo van de door het personeel bijeengebrachte gelden voor het huldeblijk ter gelegenheid van de 75e verjaardag van de heer Koning, naar wie het Fonds is genoemd.

Nieuwbouw vordert gestadig Er komen nog elf schepen bij

De maatschappij heeft op het ogenblik 96 schepen in de vaart. Over enkele maanden zal echter het aantal schepen, dat onder K.P.M.-vlag de wateren van de Indonesische archipel bevaart, met 11 zijn toegenomen. Uit Nederland zijn berichten gekomen over de vlotte gang van zaken bij de aanbouw van nieuwbestelde schepen, n.l. de drie schepen der Sa-klasse, de beide benzine-schepen, de twee nabestelde Ba-schepen en de vier Soenggeimotor-vrachtscheepjes.

Op 4 April j.l. had de oplevering plaats van de *Barumum*, een van de twee Ba-schepen. Het schip werd te water gelaten bij de R.D.M. en de snelle bouw was mede te danken aan het feit, dat het schip in een reusachtige loods werd gebouwd, die in de oorlog dienst deed als onderzeeboot-loods.

Hierdoor was het mogelijk om door te werken, onafhankelijk van weer en wind.

Bij de fa. Pot werd op 20 October van het vorige jaar de kiel gelegd van het m.s. *Sanana*, een van de houtschepen. De kiel der twee andere schepen van deze klasse, de *Sabang* en de *Sambas* zijn respectievelijk op 19 December bij de fa. v. d. Giessen en op 29 December bij de fa. Boele gelegd.

In Januari van dit jaar werd bij de R.D.M., de kiel gelegd voor het eerste benzineschip, de *Moesi*, terwijl de kiel van het eerste motorvrachtschip van de Soenggei-klasse op 6 Maart j.l. bij de fa. Stapel te Spaarndam werd gelegd.

Wat betreft de opleveringen van deze schepen rekent men ten hoofdkantore met de volgende data:

De beide schepen, die in aanbouw zijn bij de werf Boot te Alfen a.d. Rijn: 15 Augustus en 15 September a.s., terwijl men verwacht, dat de beide Soenggei-schepen, die bij de fa. Stapel worden gebouwd, op 31 October en 15 December a.s. aan de maatschappij zullen worden opgeleverd.

In tegenstelling tot de coasters van het type *Bangka*, waaronder de *Bantenan* o.a., die op de uitreis in

convooi naar Indonesië voeren, zullen de circa 39 m. lange Soenggei-schepen aan dek van grotere schepen naar Indonesië worden vervoerd.

Gedenkplaat „Kampar”

In een loods van de Stoomvaart-Maatschappij „Nederland”, versierd met de vlaggen van Nederland, de Verenigde Staten van Indonesië en de K.P.M. is door de directeur-generaal van Scheepvaart, de heer J. J. Oyevaar namens de minister van Verkeer en Waterstaat een gedenkplaat aan de K.P.M. overhandigd.

Deze plaat hoort bij de Koninklijke Vermelding bij Dagorder, die kortgeleden aan het K.P.M.-schip *Kampar* is verleend, omdat dit schip met slechts twee geweren aan boord in 1942 met volle kracht een boven water komende Japanse onderzeeboot aan de Oostkust van Sumatra heeft geramd. De Japanner werd vermoedelijk aan de bovenbouw geraakt. Voorts, omdat het schip in Straat Banka aan een eskader Japanse oorlogsschepen ontsnapte en na nog aan een Japans bombardement te zijn ontkomen veilig de kust van Java wist te bereiken.

De heer Oyevaar zeide in zijn toespraak, dat de Koninklijke Vermelding tevens de bemanning van de rederij en in het algemeen de Nederlandse koopvaardijvloot geldt.

De plechtigheid werd bijgewoond door een vertegenwoordiger van de Indonesische Hoge Commissaris, mr Djumhana Wiriatmadja, generaal Kruls, schout bij nacht Reynierse, het hoofd der bescherming van marine kapt. ter zee K.M.A. Hetteema, de president-directeur van de K.P.M. mr W. M. Hens, leden van de directie en raad van bestuur der K.P.M. en vele andere belangstellenden.

De gedenkplaat zal naar Tandjong Priok worden vervoerd, waar zij aan boord van de *Kampar* zal worden gemonteerd.

Mr. W. M. Hens naar Nederland

*

Onze president-directeur, mr. W. M. Hens, is in het begin van deze maand voor enkele weken naar Nederland vertrokken om besprekingen te voeren met de directie der K.P.M. in Nederland.

Over het doel van dit plotselinge bezoek van mr. Hens zijn in de vorm van persberichten vele veronderstellingen geopperd en pertinente „feiten” gepubliceerd, waarop dezerzijds voorlopig niet kan worden ingegaan of commentaren worden gegeven.

Het is de bedoeling, dat mr. Hens ongeveer drie weken in Nederland zal verblijven, zodat mag worden verwacht, dat hij nog voor het einde van deze maand in Indonesië terug zal zijn.

Dit is no. 7 - vijfde jaargang van

de **Uitlaat**

Personeels- en voorlichtingsorgaan van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

◇

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

◇

Alle stukken, „De Uitlaat” betreffende, te adresseren:

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

◇

In dit nummer:

Verslag Studiefonds

◇

Nieuwbouw vordert

◇

Onderzeeboot heeft niet afgedaan.

◇

Het aannemen van personeel

◇

Jodocus Plotseling

B-25 vliegers dankten bemanning

Plechtigheid te Makassar

*

Wij hebben er in het „Journaal” van het vorige nummer al een kort bericht over gehad: de dank, die de geredde B-25 vliegers hebben gebracht aan de bemanning van de *Both*.

Wij lazen hierover in de „O. Indonesie Bode” nog het volgende verslag, dat wij onze lezers om der wille van de volledigheid niet willen onthouden:

„Zware regenlagen sloegen tegen de M-641, een militaire B-25, toen het toestel in de donkere nacht van 22 December van het vorige jaar Makassar naderde.

Het zicht was nihil en tevergeefs kruiste de gezagvoerder boven Makassar om te trachten door het dikke regengordijn heen een glimp van de luchthaven op te vangen. Voortdurend stond de telegrafist in verbinding met de grond, waar men van minuut tot minuut kon volgen, hoe de benzinevoorraad van het toestel verminderde... De laatste melding was, dat de tanks leeg raakten en gezagvoerder Bieger had besloten de enige nog overgebleven mogelijkheid te proberen: een crashlanding Langzaam draaide hij de neus van het toestel naar beneden, terwijl de bemanning gespannen door de beslagen ruiten tuurde. Dieper en dieper zakte het toestel naar de aarde, toen plotseling lichtjes werden ontdekt.

Lichtjes: teken van leven en een mogelijkheid tot oriëntatie. De gezagvoerder koerste er heen en vloog laag over. Het bleken de lichten te zijn van een schip en het moet een verademing voor deze mannen geweest zijn te bemerken, dat zij boven zee zaten, het hoopvolste landingsterrein in een gebied, waar de bergen steil uit de grond rijzen en het land doorsneden wordt door sawahs, waar een grote stad iedere poging tot landing een calamiteit gemaakt zou hebben.

Nogmaals scheerde het toestel over de masten van het schip — de K.P.M.-er *Both* — rode vuurpijlen afschietend ten

teken, dat het een noodlanding ging maken. Orders schalden over het schip, „machines stopzetten”, „reddingssloepen overboord”, terwijl de B-25 zijn motoren uitschakelde en in glijvlucht, neus zo hoog mogelijk, in het water neerkwam.

De gehele bemanning, bestaande uit de heren Bieger (gezagvoerder), Manesse (2de bestuurder), Kuyper (telegrafist), Hoogwoud (monteur) en Oey Ting Bing (hulpmonteur) werd gered, dank zij het kordate optreden van gezagvoerder en bemanning van de *Both*.

Weken later was de B-25-crew, met uitzondering van korporaal Oey Ting Bing, die ziek te bed lag wederom — ditmaal met droge kleren — de gast van de *Both*, om als dankbaarheid voor de redding een geschenk aan het schip aan te bieden. Het was een grote foto van het verongelukte toestel, die door gezagvoerder H.J.G. Sikkes in ontvangst werd genomen.

De plechtigheid zou worden bijgewoond door de commandant van de M.L., gen. maj. Van der Eem, die door ziekte verhinderd was over te komen. Hij had echter kapt. E.O. Holmberg de Beckfelt, gezonden, die speciaal per B-25 naar Makassar vloog. Voorts merkten wij op de commissaris der Nederlanden, dr. L.B. van Straten, een vertegenwoordiger van kapt. Mantiri, overste Musch en maj. Gamers, maj. P. Bettink, alsmede van KPM-zijde de agent te Makassar, de heer D. Heiner, de subagent J.A. Dikker en de chef buitendienst, de heer van der Zaag.

*

Onder de sprekers was o.a. Iste stuurman de Bruin, die een kort relaas gaf van wat van de *Both* af van het ongeluk werd gezien. De heer de Bruin zal, waarnaar de *Both* weer van Makassar uitvaart, als gezagvoerder van het schip gaan optreden. Kapitein Sikkes zal het schip in Surabaya verlaten, daar hij met binnenlands verlof gaat.

*

Onderzeeboot heeft niet afgedaan!

Het was feest, die avond in het Thüringse hoofdkwartier van de Duitse oorlogsmarine. Hoge officieren in zwaar met goudgalon versierde uniformen, de monocle stijf in de oogholte geklemd, hielden plechtige toespraken. Nu, immers, was het ogenblik aangebroken, dat Duitsland de slag op de Atlantische Oceaan definitief kon winnen. „Type XXVI” was de weinig zeggende naam van de nieuwe onderzeeboot, die Hitler en zijn trawanten de overwinning zou bezorgen.

