

Indonesische opvarenden m.s. „Leok” gehuldigd.

Maatschappij reikte horloges uit

Naar men zich zal herinneren, is in Maart van dit jaar brand uitgebroken aan boord van de benzine-coaster „Leok”, liggende te Pakan Baru, Zuid-Sumatra. Ondanks heldhaftige pogingen van de Indonesische gezagvoerder, officieren en bemanning van genoemde coaster om de brand te bedwingen en het schip te redden, volgde een ontploffing, als gevolg waarvan de „Leok” verloren ging.

De maatschappij heeft de 9 dappere opvarenden van de *Leok* onder leiding van de gezagvoerder *B a r a R i h i* niet vergeten. Op 19 Augustus j.l. werden zij — met uitzondering van de djurumudi *S u t a t b i n K a s a n d i k r o m o*, die te Medan vertoefde — in het Vrieshuis van onze maatschappij te Tandjong Pirok toegesproken door directeur mr. De Koe, die hun namens de directie van onze maatschappij elk een polshorloge met inscriptie heeft uitgereikt.

Behalve de twee hierboven reeds genoemde opvarenden werden aldus begiftigd djurumudi Benjamin Wuja, pandjerwalla Lodewijk Pooru, pandjerwalla David, de matrozen Tadjab en Salim Bachmid en de olie-lieden Sargiman en P.E.R. Impal.

Rede mr. De Koe

Directeur De Koe sprak bij die gelegenheid in de Indonesische taal een korte redevoering uit, waarin hij zeide:

„Toen in 1941 de oorlog met Japan begon, werd allen Nederlanders in Indonesië verzocht te blijven om te trachten samen met de Indonesiërs de vijand te bestrijden.

Toen in Maart 1952 aan boord van de *Leok* brand uitbrak, heeft de kapitein van de *Leok* aan alle opvarenden van het schip gevraagd om aan boord te blijven en te proberen de brand te blussen. En zo goed als de Nederlanders in 1941 zijn gebleven om de vijand te bestrijden, zo bent U allen aan boord van de *Leok* gebleven, toen de vijand „brand” kwam om het schip te vernielen. Het is U niet gelukt om deze vijand te

overwinnen. Maar dat is ook niet het belangrijkste. Men kan beter dapper vechtend verliezen van een sterke vijand, dan zonder moeite winnen van een zwakke vijand.

En omdat U, dapper vechtend tegen een sterkere vijand — sterker, omdat hij zijn kracht putte uit een lading benzine en petroleum, die in het schip was — de strijd eervol hebt verloren, wil de K.P.M. U een aandenken aan deze strijd geven.

Ik hoop, dat U dit aandenken altijd zult bewaren en dat U telkens, wanneer U op dit horloge — dat ik U namens de K.P.M. uitreik — kijkt, het U zal doen denken aan de dappere momenten, die gij hebt gestreden en aan de maatschappij voor wie U dat hebt gedaan”.

Vertegenwoordigers van de S.B.-P.I. woonden de uitreiking van de polshorloges bij.

Ten behoeve van onze Indonesische lezers laten wij hieronder de tekst van de speech van directeur De Koe in de Indonesische taal volgen:

„Ketika pada tahun 1941 perang dengan Jepang dimulakan semua orang Belanda yang berada di Indonesia diminta supaya tinggal, agar bersama dengan orang Indonesia berusaha memberi perlawanan terhadap musuh.

Ketika pada bulan Maret 1952 terdjadi kebakaran dikapal „Leok”, maka oleh nachoda kapal tersebut telah diminta kepada semua pelaut, supaya tinggal dikapal, agar berusaha memadamkan api itu.

Dan seperti telah terdjadi dengan orang Belanda pada tahun 1941, maka saudara sekalian pun tinggal dikapal „Leok”, ketika musuh yakni „kebakaran”, datang memusnahkan kapal tersebut.

Saudara tidak berhasil mengalahkan musuh „kebakaran” itu. Akan tetapi hal ini pun bu-

kan hal yang terpenting.

Adalah lebih baik jika orang dikalahkan musuh yang kuat sesudah memberi perlawanan dengan keberanian yang dahsyat, dari pada menang dari musuh yang lemah dengan tidak banyak susah payah.

Dan oleh karena saudara dengan memberi perlawanan dengan keberanian terhadap musuh yang lebih kuat — lebih kuat, oleh karena kekuatannya diambil dari muatan bensin dan minjak tanah, yang berada dikapal — maka K.P.M. hendak memberikan suatu tanda peringatn kepada saudara sekalian.

Saja mengharap, mudah²an saudara akan selalu menjimpan tanda peringatn ini, sedang pada tiap kali jika saudara memandang arlodji, yang saja hadiahkan atas nama K.P.M. saudara akan tekenang kepada waktu itu pada mana saudara sudah menundjuk keberanian saudara, lagi pula kepada maskapai yang kepadanya saudara telah menundukkan keberanian itu”.

