

MENSELIJKE BETREKKINGEN

Wil tot werken grootste bron van productiviteit

„Als het nodig zou zijn om 'n mens tot niets te reduceren”, zo schreef zijn werk het karakter van nutteloosheid behoeven te geven”. De „Industriële Revolutie”, die de werktuigen van de onafhankelijke arbeiders ver-Fyodor Dostoevsky in „Het Huis der Doden”, „zou men alleen maar aan ving door machines, die het eigendom waren van hen die het kapitaal leenden, heeft de handwerkslieden —die hun eigen „meester” waren— veranderd in gehuurde werknemers, onderworpen aan de bevelen van werkgevers. De werknemers voelden zich langzaam opgeslokt door een enorme, onpersoonlijke machine, die hun zelfrespect en —in zekere zin zelfs— hun persoonlijkheid uitwiste. Boos op dit verraad van de menselijke geest door de „Industriële Revolutie”, hebben miljoenen arbeiders geluisterd naar de beloften van Marx' tegenrevolutie, die in het land van haar oorsprong —Rusland— slechts heeft geleid tot nog groter verlies van zelfrespect.

Nu heeft er een tweede industriële revolutie plaats, rustiger maar dieper. Het strijdtoneel is vooral Amerika. Haar naam is „menselijke betrekkingen in het bedrijfsleven”. Haar doel is de werknemer 'n gevoel van nuttigheid en belangrijkheid te geven (en daarmee zijn werk te verbeteren). Om het in een kortere zin te zeggen: om het leven aangenamer te maken door aan de arbeid grotere betekenis te geven, aldus een recente uitgave van „TIME-Magazine”.

De pioniers

De zaden van deze revolutie zijn geplant door twee grote pioniers, wier namen men echter nauwelijks kent: Frederick Winslow Taylor en Elton Mayo. Taylor, die in 1915 stierf, was de vader van wetenschappelijke bedrijfsleiding. Mayo, die in 1948 stierf, was de vader van de „menselijke betrekkingen”. Hij verhoogde de productie door het productieproces een menselijker karakter te geven.

Taylor's pionierswerk werd de inleiding tot de massaproductie, die de werkers de kans gaf om niet alleen hun individuele productie, maar ook hun inkomen te verhogen. Met al zijn goede bedoelingen, schiep hij 'n monster. De werknemers werden „machine-voer”. Aangezien het nuttigste gebruik van tijd de enige maatstaf van efficiency was, werden de werknemers onderworpen aan 'n nerveuze productiejaagt. Tot men op een punt kwam, waar grotere „efficiency” niet langer een grotere „output” opleverde.

Toen verscheen Elton Mayo op het toneel. Hij ontdekte voor de geringe individuele prestatie van de arbeider

een nog ongekende reden: de werknemer was ongelukkig. Onderling menselijk contact tussen de werkers was door de machines afgeknepen. Mayo begon met in 'n fabriek, waar men zijn hulp had ingeroepen, vier rustperiodes voor te schrijven. Er kwam verbetering.

Nieuw tijdperk

Latere experimenten door Mayo verricht openden een nieuw tijdperk in de geschiedenis der sociale wetenschap. In feite brachten zij niets nieuws aan het licht. Slechts, dat de werknemer wenst te worden beschouwd als 'n menselijk individu, dat zijn werk belangrijk is, dat „de baas” belang in hem stelt en zijn werk waardeert.

In de aanvaarde terminologie van werkgevers in die jaren (tegen 1930 aan) was zachtheid identiek aan „zwakheid”. Zachtheid zou tot luiheid leiden. De enige drijfveren van de werker waren toch maar begeerte (meer geld) en vrees (voor ontslag). En in de terminologie van de werknemers waren werkgevers hooggehoede kapitalisten. De wisselwerking was, dat de werk-

nemers zich verzetten tegen alles, wat de werkgevers wilden doorvoeren.

Mayo's wetenschap vond niet eerder erkenning dan in 1937, toen de bedrijfsleiding in de gaten kreeg, dat goede verhoudingen met de werknemers (inmiddels in vakbonden verenigd) noodzakelijk waren. De Tweede Wereldoorlog versnelde het tempo van dit besef, toen duidelijk bleek, dat de eens zo gevreesde vakbonden het potentieel van hogere productiviteit in zich hadden. Oude vreesgevoelens en vooroordelen van de zijde der werkgevers verdwenen.

Voornaamste verlangens

Het feit, dat zeer vaak hogere lonen werden geëist, dreigde de schone illusie te verstoren en scheen het standpunt van de werkgevers, dat „begeerte” de voornaamste drijfveer voor werken was, te bevestigen. Toch is gebleken, dat „hoog loon” gemiddeld op de 5e of 6e plaats staat onder de verlangens van de werknemers. Tien jaren van massasonderzoek brachten aan het licht, dat de vier voornaamste verlangens van de werknemers —in die orde— zijn: zekerheid (het recht op geregeld werk tegen een redelijke loon), de kans op promotie, behandeling als menselijk wezen en een gevoel van waardigheid. Veel was bij de groei van het bedrijfsleven dikwijls volkomen onmogelijk geworden. De gemiddelde werknemer had weinig contact meer met zijn werkgever. Voortdurende mechanisatie drukte wederom op het gevoel van zelfrespect van de werknemer. Kansen op promoties waren er dikwijls niet meer.

„Sociale revolutie”

Tot er ook onder de werkgevers een revolutie ontstond, waarbij het begrip eigenaar-bedrijfsleider langzamerhand verdween. De sociale zorg voor de werknemer begon een grote plaats in te nemen. Experimenten hadden overal plaats, aangezien sociale verzorging tot betere

Vervolg: zie pag. 2.

bedrijfsresultaten bleek te leiden. „Menselijke betrekkingen” — tot voor kort „personnel relations”, doch thans algemeen „human relations” genoemd — werd een belangrijk onderdeel van grote bedrijven. Er is een nieuw begrip ontstaan ten aanzien van de verhouding tussen werkgevers en werknemers.

„Menselijke betrekkingen” is geen duistere wetenschap. Het is niets anders dan goede wil en toegepast gezond verstand. Veel hangt van kleinigheden af: een betere indeling van fabriek of kantoor; bedrijfs-sport- en amusementsverenigingen bekostigd door de werkgevers; filmvoorstellingen tijdens lunchuren etc.etc. Maar nog lang niet iedere werkgever beseft de waarde van dit nieuwe begrip of heeft het aanvaard. Er zijn er nog genoeg, die iedere concessie aan de werknemers zien als een bedreiging van hun eigen gezag. Anderen doen kwaad door gunsten te verstrekken met een air van vaderlijkheid, het Kerstfeestje en de zomer-picnic en daartussen verder niets. Anderen weer hebben de fout begaan te trachten betere „menselijke betrekkingen” te kweken met niets anders dan schone woorden en beloften.

Dit is no. 6 - zevende jaargang van

de **Uitlaat**

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



Dit nummer bestaat uit 12 pags.



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



Menselijke betrekkingen



Heldenverering



Hockeys promovoren



90 miljoen voor nieuw schip



Hulp en berging

Nieuwe filosofie

Maar over het algemeen gesproken is er een snel toenemende beweging in de richting van een nieuwe filosofie in de bedrijfsleiding. Men kan iemands tijd kopen. Men kan iemands aanwezigheid in fabriek of kantoor kopen. Men kan 'n aantal spierbewegingen of hersenkronkelingen per uur kopen. Maar men kan geen enthousiasme kopen, noch initiatief, noch loyaliteit, noch toewijding. Die moeten worden verdiend. In het verder doordringende besef, dat de menselijke wil om te werken de grootste bron van productiviteit is, ligt de hoop en belofte van de kapitalistische revolutie.



„Zou m'n conduite nu ook 1 op 3 zijn geworden?”.

INDIEN

Indien ge met bezonnen hoofd alom beroering kunt aanschouwen, paniek en dreiging om U heen met kalme blik kunt gadeslaan; indien, waar anderen aan U twijf'len, gij in U zélven kunt vertrouwen, maar toch de twijfel aan Uw trouw óók kunt vergeven en verstaan; indien ge wachten kunt, het juiste tijdstip met geduld verbeiden en als een lastertong U treft, gij laster slechts met waarheid keert; indien, vervolgd door haat, ge tot geen wrokgevoel U laat verleiden en daarbij nimmer met Uw deugdzaamheid of wijsheid paradeert.

Indien ge dromen kunt — nochtans U niet door dromen laat regeren, indien ge denken kunt, maar niet Uw heil zoekt in gepeins alleen; indien ge alle wisselingen van het noodlot kunt trotseren en rustig koers houdt, langs de klippen van triomf

of rampspoed heen;

Indien ge kunt verduren, dat een schelm het woord door U gesproken, verdraait, vervalst en dan voor goede munt verkwaanselt aan een zot; indien als 't werk van heel Uw leven voor Uw ogen wordt gebroken, Gij 't weder opbouwt, met gereedschap, deels versleten, deel kapot.

Indien ge met de menigte, maar ook met vorsten kunt verkeren, moreel en geestelijk de kern van beide in Uw hart omvat; indien welmenend vriend, noch fel verbitterd vijand U kan deren; indien een iéder voor U meetelt, maar ge niemand overschat, indien ge nooit een kostbare minuut onnuttig laat verlopen, maar elke vliedende seconde naarstig werkt aan Uw plan, Dan ligt de weg naar Vrede, Voorspoed en Voldoening voor U open, En wat oneindig meer betekent — dan, m'n zoon, zijt ge 'n MAN!

