

MUTATIES IN DE BEDRIJFSLEIDING

MR HENS TREEDT AF: DE HEER IKEN PRESIDENT-DIRECTEUR— DE GEUS TOT DIRECTEUR BENOEMD

Onze president-directeur, mr. W. M. Hens, die op 1 Februari 1949 in deze functie werd benoemd, zal met ingang van 31 Maart a.s. zijn taak overdragen aan zijn opvolger als president-directeur, de heer Iken. Mr. Hens heeft in de bijzonder moeilijke wederopbouw- en „aanpassings“-jaren de leiding gehad van de N. V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

Mr. W. M. Hens, die in 1901 werd geboren, heeft bijna 27 jaren in dienst der Koninklijke Paketvaart Maatschappij doorgebracht en kortere of langere perioden op een grote verscheidenheid van afdelingen en agentschappen „gesleten“, waar hij zich met de vele aspecten van het bedrijf vertrouwd kon maken: vervoer, agentschap Singapore, agent te Makassar, en chef van de afdeling Personele Zaken van het Hoofdkantoor, de functie die hij bekleedde, toen de oorlog in Azië uitbrak.

Na afloop van de Japanse bezetting werd mr. Hens chef van de afd. vervoer van de N.I.S.O., waarin onze K.P.M. tijdelijk was opgegaan. Op 1 Mei 1946 werd mr. Hens tot directeur der maatschappij benoemd, gevolgd door zijn aanstelling tot president-directeur per 1 Februari 1948.

Deze benoeming tot president-directeur bracht hem op de hoogste post in het bedrijf in een tijdsbestek, waarin de maatschappij nog midden in de periode van na-oorlogse rehabilitatie verkeerde. Tevens wierpen belangrijke staatkundige veranderingen in Indonesië reeds hun schaduw vooruit, die mr. Hens bijzonder zware verantwoordelijkheden op de schouders legden.

*

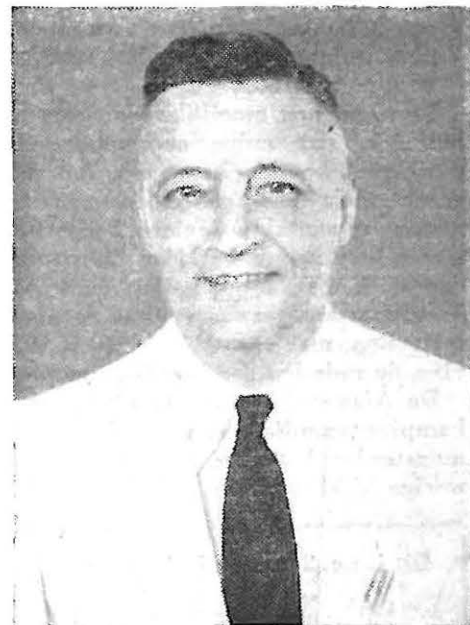
Met ingang van 1 April a.s. is directeur D. Iken benoemd tot president-directeur van de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij, zulks in verband met het aftreden als zodanig per 31 Maart a.s. van mr. W. M. Hens.

De heer Iken — die in 1902 te Djakarta is geboren — is sinds 1 Juni 1919 in dienst van de K.P.M., waar hij als employé op het toenmalige kantoor Batavia-Stad is begonnen. In 1923 werd hij overgeplaatst naar het agentschap te Singapore om na zijn eerste E.V. tijdelijk op de Algemene Dienst op het hoofdkantoor te worden geplaatst. Daarna keerde hij weer voor 5 jaren naar het agentschap te Singapore terug. In 1932 kwam hij weer op het hoofdkantoor in het toenmalige Batavia, op de afd. Vrachtzaken, tot in 1933 zijn benoeming volgde tot agent onzer maatschappij te Semarang. In 1934 werd de heer Iken adjunct-chef van de afd. Vrachtzaken op het hoofdkantoor en in Mei 1936 chef van de afdeling. In Oct. 1938 werd hij chef van de afd. Vervoer op het hoofdkantoor. Die functie bekleedde hij nog, toen de oorlog over Indonesië kwam.

Na de bevrijding uit internering keerde de heer Iken aanvankelijk naar zijn vroegere afdeling terug, doch werd later aan het hoofd gesteld van de „Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit“, waarvan hij directeur was toen op 1 Januari 1948 zijn benoeming tot directeur van de N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij volgde.

Namens het gehele personeel mogen wij de heer Iken met zijn benoeming tot president-directeur van harte gelukwensen.

De heer Iken heeft inmiddels nog een korte dienstreis naar Nederland gemaakt, waarvan hij op 29 Januari j.l. in Djakarta terugkeerde.



J. F. P. de Geus.

Teneinde te voorzien in de directeursvacature, ontstaan door het vertrek van president-directeur mr. Hens en de benoeming van directeur Iken in genoemde functie, is de chef van de afd. Vervoer de heer J.F.P. de Geus met ingang van 1 April a.s. benoemd tot directeur van onze maatschappij.

De nieuwe directeur werd in 1905 in Haarlem geboren en trad in December 1928 in dienst van de K.P.M., waar hij werd geplaatst op de afd. V.R.V. Reeds in 1931 had hij het gebrachte tot chef de bureau van de afd. V.R.V. 1, welke zich bezighield met de dienstregeling en de indeling der vloot. Na voor korte tijd bij de buitendienst te Makassar te hebben gezeten en o.m. de scheepvaartbesprekingen in Japan te hebben bijgewoond (begin 1935), ging hij met verlof. In Mei 1938 ging de heer De Geus naar Semarang, waar hij tot Mei 1941 o.m. optrad als agent. Bij het uitbreken van de oorlog in Nederland werd de heer De Geus naar Batavia teruggeroepen en bij het Bureau Zeevervoer geplaatst.

Na de Japanse bezetting keerde de heer De Geus in December 1945 op het hoofdkantoor terug, waar hij eerste man werd op de afd. Vervoer. In April 1946 volgde zijn benoeming tot chef van die afdeling, een functie die hij ook thans nog bekleedt.

Namens het gehele K.P.M.-personeel bieden wij de heer De Geus onze gelukwensen met zijn benoeming aan.

„Van Goens” voetbalt te Tg. Karang

Zaterdagmiddag 15.30. De beladingswerkzaamheden waren nog maar net achter de rug, of Robert —de kade-employé te Oosthaven (Lampongs)— kwam waarschuwen, dat het transport er was. Dit transport bestond uit grote wagens met reclame-borden van „Anker-” en „Diamant-bier en „Friese Vlag”-susu en bovendien nog twee luxe-auto's, eveneens uit de handelswereld. Het „convooi” was bestemd om het elftal van de „Van Goens” plus supporters naar het voetbalveld te brengen.

Er rezen nog moeilijkheden vanwege het feit, dat enige supporters-zeelui maar niet konden begrijpen, dat zelfs vrachtauto's zijn gebonden aan een maximum aantal passagiers. Tegen 16.00 uur echter stapte het *Van Goens*-team dapper het veld op, geflankeerd door de supporters, terwijl voorop de bootzman liep met een 4½-kleeds K.P.M.-vlag, de rode lap der *Van Goens*-stieren.

De Ajax-strijders — de uitdagers — kampioenscandidaten voor Z.-Sumatra, monsterden het scheepsteam met meewarige blikken, daar de helft op blote

voeten speelde, de 2e wtk. op molières, de hofmeester op sokken, terwijl de rest —nou ja— sepatus aan had!

Het bleek al direct, dat de K.P.M. verre superieur was. De bal was voortdurend op de Ajaxhelft, mede dank zij onze uitgekookte le stuurman, die van te voren garandeerde, dat hij zijn naam zou veranderen, als hij niet op zijn minst twee goals zou maken. Inderdaad was hij zeer gewiekst op voetbalgebied. Jammer, dat hij te hard van stapel liep, als gevolg waarvan hij na 10 minuten spelen bek-af en geblesseerd uit het veld moest worden geholpen, ondanks een fles bier!

K.P.M.-17tal.....

Het spelpeil zakte hierna aanmerkelijk, maar toch niet zó, dat we tot verdigen moesten overgaan. Daarvoor zorgde „het systeem gezagvoerder”. Hij en zijn twee adjudanten (bootzman plus bottelier) stuurden op critieke momenten voldoende reserves het veld in, zodat zwakke plaatsen een machtige steun kregen! Dit systeem wordt door de Tg. Karangers niet geheel eerlijk genoemd, maar doelmatig is het zeker! Drie keer moest de referee fluiten voor ons 13, 15 en 17-tal, om het teveel aan stieren naar buiten de lijn te verwijzen. Dit tot grote hilariteit van de in hoofdzaak vrouwelijke toeschouwers, tussen wie de stuurman zich inmiddels knus had genesteld.

Uit de aard der zaak kwam het eerste doelpunt op naam van de *Van Goens*. Het ontstond uit een doorbraak van de 4e stuurman met de smid, die resulteerde in een haakpartij buiten het strafschopgebied, waarvoor de scheidsrechter een vrije schop toekende. Het schot kwam meesterlijk van de voet van de 4e stuurman en ging onhoudbaar het Ajax-doel in!

Verder ontstonden er nog twee andere doelpunten, als gevolg van de ontegenzeggelijk goede samenwerking in ons elftal en de bezieling.

Wat echter bij praktisch alle zeelui op sportgebied voorkomt: zij hebben minder uithoudingsvermogen dan getrainde walslurpen en dit was dan ook de reden van een Ajax-tegenpunt. De hoofdwtk, die bij ons als keeper fungeerde, treft zeker geen schuld, want hoewel een hem bevriende stoker de bal er nog uit trapte, behoorde deze jongeman tot de supporters en niet tot het elft-(lees 13, 15, 17) tal.

Het eindresultaat van die middag was dan ook een welverdiende 3—1 zege voor de *Van Goens*.

Rest ons nog te vertellen, dat ook de „baas” geblesseerd raakte en weer thuis zijnde geducht van moeder standjes kreeg, zoals: „Ben je nou niet wijzer, op jouw leeftijd nog te voetballen”.

De stuurman is inmiddels aan boord van naam veranderd.