VOORZICHTIG MET BOUW- EN KOOP- CONTRACTEN

Van de zijde van het kantoor der K.P.M. te Amsterdam bereikt ons het volgende bericht:

Van tijd tot tijd wordt hier ervaren, dat gegadigden voor woonruimte bij het kopen — en meer in het bijzonder bij het laten bouwen van een huis — na korte tijd teleurgesteld geraken. In het midden latende bij welke van de partijen (verkoper, bouwver of koper) de oorzaak van de teleurstelling moet worden gezocht, hebben wij in bepaalde gevallen moeten constateren, dat kopers niet altijd voorzichtig zijn bij het stellen van hun handtekening onder een bouwcontract. Een bouwcontract zonder een door de bouwver getekend bestek plus tekeningen kan — zoals wij zagen — moeilijkheden geven. Een bouwcontract, dat door de tegenpartij niet onder een geregistreerde naam is aangegaan evenzo. En één vluchtige handtekening onder een schetsje en een bedrag, kan een aspirant-koper binden zonder enige zekerheid, dat hij waar voor zijn geld zal krijgen. Soms wordt ook over het hoofd gezien het niet-verkrijgen van vestigingsvergunning als ontbindende voorwaarde in een koop- of bouwcontract te laten opnemen. Het bepalen in het contract van een boete-bedrag, verschuldigd bij niet-nakoming van aangegane verplichtingen, kan ook van nut zijn.

Het spreekt vanzelf, dat niet elk waterdicht contract een goed huis, zo min als een onvolmaakt contract persé een slecht huis zal opleveren. Doch veel kan worden gewonnen, indien men ervan doordrongen is, dat het huis, dat aangeboden wordt niet het enige of het laatste is, dat in Nederland wordt gebouwd en voorts, dat het plaatsen van een handtekening zonder dat men deskundigen heeft geraadpleegd, soms groot risico medebrengt.

Heeft of weet men zulke deskundigen niet, dan wil K.P.M. te Amsterdam, die zich vanzelfsprekend van adviezen moet onthouden, gegadigden wel de weg naar deskundigen wijzen. Een deskundig advies in deze zaken is altijd de daaraan verbonden geringe kosten waard.

Slot :

Kentering in de scheepvaart

(zie pag. 11)

bleven. De koersvorming heeft voortdurend getuigd van volledig begrip voor de realiteit en van excessen is geen sprake geweest.

De huidige noteringen zijn op grond van de balanspositie der betrokken maatschappijen dan ook beslist laag te noemen, zelfs als men de in ruime mate aanwezige stille reserves niet alleen geheel buiten beschouwing laat, doch bovendien de reserves voor vlootvernieuwing grotendeels de hiervoor als noodzakelijk geschatte bestemming toedent.

Onder deze omstandigheden kan men (om tenslotte toch maar een generaliserende conclusie te wagen) ontwikkeling met een behoorlijke mate van gerustheid onder het oog zien. Als men dan verder in aanmerking neemt, dat voor de betaling van de zeer bevredigende dividenden van de laatste jaren slechts een bescheiden tot een uiterst gering deel van de winsten nodig was, krijgt men ook niet de indruk, dat het nodig is over de rendementsvooruitzichten zeer pessimistisch te zijn.

Aldus: „de Telegraaf”

Dit is no. 9 - zevende jaargang van
de **Uitlaat**

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

Dit nummer bestaat uit 12 pags.

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

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

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

Opvarenden *Leok*
gehuldigd.

„Lematang” gelicht

Eigenschappen of gedragingen

Kentering in de scheepvaart

Presidenten in het „Bali Hotel”

Als gasten der K.P.M.

Ter gelegenheid van het staatsiebezoek van de Philippynse president Elpidio Quirino aan Indonesie, heeft president Soekarno van Indonesie zijn hoge gast ook meegenomen naar het eiland Bali, waar het presidentiele gezelschap in het „Bali-Hotel” heeft vertoefd. Het verblijf aldaar werd den presidenten door de K.P.M. aangeboden, hetgeen zij zeer hebben gewaardeerd. De op deze pagina afgedrukte foto's zijn tijdens het bezoek genomen.



Pres. Soekarno en Pres. Quirino nemen afscheid van de heer Vermaire



De presidenten tijdens een der dansen.

De „Lematang“ gelicht

10 jaren op bodem Belawan's haven

Woensdag 13 Augustus was een belangrijke dag voor Belawan, want het laatste stuk van onze *Lematang* — welk schip in 1942 tot zinken werd gebracht — werd gelicht. Het beëindigen van de lichting betekent, dat er één oceaanstomer méér aan de kade kan komen om te worden beladen of gelost, hetgeen van groot belang is, gezien de nog steeds onvoldoende capaciteit van de haven van Belawan.

Het opruimen van de *Lematang* is geen kleinigheid geweest, want toen dit schip in Februari 1942 door een Japanse vliegtuigbom werd getroffen, had het 2500 ton cement en 100 ton explosieven aan boord. Men is er dan ook bijna drie jaar mee bezig geweest.

In November 1949 werd een aanvang gemaakt met het lichten van de *Lematang*. De 50.000 balen cement moesten worden losgewrikt, nadat eerst de Nederlandse Kon. Marine de 100 ton explosieven (dynamiet, granaten, e.d.) had opgeruimd.