(Deze uitstekende vertaling door J.M. de Vries de Waal van Rudyard Kipling's beroemde gedicht „If” werd ons toegezonden door een lezer te Bombay).

Hoogconjunctuur in de scheepsbouw

Voor jaren van werk voorzien

Het jaar 1951 is voor de scheepsbouwindustrie over de gehele wereld gunstig geweest. Hoge scheepsvrachten stimuleren de nieuwbouw en van de werkelijk fenomenale vrachten van het vorige jaar is dus een sterke prikkel uitgegaan. Bovendien is in diverse landen op het gebied van de vlootvernieuwing nog een achterstand in te halen. De over de gehele wereld beschikbare koopvaardijtonnage moge al groter zijn dan in 1939, het doorsnee-gehalte is nog alleszins voor verbetering vatbaar, vooral met het oog op de tijden, waarin de uiterste efficiency geboden zal zijn om in de concurrentiestrijd goed mee te kunnen.

Een opmerkelijk aspect van de scheepsbouwactiviteit is het relatief grote deel der bouwopdrachten, dat betrekking heeft op tankschepen. De behoefte aan tankers is nog zeer groot, getuige de vlotte afsluiting van langdurige charter-contracten voor de beschikbaar komende tonnage. Het grote emplooi voor tankers, niettegenstaande de wereldtankvloot thans bijna dubbel zo groot is als vóór de oorlog, laat zich verklaren door het steeds toenemende verbruik van petroleumproducten en door de wijzigingen in de wereldolievoorziening, o.a. als gevolg van de opkomst van het Midden-Oosten als productiegebied.

Men kan veilig zeggen, dat de scheepswerven over de gehele wereld thans niet slechts volledig bezet, doch merendeels ook voor geruime tijd van werk voorzien zijn. De in aanbouw zijnde tonnage is de laatste jaren voortdurend gestegen. Volgens Lloyd's Register bedroeg zij ult. 1949 4,4mm. B.R.T. en ult. 1951 5,5mm. B.R.T. Het eerste kwartaal van 1952 gaf een verdere toeneming te zien.

Opmerkelijk is het snelle herstel van de scheepsbouw in Duitsland en Japan. Wat de in aanbouw zijnde tonnenmaat betreft, namen deze landen einde 1951 reeds weer de derde resp. de vijfde plaats op de ranglijst in. Er hoeft niet aan te worden getwijfeld, dat beide landen op den duur weder geduchte concurrenten zullen worden, doch voorlopig kunnen opdrachten voor spoedige levering nog vrijwel nergens worden geplaatst.

Onder deze omstandigheden ziet het er met de rentabiliteit der scheepsbouwendernemingen niet ongunstig uit. Veel risico lopen zij momenteel niet. Geen enkele werf accepteert opdrachten tegen vaste prijzen. In rederskringen is er wel tegen geopponneerd,

dat alle risico's zo eenzijdig op de opdrachtgevers worden gelegd, maar in de scheepsbouw zal het nog wel even duren, eer de klant weer volledig koning is.

Niet op volle capaciteit

Nochtans is in Nederland in 1951 ondanks de bijna overvoerde orderlijsten de productie der werven beneden de capaciteit gebleven als gevolg van belemmeringen door tekort aan grondstoffen, vooral aan staal. Op dit punt blijft de positie voorlopig vrij précair, al wordt in het lopende jaar enige verbetering verwacht, o.a. omdat de Hoogovens de productie van stalen platen aanmerkelijk zullen opvoeren, en het gewicht aan de eisen van de moderne scheepsbouw zullen aanpassen. Verder betreft de scheepsbouw staal uit Engeland, België en Duitsland. Eerstgenoemd land heeft vorig jaar een tijd zeer slecht geleverd. Ook Duitsland stelde tijdelijk teleur. In menige bedrijfstak zou men zich echter gelukkig prijzen, momenteel geen grotere zorgen voor de toekomst te hebben, dan de scheepsbouw.

All-round bedrijven

De inmiddels verschenen verslagen over 1951 van de Nederlandse scheepsbouwmaatschappijen (dat van „De Schelde” onthrekt nog) mogen er zijn. Winsten en dividenden zijn hoger dan vorig jaar en de lijsten van onuitgevoerde opdrachten zien er vaak imponerend uit. De Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij b.v. is voor de afdeling nieuwbouw tot 1957 van werk voorzien. Uit alle verslagen blijkt voorts, dat de reparatieafdelingen ook voortdurend goed bezet zijn. Normaliter is het reparatiebedrijf minder conjunc-

tuurgevoelig dan de nieuwbouwsector en ook minder riskant.

De Amsterdamsche Droogdok Mij. is in overwegende mate reparatiebedrijf. Hetzelfde gold destijds voor de Ned. Dok en aangezien de Ned. Scheepsbouw een precies tegengestelde structuur had, is door de fusie een all-round bedrijf ontstaan, een benaming, die men ook op Wilton en de Rott. Droogdok kan toepassen.

De financiële structuur van vorengenoemde maatschappijen loopt sterk uiteen. Dit blijkt reeds bij vergelijking van de voornaamste balansposten. De Amsterdamsche- en Rotterdamsche Droogdok Mij. hebben het vooral gezocht in afschrijvingen, waardoor de vaste activa voor f 1 op de balans staan. De Ned. Dok en Scheepsbouw daarentegen streeft mede naar het vormen van een flinke open reserve. In nevenstaande opstelling vindt men een aantal aan de verslagen over 1951 ontleende gegevens, uitgedrukt in percenten van de kapitalen der betrokken maatschappijen.

Redelijke koersverhouding

Qua rentabiliteit over het nominale kapitaal heeft de R.D.M., welker aandelen trouwens ook het hoogste noteren, een aanmerkelijke voorsprong. Wat boekwaarde van het actief en reserves betreft komt de A.D.M. het gunstigst voor de dag. In overeenstemming hiermede is, dat deze maatschappij een groter deel van de winst uitkeert dan de andere. Beide ondernemingen zouden in aanmerking kunnen komen voor herkapitalisatie.

Men krijgt de indruk, dat de beurs met de onderlinge koersverhouding tussen de genoemde fondsen niet ver mistast. Het verschil tussen de aandelen der elk voor de helft in de werkmaatschappij delende Nederlandsche Dok en Nederlandsche Scheepsbouw Mij. wordt in hoofdzaak verklaard door het bij laatstgenoemde nog steeds uitstaan van amortisatiebewijzen. Een amort. bew. Scheepsbouw zou men in theorie gelijk kunnen stellen aan f 75 nom. aandeel. De maatschappij schijnt er voorshands voor te gevoelen de amort. bew. uit de wereld te helpen. De kansen voor deze „lappen” liggen in een verder verschieft.

De grote omvang der bedrijvigheid stelt uiteraard haar eisen aan de liquiditeit. Kapitaalsuitbreidingen zijn dan ook niet uitgesloten. Het verslag van de Nederlandse Dok en Scheepsbouw Mij. bevatte reeds een zinspeling in deze richting, hetgeen wellicht mede verklaart, dat het rendement op deze aandelen het hoogst is.

Heldenverering . . .

Het boek van Thomas Carlyle kwam ons voor de geest, toen een paar maanden geleden kapitein Kurt Carlsen van de *Flying Enterprise* in het brandpunt van de belangstelling van vrijwel de gehele wereld stond.

Men vergat alles voor dit gebeuren. Ook de zaken, die in wezen voor de mensheid van veel meer betekenis waren, kregen geen aandacht als 's avonds de krant werd gelezen.

Het bedreigde schip en zijn alleen aan boord gebleven kapitein, alsmede de na een paar dagen van de sleepboot „Turmoil” overgesprongen eerste stuurman Kenneth Dancy, stonden op de voorpagina's en de letters van de „koppen” herinnerden aan de chocoladeletters voor Sint-Nicolaas, terwijl kapitein Carlsen zelf vond, dat hij alleen maar deed wat hij als zijn plicht zag.

Nu wij dit schrijven, beleven wij een eerste lentedag. De zon werpt een goudstroom over Oosterdok en *Pollux* en hij lijkt zo heel ver achter ons, die tijd, toen de stormen de golven opzwiepten en tezamen de schepen beukten. En juist, omdat er nu enkele weken gepasseerd zijn en wij alles in een rustige sfeer kunnen beschouwen, lijkt het ons goed eens even terug te blikken op de strijd van de beide mannen tegen het geweld van de elementen en de aandacht, die deze worsteling trok.

Waarom trok de daad van kapitein Carlsen zo ieders aandacht? In de eerste plaats natuurlijk, omdat deze gebeurtenis de gedachten der mensen afleidde van het —over het algemeen— weinig rooskleurige nieuws, dat de oorlog in Korea, oorlogsdreiging, „displaced persons”, dreigende inflatie, kortom allerlei „narigheid” als grondslag heeft. Bovendien brachten de gebeurtenissen met de *Flying Enterprise* óók nieuws, dat de mensen een zekere spanning gaf en toen de wereldpers, de radio en de film verslagen, reportages etc. gaven, was er in feite niemand, die zich aan deze gebeurtenis kon onttrekken. Het „zou hij het halen” deed de moeilijkheden van alle-dag een ogenblik vergeten!

