

* PERSONEELS- EN VOORLICHTINGSORGAAN VAN DE N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

P.V.C. over andere boeg

„Utile dulci”: het nuttige aan het aangename gepaard

Nadat in de loop van het vorige jaar enige malen postzegels waren verdeeld, bleek al spoedig, dat het onmogelijk was om op de ingeslagen weg voort te gaan. Het aantal liefhebbers nam zodanig toe —men vroeg ook voor kennissen en verre verwanten om zegels— dat er voor de werkelijke K.P.M.-postzegelschrapers maar een afgeroomd beetje overbleef.

De Postzegel Verdeel Commissie meent nu een andere weg te hebben gevonden, die de ware postzegelverzamelaars zeker met grotere verwachtingen zullen kunnen inslaan. De enveloppen zullen in de toekomst slechts ter beschikking worden gesteld na ontvangst van Rp. 7.50 (contant of per postwissel) bij de P.V.C., p/a afd. Archief, Hoofdkantoor.

Voor goed doel

De gehele opbrengst van dit systeem van aankoop van zegels zal ten bate van de T.B.C.-bestrijding in Indonesië komen.

Het zal de postzegel-liefhebbers duidelijk zijn, dat deze Rp. 7.50 ver beneden het catalogus-prijspeil der zegels ligt en het dus geenszins de bedoeling is om een geldelijke „betaling” voor de verstrekte postzegels te verlangen.

Ter overtuiging moge dienen, dat de inhoud van zulk een couvert zal bestaan uit:

- a) hoge waarden uit Nederland;
- b) enige series kinder- en zomerzegels, benevens de lagere waarden van Nederland;
- c) Indonesische zegels tot Rp. 1.— (series niet compleet);

d) een collectie diversen van S'pore, Penang, Siam, Hongkong, India, Nieuw Guinea en Australië (de laatste drie in geringe aantallen).

Tot veler spijt komen slechts sporadisch zegels van een hogere waarde dan Rp. 1.— binnen. Wel zijn er enorme hoeveelheden van 5, 10 en 20 sen, die —voor zover zij niet kunnen dienen tot serie-aanvulling— alle worden doorgezonden aan de Stichting voor T.B.C.-bestrijding. Ook deze afgeweekte zegels werpen dus hun nut wel af, maar slechts in zeer geringe mate, omdat —daar het buitenland voor postzegelverkeer niet open staat— de zegelverkoop naar gewicht zo goed als niets opbrengt.

Dat er vaak voor meer dan Rp. 1.— op een couvert in bovengenoemde waarden wordt geplakt, is zowel voor onze postzegelverzamelaars als voor de T.B.C.-bestrijding een nadeel.

Attentie agenten!

Wij weten, dat op de agentschappen practisch niemand zich met het opplakken van frankeerzegels bemoeit, behoudens een enkele uitzondering. Veelal komt dit door gebrek aan belangstelling, doch vaak ook door personeels-tekort. Men moet immers voor het verkrijgen van zegels van hogere waarde dan Rp. 1.— het betreffende stuk op het postkantoor aanbieden. Niettemin kan het aantal zegels van 45, 60 en 80 sen belangrijk worden opgevoerd, zeker nu de tarieven zijn verhoogd. Mogen wij hiervoor eens Uw aandacht vragen? Namens Uw mede-K.P.M.-ers-postzegelverzamelaars, zowel als namens de Stichting T.B.C.-bestrijding betuigen wij U dan gaarne reeds bij voorbaat dank.

Minder pagina's

De papierprijzen, die tot voor kort op een kunstmatig laag niveau zijn gehouden doordat de Indonesische overheid de certificaatkosten bij de import van papier (Indonesië is daarvan geheel afhankelijk) voor haar rekening nam, zullen thans worden verhoogd. Men heeft dit reeds kunnen merken aan de verhoging van de abonnementsprijzen, welke alle Indonesische dagbladen, in welke taal ook verschijnend, voor 1 Maart a.s. hebben aangekondigd.

Ook het papier, dat tweemaal per maand nodig is om er „de Uitlaat” op te drukken, zal derhalve duurder worden. Misschien is de stijging van de papierprijs voor „de Uitlaat” minder groot dan de redactie bij het lezen van het prijsverhogingsbesluit had gevreesd: de hogere kosten aan de publicatie van het huisorgaan der K.P.M. verbonden zijn onontkoombaar.

De redactie heeft gemeend in de geest des tijds te handelen —met name ten aanzien van het papiertekort, dat opnieuw dreigt en dat b.v. in Oost-Java al dermate acuut is, dat de bladen enkele malen per week hun pagina-aantal moeten inkrimpen— door met ingang van dit nummer „de Uitlaat” in een formaat van 8 pagina's te doen verschijnen. Aan de hoeveelheid van de inhoud van het orgaan zal dit binnenkort niet zoveel veranderen, aangezien de vermindering van het aantal pagina's zal worden gepaard aan het gebruik van een kleiner letter-type. De gebruikelijke fotopagina's zullen verdwijnen en de bedrijfs- en andere foto's, die voor publicatie in aanmerking komen, zullen door de tekst worden verspreid. Bovendien blijft de redactie in bijzondere gevallen —bij een onvoorziene overvloed van kopy (welk een schone illusie!) of ter gelegenheid van promoties— de mogelijkheid open om met de vroegere 12 pagina's te verschijnen. Een verandering van de kolombreedte wordt nog technisch bezien. Het behoeft waarlijk geen nader betoog, dat degenen, die mochten overwegen om iets voor „de Uitlaat” te schrijven dit bepaaldelijk niet behoeven na te laten uitvrees, dat er „toch geen plaats” zou zijn.

De redactie.

Metaal met een toekomst

Atoomenergie voor aandrijving scheepsmotoren

In een verslag over de onderzoeken op het gebied van het gebruik van atoomenergie voor de aandrijving van scheepsmotoren heeft „Lloyds Register of Shipping” onlangs medegedeeld, dat Britse geleerden in de laatste tijd belangrijke resultaten hebben bereikt, ofschoon nog geen spoedige toepassing van atoomenergie voor dit doel kan worden verwacht. Wel is men thans zo ver gevorderd, dat er toestellen worden vervaardigd, waarmee kan worden onderzocht, of aandrijving van motoren met atoomenergie mogelijk is. Het zal evenwel nog vele jaren duren alvorens het huidige type motoren door atoommotoren zal kunnen worden vervangen.

