

Nationaal monument voor de Koopvaardij

Ontwerp van beeldhouwer Reyers gekozen

In scheepvaartkringen te Amsterdam en te Rotterdam nam men kort na de oorlog het initiatief tot het oprichten van een monument, ter ere van de prestaties van de Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd. Hiertoe werd de Stichting „Nationaal Monument voor de Koopvaardij” in het leven geroepen, die over een bedrag van ongeveer fl. 180.000 de beschikking kreeg. Deze som was merendeels door belangstellenden uit scheepvaartkringen bijeengebracht. Het monument zou te Rotterdam moeten verrijzen, aangezien op Amsterdam reeds de keuze met betrekking tot het nationale monument ter herdenking van oorlog en bevrijding was gevallen.

Een geschikte plaats voor dit monument werd het terrein vlakbij de nieuwe Leuvenhavenbrug geacht. Zowel van de rivier af, als van de stad uit zou op die plaats het monument te zien zijn.

Teneinde een ontwerp voor een monument te krijgen, schreef de Stichting onder vier beeldhouwers en twee architecten een besloten prijsvraag uit.

VOORZITTER R. V. BESTUUR BEZOekt INDONESIE

Mr. D. A. Delprat, voorzitter van de Raad van Bestuur van onze maatschappij, heeft in zijn functie van directeur van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” een kort bezoek aan Indonesië gebracht. Mr. Delprat arriveerde met de Oranje van 23 Juli j.l. en vertrok een week later met hetzelfde schip weer naar Nederland.

Mr. Delprat heeft een bezoek gebracht aan ons Hoofdkantoor en een onderhoud gehad met onze directoren. Hij bezocht voorts de etablissementen en inrichtingen der K.P.M. te Tandjong Priok, het K.P.M.-huizencomplex op Kebajoran en aan het Logeergebouw.

Er werd een ontwerp gevraagd voor een monument, dat de betekenis uitdrukt van de offers van persoon en goed, gebracht door de Nederlandse koopvaardij en van de door haar leden betoonde moed en plichtsbetrachting in de strijd van de Geallieerden in de jaren 1940 — 1945, bekroond met de bevrijding van ons vaderland.

Bij de beschouwing van de inzendingen kwam de jury tot een schifting. Drie ontwerpen bleven er tenslotte over en uit deze drie heeft de jury, waarin zitting hadden drs. J. C. Ebbinge Wubben, directeur van het Museum Boymans te Rotterdam, prof. A. M. Hammacher, directeur van het Rijksmuseum Kröller-Müller, en ir C. van Traa, directeur van de Dienst Stadsontwikkeling en Wederopbouw te Rotterdam, een keuze gemaakt.

„Ruggegraat”

Het ontwerp onder het motto „Ruggegraat” werd geacht het meeste het evenwicht tussen de vorm en de gedachte, die het ontwerp moet uitdrukken, te hebben bereikt. Men heeft dit ontwerp van de Amsterdamse beeldhouwer W. L. Reyers gekozen.

GEZAGVOERDER WASTERVAL COMMODORE.

Gezagvoerder Pothof, aan wie op 6 Juni j.l. de commodore-vlag onzer maatschappij aan boord van de „Camphuys” werd uitgereikt, heeft deze niet lang kunnen voeren. Hij is n.l. op 28 Juli per vliegtuig naar Nederland teruggekeerd om, na het genieten van verlof, met pensioen te gaan. Als zijn opvolger tot commodore is thans aangetreden gezagvoerder R. D. Wasterval.

Aan boord van het m.s. „Van Riebeeck”, waarover gezagvoerder Wasterval het commando voert, is hem dezer dagen de commodore-vlag overhandigd. Het schip lag te Tandjong Priok. De plechtigheid werd o.m. bijgewoond door de leden van de directie van onze maatschappij en het hoofd van de dienst van Scheepvaart der Republiek Indonesië.

De redactie was voornemens een te Soerabaia genomen, bijzonder geslaagde foto van de „Camphuys” met de commodore-vlag in dit nummer af te drukken. De gebeurtenissen hebben deze goede bedoeling achterhaald.

„REYNIERSZ” TOCH GELICHT.

In het Mei-nummer van „de Blauwe Wimpel” hebben wij gelezen, dat het wrak van het K.P.M.-schip „Reyniersz”, dat — varende in Duitse dienst — gedurende de jongste Wereldoorlog als „Sperrbrecher 23” kort na de capitulatie op een mijn is gelopen in de Kieler Bocht, thans is gelicht. Het schip zal weer voor gebruik in gereedheid worden gebracht.

Het zal, als het is hersteld, echter niet meer voor de K.P.M. gaan varen. Deskundigen van onze maatschappij, die het wrak in ogenschouw hebben genomen, waren van mening, dat het voor ons niet langer bruikbaar was.

Afscheid Mevr. Wasterval

Wie op Dinsdagochtend 29 Juli zo tegen tien uur langs de verschillende afdelingen van het Hoofdkantoor wandelde, zal vele verlaten bureaux hebben aangetroffen, welks normale „bezetters” zich op dat moment bevonden op de Tikkerij. Hier nam n.l. het hoofd van deze afdeling, mevr. J. M. Wasterval —zuster van de commodore onzer vloot— afscheid van haar personeel en van de vele anderen in het bedrijf, die haar tot dit doel de hand kwamen drukken. Mevr. Wasterval —de „moeder” van de „jongens en meisjes” van de Tikkerij, zoals zij zelf hen pleegt te betitelen— is met verlof naar Nederland vertrokken om in aansluiting daarop met pensioen te gaan. Mevr. Wasterval diende de K.P.M. 26 jaren.

Zij werd toegesproken door de heer Hart, directie-secretaris, die niet alleen sprak uit naam van de velen, die om mevr. Wasterval heen stonden geschaard, maar ook namens alle vrienden overal waar de maatschappij zich bevindt, die met grote erkentelijkheid terugdenken aan de allerprettigste samenwerking, die zij van mevr. Wasterval mochten ondervinden. De heer Hart releveerde, hoe mevr. Wasterval haar afdeling op voortreffelijke en kundige wijze had geleid, een afdeling die een belangrijke schakel vormt in de organisatie van het hele bedrijf. Daarnaast heeft mevr. Wasterval haar personeel steeds met raad en daad bijgestaan en met hun wel en wee meegeleefd. Het is dan ook geen wonder, dat van alle zijden de wens werd uitgesproken om mevr. Wasterval bij haar afscheid enkele blijvende herinneringen aan haar K.P.M.-jaren mede te geven, te weten

een zilveren broodschaal met inscriptie en een handtas van krokodillenleer. Daarnaast een boek met talloze handtekeningen, woorden van erkentelijkheid en van afscheid benevens meer dan wel min kunstzinnige illustraties, waaruit de grote waardering sprak, die men in het gehele bedrijf voor mevr. Wasterval koesterde. De heer Hart wenste de scheidende een goede reis en een prettig verblijf in Nederland toe en gaf daarna het woord aan de heer Samtari, vertrouwelijke typist der maatschappij, die mevr. Wasterval in de Indonesische taal namens het Indonesische personeel van de afdeling toesprak.

Tot tranen toe bewogen dankte mevr. Wasterval de sprekers voor de tot haar gerichte woorden en voor de prachtige geschenken, die zij bij haar vertrek uit Indonesië en haar afscheid van de maatschappij mocht meenemen. Zij memoreerde hoe zwaar haar dit afscheid wel viel, doch zij zeide te beseffen, dat voor iedereen eenmaal de tijd komt om afstand te doen van hetgeen hem of haar dierbaar is geworden. Zij dankte iedereen in het bedrijf voor de prettige samenwerking. Zich tot haar „jongens en meisjes” van de Tikkerij richtend, sprak mevr. Wasterval de hoop uit, dat zij onder het nieuwe afdelingshoofd —mev. Ulrich— met dezelfde toewijding zouden blijven werken. Tot slot sprak mevr. Wasterval de wens uit, dat het hun in de toekomst in alle opzichten wel zoude mogen gaan. In de Indonesische taal sprak mevr. Wasterval woorden van gelijke strekking tot het Indonesische personeel van haar afdeling.

Nadat de tranen waren gedroogd en de glazen met orange-crush, grape fruit juice en andere limonades waren bevochtigd, en de meisjes van de Tikkerij met koek en gebak rondgingen, bleef men nog tot ongeveer 11 uur bijeen, op welk moment mevr. Wasterval door de president-directeur en de leden der directie zou worden ontvangen. Mevr. Wasterval moest ten afscheid talloze handen van leden van het K.P.M.-personeel drukken.

NEDERLAND:

Leverancier van schepen

In het tweede kwartaal van 1952 —aldus „Lloyds' Register of Shipbuilding Returns”— waren er op de scheepswerven in de gehele wereld (met uitzondering van China, Polen en Sovjet-Rusland, die geen cijfers opgeven) 1190 schepen in aanbouw, in totaal 5.614.183 tons metende, een geringe vermindering (van 66.385 tons) vergeleken met het eerste kwartaal. Hiervan bouwde Engeland er 343, in totaal 2.076.241 tons, hetgeen 194.380 tons minder was dan in het eerste kwartaal.

Op de tweede plaats —gerekend naar tonnage in aanbouw— stonden de Verenigde Staten van Amerika (636.064 t.) gevolgd door Japan (456.633 tons), West-Duitsland (405.806 tons), Nederland (402.082 tons), Frankrijk (389.330 tons), Zweden (331.993 tons), Italië (298.581 tons), Noorwegen (146.996 tons), Denemarken (107.277 tons) en België (103.300 tons).

De Nederlandse scheepswerven waren in het tweede kwartaal onder de grootste leveranciers van schepen aan de wereldkoopvaardijvloot. Zij stonden —na Zweden, wiens in aanbouw zijnde schepen voor 61.6% bestemd waren voor buitenlandse opdrachtgevers— op de tweede plaats met 55.6%, gevolgd door Japan (52.9%), W. Duitsland (42.5%) en Engeland (30.2%).