Supporter.

P.S.

Van de zijde van de N.D. werd ons toegezegd, dat Abe Lenstra en Piet Kraak zeer binnenkort als adspirant-leerling stuurman voor de *Van Goens* zullen monstereen. Waar blijven de T.D. en de C.D.????

ONZE KOOPVAARDIJ.

Een tak van bedrijf, die veel minder dan de industrie het onderwerp is van nota's en openbare gedachtenwisselingen, is onze Nederlandse koopvaardij. Elders in dit nummer vertelt mr. Oyeveaar, de scheidende directeur-generaal van de scheepvaart, enkele bijzonderheden over het frappante herstel van de Nederlandse vloot, die bij het einde van de oorlog was gehalveerd, doch thans haar vooroorlogse tonnage al weer heeft overschreden.

Als bron van inkomsten voor het deviezenverkeer is de koopvaardij van niet te onderschatten betekenis. Recente cijfers zijn nog niet bekend, maar in 1950 was de netto-opbrengst voor Nederland ruim f 350 miljoen. Als al onze takken van bedrijf deze deviezeninkomsten opleverden zou ons land geen betalingsbalansprobleem meer behoeven op te lossen.

De koopvaardij heeft haar opmerkelijke herstel geboekt, terwijl zij in 'n grote mate van vrijheid de wereldzeeën kon bevaren. Prijsvoorschriften konden op haar niet worden toegepast, met rijksbureaux en vakgroepen heeft zij weinig te maken. Op haar belangrijke inkomsten behoeft het Nederlandse volk slechts in relatief geringe mate een aftrek toe te passen voor kosten, die aan overheidsbemoeiing zijn verbonden. De koopvaardij is dus in dubbel opzicht voor de nationale economie van grote waarde.

Laten wij deze tak van bedrijf en haar beoefenaars in ere houden en aan haar een voorbeeld nemen.

(Kerstnummer „de Telegraaf”)

Dit is no. 2 - zevende jaargang van
de Uitlaat

Personeels en voorlichtingsorgaan
van de N.V. Koninklijke Paket-
vaart Maatschappij.

Dit nummer bestaat uit 12 pags.

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

Alle stukken „de Uitlaat” be-
treffende te adresseren:

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

Mutaties bedrijfsleiding

„Van Goens” voetbalde

Radio Nederland riep
K.P.M.-schepen

Promoties

Radio Nederland riep K.P.M.-schepen

Mr. De Koe bij uitzending aanwezig

De groeten, die op 6 December j.l. werden opgenomen en op 7 December d.a.v. de aether werden ingezonden, waren bestemd voor opvarenden van het m.s. K a l o e k o e, m.s. K a l a b a h i, m.s. S i b e r o e t en het s.s. K h o e n H o e a.

Tijdens het uitspreken van de groeten hield directeur mr. D. F. de Koe de navolgende toespraak

„Hoewel ik mij bij deze uitzending van de Wereldomroep, welke wordt gewijd aan het uitspreken van groeten van familieleden, een klein beetje als een vreemde eend in de bijt voel, ben ik om tweeërlei redenen toch dankbaar, dat ik vandaag in de gelegenheid word gesteld enkele woorden tot U te zeggen.

De ene reden is, dat mij op deze wijze de mogelijkheid wordt geboden om uiting te geven aan mijn gevoel van medeleven met de vaak moeilijke omstandigheden waaronder U in Indonesië vaak moet werken; omstandigheden, die wanneer zij tot hier zijn doorgedrongen, veelal wel iets van hun actuele karakter hebben verloren, doch die niettemin door de bedrijfsleiding in Nederland ten volle worden gerealiseerd.

De andere reden is, dat terwijl ik verschillende van U uit ons contact in Djakarta reeds persoonlijk ken, ik vandaag kennis heb kunnen maken

met degenen, die U het naast aan het hart liggen. En waar deze uitzending voor hen is bestemd, past mij beknoptheid en eindig ik met U allen goede Kerstdagen, een goede jaarwisseling en een behouden vaart toe te wensen. Ik hoop U begin volgend jaar in Indonesië weer in goede welstand terug te zien.

Teneinde onze lezers een idee te geven van de entourage en het opnemen van de uit te zenden familiegroeten, drukken wij hierbij een foto af. Hierop ziet men mr. de Koe aan het woord. Links bevinden zich de K.P.M.-families.

De rechtergroep zijn familie- van opvarenden op Shell-schepen, die eveneens die middag hun groeten uitspraken. Naast mr. De Koe staat omroeper Guus Weitzel, die de inleiding en de „aanloopjes” verzorgde. Geheel links op de foto ziet men de heer Roering en onze sociale verzorgster, mevrouw Masselink. Verder een deel van het orkest van Tom Ehrich, dat het muzikale gedeelte verzorgde. Het vocale gedeelte hiervan was toevertrouwd aan mej. Truus Koopmans.

Jeugdgroeten.

Tijdens de Kerstvacantie stelde „Radio Nederland” vele jongelui in de gelegenheid tot het uitspreken van „Jeugdgroeten voor Indonesië”. In een van de zes extra-programma's voor dit doel kon ook de verloofde van marconist

M.P. de Wit van het s.s. Karsik van onze maatschappij een groet uitspreken. Hoe een en ander doorkwam lezen wij in de volgende brief:

„Hiermede betuig ik mijn hartelijke dank aan de Wereldomroep, voor de groeten, welke ik door hare medewerking van verloofde en moeder mocht ontvangen in het programma van 27 December j.l. De uitzending, die werd ontvangen in Straat Makassar, kwam prima door. Krachtig, duidelijk en zeer goed verstaanbaar. Trouwer dan ooit zal ik de ontvangst-rapporten voor de Wereldomroep invullen! Moge de 100 k.w.-wens gauw worden vervuld!”

„Kaloekoe” rapporteert.

Radiotelegrafist L. van der Vaart schreef over de uitzending van 7 December, bestemd voor het m.s. Kaloekoe van Tandjong Priok uit:

„..... Uw radiouitzending goed ontvangen. De eerste uitzending van 12.00 GMT werd in de 16 m. beluisterd en was heel goed verstaanbaar. De tweede uitzending was in de 13 en 49 meterband —zoals te verwachten— niet te horen, in de 24 meterband kwam deze uitzending wel door. Echter werd deze uitzending zwaar gestoord door een naburige zender.”

De ouders van 2e stm. Faber, eveneens a.b.v. de Kaloekoe, schreven:

„..... Tot ons genoegen kunnen wij U berichten, dat onze zoon ons over genoemde uitzending heeft geschreven: „Wat was die uitzending geweldig! Ik heb er echt van genoten. De ontvangst was prachtig. Ik had echt het gevoel, of jullie weer bij me waren. Hebben jullie het zelf nog kunnen horen? Ik heb elk woord precies verstaan, vader zeer duidelijk sprekend met de laatste lettergrepen van de woorden afmakend.”

Aan het bovenstaande wil ik toevoegen, dat deze uitzending niet alleen bij hem, doch ook bij ons in dankbare herinnering zal blijven.”

Uitzending 11 Januari.

Op Vrijdag 11 Januari j.l. was de koopvaardijuitzending weer gericht op een drietal schepen van de K.P.M.: het m.s. S a b a n g, het s.s. O r o b a a i en het m.s. S a m u e l J a c o b.

Als vertegenwoordigster van de K.P.M. was aanwezig mevrouw M. Ch. W. Masselink sociaal werkster.

Reeds op 12 Januari ontvingen wij een telegram van de gezagvoerder van het s.s. Orobai (K.P.M.) Kapitein G. H. Hoogland seinde via Scheveningen radio.

„..... 11/1 uitstekende ontvangst te Belawan op 13 meter. Hartelijk dank.”



VERANTWOORDELIJKHEID

De mensen in een bedrijf moeten zich er van bewust zijn, dat zij tot een groep behoren, dat zij in harmonie met anderen kunnen samenwerken en dat zij gezamenlijk verantwoordelijkheid dragen voor elkaanders resultaten. Het gezag moet vrijwillig worden aanvaard, omdat het noodzakelijk is voor ieder groepsverband. Deze discipline bereikt haar hoogste waarde, wanneer zij het karakter heeft van zelftucht. Mensen moeten beseffen, dat er geen enkele tegenstrijdigheid bestaat tussen individuele vrijheid en gemeenschappelijke verantwoordelijkheid maar dat deze twee integendeel hand in hand gaan.

Wat is eigenlijk verantwoordelijkheid?

Men zou verantwoordelijkheid kunnen omschrijven als de tweeledige plicht om

- de taak, welke men min of meer vrijwillig op zich heeft genomen, naar beste weten en kunnen ten uitvoer te leggen, mits de taakaanvaarding geschiedt met zodanige kennis van zaken, dat men redelijkerwijs geacht kan worden de normale consequenties hiervan te overzien;
- te allen tijde volledig rekenschap te geven van hetgeen men bij de uitvoering van de taak verricht.

Laten wij dit met een eenvoudig voorbeeld toelichten.

De eerste plicht.

Ons radiotoestel is kapot. Wij brengen het naar de reparateur en verwachten, dat deze naar beste weten en kunnen zal proberen, de fout te herstellen. Als de reparateur over voldoende verantwoordelijkheidsgevoel beschikt, zal hij deze verwachting van zijn klanten niet beschamen en ook zelf meer of minder bewust het „naar beste weten en kunnen” herstellen van het toestel als een plicht aanvoelen in even sterke mate. Er zijn een paar wezenlijke voorwaarden, waaraan moet zijn voldaan, wil de verantwoordelijkheid als plicht kunnen worden voorgehouden.

De radio-hersteller heeft het razend druk en wij dwingen hem niettemin de belofte af diezelfde dag de reparatie te volbrengen. Hij voldoet hieraan met tegenzin, omdat — zoals hij zegt — het hem onder die omstandigheden niet mogelijk is goed werk te leveren. Kan nu de reparateur verantwoordelijkheid dragen voor de reparatie? Hoewel hij beter (maar de theorie is gemakkelijker dan de praktijk!) had kunnen blijven weigeren, eigenlijk niet. Ons gevoel voor redelijkheid immers zegt, dat alleen bij aanvaarding onder vrije wil er van verantwoordelijkheid sprake kan zijn.