De Engelse scheepsbouwers nemen proeven met gasturbines voor de voortstuwing van zeeschepen. Het succes van de gasturbine bij de luchtvaart houdt

echter niet in, dat dit type motor ook spoedig bij de scheepvaart toepassing zal kunnen vinden.

Al in 1789 ontdekt

„Een metaal met een toekomst”, noemde de wetenschappelijke medewerker van de Unesco (United Nations Educational Scientific and Cultural Organisation) het titanium. Het werd het eerst in 1789 ontdekt, toen een geestelijke, Rev. W. Gregor, een hoeveelheid zwart zand onderzocht bij Menachan in Cornwall. Hij noemde het zwarte mineraal, dat hij aantrof, menachite en voorspelde, dat het in de toekomst van grote betekenis zou zijn. Zijn voorspelling is uitgekomen, ofschoon het element onder een andere naam bekend zou worden.

Vele jaren later, toen Gregors vinding reeds lang was vergeten, analyseerde een Duitser, dr. Klaproth, een mineraal, dat de naam rutil droeg en hij vond „menachite”. Hij moet een romantisch man zijn geweest, want hij verklaarde de nieuwe substantie een naam te geven, ontleend aan de mythologie, speciaal aan de Titanen, de „eerste zonen der aarde”. En hij noemde het „titanium”.

Belangrijke eigenschappen

Dit „herboren” metaal zou zijn weg door de wereld maken; thans staat het in de belangstelling van alle deskundigen op metaalgebied. De voornaamste eigenschappen ervan zijn: grote kracht, licht gewicht en weerstand tegen roesten en corrosie. Het kan staal vervangen op plaatsen, waar aluminium en andere lichte metalen niet kunnen worden gebruikt. Dit is van belang voor de luchtvaart: bij gebruik ervan wordt de vermindering in gewicht van een vliegtuig op 60% geschat. Proeven in zeewater hebben aangetoond, dat titanium beter tegen zouten bestand is dan elk ander metaal.

Geen tekort

Het schijnt, dat er geen tekort aan titanium in de wereld is. Het komt in elk geval meer voor dan fosfor, koper, zwavel en zink. Alleen aluminium, ijzer en magnesium zijn overvloediger. Er is echter geen sprake van, dat titanium voorlopig de goedkopere materialen staal, koper en aluminium zou kunnen verdringen.

Uit: Alg. Handelsblad.

K. P. M. - Semarang voetbalde

Het voetbal-elftal der K.P.M. te Semarang vertoonde de laatste tijd grote activiteit. Onlangs speelde het de eerste twee competitie-wedstrijden in de plaatselijke kantoor-voetbalbond. Het elftal is ingedeeld in de B-afdeling.

K.P.M. — Kotapradja II 0-1

De K.P.M. kwam met de volgende opstelling in het veld:

De Jong (A.D.)		
Sia (Pass.)		Bintang (Uitg. L.)
Tjia (Boekh.)	Soeradi (Gudang)	Suparman (Gudang)
Djie (Chin. Pass.)	Berkholst (Ink. L./CI)	Tjeng (Ink. L.)
Tjan (Claims)		Swie Ho (Gudang)

Van de aftrap af was het duidelijk, dat de gemeentenaren het beste van het spel hadden. Grotendeels speelde de wedstrijd zich op de K.P.M.-helft af, waar echter het stugge volhouden van backs en halfbacks voorkwam, dat de voorhoede van de tegenpartij bepaald gevaarlijk kon worden. Inmiddels werden van K.P.M. zijde enkele „hit and run”-aanvallen opgezet, die — hoewel gevaarlijk — door pech geen resultaat opleverden.

De rust ging in zonder dat doelpunten waren gemaakt. De hervatting was het overwicht van Kota Pradja mogelijk nog groter dan tevoren en het K.P.M.-doel werd onder zware druk gezet. In de twintigste minuut liet keeper De Jong, die haar door een handblessure niet direct onder controle kon krijgen, de bal iets te ver het veld in springen, waardoor een tegenstander haar zonder moeite in het net kon schieten (0-1). De resterende tijd werd het K.P.M.-doel voortdurend belaagd.

„De Locomotief” — K.P.M. 1-1

Het K.P.M. elftal zag er nu als volgt uit:

De Jong		
Sia		Bintang
Berkholst	Djie	Suparman
Sutopo (Uit. L.)	Tjeng	Tjam Ping (Gudang)
Suradi		Swie Ho

De K.P.M. bleek sterker, doch de verrassende „Locomotief”-doorbraken waren steeds zeer gevaarlijk. Beide voorhoeden kwamen echter in het begin niet tot schieten. In de laatste 10 minuten van de eerste helft speelde Sia de bal echter terug op keeper De Jong. In een grote plas bleef de bal liggen en voor de keeper er bij kon komen, had een van de krantenmensen haar keihard langs hem in het net gejaagd. (1-0) Even daarna bracht Tjeng met een hard schot de stand op 1-1.

Na rust was Tjam Ping (wegens kramp) vervangen door Tjia, die weer linkshalf ging spelen, terwijl Berkholst naar de rechts-binnenplaats verhuisde. Het overwicht der K.P.M. was nog geprononceerder dan in de eerste helft.

Dit is no. 5 - zesde 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.

Dit nummer bestaat uit 8 paginas.

P. V. C. over andere boeg.

K. P. M.-Semarang voetbalt

Efficiency

K. P. M.-sport.

Bescherming koopvaardij

Efficiency in het bedrijfsleven

Vergelijkingen tussen Amerika en Nederland

Als men in Nederland de vraag stelt, hoe het komt, dat de Verenigde Staten ons zover vooruit zijn in de toepassingsmethoden in efficiency, luidt het antwoord vrijwel altijd, dat dit logischerwijze een gevolg is van de veel grotere bedrijven. Dit is echter niet waar. In Amerika zijn 3,3 à 3,4 miljoen bedrijven, waarvan slechts enkele procenten ondernemingen zijn met meer dan vijftig arbeiders. Aldus de heer J. van de Kieft, directeur van het Bureau voor Interne Bedrijfsorganisatie in een recente lezing voor de Volksuniversiteit, te Amsterdam, naar aanleiding van een reis naar de Verenigde Staten.

