

k. p. m. - pensioenfonds

in de jaren 1940 t/m 1946

tussentijds verslag door stichting gepubliceerd

Over de jaren 1940-1946 is een tussentijds verslag gepubliceerd van het Pensioenfonds der N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Dit verslag is gedateerd 25 October 1948 en heeft op 24 April 1950 in Amsterdam het licht gezien. Eén exemplaar daarvan bereikte het Hoofdkantoor te Djakarta, dat ons in de gelegenheid stelde onze lezers hieromtrent vast het een en ander mede te delen, dat zij straks uitgebreider in het gedrukte en onder de deelnemers in het Pensioenfonds te verspreiden verslag zullen kunnen lezen. Dit tussentijdse verslag is het 17e, dat sinds de stichting van het pensioenfonds werd uitgebracht.

Waarde beleggingen

De reconstructie van de vermogenspositie van het Pensioenfonds per ultimo 1946 heeft inmiddels haar beslag gekregen. De waarde van de beleggingen bedroeg op 1 Januari 1940, berekend naar de toenmalige beurskoersen (maximum pari) fl. 22.231.900,62. Na overdracht door de K.P.M., door conversie en door aankoop van nieuwe beleggingen en na vermindering wegens uitloting, aflossing en verkoop en vervolgens nog door een vermeerdering van bijna 3 miljoen gulden wegens een stijging der beurskoersen, bedroeg de waarde der beleggingen van het pensioenfonds per ultimo December 1946 fl. 35.069.409,08.

Ofschoon er naar werd gestreefd om de gebruikelijke 60% van het fondsvermogen ook per ultimo 1946 in afzonderlijke beleggingen aanwezig te doen zijn, vormde de monetaire blok-

kering van de middelen van de K.P.M. een beletsel daartoe, aldus het verslag. Eerst nadat de afwikkeling der geldzuivering in December 1947 was voltooid, kon de K.P.M. haar werkwijze van overdracht van middelen aan het fonds, aanvangend met een overdracht van 4½ miljoen gulden in Mei 1948, hervatten en versnellen, hetgeen uit volgende jaarverslagen nog wel zal blijken.

Het effectenbezit van het fonds is in bewaring bij de N.V. Kas-Vereniging te Amsterdam, terwijl de stukken, betrekking hebbende op de verstrekte leningen, in de kluis van de N. V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij in bewaring zijn.

De waardering geschiedde naar de laatste bekende beurskoers in 1946, doch niet hoger dan pari.

Vermogen: ruim 66 miljoen

Het vermogen van de stichting bedroeg op 31 December 1939 volgens het verslag over dat jaar fl. 44.721.798,06. In de jaren 1940-1946 steeg dit blijkens het thans gepubliceerde tussentijdse verslag tot fl. 66.249.881,91 per 31 December 1946.

Een credit-saldo van fl. 2.672.080,69 onder het hoofd „Overlopende Pensioenen”, dat op de balans per 31 December 1946 voorkomt, stelt voor het

bedrag aan niet-uitgekeerde pensioenen over 1946 en vorige jaren, hetwelk werd veroorzaakt door het ontbreken van de mogelijkheid om de pensioenen uit te keren aan in door Japan bezet gebied verblijvende deelnemers.

Voorts is na de bevrijding aan talrijke weduwen en wezen met terugwerkende kracht pensioen verleend. Van genoemd bedrag is al het grootste deel tot uitkering gekomen. Verwacht wordt, dat het restant binnenkort zal worden afgewikkeld.

Aantal pensioentrekkers

Op 31 December 1946 waren er 1.457 pensioen-trekkenden (vergeleken met 1.013 op 1 Januari 1940).

De gevolgen van oorlog en bezetting zijn duidelijk te lezen uit de stijgingen in de aantallen pensioengenietende weduwen en wezen, n.l. respectievelijk 207 en 128 per 1 Januari 1940 tegen 467 en 278 op 31 December 1946.

Aan het einde van het verslagjaar (1946) had de Stichting de verplichting tot uitkering van reeds ingegane pensioenen en toelagen tot een bedrag van fl. 1.689.496,— en 7.100 Str. dollars per jaar.

Op 31 December 1946 waren er voorts 9 ex-leden van het K.P.M.-personeel, die aanspraak hadden op pensioen. De Stichting heeft verder nog de verplichting om aan 67 oorlogswezen, die tot de 18-jarige leeftijd een A.O.R.-pensioen genieten, nadien een wezenpensioen uit te keren tot hun 21e jaar.

Binnenkort verdere verslagen

De verslagen van de Stichting over de jaren 1947, 1948 en 1949 zullen, naar het bestuur van de Stichting vertrouwt, binnenkort kunnen verschijnen.

Mr. HENS TERUG

De president-directeur van onze maatschappij mr. W. M. Hens, die begin April j.l. voor het voeren van besprekingen naar Nederland vertrok, is met het K.L.M.-vliegtuig van Zondag 11 Juni j.l. in Djakarta teruggekeerd.

Hij werd o.m. begroet door de directoren Iken en mr. De Koe.

Sanana is K. P. M.-minded!

Sanana is maar een klein eilandje in de Molukse archipel. Het ligt tussen Boeroe en Soela en behoort administratief tot de negara Oost-Indonesië. Of het nu misschien behoort tot de „Republiek der Zuid-Molukken” weten we niet, maar het doet er ook niet toe. Belangrijk is, dat de naam van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij er algemeen bekend is, vooral nadat kapitein Corsten met de Karaton er enige tijd geleden een grote reclame-campagne onder de Indonesische schooljeugd van het eiland heeft gehouden. De jongens en meisjes van thans zijn de passagiers en afschepers van de toekomst en kapitein Corsten heeft vele nieuwe vriendjes en vriendinnetjes voor de maatschappij gemaakt.

Hij heeft dat als volgt gedaan. Toen hij met het m.s. Karaton op een gegeven dag op de rede van het eiland verscheen, heeft hij de jeugd uit de hoogste klassen van de school in de hoofdplaats Sanana uitgenodigd om hem aan boord

een bezoek te brengen onder leiding van de bovenmeester en drie meesters. Met de kinderen heeft kapitein Corsten vervolgens een uitgebreide rondgang over het schip gemaakt en het bezoek doen besluiten met enkele verfrissingen. Daarna ging de schooljeugd naar het eiland terug. In de zes weken, die verliepen, vóór kapitein Corsten weer met de Karaton voor Sanana kwam, hebben de schooljongens en -meisjes korte opstelletjes geschreven met als onderwerp de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, haar geschiedenis, de Karaton en de betekenis van de archipelvaart voor Indonesië. De meeste opstelletjes waren voorzien van tekeningen van de Karaton, waarvan de meeste opvallen door het uitstekende perspectief. Voor de beste inzendingen waren prijzen uitgelooft, als eerste prijs een van de befaamde K.P.M. moeca-taarten, „the cake you ought to try”.

Enkele van deze opstellen en tekeningen werden kapitein Corsten als blijk van waardering voor zijn initiatief en bij wijze van herinnering aangeboden en kapt. Corsten is zo vriendelijk geweest om deze aan de redactie van „de Uitlaat” ter inzage te geven. De opstellen zijn alle in de Indonesische taal geschreven en het is grappig te lezen, hoe de verschillende schooljongens— en meisjes door totaal verschillende dingen aan boord schijnen te zijn getroffen. Hamidun Sillia is b.v. erg onder de indruk gekomen van de hut van kapitein Corsten, terwijl Abdurachman Umarsangadji een vrij uitgebreide beschrijving heeft gegeven van de diverse machinerijen, die hij aan boord van de Karaton mocht aanschouwen. In hem schuilt vermoedelijk een toekomstige werktuigkundige... Merkwaardig is de perfectie, waarmee de tonnage van de Karaton door vrijwel alle leerlingen in hun (haar) opstellen werd opgenomen, terwijl de meesten hunner na de uiteenzettingen van kapitein Corsten ook de nadruk hebben gelegd op de rol van de K.P.M. gedurende de Tweede Wereldoorlog en de door de maatschappij in die strijd geleden verliezen.

In ieder geval is Sanana grondig „K.P.M.-minded”. Het idee van kapitein Corsten om op zijn manier onder de bevolking van de afgelegen eilanden eens wat reclame te maken voor onze maatschappij, is misschien niet nieuw. Het voorname is echter, dat het in de praktijk weer eens is uitgevoerd.

Ook duurtetoelag voor onderstandgenietenden

Met intrekking van alle terzake bestaande regelingen, is met terugwerkende kracht tot 1 April 1950 tenslotte ook nog een tijdelijke duurtetoelag-regeling ingevoerd voor onderstandgenietenden in Indonesië. De toelag komt neer op 200% van de eerste Rp. f 25.— van de basis-onderstand en 33½% van de rest daarvan tot een maximum van Rp. 75.— per maand.

Tevens is door de directie besloten om eveneens met ingang van genoemde datum een zodanige duurtetoelag toe te kennen, dat de som van basis-onderstand, vermeerderd met de duurtetoelag, tenminste bedraagt voor:

- A. Ouderdoms— of invaliditeits-onderstand, toegekend aan onderstandgenietende ex-werknemersRp. 35.— p.m.
- B. Weduwe— en wezenonderstand (dus onderstand, toegekend aan onderstandgenietende ex-werknemers) „ 30.— p.m.
- C. Weduwe— of wezenonderstand, (dus onderstand, toegekend aan een weduwe alleen of (één of meerdere) wezen van ex-werknemers) „ 25.— p.m.