*

Toen kapitein Kurt Carlsen na een heroïsche, maar vergeefse strijd ten slotte voet aan wal zette, werd hij onmiddellijk het middelpunt van de ge-

hele wereld. Men gunde hem juist even tijd voor een korte slaap en om zich te scheren. De mannen, die hem hadden opgepikt, waren zo verstandig hem een nacht van de wal weg te houden. Maar Carlsen zelf bleek heel wat nuchterder dan zijn vereerders. Hij had — vond hij — zijn plicht gedaan.

De plicht, die zijn positie als gezagvoerder van een schip hem voorschreef. In die positie heeft hij een vuurproef glansrijk doorstaan. Maar hijzelf vond dit eigenlijk niets bijzonders, terwijl zijn bewonderaars er niet aan dachten, dat niet alleen kapitein Carlsen, maar heel veel anderen eveneens grote staaltjes van moed en plichtsbetrachting hadden getoond, waarvan niemand een letter gewaar werd.

Duizenden, neen tienduizenden andere mensen doen ook dagelijks onder de moeilijkste omstandigheden hun plicht, omdat zij menen, dat dit noodzakelijk is. Een voorbeeld daarvan vinden wij in schipper Brinkman van de reddingboot *President Jan Lels*. Voorbeelden daarvan vinden wij ook in al die anderen, die hebben geworsteld op de *Ganges*, de *Witte Zee* en op de andere sleep- en reddingsboten, die in een hel van storm er op uit zijn getrokken. De voorbeelden daarvan vinden wij ook op de gehele koopvaardijvloot, op onze eigen vloot, waar geworsteld en gestreden is voor 't behoud van passagiers, lading en schip.

Schipper Brinkman sloeg overboord en vond de dood in de golven. En zie hier de grote tegenstelling, die velen te denken heeft gegeven. Carlsen komt behouden thuis en is de held van vrijwel de gehele wereld. Schipper Brinkman verdrinkt als een onbekende en hij wordt slechts betreurd door hen, die hem 't allernaast stonden en enkele vrienden. Beiden zijn mannen, die hun plicht deden en méér dan hun plicht zonder daarbij te overwegen, of dit hun roem zou brengen of niet. Zij verdienen allebei onze hulde. Waarom —vragen wij ons af— werd de één toevallig beroemd? Wij voegen hier direct aan toe, dat wij hem die roem niet misgunnen. Als wij ons maar goed realiseren, dat dag in dag uit onbekende mannen en vrouwen hun plicht doen en bereid zijn voor die plicht alles te geven als dat van hen wordt gevraagd zonder dat zij in de kranten komen. En dit mocht, vonden wij, ook wel eens gezegd worden.

Uit: *S.M.N.-Nieuws*

Toenemende scheepsbouw

Nederland werkt voor 't buitenland

Aan het einde van Maart 1952 waren op de scheepswerven over de gehele wereld in totaal 1.224 schepen, in totaal 5.680.568 metende, in aanbouw, aldus het kwartaaloverzicht van „Lloyd's”. Dit was 186.503 ton meer dan aan het einde van 1951. Cijfers uit China, Polen en Sovjet-Rusland zijn in de „Lloyd's”-berekeningen niet begrepen.

Op de werven van Engeland en N. Ierland waren hiervan 356 schepen in aanbouw, in totaal 2.270.621 of 61.609 ton meer dan aan het einde van December 1951. Op de tweede plaats kwam Amerika met 662.892 ton en vervolgens —in genoemde volgorde— (West) Duitsland (432.676 tons), Frankrijk (425.300 tons), Japan (394.195 tons), Zweden (308.616 tons), Nederland (303.600 tons), op de zevende plaats), Italië (259.913 tons), Noorwegen (133.743 tons), Denemarken (124.290 tons) en Canada (105.826 tons).

Tweede!

Onder de landen, die de meeste schepen bouwen voor buitenlandse opdrachtgevers staat Nederland op de vierde plaats na Engeland, (West) Duitsland en Zweden. Dit naar de totale tonnage gerekend. In percenten van de scheepsbouw-programmas van genoemde landen gerekend staat Nederland zelfs op de tweede plaats met 58.7%, achter Zweden met 59% (een kleine voorsprong dus) en gevolgd door (West) Duitsland (46%), Japan (32.7%) en Engeland (31.6%).

Dit moet U ook weten :

Een radiotelefonie-installatie is geplaatst en in gebruik gesteld op onze schepen m.s. *Lebak*; m.s. *Kampar*; s.s. *Van Goens* en m.s. *Lasem*.

✱

Ter gelegenheid van de a.s. Lebaran —op 23 en 24 Juni a.s.— zal de maatschappij aan de leden van het walpersoneel, niet behorend tot de groep uitgezonden employes en hoger of daarmee uitdrukkelijk gelijkgestelden een voorschot verstrekken. Eenzelfde beslissing is genomen ten aanzien van onder-officiëren en leden van het I.L.V.P., De voorschotten dienen in zes maanden te worden terugbetaald.

SAMENWONEN IS EEN PROBLEEM!

Door alle tijden heen heeft het gezinsleven als een heilig goed gegolden, dat werd gerespecteerd door elkeen. Het gezin in eigen huis. . . In de oorlog heeft de niets ontziende bezetter (in Nederland en in Indonesië) deze beste leuze van ons volk met voeten getreden: gezinnen werden wreed uit elkaar gerukt, vaders als gijzelaars weggevoerd, moeders en kinderen weggesleept.

Men hoopte, dat met het einde van de oorlog ook de vrede in het gezin zou wederkeren. Maar het grote tekort aan huizen dwong tot „inschikken” en plaats maken voor anderen. Niets lag méér voor de hand dan dat. Doch het zou weldra blijken, dat deze medaille haar keerzijde had.

Van mentaal-hygiënisch standpunt blijkt n.l. het samenwonen van twee gezinnen in een gemeenschappelijke woonruimte een hachelijke zaak. Helaas bewijst de praktijk dagelijks deze sombere toestand.

Koek en ei

Hoe gaat het meestal? Aanvankelijk is alles koek en ei. Men vindt het gezellig. Allengs went men aan elkaanders gewoonten en eigenaardigheden. Deze accepteert men van zijn eigen gezinsleden. Van anderen neemt men deze minder gemakkelijk aan. Men ergert zich al gauw aan tal van onschuldige hebbelijkheden, als het dagelijks met ijzeren regelmaat weerkerende uitstallen van persoonlijke bezittingen op het buffet; men moppert, als het hele huis naar eten ruikt, waarvan men juist zelf niet houdt.

Kortom: men is ontevreden. Men is niet meer „chez-soi”. Men voelt zich gegeneerd, geen baas meer in eigen huis, ergert zich aan alles. Men beheerst zich, maar kan het tenslotte niet laten een opmerking te maken. Gevolg: kwade vrienden.

Het is geen toeval, dat tegenwoordig in de Nederlandse dagbladen zo dikwijls melding wordt gemaakt van burenruzie, die soms op moord en doodslag uitloopt. Moest niet onlangs een echtpaar in het Zuiden van ons land gevankelijk worden weggevoerd, omdat de echtelieden de buur-medebewoner met mes en breekijzer waren te lijf gegaan?

Beslotenheid

Men dient te begrijpen, dat man, vrouw en kinderen een besloten eenheid vormen, die gezin heet. De banden, die het gezin bijeenhouden

kunnen zeer sterk zijn, maar dan moet het gezin ook een eenheid blijven. Geen vreemde eenden in de bijt. Geen tweede eenheid er bij, die de eerste verstoort.

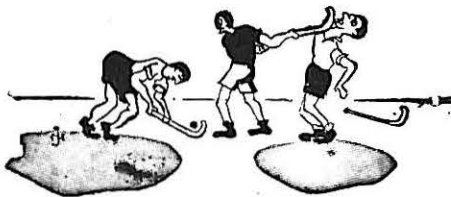
Het is jammerlijk, dat onze tegenwoordige tijd ons confronteert met dit voorlopig onoplosbare probleem. Wat baat hier burgerzin, wat baat inschikkelijkheid, wat baat naastenliefde. Gelukkig zijn er gevallen te over, waar deze sierende eigenschappen vermogen de twee gezinnen —door het Noodlot in de vorm van het Woningbureau (of H.O.B.) bijeengebracht— tot een harmo-

nische twee-eenheid te verenigen. Maar in vele gevallen blijkt dit niet mogelijk en vallen overprikkeldheid, vermoeidheid, ontstemming, neerslachtigheid en moedeloosheid de onfortuinlijke samenwonenden ten deel.

Worsteling.

Juist in een tijd als deze zijn er vele mensen, die ten koste van alle geestelijke krachten ternauwernood het hoofd boven water kunnen houden, temidden van de kokende maalstroom van het moeizame leven van alledag. Zij allen worstelen met de problemen, waarvoor het leven hen plaatst en zoeken daar een oplossing voor. En wanneer de worstelende mens nog belast wordt door futiliteiten als bovenbedoeld, die in de praktijk geen futiliteiten blijken te zijn, dan zou het woningvraagstuk op de duun de geestelijke gezondheidstoestand op onaangename wijze kunnen beïnvloeden.

Door de geneeskundige medewerker van „de Telegraaf”



Hockey :

K.P.M. promoveert naar 1e klasse!