Als oorzaken voor de voorsprong noemde de heer Van der Kieft onder meer de veel grotere specialisatie in de Amerikaanse industrie en de mentaliteit van de Amerikaan. Enerzijds is de ondernemer daar nog beziel met een zekere pioniersgeest. Hij schroomt niet geld voor research uit te geven en de resultaten van het onderzoek toe te passen. In Nederland is men vaak zuinig en voorzichtig en kijkt men graag de kat uit de boom, wanneer het betreft de toepassing van efficiëntere methodes.

Anderzijds is meer dan in Europa de Amerikaanse arbeider doordrongen van de waarheid, dat hogere productie meer welvaart betekent. Hij spant zich daarom ook in om meer te produceren, en weet daarna ook te vechten voor zijn deel. Bescherming tegen werkloosheid is er niet, of nauwelijks. Als gevolg hiervan leeft er bij de arbeider een zekere vrees, die mede een stimulans is voor een goede arbeidsprestatie.

Organisatie

Amerika's grote kracht is het organiseren. Men stelt alle middelen in dienst tot verbetering en opvoering van de productiviteit. Iemand, die in een concreet en uitgewerkt voorstel de weg aanwees voor zuiniger bedrijfsvoering, kreeg 15% van de netto-besparing, die gedurende de eerste twee jaar zou worden verkregen. Dit vormt een scherp contrast met de soms wat karige beloningen in Nederland. Alles doet men om de arbeiders te prikkelen hun ideeën voor zuiniger beleid kenbaar te maken.

Tarieflonen

In Amerika past men op uitgebreide schaal het systeem van tarieflonen toe. De beloning voor extra-prestaties is daar veel hoger dan in Nederland. Het College van Rijksbemiddelaars in Nederland is niet bereid meer dan 25% premie toe te staan. Men is in Amerika tot de

conclusie gekomen, dat de arbeider voor 10 à 15% premie niet harder gaat werken. Het ligt daar dan ook niet beneden de 20%, ja, in enkele bedrijven belooft deze premie zelfs 60%. Het bleek, dat zelfs hierbij nog een besparing van 30% mogelijk was. Men garandeert de premies in Amerika in het algemeen voor een jaar.

Bedrijfstraining

Veel doet men in Amerika aan bedrijfstraining. Zo heeft men cursussen, welke het leidinggevend personeel moet volgen; een vooropleidingstraining voor hen, die voor leidinggevende functies in aanmerking komen; technische trainingen; trainingen voor kantoorpersoneel; algemene ontwikkelingscursussen enz. Opvallend is, dat al deze cursussen, welke per dag circa drie kwartier duren, in de tijd van de werkgever worden gegeven.

Vergelijkingen

Een Amerikaan, de heer Henry M. Laws, adviseur van de E.C.A. van het bureau van de speciale vertegenwoordiging in Parijs, gaf in een te Den Haag gehouden bijeenkomst eveneens zijn visie over verhoudingen in het Amerikaanse- en Nederlandse bedrijfsleven. De heer Laws, die in Amerika ca. veertig jaar in het bedrijfsleven was, bezocht in Nederland vele bedrijven, hield besprekingen, gaf adviezen en nam daarbij geen blad voor de mond.

„Environment”

Voor de Nederlandse arbeiders heeft de heer Laws alle waardering. Zij doen zeker niet onder voor de Amerikaanse. Zij zijn even geschikt en hebben dezelfde hersens, maar zij moeten eenzelfde „environment” —dezelfde omstandigheden— krijgen voor hun leven en werken. Voorts zijn ze niet altijd op de juiste wijze geoefend om hun werk zo goed mogelijk te doen. Ook heeft men nog lang niet genoeg gebruik gemaakt van de ongeschoolde arbeiders.

„Bedrijfseconomie”

De bedrijfseconoom stapte een afdeling binnen.

„Wat doet U hier?” vroeg hij aan een employé.

Deze, die het niet op bedrijfseconomen had voorzien, gromde: „Ik loop hier maar wat te lui-lakken”.

De econoom tekende dit antwoord op en richtte zich tot een andere employé.

„En wat voert U hier uit?” De andere, die het antwoord van zijn collega had gehoord, zeide eveneens op sarcastische toon: „Niks, ik loop hier maar wat te lui-lakken”.

„Ha!” zei de econoom met een stralend gezicht. „Dacht ik het niet? Twee mensen voor hetzelfde baantje”.

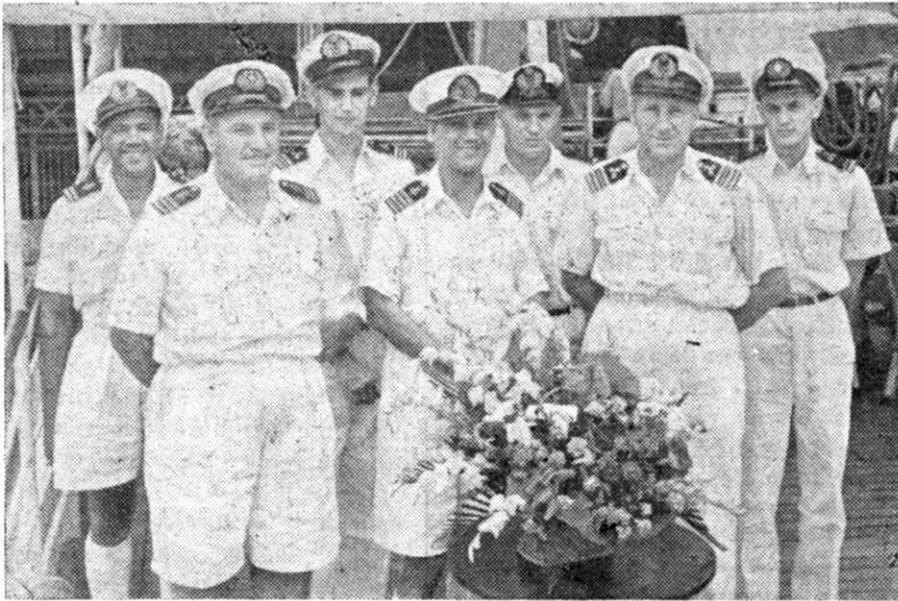
Constellation.