De landen, die door eigen bouwprogramma's en orders aan buitenlandse werven hun koopvaardijvloot het meeste aanvulden, waren Engeland, Amerika, Noorwegen en Frankrijk.

Indonesië

Sedert enkele maanden komt ook Indonesië voor onder de scheepsbouwende landen, waaromtrent „Lloyds Register” pleegt te rapporteren. Over het tweede kwartaal van 1952 stond Indonesië te boek als bouwende 6 motorschepen, in totaal metende 1.080 tons, een stijging sedert het eerste kwartaal (toen er 3 schepen in totaal 430 tons in aanbouw waren).

Dit is no. 8 - zevende jaargang van

de Uitlaat

Personeels en voortlichtingsorgaan 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

Koopvaardij-monument

Mensen- en zelfkennis

Douane-invoerrechten

Van dit en dat

Reunie „Oud Roest”

GEEN WERK MEER, TOCH TEVREDEN

Hierbij dan het eerste onderhoud, dat het dagblad „de Telegraaf” had met een gepensioneerde. De werknemer in een status met alle lusten en lasten er van, uitgezonderd dan de financiële.

„Bij deze gesprekken hebben wij ons bepaald tot de mensen van alledag. Het interesseert U noch ons, hoe zich als gepensioneerden zullen houden een president van de Hoge Raad en mannen als Churchill, Abe Lenstra en bijv. de koning-keizer van Abessinië, Hailé Selassié, of een minister. Hun leven is zo anders dan het onze. Toch komen ook zij er mee te zitten. Eenmaal gaan de scherpe puntjes en de felle kanten er af en dan..... ?

Niet ieder is gelijk die hoogste staatsdienaar in een vrije, machtige staat in het Verre Oosten, door Rudyard Kipling zo treffend beschreven, die, toen hij zijn tijd van heengaan gekomen achtte — hij ging heen op het hoogtepunt van zijn carrière — de bedelnap nam en met een lendedoek omgord langs de stoffige wegen trok tot hij de hoge bergen bereikte, waar hij zich neerzette als hermiet en, bemind door mens en dier, het aardse einde vond. Na nog éénmaal zijn oude kunde van leider en organisator te hebben getoond en gans een dorp van overstromingsgevaar te hebben gered.

Neen, het gaat ons om U en mij. Wel is vreemd, dat men toch altijd een beetje schroomvallig is bij het stellen van vragen. Het is niet of die pensionnering een degradatie betekent. We moeten er uit, sommigen met de aanmerking „bene meritis de patria”, enkelen met een lintje, nog meer met een goed gemeend en hartelijk woord van afscheid — „U gaat een otium cum dignitate tegemoet”, „Een waarlijk verdiende rust”, „U gaat welverdiend rusten”, e.d. — en nog weer veel meer met een fauteuil, een schemerlamp, een mooie plant, of zo maar een bos losse bloemen. Maar gaan moeten ze.

En weet U, wat mij die eerste gepensioneerde — hij zat kwiek en gebruid door de zon in een gemakkelijke stoel — antwoordde, toen ik hem vroeg hoe hij het vond? „O, ik wil er best uit. Vervelen? Niks hoor. En zeker niet op een dag als vandaag met dit weertje en met de 1ste Juni in zicht, nou

„De eerste Juni? O — het visseizoen bedoelt U?”

„Ja, dacht U, dat ik dan één dag thuis ben? Dan moet het al heel raar weer zijn, meneertje

„En 's avonds?”

„Kaarten, meneer. Bridgen. Mijn vrouw en ik zijn er beiden gek op. En we hebben burens en kennissen en ook nog familieleden, die er nog gekker op zijn. En dan onze bioscoopavondjes, hè! En voor de rest: ik ben een reuzeliefhebber van wandelen. En fietsen. En zolang je dat nog kunt doen, geen zorg hoor. En lezen. Er zijn nog zoveel boeken in de leeszaal, waar ik nooit aan toe ben gekomen

„Geen liefhebber van tuinieren? Men zegt, dat tuinieren het leven verlengt. Het houdt de geest wakker en het lichaam in actie”.

„Nee, dat niet. Nooit aan gedaan hè, maar misschien — je weet niet waar je nog eens komt te wonen — heb ik er dan wel aardigheid in. Ik heb ook aardigheid in knutselen. U moet ons motorbootje eens zien. Dat ligt er nu in. En het mag worden gezien. Ik heb het helemaal alleen opgeknapt”.

„Of ik goed slaap? Maar meneer, ik slaap altijd goed. Slapen is een heerlijke gave van de natuur, zegt mijn dokter, en hij heeft gelijk ook. Heus, zet U mij maar onder de gelukkigen”.

„Kinderen!”

„Die zijn de deur uit, al jaren, maar wij kunnen best met hen opschieten. Ook met de aangetrouwden. Zij zijn net zo gek op schoonmoeder als op hun eigen moeder. Wij gaan dan ook nogal eens naar hen toe”.

„Hoe lang is U nu al met pensioen?”

„Van verleden jaar Mei af. Ja, de tijd gaat vlug. Nog een aardig afscheid gehad. Deze stoel gekregen en moeder kreeg een schemerlampje. Ik zie de oude collega's nog wel eens en de zaak gaat goed. Dat interesseert ons natuurlijk. Wij houden door een paar intieme kennissen van vroeger nog altijd een beetje contact, hè”.

„Nog een keer geassisteerd? In de drukke tijd?”

„Neen, principieel niet. Als je er eenmaal uit bent, moet je er uit blijven vind ik, anders wordt het toch maar half werk. En voor mijn opvolgers zou het ook niet plezierig zijn. Wel houd ik hier en daar nog een paar boeken bij,

maar dat is liefdewerk. Voor de buurtvereniging o.a. Ze zijn daar wat blij, dat ze er een man van het vak hebben bijgekregen. Ze hebben mij zelfs in het bestuur gekozen”.

Een gelukkige greep, dit eerste gesprek met een tevreden gepensioneerde, die weg weet met zijn vele vrije tijd, het hoogste geluk op aarde. Er zullen er ook zijn, die het niet verstaan.

(Deze serie wordt in het volgende nummer van „de Uitlaat” voortgezet en zal, naar wij hopen, aanleiding geven tot discussie. Red.)

RECLAME MATERIAAL UIT NEDERLAND.

In het portaal voor de directiekamer in het Hoofdkantoor staat een tweetal diorama's opgesteld — respectievelijk van het Tobameer en van de Baai van Gorontalo — dat een onderdeel vormt van een viertal van deze Indonesische taferelen, welke kortelings uit Nederland zijn gearriveerd. Zij zullen door de afd. P. & T. worden gebruikt als K.P.M.-reclamemateriaal op in Indonesië te houden tentoonstellingen.

Behalve genoemde diorama's is er nog een draaischijf, waarop de schepen van onze maatschappij in silhouet zijn afgebeeld, alsmede een dienstregeling der K.P.M. in relief. Een diorama van het havenbedrijf te Tandjong Priok is nog in bewerking en zal later naar Indonesië worden gezonden.

De beide andere diorama's zijn afbeeldingen van een kampongstraat op Bali en van sawahs in de buurt van Garut. Alle diorama's zijn uiteraard verlicht.

Volgens kenners is vooral het gezicht op de Baai van Gorontalo bijzonder goed getroffen. Het is jammer, dat nergens uit blijkt, dat het schip dat men in de baai ziet liggen, de K.P.M.-er *Bontekoe* is. Het komt ons trouwens voor, dat het verband tussen de diorama's en de K.P.M. soms wat ver te zoeken is. Behalve, dat op de houten omlijstingen der diorama's de initialen van onze maatschappij staan, hebben de taferelen weinig met de scheepvaart te maken. Over de afwerking van de diorama's hebben wij niets dan lof.

Mensen- en zelfkennis noodzakelijke attributen

In het vorige artikel hebben wij aangetoond, dat hetgeen de arbeidersbeweging in georganiseerde strijd o.a. heeft gewild — dat de werker als volledig mens in het bedrijf dient te worden beschouwd en beoordeeld — met succes is bekroond en in de personeelsbeoordeling thans geschiedt.

Daarmee is aan de leidinggevers een taak toegewezen, die zij vroeger niet kenden en wel een bijzonder moeilijke en verantwoordelijke.

Maar, behalve dat van de zijde der arbeidersbeweging werd gestreefd naar een volledige erkenning en waardering van de mens en de werker in een bedrijf, vereist het moderne personeelsbeleid in het grote bedrijf, dat de leidinggevers (dat zijn zij, die voortdurend met het personeel omgaan) zich een eerlijk en zuiver oordeel over hun mensen vormen en dit oordeel vastleggen in een beoordelingsstaat, opdat de hogere leiding inzicht krijge in de kwaliteiten, mogelijkheden en gedragingen van het personeel.

Dat men in het moderne bedrijf dus eist, dat de leidinggevers in staat zijn hun mensen te beoordelen, is volkomen billijk. Ieder, die leiding geeft aan mensen, moet zich een zuiver zakelijk, eerlijk en verantwoord oordeel over zijn mensen kunnen vormen. Dit behoort tot de kwaliteiten, die een leidinggevende dient te bezitten.

De wens van de arbeidersbeweging en de eisen van modern personeelsbeleid lopen hierin dus parallel. In het moderne grote bedrijf moet de hoogste leiding een duidelijk inzicht hebben in de eigenschappen, bekwaamheden en de gedragingen der werkers. Aan de hand van de gegevens daaromtrent is het dan mogelijk de werkers duidelijk te maken, waarin zij zich kunnen verbeteren, waarin ze nog tekort schieten. Met andere woorden: de werkers te corrigeren en op te voeden. Wanneer de werkers in het bedrijf terecht als volledige mensen willen worden beschouwd en behandeld, behoren zij zich ook in alle opzichten als ernstige, fatsoenlijke, verantwoordelijke en plichtsgetrouwe mensen te gedragen. Het inzicht daarin of zij dit inderdaad doen en zo niet, waarin zij zich kunnen verbeteren, biedt de Personeelsbeoordeling.