Het merkwaardige van het nieuwe wapen was de turbine, die werd aangedreven met Dieselolie en waterstofperoxyde, de vloeistof, waarmee de dames heur haar blonderen. Lucht had de motor niet nodig. De zuurstof won hij zelf uit dit waterstofperoxyde, dat in water en zuurstof werd gesplitst. Dit alles gaf vele voordelen: de boot was onafhankelijk van enige luchtaanvoer van buiten en kon onbeperkt onder water blijven, terwijl door het overbodig worden van de electromotoren en de zware batterijen meer ruimte beschikbaar kwam en de snelheid kon worden opgevoerd. Vierenvijftig kilometer per uur voer de boot onder water en het gehele anti-duikbootstelsel van de geallieerden was gebaseerd op duikboten met een snelheid van 20 km. per uur. Boven die snelheid zouden de Asdic- en Bonar-apparaten geen duikboot meer waarnemen.

Feestvreugde verstoord

Geen wonder, dat er feest was in het Thüringse hotel. Er werd gedronken op de uitvinder en op de Duitse marine, op de onderzeeboot-admiraal Dönitz, op de overwinning van Duitsland. Het was vijf minuten voor twaalf. Toen kwam er een zenuwachtige adjudant binnen en legde Dönitz een bericht voor. De admiraal las het, verbleekte en stond op. De feestvreugde verstomde. Ineens heerste er doodse stilte. „Mijne Heren”, zei Dönitz, „de Amerikanen zijn in Remagen over de Rijn getrokken!” Het was de 7e Maart 1945.

Het verhaal gaat verder in Juni van hetzelfde jaar. De Amerikanen waren druk bezig met hun operatie „Paperclip” en hadden tientallen Duitse geleerden en technici bijeengebracht voor een grondige ondervraging over hun werk tijdens de oorlog. In die maand ontdekte een jonge Amerikaanse marine-officier een serie motoronderdelen, waarvan hij niet meer kon te weten komen dan dat zij bij een duikbootmotor behoorden. Na zorgvuldige nasporingen slaagde hij er in een draad te pakken te krijgen. Die voerde hem naar een dorpje in de Harz. Daar sprak hij met een tekenaar, die een andere tip gaf. Zo werden er tenslotte allerlei stuk-

ken en onderdelen van de geheimzinnige motor gevonden in een grot in Beieren, in een oud pakhuis in Hamburg, onder een hoop oud roest in Bremerhaven..... En eindelijk vonden de Amerikanen zelfs een compleet stel tekeningen van de duikboot „XXVI”.

Ongelovig

Aanvankelijk geloofden de Amerikanen niet, dat het mogelijk was zo'n boot te bouwen. Het leek hun onbestaanbaar, dat een onderzeeboot van duizend ton onder water 54 km per uur kon varen en 70 km boven water en dat hij zich onder water kon voortbewegen met behulp van Dieselolie en een eenvoudige en goedkope vloeistof als waterstofperoxyde. Marine-dekundigen, die de ontwerpen bestudeerden, moesten echter toegeven, dat het wel mogelijk was en dat deze duikboot de oplossing betekende van vele vraagstukken, waarmee de bouwers van onderzeeboten al veertig jaar hadden geworsteld. Geen logge en zware electromotoren meer, die gevoed moesten worden met batterijen van beperkte capaciteit. Geen batterijen meer met hun gevaarlijke zuren, die de lucht in de boot bedierven. En waarvoor diende de ruime luikhoofden, de hydraulisch hefbaar platform anders dan als startbanen voor raketwapens met ontplofbare ladingen?

Nadat dit alles was vastgesteld, bleef er nog een vraag over. Blijkens de inlichtingen en gegevens waren er zulke duikboten gebouwd. De werf te Schickau bij Danzig had er een serie afgeleverd en was gereed nieuwe series te bouwen in een tempo van één boot per zestig uren. Waar waren de gereedgekomen 22 onderzeeboten van dit type? Er was evenmin een antwoord op te krijgen als op de vraag, waar de 119 onderzeeboten van het type XXI waren, die aan dezelfde werf hadden gelegen. Zij waren verdwenen, alsof zij van de aarde waren weggevaagd.

Gestolen Nederlandse uitvinding

Van het type XXI hebben de Amerikanen echter twee exemplaren, de U-3008 en de U-3004, in handen gekregen. De geschiedenis van deze duik-

boot begint echter lang vóór de 2e wereldoorlog en wel in..... Indonesië. Toen al werd er gezocht naar een middel om de snelheid van de onderzeeboten, die bij de ontwikkeling van de zogenaamde bovenwater-schepen een heel eind waren achtergebleven en daarom door vele deskundigen als afgedaan werden beschouwd, op te voeren. Ook de jonge onderzeebootofficier, luit. t. zee J. J. Wichers, hield zich met het vraagstuk bezig en kwam tot de conclusie, dat alleen Dieselmotoren de oplossing zouden kunnen brengen.

Geen medewerking

Het was in 1927, toen Wichers een pijp construeerde, waardoor de Dieselmotoren onder water konden ademhalen. De zorgvuldige uitwerking van zijn idee vergde veel tijd, maar in 1933 achtte hij zijn vinding rijp genoeg om haar aan de toenmalige commandant van de zee-macht aan te bieden. Veel succes had hij daarbij echter niet. De deskundigen waardeerden het plan, achtten het ook wel geschikt voor praktische toepassing, maar waren van mening, dat de geringe kosten voor proefnemingen met een afgedankte duikboot, waar Wichers om had gevraagd, toch niet verantwoord waren.

Wichers legde zich daar aanvankelijk bij neer, maar toch bleef hij in zijn uitvinding geloven. Later vroeg hij als officier toestemming er octrooi op te mogen aanvragen. Dit werd hem toegestaan, mits daarbij geen militaire geheimen zouden worden bekendgemaakt. Het onderzoek wees echter uit, dat de uitvinding, die Wichers in het stof van de archieven verborgen waande, haar weg naar Nederland had gevonden en daar in 1937 voor het eerst bij de bouw van een onderzeeboot was toegepast. Van het aanvragen van een octrooi moest Wichers toen wel afzien.

Nadat de Duitsers in 1940 ons land waren binnengevallen, maakten zij zich echter meester van Wichers' uitvinding, die voor hen van onschatbare waarde zou blijken te zijn. Zij verbeterden haar en doopten haar de „Snorkel”.

Snorkel

De „Snorkel” is een gecompliceerde dubbele buis, het ademhalingsapparaat van de Dieselmotoren, die naar wens langer of korter kan worden gemaakt. Door die buis verlaten de uitlaatgassen van de ondergedoken onderzeeboot de bootruimten en door de buis zuigt de motor zelf de nodige lucht aan. Het lijkt eenvoudig, maar het maken

(Slot: zie pag. 12)

Promotie in een bedrijf (II)

Procedure blijft delicate kwestie; „Bedrijfsmasker” en bereikbare idealen

Wegens gebrek aan plaatsruimte —en enkele wijzigingen in de opmaak van no. 6, die op het laatste ogenblik nog moesten worden aangebracht— moesten wij dit artikel in het vorige nummer ietwat abrupt afbreken. Het vervolg en slot bieden wij U hieronder aan, met verontschuldiging voor de inconvenientie.

*

Helaas bewogen zij zich voor het grootste deel op het terrein van de oppervlakkige „karakter”-verbetering, waarvan weinig resultaten mogen worden verwacht. Wanneer iemand werkelijk zich ten volle zou willen gedragen naar de richtlijnen uit het eerste deel van het brochuretje, dan zou men in vele gevallen dat verderfelijke „bedrijfsmasker” waarnemen: een verschijningsvorm van de werknemer, die zich heeft aangepast aan de wensen van het bedrijf, doch die in genedele op werkelijke aard en aanleg is gebaseerd. Welke innerlijke spanningen dit in deze werknemers moet oproepen, is bij enig nadenken onmiddellijk duidelijk: de neiging, daar, waar hij zich ongestraft kan laten gaan, dit extra te doen, de reactie in het bedrijf tot kankeren en mokken, etc.

Het moet duidelijk zijn, dat, wanneer het bedrijf iemand aanneemt, van wie het ten aanzien van de gewraakte eigenschappen dank zij het psychotechnisch rapport weet, dat hij in het bedrijf niet ten volle past, het bedrijf juist ook van zijn kant uit de voorwaarden moet scheppen, dat de arbeider niet storend werkt. Beknotten van de individualiteit van de arbeider, dan wel het onthouden van de mogelijkheid uit vrije aanleg tot sociale aanpassing te kunnen komen, betekent altijd een vermindering van de geestelijke en/of materiële productie van de werknemer.

Bereikbare idealen

Ten aanzien van het tweede gedeelte van het boekje (onder de hoofden: „Erfelijkheidsfactoren”, „Streef naar bereikbare idealen” en „De risico's van het werken”) gelden deze bezwaren minder. Daarin wordt inderdaad aangestipt het probleem: „Voor de juiste persoon is een betrekking zonder perspectieven bijna ondenkbaar” en „Voor ieder type is een plaats, die hem de beste mogelijkheid tot succes biedt”.

Maar de wijzen waarop dit —voor de werknemer zo belangrijke— onderwerp wordt behandeld, is te summier en oppervlakkig en ook te weinig didactisch dan dat het het resultaat zal hebben, dat men er van verwacht.

Wil de candidaat dan toch de functie aanvaarden, dan is zijn instelling tegenover het promotievraagstuk een geheel andere en naderhand minder belastend voor de soepele samenwerking in het bedrijf.

Het psychotechnische onderzoek als belangrijk hulpmiddel voor de personeelselectie draagt dus ten aanzien van de vaardigheid, kennis en karakterkwaliteiten, zeer sterk bij tot de oplossing van het promotievraagstuk.