Meer contact

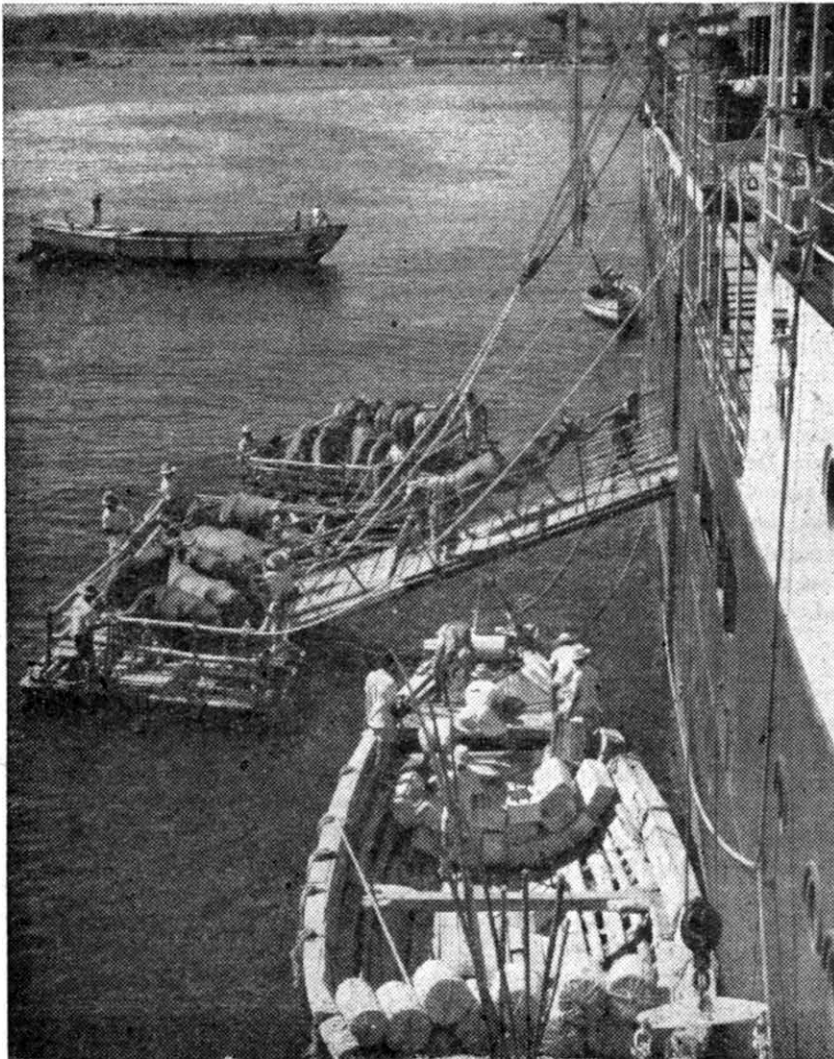
Over de geestesgesteldheid van vele ondernemers had deze Amerikaan ook een en ander te zeggen. Er zijn er, die teveel op een troon zitten. Ze hebben een prachtig bureau en een aardige secretaresse, maar zij kennen vaak hun arbeiders niet. Zij hebben er te weinig contact mee. Betere betrekkingen over en weer stimuleren het werk en voeren de productiviteit op. Die verhouding kan, naar zijn mening, in het Nederlandse bedrijfsleven nog veel worden verbeterd. Voor verbetering van machines en fabrieksuitrustingen zijn er geen grote kapitalen nodig. Met kleine verbeteringen van de uitrusting en een veel beter gebruiken van de arbeidskracht kan de productie zeer zeker worden opgevoerd. Het zit vaak in kleine dingen.

De heer Laws had ook critiek op sommige wijzen van bedrijfsvoering en sprak daarbij over het vaak bestaande wantrouwen. Een importeur leverde in Nederland bepaalde apparaten. Hij zei telkens, dat men dat apparaat alleen zou hebben, want het was elders nog niet geleverd. Men kocht het. Op die wijze verkocht hij hetzelfde apparaat aan 30 bedrijven. Het ene wist niet van het andere, dat men er ook een had... Volgens de heer Laws is er op veel gebieden der Nederlandse industrie ook vereenvoudiging mogelijk.

Wat de Nederlandse producten betreft, merkte de heer Laws tenslotte nog in het algemeen op, dat het er op aan komt, dat men een zo goed en zo goedkoop mogelijk artikel maakt. Dat vindt altijd zijn weg.



OVERZICHT



1

1) Kapt. H. A. Corsten, gezagvoerder van de E. V. naar Nederland is onlangs met hem door de officieren en diens vertrek werd hem door de officieren en diens schip een aantal geschenken aangeboden. Toen Corsten het schip verliet werd deze afgevaardigd door de officieren gemaakt.

2) Een kijkje in het grote proviandmagazijn. De Dienst der Maatschappij te Tandjong Priok Purvis zwaait de scepter over deze op de modernste eisen voldoet. De vrachtautobus is gebouwd door om aan de bali de goederen te vervoeren.

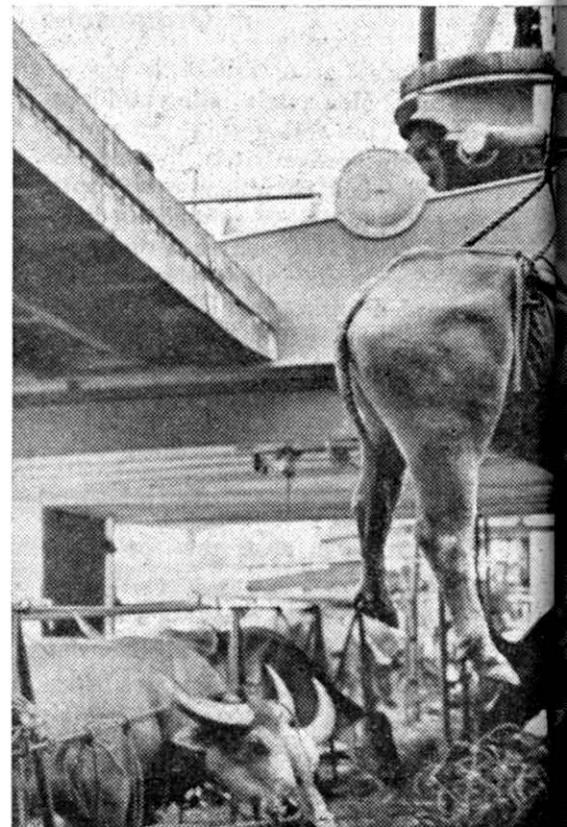
3) De dienst van Bebakening en Kustwaken. Het departement van Scheepvaart gaat gestart met de veiligheid der Indonesische wateren. In de bergplaats te Tandjong Priok is men bezig met het laden van tonnen en manden van een laagje verzorging.