De bergingsmaatschappij Van der Tak stelde twee ploegen duikers ter beschikking van de regering, die werden geassisteerd door ongeveer 25 man Indonesisch personeel. Het weghalen van het cement geschiedde door het loswrikken der balen met behulp van een koevoet, waarna de balen onder water in een bak werden geplaatst, welke bak tenslotte omhoog werd gehesen. In het vuile water konden de duikers practisch niets zien, zodat alles op de tast moest gebeuren.

Toen het cement eenmaal was verwijderd, kon met het lichten van het schip een aanvang worden gemaakt. Hiervoor kwam de 200 tons drijvende bok *Gadjah Laut* naar Belawan. De *Lematang* werd met dynamiet in stukken geschoten, zodat er „moten“ overbleven van elk ca. 150 ton. Begonnen werd met het achterschip en de *Gadjah Laut* was juist met dit gedeelte klaar, toen de bok — nu ongeveer een jaar geleden — naar Tandjong Priok werd gedirigeerd voor het lossen van de door de staatsspoorwegen in Europa bestelde locomotieven en spoorrijtuigen, die toen begonnen aan te komen.

Terwijl de bok in Priok was, ging men in Belawan door met het in „moten“ schieten van voorschip en machinekamer. Enkele weken geleden werd de

Gadjah Laut weer voor een maand beschikbaar gesteld om het opruimingswerk te voltooien en gelukkig verliep alles vlot. Nadat het voorschip was gelicht, kwam tenslotte de machinekamer aan de beurt (waaruit de ketels reeds waren verwijderd). Dit lichten van de machinekamer kwam Woensdag 11 Augustus j.l. gereed, en nadat de duikers de bodem nog eens goed hebben gecontroleerd op eventuele achtergebleven wrakstukken, zal één schip kunnen meren op de plaats, waar tien jaren lang de *Lematang* op de modder van de Belawan-rivier heeft gerust.

Belangrijke kadewinst

De *Lematang* lag voor loods 19 aan het stuk oecaankade, dat de Belawanse havendirectie in eigen beheer heeft. In totaal heeft de kade van de havendirectie een lengte van 350 meter. Hier van was ongeveer 120 meter onbruikbaar door het wrak van de 98 meter lange *Lematang*. Bovendien lag verderop de baggermolen *Hercules*.

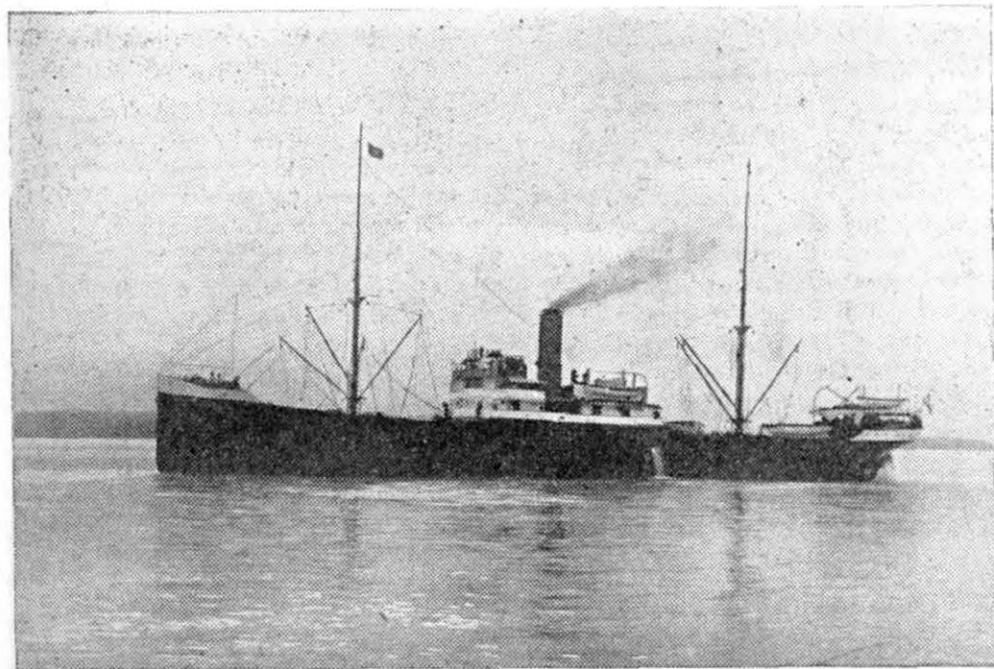
UTRECHT . . . zeehaven

De Utrechtse Dom staat —figuurlijk gesproken— aan zee. Al bijna 'n jaar is de Jaarbeursstad een „zeehaven“, zij het ook dat dit woord moet worden gezien in de betrekkelijkheid van alle dingen. De fa. G. v. Donselaar onderhoudt n.l. reeds elf maanden een geregelde vrachtdienst tussen Londen en Utrecht. De „lijn“ heeft in Mei zijn 100e afvaart gegeven.

De frequentie van de diensten hangt af van het ladingaanbod, voornamelijk uit Utrecht, Rotterdam en Amsterdam. Zij bedraagt thans twee afvaarten per week, ofschoon er —al naar gelang de aangeboden lading— zelfs wel vijf wekelijkse afvaarten kunnen worden gegeven.