Het beoordelen van mensen

Nu is het zo, dat wij allen dagelijks en vele malen op een dag mensen beoordelen. Iedere mens, die wij op onze levensweg ontmoeten, wordt door ons bewust of onbewust beoordeeld. Wij vinden iemand een prettig mens, een aardige kerel, of proberen zo spoedig mogelijk van hem af te komen. Wij mogen iemand graag, vinden hem een geschikte, plezierige kerel of wij „motten hem niet”.

Heel dikwijls — misschien wel in de meeste gevallen — is dit oordeel helemaal niet juist en zeker niet gefundeerd. Het is veel meer een onmiddellijke reactie, waarbij onze gevoelens, sympathie en antipathie een grote rol spelen. Het gaat buiten ons bewustzijn om en het is niet een bezonnen en bezonken, op feiten en gegevens opgebouwd, redelijk oordeel, dat wij kunnen motiveren, duidelijk en aannemelijk kunnen maken.

Het beoordelen van mensen in en naar hun werk biedt echter mogelijkheden om wél op grond van feiten en gegevens, dus met grote mate van nauwkeurigheid vast te stellen, hoe iemand handelt en zich gedraagt. Men kan zich dan een oordeel vormen, zonder dat daarbij de persoonlijke gevoelens van de beoordelaar en zijn instelling tegenover de beoordeelde parten spelen en op het oordeel van invloed zijn.

Toch blijft het een moeilijke taak. Wij willen naar drie kanten proberen duidelijk te maken, waar deze moeilijkheden liggen.

Moeilijkheden bij oordeelsvorming.

Een eerste bron van moeilijkheden bij de oordeelsvorming ligt in het volgende. Wij leren iemand kennen uit zijn werk, zijn houding, gedrag en manier van optreden. Nu is het echter helaas zo, dat de werkelijke gezindheid van iemand vaak anders is dan uit zijn gedragingen en uitingen blijkt. Er is dikwijls een groot verschil tussen iemands karakter, drijfveren, motieven en zijn manier van doen. Men kan b.v. nauwkeurigheid tonen in het werk, omdat men een sterk verantwoordelijkheidsbesef heeft, maar ook uit angst voor z'n superieuren van wie men bij onnauwkeurigheid een berisping vreest, of omdat men een „pietepenter” is.

Vriendelijkheid kan voortvloeien uit innerlijke gesteldheid, maar evenzeer

uit „kruiperigheid”, uit verlangen om „een goede beurt te maken”. Sommige mensen zijn brutaal uit zucht om op te vallen — strijdlust dus — terwijl anderen brutaal optreden enkel en alleen uit angst.

Er zijn mensen, die fouten maken uit slordigheid, anderen uit gebrek aan inzicht en routine. Weer anderen, omdat ze geen aardigheid in het werk hebben, of omdat ze er de kop niet bij hebben, wegens huiselijke zorgen, verdriet of innerlijke spanningen. Er is geen rechtlijnig verband tussen gedrag en geesteshouding.

Om gedragingen van mensen te kunnen verklaren is psychologisch inzicht nodig, grote mensenkennis en dus zelfkennis, want deze gedragingen kunnen het gevolg zijn van zeer uiteenlopende motieven, veroorzaakt zijn door zeer verschillende drijfveren.

Verder worden de gedragingen van mensen vaak zeer sterk beïnvloed door de omstandigheden, waarin zij verkeren. Sommigen „likken” naar boven en „trappen” naar beneden.

Dit — en nog vele andere verschijnselen — maken het zeer moeilijk om zich een juist en rechtvaardig oordeel over mensen, ook in het bedrijf, te vormen.

Een tweede bron van moeilijkheden vormt degene, die het oordeel vormen moet, zelf. Hij beoordeelt immers steeds van zijn eigen gezichtspunt uit. Niemand kan uit zijn eigen huid kruipen. Niemand is bij het beoordelen van een ander geheel vrij van zichzelf en daardoor geeft hij aan het oordeel een eigen kleur, klank of noot. Het is altijd zijn oordeel.

Verder spelen bij de oordeelsvorming sympathie en antipathie dikwijls een belangrijke rol. De één mogen wij graag, wij voelen ons met hem verwant en wij verstaan elkaar goed. De ander mogen we om de een of andere reden niet, hij is ons innerlijk „vreemd”.

Ook zijn er onderlinge karakterverschillen, tegengestelde naturen, die elkaar óf te gunstig óf te ongunstig zien.

Wij veroordelen in de regel heel sterk de eigenschappen in een ander, die wij zelf menen niet te hebben — in werkelijkheid echter bezitten wij ze in zeer sterke mate of menen we, dat wij ze in ons de baas zijn geworden, terwijl ze ons nog dagelijks parten spelen.

Milieu

Bij het beoordelen van mensen speelt ons eigen milieu ook een grote rol. Wij zijn in een bepaalde omgeving geboren en opgevoed. Dit heeft ons gevormd. Tal van oordelen en vooroordelen ontleenen wij aan het „geestelijk klimaat”, waarin wij leven, vooral op moreel gebied.

Slot: zie pag. 8.

DOUANE-INVOWERRECHTEN

Verlofgangers attentie!

Reeds geruime tijd geleden publiceerden wij een — toen van kracht zijnd — overzicht van de douane- en invoerrechten-regelingen der Indonésische Regering. Daarin is, nu hier dan daar verandering aangebracht en het beeld, dat wij destijds hebben gegeven, klopt thans niet meer. Ten gerieve van onze levers in het algemeen en van terugkerende verlofgangers, in het bijzonder bieden wij hieronder een nieuw overzicht der bepalingen, dat wij aantreffen in de „B.P.M.-Kroniek”.

Invoerrechten dienen in principe betaald te worden voor alle goederen voor persoonlijk gebruik, voorzover geen verhuishoedel zijnde.

Vrijstelling van invoerrecht wordt verleend voor verhuishoedels, voorzover deze bestaan uit gebruikte goederen, welke tengevolge van de verhuizing worden ingevoerd, indien en voorzover die goederen reeds te voren tot de betrokken hoedel behoorden, niet met het oog op de overbrenging naar Indonésië zijn aangeschaft en bestemd zijn om deel te blijven uitmaken van die hoedel. Voorts zijn vrijgesteld regalen (orgels) en lijfsbenodigdheden.

In hoeverre ingevoerde goederen moeten worden gerekend tot een verhuishoedel te behoren en als „gebruikt” zullen worden aangemerkt, staat ter beoordeeling van de plaatselijke douane-autoriteiten.

Inducement-bewijzen.

Teneinde de invoer van bepaalde luxe en semi-luxe goederen te kunnen bewerkstelligen moet van 1 April 1952 af een inducement-bewijs worden aangekocht en overgelegd.

Vrijstelling van deze verplichting tot het overleggen van een inducement-bewijs (en invoervergunning) is verleend voor:

1. verhuishoedels;
2. alle goederen kennelijk door passagiers met het oog op eigen gebruik aangebracht;
3. postzendingen, kennelijk bestaande uit monsters, stalen, drukwerken of geschenksendingen, voorzover deze laatste een invoerwaarde van Rp. 150.— niet te boven gaan.

In het algemeen kan dus worden gezegd, dat goederen welke door de douane vrijgesteld worden van invoerrechten ook vrij van inducement-bewijs (en invoervergunning) kunnen worden ingevoerd. Voor goederen, kennelijk met het oog op eigen gebruik door passagiers aangebracht, doch waarvoor wel invoerrechten door de douane worden geheven, zal een inducement-bewijs moeten worden overgelegd, indien:

- 1) de goederen voorkomen op de lijst van inducementgoederen,
- 2) indien die goederen per stuk een waarde hebben van meer dan Rp. 1000.— (geen invoerverklaring benodigd).

De koers van het inducement-bewijs bedraagt circa 70% van de tegen de koers f 1 : Rp. 3 omgerekend rupiah-waarde der goederen.

Opmerking.

Nieuwe goederen, zoals meubelen, radio's, pick-ups, schrijfmachines, foto- en filmtoestellen, koelkasten, wasmachines, airconditioning, auto's, kledingstoffen, servies, keukengerei, enz. hebben zeer de aandacht van de douane, ook wanneer zij niet geheel nieuw zijn, zodat hierbij de meeste moeilijkheden t.a.v. invoerrechten en eventueel ook inducement-bewijzen kunnen ontstaan.

Door passagiers bij firma's gekochte goederen, welke (b.v. bij KLM-passagiers) per boot worden vooruit- of nagezonden, dienen nooit als afzender de naam van de leverancier te dragen, daar dan het begrip „bagage” verloren gaat en dit moeilijkheden bij de douane kan veroorzaken.

In dit verband laten wij hieronder de tekst volgen van de door het B.P.M. kantoor te Djakarta uitgegeven mededeling van de inhoud, waarvan ook door K.P.M.-ers zeer goede nota ware te nemen.

„Hoewel het algemeen bekend mag worden verondersteld, dat bij invoer van bagage, verhuishoedels etc. nieuwe of zo goed als nieuwe goederen als zodanig bij de Douane-autoriteiten dienen te worden aangegeven, komt het herhaaldelijk voor dat dergelijke goederen bij de inhoudsopgaven als tweedehands of in het geheel niet vermeld worden.