4) Onze maatschappij heeft een bevoorradingsdienst in de Indonesische archipel. De plaatsen, waar het niet mogelijk is de vee te leggen op de veeprauwen, worden geïmporteerd. De dieren krijgen dan een zwaar worden afzonderlijk met de kraan aan de vliegende karbouw bij de landing.

5) Met de moderne schepen der Wai-... veel vereenvoudigd. De grote trappen, die kunnen uitklappen op de speciale veevloer, zijn zo licht, dat de te vervoeren dieren aan boord schillende gangen en trappen op het gemaal staan. Deze foto toont het veelal te B... kust), terwijl de veedrijvers met een viervoeters laten embarkeren.

5

IN BEB



De foto's:

et m.s. Kasimbar
ken. Voor zijn
fieren van het
voor gezagvoer-
van de Kapitein

van de Civile
loodempl. E. G.
s, die aan de
en tot in het
en of te laden.

hting van het
rt, met het be-
en- en baken-
en enkele grote
en.

andeel in het
meer afgelegen
en der schepen
eren aan boord
elroek" aan en
t gehesen. Een

het veevervoer
nieuwe schepen
aken het moge-
ken en via ver-
dek komen te
(Bali's Noord-
re tikken de

2



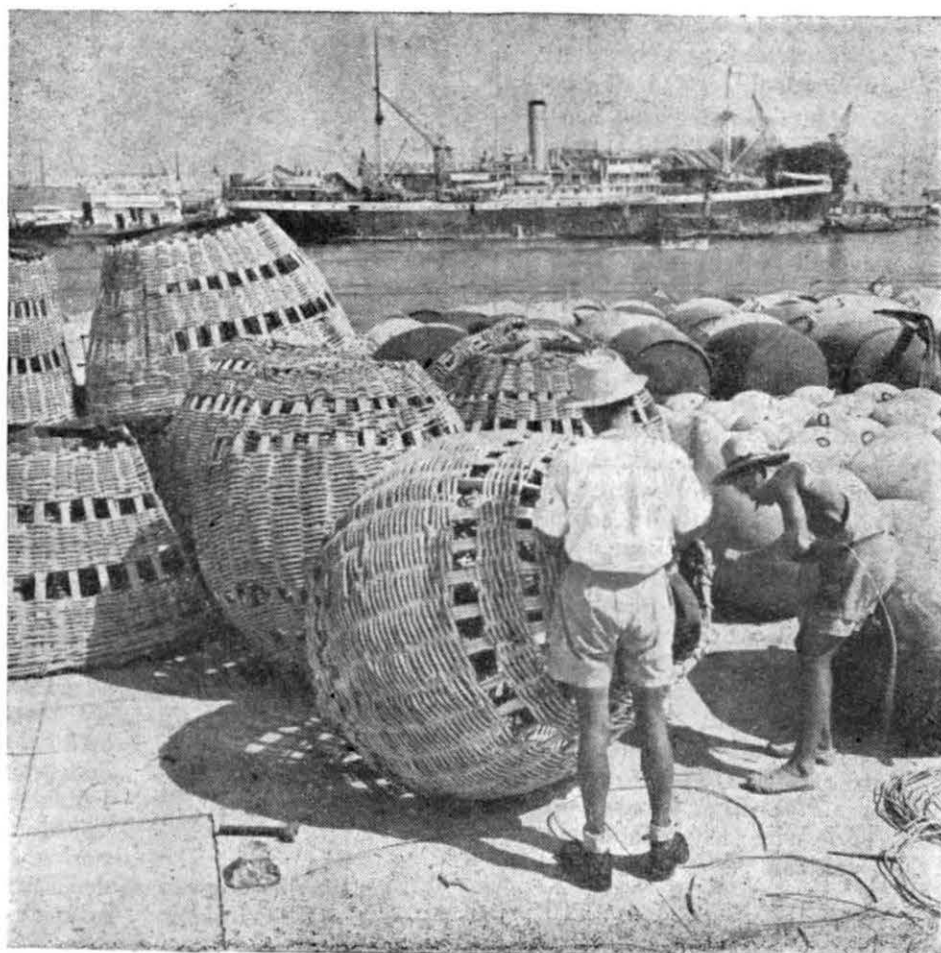
LD



4



3



◇ Het in Indonesië algemene verschijnsel der teruglopende werkprestaties, als gevolg van de huidige tijdsomstandigheden —welke in de scheepvaart o.m. leiden tot langere omlooptijden— heeft zich vooral in O. Indonesië sterk gemanifesteerd. Daardoor ontstaan ernstige vertragingen in lijnen als 7, 8 en 70, die de maatschappij telkens tot ingrijpen dwingen om de verbindingen weer op tijd te krijgen. Op de lijnen 7 en 8 is het zelfs al gebruikelijk geworden om copra in de sneller werkende Javahavens te lossen, inplaats van te Makassar. Op de lijn 70 is dit echter niet mogelijk, zodat de vertraging toeneemt tot zich een gelegenheid voordoet om een vaarbeurt over te slaan. Het behoeft geen betoog, dat deze noodmaatregelen ongewenste situaties doen ontstaan. Derhalve is besloten tot een aantal permanente wijzigingen in de vaarschema's van bedoelde lijnen, waardoor zij aan de praktijk en de realiteit worden aangepast. Bedoelde wijzigingen zijn inmiddels ter kennis gebracht van gezagvoerders en agenten.