Uitkeringen Z.O.R. en L.O.R.

Op hieronder vallende uitkeringen wordt door de maatschappij geen duurtetoelag toegekend. Wel is bepaald, dat met terugwerkende kracht tot 1 April 1950 de eventueel minder bedragende, wettelijke maandelijks uitkeringen worden aangevuld tot de volgende minima:

- A. voor ex-werknemers.....Rp. 35.— p.m.
- B. voor weduwe tezamen met één of meerdere wezen van de ex-werknemers..... „ 30.— p.m.
- C. voor weduwe of (één of meerdere) wezen van ex-werknemers „ 25.— p.m.

Pensioengenetenden in Indonesië

Voorlopig blijft de duurtetoelag zoals vastgesteld op 22 December 1948 ongewijzigd.

Besloten is echter om, eveneens met ingang van 1 April 1950, een zodanige duurtetoelag toe te kennen, dat de som van het basispensioen, vermeerderd met de duurtetoelag tenminste bedraagt voor:

- 1. ex-werknemers..... Rp. 35.— p.m.
- 2. weduwe tezamen met één of meerdere wezen van werknemers..... „ 30.— p.m.
- 3. weduwe of (één of meerdere) wezen van ex-werknemers..... „ 25.— p.m.

Ten aanzien van Nederlands Nieuw-Guinea geldt, ingaande 1 Juni 1950, dezelfde duurtetoelagregeling als voor pensioen— en onderstandgenietenden buiten Indonesië werd bepaald en zoals vastgelegd op 22 December 1948.

Wijzigheidje

„Afmetingen zijn vaak erg misleidend. Er zijn vrouwen-duimen, waar een man onder zit”.

Erma Freesman, in Tribune-News.

Dit is no. 11 - 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 Pensioenfonds

Sanana K.P.M.-minded!

Geschiedenis der P. & O.

Romantiek in oude zeevaart

Nogmaals: werkprakkies.

Bij onze burenen:

De geschiedenis van de P. & O. Schakel tussen Engeland en India

We horen veel over het Suez-kanaal als de „life-line” van de landen, die overzeese bezittingen in het Verre Oosten hebben (hadden). Toch bestond die vitale waterweg een eeuw geleden nog niet. Pas in 1869 werd het kanaal geopend.

Thans legt men er een tweede kanaal naast, waarover wij onlangs iets in „de Uitlaat” schreven.

Vóór die tijd trokken reizigers naar het Verre Oosten dwars over Egypte heen, 250 mijl over land. In 1840 was die reis een nachtmerrie voor Europeanen. Zij stonden bloot aan vele ziekten, kregen slecht voedsel en vrijwel ondrinkbaar water.

Het was derhalve niet verwonderlijk, dat vele mensen de langere, doch meer comfortabele route per zeilschip via Kaap de Goede Hoop verkozen. Het was de Engelse gouverneur-generaal van India, Lord William Bentinck (van Nederlandse afkomst), die aandrang op betere verbindingen met Engeland. In het vaderland kreeg hij steun van Parlement en pers. En in 1840 kreeg de „Peninsula Company”, die al regelmatig post over de Golf van Biscaye naar Spanje en Gibraltar vervoerde in kleine stoomscheepjes met een gering vermogen, een contract om post naar Egypte te brengen. Aan het einde van dat jaar kwam de „Peninsula en Oriental (P. & O.) Steam Navigation Company” tot stand.

De acte-van-oprichting —die Koninklijke goedkeuring verkreeg— stelde vast, dat de maatschappij binnen twee jaren een geregelde dienst zou gaan onderhouden tussen Engeland en India. Kort daarop werd een merkwaardige man naar Alexandria gezonden om de regeling van de reisroute overland te verbeteren. Zijn naam was Arthur Anderson en van arme jongen werd hij directeur-generaal van de machtige P. & O.-Line, een naam die in de Engelse scheepvaart even groot is als die van de K.P.M. in de Nederlandse.

Vaart op Spanje

Anderson was al op z'n 16e jaar bij de Britse Marine gekomen en maakte de blokkade van Europa —tegen Napoleon— mee. Na Napoleon's abdicatie verliet Anderson de marine, maar ging daarbij later opnieuw in dienst. Toen zijn dienstverband weer om was, ging hij in de scheepvaart. In 1822 richtte

hij met zijn toekomstige schoonvader een rederij op, die diensten op Spanje ging onderhouden. Twee jaar later, toen er een opstand in Portugal uitbrak, steunde deze rederij de Koningin van Portugal. De maatschappij kocht een oude schoener, die bij Dover was gestrand, lapte hem op en begon wapens naar Portugal te vervoeren. Later haalde de maatschappij ook Britse vrijwilligers naar het Iberische schiereiland.

Deze diensten brachten de rederij in een bevoorrechte positie bij de regerende huizen van Spanje en Portugal. Zij is zelfs vastgelegd in de diagonaalsgewijze doorsneden maatschappijvlag van de P. & O.-Line: de bovenste stukken zijn wit en blauw, de onderste rood en geel, de kleuren van Portugal en Spanje.

Vlak voor de troonsbestijging van Koningin Victoria adverteerde de rederij van Anderson en Willcox (zijn schoonvader) met afvaarten met „nieuwe machtige en schitterend uitgeruste Stoom Schepen”. Het grootste was de *Don Juan*, 935 ton, 300 p.k.

Laten wij terugkeren naar Anderson's bezoek aan Alexandria, ter verbetering van de overland-route naar India. Speciale stoomschepen werden gebouwd voor de vaart op de Nijl en het Mahmoudieh-kanaal. In Cairo kocht hij een hotel voor de transitopassagiers der maatschappij —toen al de P. & O.— en de reis door de woestijn werd aanzienlijk veraangenaamd door de bouw van schone pasangrahans. In September 1842 kwam het grootste schip van de P. & O., de *Hindustan*, op de India-lijn in de vaart. Het schip had 150 passagiers aan boord, die voor de reis van 91 dagen —toen nog rond de Kaap— elk 91 pond sterling betaalden. Hoge ambtenaren kregen de koelste hutten. Die waren op de uitreis aan bakboord, op de thuisreis aan stuurboord. De initialen „Port Outward, Starboard Homeward” gaven belangrijke passagiers de bijnaam van „Posh”.

Strop

De opening van het Suez-kanaal in 1869 was een belangrijke gebeurtenis. Een processie van schepen van allerlei nationaliteit voer door het kanaal. Een ervan had de Franse keizerin Eugénie aan boord. De P. & O. was aanwezig met de *Delta*, maar toch was het een zwarte dag voor de

maatschappij. Tot dusverre was zij alleenheerseres op de overland-route geweest en had daarmee enorme winsten geboekt. Die tijd was voorbij. De concurrentie was, door het Suez-kanaal ineens enorm geworden.

Voor de opening van het kanaal was het tarief voor „general cargo” tussen de 20 en 25 pond geweest. Tegen 1875 was dit gedaald tot 2 pond. De hele vloot der maatschappij was toen al ouderwets geworden en reorganisatie was nodig. In die jaren trad een Schot aan het bewind in de rederij, de latere Sir Thomas Sutherland, die in 1872 president-directeur werd. Twaalf jaren was hij agent geweest voor China en Japan. Hij viel met z'n neus in de strijd tussen de Britse rederijen —waarvan de P. & O. nog steeds de grootste was— en de Suez-kanaal Maatschappij, die zeer hoge tarieven aanlegde, slechte service bood en ongelukken in het kanaal veroorzaakte, waarvan de schade door de scheepvaartmaatschappijen moest worden betaald. Sutherland ging onderhandelen met De Lesseps, de bouwer van het Kanaal. Het Kanaal-beheer verbeterde en de scheepvaartmaatschappijen sponnen er garen bij.

Oorlogen

In zijn vele jaren van dienst bij de maatschappij zag Sir Thomas Sutherland talloze malen de schepen der rederij voor oorlogsdoeleinden gebruiken. Vordering van P. & O.-schepen voor de Krim-oorlog schortte de opening van de Australië-lijn op. De Britse regering charterde niet minder dan 11 schepen voor deze oorlog, bijna een-derde van de totale tonnage. Tijdens de Indiase opstand vervoerde de P. & O. versterkingen uit Kaap de Goede Hoop en Mauritius, terwijl tijdens de Boerenoorlog 150.000 man troepen met haar schepen werden overgebracht naar Afrika. In de Eerste Wereldoorlog werden enkele schepen snel omgebouwd tot gewapende koopvaardijkruisers, andere tot troepenschepen. In die oorlog verloor de P. & O. 38 schepen.