Al werkende komt de radiomonteur tot de ontdekking, dat een vitaal onderdeelje van het toestel zodanig is beschadigd,

dat het moet worden vernieuwd. Het ongeluk wil, dat het toestel en daarmee ook het betreffende onderdeelje, zeer incurant is, zodat dit laatste slechts met zeer grote moeite en tijdverlies kan worden verkregen. Doet deze vertraging nu afbreuk aan het „naar beste kunnen en weten?” Neen, redelijk is immers, dat alleen de normale consequenties, welke men middels de aanwezig te achten kennis van zaken kan overzien, onder de verantwoordelijkheid worden gebracht. Hoewel er een onvoorziene vertraging is opgetreden, kan toch gezegd worden, dat de radiohersteller naar zijn beste kunnen en weten heeft gehandeld.

De tweede plicht.

Als wij het gerepareerde toestel weer terug ontvangen, vinden wij, dat het vanzelf spreekt, dat wij de reparateur, —indien wij dat willen— vragen wat er aan heeft gehaperd, welke herstellingen hij heeft gedaan en eventueel dan ook zijn „verantwoording” afwegen tegen de ontvangen rekening. Aan iedere aanvaarding van verantwoordelijkheid zit vast: het te allen tijde volledig bereid zijn om rekenschap (verantwoording) te doen van hetgeen men in de uitvoering van de taak heeft verricht. De plicht om volledig rekenschap te geven, ligt dus in elke verantwoordelijkheid opgesloten. Wat die rekenschapsplicht in een gegeven geval zal inhouden, wordt bepaald door de regelingen die daarover gemaakt zijn. Deze regelingen zullen in een bedrijf dus tenminste moeten aangeven: wat en hoe verantwoord moet worden en tussen welke personen dit geldt.

Verantwoordelijkheid.

Het behoort tot het wezen van de mens, dat hij van verantwoordelijkheid weet. Dit vloeit voort uit het feit, dat ieder mens een geweten heeft. In ons geweten is verankerd het gevoel, dat wij verantwoordelijk zijn tegenover de waarden, die wij als geestelijke wezens in ons leven aanvaarden. Deze waarden kunnen liggen op religieus terrein, misschien liggen ze meer op ideëel of humanitair gebied, dat is niet van belang

in dit verband. Het staat vast, dat ieder mens in zijn leven bepaalde bindingen heeft met iets, wat boven hemzelf uitgaat. Alles wat wij doen, wordt door ons —min of meer bewust— betrokken op deze hogere waarden. De religieuze mens weet, of zijn handelingen in overeenstemming zijn met God, in Wie hij gelooft; de meer idealistisch-gerichte mens zal beseffen, dat zijn daden al of niet in overeenstemming zijn met de idee van het goede, die hij als richtsnoer van zijn leven heeft aanvaard. De meer humanistisch denkende mens weet drommels goed, of zijn handelingen wel stroken met hetgeen hij als ideaal koestert aangaande een volkomen en volmaakte samenleving.

Verantwoordelijkheid wil dus zeggen, dat wij in ons leven en handelen een antwoord moeten geven op hetgeen wij in ons geweten aanvaarden als hoogste maatstaf en gezag.

Verminderd?

Het gevoel van verantwoordelijkheid is bij vele mensen afgestompt, verminderd en soms verstomd. Dit is een ernstig verschijnsel van deze tijd. Wanneer de mens de achtergronden in zijn leven verliest, dan is er niet veel verschil meer tussen hem en het dier. Het dier kent geen ander leven, geen hogere orde. Het rund loopt al maar met de kop naar beneden en vreet, zonder zich af te vragen hoe het komt, dat hij vreten kan en tegenover „wie” of „wat” hij rekenschap moet afleggen van zijn vreten.

Wanneer mensen op runderen gelijken, is het diepste punt van het menselijk leven bereikt. Dan is de mens een geweldig stuk kwijtgeraakt, dat bij zijn menszijn hoort. En dat is de geest. Een mens loopt op twee benen en het is de bedoeling, dat hij niet alleen zich op de materie zou richten, doch ook omhoog zou zien. Er is een andere wereld dan deze materiële, en tegenover die wereld moet ieder mens rekenschap en verantwoording afleggen van hetgeen hij denkt en doet.

Uit: „Calvé”.

Dankwoord.

Het grote aantal gelukwensen, dat wij ter gelegenheid van de intrede van het nieuwe jaar mochten ontvangen, maakt het ons onmogelijk om iedereen daarvoor persoonlijk te bedanken.

Gaarne zeggen wij U daarvoor derhalve langs deze weg dank en wensen U allen wederkerig een gelukkig en voorspoedig 1952 toe.

Mr. W. M. Hens
H. Harinck

VEILIGHEID TER ZEE.

In 1948 is in Londen een internationale conferentie gehouden, waarbij toen een conventie voor de Veiligheid van Mensenlevens op Zee is opgesteld. Er werd overeengekomen, dat deze conventie in werking zou treden één jaar, nadat ze zou zijn geratificeerd door 15 landen, waarbij er zeven moesten zijn met een koopvaardijvloot van minstens één miljoen brt.

15 ondertekenaars.

Op 19 November is Italië als vijftiende land tot de conventie toegetreden en dus zal ingaande 19 November 1952 de Conventie van kracht worden. Zij komt in de plaats van de Internationale Veiligheidsconventie van 1929.

De nieuwe conventie brengt weinig verandering in de bouwvoorschriften voor passagiersschepen. Zij stelt echter zwaardere eisen aan de brandbescherming en de brandblusapparaten aan boord. De voornaamste wijziging is toch wel, dat de veiligheidsvoorschriften voortaan niet alleen gelden voor passagiersschepen, maar ook voor alle vrachtschepen boven de 500 brt.

ATTENTIE VACANTIEGANGERS !

Van deze gelegenheid maak ik gebruik om U beleefd te berichten, dat ik me ter beschikking stel om aan personen van de K.P.M. en van de K.J.C.P.L., die voornemens zijn om hun vakantie aan de Côte d'Azur door te brengen, de nodige inlichtingen te verstrekken op toeristisch gebied zomede inzake het huren van een appartement op de Côte d'Azur.

Ik verzoek U beleefd eventuele gegadigden te vragen om voor mijn antwoord een internationale antwoord-coupon voor de portokosten te willen insluiten (verkrijgbaar op de postkantoren).

Zoals U wellicht bekend is, is Nice één van de goedkoopste plaatsen van Frankrijk, d.w.z. minstens 30% goedkoper dan Parijs.

De hoop uitsprekend, dat ik diverse personen diensten zal kunnen bewijzen, verblijf ik

L. E. Schneiders.

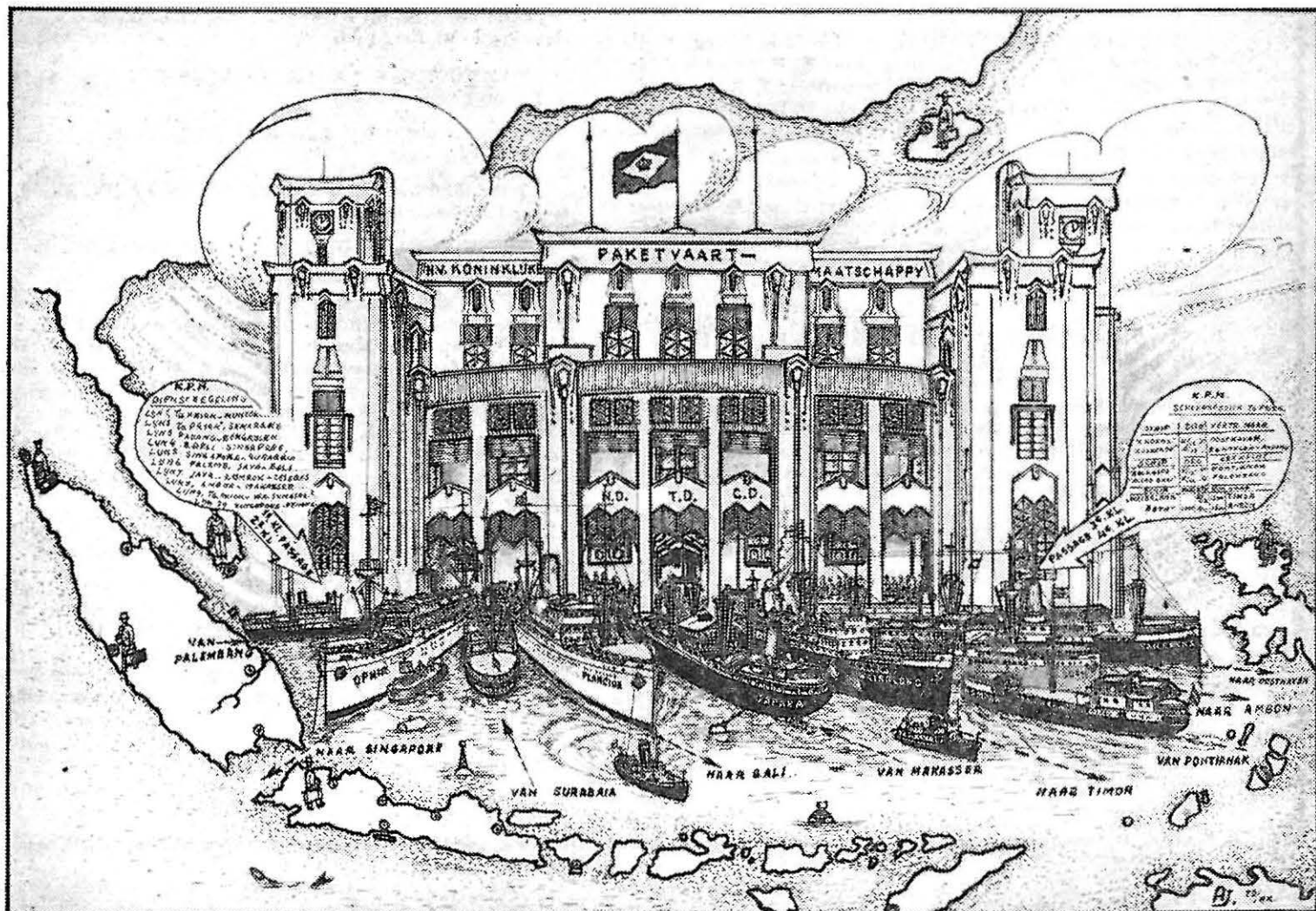
Gep. hfdempl. der K.P.M.