◇ Met de nieuwste aanwinst der K.J.C.P.L., het m.s. *Tjiwangi* is uit Nederland een aantal leerling-werktuigkundigen voor onze maatschappij uitgekomen. Het waren de heren E. J. M. Bollen, J. v. Boven, Th. J. Brensvort, W. R. K. Gaal, C. J. Hauzel, H. J. van Lare, B. Pekel, B. le Roy, H. J. Spruyt, C. Sijpestijn en C. v. Verzeveld, allen afkomstig van de K.P.M.-opleiding te Vlissingen. Met dit schip zijn eveneens uitgekomen de ll.-wtkn. R. Tency Wattimena, A. Bikker, J. Berkhout en M. Bilparth. Het m.s. *Tjiwangi* kwam op 29 Januari j.l. te Singapore aan op zijn maidenreis uit Nederland. De leerling-werktuigkundigen stapten aldaar over op onze *Plancius* en kwamen op 5 Februari j.l. te Tandjong Priok aan.

◇ Ll. wtk. G. B. Edwards van Muyen werd met ingang

k. p. m. - JOURNAL

van 7 October van het vorige jaar aangesteld tot 5e wtk.

◇ Gezagvoerder W. F. Huyding vertrok met de „Connie” van 16 Februari j.l. met gezinsscheidingsverlof naar Nederland. Met hetzelfde toestel vertrok ook 1e stm. W. Vader Dzn met gezinsscheidingsverlof.

◇ Op 16 Februari j.l. kwam met de *Constellation*

naar Nederland gezagvoerder H. A. Corsten (G.S.V.) alsmede hoofdempl. F. H. Zeydel met gezin.

◇ Met het m.s. *Langkoeas* arriveerde op 23 Februari j.l. uit Nederland de nieuw-aangenomen 4e stm. G. J. v. d. Heyden.

◇ Uit Australië keerde op 19 Februari j.l. met het

JUBILARISSEN IN MAART

35 jaar.

17 Maart		
S. Tijan	oppasser 1e kl.	VRV/HK.

25 jaar.

1 Maart		
Boein	klerk I	Pangkal Pinang
Sadoen	mandur Pl. wkr.	Kali Mati
5 Maart		
W. Th. P. Mierop	hoofdwerktuigkundige	E. V.
16 Maart		
Tan Kheng Seng	hoofdklerk II	Makassar
17 Maart		
H. A. Voogel	gezagvoerder	

van de K.L.M. een tweetal nieuw-aangenomen stuurlieden voor onze maatschappij uit n.l. 4e stm. H. L. Lie en 4e stm. J. Rakers.

◇ Hoofdwtk. M. Zander vertrok met het lijntoestel der K.L.M. op 24 Februari j.l. met gezinsscheidingsverlof naar Nederland.

◇ Met de *Connie* van 28 Februari j.l. vertrok naar Nederland met gezinsscheidingsverlof 1e stm. H. J. van Dijk.

◇ Met het lijnvliegtuig van 25 Februari j.l. vertrokken

vliegtuig der B.O.A.C. van gezinsscheidingsverlof in Indonesië terug 1e stm. G. H. den Hoed.

◇ De nieuw-aangenomen employé H. Teeuw arriveerde met het lijnvliegtuig op 26 Februari j.l. uit Nederland te Djakarta.

◇ Met het m.s. *Oranje*, dat op 8 Februari j.l. uit Amsterdam was vertrokken en op 1 Maart a.s. in de haven van Tandjong Priok zal arriveren, reizen de volgende leden van het personeel onzer maatschappij: gezagvoerders

A. de Best en P. A. Ke hoofdwtk. J. Alt; hoofdempl. F. A. J. van Tilburg en 5e wtk. A. J. de Wint. In het kader der gezinshereniging reizen met *Oranje*: mevr. P. Verkruyt (echtgen. empl. P. van Veen, debarkement Belawan); mevr. M. J. Iker-Flapper (echtgenote empl. W. Bakker); mevr. Saleminck-Hoekstra (echtgenote 3e wtk. M. A. Saleminck); mevr. J. Boddé-Bontalbal (echtgenote 4e stm. P. Boddé); mevr. J. M. Ruhardt-v. Ouwenkerk (echtgenote 4e stm. D. J. M. Ruhardt) en mevr. C. C. Spaargard-Lawrence (echtgenote empl. J. Spanjaard).

◇ Op 14 en 15 Februari j.l. zijn twee stuurlieden dienst der maatschappij getreden; het waren respectievelijk H. R. A. J. Kray, van Dijk en J. A. A. Brin hof.

◇ Onderweg van Makassar naar Ampenan is op 24 Februari j.l. in de avond aan de Noord-oost-kant van het eiland K. popesang Bali (in de Paternoster-groep) vastgelopen. Aangezien het schip op eigen kracht niet vlot kon komen werd het zusterschip *Sigli* er heen gezonden, alsmede de sleepboot *Adrian* van de N.I.S.H.M., die bergingsmateriaal aan boord had. Uit Priok vertrok verder nog de sleepboot *Adrian* van de N.I.S.H.M. die echter niet meer aan te land behoefte te komen. De *Sigli* bleek aan afsleep poging geen deel te kunnen nemen. Aangezien het wegens grote diepte buiten het veld waarop de *Sibigo* zat, niet voor anker kon komen. Twee dagen na het vastlopen begonnen de pogingen om de *Sibigo* vlot te krijgen. Op 28 Februari in de middag slaagde de *Adrian* er in het gestrande schip vlot te brengen. Het bleek gevaarlijk water te maken. De schip werd echter beschadigd, doch de *Sibigo* kon toch op eigen kracht naar Surabaya opstomen.



K.P.M.-sport. Tennissers verslagen

K.P.M. „B” — Kolff „B”: 1—3

Er hing een grijs, somber wolkendek boven Djakarta die Zondagmorgen, waardoor de kamp letterlijk „in het water” dreigde te vallen. Niettemin werd om 8.30 uur begonnen en werd het later op de dag zelfs „bloedheet”, zeer ten ongerieve van diverse spelers (de supporters zaten heerlijk in de schaduw.....).

Dam, onze solitaire Cm. 3-boekhouder, die de eerste single speelde, liet het opgetogen publiek zien, dat hij naast „debet” en „credit” ook nog wist wat „lob” en „smash” betekenen. Het was werkelijk een lust voor het oog deze boekhouder-athleet te zien ploeteren en zwoegen. Zeer verdiend won Dam dan ook met 7—5 en 6—4.