De bedoelde brochure: „Dus U wilt hoger op?”, door de Vacuum Olie Mij. N. V. te Rotterdam voor haar personeel vertaald uit een boekje: „So you want a better job?” van de Amerikaanse moedermaatschappij (Socony-Vacuum-Oil), is kennelijk een product van wat 't Amerikaanse bedrijfsleven noemt „industrial relations”.

Deze vormen in vele Amerikaanse bedrijven een belangrijk onderdeel van de „personnel administration” en de resultaten daarvan kunnen vaak niet hoog genoeg worden geschat.

Toch moet ten aanzien van dit boekje de vraag worden gesteld, of het wel als voorbeeld mag dienen van het beste op dit gebied.

De bedoeling der „industrial relations” is n.l. bijdragen te leveren tot en betere voorwaarden te scheppen voor het plezier in het werk van de werknemer, wat automatisch ook het bedrijf ten goede zal komen.

Het gezichtspunt, waaruit de Amerikaanse personeelchef de brochure heeft geschreven, kan dan ook als volgt worden getypeerd: er zijn kennelijk moeilijkheden en onbegrip bij de werknemers, ten aanzien van de promotiepolitiek van het bedrijf. Het moet dus goed zijn hen te laten zien, welke factoren bij de promotiebeslissing in aanmerking worden genomen en in hoeverre zij zelf er toe kunnen bijdragen, dat zij ten aanzien van deze factoren gunstiger er voor zullen staan dan thans. Een zeer logische en lofwaardige opvatting. Echter moeten wij aan de hand van de opmerkingen, die wij in het bovenstaande maakten betwijfelen, of het resultaat wel ten volle equivalent is aan de bedoeling.

Het „bedrijfsmasker”

Het brochuretje bevat vele wijze raadgevingen, vaak zeer kernachtig en geestig gezegd (één typische opmerking willen wij de lezer niet onthouden: „Men kan beter zwijgen en voor gek doorgaan, dan de mond open doen en alle twijfel daaromtrent wegnemen”).

M. C. Koning over Indonesische reis Verklaring bij terugkeer in Nederland

De Heer M. C. Koning, heeft na zijn terugkeer in Nederland van zijn bezoek aan Indonesië gezegd, dat de K.P.M. niet bang behoeft te zijn voor buitenlandse concurrentie, aldus persberichten.

„Zolang schepen onder Nederlandse vlag hier gelijke rechten zullen hebben als schepen onder Indonesische vlag — zoals op de Ronde Tafel Conferentie is overeengekomen— zijn wij niet bang voor welke concurrentie dan ook. Op scheepvaartgebied is onze maatschappij in dit land niet te vervangen. Wij hebben een goede organisatie, die is gebouwd op een enorme ervaring en die volkomen op de noden van deze landen is ingeschoten. Met onze schepen kun-

nen we ladingen van 100 ton ophalen in de kleinste plaatsjes en nóg rendabel werken. Dat zal geen enkele buitenlandse scheepvaartmaatschappij kunnen doen”, aldus de heer Koning, wiens woorden ook zijn aangehaald in een recent scheepsjournaal van P.C.J.

De K.P.M. gaat dan ook rustig door met het opnieuw exploreren van zijn oude vaargebieden. Op een orientatieris naar drie havens op de Oostkust van Atjeh, die sedert de oorlog niet meer waren aangelopen, bleek de outillage onvoldoende, zodat hier voorlopig alleen met een klein scheepstype kan worden gevaren. Ook op de Westkust van Atjeh is men bezig zich op de hoogte te stellen van de toestand.

Nieuw Suez-kanaal in aanleg

Nederlanders en Fransen samen gaan het Suez-kanaal over een lengte van 10 km „dubbel spoor” geven. Een nieuw kanaal, evenwijdig aan het oude, zal op het nauwste gedeelte van het beroemde, maar reeds lang verouderde kanaal de scheepvaart ontlasten.

Dit enorme werk is voor een bedrag van 2200 miljoen Franse francs (22 miljoen gulden) gegund aan de Amsterdamse Ballast Maatschappij en een Franse aannemerscombinatie. Het contract (met de bekende Suez-kanaal-maatschappij) zal spoedig worden getekend.

En dan staat het wel vast: Nederlands goede naam op waterbouwkundig

gebied wordt opnieuw in de verf gezet.

Reeds is een hoofduitvoerder van de Amsterdamse Ballast Maatschappij, de heer G. Visser, naar Egypte vertrokken om te gaan uitkijken naar onderkomens voor het personeel en het lossen van het zware materieel voor te bereiden. De heer Visser is 16 jaar bij het onderhoud van het Suez-kanaal werkzaam geweest en kent dus het klappen van de zweep. Hij zal ook de technische leiding behouden van het grote werk, dat in ruim een jaar gereed moet zijn.

Volgens het contract mag slechts 15% van het personeel uit niet-Egyptenaren, dus b.v. uit Nederlanders en Fransen bestaan. Egypte denkt om zijn werklozen! Dit percentage is vrij krap, want de molenbazen (van de baggermolens), de dragline- en excavateurmachinisten op zijn minst zullen Nederlanders dienen te zijn, gezien de ervaring, die ons land op dit gebied bezit. In het geheel, —Egyptenaren meegerekend— zullen zes à zeven honderd man voor het werk nodig zijn. Toen een van de mannen van de Ballast Maatschappij onlangs in die buurten het terrein verkende, heeft hij vermeld gestaan van de prestaties dier halfnaakte, vrijwel zwarte Egyptische arbeiders. Zij dragen het zand, dat zij hebben gegraven, weg in vijgenmandjes, zoals het al eeuwen lang gebeurt en als gevolg van de lage levensstandaard, is deze methode nog goedkoper dan in Europa met gebruikmaking van de modernste machine mogelijk zou zijn.

Witte woestijn

De streek, waarin het nieuwe kanaal zal komen te liggen herbergt geen kip, laat staan mensen. Het is een verblindend-witte woestijn, waar zelfs de kamelen hun neus voor ophalen.

Maar op niet al te grote afstand ligt Port Said, de bekende havenplaats, en daar zal het merendeel der werkkrachten worden gelegd. Vrachtauto's en bussen zorgen dan dagelijks voor het vervoer. Voor de Nederlanders, die aan dit werk zullen deel nemen, zal een speciale verzekering worden gesloten met het oog op het gevaar van ziekten, enz.

Technische moeilijkheden verwacht men in niet al te grote mate. Boringen hebben uitgewezen, dat de bodem ter plaatse bestaat uit 98% zand en 2% kalkachtige rots. Het zand, als het ten

minste wil zuigen —gelijk de vaktier luidt— legt geen moeilijkheden in de weg. Dat was heel wat anders in de tijd, dat het Suez-kanaal werd gegraven. De machinale uitrusting is dan ook met sprongen vooruitgegaan.

Het Suezkanaal —hoewel een unieke technische prestatie— was al aanstonds na zijn gereedkoming in 1869 verouderd.

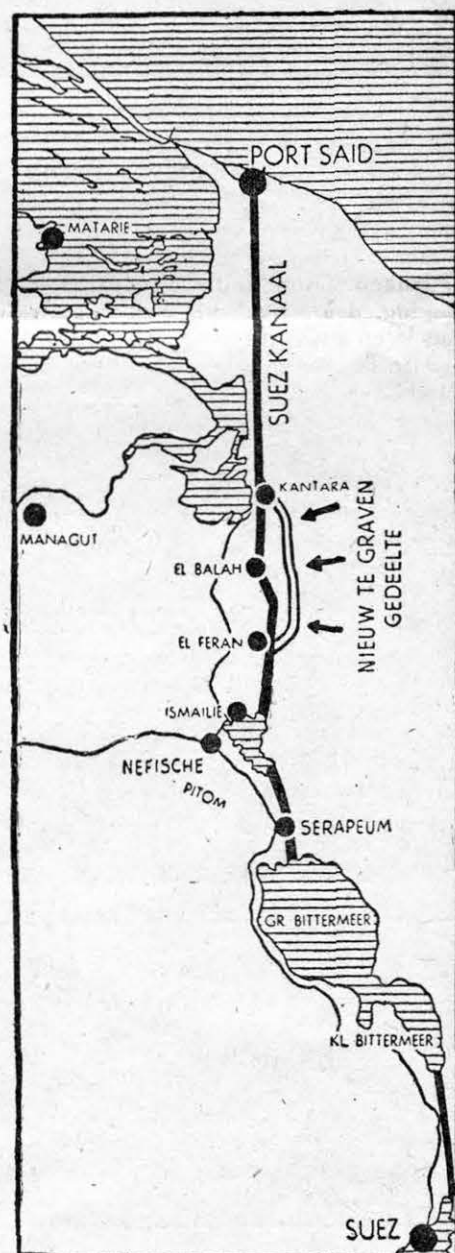
Mede door de ongunstige bodemgesteldheid (zand) op vele plaatsen, had men het kanaal slechts een geringe breedte kunnen geven. Dit beroemde kanaal is veel smaller dan het Noordzeekanaal. Slechts op enkele „parkeerplaatsen” —verbredingen in het kanaal— kunnen de grote zeeschepen elkaar passeren, hetgeen dus neerkomt op een ingewikkeld seinsysteem langs de oevers van het kanaal en lange perioden van vruchteloos wachten.