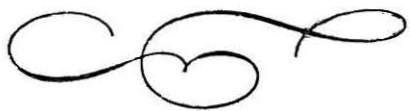
BIJ ONDERSTAANDE TEKENING.

De „dienstregeling-in-beeld”, die U hieronder over drie kolom vindt afgedrukt, is een tekening van de hand van tekenaar Ajat van de afd. T.D. van ons hoofdkantoor. De tekenen van Ajat is al verschillende malen in „de Uitlaat” getrokken, zonder dat daaraan speciale bekendheid werd gegeven. Ajat heeft verscheidene tekeningen van medewerkers „overgemaakt”, teneinde ze voor clichering geschikt te maken.

Het doet ons erg veel genoegen de onderstaande tekening te kunnen publiceren. Als afbeelding van de „D.R.” met zijn duizenden cijfertjes, sterretjes en verwijzingen, is zij wellicht voor de argeloze K.P.M.-er, die niet zo ingevoerd is in het „bargoens” van V.R.V., heel wat overzichtelijker. Tekenaar Ajat verdient dan ook een welgemeende compliment voor zijn werkstuk, dat trouwens in de vorm van een honorarium in natura ook op meer tastbare wijze door de T.D. is beloofd.

Natuurlijk geeft de tekening aanleiding tot enkele vragen. De „zeildienst” Djakarta-Surabaya is onvoldoende afgebeeld en we vragen ons af, of die gepakte en gezakte reizigers in Kotaradja en Padang vergeefs op K.P.M.-schepen staan te wachten (om van die Chinees op Formosa, die als een dreigend gevaar boven het Hoofdkantoor hangt, nog maar niet te spreken!)





P R O M

per 1 Jan

Het is de redactie van „de Uitlaat” een bijzon

1 Januari 1952 beke

WALPERSONEEL

TOT DIENSTCHEF DE ADJUNCTCHEFS: D. J. Pronk van Hoogeveen; J. W. Brand; A. H. Knoppien.

TOT ADJUNCTCHEF DE HOOFDEMPLOYE'S: A. Klijn; F. A. Moerdijk; F. S. L. Henneman; W. J. A. H. Venema; O. S. J. Klaassen; P. M. Micka; Mr. W. Lagers.

TOT HOOFDEMPLOYE DE EMPLOYE'S: W. F. Scheffer; J. A. van Rhee; K. H. Molleman; W. Agerbeek; P. J. Roel; C. W. Radius; J. A. Zandveld; F. J. Pesch; Ir. R. van Trikt; J. M. Sobels; H. P. E. Buys; C. L. J. van Hartrop; F. H. Apon; G. de Lange; Mr. G. van Voorthuyzen; H. A. Keur; R. Ch. Kraft van Ermel; H. J. van Rosmalen (tekenaar 1e klas).

TOT EMPLOYE DE BEAMBTEN: Gan Liem Tjong; K. P. Manoppo; A. N. P. Belle; Ong Heng Bow; F. H. Sigarlaki; Lee Yew Meng; D. M. Gerungan; R. M. Soepartojo; E. A. M. Read; E. K. Schulz; A. Mess Lapré; W. F. J. Fels; D. L. Veenstra; S. B. Ferdinandus; A. van Dulken; Ch. H. Jauw; A. D. Tuarissa; B. A. Beerhorst en C. W. Teunissen.

TOT BAAS-A DE BAZEN-B: Ch. Fehr; C. van de Wetering; N. van de Vrie; J. H. Happé en J. A. Willemsen.

TOT BAAS-B DE ONDERBAZEN-A: G. Ch. F. Timmerman; J. L. Ahrens.

TOT BEAMBTE DE HOOFDKLERKEN 1e klasse: Lie Hong Geat; F. Suot; Ang Tek Loen; C. Ripassa; J. D. Sendow; Moh. Joesoef; E. R. Kern; M. Pattiasina; Nate/Natik/Gde; Alibasah; O. Siregar; D. A. Thyssen; J. O. H. Neyndorff; C. A. Laquais; A. R. Kornmann-Rudi; Ch. Baudoin; Imran; J. Mangindaän; R. Pieter; Mak Tjin Koen; T. Almacky; The Heng Tjoen; F. J. Kolen opz. I pr. veer; A. Jans opz. I B.D.; Poetoe Wiwa; Z. J. I. Fredriks opz. I en H. E. Sumpit.

TOT HOOFDVOORMAN/BEAMBTE DE VOORMAN I/HK.I.: H. Termaat; E. U. Gross.

TOT HFDPAKHM./BEAMBTE DE PAKHM. I/HK.I.: E. Swart.

TOT HOOFDKAS. I/BEAMBTE DE HOOFDKAS. II/HK.I.: Thoeng Eng Siong.

TOT HOOFDKLERK I DE HOOFDKLERKEN 2e KL.: P. H. Pinontoan; Abdoellah Idris; J. Wenas; Abd. Gani; A. P. Mandagi; Thio Kang Giok; A. Lihiang; E. Tiwa; M. Siregar; Mohd. Tahir; Tan Kim Liong; M. Limbat; A. L. Gandaria; J. F. Ticoalu; Anang Karim; I. Isma; W. Patra; H. B. Taihitu; F. A. Syauta; J. J. Matheus; Mamad Izie; Soetan Asir; Lauw Thay Bie; F. Brocx; Made Parwa; Kamsir; Gouw Sian Ko; F. A. Smith; E. Hornung; J. Simamora; H. Ch. Hattu; N. F. Diets; E. M. A. Bake; Sing Choo Eng; Saleh-Abdat; Ch. J. Pereira; Lauw Giok Kim; R. Gozali; Mevr. E. L. Wantania-Wannee; Roeslier; J. Manuel; mevr. J. T. Ferdinandus.

TOT STENOTYP. I/HK. I DE STENOTYP. II/HK.II: Mej. S. Lange.

TOT VERTR. TIKKER/HK. I DE HOOFDTIKK. I/HK.II: Asnat-Sairin.

TOT VERPLEGER I/HK. I DE VERPLEGERS I/HK. II: A. Rawung; J. W. Pandelaki.

TOT VOORMAN I/HK. I DE VOORMAN II/1e KLERK: T. Ph. da Costa.

TOT PAKHM. I/HK. I de pakhm. II/1e KLERK: Sawal; J. W. K. L. Lalamentik.

TOT HFDPORTIER/HK. I DE PORTIER I/HK. II: J. Lameyn; Ibrahim b. Fatahan.

TOT HOOFDKAS. II/HK. I DE KASSIERS I/HK. II: Go Heng Tjoan; Jo Kian Siang.

TOT HOOFDKLERK II DE 1STE KLERKEN: J. Cornelisz; Roeslan b. Amar; L. Silitonga; Tjong Peng Som; Ajoeb Rachman; M. W. Seilatuw; Abd. Motalib; S. Laya; J. J. Sopakua; Moh. Effendi; A. Baginda; E. Moesa Admadikarya; Saäba; Mevr. E. D. Wenas; Mamesah; Oen Tek Kiam; Lee Kim Tong; J. L. C. Engelen; Sjahdan Salim; Soepardi; R. A. Moeljaatmadja; Moh. Hoessein; A. Berhimpoen; Ubaidillah b. Jacob; R. Doelah; S. P. Koté; Tjia Tjoe Kiong; Moh. Koeroini; Tan Siau Chin; Tan Khim Beng; Koh Ah Lek; Lee Ah Guew; A. Padenke; B. Simandjuntak; Oey Frans Sie; A. Tenda.

TOT HOOFDTIKK./STER I/HK. II de HOOFDTIKK./STER II/1E KLERK: Mohd. Sani; Ms. Daoed; Mej. Liem Lian Nio.

TOT 1e KLERKEN DE 2e KLERKEN: A. Sarapung; Lie Djin Njan; S. Hoetagoeng; Ee Wie Siang; Hasboellah Siregar; A. G. H. Scheffer; W. M. H. Lumbantobing; Isa; Noer Moehd. Iljas; Amsar Asmawie; Achmad; Oey Ong Kwie; Djoemadi; R. Drawie Wirjoadmodjo; Polimin Midjo; Harli Suhardja; J. Martani; E. Sambas; J. P. Hunt; W. E. Teng; Slamet Sukarno en Ibr. b. Amsir

OTIES

uari 1952

der genoeg de volgende bevorderingen per
nd te kunnen maken :

TOT HOOFDTIKK. II/1e KLERK DE TIKKERS STER I/2e
KLERK: J. Asar; Nadessen; Mej. Oey Giok Loan.

TOT PAKHM. II/1e KLERK DE PAKHM. II/2e KLERK:
Abd. Rasjid I.

TOT 2e KLERKEN DE 3e KLERKEN: Saaman b. Samil;
Soediro; Amat; Djailani; Abd. Rachman; Kamid; Hadji Moh.
Soeod; M. Ismaoen; Dachlan; Marzoekei Mansoer; Ramelan Soe-
wondo-Tjiptomartono; P. D. Aroeboesman; Israh; Moh. Achjar;
W. A. Semen; Asmin Peking; Markoem; A. V. A. Rondonuwu;
Soetarman; R. H. Hoetagoeng; Leong Lie Beng; Abdullah Ha-
mid; R. Soedargo; E. Niode; Mohamad Noor; Tjoeng Nam Kioen;
Ahmad b. Kesoemaratoe; S. Sng Ti Teck; Moh. Isah; Moh. Arsajds;
Doelrachman; Mas Sukrimuljo; Liang Sioe Hong; Soemarna; Su-
pardj b. Sudardjo; Wagiman; A. Beriang; F. A. J. Masengi; Ismail
b. Saiban; Oong; Saprin; Saip; Doedoe; Achmad b. Oemar; Didi
Djoemhari; R. Niode; A. J. Manuputty.