De diensten worden onderhouden met de kustvaartuigen *Jaba* en *Badzo*, beide in time-charter. De belangstelling, die van de zijde van de verscheepers voor de Londen-Utrecht-dienst bestaat, bewijst dat hij in een behoefte voorziet. De recente opening van het Amsterdam-Rijnkanaal biedt Utrecht grote mogelijkheden als doorvoerhaven naar en van Duitsland. Het achterland wordt hierdoor aanzienlijk uitgebreid en bestrijkt thans een groot deel van West-Europa. Het buitenlandse ladingaanbod neemt dan ook al aanzienlijk toe. De „haven van Utrecht“ —U moet er nu maar aan wennen— biedt dan ook goede toekomst-mogelijkheden.

Aldus „Fairplay“, het Engelse scheepvaartblad.



Zoals onze „Lematang“ eens de Indonesische wateren bevoer.

Het probleem van een man van zevenenzestig

Onze eerste steekproef in het dagelijkse leven van de gepensioneerden leverde een verheugend resultaat op. Wij troffen een tevreden man. En hij was van huis-uit tevreden. Want hij ging met genoeg weg, toen zijn tijd van werken was verstreken. En de pensioentijd is hem tot nu toe bevallen. Het is hem zelfs nog meegevallen. Hij weet weg met zijn tijd; heeft meer dan één hobby. Er zijn al dagen geweest, dat hij tijd tekort kwam.

Ditmaal spraken wij met een ander, een gave 67-er, die we hebben gekend als een dito 66-er, toen nog werkzaam bij een groot bedrijf in een afdeling, waar het aankwam op paraatheid van geest en lichaam beide, op de scherpe kantjes. Hij was daar namelijk één der chauffeurs, die dagelijks op de weg zaten.

Onze gepensioneerde van vandaag heeft zijn vierpersoonsauto dagelijks en uren aaneen zonder brokken op de weg weten te houden. En er gemiddeld 60 à 70 mee gereden, want zijn werk was meermalen haastwerk. En zo iets betekent nogal wat: een kleine onattentheid kan een groot ongeluk tengevolge hebben, hetzij door eigen schuld, dan wel door die van een ander.

Wilde liever blijven

Deze uiteenzetting dient om de bezige werkkring van onze 67-jarige vóór zijn pensionering te schetsen en aan te geven, dat hij zijn taak naar behoren heeft vervuld en daarbij altijd gelukkig heeft gereden. Dat laatste is niet helemaal toevallig. Het lag ook aan hemzelf.

En hoe staat het vandaag met hem? Moest hij er uit, omdat het „minder” met hem werd? Of omdat hijzelf graag wilde?

Hij moest er uit, omdat men ging inkrimpen en dan moeten de oudjes het eerst weg. Hij wilde zelf liever blijven. Hij voelde zich zo fit als ooit. Hij was geen spatje „minder” dan b.v. vijf jaar geleden.

En vandaag staat het niet best met hem. Want hij heeft helaas al die tijd, dat hij reed, geen hobbies gecultiveerd, geen aangename bezigheden buiten zijn dagelijks werk om. Zat hij niet in zijn wagen, dan stond hij er bij, om er wat aan „te prutsen”, zoals hij dat noemde. Hij leefde met zijn wagen; hij was zelfs in zijn vrije tijd met de gedachten bij het bedrijf.

Er zijn zulke mensen. En deze was er één van. Maar natuurlijk had hij ook

nog andere zorgen: het welzijn van zijn kinderen, die „in de muziek gingen”.

En voor zichzelf — hij was zeer muzikaal — de kans om voor niet te veel geld een goed concert bij te wonen. En dan, last but not least, het welzijn van zijn zeer huishoudelijke vrouw, een rustig vacatieverblijf voor haar, waar zij eens een tijdje niet hoefde te stofzuigen en te koken en zij beiden van de natuur konden genieten. Want ook voor natuurschoon was hij altijd zeer ontvankelijk.

De dag is lang.....

Dat is nu afgelopen. Hij deed Dinsdag zijn laatste grote rit en Woensdag was hij chauffeur-te-voet. En wat toen? Toen kwam eerst een vakantie, uitgesteld tot het „fatale ogenblik” — de kwalificatie is van hem — en die duurde deze keer wel drie weken.

„Vertel es, wat doet U zo’n dag?”

„Tja, de dag is lang, hè. En de hele dag op straat, dat gaat ook niet. Men is gauw uitgekeken. Ik tenminste wel.”

„Geen idee in tuinieren? Rust, frisse lucht en meteen wat te doen? Een volkstuintje bijvoorbeeld? Nooit gedaan?”

„Geen idee. Daar ben ik toch geen man voor.”

„En lezen?”

„Jawel, maar als de krant uit is en het boekje uit de bibliotheek ook, is de dag nog niet half om.....”

„En knutselen? Vroeger „prutste” U toch ook altijd aan Uw wagen?”

„Ja, maar die is er niet meer. Ik heb twee portretlijstjes gemaakt. En de vrouw met de schoonmaak geholpen. Toen ben ik maar weer eens de staat opgegaan. Maar dan sta je al gauw ergens te kijken naar wat er zo rijdt. En dan ga je je beroerd voelen. Ik sta d’r naast. Ik mag niet meer, ik kan het zeker niet meer.....”