Door op Zaterdag 10 Mei met 2—1 van Sportclub III te winnen en op Zondag 11 Mei met 1—0 van BVC II is het de hockeyploeg van KPM gelukt te promoveren naar de eerste klasse. Inderdaad hebben onze K.P.M.-ers hiermede een prachtige prestatie geleverd en hun promotie is dan ook volkomen verdiend. Het KPM-elftal heeft het afgelopen seizoen bewezen over een constante en enthousiaste ploeg te beschikken onder het deskundige aanvoerschap van spil Dootjes, aldus het verslag in „de Nieuwsgier”.

Tegen Sportclub III stond de K.P.M. met 2—0 voor, toen tegen het eind de Sportclub een tegenpunt kon scoren. Schotloosheid der Sportclub voorhoede was de voornaamste oorzaak der nederlaag.

De wedstrijd tegen BVC II was meer spannend dan fraai, hoewel de K.P.M. voorhoede, onder leiding van midvoor Reyneker en rechtsbuiten Juch, vaak keurig combineerde. De K.P.M. was vrijwel de gehele wedstrijd in de meerderheid, maar keeper Toft bleek moeilijk passeerbaar te zijn. Menige aanval

werd door hem onderschept. Ettelijke strafcorners, goed ingeschoten door Reyneker, werden op even afdoende wijze gekeerd. De ruststand ging in met blanke stand. Ook na de rust bleef de K.P.M. de toon aangeven. Enkele goed opgezette aanvallen over links brachten geen resultaat. Een toegekende strafcorner werd afgemeten aangegeven door Dootjes, goed gestopt en daarna door Reyneker ingeschoten. Keeper Toft werd het uitzicht kennelijk belemmerd. De bal werd half gestopt en rolde langzaam over de doellijn. Volkomen verdiend had de K.P.M. de leiding genomen. BVC II gaf de moed nog niet en enkele felle uitvallen waren hiervan het gevolg, waarbij midvoor Boldy de gevaarlijke man bleek te zijn. De K.P.M. keeper deed echter voor zijn collega aan de overkant niet onder. Met forse trappen wist hij zijn doel schoon te houden.

Intussen verdient het K.P.M. hockey-elftal algemene hulde voor zijn bij promotie hebben geleid. Wij wensen zonder goede prestaties, die tot deze het elftal blijvend succes toe.

VAN DE AFDELING PERSONELE ZAKEN

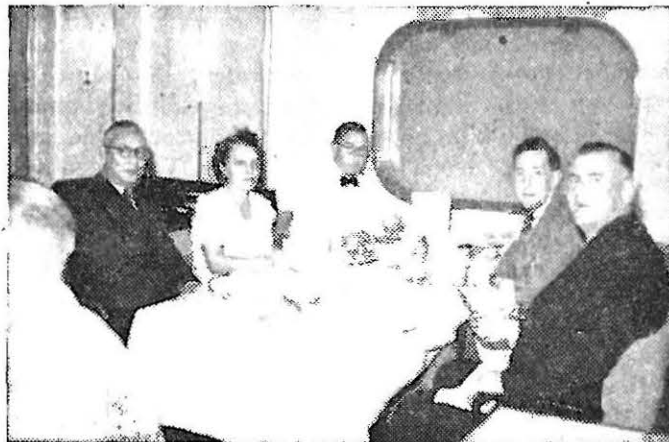


Hier volgen allereerst de mutaties, welke in de achter ons liggende maand —afgesloten op de 20e Mei— binnen de K.P.M. hebben plaatsgevonden.

Vertrokken:

B. Broekhuizen	1e stm.	25/4 per vliegtuig	R. V.
L. J. Willems	1e stm.	25/4 per vliegtuig	S.V./R.V.
G. Ch. F. Gabeler	Hfdwtk.	29/4 per vliegtuig	R.V./O.P.
J. F. W. Benz	employé	8/5 per „Kertosono”	V.G.V.
T. Zuidema	2e stm.	8/5 per „Kertosono”	R.V./S.V.
J. Sehriemer	2e wtk.	8/5 per „Kertosono”	R.V.
J. Nicolai	Hfdwtk.	12/5 per vliegtuig	R.V.
R. L. Raak	2e wtk.	12/5 per vliegtuig	R.V.
J. v. Doggenaar	dienstchef	29/5 m. s. „Oranje”	E.V./O.P.
A. C. Janssen	adj.-chef	29/5 m. s. „Oranje”	E.V./O.P.
P. Beenhakker	adj.-chef	29/5 m. s. „Oranje”	E.V./O.P.
F. H. Wolff	1e stm.	29/5 m. s. „Oranje”	R.V.
C. den Hartoog	2e wtk.	29/5 m. s. „Oranje”	R.V.
N. Esteie	2e wtk.	29/5 m. s. „Oranje”	R.V.
W. Starreveld	Hfdempl.	29/5 m. s. „Oranje”	E.V.
C. P. Sorgedragter	Hfdempl.	29/5 m. s. „Oranje”	E.V.
C. W. Radius	Hfdempl.	29/5 m. s. „Oranje”	E.V.
J. J. Edelenbos	employé	29/5 m. s. „Oranje”	E.V.
H. Koch	2e stm.	29/5 m. s. „Oranje”	R.V.
W. F. R. Muyderman	employé	29/5 m. s. „Oranje”	E.V.
J. Bastiaans	4e wtk.	29/5 s.s. „Zuiderkr.”	

De verlofgangers wensen wij een aangename tijd toe. Zij, die de maatschappij met pensioen gaan verlaten, wensen wij, dat zij nog lang van hun welverdiende rust zullen mogen genieten.



K.P.M.-onderonsje op de „Willem Ruys” op de weg naar Nederland. Op de foto v.l.n.r. hr. Nouwens, mevr. Purmer, de heer Purmer een niet-K.P.M.-er en de heer Van der Wal.



Aangekomen:

A.C. Boelaers	Hfdwtk.	20/4 per vliegtuig	ex. R.V.
J. C. P. v. Lieshout	2e wtk.	1/5 per vliegtuig	ex. R.V.
F. Geul	Hfdwtk.	2/5 per vliegtuig	ex. R.V.
G. E. Thijssen	2e wtk.	13/5 per vliegtuig	ex. R.V.
J. Stil	adj.-chef	22/5 m. s. „Oranje”	ex. E.V.
C. O. H. Hindriks	gezagv.	22/5 m. s. „Oranje”	ex. R.V.
L. J. P. Jaspers	Hfdwtk.	22/5 m. s. „Oranje”	ex. R.V.
R. Keizer	Hfdwtk.	22/5 m. s. „Oranje”	ex. R.V.
T. Sastroadmodjo	2e wtk.	22/5 m. s. „Oranje”	ex. R.V.
D. C. Claus	2e wtk.	22/5 m. s. „Oranje”	ex. R.V.
J. Plugge	1e stm.	22/5 m. s. „Oranje”	ex. R.V.
J. Staakman	1e stm.	22/5 m. s. „Oranje”	ex. R.V.
E. A. Zijlstra	employé	22/5 m. s. „Oranje”	ex. E.V.
Mevr. A. Boom-v.d. Maar	echtsg. empl.	22/5 m. s. „Oranje”	Gez.her.
Mevr. P. Hiskes-Koene	echtsg. empl.	22/5 m. s. „Oranje”	Gez.her.
Mevr. N. J. Fehr-Hielckert	echtsg. empl.	22/5 m. s. „Oranje”	Gez.her.
Mevr. B. Hulleman-v. Westendorp	echtsg. empl.	22/5 m. s. „Oranje”	Gez.her.
Mevr. M. J. B. Stuurman-Thijs	echtsg. empl.	22/5 m. s. „Oranje”	Gez.her.
Mevr. C. M. Boellaers-Hoogenbosch	echt. 2e wtk.	22/5 m. s. „Oranje”	Gez.her.

Wij roepen hun een hartelijk welkom in Indonesië toe.



Nieuw aangenomen:

R. L. Hessel	4e stm.	9/4 in dienst	
J. Oudra	4e stm.	11/4 in dienst	
L. M. Kaptein	4e stm.	17/4 in dienst	
C. F. Sheffmann	4e stm.	17/4 in dienst	
H. Veldkamp	4e stm.	18/4 aangekomen per „Poeloe Laut”	
W. F. Moningka	4e stm.	19/4 in dienst	
Ir. Ong Tjin Goan	loc. empl.	24/4 aangekomen per vliegtuig, gepl.	T.D./H.M.
Mej. Sri Tobijah	loc. empl.	28/4 in dienst, gepl.	
J. A. Dijkma	3e wtk.	29/4 per vliegtuig aangekomen	K.V.
H. J. de Graaff	4e stm.	13/5 per „Modjokerto” aangekomen	
E. H. Meyer	coast.-gez. v.	22/5 m. s. „Oranje” aangekomen	K.V.
H. J. Crijnen	4e stm.	22/5 m. s. „Oranje” aangekomen	
J. v. Driel	4e stm.	22/5 m. s. „Oranje” aangekomen	
Mej. M. H. L. Gribbling	verpl.	22/5 m. s. „Oranje” aangekomen	

Deze nieuwelingen heten wij hartelijk welkom bij de K.P.M. De varenden wensen wij bovendien een behouden vaart in de Indonesische wateren toe.