In de Tweede Wereldoorlog herhaalde zich de geschiedenis. Wij allen kennen het heroische gevecht van de gewapende koopvaarder *Rawalpindi* (een P. & O.-er) tegen een vijandelijk eskader. Het zusterschip *Rajputana* ging in de Noordelijke Atlantische Oceaan verloren. Bijna de hele P. & O.-vloot (tezamen met enkele K.P.M.-ers) werd bijeengebracht voor de invasie van Noord-Afrika in 1943. Bekende P. & O.-schepen gingen verloren: de *Viceroy*

slot: zie pag. 12

Studie van een procedure

(Slot)

In ons derde artikel vergeleken wij enkele karaktertypen. Uiteraard waren daarmee de verschillende typen niet uitputtend behandeld. Er zijn nog andere, die wij C. en D. zullen noemen en die beiden tijdens hun opleiding slechte resultaten behaalden. Geval C. kunnen wij ons indenken als iemand met een disharmonische aanleg, een hoog niveau van aanleg, een productieve intelligentie, belangstelling hebbende voor het gedoeerde, de leerstof echter slecht vattende en met een normale leiding en contrôle door de ouders.

Dit type heeft een sterke, ietwat eenzijdige belangstelling in technische richting, hetgeen uit zijn goede aanleg juist in deze richting kan worden verklaard. Zijn belangstelling voor het gedoeerde is uiteraard gering met het gevolg, dat hij zich de leerstof slecht eigen maakt. Voorts kunnen wij ons voorstellen, dat de productiviteit, die zijn geest kenmerkt, op ander gebied tot uiting komt dan op het terrein der schoolse leerstof, zodat het zelfs niet onmogelijk is, dat de school hem kwalificeert als een lastig, onoplettend element, waarmee niets te beginnen valt en die het niet ver zal brengen.

Gezien het uitmunten van zijn aanleg in technische richting is het waarschijnlijk, dat geval-C zich reeds in zijn jeugd intensief met allerlei technische problemen en knutselarijen bezighoudt en zijn schoolwerk, niettegenstaande de druk van zijn ouders, verwaarloost.

Slaagt C er in op grond van de mogelijkheden, die de maatschappij hem biedt, om zelfstandig een carrière op te bouwen, dan is het duidelijk, dat ondanks slechte opleidingsresultaten maatschappelijk succes mogelijk is. We behoeven slechts aan een figuur als de van school weggestuurde Anthonie Fokker te denken om onze hypothetische figuur C leven in te blazen.

Als school en praktijk kloppen

Figuur D (met vrijwel gelijke kenmerken, behalve dat hij geen belangstelling heeft voor de leerstof en die moeilijk vat en bovendien geen dwang ondervindt) daarentegen vormt een voorbeeld van het feit, dat de resultaten voor de opleiding volkomen kunnen kloppen met de latere maatschappelijke loopbaan. Geval-D. is n.l. iemand, bij wie de moeilijkheden op school vrijwel uitsluitend berusten op een tekort aan leervermogen. Zijn geringe belangstelling voor het gedoeerde houdt verband met zijn onvermogen tot leren.

D's rapporten zullen vrijwel over de gehele linie onvoldoende of zeer zwak zijn. Door de zorg, aan zijn opleiding besteed, veel extra-lessen, particuliere scholen enz., is het mede in verband met het karakter van zijn intelligentie mogelijk, dat hij na enkele malen doubleren met veel vijven en zessen net op het nippertje een diploma weet te behalen.

Indien hij zich echter later op eigen kracht een positie zou moeten verwerven, dan blijkt dat de school hem volkomen juist heeft beoordeeld.

Een psychologische analyse van opleidingsresultaten is ook uit een pedagogisch oogpunt van grote betekenis. Wij kunnen immers op grond van het bovenstaande verschillende typen onderscheiden, die ongeschikt voor een opleiding in klassikaal verband, in hoge mate gebaat zouden zijn met onderricht, dat zowel met de aard en het niveau van hun aanleg strookt, als met hun intelligentie-, karakter- en belangstellingstype.

De waarde van examencijfers

Vermelden wij tenslotte nog, dat de beoordeling van hetgeen de kandidaten op een examen presteren in de laatste jaren van verschillende zijde is bestudeerd en dat men tot de conclusie is gekomen, dat de diverse examinatoren dezelfde kandidaat zó verschillend beoordelen, dat bij het al of niet afgeven diploma subjectieve factoren een belangrijke rol hebben gespeeld. Wie wel eens als deskundige examens heeft bijgewoond, weet trouwens uit ervaring, hoe moeilijk het is, om het verloop van een examen objectief te waarderen.

In het derde nummer van „Travail Humain” publiceerden H. Laugier, H. Pierson, E. Toulouse en D. Weinberg onder de titel „Etudes docimologiques sur le perfectionnement des examens et concours” een studie, waarin een groot aantal copieën van schriftelijke universitaire examens door een tweetal

bevoegde, ervaren en consciëntieuze beoordelaars werden gewaardeerd. Bij het uitkiezen van 22 kandidaten uit door 66 personen schriftelijk beantwoorde examenopgaven bleek er tussen beide beoordelaars in de helft der gevallen geen overeenstemming te bestaan. Bij de keuze van 21 kandidaten uit 141 was er in 29 % der gevallen geen overeenstemming. Bij het beoordelen van opgaven op filosofisch gebied liep de beoordeling het sterkst uiteen. Toen uit door 67 personen beantwoorde examenopgaven 20 kandidaten moesten worden gekozen, waren er slechts 8, die beide examinatoren hadden aangewezen, zodat er in 60 % der gevallen geen overeenstemming tussen beide waarderingen bestond.

Geheugen en het intellect

Dat de waarde van het diploma, behalve van subjectieve factoren, bij de beoordelaars vaak in veel sterkere mate van het geheugen afhankelijk is dan van intellectuele capaciteiten, is een bekend feit.

De gecompliceerdheid van het bedrijfsleven, met zijn sterke en vaak onvermijdelijke eenzijdige specialisatie, heeft tengevolge, dat de praktische waarde van het behaalde diploma een sterk dalende tendenz vertoont. Vandaar, dat het bedrijfsleven steeds minder waarde hecht aan de kennis van de gediplomeerden, maar dat het accent ligt op de geschiktheid om in korte tijd voor een bepaalde functie zowel theoretisch als praktisch te worden opgeleid.

Voor al nu er een zo groot tekort aan geschikte mensen bestaat, moeten wij dus zeer voorzichtig zijn om aan de schoolcijfers en getuigschriften een te grote waarde toe te kennen. Voor het getuigschrift geldt bovendien nog, dat deze vaak in zeer algemene bewoordingen zijn gesteld, zodat zij weinig zeggen en dat ook in de praktijk niet zelden een goed getuigschrift wordt gegeven om het ontslag wat te verzachten.

Het sollicitatiegesprek

Ons rest thans nog de vraag, hoe men kan leren een goed sollicitatie-onderhoud te voeren. Want ongetwijfeld is het persoonlijke contact de beste methode om iemand enigszins te leren kennen.

Een bijgevoegde foto in een sollicitatiebrief maakt het niet mogelijk, zoals wij reeds hebben gezien, ons een gefundeerd oordeel te vormen. Men doet het verstandigst van te voren vast te leggen,

waarover men met de candidaat wil spreken. Dit voorkomt een onzakelijk karakter van het gesprek. Want niet zelden gelukt het een handige sollicitant, die bij U een of andere hobby ontdekt, het gesprek zo te voeren, dat het een gezellig babbeltje wordt, zonder dat de wezenlijke punten naar voren zijn gekomen.

Heeft men dus goed overdacht, welke punten men wil bespreken, dan kan het zeer leerzaam zijn om het sollicitatie-onderhoud met een collega te spelen. Om beurten stelt de een de sollicitant voor, de andere de interviewer. Is nog een derde man beschikbaar, dan kan deze als griffier en criticus optreden om dan na afloop van het gesprek de zwakke punten naar voren te brengen, of omtrent de getrokken conclusies critiek uit te oefenen.

Wij hebben in deze beschouwing verschillende selectiemogelijkheden aangegeven, die psychologisch ondeskundigen kunnen hanteren. Geeft men zich scherp rekenschap van de eisen, die de functie stelt en tracht men zich een oordeel te vormen over de aard en het niveau van de aanleg van de sollicitant, van zijn intelligentie, belangstellings- en karaktertype, dan zullen er in de praktijk veel fouten worden voorkomen, die juist nu nog worden gemaakt, omdat men niet heeft geleerd over het selectieprobleem dieper na te denken en bij het aannemen van personeel systematisch te werk te gaan.

Dr. Ph. M. van der Heijden

gepubliceerd in „Tijdschrift voor de interne bedrijfsorganisatie”.

STOP PRESS

Juist voor het ter perse gaan van deze „Uitlaat” kwamen ten hoofdkantore uit Nederland berichten binnen betreffende de stand van de aanbouw der schepen, die de maatschappij enkele maanden geleden bestelde.

Het tweede der bestelde Ba-schepen, het m.s. *Barito*, liep op 24 Mei j.l. van stapel bij de fa. Boele. De *Sanana*, het eerste der drie hout-schepen, gleed op 10 Juni j.l. bij de fa. Pot te water, terwijl het zusterschip, de *Sabang*, bij van der Giessen's op 22 Juli a.s. in zijn element zal komen. Het benzine-schip, *Moesi*, zal op 29 Juli a.s. bij de R.D.M. van stapel lopen. Bij de werf Stapel werd op 29 Maart j.l. reeds de kiel gelegd voor één van de vier motorvrachtscheepjes, het m.s. *Soengei Pandi*.