„En de muziek?”

„Ja, dat is wel weer een troost. We hebben de radio aanstaan. Maar de hele dag muziek.....”

„Musiceert U zelf niet?”

„Nee, eigenlijk niet. De piano was altijd voor de kinderen. En die zijn er nu haast. En dan leer je het zelf niet. Al fluiten m’n lippen ook wat m’n oren horen.....”

Zevenenzestig: afgedaan!

„Is er geen werk? Bijwerk bedoel ik, in Uw eigen vak?”

„Ja, ze hebben je nodig. Zevenenzestig, dat is afgedaan. Met vijftig is het al mis. En voor een buitenkansje, hoef ik ook niet te komen. Die pikken de jongens zelf mee. Neem het hun kwalijk.”

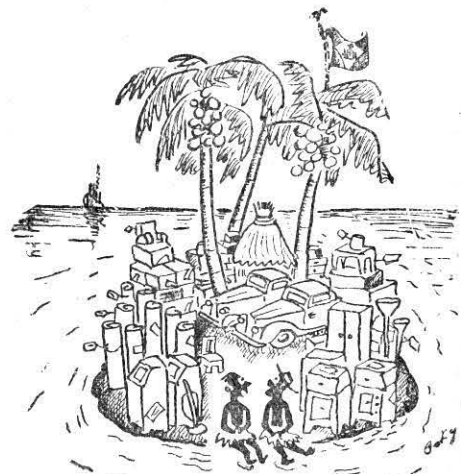
„Als je zelf een wagentje had, zou je misschien eh.....”

„Och nee,” zegt hij, „daar kun je niet aan beginnen. De concurrentie heeft je zo arm. Maar begrijpt U nou, waarom ik eigenlijk weg moest? Ik was niet te duur, ik deed m’n werk, nooit brokken. Laat ik meteen afkloppen. En nooit iets geweest.”

„Nee, alleen, dat U boven de 65 kwam, hè. Die fout moet men niet maken. Logeert U wel eens bij de kinderen? Een andere omgeving wil ook nog wel eens andere gedachten brengen. En dat is een aangename tijdkorting.....”

„Ja, maar die zijn klein behuisd en hebben hun eigen bemoeienissen. Daar kun je toch ook niet altijd aankomen. En dan: ze kijken vader en moeder nog altijd naar de handen. Nee, het bevalt me slecht. Misschien, dat het nog beter wordt, maar als het zover is, zal ik wel een ouwe sok zijn. En dat wil men toch ook niet. Ik ben zo fit als wat. Er is eigenlijk maar één ding, dat me mankeert en dat is werk. Maar weet U daar wat op?”

Uit : „de Telegraaf”



„Als je 25 jaar K.V.-er ben, krijg je dubbel pensioen!”

Eigenschappen of gedragingen

In het vorige artikel bespraken wij verschillende moeilijkheden, die zich bij de personeelsbeoordeling voordoen en die deze taak van leidinggevendens zo moeilijk maken.

Wij willen deze keer nog op enkele andere punten wijzen. Het is n.l. onze mening, dat niet alleen leidinggevendens goed moeten weten waarom het bij personeelsbeoordeling gaat, maar ook de werkers — dus zij die worden beoordeeld — goed op de hoogte dienen te zijn van hetgeen er bij hun beoordeling aan de hand is. Er zijn geen redenen voor, dat werknemers wantrouwend en achterdochtig tegenover de personeelsbeoordeling staan. Integendeel: deze zaak is volkomen zuiver en goed bedoeld. In het eerste artikel hebben wij aangetoond, dat er „niets achter zit”, maar dat juist door goede personeelsbeoordeling de werknemers recht wordt gedaan.

Men kan met de personeelsbeoordeling verschillende doeleinden op het oog hebben. Wij willen er enkele noemen.

1. Men kan de personeelsbeoordeling in een bedrijf invoeren, omdat men inzicht wil krijgen in de vraag, of de mensen wel op de goede plaats zitten. Doen zij wel het werk, wat hun „het beste ligt”, of is het misschien beter om hen over te plaatsen en ander werk te laten doen, wat beter bij hen past?

2. Ook kan men het personeel door de leidinggevendens laten beoordelen om daardoor maatstaven te krijgen, volgens welke sommigen voor een salarisverhoging of een toeslag in aanmerking komen.

3. Een derde reden voor de invoering van de personeelsbeoordeling is vaak, dat de leiding van het bedrijf wil eten, hoe de mensen hun taak vervullen, of zij in het algemeen met toewijding werken, voor de belangen van het bedrijf opkomen enz.

4. Dan is er ook nog de mogelijkheid om door de personeelsbeoordeling te weten komen, of er in de werkers nog mogelijkheden zijn om hen voor ander werk op te leiden en of er onder de werknemers mensen zijn, die voor een bevordering in aanmerking kunnen komen.

Er zouden nog meer doeleinden kunnen worden genoemd, maar dit is genoeg om duidelijk te zien, dat de directie uit verschillende overwegingen kan besluiten om tot invoering van de personeelsbeoordeling over te gaan.

Wat zoekt men?