TOT TIKKER I/2e KLERK DE TIKKER II/3e KLERK: J.
C. Nandissa.

NAUTISCH VAREND PERSONEEL

TOT GEZAGVOERDER DE 1e STUURLIEDEN: A. Hos; P. J.
Balder; F. J. Damen; W. Mesker; H. Zeylstra; B. G. Bloemers;
J. M. A. Plante Fêbure de Villeneuve; U. A. Meisenbacher; G. Lui-
denga; E. C. Pronk; D. v. d. Schilden; J. v. Zanen; P. H. v. Dijken;
J. Bennink en W. Th. Swart.

TOT 1e STUURMAN DE 2e STUURLIEDEN: P. H. G. Rijn-
ders; A. Daudey; J. C. Schouw; F. de Koning; J. Ch. Beynon;
L. J. Willems; W. Janssen; E. G. A. Filarski; W. A. Breebaart;
H. M. v. Haften; P. A. v. d. Vuurst de Vries; H. v. d. Worp;
J. Maan en J. Meylink.

TOT 2e STUURMAN DE 3e STUURLIEDEN: W. C. Bouter;
L. A. v. Otterloo; J. Th. Tromp; C. W. v. d. Poel; B. Land; W. F.
Klute; A. J. Verwaijen; J. Dogger; H. A. Meijer; J. S. Wilting;
R. Labruyère; B. Gatersleben; W. G. Sont; A. J. P. Volder; E. Oos-
terveld; J. J. Aalpoel; P. de Kwant; R. E. J. v. Dijk; E. v. d. Horst;
H. Jonkman; A. M. de Waard; J. J. v. d. Riet; F. W. Kaptijn.

TOT 3e STUURMAN DE 4e STUURLIEDEN: H. G. Tan; N.
Jans; A. Zeylstra; H. R. A. J. Kray z.n. v. Dijk.

TOT STUURMAN LOCAALVAART DE WND. STUURLIE-
DEN LOCAALVAART E. Timisela; Z. Supith; O. Jacobus;
C. Kasengkeng; A. I. J. Mamusung; H. W. Wantah; M. Salekede;
R. Mochajan; F. S. Tanod; A. Maloringan.

TOT LADINGKLERK DE LEERLING-LADINGKLERKEN
K. B. Siem; T. C. Pangemanan; M. R. Senduk; F. Latupeirissa;
T. W. Ferdinandus; A. J. Schelkers; J. Liklikwatil; A. R.
Pamantow; W. van Room; D. R. Marinka; E. P. Kalumata;
G. Tombeng; R. Huwae; W. E. Lumongdong; A. Wensen;
J. F. Luntungan; R. Ph. Paät; J. R. Rompies; A. Laitupa;
A. J. Tentua.

TECHNISCH VAREND PERSONEEL

TOT HOOFDWERKTUIGKUNDIGE DE 2e WERKTUIGKUN-
DIGEN: M. Berrevoets; F. A. Resner; F. Nak; R. Keizer; R. de
Wit; G. J. Stam; P. G. A. van Eeden; H. J. Riko; A. Dijkstra; G. G.
Groenewout.

TOT 2e WERKTUIGKUNDIGE DE 3e WERKTUIGKUNDI-
GEN: M. A. Salemink; P. de Frenne; J. A. Gieltjes; D. van Haar-
lem; W. K. Pieters; H. J. Hunnink; J. M. Meinen; J. A. Smaak;
J. D. Tesink; H. C. Verlinde; J. van Willigen; H. J. Jansen; B. G.
L. van Os; G. Homburg; H. de Kreek.

TOT 3e WERKTUIGKUNDIGE DE 4e WERKTUIGKUNDI-
GEN: J. A. M. Gemke; C. Adriaanse; S. Wijbenga; A. W. Voshol;
J. G. A. Munter; C. J. Krug; F. J. Hilligeheken; A. J. den Hond;
J. Vorenkamp en de 5e WERKTUIGKUNDIGE C. W. Leeftang.

TOT 4e WERKTUIGKUNDIGE DE 5e WERKTUIGKUNDI-
GEN: L. M. Salomons; F. C. Burcharts; C. Hazenbosch; H. G.
van Spankeren; J. H. Bothé; B. C. Swart; P. Stehouwer; W. Koot-
stra; S. L. Schot; A. J. de Winter; M. J. Pijl; H. Tjarks; J. H.
Smith; H. F. Middleton; E. M. C. Anthonijsz; H. R. Bout; H. F.
Kalangie.

CIVIELE DIENST

VAN PROVIANDKLERK TOT HOFMEESTER: Jo Hong
Seng; E. Montol.

VAN LEERLING PROVIANDKLERK TOT PROVIAND-
KLERK: R. D. Paays; S. Makahena; F. H. Sepang; A. Tamaela; J.
Brainella; I. E. Samallo; J. Sopaheluwakan; J. Talakua; I. J. Ram-
bing; A. C. Awuy; J. Wollah; R. W. Lamentik.

Vergroting koopvaardij blijft wenselijk

Leeftijd schepen niet ongunstig

„De uitbreiding van de Nederlandse koopvaardij moet doorgaan. Wanneer men het over exportbevordering heeft, dan is het verlenen van diensten een onzer beste troeven om deviezen te verdienen, want scheepvaart „ligt” de Nederlander nu eenmaal”. Dit is het afscheidsadvies, dat mr. J. J. Oyevaar, directeur-generaal voor de verdere ontwikkeling van die belangrijke pijler der nationale welvaart — de koopvaardij.

Levensloop.

De aftredende directeur-generaal, die per 1 Januari lid is geworden van de raad van beheer van Phs. van Ommeren N.V. te Rotterdam, trad in 1936 in dienst van de overheid. Vóórdien was hij hoofdagent der Stoomvaart Mij. „Nederland” in het toenmalige Brits-Indië.

Nadat mr. Oyevaar als landenchef bij de Economische Voorlichtingsdienst werkzaam was geweest, werd hij in 1939 adjunct-directeur van het Rijksbureau voor de Scheepvaart. Na de bevrijding trad mr. Oyevaar op als secretaris-generaal van het ministerie voor Scheepvaart en toen dit ministerie werd gecombineerd in het ministerie voor Verkeer en Waterstaat, werd hij directeur-generaal voor de Scheepvaart.

Alle „ups and downs” van onze koopvaardij vóór, in en na de oorlog heeft hij dus in verantwoordelijke posities ten volle beleefd.

Vergelijking.

„Toen de oorlog uitbrak,” aldus mr. Oyevaar, „beschikte Nederland over een koopvaardijvloot van 2.850.000 b.r.t. Precies de helft ging door oorlogshandelingen verloren en per 31 December a.s. meet onze koopvaardijvloot 3.150.000 b.r.t. en 450.000 ton is in aanbouw. Een prestatie, die een prachtig bewijs is van de daadkracht en de energie onzer reders.

Toen de oorlog was afgelopen, hadden wij dus een gehalveerde koopvaardij, die was gevorderd in het kader van de „United Maritime Authority”, hetgeen tot Maart 1946 heeft geduurd.

Een der eerste problemen, waarvoor wij werden gesteld, was de reconstructieregeling. Het was zonder meer logisch, dat de scheepvaartmaatschappijen, die letterlijk „goed en bloed” hadden geofferd voor de overwinning, schadeloos moesten worden gesteld. Dit kon gebeuren of in geld, of in schepen.

Confectie ?

Ik heb mij toen op het standpunt gesteld, dat wij zo spoedig mogelijk schepen moesten hebben. Uit het Amerikaanse surplus konden wij „Liberty”- en „Victory”-schepen kopen.

De reders waren over het algemeen niet enthousiast. Psychologisch kon ik mij dat indenken. Voor de Nederlander heeft een schip een eigen persoonlijkheid — een „ziel” als het ware. Moesten wij nu „confectie”-schepen kopen, die aan de lopende-band gebouwd werden?

Ik heb toch maar doorgezet en de regering kocht 28 „Liberty”-schepen en 23 „Victory”-schepen. Het is gelukkig een succes geweest.

De Nederlanders konden hierdoor vrij spoedig de verschillende lijnen weer bezetten.

In de praktijk bleken de schepen best mee te vallen en tenslotte zijn die 51 ± tienduizend-tonsschepen, welke dus eerst door de regering aan de rederijen verhuurd waren, door de rederijen overgenomen.

En nu bezitten wij dan een koopvaardijvloot, groter dan ooit te voren. Vooral dank zij de nieuwbouw.

Leeftijd schepen.

Hoe is de gemiddelde leeftijd van de koopvaardij? Stellig niet beter dan in 1939, maar even stellig niet slechter dan die der andere zeevaartmogendheden, inclusief Engeland en Noorwegen.

Is zij voldoende? Ik ben van mening, dat Nederland zijn koopvaardijvloot moet uitbreiden. In de eerste plaats omdat wij koopvaarders zijn en dienstverrichting voor ons een natuurlijke deviezenbron betekent.

Nu zijn er pessimisten, die zeggen: „Maar straks komen de Duitsers en de Japanners weer met hun koopvaardijvloten op zee”. Dat kan best waar zijn — reden te meer om te zorgen, dat wij paraat zijn!

Schijn ?

Men schermt veel met tonnagescijfers, maar vergeet niet, dat de uitbreiding van de wereldvloot meer schijn dan wezen is. De tonnage mag zijn gestegen, maar het aantal schepen is niet gestegen. De schepen zijn groter geworden — maar de na de oorlog veel slechter „despatch” in verschillende havens (Indonesië, Australië, Westkust

Amerika) maakt de „omloopsnelheid” van de schepen kleiner.

De tankers zijn in aantal en in tonnage toegenomen. Het enorm toegenomen olieverbruik in de wereld maakt een verdere uitbreiding logisch.

Vrachtschepen kunnen stellig nog worden gebouwd, want de aanbouw daarvan is achtergebleven bij die van tankschepen.