MIJNEN NA OORLOGEN

Vergelijkende cijfers '14-'18 en '45-'49

Enkele zeer bijzondere feiten komen aan het licht bij analyse van de verliezen tengevolge van mijnexplosies na de Eerste Wereldoorlog met die na het beëindigen van de vijandelijkheden in Europa op 18 Mei 1945, aldus een rapport van de Liverpool Underwriters' Association.

Tussen 11 November 1918 (Wapenstilstand) en 31 December 1924 gingen 60 schepen van 500 en meer B.R.T. verloren tengevolge van mijn-ontploffingen. Daarbij ging 129.157 tons aan scheepsruimte verloren. Bovendien werden 15 schepen (in totaal 53.512 tons) door mijnen beschadigd. In totaal werden dus nog 75 schepen van totaal 182.669 tons bij na-oorlogse mijn-ontploffingen betrokken.

Tussen 8 Mei 1945 en 31 December 1949 gingen 94 schepen (in totaal 297.689 tons) geheel verloren en werden 141 schepen (totaal 722.730 tons) beschadigd. In totaal dus 235 ongevalen tengevolge van na-oorlogse mijnexplosies, waarbij in totaal 1.020.419 tons aan scheepsruimte verloren ging of werd beschadigd.

Niet verontrustend

In deze cijfers zit niets verontrustends. In de Tweede Wereldoorlog werden veel meer mijnen gebruikt en van veel grotere kracht dan de eenvoudige contactmijnen uit de Eerste Wereldoorlog. De problemen zijn veel ingewikkelder met magnetische- en acoustische mijnen. De wateren, die moeten worden geveegd, zijn veel uitgestrekter dan in 1918 en volgende jaren.

Nog even een vergelijking. Van 11 November 1918 tot 31 December van dat jaar gingen na de oorlog in minder dan twee maanden 7 schepen geheel en 1 gedeeltelijk verloren (19.011 tons). In 1945 gingen tussen 8 Mei en 31 December in bijna 8 maanden 42 schepen (172.612 tons) geheel en 39 schepen (189.833 tons) gedeeltelijk verloren.

Deze cijfers zijn ook nog niet verwonderlijk, doch wel die van 1919 en 1946. In 1919 gingen 31 schepen (65.794 tons) geheel en 9 schepen (35.987 tons) gedeeltelijk verloren. (40 slachtoffers, in totaal 101.781 tons). In

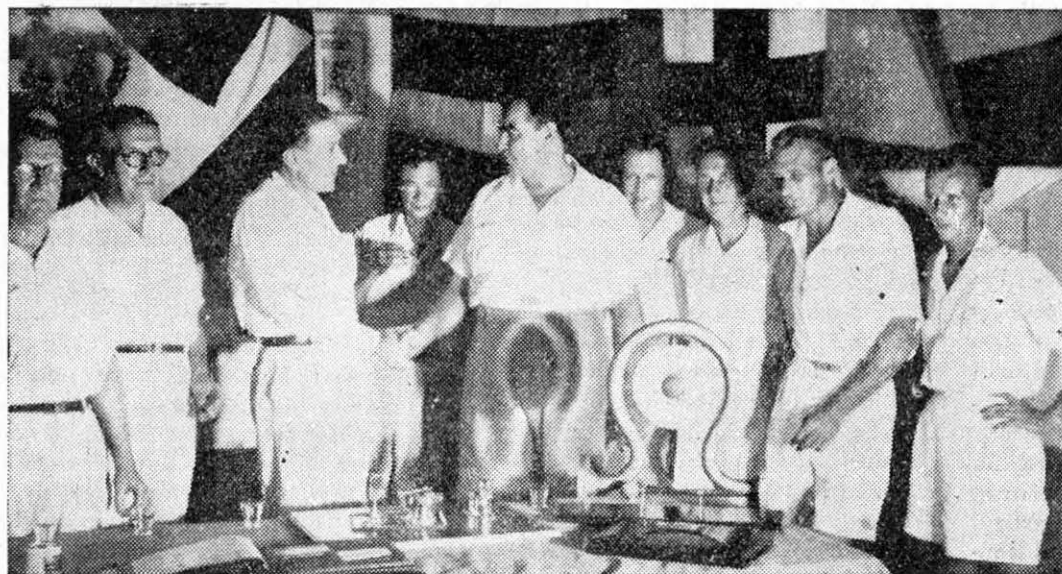
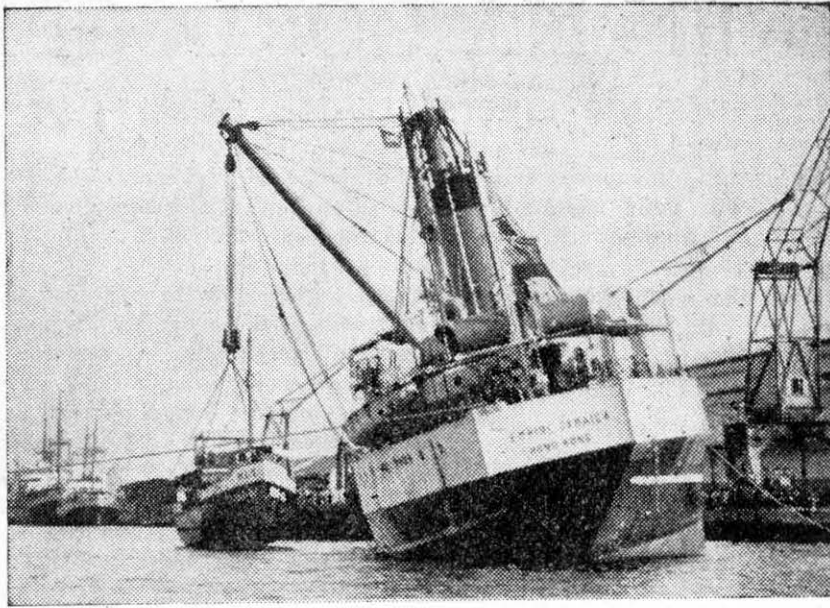
1946 gingen 17 schepen (56.150 tons) geheel en 36 (210.473 tons) gedeeltelijk verloren, in totaal 53 slachtoffers en 266.623 tons. De „total-losses” in 1946 waren echter bijna de helft van die in 1919 in aantal en het verlies aan tonnage eveneens minder dan in 1919, ondanks het feit, dat het bij de groei der schepen te verwachten viel, dat de verliezen in tonnage veel hoger zouden hebben gelegen. In feite was de gemiddelde tonnage per verloren schip in 1919 2.122 tons tegen 3.000 tons gemiddeld per verloren schip in 1946.

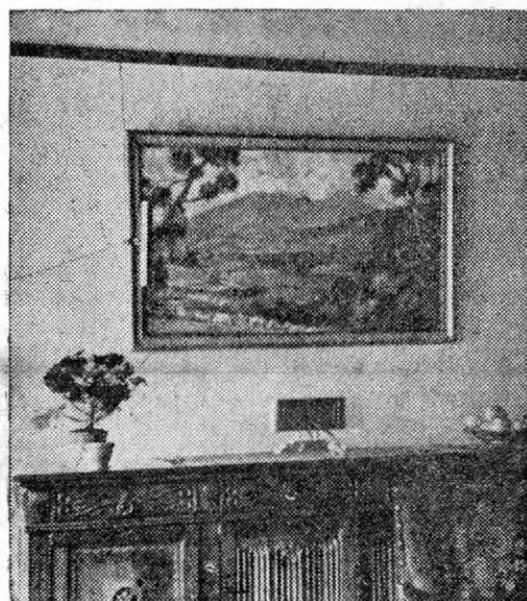
Na het eerste jaar van volledige vrede begint de Tweede Wereldoorlog zijn ware gedaante te tonen. In 1920 gingen 9 schepen (20.531 tons) geheel verloren of liepen schade op. In 1947 daarentegen vielen er nog 50 schepen (346.466 tons) ten offer aan mijnen. In 1921 waren de cijfers 12 schepen en 27.367 tons (waarvan er maar 1 een „total loss”) vergeleken met 27 schepen (101.627 tons) in 1948 (waarvan 9 „total losses”). En om de vergelijking nu nog te voltooien ging in 1922 nog een schip van 1.340 tons verloren tegen 24 schepen en 103.258 tons (4 „total losses”) in 1949.

Oude mijnen

Vijf jaren na de Eerste Wereldoorlog was het mijnengevaar niet noemenswaardig meer. Toch was het er nog, want tijdens recente operaties voor de kust van Europa is een aantal mijnen vernietigd, waarvan bekend was, dat zij dateerden uit de periode 1914-1918. Theoretisch gesproken hadden deze mijnen al jaren geleden onschadelijk moeten zijn. Daar zij van het contact-type waren, moet worden betwijfeld of ze inderdaad onschadelijk werden. Het is daarom niet onmogelijk, dat enkele kleine schepen, die de laatste maanden werden vermist, het slachtoffer van zeer oude mijnen zijn geworden.

„Het is allemaal erg droevig”, schreef „Nautical Magazine” naar aanleiding van bovenstaande analyse. „Zij, die de zeeën bevaren staan al voor genoeg gevaren als gevolg van de elementen, zonder dat boven hun hoofden ook nog het door mensenhanden geschapen gevaar hangt, dat pas over zeer vele jaren geheel kan worden weggenomen.”