Een volgend punt, dat onze aandacht vraagt, is: Vraagt men in de beoordelingsstaat het oordeel van de leidinggevendens over eigenschappen of gedragingen van de

werkers? Tussen eigenschappen en gedragingen is n.l. een zeer groot verschil. Daarop wijzen wij reeds in ons eerste artikel. De eigenschappen van mensen worden ook nog weer onderscheiden in: wezens-, prestatie- en houdings-eigenschappen.

Wezens-eigenschappen van een mens zijn b.v.: vrolijkheid, zwaarmoedigheid, gevoeligheid. Door deze eigenschappen „is” men iets.

Prestatie-eigenschappen zijn b.v.: intelligentie, instinct-zekerheid, berekenbaarheid, aanpassingsvermogen. Met deze eigenschappen kan men wat „doen”.

Houdings-eigenschappen zijn: ernst, humor, lichtzinnigheid, welwillendheid enz. Deze eigenschappen duiden aan, hoe men tegenover anderen in de samenleving, „in de buitenwereld” staat.

Tenslotte de gedragingen als: zorgvuldigheid, tact, zwijgzaamheid, bedrijvigheid, welke zeggen hoe iemand met zijn medemens, temidden van anderen of alleen mens alleen is, zich gedraagt, optreedt.

Het is veel gemakkelijker en ook minder gevaarlijk om gedrags-omschrijvingen te geven, dan om te beoordelen, of de persoon in kwestie beschikt over de eigenschappen, welke nodig zijn om een bepaalde taak te vervullen.

Dit laatste moet men aan de vakman — d.i. de psycholoog — overlaten, die er moeite genoeg mee heeft om dit klaar te spelen. In ieder geval mag men niet van de leidinggevendens verlangen, dat zij zullen beoordelen, of hun werkers bepaalde eigenschappen al dan niet of in een zekere mate bezitten.

Men moet dus niet vragen, of een typiste nauwgezet is, maar of zij het type-werk netjes en foutloos aflevert.

Ook niet, of een bankwerker verantwoordelijkheidsgevoel heeft, maar of hij op een behoorlijke en verantwoorde wijze de draaibank en de gereedschappen, die hij gebruikt, behandelt. Zo'n omschrijving van het gedrag is gemakkelijker te geven. Men kan dit gedrag zien, constateren. Beoordeling en waardering van eigenschappen zet de deur open voor allerlei gevoels-elementen en onrechtvaardig oordeel.

Hoevelen beoordelen?

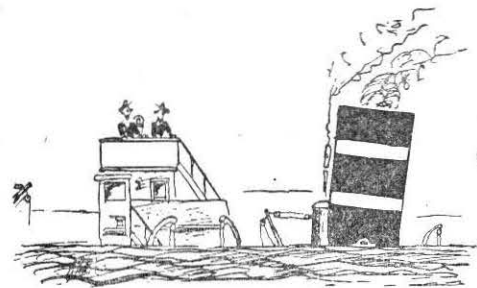
Om het oordeel zo zuiver en eerlijk mogelijk te krijgen is het inschakelen van meerdere beoordelaars zeer gewenst.

Men kan dit doen, door de beoordeling door verschillende personen, onafhankelijk van elkaar, te laten maken en deze op een centraal punt te combineren. Ook kan men het eerste doen en dan het eindoordeel in een gemeenschappelijke bespreking tot stand brengen.

Deze laatste methode is — hoewel omslachtiger en meer tijdrovend — mits goed toegepast, verreweg de beste. Deze besprekingen moeten dan worden geleid door een onafhankelijke voorzitter, die de taak heeft de beoordelaars hun oordeel te laten motiveren, de verschilpunten formuleren en op deze ingaan, om zo te komen tot een dieper gemeenschappelijk oordeel.

Wanneer er in een bedrijf goede verhouding tussen de werknemers en leidinggevendens is, dan is dat bevorderlijk voor de productie. De mensen werken prettig in een aangename omgeving. Zij, die meewerken aan goede menselijke verhoudingen, kameraadschap tonen, bereid zijn zich in te zetten en als het moet, een offer te brengen, zijn waardevolle krachten in iedere onderneming. Zij maken het bedrijf menselijk, dus tot een goede samenleving.

Uit: „Calvé”



Welke grappenmaker heeft het plimsollmerk nu op de schoorsteen geschilderd?