Mutaties:

Mr. W. Lagers	adj.-chef	28/4 overgepl.	Agentsch. Tg. Priok (Sub-Agent)
J. Maas	employé	29/4 overgeplaatst	V.R.V./H.K.
E. G. Gabeler	employé	6/5 overgeplaatst	V.Z./H.K. Agensch.
G. Bandsma	employé	6/5 overgeplaatst	Djambi.
D. v. d. Schilden	Gezagvoerder, tijdelijk afgekeurd voor de zeedienst, m. i. v. 28 April gedetacheerd bij de afd. N° D,		
P. Vos	2e wtk. m.i.v.	19/5 gedetacheerd:	bij de Bewakingsdienst Tg. Priok.

Jubilarissen :

W.E. Latuparissa	beambte Equipage Surabaya	35 jaar	13-6-1952
Hadji Moh. Arip	1e klerk te Bandjarmasin	35 jaar	17-6-1952
Birra	tukang te Makassar	25 jaar	2-6-1952
Mian	helper Keuken Petamburan	25 jaar	15-6-1952
J. J. H. A. Zindel	hoofdwerktuigkundige R.V.	25 jaar	27-6-1952

Met ontslag :

F. de Jong	employé	1/5	(op verzoek)
------------	---------	-----	--------------

Flatgebouw te Singapore:

In afwijking van het vermelde in de „Uitlaat“ van 1 April j.l. is de verwachting thans, dat de te bouwen flats in Singapore pas in April van het volgende jaar voor bewoning gereed zullen zijn.



Schrijven naar huis.

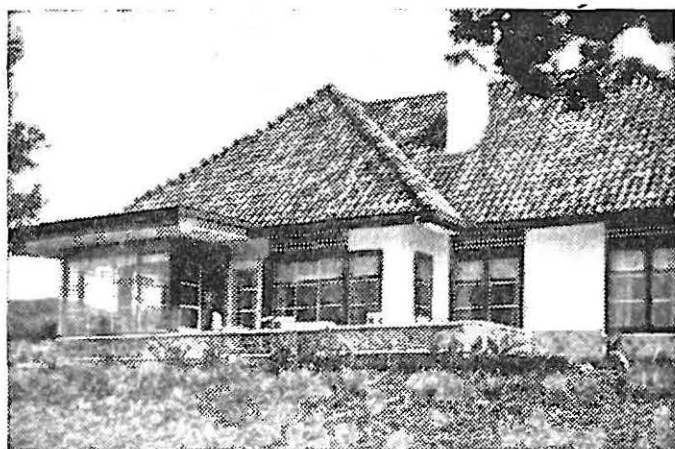
Reeds herhaaldelijk bereikten ons klachten uit Holland van ouders van onze personeelsleden, dat zij in maanden geen brieven van hun zonen hadden ontvangen. Deze klachten betreffen voornamelijk de ongehuwden onder ons personeel.

Wij verzoeken hen dringend geregeld naar huis te schrijven, zodat de betreffende ouders zich niet ongerust behoeven te maken.



Bungalow „Marinica“ (Brastagi):

Onze bedrijfseconoom, drs. Van den Kerckhoff maakte tijdens 'n verblijf in de nieuwe K.P.M.-bungalow „Marinica“ te Brastagi een serie prachtige fotos, waarvan hij ons enkele voor publicatie afstond. Men ziet hieronder een foto van de bungalow zelve en een van de vele uitzichten, die de omgeving biedt.



De bungalow



Het uitzicht

K.P.M.-„schepen van de week'

Meldten goede ontvangst

Op 4 April was de P.C.J.-uitzending „Het schip van de week" bestemd voor een aantal schepen van onze maatschappij. 2e Stuurman G. W. de Ruiter van de „Maros" schreef over de ontvangst:

„.....De uitzending heb ik uitstekend ontvangen in het Logeergebouw der K.P.M. te Djakarta. Vooral de uitzending van 19.36-20.01 uur Javatijd (eerste uitzending) werd schitterend ontvangen op de 13 meter, terwijl de tweede uitzending op de 19 meter slechter doorkwam. Bij de ontvangst waren tevens aanwezig de hoofdwerkt. Kers van de „Siaoe" en 4e stuurman Bikker van de „Sibigo". Allen genoten wij van deze uitzending en ik betuig U mijn hartelijke dank."

*

Hoofdwerktuigkundige Kers schreef ons:

„.....M'n diep erkentelijke dank wil ik uitspreken voor de gelegenheid, die U mij hebt geboden van de stemmen van vrouw en kinderen weer eens te horen; stemmen mij zo dierbaar, welke ik sinds twee jaar niet meer heb gehoord. Zo glashelder en zuiver was de ontvangst en zo volkomen waren hun stemmen.

De eerste uitzending was iets beter dan de tweede, doch beide waren zeer goed. Door omstandigheden bevond ik mij te Djakarta en dus niet op de „Siaoe" Ik luisterde op de 13 meterband."

*

Ook hoofdwerktk. H. J. Wijtenburg van het m.s. Musi kon een goede ontvangst melden.

„.....De voor mij bestemde familiegroeten heb ik keurig kunnen ontvangen. Woord voor woord was duidelijk."

*

Radiotelegrafist W. van Es a.b.v. het m.s. Buna Baai schreef uit Tandjong Priok:

„.....Op 4 April bevonden we ons in de Java Zee, een dag vóór aankomst te Tandjong Priok. De eerste uitzending heb ik beluisterd op het toestel van de 1e stuurman, een Philipstoestel met bandspreiding. We hebben de uitzending beluisterd op de 16.88 meter. De ontvangst was werkelijk uitstekend, zowel wat geluidsterkte als kwaliteit betreft. De herhaling heb ik beluisterd op de ontvanger van het radiostation. Aan de ontvangst van deze uitzending op de 19.71 meter mankeerde werkelijk niets. Ik ben nog in verbinding geweest met het m.s. „Bagan", waarvan de telegrafist seinde, dat alles uitstekend ontvangen was.

Dan had er op 7 April j.l. een herhaling plaats van „Het Schip van de Week"-programma, bestemd voor de „Karsik". Kapitein Bollman kon ons nu een goede ontvangst melden. Hij schreef:

„.....In aansluiting op mijn schrijven van 22 Maart '52 kan ik U tot mijn genoegen berichten, dat liggende te Mom-basa de herhaling van het groetenprogramma van 21 Maart, maar nu gericht op Afrika uitgezonden in de 25 meterband, uitstekend werd ontvangen. Alle stemmen kwamen duidelijk door. Het was voor allen een verrassing, dat

Schipbreukelingen attentie !

Vislijn, vruchtenpers en nylon houden

U in leven !

Een van de problemen, waarmee vele onderzoekers zich al lang bezighouden is, of schipbreukelingen ook in leven kunnen blijven als ze in een reddingsboot, of op een vlot geen voedsel en drinkwater hebben. Een Franse arts, Dr. Alain-Louis Bombard —aldus het „Dagblad voor de Scheepvaart"— heeft nu aangekondigd, dat hij binnenkort een wetenschappelijke expeditie zal ondernemen om te bewijzen, dat schipbreukelingen heel lang in leven kunnen blijven, uitsluitend van hetgeen de zee oplevert.

Dr. Bombard heeft zes maanden in een laboratorium in Monaco aan de voorbereiding gewerkt en hij zal nu op een reddingsvlot met vijf metgezellen de Atlantische Oceaan oversteken van Monaco naar Cuba. Het vlot wordt uitgerust met een zeil en een hulpmotor. De motor zal alleen worden gebruikt bij vertrek en aankomst in de havens. Men neemt aan, dat de reis ongeveer zes weken zal duren.

Volgens Dr. Bombard moeten schipbreukelingen op zo'n tocht tot een goed einde te brengen een vislijn, een vruchtenpers, een nylonfilter en een maat van een halve liter aan boord hebben. Hij grondt zijn beweringen o.a. op de ervaringen van een zeeman, die in de afgelopen oorlog —nadat zijn schip was getorpedeerd— 128 dagen op een vlot in de Stille Zuidzee rondreef. Deze man bleef in leven door rauwe vis te eten en daardoor ontdekte men, dat rauwe vis zoetwater bevat. Dr. Bombard heeft kunnen nagaan, dat voor één liter zoetwater drie kilo rauwe zeevis nodig

er reeds zo spoedig een herhaling kon plaats hebben.

Namens alle betrokkenen hartelijk dank"

*

Mevrouw N. F. Eijkelenboom-van Dam, Oranjestraat 64 te Sliedrecht stuurde bericht over de ontvangst van het P.C.J.-Koopvaardijprogramma van 4 April aan boord van onze Batoela.

„.....De uitzending van 4 April is op de „Batoela" prima ontvangen. M'n man berichtte mij, dat alles glashelder en duidelijk was. Het was of wij samen buiten op de bank zaten te babbelen. In een woord geweldig! zo schreef hij. spreken".

lijke dank overbrengen voor de gelegenheid mij gegeven om mijn man toe te Hiermede wil ik dan ook mijn harte-

is. Hiermede zijn dus de vislijn, de vruchtenpers en de halve litermaat verklaard. Maar die nylonfilter? Natuurlijk werd ook de vraag gesteld, hoe dr. Bombard scheurbuik dacht te voorkomen, de gevreesde ziekte voor alle schipbreukelingen. Daarvoor dient het nylonfilter. Door dit ongeveer anderhalf uur in het zeewater te drenken, verzamelt men ongeveer één ons plankton, dat bijzonder rijk is aan vitamine C, voldoende om scheurbuik te voorkomen.