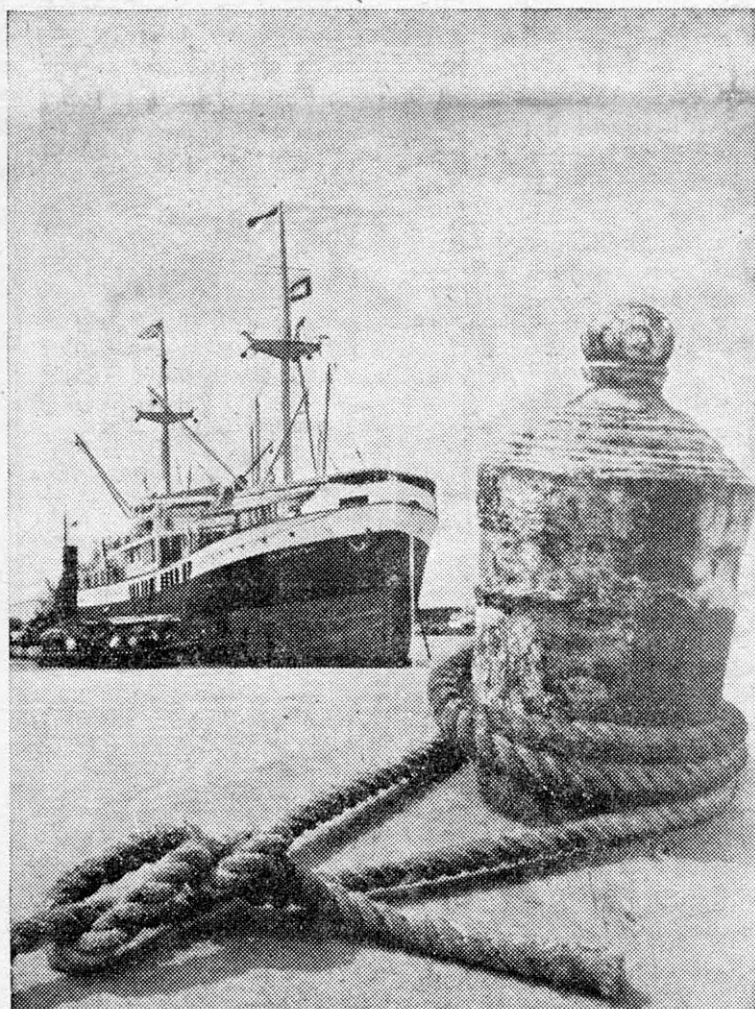
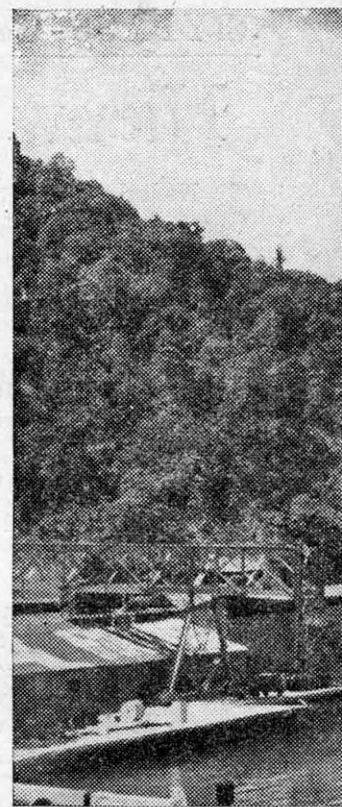
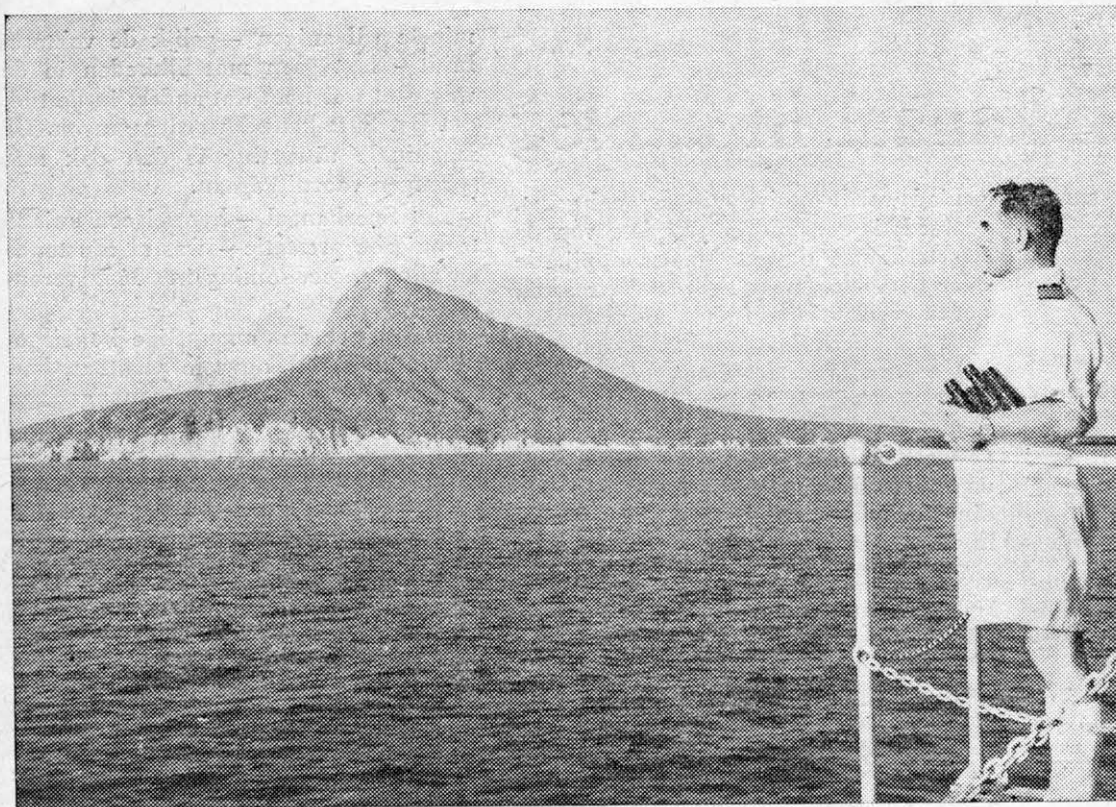
Slot: zie pag. 11.

VAN RAMSES TOT DE LESSEPS

Een stuk Suezkanaal in duplo, het beroemde kanaal gemoderniseerd, een vererende opdracht voor de Nederlandse aannemerswereld.... Maar vergist u zich niet: in het licht der geschiedenis heeft het net zoveel te betekenen als het scheppen van een kind aan het strand. Niets nieuws, ook niet onder de gloeiende, bijna tropische zon der Egyptische woestijn.

In de veertiende eeuw vóór Christus liet de een of andere Ramses al een kanaal graven, dat de Middellandse Zee met de Rode Zee verbond, maar door verwaarlozing slibde het weer dicht. In de zevende eeuw voor Christus stierven er 120.000 man bij pogingen om de geul weer open te krijgen. Pas eeuwen later werd dit werk werkelijk afgemaakt. Tijdens de schone en geestige Cleopatra echter verzandde het weer om pas te worden hersteld onder keizer Trajanus. Toen in de zevende eeuw de Arabieren Egypte veroverden, liet de zegevierende khalief het kanaal snel dichtgooien. Wéér een aantal eeuwen later, omstreeks 1860, kwam er een Fransman —Ferdinand de Lesseps— die de beroemdste scheepvaartroute van alle tijden tot nu toe voorgoed openlegde.





Bij de foto's :

1) In de twee laatste nummers plaatsten wij artikelen over de gevolgen van de uitbarsting van de Krakatau in 1883. Van le stm. Meyer ontvingen wij deze foto van het eiland, dat thans al vele jaren in ruste is. Rechts op de voorgrond gezagvoerder Iedema.

2) Een aardig overzicht van Emma-haven, de „gateway” van Padang op Sumatra's Westkust.