Door de Douane wordt in deze gevallen zeer streng opgetreden. Afgezien van de mogelijke gevolgen voor de betrokkenen (verbeurd-verklaring der goederen, geldboeten tot max. Rp. 10.000,— en gevangenisstraf van max. 2 jaar),

zijn hieraan uiteraard ook voor de maatschappij, die te Tg. Priok de inkleding der goederen ten gerieve van de employé's met de Douane regelt, consequenties verbonden”.

Percentages invoerrechten.

De invoerrechten bedragen voor de volgende goederen :

Radio's : 20% + 50% opcenten

Naaimachines : (resp. voor handnaaimachines en elektrische machines) 12% en 20% (+ 50% opcenten).

Foto- en filmtoestellen : 20% (+ 50% opcenten)

Kleding, verhuishoedel, gebruikte goederen, zijnde niet wat met het oog op de reis aangeschaft :

over algemeen vrij, doch men kan over nieuwe goederen heffen 12% tot 20%, naar gelang de uitvoering (+ 50% opcenten).

Rijwielen : 12% (+ 50% opcenten)

Solexrijwielen en motoren : 20% (+ 50% opcenten).

Boeken : vrij.

De genoemde percentages worden berekend naar de Nederlands waarden, omgerekend in rupiahs tegen de koers f 1 : 3 Rp. Indien de goederen op de lijst van inducement goederen voorkomen nog te verhogen met circa 7%.

Naast invoerrecht wordt nog geheven:

- a. 5% invoerbelasting
- b. 1% statistiekrecht.

Inducementgoederen.

Het hoofd van het Directoraat van Handel en Industrie van het ministerie van Economische Zaken heeft — op grond van art. II van het besluit van de minister van Economische Zaken dd. 4 Februari 1952 no. 46/M — de lijst van goederen vastgesteld, die slechts op inducementbasis kunnen worden geïmporteerd.

De goederen zijn (verkort) :

Parfumerie en schoonheidsmiddelen. Zeep van alle soorten, (met uitzondering van medicinale zeep), onderkleding (dames en heren) van natuurzijde en/of linnen, bovenkleding (dames en heren) van natuurzijde en/of linnen, dameshoofddoeken en sjaals, byouterieën en galanterie-waren, zomede edelsteen, halfedelsteen en similli/glazen imitatie vze edelsteen, al dan niet geslepen, al dan niet gevat, kristalwerk, glas en glaswerk, voorzien van sierslijpsel en/of dessins dan wel verguld of verzilverd, luchtdruk-pistolen en geweren en ammunitie daarvoor, horloges met dano-meter en/of chronografen en dergelijke, zomede horloges geheel of Slot : zie pag. 8.



Vertrokken :

W.E. Sonneveldt	gezagv.	20/6	per vliegtuig	R.V.
E. Dijkstra	1e stm.	22/6	per vliegtuig	R.V.
L.F. Egeter	gezagv.	30/6	per vliegtuig	R.V.
H.J.G. Sikkes	gezagv.	1/7	per vliegtuig	R.V.
		3/7	per m.s.	
J.W. Schutte	2e stm.		„Castleville”	R.V./S.V.
F.H. de Bakker	2e wtk.	5/7	(in Indon.)	R.V.
H.O.J. Bakker	empl.	6/7	per vliegtuig	V.G.V.
A. Hos	gezagv.	8/7	per vliegtuig	R.V.
W.P.M. Waitz	hfd. wtk.	10/7	per m.s.	R.V./O.P.
			„Indrapoera”	emb. S'baia
D. Snip	2e wtk.	11/7	per vliegtuig	R.V.
P.J. Prosé	adj. chef	12/7	per m.s.	
			„Modjokerto”	E.V.
J.L. Jonker	gezagv.	12/7	per vliegtuig	R.V.
W.J. Pottinga	1e stm.	12/7	per vliegtuig	R.V.
F.L. Visser	2e wtk.	13/7	per vliegtuig	R.V.
O.W. Brauer	2e wtk.	14/7	per vliegtuig	Z.V./R.V.
J.J.S. van Alphen	gezagv.	15/7	per vliegtuig	R.V.
R.P. Disse	hfd. empl.	16/7	per vliegtuig	G.S.V.
Mevr. A.Ch. Schief- felers — Brasz	echtgenote	19/7	per m.s.	
W.A. Alebeek	hfd. wtk.		„Indrapoera”	
	gezagv.	30/7	per m.s.	R.V./V.P.
R.J. Steenborg	gezagv.	30/7	per m.s.	O.P.
P.G.A. van Eeden	hfd. wtk.	30/7	per m.s.	R.V.
			„Oranje”	
Ir J.A.H. Gooszen	chef v. dienst	30/7	per m.s.	E.V.
			„Oranje”	
A.L. v.d. Bosch	adj. chef	30/7	per m.s.	E.V.
			„Oranje”	
Th. ten Klooster	1e stm.	30/7	per m.s.	R.V.
			„Oranje”	
L. van Dijk	2e wtk.	30/7	per m.s.	R.V.
			„Oranje”	
C.F.M. Rab	hfd. empl.	30/7	per m.s.	E.V.
			„Oranje”	
Mevr. J.M. Was- terval	employée	30/7	per m.s.	E.V./O.P.
M.P. Tenbroek	empl.	30/7	per m.s.	V.G.V.
			„Oranje”	

Aangekomen :

H.J. Geerlings	2e wtk.	19/6	per vliegtuig	ex R.V.
B.D. v.d. Laag	gezagv.	23/6	per vliegtuig	ex R.V.
N. de Groot	gezagv.	28/6	per vliegtuig	ex R.V.
W. de Vries	hfd. wtk.	8/7	per vliegtuig	ex R.V.
H.H. W. Groot	hfd. empl.	23/7	per m.s.	ex E.V.
			„Oranje”	
Mevr. A.J. Prins- Antoniessen	echtgd. empl.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
Mevr. A. Stempels- Terpstra	echtgd. empl.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
Mevr. J.H. Knop- pien-Grooteboer	echtgd. chef v. dienst	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
Mevr. H. Brassem- Pouwels	echtgd. empl.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
Mevr. J.C. v. Die- pen- van Lieshout	echtgd. empl.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
Mevr. W.R. Lam- mertink-Bottinga	echtgd. empl.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
Mevr. W.A. de Mol-de Oude	echtgd. empl.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
Mevr. M.M.G. de Waal-Karel	echtgd. empl.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
Mevr. M. Willem- sen-Bus	echtgd. empl.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
Mevr. J.A. v. Bijs- terveld-v. Mourik	echtgd. 2e wtk.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	

Mevr. J.B. de Graaf-Hoekstein	echtgd. 3e wtk.	23/7	per m.s.
			„Oranje”
Mevr. S.M. Kloots- Botman	echtgd. 2e stm.	23/7	per m.s.
			„Oranje”
F.A. Pronk van Hoogeveen	zoon chef v. dienst	23/7	per m.s.
			„Oranje”

Nieuw aangenomen :

C.F. v.d. Toorn	4e stm.	20/6	per m.s.	
			„Langkoeas”	
Ph. Walter	4e stm.	20/6	per m.s.	
			„Langkoeas”	
G.B. Valk	gezagv.	24/6	per vliegtuig	K.V.
J.P. Koster	empl.	1/7		Wpl./Priok
Ir F.N. de Rooij	empl.	3/7	per vliegtuig	T.D.
W. Snel	empl.	11/7		gepl. S.M.P.
L. Kranenburg Jr	4e stm.	12/7	per m.s.	
			„Bali”	
J. Eerenberg	4e stm.	12/7	per m.s.	
			„Bali”	
H. Fortuin	3e stm.	15/7	per vliegtuig	K.V.
E.M.J. Corten	4e stm.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
A.M. Ducrot	4e stm.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
A. Edelman	4e stm.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
H. Latooy	4e stm.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
C.E. Weber	4e stm.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	
E.J. Robijns	4e stm.	23/7	per m.s.	
			„Oranje”	

Mutaties :

A.J.R. Usmany	loc. empl.	25/6	overgepl. n.	Secr./H.K.
K. Ch. de Lannoy	empl.	26/6	overgepl. n.	Ag. P'hang
Ir A.M. Poot	adj. chef	1/7	overgepl. n.	T.D./H.K.
J.N.D. Blaauw	empl.	1/7	overgepl. n.	Survey Dienst
Ir Ong Tjin Goan	loc. empl.	1/7	overgepl. n.	Tg. Priok
D. van Santen	empl.	5/7	overgepl. n.	Survey Dienst
				Tg. Priok
R.V. Beets	loc. empl.	6/7	overgepl. n.	Ag. M'sar
R. Weyhenke	empl.	14/7	overgepl. n.	Ag. B'pan
J.A. Stolk	empl.	14/7	overgepl. n.	P.Z./W.P.- H.K.
M. Schouten	empl.	15/7	overgepl. n.	IMD/Priok
J.A.R.M. Peters	empl.	15/7	overgepl. n.	Ag. P'hang
				Ag. S'baia

Met ontslag :

Mr. D. Jongejan met ingang van 16/6-'52 op eigen (ex agentsch.
verzoek Balikpapan)

W. Pijpe hfd. wtk. 25/5-'52 met ouderdomspensioen.
per 25/5-'52 als K.V. Hfd. wtk.
voor de tijd van 1 jaar.

Overleden :

H. van Someren Greve gepensionneerd hoofdemployé, op
3 Juli 1952.

Jubilarissen in Augustus 1952

4-8-'52.

J. J. Mulder	Chef van Dienst C.D./H.K.	25 jaar
W. C. Korving	Gezagvoerder	25 jaar
K. Boswijk	Gezagvoerder	25 jaar
G. H. ten Hoope	Gezagvoerder	25 jaar
A. van der Wal	Hoofdwerktuigkundige	25 jaar
R. de Wit	Hoofdwerktuigkundige	25 jaar

15-8-'52.