VAN DE AFDELING PERSONELE ZAKEN



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

Vertrokken

A.A. Ezas	2e wtk.	20/7 vliegtuig	R.V.
R.M. Prella	employé	27/7 vliegtuig	V.G.V.
P.A. v.d. Vuurst de			
Vriesle stm.		27/7 vliegtuig	R.V.
A. Pothof	gezagv.	28/7 vliegtuig	O.P.
R. Klinkert	hfd.wtk.	30/7 vliegtuig	R.V.
H.J.H. Kristel	2e stm.	2/8 vliegtuig	R.V./S.V.
H. Zeylstra	gezagv.	6/8 vliegtuig	R.V.
A.J.I. de Feyter	1e stm.	6/8 vliegtuig	R.V.
W.G.G. Beerekamp	3e stm.	11/8 Sibajak	Ontslag.
D. van Straaten	employé	11/8 Sibajak	Ontslag.
H. Hillebrandt	2e wtk.	11/8 Sibajak	R.V.
R. Koppenol	4e wtk.	11/8 Sibajak	Ontslag.
H.J.E. Evers	4e wtk.	11/8 Sibajak	Afgekeurd.
H. F. Middleton	4e wtk.	11/8 Sibajak	Afgekeurd.
R. van Rosmalen	zoon hfd. emnl.	11/8 Sibajak	
J. Dikstaal	hfd.wtk.	13/8 vliegtuig	R.V.
C.D. Caalen	gezagv.	28/8 Willem Ruys	G.S.V.
D. van Santen	gezagv.	28/8 Willem Ruys	V.P.
C. Gorter	hfd.wtk.	28/8 Willem Ruys	R.V.
R.P. Schönherr	adj. chef.	28/8 Willem Ruys	E.V./O.P.
H.J. Romunde	2e wtk.	28/8 Willem Ruys	R.V.
J.M. Meinen	2e wtk.	28/8 Willem Ruys	R.V.
K. Nederhoed	2e wtk.	28/8 Willem Ruys	R.V.
F. Th. v. Hove	2e wtk.	28/8 Willem Ruys	R.V.
A.W. Th. Müter	2e wtk.	28/8 Willem Ruys	R.V.
W. Duba	3e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
H.A. Bürmann	4e wtk.	28/8 Willem Ruys	R.V.
B.J. Hennephof	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
P. Starkenburg	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
H.W.G. Kuster	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
J.H.F. Stausebach	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
S.N. de Rochemont	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
W.C. Bouter	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
J. Th. Tromp	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
D.J. Mannuputy	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
W.F. Klute	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
H.J. Brons	2e stm.	28/8 Willem Ruys	R.V.
Th. A. v. Vliet	hfdempl.	28/8 Willem Ruys	E.V.
H.O. Willems	employé	28/8 Willem Ruys	E.V.
J.W. v. West	employé	28/8 Willem Ruys	E.V.

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.

Aangekomen

J. Bennink	gezagv.	17/7 vliegtuig	ex R.V.
A.C. v.d. Kieboom	gezagv.	17/7 vliegtuig	ex R.V.
J.S. Wilting	employé	18/7 vliegtuig	ex E.V.
J. Weelink	2e wtk.	19/7 vliegtuig	ex R.V.
G.J. Zeegers	hfd.wtk.	25/7 vliegtuig	ex R.V.
H.P.E. Buys	hfdempl.	10/8 vliegtuig	ex G.S.V.
C.P. v.d. Heyden	2e stm.	12/8 vliegtuig	ex R.V./S.V.
J.C.L. Utrecht	hfd.wtk.	15/8 vliegtuig	ex R.V.
O.S.J. Klaassen	adj. chef	21/8 Willem Ruys	ex E.V.
T.M. Kuipers	1e stm.	21/8 Willem Ruys	ex R.V.
M.F. Hamar de la Brethonière	2e wtk.	21/8 Willem Ruys	ex R.V.
G.J. Kuit	3e wtk.	21/8 Willem Ruys	ex R.V.
G. v.d. Zaag	hfdempl.	21/8 Willem Ruys	ex E.V.
H. Prins	employé	21/8 Willem Ruys	ex E.V.

Mevr. L. Hofland-	echtj. adj.	
Baudoinchef		21/8 Willem Ruys
Mevr. K. Riko-	echtj. hfd.	
Tronoffwtk.		21/8 Willem Ruys

Mevr. P.S.L. Kleian-	echtj. hfd.	
Albouts wtk.		21/8 Willem Ruys
Mevr. L.M. Levert-		
Zinsmeester	echtj. empl.	21/8 Willem Ruys
Mevr. A.C.M. v.d.		
Molen-Hackfoort	echtj. empl.	21/8 Willem Ruys
Mevr. B.M. ter Beek-		
Groothuis	echtj. empl.	21/8 Willem Ruys
Mevr. C. G. Schou-		
trop-Janssen	echtj. 4e stm.	21/8 Willem Ruys

Nieuw aangenomen

J.C. ten Zijthoff	4e stm.	23/7 Drenthe
L.A. van Rijn	4e stm.	26/7 Bantam
A.J. Riks	4e stm.	26/7 Bantam
F. Slee	4e stm.	26/7 Bantam
P.S. Koppen	gezagv. (coaster)	21/8 Willem Ruys K.V.

Hartelijk welkom in Indonesië!

Overplaatsingen

H. v. Overhagen	employé	17/7 naar	Bali-Hotel
S. Doyer	hfd. empl.	18/8 naar	ag. Pz. Pianng
J.R. Hiskes	employé	19/7 naar	ag. M'ssar
J. v.d. Lijn	employé	1/8 naar	ag. Oosth.
L.J. Bos	employé	2/8 naar	ag. B'leng
R. Gorter	employé	8/8 naar	ag. Diambi
E.J.B. Wahr	employé	10/8 naar	ag. M'ssar
G.J. Koper	hfd. empl.	12/8 naar	ag. Penang.
K. Lammers	hfd. wtk.	m.i.v. 1/8/52 met ouderdomspensioen; overgegaan naar walpersoneel als hfdempl. bij I. & M.D.	
C. H. Valenbreder	II-wtk. geslaagd voor V.D. in dienst als 5e wtk.		
J. F. Elmensdorp	II-wtk. geslaagd voor V.D. in dienst als 5e wtk.		
W.J.D. Kluppell	II-wtk. geslaagd voor V.D. in dienst als 5e wtk.		