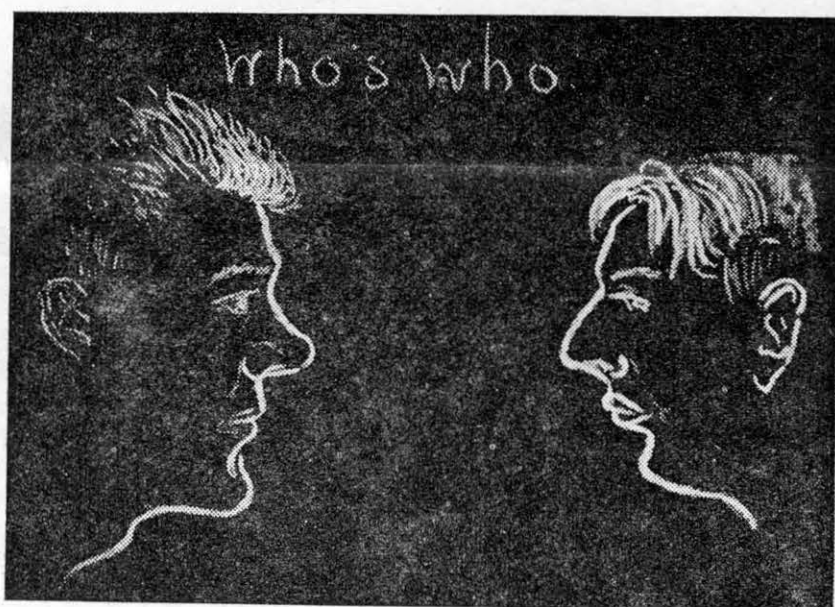
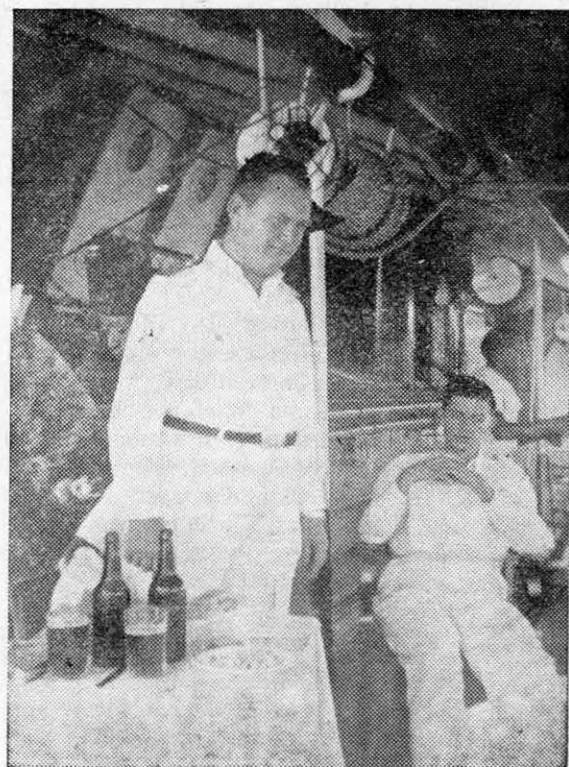
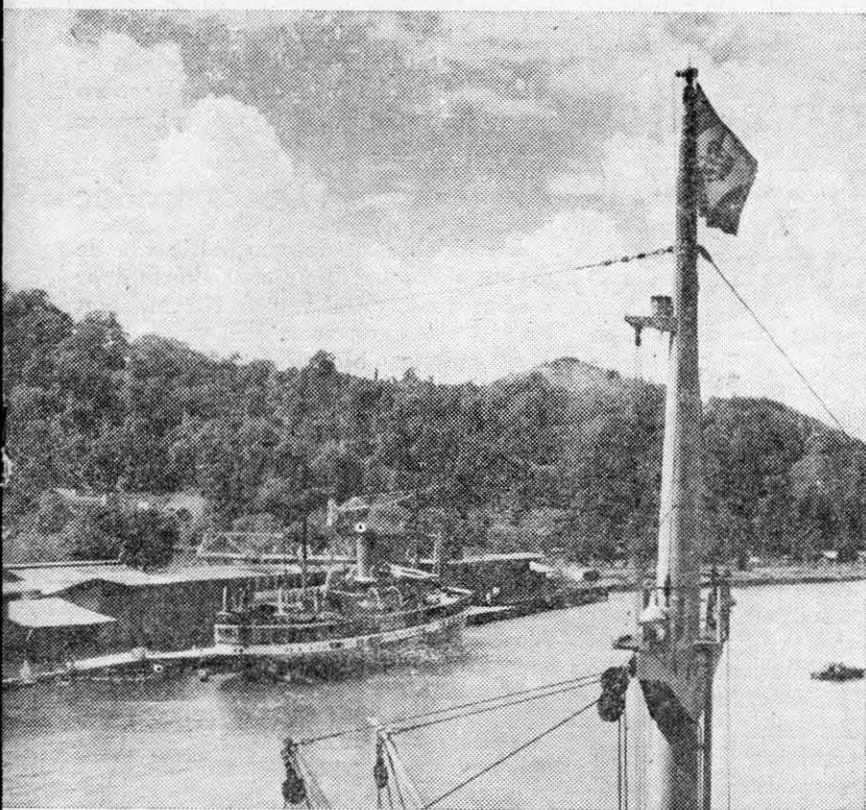
3) Op 26 Maart j.l. vierde hoofdwtk. A. Anker zijn 25-jarig dienst-jubileum aan boord van het s.s. *Van der Hagen* te Makassar.

4) De *Van Riebeeck's* „Who is who”. In de machinekamer van dit schip troffen wij op het zwarte bord deze schets, die werd vervaardigd door 3e wtk. R. J. de Vries. Beide profielen stellen voor links: de 5e wtk. P. Nieuwburg en rechts 5e wtk. C. D. de Jong.

5) Geen foto van de haven te Tandjong Priok op Zondag, doch het trieste stakingsbeeld, dat men circa twee weken lang in de grootste haven van Indonesië kon waarnemen. De staking is inmiddels opgeheven en iedereen is weer aan het werk.

6) * Een heel oude trouwe in dienst der maatschappij. Aan de kop van de eerste haven te Tandjong Priok ter hoogte van de zoutsteiger vindt men dit oude kanon ingemetseld, dat thans als kaapstander dienst doet.







K.P.M. - voetbal in Nederland 2^e voorjaarswedstrijd K. P. M. - K. J. C. P. L.

Overwinning voor Paketvaarders

Op Zaterdagmiddag 18 Maart bonden de twee elftallen der maatschappijen van de 3e verdieping van het Scheepvaarthuis opnieuw de strijd met elkaar aan op het mooie terrein van de Sportvereniging S.M.N. te Amsterdam dat voor de wedstrijd ter beschikking was gesteld.

De K.P.M. verloor de toss, doch kreeg desondanks het windje in de rug. Gelukkig viel er ditmaal eens geen regen, maar scheen een stralende zon. Alleen maakte de harde wind, dat de bal wel eens ergens anders terecht kwam dan was bedoeld.

Na de aftrap duurde het niet lang, of de K.J.C.P.L. maakte het eerste doelpunt, onder luid gejuich van de K.J.C.P.L.-ers langs het lijntje.

Maar de K.P.M.-ers werden er niet door ontmoedigd. Men zette alles op alles en aangevuurd door de K.P.M.-supporters, kwam dan ook de gelijkmaker. Een goed gerichte voorzet en midvoor Grilles (TD) maakte voor de K.P.M. het eerste doelpunt. (1-1).

Vóór half-time kwam er in deze stand geen verandering meer.

De K.P.M.-supporters vroegen zich al af: „Wat zal het na de rust worden met de wind tegen?” Men had er een zwaar hoofd in en zag de wedstrijd al verloren. Onze linksbuiten Scholte (PZ) werd na de rust vervangen door Pul (AZ). Scholte had in de eerste helft reeds last van een „knetje”.

Zo startten we de 2e helft.

Op ons doel werd menige aanval gedaan. Maar dank zij onze stopperspil de Mol van Otterloo, die kranig werk verrichtte, kwam er geen bal door.

En toen ging ons K.P.M.-hart sneller kloppen. De bal kwam gevaarlijk dicht voor het K.J.C.P.L.-doel. Nu was het De Jong (TD), die uit een goede voorzet van Velt-huis (CM) de stand bracht op 2-1 voor de K. P. M.

Met nog ruim een half uur te spelen — waarin nog veel kon gebeuren — slaagde onze achterhoede er door goede verdediging in ons, soms met kunst en vliegwerk, voor verder onheil te voorkomen, zodat het einde van de sportieve wedstrijd met een 2-1 K.P.M.-overwinning kwam.

Naar ieders mening was die welverdiend.

De vorige voorjaarswedstrijd, op 28 Mei 1949, eindigde voor de K.P.M. in een nederlaag. Zo kwam de K.J.C.P.L. in het bezit van de zilveren sigaretten-aansteker, welke bijna een jaar lang op het bureau van de heer Speelman heeft gestaan.

Thans is dit sieraad weer in ons bezit. Het prijkt op het bureau van de heer Backer. Helaas kon het K.J.C.P.L.-elftal de heer Speelman niets anders aanbieden dan een pak lucifers, dat hij Maandags op zijn bureau vond!

Wij zien met spanning de komende beslissende voorjaarswedstrijd tegemoet.

M. M.

Amsterdam, 25 Maart 1950

*

K.P.M.-Ziekenhuis versus K. P. M. II

K.P.M.-II, het reserve-elftal van het hoofdkantoor en de diensten te Djakarta en Tandjong Priok, kreeg op 1 April j.l. een bittere April-mop te slikken, toen het team in een vriendschappelijke wedstrijd tegen het elftal van het K.P.M.-ziekenhuis Petamboeran met een 5-0 nederlaag letterlijk in de modder werd gestampt.

Het elftal van onze ziekenverplegers te Petamboeran onder leiding van mantri-verpleger Esra had de K.P.M.-II uitgenodigd om deze wedstrijd te komen spelen op het terrein van Petamboeran. De K.P.M.-II-ploeg bleek echter niet te zijn opgewassen tegen het tempo van onze ziekenverplegers, van wie de leider Esra alleen al twee doelpunten voor zijn rekening nam.

Aan de andere kant moet worden vermeld, dat het voetbalveld van Petamboeran zijn naam geen eer aandoet en niet bepaald ideaal is. Even vóór de wedstrijd had het geregend en de rode grond van de Petamboeranse omgeving was daardoor in een massa klei herschape, die in enorme klonten aan de voeten en benen van de spelers bleef kleven. Niettegenstaande de toestand van het terrein baggerde men echter

moedig tot het bittere einde door. Een groot aantal belangstellenden volgde de wedstrijd, onder wie dr. Van Heerden en de directrice van het hospitaal, zuster M. den Besten.

De competitie

Inmiddels gaat de competitie van de Kantoor Voetbal Bond te Djakarta door en het eerste elftal van de K.P.M. staat er niet al te gek voor.

De stand van de competitie 2e klasse B is op het ogenblik als volgt:

	gesp.	gew.	gel.	verl.	pnt.
Landsdrukkerij	10	10	0	0	20
DIVI	9	7	0	2	14
Kolff	10	5	1	4	11
K.P.M.	10	5	0	5	10
AIO	10	4	1	5	9
DVG	8	2	3	3	7
Gas Mij	8	1	4	3	6
Ned. 1845	7	2	0	5	4
Talens	8	1	1	6	3

*

Tennisduel

K. P. M. - S. M. N.

Op 26 Februari j.l. slaagde de S.M.N.-tennisploeg er in een vriendschappelijke wedstrijd, waaraan als „topfiguren” voor de S.M.N. de heren Oderkerk en Van Lennep en voor de K.P.M. de heren mr. De Koe en Harinck deelnamen in om een zeker schijnende nederlaag om te zetten in een 3-2 overwinning.

Toen was er een „duel” geboren en precies een maand later werd de revanche-wedstrijd gespeeld op de pas-geopende baan van het Logeergebouw, waarbij beide teams in ongeveer dezelfde samenstelling uitkwamen. Het K.P.M.-team nam geen risico en zorgde er voor na vier partijen („best of 15 games”) een 3-1 voorsprong te hebben. De laatste partij ging verloren, zodat de einduitslag 3-2 in het voordeel van de K.P.M. viel.