1) Enkele maanden geleden kon men in „de Uitlaat” een foto zien van een wrak van een motorlichter in gezonken toestand in Muara Sakai nabij Indrapura in West Sumatra. Dit scheepje is, na te zijn gelicht, in de afgelopen maanden door de Kali Mati-werkplaatsen geheel gereviseerd en verscheept naar Belawan. Het laden te Tandjong Priok van de *M.L.-V.* was geen gemakkelijk karwei. Het 3538 BRT metende s.s. *Empire Jamaica*, dat in charter der maatschappij vaart, moest de zware spier van 100 ton uitzetten en helde ongeveer 13 graden toen de verjongde motorlichter „hing”.

2) De *M.L.-V.* komt aan boord van de *Empire Jamaica*. Uit deze foto blijkt wel hoe degelijk de Kali Mati-werkplaatsen het scheepje hebben opgeknapt.

3) Op 15 Mei j.l. herdacht gezagvoerder Th. S. E. Bollman aan boord van het m.s. *Siberoet* het feit, dat hij 25 jaar geleden in dienst der maatschappij trad.

4) Op 21 Mei j.l. was het feest in het agentschap Medan, toen agent Th. W. Ferguson zijn 25-jarig dienst-jubiläum vierde. Op een receptie ten kantore werden alle leden van het agentschap in de gelegenheid gesteld de jubilaris geluk te wensen.

5) Ter gelegenheid van het uitreiken van het jubileum-aandenken aan de heer I. Polontalo, Hoofdklerk II te Gorontalo liet het gehele personeel van het agentschap zich fotograferen. De jubilaris, die 6 Juli a.s. zijn 30-jarig jubileum hoopt te vieren, is geflankeerd door mevr. en agent O. S. J. Klaassen.

6) Uit Nederland ontvingen wij een foto van oud-directeur D. H. de Jong, die in zijn woning het schilderij, dat hem door het gehele personeel bij zijn vertrek werd aangeboden en dat een vergezicht op de bergen van de Puntjak voorstelt, een waardige plaats heeft ingeruimd.

7) Een van de nestors van het agentschap Makassar, Mas Samiudin, verliet op 30 April j.l. de maatschappij, na haar 33 jaren te hebben gediend.

8) De populaire chef der Kali Mati-werkplaatsen, de heer J.B. v. Oosterhout, nam in het Logeergebouw Priok voor zijn vertrek afscheid van zijn medewerkers. Adjunct-chef J.B. v. Oosterhout drukt zijn opvolger de heer Bosman de hand. Op de tafel een aantal geschenken, dat door de werkplaatsen werd vervaardigd.

9) Op 11 Juni j.l. keerde onze president directeur mr. W. M. Hens uit Amsterdam in Indonesië terug. Bij zijn aankomst op het vliegveld Kemajoran werd hij o.m. verwelkomd door de directeurs D. Iken en mr D. F. de Koe.



Romantiek in oude zeevaart

Hier en daar vinden wij in de prachtige geschiedenis van de zee verhalen, die duidelijk aantonen, dat de zeelieden uit het grijze verleden dikwijls langere en gevaarlijker reizen ondernamen in een primitief scheepje dan de moderne navigator voor mogelijk zou houden. Soms werden deze reizen bekroond door ontdekkingen, die toen de nieuwsgierigheid der oude wereld opwekten, doch die nu bijna zijn vergeten. Er is menig schip geweest, dat koers zette naar een of ander fabuleus land, alleen maar om geheel van de aardbodem te verdwijnen, opgeslokt door de gulzige massa's zee.

Amerika ontdekt

Dat de geharde zeelieden van het oude Scandinavië meer dan één reis naar Amerika hebben gemaakt, kan in het licht van het thans beschikbare bewijsmateriaal niet langer worden betwijfeld. De eerste Amerika-vaarder was Leif Eriksson, die op een reis van Groenland naar Noorwegen in het jaar 1000, door een hevige storm uit zijn koers werd geslagen. Toen de storm tenslotte ging liggen, bevond Eriksson zich langs een kust, die was begroeid met mais. Hij bracht enige tijd in dit schone land door en verspreidde na zijn terugkeer bij de Noorse kolonie, die zich op Groenland had gevestigd, het verhaal van zijn ontdekking.

Er werd een expeditie uitgerust onder bevel van een zekere Thorfinn Karsefne, die tot Labrador schijnt te zijn doorgedrongen en vermoedelijk zelfs nog verder naar het Zuiden. Nog later zette de broer van Leif Eriksson — Thorwald — eveneens koers naar het nieuwontdekte land in het Zuidwesten. Hij nam een betrekkelijk groot gezelschap mee, inclusief zijn vrouw Gudrid. Hij noemde het land „Vinland”, bouwde enige semi-permanente hutten op de kust en bleef er geruime tijd.

Enkele merkwaardige incidenten hebben plaatsgehad tijdens die eerste bezoeken van de Noren aan Amerika. Bij een gelegenheid verdween een lid van het gezelschap van Leif Eriksson. Toen men hem zocht, vond men hem temidden van een wijngaard, die hij wat dieper het land in had ontdekt. Thorwald's expeditie kwam een kano met negen inboorlingen tegen. Volgens de beschrijvingen leken zij op Eskimos. De Noren vermoordden er acht, maar werden later aangevallen door een grote troep inboorlingen, die salvo na salvo pijlen op hen afvuurden. Een daarvan doodde Thorwald en dit incident leidde er toe, dat de expeditie terugkeerde naar Groenland. Tijdens een andere schermutseling met de inboorlingen, kwam een stier, die de Noren hadden meegenomen, plotseling uit het oerwoud te voorschijn. Dit maakte de inboorlingen dermate aan het schrikken, dat zij er van doorgingen.

Er is goede grond aanwezig om aan te nemen, dat enkele plaatsen, die toen door de Noren werden

bezocht, het huidige New England zijn. De laatste Noorse reis naar Amerika schijnt te zijn gemaakt in 1347, 145 jaren voor Columbus zijn „officiële” ontdekking van het enorme land in het Westen deed.

Kanarische eilanden

Oude Ierse legenden verhalen van avonturen van Keltische heiligen en helden. De meest hardnekkige dezer legenden betreft St. Brandan (geen familie van Pangkalan Brandan Red. „Uitlaat”) stichter van het klooster Clonfert, die in een schip, dat in Connaught werd gebouwd, op zoek ging naar het paradijs-op-aarde. Zijn bemanning bestond uit zestig monniken. Lange tijd zeilde hij in Zuidwestelijke richting, tot hij tenslotte bij een prachtig eiland terechtkwam. Achter dit eiland lagen andere eilanden en St. Brandan bezocht ze allemaal. Het is een vreemde coincidentie, dat in de Kanarische Eilanden nog steeds de traditie leeft, dat St. Brandan en zijn gezelschap daar vele jaren leefden.

Zuid-Amerika

Dat Polynesische reizigers de kusten

van Zuid-Amerika bereikten en zich daar vestigden en dat hun reizen daarheen maar niet alleen min of meer gelukkige drijfpartij waren, is definitief vastgesteld. Deze avonturiers landden in de buurt van Truxillo, in Noord Peru, en stichtten de thans tot ruïnes geworden stad Gran Chimu. Aan de kust bouwden zij een dok, groot genoeg om zeegaande „prauwen” een beurt te geven en desnoods nieuwe schepen te bouwen.

Atlantische Oceaan

De geschiedenis vertelt verder in pertinente bewoordingen, dat de zeelieden van de oude stad Carthago, in Noordwest-Afrika, spectaculaire reizen over de Atlantische Oceaan maakten. Zij ontdekten met zekerheid de Canarische eilanden en Madeira en het is zeer wel mogelijk, dat hun schepen ook Amerika bereikten. Zij schijnen echter grote moeilijkheden te hebben ondervonden bij de navigatie van de Atlantische Oceaan. Himilco, een Cartageense admiraal, vertrok met een klein flottielje ongeveer 500 jaren voor Christus voor een ontdekkingsreis naar het Westen. Hij ontmoette de ene tegenslag na de andere. Er is weinig documentair materiaal van Himilco's reis overgebleven, maar het wordt mogelijk geacht, dat hij de Azoren, de Canarische- en de Kaap Verdische eilanden bezocht.

Moorse zeelieden uit Lissabon, bekend als de „Magrurijnen”, gingen op zoek naar een eiland in de Atlantische Oceaan, waarover zij vele verhalen hadden gehoord. Dat was in de 8ste eeuw. Ook zij kwamen, waar Himilco en zijn eskader lang voor hen waren geweest.

Slot: zie pag 12



De wereld, zoals zij er toen uitzag.....

◇ Volgens een bekendmaking van het Departement Pelajaran,— het Departement van Scheepvaart,— zullen de eerst volgende examens voor het verkrijgen van een diploma van stuurman voor de Grote Vaart op Woensdag 3 Augustus a.s. en volgende dagen worden gehouden in het examen-locaal van het Departement, Gunung Sahari 87 te Djakarta. Het schriftelijke gedeelte wordt afgenomen in de voormiddag uren van 08.00 tot 12.00 uur, het daarop volgende mondelinge examen in de voor- en middaguren resp. van 08.00-10.00 uur en van 17.00 tot 19.00 uur. Zij, die bedoeld examen wensen af te leggen zullen vóór of uiterlijk op 1 Juli a.s. schriftelijk of mondeling hiervan kennis moeten geven aan de secretaris van de examen-commissie, eveneens gevestigd Gunung Sahari 87 te Djakarta, met duidelijke opgave van naam, adres, en voor welk diploma het examen moet worden afgelegd.