S. Renjaan Mach./Motordrijver P.Z./T.D. 25 jaar

*

Bevorderingen per 1 Juli 1952

Wij hebben het genoegen de volgende bevorderingen onder het nautische- en technische varende personeel van onze maatschappij bekend te maken:

NAUTISCH VAREND PERSONEEL:

Tot gezagvoerder de 1e stuurlieden: J. v. d. Winden, C. de Jong, H. C. Verseput, H. Bosch en A. F. de Bruyn.

Tot 2e stuurman de 3e stuurlieden: J. A. H. Faber, H. J. Wulffraat, W. L. M. van Troost, G. E. Bod, H. J. Brons, A. M. Frigge, H. de Geest, P. Hoekstra en A. S. Horrel.

Tot stuurman locaalvaart de waarnemend stuurlieden locaalvaart: P. Sompotan, B. Patty, H. Frans, Tjia Hok Liong, P. E. Metekohy en A. F. Talimbekas.

Tot ladingklerk: L. Tanihatu, P. Katuuk, A. R. Tumengkol, J. H. R. Pinontoan, B. B. Ong, C. C. R. Kawilarang, M. Oey, Liem Hoey Tjiang, P. L. Pattihahuan en J. Hattu.

TECHNISCH VAREND PERSONEEL:

Tot hoofdwerktuigkundige de 2e werktuigkundigen: C. J. P. van Lieshout, K. L. Fransz, J. C. L. Utrecht, W. F. Donk en J. Ph. Muller.

Tot 2e werktuigkundige de 3e werktuigkundigen: H. A. Kortschot, H. B. Visser, J. den Arend, K. Nederhoed, A. W. Th. Mütter en A. H. J. Liesting.

Tot 3e werktuigkundige de 4e werktuigkundigen: J. A. Roth, F. Poelstra en W. Kootstra.

Tot 4e werktuigkundige de 5e werktuigkundigen: J. G. E. Straat, G. H. K. Wertenbroek, J. H. Kimmel, N. Mc. Kee, P. van Os, J. van Boven, A. Alferink, J. J. Leerkotte, R. Noë en J. B. Pisanis.

VACANTIEVERBLIJF TE TRETES

Tot ons genoegen kunnen wij bekendmaken, dat de directie er kortgeleden toe is overgegaan om te Trêtes een vakantieverblijf voor het personeel onzer maatschappij te openen. Meer in het bijzonder is dit verblijf bestemd voor het personeel, dat te Surabaia of in de naaste omgeving daarvan woont.

Het vakantieverblijf bestaat uit twee gebouwen, n.l. een hoofdgebouw, bevattende 3 slaapkamers plus eetkamer plus zitkamer. Dit is een verdiepingsgebouw, met de



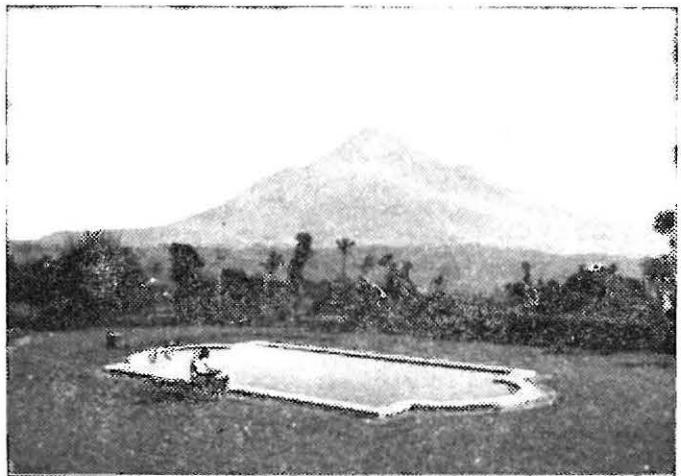
slaapkamers boven en de eet- en zitkamer beneden.

Het tweede gebouw is een kleine bungalow, bevattende twee slaapkamers plus een zit/eetkamer.

Bij het vakantieverblijf behoren een tennisbaan, een zwembad en een kinderspeeltuin.

Er zijn vier bedienden, van wie de mandoer kan koken. Het eten moet echter door de gasten zelf worden meegebracht, althans voor weekends. Bij langer verblijf is er wel een mogelijkheid om plaatselijk aan te kopen.

Aanvragen voor logies moeten worden ingediend bij



de afdeling Algemene Dienst van het Pasar Besar-kantoor te Surabaia. Het tarief bedraagt Rp. 2.50 per persoon per dag, ongeacht de leeftijd (dit is dus uitsluitend voor logies). Het transport wordt verzorgd door het Surabaia-kantoor. Linnengoed wordt verstrekt door de maatschappij en kan vóór vertrek naar Trêtes op het agentschapskantoor worden afgehaald tegen afgifte van een bon, welke wordt verstrekt door de afdeling Algemene Dienst.

Het aantal beschikbare plaatsen bedraagt 16.

Mensen- en zelfkennis.

Wanneer wij groot zijn geworden in een gezin, waar ons allerlei dingen streng verboden of geboden waren, dan is er alle kans, dat wij dit, eenmaal groot geworden, ook zo zullen eisen van onze kinderen en wij leggen onwillekeurig deze maatstaven ook aan bij het beoordelen van anderen, zonder de vraag te stellen, of dit wel juist of billijk is. De religie en ook de politieke gezindheid of partij, die wij aanhangen, zijn dikwijls van zeer grote betekenis bij ons oordeel over mensen.

Dan mogen wij vooral niet vergeten de grote invloed op het vormen van een oordeel over mensen, die uitgaat van de stemming, waarin wij verkeren. Wanneer wij opgewekt, blijmoedig en zonnig gestemd zijn, is ons oordeel beslist gunstiger dan wanneer wij zojuist een standje hebben gehad, een slechte beurt maakten of ons met een hamer een fikse klap op de duim gaven!

Een derde bron van moeilijkheden bij de oordeelvorming ligt in de verhouding tussen degene, die beoordeelt en hij, die moet worden beoordeeld.

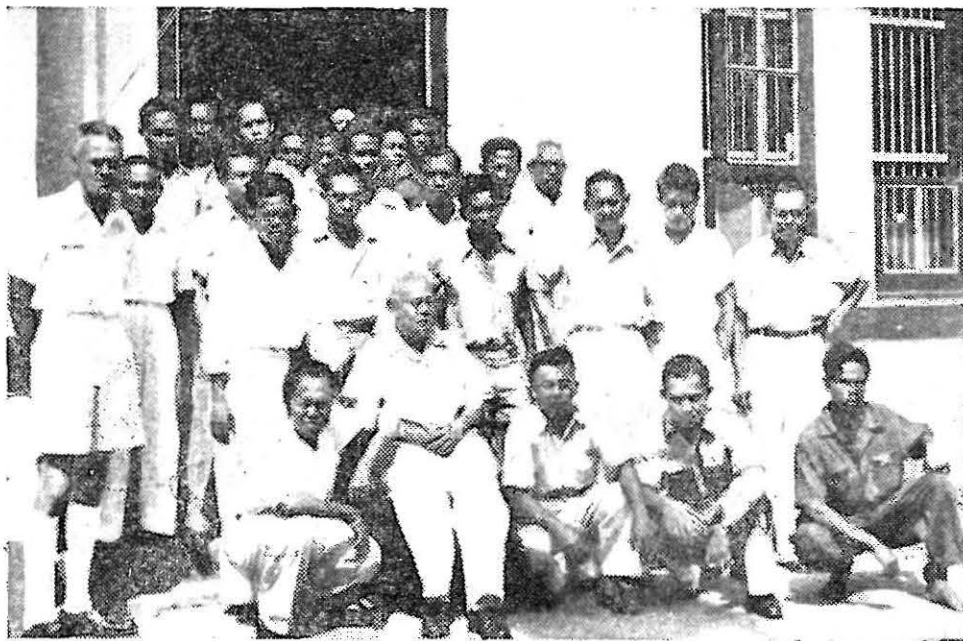
Hoe staan wij tegenover deze persoon? Vleit hij ons, voelen wij in zijn

blik of houding tegenover ons misschien iets van minachting? Laat hij ons voelen, dat hij ons „door” heeft en zich niets van ons aantrekt?

Mensenkennis

Het is om al deze redenen volkomen begrijpelijk, dat leidinggevers er tegen op zien om officieel, op beoordelingsstaten, hun oordeel neer te schrijven over hun mensen. En als zij dit inderdaad als een zware taak zien, omdat zij de verantwoordelijkheid beseffen van het beoordelen van mensen, dan is dit een buitengewoon gunstig teken. Dit maakt hen behoedzaam, voorzichtig en weloverwogen. Maar zij moeten het doen, het hoort tot hun taak als leidinggevers. Zijn moeten het eerlijk, kritisch doen, ook wanneer naar hun overtuiging het oordeel negatief moet uitvallen. Ieder, die leiding geeft, behoort de moed te hebben, zijn mensen te zeggen, wat er, naar zijn mening, aan hun werk, gedrag enz. ontbreekt. Maar hij moet bovendien de ernstige wil bezitten om zijn mensen te helpen zich te corrigeren.

D. Rompas verlaat de K.P.M.



Op 28 Juni j.l. nam het Nautische Instituut afscheid van de heer D. Rompas, die na bijna 40 jaren dienst de maatschappij met pensioen verliet. Ter gelegenheid van dit afscheid nam de tijdelijk bij het N.I. geplaatste 2e stuurman J. G. Pameijer bovenstaande groepsfoto, waarop men de scheidende beambte omringd ziet door het gehele personeel van het Nautische Instituut. De heer Rompas werd toegesproken door de chef van het Instituut, de heer Moerdijk.

Voetballende zeelieden

De voetballers op onze vloot zal het interesseren, dat 680 Noorse koopvaardischepen voetbal-elftallen aan boord hebben opgericht. Het Noorse Zeeliedenbureau schijnt doende te zijn hiervoor een soort competitie in elkaar te zetten, waarvan de wedstrijden dan kunnen worden gespeeld in al die havens ter wereld, waar Noorse koopvaardischepen elkaar ontmoeten.