Staande de wedstrijd werd het plan gemaakt om de beslissingswedstrijd te Megamendoeng (halverwege de Poentjak) te spelen in het recreatieoord der S.M.N.

Indien een enkele K.P.M.-speler dan in de berglucht het hoofd iets koeler zou kunnen houden dan is er voor de maatschappij geen reden tot de beruchte „moordende onzekerheid” over de vraag wie op tennisgebied de sterkste is.

M.

*

k. p. m. - Journaal

◇ Met de *Willem Ruys*, die op 5 April j.l. uit Tandjong Priok naar Nederland is vertrokken, reisde ook ditmaal een aantal K.P.M.-ers. Het waren adjunctchef mr. J. Zuur en echtgenote en twee zoons, de gezagvoerders H. Deekens (E.V./vervr. pensioen), P. A. Keus gezinsscheidingsverlof Ar. de Best (E.V.) del Prado en G. N. O. Hobma en echtgenote, tevens de hoofdwtkn. L. Ploeger en C. van Dijk (beiden met E.V. en vervr. pensioen), de 1e stl. A. Feberwee (E.V./vervr. pensioen) en J. Craamer (vervr. pensioen), 2e stm. H. N. Schepman (E.V.), 3e stm. J. Grin (E.V.), 3e wtk. H. J. Hunink, empl. J. E. Landweer en echtgenote (E.V.), adjunctchef J. A. Gagliardi met echtgenote, zoon en dochter, W. H. J. v. Rijkvorsel (zoon van empl. H. E. A. v. Rijkvorsel), mevr. J. van Someren Gréve V. Andel met twee dochters en een zoon (gezin van hoofdempl. H. v. Someren Gréve), mevr. K. R. Muller-Baas met twee dochters en een zoon (gezin van 1e stm. G. Muller) en ass. mijnopz. van de S. M. P., H. H. Franken met echtgenote twee dochters en zoon (E.V.)

◇ Het m.s. *Borneo* kwam op 5 April j.l. in Tandjong Priok uit Nederland aan met twee 4e stl., t.w. de heren C. Bakker en Th. E. Rappard, die beiden nieuw zijn aangenomen 4e stm D. J.M. Runhardt, die van buiten af nieuw werd aangenomen, arriveerde met het m.s. *Java* van Pangkal Pinang.

◇ Het m.s. *Johan van Oldenbarneveldt* meerde op 8 April j.l. aan de kade te Tandjong Priok en bracht 2e wtk. P. Kopmels met echtgenote en drie kinderen mee. Voorts reisden aan boord van dit schip in het kader der gezinshereniging mevr. W. Pronk-Slothouder en drie kinderen (gezin van 1e stm. E. C. Pronk), mevr. G. C. M. Bartels-Schaap en

kind (gezin van 3e wtk. N. Bartels), mevr. H. J. van Ginkel-Koll en drie kinderen (gezin van empl. C. D. van Ginkel) en mevr. J. A. M. van Ginneken-Engelbrecht met drie kinderen (gezin van empl. R. van Ginneken).

◇ Op 1 April j.l. arriveerde te Djakarta uit Melbourne de 3e wtk. A. D. Vos, die in Australië het restant van zijn E.V. en gezinsscheidingsverlof heeft doorgebracht.

◇ Leerlingwtk. K. E. Bräuer is met ingang van 3 Januari j.l. tot 5e wtk. aangesteld.

◇ Met de *Constellation* van 7 April j.l. is 1e stm. J. J. S. Van Alphen uit Djakarta naar Nederland voor gezinsscheidingsverlof vertrokken.

◇ Het was wel een meevaler, dat de wild-varende *Van der Hagen* gedurende het weekeinde van 25 op 27 Maart te Makassar lag, want zo kon van het jubileum van Abraham Anker nog iets officieels en fleurigs worden gemaakt. Omdat het zoo met de tijd beter uitkwam, werd besloten de herdenking te houden op Zondag 26 Maart. Het sloependek was met eenvoudige hulpmiddelen, pressennings en roeispansen, hangende fans, vlaggen etc. omgetoverd in een varanda, waar een 20 à 30 mensen konden zitten. Het was wel jammer, dat wegens gebrek aan tijdige organisatie voor transport verscheidene dames en echtgenoten van collega's van de jubilaris niet aanwezig konden zijn.

Agent Heiner bracht namens de directie en het agentschap gelukwensen over en memoreerde, dat de maatschappij in de afgelopen 25 jaar veel ups en downs heeft meegemaakt en dat wij juist nu misschien

wel in een van diepste „downs” verzeild zijn geraakt. Hij hoopte echter, dat ook deze weer van tijdelijke aard zou zijn en dat hfdwtk. Anker nog vele jaren gelukkig en goed zou mogen varen, in de wetenschap, dat de directie zijn plichtsbetrachting tot dusverre bijzonder heeft gewaardeerd en zal blijven waarderen. De heer Heiner zei in dit verband verder, dat men op een agentschap meestal te maken heeft met de dekdienst en over het algemeen weinig merkt van de heren, die „onder de waterlijn” werken. Men beseft echter wel degelijk, dat een schip zonder deze mensen niet kan varen.

Hierna werden namens de directie overhandigd de oorkonde, het horloge en de enveloppe, welke i.v.m. geldsanering erg dik was, omdat men geen groot geld had kunnen krijgen.....

Daarna nam kapt. Bik het woord, die de jubilaris pas 10 dagen kende, aangezien hij hem nooit eerder had ontmoet en nog nooit met hem had gevaren. Namens de bemanning wenste hij de jubilaris geluk met het bereiken van deze mijlpaal en bood hij hem een cadeau aan van officieren en onder-officieren: een prachtig schrijfgarnituur met een Parker 51. Hij hoopte, dat hij dikwijls met voldoening zou terugzien op de mooie jaren bij de maatschappij.

Ir. Struyk van het Amsterdam-kantoor, die toevallig te Makassar verbleef, kwam daarop naar voren. Hij achtte het een groot voorrecht aanwezig te kunnen zijn bij het jubileum van een der mannen, aan wie hij in het volste vertrouwen de technische en machinale leiding van een schip kon toevertrouwen en bracht namens

de directie in Nederland de gelukwensen aan hem over.

Hfdwtk. Anker dankte voor de wensen en huldeblijken.

Na dit officiële gedeelte kwam het geheele machinekamerpersoneel de jubilaris de hand drukken. Het had gezorgd voor een prachtig bloemstuk door welke attentie de heer Anker zeer was getroffen.

◇ Met het Britse m.s. *Cameronia*, dat op 13 April j.l. van Tandjong Priok naar Nederland vertrok, reisden mee de heer R. Hofsteenge (stiefzoon van hoofdempl. O. S. J. Klaassen) en mevr. A. Volmer-Tjebbes (echtgenote van de gezagvoerder der kustvaartuigen, Volmer).

◇ De maatschappij is overgegaan tot het openen van een eigen agentschap te Sorong (Nieuw-Guinea). Tot agent aldaar is aangesteld de heer C.L. de Vries.

◇ Op 31 Maart j.l. droeg de heer Gagliardi, agent der maatschappij te Pontianak zijn post over aan de heer van Dam.

◇ De eerste der beide nabestelde *Ba*-schepen, de *Baroemoem*, vertrok op 13 April j.l. uit Amsterdam op zijn maidenrip naar Indonesië.

◇ De staking onder de havenarbeiders van Tandjong Priok, waarbij ook zij, die bij onze maatschappij werkten, betrokken waren, is op Donderdag 13 April tot een oplossing gekomen. Zij had de scheepvaart van Indonesië's voornaamste haven ongeveer twee weken lamgelegd en veroorzaakte een aanzienlijke ontwrichting in onze lijndiensten. Met uiterste inspanning kon overigens een groot aantal diensten, zij het soms met belangrijke vertraging en ondanks grote moeilijkheden, toch nog gaande worden gehouden.

Studie van de procedure

Aan de personeelwisseling zijn zo grote kosten verbonden, dat een bedrijf alles in het werk moet stellen om haar zoveel mogelijk te beperken. Voor een eenvoudige functie bedragen deze kosten naar Amerikaanse schattingen tenminste ongeveer f 250.— per persoon.

Bij nieuwe aanstellingen moet worden getracht twee belangensferen met elkaar te doen harmoniëren: het belang van het bedrijf en dat van degene, die het wil aanstellen. Dat het bedrijf ook met de belangen en ambities van de werknemer rekening wil houden mag zeker niet als een uitvloeisel van de tijd worden beschouwd, waarin men met grote personeelschaarste te kampen had. Want analyseren wij de redenen, die tot het verwisselen van betrekking leiden, dan treden twee factoren op de voorgrond.

- 1e. De werknemer blijkt niet te voldoen aan de eisen, die zijn arbeidstaak hem stelt.
- 2e. De werknemer vindt geen bevrediging in zijn werk. Hij slaagt er niet in om in de hem gegeven positie zijn ambities te verwezenlijken met het gevolg, dat hij ontslag zal nemen, zodra de kansen voor hem gunstig zijn.

Het aannemen van personeel

In een vorige en in deze „Uitlaat” hebben wij besproken, hoe noodzakelijk het is om door middel van functie-analyse inzicht te krijgen in de eisen, die de functie stelt.

Moet er dus personeel worden aangenomen, dan dienen wij te beginnen met ons af te vragen: welke eisen stellen we aan de man, die wij willen aannemen? Aan de andere kant dienen wij ons af te vragen: welke ambities heeft de sollicitant; wat wil hij door zijn werken in ons bedrijf bereiken?