Passagiersschepen? Zij zullen — ondanks de concurrentie van de luchtvaart — een taak te vervullen hebben. Maar als ik even de „cruises” van Amerika naar West-Indië etc. buiten beschouwing laat, dan geloof ik, dat de tijd van de echte luxe-passagiersschepen voorbij is. Men zal het wat eenvoudiger moeten doen. De „Rijndam” en de „Maasdam” van de Holland-Amerika Lijn zijn het voorbeeld, welke richting wij moeten uitgaan.

Coasters.

En dan heeft Nederland dat moderne voortreffelijke schip, dat officieel bekend staat als „kustvaarder” maar overal „coaster” genoemd wordt. Met grote voldoening heb ik kennis genomen van het Groningse plan, om een coöperatie te stichten, die het jonge gezagvoerders mogelijk maakt, een eigen schip te verwerven. Dat is prima werk.

Fiscaal.

Dit alles kan echter eerst dan slagen, indien het scheepvaartbedrijf zich kan vernieuwen en kan uitbreiden op basis van zelffinanciering.

Daarom moet het mogelijk worden voor de rederijen de opbrengst van verkochte oude schepen, die practisch op nul zijn afgeschreven, te reserveren voor de bouw van nieuwe schepen en die opbrengst moet niet door de fiscus worden weggezogen als „winst”.

Als men ziet, besloot mr. Oyevaar, „wat het buitenland doet om de eigen koopvaardij tegemoet te komen, ook en speciaal op fiscaal gebied, dan kan ons land daar zeker een voorbeeld aan nemen.”

(Onderhoud van „de Telegraaf” met mr. J. J. Oyevaar).

Mr. De Koe terug.

Met het m.s. „Oranje”, dat op 18 Januari na een voorspoedige uitreis in de haven van Tandjong Priok meerde, keerde onze directeur, mr. D. F. de Koe van zijn Europees verlof in Indonesië terug.

Duitsland bouwt aan zijn vloot

Belastingfaciliteiten, waarop men in Nederland jaloers kan zijn

Dat Duitsland er veel aan is gelegen om zijn koopvaardijvloot weer op te bouwen, wordt door de betreffende cijfers duidelijk aangetoond. De Duitse vloot groeide uit van 117.000 bruto reg. ton per 1 Januari 1946 tot ruim 1.2 miljoen ton, volgens de laatste beschikbare cijfers. In de jaren 1950 en 1951 werd per jaar ca 400.000 ton aan de Duitse vloot toegevoegd en volgens verklaring van dr. Seeböhm — de bondsminister van verkeer — zal de Duitse vloot eind 1953 een omvang van 2 miljoen ton moeten hebben. Ter vergelijking hierbij diene, dat de Duitse vloot voor de oorlog een omvang had van 4.5 miljoen ton.

In het belang van de Duitse overzeese handel wordt het noodzakelijk geacht, het herstel van de Duitse scheepvaart met alle ten dienste staande middelen te steunen. In 1950 werd slechts ca 4% van het Duitse overzeese verkeer door eigen schepen verzorgd.

Lijnvaart.

Dr. Seeböhm wees daarbij tevens op het belang van een juiste verhouding tussen lijn- en wilde vaart, omdat de trampvaart nu eenmaal een zeer conjunctuurgevoelig bedrijf is.

De Duitse scheepvaartpolitiek is daarom in de eerste plaats gericht op het herstel van de lijnvaart. Het huidige scheepsbouwprogramma van Duitsland voorziet dan ook in de bouw van eerste klas lijnschepen, welke ook in ongunstige jaren met het buitenland zullen kunnen concurreren.

De vijf grote Duitse lijnrederijen bezaten voor de oorlog 310 schepen met een inhoud van 2.17 miljoen ton tegen thans 29 schepen met 114.384 ton. De uitbreiding van de Duitse vloot had tot heden plaats zowel door aankoop als door nieuwbouw. Voor de financiering van de aankopen, doch vooral voor die van de nieuwbouw tegen de huidige hoge prijzen zijn enorme bedragen nodig.

Gunstige belastingen.

De fiscale wetgeving in Duitsland is er echter op gebaseerd om beide vormen van uitbreiding der vloot te vergemakkelijken. Schip en Werf schreef in dit verband, dat de belasting-faciliteiten, welke aan Duitse rederijen worden verleend, er toe hebben geleid, dat ondernemers buiten het scheepvaartbedrijf hun winsten, waarop anders door de fiscus voor een belangrijk deel beslag zou zijn gelegd, investeren in rederijen in door deze te bouwen resp. aan te kopen schepen. Door dat hierop van de kapitaalinvesterers geen winstbelasting wordt geheven —hetgeen dus een belangrijk

voordeel betekent— worden deze investeringen, wegens de daaraan verbonden aanzienlijke belasting-besparingen krachtig in de hand gewerkt.

Kleine schepen.

Dit is een staaltje van fiscaal beleid, waarop men in Nederland jaloers kan zijn en dat in niet geringe mate bijdraagt tot de opbouw van de Duitse handelsvloot.

Ook aan de reconstructie van kleine schepen wordt met voortvarendheid gewerkt. Hiervoor bestaat een „Kleinprogramm“, dat voorziet in de bouw van 60 schepen met een totale inhoud van 160.000 ton gedurende de jaren 1952 — 1954. De totale bouwkosten van deze schepen, waarvan de grootte varieert

van 500 tot 6.000 ton, worden getaxeerd op D.M. 240 miljoen. De reders-opdrachtgevers zullen hiervan D.M. 150 miljoen op tafel brengen, de regering D.M. 50 miljoen, terwijl D.M. 35 miljoen uit E.R.P.-fondsen zal worden verkregen. Het door de reders te investeren bedrag moet goeddeels uit winsten der reeds in de vaart zijnde schepen worden opgevangen, want daarvoor gelden in de eerste plaats de belastingfaciliteiten. Een zwak punt hierbij is vanzelf, dat dit deel van de financiering staat of valt met de scheepvaartconjunctuur. Deze is echter nog alleszins gunstig.

Het „Kleinprogramm“ valt samen met het bouwplan, dat voorziet in de vloot-reconstructie der grote Duitse lijnrederijen, t.w. de Hapag, Norddeutscher Lloyd, Hamburg Süd, Hansa- en Afrika-Linie. Met dit bouwplan is een bedrag van D.M. 270 miljoen gemoeid. Deze maatschappijen hebben een programma geprojecteerd voor de bouw van 168.000 ton. Op het ogenblik brengt de Duitse scheepvaart jaarlijks \$ 50 miljoen op. Volgens minister Erhard zal dit tot \$ 200 per jaar moeten worden opgevoerd. Bij de uitvoering der scheepsbouwprogramma's baart de materiaalvoorziening zorgen, doch de minister heeft toegezegd, dat aan de werven meer staal beschikbaar zal worden gesteld.

Wanneer beide programma's zullen zijn uitgevoerd, zal Duitsland over 1.8 miljoen ton aan nieuwe schepen beschikken.

KERNREACTOR VOOR KOOPVAARDIJSCHEPEN

Spaart dure bunkerdagen uit

Prof. dr. J. M. W. Milatz te Utrecht heeft in een voordracht enige mededelingen gedaan met betrekking tot een ontworpen kernreactor voor kleine koopvaardij-schepen, welk ontwerp is van ir. Odd Dahl, de constructeur van de kernreactor te Kieller.

Het project is geschikt voor een schip van 5.000 ton. Een vaartuig voor proef-neming heeft men al op het oog; bij deze reactor, die ook met zwaar water zal worden toegerust, zal een loden reflector worden toegepast in plaats van een van grafiët. Ondanks de omstandigheid, dat dit enige bezwaren oplevert, zal voor de koeling, dus ook voor het warmte transport, licht (gewoon) water worden gebruikt. De voortbeweging zal geschieden met behulp van een turbine, waarbij transmissie zal geschieden langs elektrische weg. Indien de voortstuwingsmachinerie moet stoppen, zal het

niet mogelijk zijn de reactor onmiddellijk onwerkzaam te doen zijn.

In dat geval zal de opgewekte electriciteit worden opgenomen in een belastingsweerstand. De gezamenlijke installatie zal een geringer gewicht hebben dan een normale machinerie, inclusief de brandstof. Het grote voordeel van de toepassing bij de scheepvaart zal echter zijn, dat een dure bunkerdag wordt uitgespaard. Dit is van grote betekenis omdat de dagexploitatie van een dergelijk schip ongeveer f 10.000 kost.

Prof. Milatz herinnerde er aan, dat sir John Cockcroft in een lezing te Oslo heeft doen uitkomen, dat met het oog op het kolengebrek de stroomopwekking via atoomenergie nauwelijks duurder zal behoeven te zijn dan die met behulp van kolen. In dit verband wees prof. Milatz er tevens op, dat de ter beschikking komende hoeveelheid uranium voortdurend stijgt. Dit blijkt ook uit recente vindingen van uranium in Frankrijk.

◇ Wegens het bereiken van de 60-jarige leeftijd werden op ons A'dam-kantoor met ingang van 1 Januari 1952 gepensionneerd de heren J. Limburg, chef van de afd. Registratie; E. T. Cornelis, insp. van de opleiding tot stuurman en werktuigkundige; J. A. Hoedeman, die na de overgang van de buitenlandse Lijnen naar de K.J.C.P.L. van vrachtzaken werd overgeplaatst naar afd. Registratie; L. de Jong, insp. T.D. en G. Eichhorn, souschef van de afd. T.D. Scheepsbouw.

In een gezellig samenzijn werd dit feit door de directie, in aanwezigheid van de oudste en naaste medewerkers (sters) van deze heren, op Vrijdag 28 December j.l. herdacht.