Fels, dignitaris van het Magazijn van Gedrukten, rende met bevallige gratie van de ene courthoek naar de andere, doch kon niet verhinderen, dat hij deze tweede single verloor. Onmiddellijk daarop hebben wij Fels geïnterviewd.

PORTRET VAN M. C. KONING

De heer M.C. Koning, van de op-richting —in 1929— af voorzitter van de Raad van Beheer van de Stichting „Het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation”, heeft op 10 Mei van het vorige jaar zijn functie als zodanig —wegens gevorderde leeftijd— neergelegd. Hij werd benoemd tot ere-voorzitter van de Raad van Beheer.

De Commissie van Bijstand van het N.S.P. heeft het initiatief genomen tot aanbidding van een geschilderd portret aan de heer Koning, ter blijvende plaatsing in het gebouw van het N.S.P. te Wageningen. De kunstschilder J. H. Eversen heeft dit schilderij vervaardigd, dat —naar wij in „Schip en Werf” lazen— op 8 November van het vorige jaar in aanwezigheid van de heer Koning werd aangeboden.

Ir. G. 't Hooft sprak namens de deelnemers aan dit initiatief de heer Koning toe en memoreerde diens de grote verdiensten voor de Nederlandse scheepvaart in algemene zin.

De heer Koning dankte voor de hem bewezen onderscheiding en trok een vergelijking met de huidige tijd, die wederom een tijd is van opbouw. De heer Koning droeg het schilderij vervolgens over aan het N.S.P.

Hij weet zijn nederlaag aan de volgende drie factoren:

- a) een „zware” Zaterdagavond (voor de goede orde zij vermeld, dat Fels een solide- en eerbare huisvader is);
- b) hij was nog niet helemaal „ingeslagen”;
- c) last van de hitte (ondanks het attractieve groene petje).

Runtuh, de captain van deze morgen, demonstreerde ondanks zijn gevorderde leeftijd „How to play correct tennis”. Sierlijke knievallen (de E.H.B.O.-trommel was immers present.....) en soepele rompm manipulaties waren daarvan het levende bewijs.

Van Santen, de eminente voetbal-doelman van het hoofdkantoor, zag zich geconfronteerd met een „best of three”. Roodgloeiend en driftig dartelde hij over de baan, af en toe wel eens vergeetend, dat partner Runtuh er ook nog was („Snoepen” is ook wel eens gezellig.....). Jammer, dat beiden deze beslissende set met 4—6 hebben moeten besluiten.

Schwarz, onze new-comer, speelde zijn allereerste wedstrijd op Indonesische bodem stellig niet onverdienstelijk en hij kan, ondanks de verloren double, op een goede match terugzien.

Visser speelde niet slecht, doch miste wedstrijd routine en doortastendheid. Hij late zich evenwel niet ontmoedigen door deze tegenslag en blijve regelmatig komen op oefenmiddagen.

Last but not least een woord van hulde aan onze Kolff-gasten, die een uiterst sportieve wedstrijd speelden. Wij roepen hen een „tot weerziens” toe op de revanche-match in Maart a.s.

De belangstelling voor deze match was zeer bevredigend en wij hopen, dat de tennisenhousiasten hun favorieten bij de komende wedstrijden niet in de steek zullen laten.

Na afloop hadden wij nog een interview met materiaal-commissaris Prella (U kent hem wel, de man met de eeuwige afgezakte short.....), zulks naar aanleiding van de geserveerde verfrissingen. Deze hielden het midden tussen derde-kwaliteits-G.B.S. (Gouw Boen Seng)-siroop en lauwe thee zonder suiker. Voornoemd bestuurslid gaf terzake een lange en waardige uiteenzetting (soms heeft men van die bestuursleden), welke wij aandachtig volgden. Hebben wij zijn betoog goed begrepen, dan hield e.e.a. verband met „versoering” en „geleide economie”.....

Seizoen begint:

Zeilers gevraagd

Op 1 April begint weer het zeil-seizoen. Gedurende de vorige wedstrijd-periode hebben de K.P.M.-zeilers het er —dank zij een aantal goed geoefende en enthousiaste zeilers— met de 3 N.N.-ers, die de K.P.M.-zeilvereniging bezit, vrij aardig afgebracht.

Binnenkort hoopt de vereniging weer met haar bootjes „als nieuw” voor de dag te komen.

Helaas heeft de zeilvereniging door diverse mutaties onder het personeel vele leden moeten verliezen. Zo werd onze voorzitter-instructeur Radius naar Palembang overgeplaatst, evenals de heren Manson, Doyer en Scheefhals. In Palembang zou men dus bijna recht op een boot kunnen doen gelden, indien er geschikt zeilwater ware. Verder vertrokken Glazenburg en Mastenbroek naar Holland, terwijl Monné spoedig met verlof zal gaan.

Er is echter nog een groot aantal leden, dat —hoewel lid zijn de— weinig blijk geeft van belangstelling voor de sport zelve. Nu weer over geregeld transport naar de Jachtclub kan worden beschikt, doet de vereniging op hen en ook op de adspirant-leden, die belangstelling voor de zeilsport hebben, een beroep om zich te gaan bekwamen in de zeilsport. Wij menen, dat er onder de K.P.M.-ers in Djakarta nog wel enige lieden te vinden zijn, die een frisse zeebries zullen waarderen na een week zwoegen in de warmte. Ook de dames behoeven daarbij niet achter te blijven.

Voor hen, die de weg nog niet weten, zij nog even vermeld, dat:

men zich voor introductie en transport kan opgeven bij de penningmeester, de heer Den Exter (afd. P. Z.);

men zich voor alle inlichtingen steeds tot de secr. mevr. van Altena (afd. Secr.) kan wenden;

men zich voor zeillesen kan opgeven bij de heer Ostreich (afdeling Cm.).

Naam en adres dienen wel tijdig te worden opgegeven, opdat met transport en indeling van de boten (Monné; na 8 Maart Ostreich) daarmede zoveel mogelijk rekening kan worden gehouden.