De examens voor eerste of tweede stuurman kunnen desgewenst in twee gedeelten worden afgelegd, waarvan echter gelijktijdig melding dient te worden gemaakt.

◇ Ook de technici onzer maatschappij kunnen in de naaste toekomst weer eens op de schoolbanken gaan zitten. Een schrijven van het Departement Pelajaran maakt bekend dat voor het verkrijgen van het Voorlopig Diploma, het Diploma voor assistentscheepswerktuigkundige, alsmede diploma's A. B. en C. de examens zullen worden afgenomen op 19 Juli a.s. en volgende dagen, eveneens in het lokaal aan de Gunung Sahari 87 te Djakarta. Zij, die bedoeld examen wensen af te leggen zullen vóór en uiterlijk op 1 Juli a.s. schriftelijk of mondeling de secretaris van de examen commissie hiervan op de hoogte moeten stellen, onder duidelijke opgave van naam, adres en voor welk

k. p. m. - Journaal

diploma het examen zal worden afgelegd.

◇ In verband met het te Palembang toegenomen aanbod van lading met buitenlandse bestemmingen, welke lading slechts met overscheep te Singapore kan worden verscheept, besloot de maatschappij een weekdienst Singapore- Palembang v.v. ingaande 10 Juni j.l. in te stellen.

◇ Aan Hoofdwtk. P. P. A. Groenewegen werd met ingang van 22 April j.l. in Holland eervol ontslag verleend, -wegens afkeuring-, onder toekenning van invaliditeits pensioen.

◇ Uit Nederland werd bericht ontvangen dat Gep. Hoofdwtk. J. B. Laarman op 13 Mei j.l. plotseling te Bilthoven overleed.

◇ Aan Hoofdwtk. J. B. Kalsbeek werd in Holland met ingang van 14 Mei j.l. eervol ontslag verleend onder toekenning van vervroegd pensioen.

◇ Hoofdwtk. W. H. Ch. de Wit herdacht op 19 Mei j.l. zijn 25-jarig dienstjubileum bij onze maatschappij. Het jubileum-souvenir werd hem ten hoofdkantoor door de directie uitgereikt.

◇ Hoofdwtk. S. J. P. Leyte werd in Nederland met ingang van 20 Mei j.l. eervol ontslag verleend onder toekenning van ouderdomspensioen.

◇ 2e wtk. W. Agerbeek werd op 1 Mei j.l. definitief aan de wal geplaatst bij de Survey-Dienst te Tandjong Priok.

◇ 2e wtk. J. Nagelhout arriveerde op 13 Mei j.l. te Djakarta met het vliegtuig uit Australië, na aldaar zijn gezinsscheidings verlof te hebben doorgebracht.

◇ Met het lijnvliegtuig van 18 Mei j.l. arriveerde uit

Nederland te Djakarta 2e wtk. R. L. Raak, die in Nederland zijn gezinsscheidings-verlof doorbracht.

◇ Met het vliegtuig van 27 Mei j.l. vertrok 3e wtk. H. J. Wijtenburg naar Nederland met gezinsscheidingsverlof.

◇ Het m.s. *Willem Ruys*, dat op 13 Mei j.l. uit Rotterdam naar Indonesië was vertrokken arriveerde op 3 Juni j.l. te Tandjong Priok met aan boord de volgende K.P.M.-ers: Hoofdempl. R. F. W. von Magius, Hoofdempl. F. H. Hordijk, empl. A. S. Klein, gezagvoerder D. van Santen, 2e wtk. G. L. de Zwart en 4e stm. A. J. Leget. In het kader der gezinshereniging reisden ditmaal met de *Willem Ruys* Mevr. C. Oosterbaan-Kaap, (echtgen. Hoofdempl. M. H. Oosterbaan) Mevr. M. van Dale- v. d. Berg (echtgenote Empl. R. A. A. van Dale), Mevr. M. Klein-Bisschoff (echtgen. Empl. A. S. Klein), Mevr. H. J. Klyn-Putte (echtgen. 2e stm. K. Klyn. en Mevr. T. Jonkman Maanen (echtgen. Empl. H.W.F. Jonkman)).

◇ Het m.s. *Willem Ruys* vertrok op 10 Juni naar Nederland met de volgende K.P.M.-ers aan boord: Dienstchef A. Veldboom en echtgenote (E.V.), de gezagvoerders W. J. B. van Cruisen (Pensioen en M. H. Bos (Pensioen), de Hoofdwtk. J. van der Ploeg (Pensioen), C. K. Brandt (Pensioen), G. J. Verklaart (Pensioen), T. S. Kwee met echtgenote en 2 kinderen (E. V.), empl. L. F. von Stein en gezin (E. V.) empl. Ch. Fehr en echtgenote (E.V.), de 1e stuurlieden C. H. C. Vierhout (Pensioen) en B. A. Wilbrink (E.V.), de 2e wtk. H. T. Koa en echtgenote (E.V.), de 2e wtk. L. E. van den Worm en gezin (E. V.), en de 3e wtk. J. de Haas en gezin (eveneens E.V.)

alsmede de 2e wtk. T.J.W.H. Kayzer (E.V.) Met deze *Willem Ruys* reisden eveneens Mej. E. F. Heiner, (dochter dienstchef Heiner) de heren Iken en Poulus, (resp. zoons van de gep. empl. Iken en van Hoofdempl. Poulus) Mevr. Leunissen - Rozenberg en zoon (gezin van wijlen empl. Leunissen) en de heer J. W. Ruygrok, (zoon Adj.-Chef Ruygrok).

◇ Het s.s. *Nieuw Holland* vertrok op 4 Juni j.l. uit Tandjong Priok naar Australië met aan boord o.a. Gezagvoerder G. N. Prass (Pensioen), Empl. A. Z. Maul (E.V.) alsmede 2e wtk. R. Keiser (Gezinsscheidingsverlof).

◇ Met het lijnvliegtuig van 27 Mei j.l. vertrok 1e stm. W. J. Pottinga met gezinsscheidingsverlof naar Nederland.

◇ Gedurende de maand Mei hebben enkele mutaties van agenten plaats gehad. Zo werd op 8 Mei j.l. de heer H. H. Hulsmann, agent Buleleng vervangen door de heer N. W. Winter. Ook Sampit zag zijn oude agent, de heer H. H. Mersen Senn van Basel- gaan en de heer B. M. Harst (Hulpagent) in zijn plaats komen. Op 17 Mei j.l. nam de heer H. L. Manson het agentschap Palembang van de heer J. W. Brand over, en op 24 Mei j.l. werd agent-Muntok, de heer G.A. de Beer vervangen door de heer J. W. van West.

◇ Op het hoofdkantoor der maatschappij te Djakarta heeft met ingang van 1 Juni j.l. de gezagvoerder O. H. Ritsema tijdelijk de leiding van de afdeling Nautische Dienst overgenomen van de heer L. N. H. Jungschläger, die voor E.V. naar Nederland vertrok. Ingaande de dezelfde datum werd de leiding van de afdeling Comptabiliteit van het hoofdkantoor tijdelijk door de heer A. Veldboom overgedragen aan de heer H. C. Hart.

Slot: Zie pag. 17

Reactie op „Uitlaat“-beschouwing

Bij het lezen van „Uitlaat“ no. 9, —15 Mi j.l.— troffen mij in het uit „Bedrijfsorganisatie“ overgenomen artikel verschillende passages, die waard zijn om in ons orgaan nog eens nader te worden besproken.

Zoals bekend is, werkt de maatschappij thans in tijdsomstandigheden, welke —hoewel in mindere mate dan in de crisisjaren— de directie noopten om er bij het personeel op aan te dringen de nodige zuinigheid met maatschappijgoederen te betrachten.

Zeër nauw hangt hiermee van maatschappij-standpunt bezien de aanwezigheid van de juiste werkprikkels samen. Immers: iemand, voor wie deze prikkels geheel of ten dele ontbreken, zal zich doorgaans ook weinig aan een mogelijke bezuiniging gelegen laten liggen.

Het bewuste artikel legde echter het zwaartepunt niet op bezuiniging, maar op de stimulans tot werken —op productief werken— zodat wij de hierover gemaakte opmerkingen eens nader onder de loupe zouden willen nemen.

Premies

De mening als zou de traditionele „werkprikkel“ —een premie— onder de huidige omstandigheden van niet veel waarde meer zijn, omdat men toch een gedeelte er van aan de fiscus zal moeten afstaan en voor de rest toch maar betrekkelijk weinig zal kunnen kopen, moge op het eerste gezicht juist lijken: geheel houdbaar is ze niet. Het artikel doelt hier kennelijk op premies voor overwerk. En wanneer wij deze inderdaad zouden gaan zien in het licht van het streven der gehele wereld om tot meer gematigde werktijden te komen, is het zeker juist, dat over het algemeen niet veel prikkel aanwezig is om op die wijze extra-inkomsten te verwerven. De arbeider, bij wie men in hoofdzaak deze prikkel zou kunnen verwachten, is doorgaans sterk geporreed voor een normale werktijd, om daarnaast de nodige tijd voor gezin en ontspanning over te houden. Hij zal alleen uit bedrijfsnoodzaak blijven overwerken.