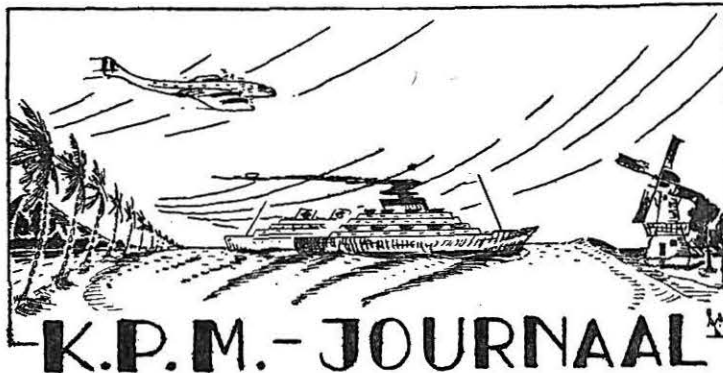
Hierbij memoreerde de heer Backer de verdiensten, die de heren voor onze maatschappij hebben gehad en zegde hun dank voor de plichtsbetrachting en goede samenwerking.

De heer Cornelis vertolkte de gevoelens van allen, toen hij stilstond bij hun eerste jaren bij de Paketvaart en dank uitsprak voor alle ondervonden medewerking. Hij wenste directie en collega's het beste voor eigen toekomst en die van de maatschappij.

De heer Limburg zal nog enige tijd als adviseur van de afd. Registratie optreden, terwijl de heren Cornelis, de Jong en Eichhorn nog enige tijd werkzaamheden op het Amsterdam-kantoor zullen blijven verrichten.

In verband met de pensionnering van de heer Limburg werd de heer J. A. M. Rozenbroek tot adjunct-chef bevorderd en belast met de leiding van de afd. Registratie, welke is gesteld onder het toezicht van de chef afdeling Alg. Dienst.

Op 29 December werd door allen afscheid genomen van de heer Hoedeman. De heer Limburg, die hem in hartelijke bewoordingen toesprak, overhandigde hem



namens de leden van het personeel een enveloppe met inhoud, waarvoor de heer Hoedeman zich een radio-toestel zal aanschaffen.

◇ Leden van ons personeel kunnen zich aansluiten bij de toko Personeelsverzorging van de G.I.A. in Djakarta.

Deze firma's zijn:

Van de Pol 10%;

Toko Baba Gemuk (Senen) 8%;

G. C. T. van Dorp 5% (met uitzondering van boeken en tijdschriften).

Weliswaar moet bij deze firma's zelf de volle prijs worden betaald, doch tegen

JUBILARISSEN IN FEBRUARI 1952.

35 jaar

1 Februari :

P: Joseph Pakhuism. I. Makasser

4 Februari :

Tan Boon Poh H. K. I. Singapore

25 jaar

5 Februari :

Kamaroedin 1e. klerk Medan

7 Februari :

C. Ripassa Beambte Werkpl. Priok

16 Februari :

Pabe Sako Goedangm. Makasser

Deze toko, gelegen op Medan Merdeka Selatan 16, is Maandag t/m Vrijdag geopend van 8 tot 19.00 uur en Zaterdag van 8 tot 12.00 uur. In deze toko kunnen diverse artikelen tegen gereduceerde prijzen worden gekocht.

Verder bestaat met onderstaande firma's de afspraak, dat bij contante aankoop korting zal worden verleend.

overlegging van de op naam gestelde contante bonnen kan bij de G.I.A. winkel de genoemde korting worden uitbetaald.

Voorts levert Toko Li (Djalan Djawa) aardappelen en groenten met een reductie van 15%.

Voor deelname aan de toko kan men zich aanmelden bij mevr. Bagnol, afde-

ling P.Z./A.Z., onder opgave van volledige naam, gezinssterkte en adres. De prijslijst van de G.I.A.-winkel ligt bij mevr. Bagnol ter inzage.

Aan deelnemers zal een genummerde contributiekaart worden verstrekt. Voor deelname aan deze toko is per maand Rp. 10.— verschuldigd, welk bedrag met het salaris zal worden verrekend. Opzegging van deelneming dient te geschieden met inachtnaam van een termijn van 1 maand.

◇ Ter gelegenheid van de intrede van het Nieuwe Jaar hielden president-directeur en mevr. Hens en directeur Harinck in het Logeergebouw op 1 Januari j.l. een zeer druk bezochte receptie voor de leden van het K.P.M.-personeel en hunne dames.

Mr. De Koe was toen reeds onderweg naar Indonesië, terwijl directeur Iken in Nederland vertoefde.

◇ Met ingang van 1 Juli 1951 is ingesteld de rang van „Stuurman Indonesische Kleine Vaart (I.K.V.)”

Voor aanstelling in deze rang kunnen in aanmerking komen stuurlieden locaalvaart, die in het bezit zijn van het diploma I.K.V. Stuurlieden-locaalvaart, in het bezit van het diploma I.K.V., zullen, indien zij tot „Stuurman Indonesische Kleine Vaart” zijn (worden) aangesteld, daarover een afzonderlijk schrijven ontvangen.

De rang-onderscheidings-tekenen voor deze rang zullen nog nader worden vastgesteld.

◇ Op de schepen der maatschappij groter dan 4000 BRT. worden de functies van serang, le mandoer en le bottelier per 1 Januari 1952 vervuld door respectievelijk een hoofdserang, hoofdmandoer en hoofdbottelier. De rangen van hoofdserang, hoofdmandoer en hoofdbottelier zullen behoren tot de onderofficiersrang.

De rang-onderscheidings-
tekenen voor deze rangen
zullen ook nog nader worden
vastgesteld.

◇ De dienst van dr. A.
Weinmann gedurende zijn
Europeese verlof zal worden
waargenomen door dr. C. A.
Adamse.

Voorts heeft met ingang
van 2 Januari j.l. dr. R. A.
A. Brenkman de leiding van
de Polikliniek Djalan Ga-
djah Mada overgenomen van
dr. A. H. Gentis, die nu weer
op de Polikliniek te Tg.
Priok is te consulteren.

◇ 1e stm. B. Tijmstra is op
31 December j.l. per vlieg-
tuig van zijn gezinsschei-
dingsverlof te Djakarta te-
ruggekeerd. Op 5 Januari
d.a.v. keerde 1e stm. W. de
Vries van gezinsscheidings-
verlof in Indonesië terug.

◇ De nieuw-aangenomen
4e stuurlieden J. P. Duykers,
C. de Beer, N. J. L. Korte-
kaas, J. Schoutrop, C. A.
Voorrips en J. Ouwejan zijn
in het begin van Januari per
vliegtuig uit Nederland aan-
gekomen om hun dienstver-
band bij de maatschappij
aan te vangen. Wij roepen
hun een hartelijk welkom
toe en wenschen hun een be-
houden vaart in de Indone-
sische wateren.

Aan boord van het m.s.
Oranje, dat op 18 Januari
j.l. te Tandjong Priok uit
Nederland arriveerde, be-
vonden zich — behalve direc-
teur mr. De Koe en zijn ge-
zin de volgende leden van
ons personeel: hfdempl. G.
J. Grendel met zijn gezin
(terug van E.V.), hfdempl.
L. Boonstra met zijn echtge-
note (terug van E.V.), hfd-
wtk. F. A. Meertens (terug
van E.V.), de nieuw-aange-
nomen 4e stuurman J. v. d.
Horst alsmede de nieuw-uit-
gezonden leerling-werktuig-
kundigen A. Verheyden, J.
B. v. d. Winden, I. S. Schaaf-
sma, H. v. d. Roest, J. J. Pie-
terse, A. Huibregtse, E. Hor-
lings, G. Reitsma, G. Tolsma,
R. Tency Wattimena, P. v. d.
Berg, K. Winters, C. Schoe-
maker, Th. F. Ryckaert, H.
Broekman, C. J. v. d. Fange,

H. v. d. Ridder, J. A. G. Jo-
ha, G. Bout en A. Dekker.

In het kader van de gezins-
hereniging bevonden zich
aan boord mevr. C. M. de
Jager-Vermeulen en drie
kinderen (gezin van adj. chef
B. D. de Jager), mevr. E.
Schans-Van Duyvenbode
(echtgen. van empl. H.
Schans, die op weg is naar
Makassar), mevr. L. Roozen-
v. d. Hoven met twee kinde-
ren (echtgen. van 1e stm.
A. W. P. Roozen), mevr. W.
N. A. Bogaard-Bouhuys
(echtgen. van 2e wtk. J. Bo-
gaard, wier eindbestemming
Soerabaja was) en mevr. M.
A. Lubberts-Stroband (echt-
gen. van 3e stm. C. W. Lub-
berts).

◇ Toen de *Oranje* op 25
Januari j.l. de steven weer
naar Nederland wendde, be-
vonden zich aan boord ge-

zagv. W. B. H. Strubbe,
wiens kortverband bij de
maatschappij is beëindigd
(gezagv. Strubbe zou te
Singapore embarkeren), ge-
zagv. M. Raatsie met zijn
gezin (E.V., gevolgd voor
vervroegd pensioen), hfd-
wtk. M. v. Beest en echtge-
note (E.V.), hfdwtk. J. van
Lil (E.V.), hfdwtk. A. Dijk-
stra (E.V., embarkement te
Singapore), adj. chef O. S. J.
Klaassen en gezin (E.V.), 1e
stm. D. J. G. Reurslag en
echtgenote (E.V. gevolgd
door vervroegd pensioen),
1e stm. W. Janssen en echt-
genote (E.V.), 1e stm. P. H.
G. Rijnders (E.V.), 2e wtk.
G. H. Hommes (E.V.), 2e
wtk. L. J. H. Teygeler (V.P.),
2e wtk. J. P. v. d. Endt
(E.V.), 2e wtk. J. T. Scholte
(V.P.), 2e wtk. B. G. L. van
Os (E.V.), hfdempl. G. v. d.

Zaag (E.V.), empl. J. W. Ca-
viët (E.V.), mevr. W. J. Ste-
ketee-Verkuyl (echtgenote
van hfdempl. G. A. Steketee)
en mevr. M. E. Schols-Aubel
(echtgen. van empl. J. J.
Schols).

◇ 1e stm. T. M. Kuipers
keerde van E.V. in Indonesië
terug.

◇ Uit Amsterdam gewerd
ons het treurige bericht, dat
op 11 Januari j.l. de gepen-
sioneerde empl. onzer maat-
schappij de heer Kasten te
Den Haag is overleden.