Opleiding bescherming der koopvaardij

Hervatting militaire dienst voor zeelui

Op 1 Mei a.s. zal in de nieuwe onderzeedienstkazerne te Den Helder worden begonnen met het opleiden van groepen dienstplichtig koopvaardijpersoneel voor de bescherming van de koopvaardij. Het ligt in de bedoeling, deze opleiding t.z.t. te verplaatsen naar Fort Erprins, nabij Den Helder.

Vóór de oorlog volbracht dit personeel zijn eerste oefening als dienstplichtige bij de Koninklijke Marine of bij de Koninklijke Landmacht. Na de oorlog werd uitstel verleend, in verband met een groot tekort aan koopvaardijpersoneel en in afwachting van een nadere regeling, waarbij tevens rekening kon worden gehouden met het grote belang van de koopvaardij in oorlogstijd. Deze nadere regeling houdt in, dat uit diegenen van het jaarcontingent, die reeds twee jaar hebben gevaren, ca. 800 man door de minister zullen worden aangewezen voor het volgen van de opleiding van de koopvaardijbescherming.

3 à 4 maanden

Van deze groep wordt de tijd voor eerste oefening (21 maanden) gesplitst in een periode van 3 à 4 maanden voor het volgen van deze opleiding en het restant van 17 à 18 maanden, hetwelk moet worden uitgediend, als betrokkene binnen 5 jaar na het einde van de opleiding de koopvaardij mocht verlaten. Het overige deel van het jaarcontingent zal als gewoon dienstplichtige bij de Koninklijke Marine worden ingelijfd.

Het ligt in de bedoeling om de opleiding koopvaardijbescherming zowel aan officieren als aan het lagere personeel der koopvaardij te geven, doch voorlopig wordt alleen de opleiding van het lagere personeel ter hand genomen.

Voor de officieren zal de opleiding omvatten: het geven van leiding bij het gebruik van het geschut, het convooiervaren en de routeringsdienst.

Het lagere personeel leert de bediening en het onderhoud van het geschut; voor beide groepen zal bijzondere aandacht worden besteed aan scheepsbeveiliging, lijfsbehoud, verkenning van schepen op zee en uitkijkdienst.

Gedurende de opleiding voeren zij de staat van matroos-zeemilicien SD (speciale diensten) 3e kl. en dragen het

hiervoor voorgeschreven uniform, met als uitmonstering een margriet in een rode ruit op de linker bovenmouw.

Binnenkort zal met het oproepen der eerste groepen voor deze opleiding worden begonnen.

Verdere stijging vrachtenmarkt

Gaf de vrachtenmarkt in December reeds een opmerkelijke stijging te zien, Januari toont een stijging, zoals sedert jaren niet is voorgekomen. De index, samengesteld door de Britse Kamer voor de Scheepvaart, steeg van 97.6 in November tot 115.7 in December en tot 151.9 in Januari. Een stijging derhalve van ruim 36 punten.

Deze abnormale stijging is in hoofdzaak een gevolg van de druk op de vrachtenmarkt, als gevolg van plotse linge vraag van de Engelse regering naar tonnage voor het vervoer van massaladingen.

Ondanks dit bereikte hoge niveau kan men de vrachttarieven toch niet waarderen op basis van een gemiddelde van een paar maanden, want vrachttarieven plegen even snel te dalen als te stijgen. Dit werd de laatste jaren wel weer duidelijk aangetoond. Bovendien moet men bedenken, dat wanneer de regering haar behoefte eerder zou zijn gaan dekken en over een langere termijn had uitgesmeerd de stijging zeer waarschijnlijk niet zo groot zou zijn geweest.

Ongunstige weersgesteldheden in India deden daar een verlies van 2 miljoen ton graan ontstaan met het gevolg, dat de regering van dit land zich met een dringend verzoek tot Amerika wendde om in dit tekort te voorzien. Daarbij kwam dan de reeds genoemde regeringsvraag, welke nog eens extra druk uitoefende op de markt.

Verder was er ook de grote Europese vraag naar Amerikaanse kolen en de verlamme gevolgen van de onrust in de havens over de gehele wereld.

Suez-kanaal in September '50

Volgens de laatstbekende cijfers (September 1950) ging er in die maand in totaal 6.936.000 ton aan scheepsruimte door het Suez-Kanaal (tegen 6.771.000 in Augustus en 7.043.000 in Juli 1950). De September 1950-cijfers lagen 25.1% hoger dan de overeenkomstige cijfers voor diezelfde maand van 1949. De tonnages naar het Westen en naar het Oosten waren ongeveer aan elkaar gelijk, n.l. respectievelijk 3.492.000 en 3.444.000 ton.

Van dit September-totaal bestond 609.000 ton uit schepen met post, 3.838.000 ton uit passagiers en andere lading, 2.267.000 ton "in ballast" en 177.000 ton uit oorlogsschepen en militair vervoer. De ballast-tonnage bestond voornamelijk uit lege tankschepen, op weg naar het Oosten. Aan geladen tankschepen kwam 2.337.000 ton door, waarmee het totale tanker-vervoer op 4.584.000 ton kwam, wat tweederden is van het vervoer door het Kanaal. De voornaamste tanker-vlaggen waren die van Engeland, Noorwegen, Amerika en Panama. Drie landen boekten in September een nieuw vervoersrecord door het Kanaal, n.l. Frankrijk, Nederland (wier tonnage met 110.000 ton vergeleken bij het vorige jaar opliep tot 420.000 ton) en Liberia.

Het vervoer naar het Oosten is minder geworden, voornamelijk wegens verminderde afschepingen van zout, metalen en cement. Er kwam een lading zout van Sicilië voor Japan door, alsmede een lading van 20.000 ton zwavel van Amerika voor India.

Van het vervoer naar het Westen bestond 80% uit olie, voornamelijk afkomstig uit Kuwait, Saudië-Arabië en Perzië. Nederland onving hiervan 505.000 ton. Tot de voornaamste ladingen naar het Noorden behoorde drie ladingen mais (totaal 28.000 ton) uit Mansjoerije, bestemd voor Nederland en Engeland.

Al betaald

Passagiere: „Stop het schip! Er is een man overboord gevallen!”

Nieuwe 4e stuurman: „Maakt U zich niet bezorgd, mevrouw. Hij heeft zijn passage al betaald”.



„Morgen moet jij de conduites tikken. Maar je praat nergens over, begrepen?”