Zou men echter naar een prikkel zoeken om gedurende de normale werktijden de prestaties op te voeren en een stimulans te hebben voor meer economisch werken, dan bestaat deze ook he-

den ten dage m.i. zeker nog in de vorm van premies. Als voorbeeld hiervan zou ik o.a. de wekelijkse lijst van „opmerkingen“ kunnen aanhalen, welke ik kortgeleden onder ogen kreeg in de „Fabrieksbood“, het personeelsorgaan van de machinefabriek van de Gebr. Stork te Hengelo.

In deze „opmerkingen“ komen suggesties over verbeteringen aan machines, werkmethoden, fabrieks-outillage etc., kortom alles wat voor het bedrijf dienstig kan zijn, naar voren. Zij zijn alle door het personeel gedaan en worden gehonoreerd met bedragen variërend van f 1.— tot f 100.— en meer. De inzender ontvangt bij indiening van zijn „opmerking“ een nummer en wacht gewoon af, hoe er in de „Bood“ over zijn nummer wordt geoordeeld. Het is mij bekend, dat deze z.g. „opmerkingenbus“ al sedert ruim 25 jaren uitstekend voldoet en vele belangrijke fabrieksproblemen tot oplossing heeft gebracht.

De mogelijkheid, die hierdoor voorname-lijk aan vele jongeren wordt geboden om ook eens iets voor hun bedrijf te doen, is psychologisch juist. Men kweekt hierdoor interesse in de zaak, hetgeen overigens bevestiging vond in de uitlatingen van de directeur van de „Glacier Metal Comp. Ltd.“, als in het eerste „Uitlaat“-artikel onder dit hoofd opgenomen. Meerdere fabrieken in Nederland hebben reeds een dergelijk premiestelsel ingevoerd.

Mijn vraag is thans: „Is hiervoor ook bij de K.P.M. de tijd niet aangebroken?“ Nu de directie op een zo economisch mogelijke bedrijfsvoering heeft aangedrongen, ligt hier mogelijk een weg om via een dergelijk premiestelsel de jongeren onder ons ook in dit streven te betrekken.

Hoe vaak ziet men thans niet jongeren met voorstellen komen, die de moeite van overdenking alleszins waard zijn, doch meestal te laat komen, omdat reeds door de hogere leiding anders werd besloten.

Op de vraag, waarom zo'n voorstel niet eerder werd gedaan, volgt dan meestal een veelzeggend wijzen op het enkele of dubbele streepje op de epaulette.

Kortgeleden zag ik nog enige goede

suggesties, toegelicht met de nodige schetsen, van een der „jongeren“, betreffende zowel zijn eigen dienst als een andere dienst aan boord. Er werd echter verzocht om hierover niet met de betreffende chefs van dienst te praten, zodat het ons niet uitgesloten leek, dat de betrokkene van die zijde niet voldoende medewerking verwachtte.

Uiteraard zullen er wel eens voorstellen komen, die niet voor uitvoering vatbaar zijn. Dan zal een uiteenzetting van de reden, waarom zulks niet het geval is, de mensen doorgaans niet ontevreden stemmen.

Onlangs reisden een tweetal heren van het Amsterdam-kantoor met de diverse nieuwe schepen mede voor oriëntatie in ons bedrijf hier. Het aantal voorstellen, dat door hen werd aangehoord over mogelijke verbeteringen aan schip en uitrusting, was groot. Een gedeelte zal helaas niet meer voor uitvoering in aanmerking kunnen komen, aangezien de tijd van nieuwbouw nagenoeg voorbij is, doch andere zullen zeker nader kunnen worden bekeken en eventueel worden toegepast.

Vele malen hoort men verkondigen, dat praktische voorstellen, gedurende de nieuwbouw naar voren gebracht, werden genegeerd. Men vergete echter niet, dat een afwijking van een eenmaal gemaakt bestek van een schip dikwijls grote extra-kosten met zich brengt en factoren bevat, waardoor oplevering etc. in het gedrang kunnen komen. Inderdaad zullen in gevallen als boven de prikkels om nog verder moeite te doen verbeteringen voor de maatschappij te bewerkstelligen verzwakken, doch men zal doorgaans in het bedrijf meer met mensen te maken hebben, die „er in“ zitten, dan bij de nieuwbouw mogelijk is en dus meer kans van slagen hebben.

Het bovenstaande wil ook niet doelen op een reeks voorstellen, betreffende niet direct noodzakelijke ombouwen aan boord, die op zichzelf bruikbaar zijn, doch geld kosten, hetgeen juist thans niet de bedoeling is, maar wel op praktische verbeteringen voor een meer economische „runnen“ van het bedrijf in eerste instantie.

In hoeverre de maatschappij genegen is om door middel van toe te kennen premies hierin waardering te leggen, dient te worden afgewacht. Mogelijk ook zijn er andere suggesties in deze richting, welke „de Uitlaat“ zal willen opnemen. In elk geval heeft dit „prikkel“-systeem in Nederland voldaan en zal het mogelijk de moeite waard zijn er hiermede ook bij de K. P. M. een proef te nemen.

Het geldt n.l. niet alleen voor de dienst aan boord, doch ook alle agent-schappen en werkplaatsen zouden hierin moeten worden betrokken, zodat het hoofdkantoor een algemeen inzicht krijgt over de mogelijke verbeteringen in het bedrijf als geheel en in onderdelen in het bijzonder.

Uiteraard gaat met het uitzoeken van inzendingen door een in te stellen commissie op het hoofdkantoor enige tijd heen maar ongetwijfeld zal men een weg weten te vinden om wat het zwaarst is ook het zwaarst te laten wegen.

Voorts zou ik nog willen voorstellen om reeds met eigen middelen aan boord van een bepaald schip toegepaste, ook kleine verbeteringen, ter bevoegder plaatse voor te brengen, waardoor ook andere hiervan in kennis gesteld kunnen worden.

De K.P.M.-vloot beschikt n.l. over losbladig verzamelboek van technische bijzonderheden. Dit boekje moet niet blijven, wat het nu is, „een reglementair boekwerk”, waarnaar op elk schip aan het eind van het jaar wordt gekeken of het er nog is, doch veel meer een praktisch boek waarin jong en oud belang gaat stellen.

Hierin behoren bladen met actuele praktijk-gegevens van de gehele vloot.

Tot slot zou ik nog eventuele rechtstreekse voorstellen tot bezuiniging evenals de „opmerkingen” gehonoreerd willen zien, waarbij m.i. de resultaten de kosten van een goede premie in de meeste gevallen zullen dekken en ook hier een stimulans in deze richting gaat werken.

„Wachter”

Ten afscheid

Het is mij een behoefte om bij het verlaten van onze maatschappij -welke ik het voorrecht heb gehad 33 jaren te mogen dienen- bij mijn vertrek naar Nederland een woord van dank te uiten voor de prettige verstandhouding met al diegenen, met wie ik gedurende al die jaren heb mogen samenwerken.

Hen, die hebben bijgedragen aan het fraaie afscheidscadeau, dat mij is aangeboden, wil ik langs deze weg ook namens mijn vrouw extra bedanken. Ik wens mijn chefs en collega's veel sterkte en een goed verblijf in dit land toe en aan de maatschappij de kracht om de huidige moeilijkheden glansrijk te boven te komen.

Geertsema & echtg.
a/b m.s. Oranje

Na „aanhieuwen en vastmaken”

DRAAI MAAR AF!

Na de order „Aanhieuwen en vastmaken” van de havenloods volgt als sluitstuk aan het slot van de meermanoeuvre de order van de gezagvoerder: „Draai maar af”.

Zó vullen de kapitein van het schip en de loods elkaar tijdens het manoeuvreren aan. Zij doorleven tezamen op de brug telkens weer de spanning, welke nu eenmaal elke manoeuvre met zich meebrengt en hoe beter zij elkaar aanvoelen en begrijpen, hoe vlotter het verloop van het geheel is.

Bij het lezen in „de Uitlaat” van 1 Juni j.l. van het korte afscheidswoord van de heer A. van Zandvliet kwam deze gedachte in ons op.

Loods van Zandvliet stapte aan boord en de sfeer van onderling aanvoelen en het begrijpen was er. Zijn optreden was steeds vriendelijk, correct, nimmer familiair of te joviaal, zijn adviezen zakelijk.

De manoeuvres geschieden op rustige wijze en getuigden van vakmanschap. Orders werden steeds op de juiste toon gegeven, waardoor zelfs bij enerverende momenten de goede „vorm en stijl” op de brug nooit verloren gingen.

Wij hebben deze eigenschappen van de heer van Zandvliet zéér gewaardeerd.

Hij heeft —naar wij weten— in de loop van de jaren in verschillende havens en laatstelijk te Surabaia voortreffelijk werk gedaan. Nu heeft loods Van Zandvliet zijn carrière bij de Loodsdienst beëindigd en na zijn „Aanhieuwen en vastmaken” is —wat zijn beroep betreft— het „Draai maar af” gevolgd.

Bij dit afscheid is het zeker niet ondienstig om naar voren te brengen, hoe het loodsenkorps in Indonesië in de loop van de jaren gestadig naar een hoger niveau koerste en zich ontwikkelde tot een corps met meer zelfbewustheid en eigenwaarde dan voorheen.

Van dit corps was loods Van Zandvliet een waardig lid.