(Kan P.Z. niet proberen of K.P.M.-schepen ook aan die competitie kunnen meedoen?).

Slot: Douane-invoerrechten.

gedeeltelijk van edelmetaal en/of ingelegd met edelsteen.

Uurwerken geen horloges zijnde met ander slagwerk dan hele en halve uren.

Staande klokken en pendules, zomede alle uurwerken met andere aanduidingen dan uurtijdsaanduidingen.

Technische artikelen

Rijwiel-toebehoren, andere dan bagagedragers, kettingkasten, zadeltassen, luchtpompen, lampen reflectors en belen, racefietsen en tandems, autotoebehoren en accessoires andere dan: ruitenwissers, richtingaanwijzers, achteruitzichtspiegels, signaal-hoorns en gereedschappen, auto-radio's, automobielen personenwagens klasse A, automobielen stationwagens-klasse, motorrijwielen boven 350 cc, koelkasten, airconditioningsapparaten, geen industriële, ventilatoren andere dan kennelijk voor bedrijfsbehoeften, radio-gramophones, wire and tape recorders en dictaphones.

Sigaretten en sigaren, gesteriliseerde melk.

Schrijfbehoeften in het algemeen

Een aantal artikelen, waarvan doel en gebruik niet van algemeen belang worden geacht.

Camera's

Die luxueus zijn uitgevoerd en waarvan de focus van de lens kleiner is dan 3,5 en alle andere foto-benodigdheden, die niet direct van belang zijn voor het maken van foto's.

Projectie-apparaten

Die niet van nut zijn voor de industrie en/of instellingen.

Het ministerie van Economische Zaken tekent hierbij aan, dat deze lijst, waar nodig, zal worden aangevuld en verbeterd. Volledigheidshalve zijn ook de artikelen, die reeds zijn genoemd in het ministerieële besluit, eveneens in deze lijst opgenomen.

Koninklijke Marine bouwt nieuw type onderzeeboot

Traditionele „sigaar-type” wordt door drie-cylindertype vervangen

Vier onderzeeboten, welke op het ogenblik in Nederland voor de Koninklijke Marine op stapel staan, worden gebouwd volgens een volkomen nieuw principe. In plaats van de bij alle onderzeeboten der wereld gebruikelijke enkelvoudige cylindervorm, waarin alle apparatuur is ondergebracht, is een drie-cylindertype gekomen. Dit type, dat in Nederlandse marinekringen revolutionair wordt genoemd, is een vinding van de Nederlandse oud-marine ingenieur ir M.F. Gunning, thans verbonden aan de Verenigde Nederlandse Scheepsbouw bureaux (Nevesbu). Geen enkele zee-mogendheid beschikt nog over dit nieuwe model onderzeeboot.

Nederland had reeds voor de oorlog een zeer goede naam op het gebied van onderzeeboothouw. De kundigheid en durf van onze marinemensen en scheepsbouwdeskundigen kreeg internationale vermaardheid door de reizen van de onderzeeboten K XIII en K XVIII. In een tijd, dat geen enkele marine er aan dacht onderzeeboten zonder escorte over de oceanen te zenden, voer de K XIII in 1926 geheel alleen om Kaap de Goede Hoop via Australië naar het toenmalige Nederlandsch-Indië. De K XVIII overtrof deze prestatie nog door in 1934 via het Panama-kanaal en de Stille Zuidzee naar Indië te varen. Ook het tussen 1933 en 1940 tot ontwikkeling gebrachte snuiver-apparaat, dat tijdens de bezet-

ting door de Duitsers werd buit gemaakt, getuigde van de Nederlandse vindingrijkheid.

In de jongste Wereldoorlog werden steeds zwaardere eisen aan de onderzeeboten gesteld. Soms waren deze eisen tegenstrijdig, zodat men steeds moest zoeken naar een bevredigend compromis. Ingenieur Gunning, die zich reeds geruime tijd met dit probleem had bezig gehouden, kwam in de oorlog tot de conclusie, dat moest worden gebroken met de enkelvoudige cylindervorm. Zijn idee werd na de oorlog door de Koninklijke Marine onderzocht in samenwerking met tal van instanties.

Na jarenlange voorbereiding — voor één onderzeeboot moeten ongeveer vijf-

tien- tot twintigduizend tekeningen worden gemaakt — werd het nieuwe model aanvaard en de uitwerking opgedragen aan de hoofd-afdeling materieel van het ministerie van marine.

Het nieuwe model

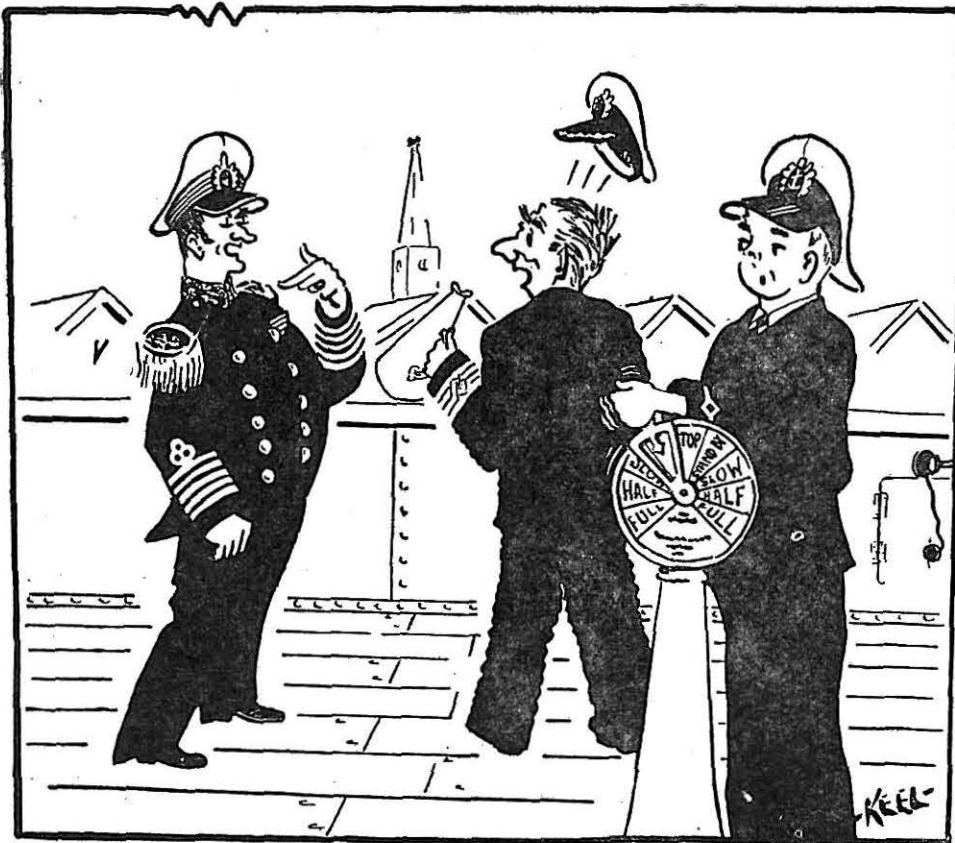
De vlagofficier vice-admiraal F. Stam heeft over het nieuwe driecylindertype verteld, dat dit er van bovenaf gezien uit ziet als één lange cylinder, met aan weerszijden schuin daaronder twee iets kortere cylinders. Alle cylinders zijn aan de uiteinden toegespitst. Een tekening in doorsnee zou een driehoek te zien geven, waarin zich in iedere hoek een cirkel (de doorsnee van een cylinder) bevindt. In de bovenste cylinder zijn de verblijven voor de bemanning en de commandovoering ondergebracht, alsmede de bewapening. In de twee onderste cylinders de apparatuur voor de voortstuwing boven en onder water, namelijk de batterijen voor de onderwatervvaart en de dieselmotoren voor het varen boven water.

Door deze constructie, zo zei vice-admiraal Stam, wordt ruimte gewonnen en het gewicht en de grootte verminderd. Dit geeft de nieuwe onderzeeboot een grotere snelheid. Dit en een uiterst moderne bewapening maken deze onderzeeboot tot een veel gevaarlijker aanvalswapen dan de tot dusver gebouwde duikboten.

De bouw van een onderzeeër kost ongeveer twaalf miljoen gulden. De kosten zouden veel groter zijn, indien men dezelfde aanvalskracht, welke dit model bezit, volgens de oude bouwmethode zou willen verwezenlijken.

De onderzeeboten worden gebouwd bij Wilton-Feijenoord (twee) en bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (twee). Zij meten ieder ongeveer duizend ton. Bijzonderheden over bewapening, snelheid e.d. worden niet vrijgegeven. Het nieuwe model heeft voorlopig geen concurrentie te duchten van de door atoomkracht aangedreven onderzeeboot. „Naar mijn mening zal het nog menig jaar duren voordat men met een atoomonderzeeboot kan varen”, aldus vice-admiraal Stam.

In het buitenland bestaat voor het nieuwe model grote belangstelling. Meer behoudzuchtige geesten hebben hier en daar uiting gegeven aan hun twijfel over de mogelijkheden van deze niet-traditionele bouw, maar vice-admiraal Stam is er van overtuigd, dat de Nederlandse technische deskundigen de verwachtingen zullen verwezenlijken. De eerste onderzeeboot van dit type zal in de loop van 1955 gereed komen.



Nee, ik ben niet de loods..... ik ben van de Immigratiedienst".
(Uit: "Shipbuilding & Shipping Record").