◇ Op 15 Januari vierde de
hoofdemployé K. H. Molle-
man op het agentschap Tg.
Priok zijn 25-jarig jubileum.
's Morgens ontving hij op het
hoofdkantoor zijn horloge
van onze president-directeur
persoonlijk met een zeer toe-
passelijke toespraak. Om 12
u. 's middags verzamelde
zich op het agentschap het
gehele personeel en werd
de heer Molleman door de
agent toegesproken. Hierbij
wees deze er speciaal op, dat
de heer Molleman 25 jaar
geleden als jonge kracht bij
de K.P.M. te Tegal in dienst
trad en dat hij in 1935
— toen een algehele inde-
ling van het personeel
plaatsvond — de rang kreeg
van hoofdklerk 2e klas. Door
gedurende zijn hele dienst-
tijd zijn uiterste best te doen
en steeds hard te werken,
werd op 1 Jan. j.l. de kroon
op dit werk gezet door de be-
noeming tot hoofdemployé.
De agent wilde speciaal
de heer Molleman aan de
tegenwoordige jonge krach-
ten ten voorbeeld stellen en
wees er op dat het bij onze
maatschappij mogelijk is om
door goede prestaties veel te
bereiken. Namens het per-
soneel van het agentschap
werd aan de heer Molleman
een prachtig cadeau over-
handigd. Op de Zaterdag
aan het jubileum vooraf-
gaande had het gehele per-
soneel een gezellige middag
in het agentschapskantoor,
waarbij tevens de vele rang-
promoties op het agentschap
Priok werden gevierd.

J.H. de Schepper †

Op 30 December j.l. is gezagvoerder J.H. de
Schepper na een operatie te Soerabaja overleden.
Onder grote belangstelling van gezagvoerders en
officieren van binnenliggende schepen vond op 31
Dec. d.a.v. op de begraafplaats „Kembang Kuning”
te Soerabaja de teraardebestelling plaats.

De ziekte van wijlen gezagv. De Schepper liet zich aan-
vankelijk niet zo erg aanzien. Op 24 December hervatte hij
zelfs zijn werkzaamheden op het s.s. *Van Outhoorn*. Op de
1e Kerstdag kreeg hij plotseling hoge koorts en op 28 De-
cember werd hij naar het „Darmo”-ziekenhuis vervoerd; waar
operatief moest worden ingegrepen en een trombose in het
bloedvatstelsel der darmen werd geconstateerd.

Wij betuigen ons innig medeleven aan de echtgenote van
gezagv. De Schepper.

Mr. De Jong †

Uit Holland gewerd ons vlak voor het ter perse
gaan het treurige bericht, dat op 27 Januari j.l. na
een maagoperatie plotseling te Amsterdam op 30-
jarige leeftijd is overleden onze hoofdempl. mr. D.H.
de Jong zoon van onze oud-directeur.

Mr. De Jong, die laatstelijk werkzaam was op het agent-
schap te Semarang, vertrok in Mei van het vorige jaar met
Europees verlof. In verband met enkele mutaties op de afd.
Vrachtzaken van het hoofdkantoor was mr. De Jong verzocht
om zijn verlof af te breken en naar Indonesië terug te keren.
Hij zou met het m.s. *Oranje* van 28 December j.l. naar dit
land vertrekken, toen onverwachts het bericht kwam, dat
zijn vertrek was uitgesteld, omdat hij eerst nog een maag-
operatie zou moeten ondergaan. Na zijn herstel zou hij als-
nog vóór ommekomst van zijn verlof in Indonesië terug zijn.

Wij weten te spreken namens het gehele personeel, wan-
neer wij jegens zijn diepgetroffen weduwe en ouders hierbij
van ons innige medeleven met dit zware verlies getuigen.

Mr. De Jong kwam begin 1946 in dienst van de K.P.M.
Bijna zijn gehele dienstperiode bracht hij in Semarang door,
waar hij op het agentschap een bijzonder geziene figuur was.

Vrachtenmarkt blijft op hoog niveau

**Liberty-schepen brengen thans
£ 600.000 op**

Hoewel 't indexcijfer der vrachtnoteringen voor de wilde vaart berekend door de Britse Kamer van Scheepvaart over November in lichte mate is gedaald, beweegt het zich nog altijd op een niveau, dat tweemaal zo hoog is als het vorige jaar. De scheepsbouwverven in alle zeevarende landen zijn voor enkele jaren volgeboekt met orders, zodat de wereldtonnage geleidelijk zal toenemen. Welke consequenties deze uitbreiding op den duur voor de vrachttarieven zal hebben, hangt van tal van factoren af. Momenteel is er voor alle beschikbare schepen voldoende emplooi te vinden tegen vrachttarieven, die behoorlijke winsten opleveren en ook de toekomst wordt geenszins somber ingezien. Het bewijs hiervoor is de hoge prijs voor tweedehands schepen, wanneer deze — slechts sporadisch — aan de markt komen.

Gunstig jaar.

Het jaar 1951 kan voor de wilde vaart niet anders dan gunstige resultaten hebben opgeleverd. Over de eerste 11 maanden bedroeg het vrachtenindexcijfer gemiddeld 174.3 (basis 1948 = 100) tegen een maandgemiddelde van 84 over 1950 en 82.3 in 1949.

De grote opwaartse tendens begon zich na het uitbreken van de vijandelikheden in Korea af te tekenen. Na het hoogste punt in Mei jl. (203.8) zette een daling in tot 149.3 in Augustus, toen de besprekingen over een wapenstilstand in Korea voor de eerste maal in het nieuws verschenen. Nadien is er weer een belangrijk herstel ingetreden, ondanks het feit, dat gestadig aan steeds meer schepen aan de Amerikaanse „motballen“-vloot werden onttrokken. Thans bevaren reeds weer 450 schepen van deze na de oorlog opgelegde vloot de wereldzeeën.

Het blijkt echter, dat deze uitbreiding der tonnage — de schepen meten circa 10.000 ton — nog altijd te gering is om de grote vraag te bevredigen. Zelfs het feit, dat het vervoer van granen en steenkolen uit Amerika voor rekening van de E.C.A. tegen vaste tarieven geschiedt, heeft weinig invloed gehad op de vaste stemming der vrachtenmarkt. De exploitatiekosten der rederijen zijn sinds 1949, toen de vrachtenindex 82 bedroeg, scherp gestegen.

Een voorbeeld van de ware honger naar schepen is het bod van de Engelse Elder Dempster Lines op de aandelen der British and Burmese Navigation van £ 8 voor elk aandeel van 6 sh., dus liefst van 2500%.

Het is de Elder Dempster te doen om de vloot der over te nemen maatschappij, welke bestaat uit 9 schepen in dienst — waarvan er 7 na de oorlog werden gebouwd — en 6 in aanbouw. Dit bod is een teken des tijds. Nieuw-

bouworders kunnen in Engeland nauwelijks worden geplaatst. De werven werken met een leveringstijd van meer dan 2 jaar, welke bovendien nog afhankelijk is van een geregelde aanvoer van materialen. Ten einde de aangeboden lading te kunnen vervoeren, heeft in casu de Elder Dempster besloten een gehele maatschappij over te nemen. In haar verslag over 1950 schreef deze lijnmaatschappij, dat het

Telegramwisseling bij 't nieuwe jaar

Ter gelegenheid van de Jaarwisseling werd door de directie te Djakarta het volgende gelukwens-telegram ontvangen, ondertekend door de heer Delprat, voorzitter van de Raad van Bestuur onzer maatschappij:

„De Raad van bestuur dankt U en allen, die gedurende 1951 de K.P.M. en daarmede Indonesië en Nederland dienden, voor de zeer gewaardeerde gelukwensen. De Raad van Bestuur herhaalt zijn jaarlijkse goede wensen voor U en allen met hun familieleden voor 1952. De heren Iken, mr. De Koe en Jhr. Backer voegen, mede namens het personeel van het Amsterdam-kantoor, de hunne hieraan toe”.

Dit telegram was een antwoord op het Nieuwjaars-telegram van de ondervolgende inhoud gericht aan onze directeur in Nederland jhr. Backer, dat door onze president-directeur mr. Hens en directeur Harinck werd gezonden:

„Mede namens het gehele personeel wensen wij de Voorzitter, Gedelegeerden en Leden van de Raad van Bestuur, zomede U, de heer Iken en mr. De Koe en het personeel van het Amsterdam-kantoor een in alle opzichten gelukkig Nieuwjaar.”

grote aantal schepen, dat zij op tijd-charter had gecontracteerd om haar diensten te kunnen handhaven, een kostbare aangelegenheid was. Dit is ongetwijfeld een der redenen voor het genoemde hoge bod geweest.

Optimisme.

In de loop van 1951 zijn de prijzen voor tweedehands schepen snel gestegen. Achttien maanden geleden werd voor een Libertyschip van 10.000 ton £ 105.000 betaald en thans is deze prijs op £ 600.000, dus het zesvoudige. De achtergrond van deze hoge prijzen is de aanhoudende vaste stemming op de vrachtenmarkt en de optimistische verwachtingen over de toekomstige ontwikkeling.

Hoewel de prijzen voor tweedehands schepen geleidelijk een fantastische hoogte hebben bereikt, dient men hieraan toch ook weer geen te grote waarde te hechten, omdat het aanbod buitengewoon gering is. De andere zijde der medaille is, dat op een gegeven ogenblik in de toekomst een evenwicht tussen vraag naar en aanbod van ladingen bereikt zal worden. Wanneer dit echter het geval zal zijn, is moeilijk te zeggen.

Nog liefhebbers?

Van de 6e jaargang van de „de Uitlaat” zijn van de ondergenoemde nummers nog exemplaren beschikbaar:

no.	6	9 stuks
„ 7	29	„
„ 8	28	„
„ 9	14	„
„ 12	11	„
„ 13	17	„
„ 14	26	„
„ 15	33	„
„ 16	53	„

Zolang de voorraad strekt zal de redactie „vermiste” nummers gaarne nazenden, indien een aanvraag daartoe wordt gezonden.



„Waar ben jij ingepast?”