• In een goed geleid bedrijf tracht men steeds zoveel mogelijk sollicitanten tot zich te trekken. De middelen hiertoe zijn:

1. Het contact met scholen of opleidingen, die met de gewenste vak-kennis overeenkomen.
2. Een zorgvuldige registratie van de gegevens van personen, die zich, hetzij schriftelijk, hetzij persoonlijk met het bedrijf in verbinding stellen.
3. Voorlichting over het bedrijf.

Men heeft met dit laatste zeer goede resultaten weten te bereiken. Daardoor worden er —als het ware— kernen van goodwill ten opzichte van het bedrijf gevormd, waardoor ook uit de kennissenskring van werknemers personen naar voren zullen komen, die graag in het bedrijf werkzaam willen worden. Grote bedrijven doen er dan ook verstandig aan om één of tweemaal per week de sociale werkster een spreekuur te laten houden voor personen, die informatie wensen over de mogelijkheden, die het bedrijf heeft te bieden. Dit spreekuur is vooral van belang als te voren brochures aan de scholen gezonden zijn (wat onze maatschappij, naar wij menen, o.m. in Nederland doet. Red. Uitlaat). Op die manier kunnen ouders van leer-

lingen, die de school gaan verlaten, zich oriënteren over de aard van de werkzaamheden, de promotiemogelijkheden e.d., die het bedrijf heeft te bieden.

Er zijn in hoofdzaak twee wegen, waarlangs de selectie van arbeidsgeadigden plaatsvindt. Beide vereisen een aparte behandeling. De eerste weg is die, welke in de regel geldt voor het lagere personeel: de aanmelding bij de „fabriekspoort”. In het tweede geval, waarbij het contact door middel van personeel-advertenties tot stand komt, hebben wij in de regel met hogere functies te maken, waarbij voor een speciale taak een geschikte persoon moet worden gekozen. Toch is deze scheiding in de praktijk niet zo scherp. Vooral tegenwoordig worden ook voor de eenvoudige functies advertenties geplaatst. Bovendien moeten wij er rekening mee houden, dat onder degenen, die zich voor de eenvoudige functies „aan de fabriekspoort” melden, een zekere categorie schuilt, die na inwerking of opleiding voor de hogere eisen stellende functies in aanmerking zou kunnen komen.

Wij staan dus voor de taak om direct te komen tot een categoriale schifting van de sollicitanten. De methode, die hiervoor het meest geschikt is, bestaat uit het doen invullen van een uitvoerig sollicitatieformulier, gevolgd door een persoonlijk onderhoud. Voorts komen als aanvulling in aanmerking de getuigschriften van de sollicitant.

Het sollicitatieformulier heeft ten doel de verschillende kwaliteiten van de sollicitant vast te leggen, zodat men een —zij het oppervlakkige— indruk krijgt van zijn geschiktheid in een bepaalde richting. Door de vragen goed op te stellen en de antwoorden later in het persoonlijke onderhoud nog eens te toetsen, kan men tot een aardig beeld van de sollicitant komen.

Het sollicitatieformulier

Het sollicitatieformulier moet allereerst omvatten een serie vragen, betreffende de leeftijd van de sollicitant, het al of niet gehuwd zijn, zijn kindertal, het beroep van zijn vader, zijn geboorteplaats, zijn godsdienst enz.

In de tweede plaats moeten wij informatie inwinnen, omtrent zijn opleiding, waarbij zijn schoolcijfers van belang kunnen zijn. Speciale vragen dienen betrekking te hebben op gevolgde cursussen, al of niet in verband met het door hem uitgeoefende beroep. De belangstellings-richting kunnen wij peilen door te vragen naar de liefhebberijen, naar de boeken, die iemand leest en welke hij mooi heeft gevonden, naar het lidmaatschap van sportverenigingen, of door een vraag aan de vrije-tijd-besteding te wijden.

In de derde plaats dienen wij nauwkeurig te weten, welke functies iemand heeft uitgeoefend, van welke werkzaamheden hij ervaring heeft, bij welke werkgevers hij heeft gewerkt en om welke redenen aan het dienstverband een einde is gekomen.

Tenslotte dienen wij te weten, wat de sollicitant in het bedrijf hoopt te bereiken. Wij kunnen hem vragen, welke soort arbeid hij het liefst zou doen, waarbij wij deze vragen dan zo moeten opstellen, dat de antwoorden ons iets omtrent zijn persoon hebben te zeggen.

Beroepsgeschiktheid

In vorige beschouwingen hebben wij al verschillende karaktertypen leren kennen. Wij kunnen met behulp van de kennis daarvan een aantal beroepen uitkiezen. Iemand, die graag vertegenwoordiger wil worden, zal in de regel voor administratief werk minder geschikt zijn. Hebben wij met een metaalwerker te doen, dan bestaat er een redelijke kans, dat de man het meest bevredigd zal worden door het werk dat hem, vooral wat de arbeidsomgeving betreft, afwisseling biedt. Zo iemand zal voor reparatiewerkzaamheden in het bedrijf, of om op karwei te worden gestuurd geschikter zijn dan voor het verrichten van arbeid, waarbij hij aan een vaste plaats is gebonden.

Hebben wij omgekeerd te maken met iemand, die zich aangetrokken voelt tot beroepen zoals horlogemaker, dan zal voor hem een werkkring het meest geschikt zijn, waarbij hij werkzaam kan zijn in een vaste omgeving, die hem vertrouwd is. Hij zal het op prijs stellen met zijn eigen gereedschap, met zijn eigen machine te werken.

Is het sollicitatieformulier ingevuld, dan volgt het sollicitatie-onderhoud. In de grote bedrijven worden hiervoor speciale mensen opgeleid, die niets anders doen dan het interpreteren van

de gegevens van de gegevens van het sollicitatie-formulier en het vastleggen van hun eigen indrukken: de z.g. personeel-„interviewer”.

Sollicitatieonderhoud

Het voeren van het sollicitatieonderhoud op de juiste wijze vereist veel tact, routine, natuurlijke mensenkennis en observatievermogen. Wij moeten beginnen met de sollicitant op zijn gemak te stellen, het onderhoud met een praatje in te leiden, waardoor de spanning, waarin de sollicitant verkeert, geleidelijk wegebt. Er zijn wel directeurs van grote bedrijven, die menen, dat zij, zodra zij iemand hebben gezien wel weten, wat voor vlees zij in de kuip hebben. Zij gaan op hun eerste indruk af en gunnen de sollicitant ternauwernood tijd om op zijn gemak te komen. Het spreekt vanzelf, dat men dan niet veel kans heeft de geschikte persoon aan te nemen.

Het ingevulde sollicitatieformulier vormt een van de geschiktste hulpmiddelen om de sollicitant op zijn gemak te stellen. Wij zijn nu immers ingelicht over zijn familie-omstandigheden, zijn schoolopleiding, zijn liefhebberijen en dus hebben wij aanknopingspunten genoeg om een gesprek te voeren zonder dat er telkens een pijnlijke stilte valt.

Het sollicitatie-onderhoud heeft ten doel om ons een eigen indruk over de kandidaat te vormen. Deze indruk dienen wij zoveel mogelijk systematisch vast te leggen. Wij kunnen aantekeningen maken, omtrent de verzorgdheid van de uiterlijke verschijning van de sollicitant, van zijn wijze van optreden enz. Gewapend met onze kennis omtrent lichaamsbouw en karakter kunnen wij er een slag naar slaan met wat voor type wij te maken hebben.

Wordt vervolgd

Slot: „BYPASS-CANAL”

Nieuw Suez-kanaal in aanleg

Het parallelkanaal nu zal het probleem der tegenliggers aanmerkelijk verlichten en de internationale scheepvaart heel wat kostbare tijd besparen. Het kanaal, dat 50 m. breed moet worden, zal komen te liggen naast de meest critieke etappe, van Kantara tot El Ferdan. Technisch gezien, zal deze opdracht stellig moeilijkheden genoeg blijken te bevatten om door de overwinning daarvan Nederlands grote naam op dit gebied weer eens een nieuw verje te geven.

Uit: „Het Vrije Volk”

Ontmoetingen met Jodocus Plotseling (III)

Rondleiding

Een zalige glimlach sierde het zielige gezicht van Jodocus, toen hij zich bij mij aan tafel zette, teneinde mijn lunch te bederven. Beleeft informeerde ik naar de oorzaak van het stomme gegrijs en het verhaal, dat hij mij deed, maakte mij op slag enkele jaren ouder, zodat ik thans stemgerechtigd ben.

„Ik haat je, Emmer. Behalve dat heb ik een grenzeloze hekel aan je. Desalniettemin voel ik mij gedrongen, je van het een en ander op de hoogte te stellen. Je kent mijn nobele besluit — genomen na veel geestelijke strijd — om het hoofdkantoor voor de ondergang te behoeden. Mij werd een brief, waarin men mij, al refererend aan mijn schrijven der dato onlangs, verzocht om ten hoofdkantore te verschijnen, alwaar men mijn verzoek om overplaatsing nader onder het oog wilde zien”.

„Ik ben voornemens”, viel ik hem in de rede, „je om dit verzoek onder het oog te slaan”.

„Dat bedroeft me”, sprak hij bitter, „te meer omdat ik bij jou op de afdeling Nutteloze Zaken zal worden geplaatst”.