Terwijl de passagiers dansten:

„United States“ veroverde blauwe wimpel

Ondanks zware storm tien uur sneller dan „Queen Mary“

De „United States“ heeft een nieuw wereldrecord voor de tocht over de Atlantische Oceaan gevestigd. De tijd van het vlaggeschip van de Amerikaanse koopvaardij was 3 dagen 10 uur en 40 minuten of 10 uur en 2 minuten sneller dan het oude record, dat op naam van de „Queen Mary“ stond. De gemiddelde snelheid bedroeg 35.59 knopen, of ongeveer 51 km per uur. De kapel van het schip zette de „Star Spangled Banner“ in, toen het schip voor het eerst in 100 jaar de blauwe wimpel voor de V.S. had veroverd. Een storm en zware regens hadden de meeste passagiers van de open dekken gejaagd.

Sterke storm.

Het laatste stuk van de oversteek werd volbracht in een sterke storm met windsnelheden van 110 km per uur.

Toen het record bijna was gebroken, heeft de kapitein aan de passagiers een galadiner aangeboden, waarbij een uitgelaten stemming heerste. De passagiers droegen feestmutsen. Tot diep in de morgen werd er gedanst.

Aan de blauw wimpel is een trofee verbonden, die in een kelder bij een Britse juwelier in Hanley staat, aangezien de vorige rechthebbenden, de eigenaars van de *Queen Mary*, dit juweel nooit hebben opgeëist. Hales, een scheepvaartdirecteur en Lagerhuislid stichtte deze trofee in 1935 als prijs voor het schip, dat de snelste transatlantische reis volbracht. Hales verdrong tijdens de oorlog in de Thames. Op deze wisselbeker komen de namen van de Italiaanse *Rex*, de Franse *Normandie* en de Engelse *Queens* voor. De Cunard Line heeft het pronkstuk echter nooit opgeëist, „omdat snelheid voor haar dienst van weinig betekenis is“. Het is immers voor grote schepen even lastig en duur om te vroeg aan te komen, als te laat te vertrekken.

De *United States* meet „slechts“ 52.000 ton, tegenover de 80.000 van de *Queens*, maar kan een gelijk aantal passagiers (2000) vervoeren. Zij is zes meter minder breed dan de Engelse schepen, omdat zij in tijd van oorlog door het Panamakanaal moet kunnen varen als troepentransportschip. Het schip zou dan bijna een divisie tegelijk kunnen vervoeren: 14.000 man.

Voor de 2000 passagiers zijn thans 1000 man personeel aan boord, de nautici en technici daarbij inbegrepen.

Alle verwerkte materialen zijn onbrandbaar, de reddingsboten zijn geheel van aluminium. Behalve de gebruikelijke salons, bars en ontvangtzalen zijn er twee schouwburgen, drie kinderspeelplaatsen, twee zwembaden en een „strand“. Het schip is geheel „air-conditioned“ en elke passagier kan de koelte in zijn cabine regelen. Ook kan hij van zijn bed uit telefoneren met ieder deel van het schip, of de wereld, dank zij de radiotelefonie. Er is natuurlijk een hospitaal, waar zelfs een röntgenapparaat en radiologische instrumenten ter beschikking staan. Er zijn speciale dieetkeukens voor maaglijders. Voor hen, die honger hebben en er tegen kunnen om veel te eten, worden op iedere reis de volgende voorraden meegevoerd: 27.000 kilo gevogelte, 5800 dozijn eieren, 12.000 kilo vis, 40.000 kilo groenten, 28.000 kilo vruchten, 2000 kilo boter, 1000 kilo kaas, 20.000 kilo suiker en 50.000 kilo kruidenierswaren.



Zouden wij óók de Blauwe Wimpel kunnen veroveren?

NEDERLAND BOVENAAN.

De „New York Times“ heeft rechtvaardigerwijze onthuld, dat wij Nederlanders bovenaan staan op de lijst van de landen, die eens de blauwe wimpel hebben veroverd. Zonder de Moscovitische onhebbelijkheid te willen tonen, dat wij in alles pioniers zijn geweest, wijzen wij toch met trots op het volgende lijstje van oceaanschepen, die in hun tijd (dagen, uren en minuten zijn vermeld) de snelste waren.

Curaçao, (Ned.)	1827	30 d.—0—0
Baltic, (Eng.)	1873	7 d.—20—9
Etruria, (Eng.)	1888	6 d.—1—55
Deutschland	1900	5 d.—7—38
Mauretania, (E.)	1910	4 d.—10—41
Queen Mary, (E.)	1938	3 d.—20—42
United States	1952	3 d.—10—40

Een ander lijstje, waarop onze Curaçao (schande!) is vergeten, volgt hier nog:

JAAR	SCHIP	NAT.	GEM. SNEH
1838	GREAT WESTERN	BR.	8 2 hr
1872	CITY OF BERLIN	BR.	14 4
1897	KÄISER WILHELM	D	20
1907	MAURETANIA	BR.	26 6
1929	BREMEN	D	27 8
1932	NORMANDIE	FR.	31 2
1934	REX	IT.	32
1936	QUEEN MARY	BR.	33
1952	UNITED STATES	AM.	36

VERPLEGERS(STERS) GESLAAGD.

Door een commissie ingesteld door het ministerie van Gezondheid van de Republiek Indonesie, is op 17 Juli 1952 in het ziekenhuis Petamburan examen afgenomen voor het diploma voor ziekenverpleger(sters). Tot ons genoegen vernamen wij, dat alle 15 kandidaten voor dit diploma zijn geslaagd, hetgeen een groot succes betekent.

Daar deze opleiding vier jaren duurt en bijna alle lessen buiten de werkuren worden gegeven, getuigt dit tevens van het doorzettingsvermogen van de nieuwe mantries.

De namen van de geslaagden zijn: 1. Andawidjaja bin Reban; 2. Achmad Wasfie; 3. Achmad Memed; 4. Asnan; 5. D.M. Sutrisno; 6. Hasan Basri; 7. Margani bin Amat; 8. Namin Baiin; 9. Y.A. Roboch; 10. Suhandi bin Eman; 11. Sucheran bin Sarkosi; 12. Sukadi bin Sutikno; 13. Sudarma bin Sanusi; 14. Suwarmah Djalimun en 15. Tabrani bin Daud.

Aan allen onze hartelijke gelukwensen, al hopen wij van hun diensten nimmer gebruik behoeven te maken...

Van dit en dat... en alles wat...

De fles

Een fles betekent in ons dagelijks leven toch heel wat. Ook bij de Paketvaart speelt zij tegenwoordig een zeer belangrijke rol.

Hadt U dat ook al in de gaten?

Naast een veelzijdig praktisch nut, bezit dit gebruiksvoorwerp nog vele andere waarden. Vandaar misschien wel haar „all-round” uiterlijk.

Zo heeft zij o.a. in niet onbelangrijke mate haar steentje bijgedragen aan de rijkdom van onze Nederlandse taal.

Ook weet iedere huisvrouw, dat een armvol van deze ronde gevalletjes aan het einde van de maand toch nog een mals doorregen lapje van een ons of wat op tafel kan brengen.

En iedere gezagvoerder van onze vloot weet thans, dat ze voor de Paketvaart zó belangrijk zijn, dat er een hele C.D.-mededeling aan gewijd, een emballage-administratie voor over boord geworpen en een gloednieuwe FLESSENADMINISTRATIE voor is opgezet!

Maar ja, 203.967 ledige halve flesjes — à Rp. 0,75 per stuk — temin in vier maanden tijds, zeg nou zelf: dat belooft nog zo'n aardig grijpstuivertje, dat „Ma” K.P.M. er op het eind van het jaar beslist wel een extra hapje van op onze tafel kan brengen, nietwaar? Althans wanneer deze flessenadministratie succes heeft!

Wat dit laatste betreft zijn de verwachtingen blijkbaar hoog gespannen, want in de daarvoor ontworpen staten komt ook een kolom voor (no. 10), waarin het TEVEEL aan ledige flessen moet worden opgenomen.

Tjonge, dat zo'n knots van een scheepvaartbedrijf nou ook nog een flessen-handeltje moet beginnen. De tijden zijn toch wel slecht!

Enfin, vrouwtje, één goede kant zit er misschien nog wel aan. Wie weet, wellicht krijg je daar nog meer dan bij jouw „tukang boto!”.

*

Bij Kleems achter de tapkast

Van een ledige fles naar een biertje is niet zo'n erg grote stap. U zult het dus wel kunnen volgen, wanneer die ook thans wordt gezet.

Men zegt, dat Kleems tegenwoordig best wat klandizie kan gebruiken en per saldo is het er nooit ongezellig. Goed, laten we daar dan maar heen

gaan. Maar denk er om, begin niet over z'n vatbier, want dan zijn we morgenochtend nog niet thuis!

Tja, man, dat vatbier is een troetelkindje van hem, hoor. Maar het gaat er al precies zo mee als met de vrouwen, waar je het meest op gesteld bent. Daar heb je ook de meeste zorgen en chagrijn van.

Natuurlijk is het beroerd voor hem, dat hij maar geen smakelijk vatbiertje kan schenken en het ergste is, dat het hem vandaag of morgen beslist zijn reputatie als kastelein de nekslag geeft.

Maar ja, wat wil je? Hij heeft al van alles geprobeerd en al iedereen de schuld trachten te geven, maar het maakt zijn bier maar niet beter. Nou zegt-ie al, dat de zon eigenlijk de schuld van al zijn misère is en met een koe van een handtekening er onder heeft-ie nou een verzoek gericht aan alle Gezagsvoerders en Agenten van de Paketvaart om asjeblieft z'n vaatjes bier uit de zon te willen houden.

Lees zelf die mededeling (no. 220/187) maar eens.

„Voorts moeten drums vatbier zo min mogelijk opgeslagen worden in „de opaz lucht, waar zij aan het zonlicht zijn blootgesteld, aangezien de „koolzuurdruk hierdoor sterk vermindert en de kwaliteit van het bier „achteruit gaat”.