Het is er dr. Bombard uiteraard niet alleen om te doen zijn stelling te bewijzen, maar ook —en vooral— om te bereiken, dat reddingsboten en reddingsvloten aan boord van schepen en vliegtuigen allen worden uitgerust met een vislijn, een vruchtenpers, een nylonfilter en een maat van een halve liter.

Wij hopen te zijner tijd het resultaat van deze avontuurlijke expeditie te kunnen vertellen.



Wij hebben vanavond geen stroom.

Negentig miljoen gulden voor nieuw H.A.L.-schip

Als straks de Holland - Amerika Lijn opdracht geeft tot de bouw van een nieuw passagiersschip van ca. 37.000 ton, dan zet deze rederij haar handtekening voor het grootste bedrag, dat ooit in Nederland met de bouw van één koopvaardijship gemoeid was: rond tachtig miljoen gulden.

Precies is dat bedrag nog niet op te geven, want zowel de werven, die mededingen naar deze enorme opdracht, als de maatschappij zelf zoeken nog naar een vorm, waarbij noch de een, noch de ander de nek kan breken over onvoorziene omstandigheden, die tegenwoordig zó vaak voorkomen, dat men beter van „voorzien onvoorziene omstandigheden kan spreken. Met de bouw van dit reuzenschip is drie á drie-en-een-half jaar gemoeid en dat is tegenwoordig — wat de snelheid der gebeurtenissen aan gaat — zo ongeveer een generatie.

Een reuzenschip van de Nederlandse koopvaardij — maar toch nog een klein reusje vergeleken met schepen als de *Queen Mary* en de *Queen Elizabeth*. Maar de Holland-Amerika Lijn wil die kant per sé niet op. De ervaringen met de *Nieuw-Amsterdam* zowel des zomers op de New York-Rotterdam-route als des winters met de „cruises“ in de West-indische wateren, blijven gunstig. Het schip is bij de Amerikanen zeer popu-

„Een zusterschip van de „*Nieuw-Amsterdam* dus? Stellig niet. Want een schip heeft een ziel en al zal die nieuwe creatie van onze vaderlandse scheepsbouwers dan ongeveer even groot zijn als de *Nieuw-Amsterdam*, het krijgt een heel apart karakter. Het zal ook een grotere snelheid krijgen. Niet om mee te doen aan de moderne jacht naar snelheid, maar om wat reserve-snelheid achter de hand te hebben, zodat —indien er door storm of mist vertraging veroorzaakt is— door het aanwenden van die extra-snelheid op het resterende traject de haven van aankomst toch op tijd bereikt wordt.

1000 arbeiders

Dus, als dan die order gegeven wordt, dan is die werf — of zijn de werven (het nieuwe schip zal waarschijnlijk in combinatie worden gebouwd, evenals met de „*Nieuw Amsterdam*“ het geval was— flink van werk voorzien. Inderdaad, zoiets betekent drie jaar werk voor 1000 arbeiders in de scheepsbouw.

Nog f 10 miljoen

Maar het betekent nog meer. Het betekent, dat er orders worden geplaatst bij de textielfabrieken in Twente en in Brabant, bij de houtindustrie aan de Zaan en in Eindhoven. Het betekent een welkome post voor de metaalnijverheid, voor de fabrieken van tafelsilver en van gordijnen. Het betekent bedrijvigheid voor de Leidse dekenfabrikanten. Er moet worden gezorgd voor het comfort van een gemeenschap van rond 2.000 mensen, (twaalfhonderd passagiers en zeven tot achthonderd leden der bemanning).

Dat gaat dan ook nog om een slordige tien miljoen gulden, die boven de bouwsom komen.

Orders in Nederland

„Der traditie getrouw, plaatsen wij alle opdrachten zoveel mogelijk in Nederland“, zegt directeur W. H. de Monchy. „Niet in de eerste plaats om op die manier deviezen te besparen, maar omdat de Nederlanders —in welk vak ge hen ook tegenkomt— vaklieden zijn, in de beste zin des woords.

En daarbij komt, dat ik de bouw, de inrichting en het varen van een Nederlands schip als een nationale zaak zie. Een Nederlands schip moet een visitekaartje van ons land zijn. Het vaart onze vlag en Nederlandse koopvaardij-officiëren hebben het commando. Maar het moet tegenover het buitenland ook een demonstratie zijn van Nederlands vakmanschap.

En de grote passagiersschepen, onder onze vlag een haven aanlopend moeten ook een demonstratie zijn van onze cultuur. Aan de *Nieuw-Amsterdam* hebben zeventig kunstenaars meegewerkt, elk op hun terrein — binnen-architectuur, smeedwerk, schilderijen enzovoort. Ook bij de bouw van het nieuwe schip zullen onze kunstenaars worden ingeschakeld.

Het nieuwe schip zal door turbines worden voortbewogen. De Holland-Amerika Lijn, steunend op decennia aan ervaring, is overtuigd, dat turbines — technisch en economisch — de meest ideale voortstuwing voor haar schepen betekenen.

Nieuwe snufjes? De tijd der grote uitvindingen schijnt —inderdaad: schijnt — voorbij. Dit geslacht heeft de radiotelegrafie en radiotelefonie zien overwinnen.

Radar, deze waarschijnlijk zegenrijkste uitvinding voor de scheepvaart, waardoor in de dikste mist tegenliggende schepen zich aftekenen op het projectiescherm, zal nog volmaakter kunnen zijn.

Atoom-energie als voortstuwing? „Ik geloof zeker, dat dit mogelijk is“, luidt het oordeel van de heer De Monchy. „Uitvoerbaar? Dat is een andere kwestie, vooral van economische aard“.

80 à 90% Amerikanen

Als dat nieuwe schip zal varen, dan komt weer die binding tussen land- en tuinbouw en scheepvaart, waarvoor het Nederlandse schip bovendien de functie van deviezenbron vervult. Elke reis moeten 2000 mensen worden gevoed en Amerikanen maken momenteel in het hoogseizoen 80 á 90% uit van de passagiers.

Een nieuw schip wordt gebouwd. Tijdens de bouw: welvaart voor duizenden Nederlanders. Tijdens de vaart: eveens welvaart voor duizenden Nederlanders.

NEDERLANDSE BAGGERAARS

Een Nederlandse baggervloot van 26 schepen zal naar Brazilië vertrekken. Het Zwolse Aannemersbedrijf van R. Boltje en Zonen N.V. heeft met de regering van Brazilië een contract gesloten tot uitvoering van een reeks havenprojecten. Begonnen zal worden met de aanleg van de havens Belun, Fortalega en Natal, waarvan de kosten zijn begroot op 200.000.000 cruzeiros (plus minus 40.000.000 Nederlandse florijnen).

Nog andere grote objecten zullen volgen.

Er is bijzonder veel animo onder Nederlandse werknemers voor dit project. Er waren reeds vele honderden sollicitaties op het Zwolse kantoor ontvangen, toen het contract nog maar nauwelijks was ondertekend.

SNELLER LADEN EN LOSSEN

levensbehoefte voor rederijen

Het laden en lossen in de havens dient sneller te geschieden. Dit is wel de conclusie, waartoe verscheidene sprekers zijn gekomen tijdens het driedaagse congres van de onlangs te Londen opgerichte „International Cargo Handling Company Organisation Association, dat medio Mei te Amsterdam is voortgezet.

Als spreker heeft ir W. H. Kruijff, directeur der K.N.S.M., zijn mening gegeven over de moderne los- en laadmethode. De ervaring —zeide hij— heeft de directies van vele scheepvaartmaatschappijen gedurende de laatste jaren geleerd, dat de voordelen, verbonden aan een snelle tocht over de oceaan volkomen te niet worden gedaan door het langdurige oponthoud in de havens. De schepen der K.N.S.M. liggen gedurende de helft van de reisduur in de een of andere haven. Ook al zou

de snelheid der schepen nog enkele mijlen kunnen worden opgevoerd, het zou weinig beperkende invloed hebben op de reisduur. Het spreekt dus vanzelf, dat het oponthoud in de havens dient te worden bekort.

Oplossingen

Ir Kruijff betoogde voorts, dat dit als volgt zou kunnen geschieden. Maak meer gebruik van trucks en tractoren.

Verander het scheepstype. Midscheeps bevindt zich de machinekamer, een ruimte, die evengoed in het achterschip zou kunnen worden gereserveerd. De vrijgekomen ruimte zou dan door zijn grote breedte een ideaal laadvolume bieden. Bovendien zou de vrijgekomen tunnelruimte voor lading kunnen worden benut. Verander de structuur van de ruimteluiken. Het openen en sluiten er van vergt te veel tijd.

Ten slotte merkte ir Kruijff op, dat er een goede samenwerking diende te bestaan tussen reders, scheepsagenten en stuwadoors.

Een belangwekkende discussie volgde op de rede van ir Kruijff, evenals op die van dr J. Ph. Backx, directeur van Thomsen's Havenbedrijf te Rotterdam,

op „factor mens” — humaan element — had gekozen. Na de lunch heeft het internationale gezelschap, daartoe uitgenodigd door de Scheepvaartvereniging Noord een rondvaart door de haven van Amsterdam gemaakt, tijdens welke een bezoek is gebracht aan het stuwadoorsbedrijf van de K.N.S.M. en van de N.V. Stoomvaart Mij Nederland en aan de N.V. Houtveem.