Zijn gedachten zullen nog vaak teruggaan naar „de brug” van waar hij zoveel jaren zijn wil oplegde aan het vaak tegenstrevende en naar eigen nukken agerende schip.

Onze beste wensen vergezellen de heer Van Zandvliet en zijn gezin bij het verder af te leggen traject op de levenszee.

Moge het hem daarbij vergund zijn nog heel lang de vaart van gezondheid en geluk te bepalen met „volle kracht vooruit”.

H. A. Corsten,
Gezagvoerder.

PLECHTIGE UITREIKING VAN KRUIS VAN VERDIENSTE.

Op 8 Februari j.l. vond op het Hoge Commissariaat der Nederlanden te Djakarta de plechtige uitreiking plaats van het Kruis van Verdienste aan de gezagvoerders E. A. Bosman en G. N. Prass.

De Hoge Commissaris, dr. Hirschfeld overhandigde persoonlijk de versierselen van deze onderscheiding, die de beide gezagvoerders door H.M. de Koningin werd toegekend na de afloop van de Tweede Wereldoorlog. De leden der directie en de chefs van de afdelingen Personele Zaken en Nautische Dienst waren bij deze plechtigheid aanwezig.

De mutatie voor gezagvoerder E. A. Bosman luidt:

„Als kapitein van het s.s. Generaal van der Heyden tijdens de zeer ernstige ontploffingen en de daarop volgende felle branden in het Victoria Dock te Bombay op 14 April 1944 moedig en menslievend optrad

bij het onder zijn leiding redden en in veiligheid brengen van de gewonden, ondanks de, als gevolg van rondvliegende munitie en de grote hitte ontstane, gevaarvolle en moeilijke omstandigheden”.

Gezagvoerder G. N. Prass, die inmiddels naar Australië is vertrokken, ontving bij deze gelegenheid voor de tweede maal het Kruis van Verdienste met de volgende mutatie:

„Als kapitein van het enige, bij de landingen op het eiland Leyte betrokken, Nederlandse m.s. Janssens, van grote toewijding en plichtsbetrachting blijk gegeven bij het vervullen van zijn opdracht, alsmede moedig optreden bij het afslaan van herhaalde en hevige luchtaanvallen, mede ten gevolge waarvan de lading behouden kon worden gelost en het schip voor ondergang werd behoed”.

◇ Op 1 Juni j.l. vertrok met het BOAC vliegtuig 1e stm. G. H. den Hoed met gezinsscheidingsverlof naar Australië.

◇ Ter gelegenheid van het 80-jarige jubileum der Stoomvaart Mij. *Nederland* heeft de Directie onze maatschappij in Nederland de S.M.N. een model van een pinas aangeboden.

◇ 4e stm. Klein en 5e wtk. H. Kruyshaar zijn op 25 Mei j.l. met de Constellation uit Nederland te Djakarta aangekomen.

◇ Op 2 Juni j.l. arriveerden met het lijnvliegtuig uit Nederland de 4e stl. J. Roose en C. Olij. Enkele dagen later, op 5 Juni keerden 1e stm. L. F. Egeter van E. V. en 4e stm. P. Beddé in Indonesië uit Nederland terug.

Paketaart in ware zin des woords

De inwoners van Djakarta en omstreken kunnen thans weer hun pakketten ter verzending aanbieden in het centrum van de stad, n.l. op het hoofdkantoor van onze maatschappij. Deze gewaardeerde vooroorlogse service is onlangs door de maatschappij in ere hersteld. Uiteraard zal dit velen de vermoeiende trip naar Tandjong Priok besparen.

De pakketten, die niet zwaarder dan 20 kilogram mogen wegen en niet meer dan 60 dm³, mogen meten, kunnen worden vervoerd naar alle Indonesische havens (dus niet naar havens in de Straits-Dollar-gebieden, Ned. Nieuw-Guinea of Timor-Dilly) die door onze schepen worden aangelopen. Vanzelfsprekend zijn er enkele beperkingen gelegd op de ten vervoer aan te bieden goederen. Levende dieren, opium, vuurwapens en in 't algemeen pakketten met een inhoudswaarde van meer dan Rp. 600.— kunnen niet worden vervoerd. Ook colli naar plaatsen buiten de lijnen der K.P.M.-schepen worden voorlopig niet aangenomen.

De kosten der verzending worden door de afzenders betaald. Het minimum tarief voor de pakketten, ongeacht het gewicht, bedraagt voor een afstand tot en met 200 zeemijl Rp. 4.50. Dit bedrag loopt geleidelijk op en wordt voor een afstand van meer dan 1.800 zeemijl voor een pakket tot en met 10 kilogram Rp. 7.20 voor een pakket tot en met 20 kilogram Rp. 11.70 en voor colli tot en met 30 kilogram Rp. 16.20.

Japan kwam al op de 4^e plaats

De statistieken, die „Lloyd's" aan het einde van de maand Maart 1950 heeft opgemaakt, bewezen, dat aan het slot van het eerste kwartaal van 1950 1.895.219 ton scheepsruimte in Engeland in aanbouw was. Dit was 89.720 ton minder dan aan het einde van het 4e kwartaal van 1949 en 348.484 ton minder dan medio 1948. In het buitenland was er aan het einde van het 1e kwartaal van dit jaar 2.789.455 ton scheepsruimte in aanbouw, hetgeen 388.878 ton meer was dan aan het einde van het 4e kwartaal 1949.

Onder de niet-Engelse scheepsbouwende naties is Japan thans Nederland voorbijgestreefd en staat op de 3e plaats met 390.036 tons, achter Frankrijk (473.573 tons) en Amerika (441.640 tons). Nederland had aan het einde van het 1e kwartaal van 1950 314.752 tons in aanbouw, gevolgd door Zweden (310.702 tons), Italië (264.722 tons), Denemarken (128.239 tons) en Spanje (114.387 tons).

Van de 1.895.219 ton, die in Engeland in aanbouw waren, waren 717.896 tons bestemd voor buitenlandse opdrachtgevers of voor verkoop. Ook dit was een daling (van ruim 40.000 tons) vergeleken met eind December 1949. Noorwegen was Engeland's grootste klant (319.636 tons), gevolgd door Argentinië (88.590 tons).

De landen, die het meeste voor buitenlandse opdrachtgevers bouwen zijn Zweden (246.392 van zijn 310.702 tons) en Nederland (182.195 van zijn 314.752 tons).

In totaal was over de gehele wereld aan het eind van Maart 1950 4.684.674 tons scheepsruimte onder constructie, waarvan Engeland

40½% voor zijn rekening nam. De wereldscheepsbouw over het geheel genomen nam met 289.906 tons toe, vergeleken met einde 1949. Bijna 3.000.000 tons bestond uit motorschepen.

Van de totaal 174 schepen, die einde Maart 1950 in aanbouw waren, waren er 174 tankers (1.929.180 tons), waarvan de aanbouw nog maar steeds blijft stijgen, voornamelijk door het Japanse bouwprogramma.

Slot:

Romantiek van oude zeevaart

Mysterieus eiland

In 1578 ontdekten Engelse zeevlieden toevallig het mysterieuze eiland Buss, dat na zijn ontdekking, nooit meer door enige zeeman terug is gevonden. Het werd genoemd naar de „Buss", ofwel het schip „Emmanuel of Bridgewater", een van de schepen van het eskader van Frobisher op zijn derde ontdekkingsreis. Dit schip, op de terugweg naar Engeland, ontdekte in de Noordzee een groot eiland en voer er dagenlang om heen. Er werd een groot verslag over dit eiland geschreven en het werd netjes op de zeekaarten van die tijd ingetekend. Maar ondanks dit toch betrouwbare bewijsmateriaal werd het eiland nooit meer teruggevonden.

Hoe is dit nu te verklaren? De Engelse kapiteins van die tijd waren bepaald geen amateurs, maar belwame navigatoren. De geschiedenis van het eiland Buss, gezien door een gehele bemanning en precies in kaart gebracht 14 jaren, nadat Shakespeare werd geboren, behoort ongetwijfeld tot de meest mysterieuze passages in de geschiedenis van de Engelse zeevaart. Er zijn trouwens in die eeuw meer merkwaardige gebeurtenissen van dezelfde soort opgetekend. Ergens in de Z. O. Pacific bestond een mysterieus land, bekend als „Davis Land". Het was in 1687 door de Nederlander —ondanks zijn Engelse naam— John Davis ontdekt. Vijf en dertig jaren later ging de Nederlandse admiraal Rogveen op zoek naar het eiland. Hij vond het niet meer en compenseerde het verlies met de ontdekking van Paaseiland op de 1e Paasdag van dat jaar, 1722.

Men gelooft, dat tussen 1690 en 1720 grote landmassa's in de Pacific zijn verschoven en vervolgens gezonken.

Slot:

Geschiedenis van de P. & O. of India, de Cathay, de Ettrick en de Strathallan, het vlaggeschip der maatschappij.

Het zal lang duren voor de Maatschappij haar vooroorlogse positie zal hebben herwonnen. Grote veranderingen hebben intussen ook in India plaatsgevonden. De maatschappij heeft zich altijd in het bijzonder toegelegd op toeristen-vervoer. Wat het Verre Oosten betreft, heeft dit zich nog lang niet hersteld, zolang onzekere toestanden overal heersen.