Inderdaad een mooi Nederlands volzinnetje, niet? Maar zie je nou, dat-ie de zon de schuld geeft, dat z'n vatbier zo dood als een pier is!

Snap jij nou eigenlijk hoe het komt, dat een ander wel een goed vatbiertje kan schenken? Nou, Kleems kan die lui niet luchten of zien, weet je, want hij zegt, dat ze ermee knoeien. Ja, ze schijnen je te beduvelen, waar je zelf bijzit. Want nou denk jij wel, dat ze dat lekkere, van het koolzuur schuimende bier uit dat vat tappen, maar niks hoor. De sloebers schijnen er dat koolzuur uit een apart cylindertje bij toe te voeren!

Tja, kerel, die practijken tegenwoordig!

Interlocaal

Als V.R.V. gaat mechaniseren, dan verwacht men toch zeker dat er fork-

lifts, transportbanden en dergelijke op de begroting zullen komen, maar een tape-recorder?!! En toch is dit kortelings op het H.K. in gebruik genomen bezuinigings-mechaniekje een V.R.V.-idee.

Het is een handig, in mooie, luxe kastjes gestoken apparaatje, waar een microfoon, een soort gramfoonplaatbandje op rollen en een luidspreker — alles natuurlijk Nederlands fabrikaat en dus Philips — aan te pas komen.

Het dient om het teveel aan geschrijf nu eens letterlijk en figuurlijk „aan de band te leggen” en aldus een hoop papier en potlood te sparen.

Onze van de bezuinigingsnoodzaak zozeer doordrongen afdeling Vervoer ziet thans de verwezenlijking van haar idee in de — intussen vergrote en over korte tijd ook nog „air-geconditioneerde” — telefooncel van haar afdeling staan.

Telefoonberichten opnemen, uitwerken, doorgeven om te worden uitgetikt in zoveel-voud, daarna weer corrigeren nee hoor, nu niet meer, want er staat een telefooncel en een tape-recorder op V.R.V.!

De leek vraagt zich alleen af, of en Padang en Bandjermasin en Cheribon en Medan en Soerabaia en Makassar en Priok en Semarang nooit eens gelijk-tijdig aan de lijn komen. Of proberen ze dat alleen maar thuis onder het eten tussen de middag, of onder het knappen van dat welbekende uiltje op die heerlijk rustige Zaterdagmiddag?

Maar ere wien ere toekomt en de primeur van deze bezuiniging wordt V.R.V. in alle standen gegund.

Inclusief al het bovenstaande en de prijs is dan ook een kostelijk geval.

Tot voor kort bijvoorbeeld wist men zeker, dat al de — duidelijkheidshalve in onvervalst Nederlands — geuite antwoordkreten steeds in officieel „A-B” werden opgenomen in het uitgewerkte telefoon-bericht”.

Nu echter spatten de sappige protesten ongeschild de luidspreker uit zo dikwijls men er zich nog eens van wil overtuigen, dat Palembang inderdaad reeds op de hoogte is van de directie beslissing, dat Doyer naar Pangkal Pinang is overgeplaatst.

Er kan dan ook beslist geen twijfel aan bestaan of het hem zelf al bekend is!!

Inderdaad, een kostelijk idee zo'n tape-recorder!

„Houd'oe”

REUNIE „OUD ROEST“

„Radio Nederland“ sprak erover !

Op Vrijdag 4 Juli 1952 was de Koninklijke Paketvaart Maatschappij aan de beurt in het groetenprogramma van „Radio Nederland“ met de schepen „Reynst“ en „Van Riemsdijk“, beide in de Indonésische wateren.

Als vertegenwoordigster van de K.P.M. was aanwezig mevr. Ch. M. Masselink, terwijl een deputatie van met verlof zijnde personeel uit Djakarta de uitzending bijwoonde.

Mevrouw Masselink sprak het volgende K.P.M.-nieuws uit :

Donderdag 26 Mei hield de Vereniging van Oud-employés der Koninklijke Paketvaart Maatschappij „K.P.M.“ in de wandeling genoemd „Oud Roest“, een zomer-reunie in het Paviljoen Sonsbeek te Arnhem. Het leek niets op oud roest ! Dat moet even gezegd worden ! Het was een buitengewoon geslaagde bijeenkomst, waar ongeveer 400 oud-K.P.M.-ers uit alle delen van het land elkaar ontmoetten. Na het zo gebruikelijke Hollandse kopje koffie werd de borrel niet vergeten en daarna volgde een gezellige lunch.

Dank zij het prachtige weer kon men 's middags de tentoonstelling van Beeldende Kunst in het schitterende park bezichtigen. Voor men het wist, was het tijd om uit elkaar te gaan.

Een gezellige K.P.M.-sfeer drukte haar stempel op deze dag, waar allen met genoegen aan zullen terugdenken.

Ik meen, dat ik de vrijheid mag nemen U van de studio uit een hartelijke groet over te brengen van „Oud Roest“ en van het Amsterdamkantoor. Ik voeg hierbij een groet van de heer Van der Weele, Afd. Personeelszaken en de mijne.

Gezagvoerders en officieren van het s.s. Reynst en m.s. Van Riemsdijk : behouden vaart en goede wacht !

Van de „Van Riemsdijk“ kwam de volgende reactie :

„..... Hiermede deel ik U mede, dat ik op de uitzending van 4 dezer van mijn zoon, 3e stuurman op het m.s. „Van Riemsdijk“ de volgende telegrafische reactie heb ontvangen : „Uitzending duidelijk ontvangen“.

de Sav. Lohmanlaan 218-Den Haag
w.g. Ir. A. H. Kuyp,

Op 13 Juni j.l. werd onze „Swarthenhond“ opgeroepen. Het zond het volgende telegram via Scheveningenradio :

„..... 13 Juni liggende Soerabaja ontvangst zwak en gestoord, terwijl herhaling 15 Juni helemaal niet werd gehoord.

Dank groeten alle PCJ-medewerkers.
w.g. Corsten, gezagvoerder.

(„Radio Nederland“ tekent hierbij aan, dat door onjuiste opgave aan boord van dit schip verzuimd is naar de herhaling van 22.53 uur Javatijd te luisteren, die dezelfde avond plaats heeft.)

In ditzelfde programma was een groet voor het m.s. „Ophir“ opgenomen en hierover zond mevrouw Swaving uit Gemert ons de reactie van haar zoon :

„..... Lieve Moeder, Walter en Els, De ontvangst van Hilversum was denderend. Walter hartelijk gefeliciteerd en vele groeten van John“.

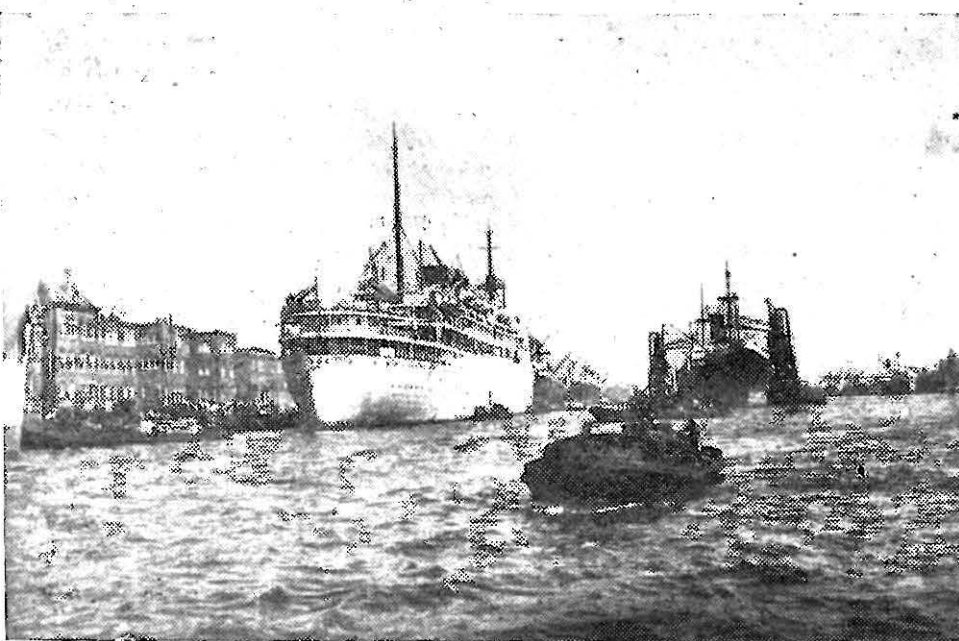
Het m.s. „Ophir“ was nabij Tandjong Priok.

TANDARTS AAN BOORD

Bij de Deense rederij Lauritzen heeft men proeven genomen met het aan boord reizen van een tandarts. Een feit is, dat de tandheelkundige verzorging van de mensen aan boord vaak te wensen overlaat, wegens de weinige tijd, die daarvoor beschikbaar is.

Vooraf op de tankers van bovengenoemde rederij speelde dit een grote rol, omdat deze schepen slechts zeer kort (soms maar enkele uren) in de havens verblijven, terwijl men er over het algemeen weinig voor gevoelt een deel van zijn verloftijd in de tandartsstoel door te brengen.

Toen bovengenoemde rederij dan ook min of meer toevallig in contact kwam met een tandarts, die een reis met een van de schepen wilde meemaken, rees het idee een portable tandarts-installatie mede te nemen en onderweg de gebitten van de crew aan een grondige survey te onderwerpen. Na enige tijd op een schip te hebben meegevaren, stapte deze tandarts op een daartoe geschikt moment over op een ander schip van dezelfde rederij, wanneer zulke schepen elkaar ergens ter wereld in een haven ontmoeten. Het experiment schijnt zo goed te zijn bevallen, dat men naar een meer permanente oplossing hiervoor zoekt.



Het Y te Amsterdam. Links: de „Johan“.