Toneelspelers naar Billiton

Op uitnodiging van de Billiton Maatschappij zal de K.P.M.-toneelgroep, die de vorige maand in Djakarta de twee bijzonder geslaagde opvoeringen gaf van het blijspel „Dear Ruth” („Per Luchtpost”) met de a.s. Pinksterdagen een bezoek brengen aan het eiland Billiton om aldaar twee voorstellingen te geven. De reis zal per vliegtuig worden gemaakt.

Voor de toneelgroep mag deze uitnodiging een bijzondere eer heten. Zij zal ongetwijfeld een aansporing zijn om met een volgend stuk nog betere resultaten te boeken. Wat dit betreft is uiteraard met de opvoering van „Dear Ruth” bijzonder veel geleerd.

BIJVERDIENSTE

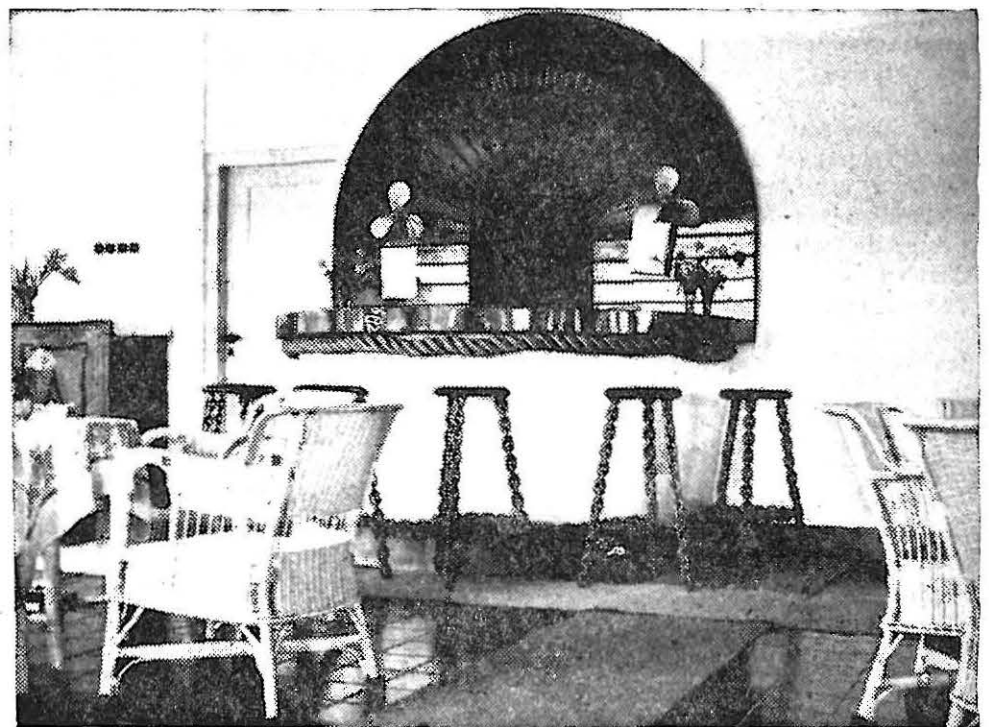
De uitgeverij A. W. Bruna' Zoon te Utrecht heeft een prijsvraag uitgeschreven voor een oorspronkelijke Nederlandse detective-roman. Deelneming hieraan staat open voor Nederlandse auteurs van wier hand nog nooit tevoren enig werk van een zelfde karakter in boekvorm is verschenen. Inzendingen worden ingewacht tot 1 September 1952.

De eerste prijs zal fl. 2000,—, de tweede fl. 750,— en de derde fl. 250,— bedragen, ongerekend uiteraard de normale verdiensten van 'n auteur, wanneer zijn boek eenmaal in de winkels wordt verkocht (auteursrechten).

De jury bestaat uit Max Dendermonde, mr. Jan Derks (oud-hoofdredacteur van „de Tijd”), mr. E. Elias (de „Praetvaer” uit „Elsevier”) en de Nederlandse schrijfster Eva Raedt-de Canter.

Ofschoon de reactie van „de Uitlaat” van de schrijflust van K.P.M.-ers over het algemeen niet veel merkt, is het toch mogelijk, dat de een of andere K.P.M.-er hier of daar in een gemotbalde hutkoffer 'n detective-manuscriptje heeft liggen, dat hij of zij zou willen insturen. Wij wensen hem of haar bij voorbaat succes.

K.P.M. — verblijf „Tjipajung”



Een geslaagde amateurfoto van de bar „t Muldertje”, zo genoemd naar de chef C.D., die tot de bouw ervan het initiatief nam.

Over hulp en berging

Interessante juridische problemen

De vele scheepsrampen, die de laatste maanden hebben plaats gehad en de volharding, waarmede werd getracht het schip in veilige haven te brengen, heeft sterk op de verbeelding van velen gewerkt. In „de Werfbode” van de „Ned. Dok- en Scheepsbouw Mij” vonden wij over dit onderwerp een artikel, dat wij hieronder (met enkele kleine aanpassingen) overnemen.

In vele kranten werd over dit onderwerp geschreven. Er werden veronderstellingen geuit en adviezen gegeven. In sommige gevallen werd eens even goed gezegd, hoe het anders en beter had kunnen worden gedaan!

Eén der veronderstellingen was, dat een kapitein aan boord van zijn schip blijft, om te voorkomen, dat het eigendomsrecht van het schip voor zijn rederij verloren zou gaan, wanneer hij het schip zou verlaten en dit door bergers in veilige haven zou worden gebracht. Deze veronderstelling is echter onjuist. Er is geen enkele rechtsregel — noch in Nederland, noch op internationaal terrein — die de bergers van een schip het eigendom daarvan toekent, indien dit schip door hen onbemand en zonder kapitein op zee wordt aangetroffen en in veilige haven wordt gebracht. Weinigen zullen weten, dat hieromtrent zelfs een uitdrukkelijke bepaling in het Nederlandse Wetboek van Koophandel voorkomt. Het is merkwaardig, hoe de dorre woorden van een wetbepaling tegen de achtergrond van de werkelijkheid plotseling tot leven worden gewekt. Het volgende staat n.l. in artikel 549 van het Wetboek van Koophandel te lezen:

„Wanneer een schip door de kapitein en het scheepsvolk wordt verlaten en door bergers wordt aanvaard, zal het de kapitein te allen tijde vrijstaan naar zijn schip terug te keren en het bestuur daarover te hernemen, in welk geval de bergers, dadelijk op straffe van verlies van aanspraak op hulploon en van gehoudenheid tot schadevergoeding, het bestuur aan de kapitein moeten overgeven.”

U ziet daaruit, dat een kapitein dus het recht heeft onmiddellijk weer bezit te nemen van zijn schip, zodra hij daartoe in de gelegenheid is. Dit kan dus niet het motief zijn voor een kapitein om aan boord te blijven. Het zou trouwens onjuist zijn om al te diep te gaan zoeken naar de motieven, die hem tot zijn besluit om aan boord te blijven hebben geleid. Het aannemelijkste is, dat hij aan boord bleef, omdat hij zijn schip niet wilde verlaten, alvorens met zekerheid vaststond, dat het niet meer behouden kon blijven, ook al bracht dit risico's voor zijn leven mee. Toch zal het onze lezers interesseren iets meer

te vernemen over de verschillende voorschriften, die in de Nederlandse wet voorkomen op het gebied van hulp en berging.

Andere artikelen

Art. 545 van het Wetboek van Koophandel begint met de volgende zin:

„Hulp aan in gevaar verkerende schepen, de zich aan boord daarvan bevindende goederen en de opvarenden wordt niet verleend en driftige of aangespoelde zaken worden niet geborgen, dan met toestemming van de kapitein, indien hij tegenwoordig is”.

Hieruit volgt dus, dat —hoewel de aanwezigheid van de kapitein niet van belang is, voor het eigendomsrecht van het schip— daaraan toch wel bepaalde gevolgen zijn verbonden. Zolang de kapitein aan boord is, heeft hij het gezag in handen en hij bepaalt, of hij assistentie van sleepboten of andere schepen al dan niet zal accepteren.

In het geval van de *Flying Enterprise* (Kpt. Carlsen) hebben de kranten zich onder meer afgevraagd, waarom de ook in de buurt zijnde Franse sleepboot *Abeille 15* geen assistentie heeft verleend en men heeft veronderstellingen geuit over concurrentie en n-a-ijver tussen de Engelse en Franse sleepers.

Uit bovenstaande zinsnede blijkt, dat het uiteindelijk alleen de kapitein te beslissen had, of hij naast de hulp van de Engelse sleepboot *Turmoil*, hulp van de Franse sleepboot wilde aanvaarden en het is dus waarschijnlijk, dat het niet verlenen van deze assistentie berustte op het inzicht van de kapitein, dat dit niet noodzakelijk was.

Nu de bergers van een in nood verkerend zeeschip —zelfs al is daarop niemand meer aanwezig— niet het eigendom van het geborgen schip blijken te krijgen, hebben zij natuurlijk wel aanspraak op hulploon. Ook hier geeft de volledige wet een duidelijk en levendig beeld van de omstandigheden, waaronder de bergers aanspraak op hulploon kunnen maken.