Een ogenblik vlamde in mij de hoop op, dat men Plotseling met een hoofdkantoorluitje in het K.P.M.-riet had gestuurd, doch de frauduleuze blik in zijn ogen verried, dat hij trachtte mij te beledigen. Om hem in de waan te laten, dat dit was gelukt, beperkte ik mij tot een gebelgd zwijgen. Treiterend vervolgde hij zijn smerig verhaal:

„Vanmorgen heb ik mij, gekleed in stemmige stropdas, naar het kantoor begeven. Luide werd ik toegejuicht. Een respectabel basissalaris zal mijn deel zijn. Bovendien heb ik een gratis gebruik van de maatschappij-schaar bedongen, voor eventuele saneringen. Men vond, dat ik maar meteen aan het ganse personeel moest worden voorgesteld. Er verscheen een luxe-employé, die beloofde mij te zullen rondleiden. Het is een gezellige morgen geworden. Wij zijn begonnen met de afdeling Kleems, een soort opslagplaats van oud papier, waar men gezellig op elkanders lip zit. Er was iemand dronken. Men vertelde mij, dat hij in zeer korte tijd veertien claims op jenever had behandeld. Met claims op koffie trachtte men hem in het gerede te brengen. Vervolgens be-

zochten wij Passage. Deze afdeling beschikt over veel vrouwelijk schoon, waarschijnlijk om klanten te lokken. Er stond dan ook een lange keu voor een soort bar. Hierna bezochten wij de boekhouding. Van deze afdeling heb ik weinig begrepen. Men past hier de driedubbele boekhouding toe: CmI, CmII en CmIII. Ik weet nog niet, of deze splitsing is gemaakt ten gerieve van het afschuifstelsel, dan wel omdat men al het boekhoudkundige volk niet in één ruimte kan herbergen. Het personeel op deze afdeling staart voortdurend in lijvige folianten, slaat dan plotseling met de vuist op tafel en roept luide: „Die agent van Dinges heeft ook geen kaas van boekhouden gegeten”. Dat „ook” slaat waarschijnlijk op hen zelf. CmII lijkt mij het genoeglijkst. Daar kan men uit een ijzeren kiosk, tegen inlevering van een bon, tijdschriften bekomen. Er wordt een zeer druk gebruik van gemaakt”.

„Jodocus”, hijgde ik, „hou op. Tracht een zegen voor de mensheid te zijn en neem je ontslag bij de K.P.M. Ik wil je voordragen voor de functie van directeur van het Museum van Oudheden, als je nu meteen met de Noorderzon wilt vertrekken”.

„Maar, collega Emmer”, sprak hij verbaasd, „valt het je dan niet op wat een frisse kijk ik op deze dingen heb?”

„Ja zeker”, sprak ik moede, „zo fris als een bedorven ei”.

„Zwam niet en laat mij verhalen. Wij zijn nog op vele afdelingen geweest. O.a. op archief. Men wilde mij daar meteen een zaaknummer toeschatten en vroeg, of ik bezwaar had tegen B-25. Dat had ik, want ik heb een hekel aan bommenwerpers. Ik vroeg om 4711, doch dit nummer was al onder het damespersoneel verdeeld. Tenslotte werden wij het eens over „U 1953”, dat is het jaar, waarin ik met verlof ga”.

„Jodocus”, zei ik moedeloos en er galmde een holle angst in mijn stem, „Jodocus, spaar me niet langer. Ik vrees al het ergste. Zeg mij, op welke afdeling ben je geplaatst?”

Hij zei het en men droeg mij bewusteloos weg.

K.P. Emmer.

*

Slot: Onderzeeboot heeft niet afgedaan!

van een dergelijk apparaat, dat langer en korter gemaakt, geopend en gesloten moet kunnen worden, dat een zware zeegang moet kunnen verdragen en dat toch voldoende trek voor de motor moet geven, was een technische puzzle, die de Duitsers jarenlang tevergeefs trachtten op te lossen. De „Snorkel” was de oplossing. Hiermee kan een duikboot dagenlang op de Dieselmotoren onder water varen. Een Amerikaanse duikboot met een „Snorkel”, de „Dogfish”, is zeventig dagen onder water gebleven, rustend, varende en kruisend, zonder ook maar een minuut boven te komen.

Met behulp van deze gestolen Nederlandse uitvinding hoopten de Duitsers de slag op de Atlantische Oceaan te kunnen winnen. De Geallieerden waren toen nog niet in hun opzet geslaagd en dan hadden de Duitsers de aanvoer naar het invasie-front onmogelijk kunnen maken. Wat men tot nu toe van het type XXI heeft gezien, is voldoende om dit te geloven. De duikboten van dit type en vooral die van het type XXVI zouden gemakkelijk spel hebben gehad met de Geallieerde afweermaatregelen. Alle duikbootjagers en het gehele convooistelsel waren afgestemd op het feit, dat de duikboten onder water niet sneller dan twintig kilometer konden varen en van tijd tot tijd boven water moesten komen. Bovendien heeft men tekeningen gevonden voor raketinstallaties, die onder water raketten konden afschieten, zodat de Duitse duikboten niet eens boven water behoefden te komen om hun projectielen naar de kusten te zenden. Deze duikboten met hun geweldige actie-radius zouden vooral gericht zijn tegen Amerika; Engeland moest met de V-wapens op de knieën worden gekregen.

Afweer

Nu de Geallieerden achteraf het gevaar hebben leren kennen, hebben zij naar middelen gezocht, die tegen deze duikboten zijn opgewassen. Men heeft thans onderzeebootjagers van 2200 ton, die tachtig kilometer kunnen varen en die zijn uitgerust met verbeterde Asdic- of Sonar-apparaten, die ook bij hoge snelheden reageren. Er zijn magnetische dieptebommen, die de duikboot opzoeken, als zij in haar nabijheid vallen en dan pas ontploffen. Er zijn automatische richtingzoekers, die de onderzeebootjager recht naar de duikboot sturen, zonder dat iemand een knop behoeft om te draaien of een commando behoeft te geven.

Er zijn Sonar-boeien, die met een kilometer tussenruimte worden neergelegd en die de aanwezigheid van duikboten tot op tweehonderd meter diepte kunnen constateren en dit automatisch radiografisch doorgeven naar een kustwachtstation. En omdat het vliegtuig nog altijd de ergste vijand is van de onderzeeboot, blijven de enorme vliegdekschepen, die een hele zwerm onderzeeboot-speurders kunnen vervoeren nog altijd hun waarde behouden.

De betekenis van de nieuwe onderzeeboten

Dit alles verandert echter niets aan het feit, dat een natie met een vloot van een paar dozijn van de zwaarste slagschepen, beschermd door kruisers en torpedojagers, ter zee verslagen kan worden door een voldoende aantal duikboten van de types XXI en XXVI. Dergelijke duikboten, niet groot in omvang, maar wel groot in prestatie, kunnen in de toekomst nog een grote rol spelen. Hun bouwkosten zullen trouwens niet zo heel veel verschillen van die van een groot oorlogsschip,

want het zijn drijvende technische installaties, die in klein bestek een grote massa gecompliceerde instrumenten en apparaten herbergen.

Met een betrekkelijk klein aantal van dergelijke onderzeeboten is in korte tijd de meest onbetekenende oorlogsvloot ter wereld te veranderen in een geducht aanvalswapen, dat in kracht voor een moderne slagvloot niet onderdoet. De Russische marine, nog altijd onbetekenend en ouderwets, heeft zich verrijkt met een aantal duikboten van het type XXI en wellicht heeft men ook enkele boten van het type XXVI. Het is bewezen, dat deze duikboten snel opgebouwd kunnen worden en daarom klinken de Amerikaanse schattingen voor de groei van de Russische duikbootvloot met 25 nieuwe onderzeeboten in 1947, 50 in 1948 en 250 in 1949 niet onwaarschijnlijk.

(Dit artikel is voornamelijk bewerkt naar gegevens van het Amerikaanse departement van Marine, waarin echter aan de oorspronkelijke Nederlandse uitvinding slechts gedeeltelijk recht wordt gedaan.)

Uit: „de Wereld”.

Nederland behield 4e plaats Lloyd's verslag over 1949

Gerekend over het gehele jaar 1949 heeft het kleine Nederland de vierde plaats ingenomen onder de scheepsbouwende naties ter wereld, achter Engeland, Verenigde Staten van Amerika en Zweden....

Ongeacht schepen van minder dan 100 bruto register tons zijn over de gehele wereld in 1949 in totaal 926 schepen, tezamen 3.131.805 bruto register tons vertegenwoordigend, te water gelaten. Hiervan leverde Engeland 1.267.467 tons en de rest van de wereld 1.864.338 tons. Van deze „rest van de wereld” leidde Amerika met 633.306 tons, gevolgd door Zweden met 323.099 tons, Nederland met 169.295 tons, Frankrijk met 154.859 tons en..... Japan met 147.974 tons.

Toename

Over de gehele wereld nam de scheepsbouw in vergelijking met 1948 toe met 822.062 tons. In Engeland werd 32.008 tons (zes schepen) voor Nederlandse registratie gebouwd. Nederland zelf bouwde in 1949 26 schepen (76.160 tons) voor buitenlandse opdrachtgevers. ...

Van de in 1949 te water gelaten schepen waren er 177 van meer dan 6.000

tons. Hiervan waren er 48 van tussen de 10 en 15.000 tons, 39 van 15 tot 20.000 tons en 3 van meer dan 20.000 tons (die alle in Engeland werden gebouwd). De grootste schepen, die in het afgelopen jaar in hun element kwamen waren het dubbel-schroef-turbineschip „Chusan” (24.000 tons) en de dubbel-schroef motorschepen „Rangitane” (21.867 tons), „Rangitoto” (21.809 tons) en de „Bloemfontein Castle” (17.800 tons die in Dublin werd gebouwd). Nederland bouwde als grootste schip de 16.000 tons metende „Oslofjord”.

Japan

Uiteraard zijn de scheepsbouwcijfers van Japan bijzonder opgevallen. Voor het eerstse dert de oorlog heeft „Lloyd's” deze cijfers in zijn overzicht weer opgenomen. Een totaal van 84 schepen is voorwaar een prestatie, die de aandacht verdient. Het waren echter alle schepen van minder dan 5.000 tons, met slechts één uitzondering, n.l. een schip, dat in Japan voor Noorse rekening werd gebouwd. Van de 84 gebouwde schepen waren er 50 van minder dan 1.000 tons. Van het totaal waren er 9 bestemd voor buitenlandse opdrachtgevers.