No cure, no pay

Artikel 552 van het Wetboek van Koophandel luidt n.l.:

„Voor de hulp, met gunstig gevolg verleend aan in gevaar verkerende schepen, de zich aan boord daarvan bevindende goederen, de vracht en de opvarenden, voor het redden van het

leven van schipbreukelingen en voor het bergen van driftigen en van aangespoelde zaken, is hulploon verschuldigd.

Let op de woorden „met gunstig gevolg”. Als de bergingspogingen dus geen succes hebben, bestaat er geen aanspraak op hulploon! No cure, no pay!

Verder is voorgeschreven, dat het hulploon nimmer de waarde van de geredde zaken zal mogen overtreffen en dat het hulploon in geval daarover verschil van mening tussen de reder en de bergers bestaat, door de rechter naar billijkheid wordt vastgesteld.

Aangezien het in dergelijke omstandigheden natuurlijk kan voorkomen, dat de kapitein van een schip, dat in nood verkeert, gedwongen is een aanbod van bergers om zijn schip in veilige haven te brengen te aanvaarden voor een veel te hoog bergingsloon, is een bepaling in de wet opgenomen, dat de rechter de overeengekomen vergoeding kan wijzigen, indien deze hem niet billijk voorkomt. Ook het omgekeerde geval kan zich echter voordoen, n.l. dat achteraf een te laag bergingsloon blijkt te zijn overeengekomen, indien men de omstandigheden, waaronder de berging is geschied, in aanmerking neemt.

Om te bewijzen, dat niet alle wetbepalingen voor een gewone Nederlander onleesbaar zijn, volgt hier de letterlijke tekst van artikel 555.

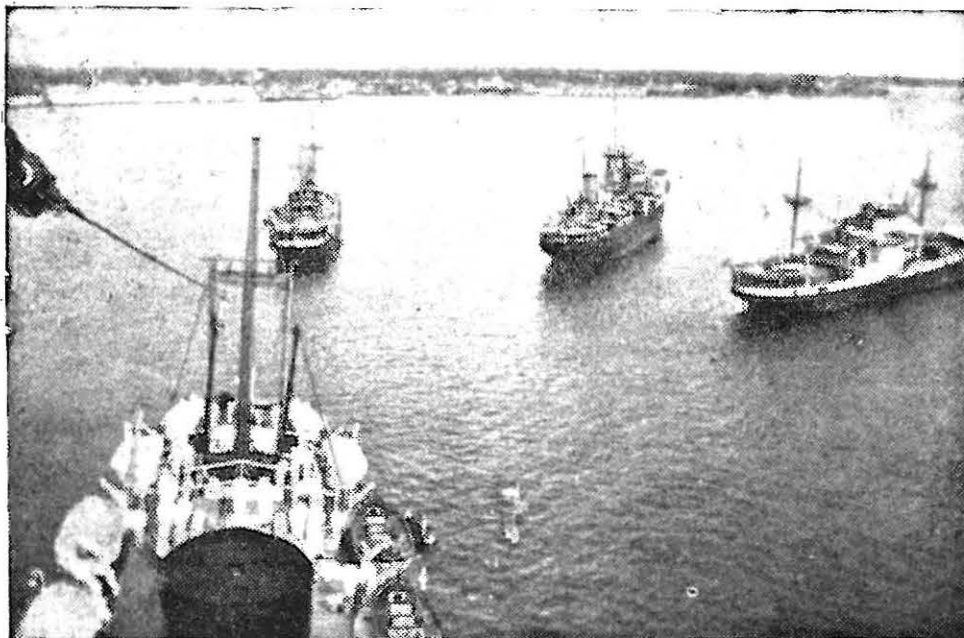
„Iedere overeenkomst omtrent hulploon, aangegaan tijdens en onder de invloed van het gevaar, kan op vordering van een der partijen door de rechter worden vernietigd of gewijzigd, wanneer deze van oordeel is, dat de overeengekomen voorwaarden niet billijk blijkt te zijn”.

Verder is in de wet vastgelegd, dat indien de hulp is verleend door een ander schip, de reder, de kapitein en de leden van de bemanning allen aanspraak hebben op een deel van het hulploon. Indien over de verdeling geen overeenstemming wordt bereikt, is het weer de rechter, die daarover heeft te beslissen. Het hulploon is verschuldigd door de reder van het geborgen schip en een uitdrukkelijke bepaling is in de wet opgenomen, dat de bergers nimmer de kapitein en andere opvarenden van het geborgen schip persoonlijk kunnen aanspreken voor hulploon. Hetzelfde geldt ook voor de redding van een opvarende van een schip, die over boord slaat. Indien deze wordt gered, kan degen die hem redt, hem nimmer persoonlijk hulploon vragen doch de reder van het schip, waarop de drenkeling thuishoort is dan het hulploon verschuldigd.

Slot: zie pag. 12

K.P.M.-schepen boden hulp

K.J.C.P.L.-er „Tjiluwah" zat vast



De stm. locaalvaart Djoko Suwarno (a.b. m.s. „Palar") maakte —o.m.— bovenstaande uitstekende foto van de K.P.M. -schepen „Waingapu", „Karaton" en „Kasimbar", die assistentie verlenen aan het (nieuwe) K.J.C.P.L.-schip „Tjiluwah", dat voor de haven van Makassar op een rif was gelopen.

slot: Hulp en berging.

te behouden— daarvoor zeker een veel hoger bedrag toekennen dan wanneer de kapitein op het schip was gebleven en daarmee dus te kennen had gegeven dat de reder het schip nog niet als redeloos verloren beschouwde.

In zoverre zou de volharding, die kapitein Carlsen heeft getoond, indien de berging was gelukt, zeker financiële voordelen voor zijn rederij hebben opgeleverd.

Een scherpzinnig lezer zal bij het bovenstaande wellicht op de gedachte gekomen zijn, dat de Nederlandse wet blijkens bovenstaande citaten nu wel voorschriften op dit gebied bevat, doch dat deze toch op het geval van de *Flying Enterprise*, —een Amerikaans schip waaraan door een Engelse sleepboot hulp werd verleend— niet van toepassing zullen zijn. Dit is inderdaad juist. Doch op 23 September 1910 is te Brussel een verdrag over hulp en berging gesloten tussen een aantal landen, welk verdrag nog steeds van kracht is. Een groot aantal landen heeft dit verdrag ondertekend en daartoe behoren o.m. de Verenigde Staten van Amerika, Engeland en Nederland.

Hoewel de bepalingen van dit verdrag minder uitgebreid zijn dan de bepalingen van de Nederlandse wet, komt de strekking daarvan toch geheel met de Nederlandse voorschriften overeen.

Ontwikkeling van scheepvaart- en goederenverkeer

Toen de Nieuwe Waterweg, dank zij het doorzettingsvermogen en de volharding van Pieter Caland—wiens overlijden in 1902 dezer dagen te Rotterdam is herdacht —eenmaal gegraven was, lag er voor Rotterdam een toekomst vol mogelijkheden in het verschiet. Niemand heeft toen kunnen vermoeden hoe groot die mogelijkheden waren. Zelfs, zo mogen wij wel aannemen, Caland niet.

Rotterdam werd de grootste haven van Europa. De haven had in 1938 een goederenomzet die groter was dan van Londen, Hamburg en Antwerpen.

Men krijgt uit bovenstaande cijfers een vrij goed beeld van de even snelle als grote vlucht, die het scheepvaart- en goederenverkeer over en voor Rotterdam nam en we nemen daarvoor het aantal zeeschepen, dat in de haven van Rotterdam arriveerde met daarachter de tonnage:

jaar	aantal schepen	Mrt.
1850	1940	346.186
1875	3390	1.411.828
1900	7362	6.359.794
1910	9630	10.876.507
1913	10527	13.047.465
1919	4632	5.221.416
1925	11124	16.864.105
1930	12350	20.535.930
1938	15360	24.721.542
1945	1344	2.063.622
1946	4464	5.911.539
1947	5974	9.883.446
1948	8502	12.670.901
1949	11604	15.711.744
1950	12883	20.410.334
1951	13709	23.160.978

De cijfers demonstrenen vrij duidelijk de enorme vlucht, die de haven van Rotterdam, dank zij de Nieuwe Waterweg, heeft kunnen nemen. Nog is het peil van 1938 niet bereikt. Stelt men 1938 namelijk op 100, dan geven de jaren sedert 1945 het volgende percentage van binnengekomen zeeschepen te zien: 29.1; 38.9; 55.4; 75.5; 83.9 en 89.3%.

Maar goed, dat is hier de vraag niet. Het feit, dat Rotterdam dit jaar door bijna 14000 zeeschepen werd bezocht, dagelijks dus door bijna 50, geeft het beeld van de ontwikkeling der haven, die door P. C. Calands Nieuwe Waterweg een open verbinding naar zee kreeg.

HUISDIEREN IN INDONESIE

Het employeetje.

Afstamming: Het employeetje stamt af van het kantoorbediendetje of het oveeweeërtje.

Voorkomen: Het employeetje komt overal voor, vooral in bars en in onbewoonbaar verklaarde en onverklaarbaar bewoonde huizen. Verder in gudangs en in kampen.

Onderhoud: Het employeetje eist zeer weinig onderhoud. Het voederen geschiedt op onregelmatige tijden door 'n zogenaamde „kokkie".

Nuttigheid: Het employeetje schrijft briefjes en rapportjes en doet verder alles waar het pepeetje (sjeffe) geen zin in heeft.

Dr. D. Stallaert v. Gelre,
in het „Internatio Maandblad"