Jubilarissen

25 jaar

1-9-1952	
M. Berrevoets	hoofdwerktuigkundige
F.A. Resner	hoofdwerktuigkundige (E.V.)
Lie Kon Sin	beambte. Pontianak
Thio Siong Boe	hoofdcl. 2e kl. Z Makassar

21-9-1952	
K.A. Doppert	opzichter I/H.K. I — Wpl. Priok

35 jaar

21-9-1952	
A. Kalalo	proviandkl. — P.Z./C.D.

Nagekomen promoties per 1 Juli 1952.

Tot hofmeester de proviandklerken :

A. Kalalo, E. Dotulung en J. Wajong.

Tot proviandkl. de leerlingproviandklerken :

M. Nanlohy, A. Syauta, W. Laloan, M. F. Egam, C. J. Sukur, R. A. F. Tendean en D. W. Tangkilisan.

Wedstrijden scheepsreddingsboten

Op 31 Augustus 1952 organiseerde de „Jacht Club Tandjong Priok” de eerste na-oorlogse wedstrijd voor scheepssloepen van alle nationaliteiten. Deel konden nemen alle op die dag te Priok binnenvaartende koopvaardij- of marineschepen van elke nationaliteit. Er mocht van riemen zowel als zeilen gebruik worden gemaakt. Er waren 3 prijzen beschikbaar gesteld.

*

Even vóór deze bekendmaking kregen wij een brief van de 1e stm. Ad. de Best van het m.s. „Van Riemsdijk”, waarin hij onriep tot het doen houden van deze wedstrijden. Hij schreef o.m.:

Voor de oorlog had de koopvaardij in deze wateren twee wedstrijden per jaar voor scheepsreddingsboten. Een werd gehouden in Hongkong en werd gevaren om de „Traversa-beker”. De andere werd verzeild in Singapore om de „Jubilee Trophee”.

Deze wedstrijden hebben vooral in deze tijd een nuttig karakter, daar het woord „oorlog” nog steeds niet uit de kranten is verdwenen en er zelfs nog een paar oorlogen gaande zijn. Er zou om het halfjaar kunnen worden gezeild.

Elk schip kan mededingen met b.v. maximum drie boten t.w. D.D., M.D., C.D. terwijl de gelegenheid tot deelneming ook open moet staan voor het walpersoneel, mits met een normale reddingsboot van de schepen wordt gevaren.

De eventuele prijs zou voor een half jaar in bewaring kunnen komen op het agentschap, dat de winnende boot volgens de dienstregeling als thuishaven heeft. „Wilde” schepen naar keuze.

Om variatie in het een en ander aan te brengen zou bij loting kunnen worden uitgemaakt, waar de volgende wedstrijd zal worden gehouden, waarbij zo mogelijk met de bepaling van de datum van varen rekening zou kunnen worden gehouden, dat het schip, dat reeds één keer heeft gewonnen zijn prijs ook één keer verdedigt. Dit mag evenwel geen maatstaf worden, daar door de veelvuldige mutaties der schepen dat schip wel eens heel ergens anders zou kunnen zijn.

Het schip zelf zou b.v. een soort „Blauwe Wimpel” mogen voeren. Misschien zijn er wel K.P.M.-dochters handig met de naald (vlaggedoek aan te vragen bij Mag. Dienst.)

WIE GEEFT EEN PRIJS?

*

Wat dit laatste betreft: de maatschappij zal vermoedelijk wel bereid kunnen worden gevonden om een prijs beschikbaar te stellen.

Voor het overige zijn enkele der suggesties van stm. De Best voor volgende wedstrijden wel voor uitvoering vatbaar. Ook inter-K.P.M.-wedstrijden lijken ons zeer wel te organiseren.

Amsterdamse jubilea

In de afgelopen maanden zijn op het Amsterdamkantoor enige dienstjubilea herdacht. Op 25 Februari j.l. vierde de hoofdemployé C. Bode (T. D./Scheepsbouw) zijn 25-jarig dienstjubileum in „Het Scheepvaarthuis”, terwijl de gepensioneerde electriciën E. Vermeulen, die voor zijn pensionnering in tijdelijke dienst op ons kantoor werd geplaatst (T.D./Machinebouw), op 21 Juni j.l. jubileerde.

Op 1 Augustus j.l. was de employé J. H. A. Bottinga (Cm. III) 25 jaar in dienst van onze maatschappij, welk jubileum werd gevolgd door dat van de employé/ex-erste stuurman A. van der Weele (P. Z.) op 4 Augustus.

Laatstgenoemd jubileum werd gelijktijdig herdacht met dat van de hoofdwerktuigkundige A. van der Wal en van gezagvoerder G. H. ten Hoone, die momenteel met verlof in Nederland vertoeven. Tot onze spijt was de heer Ten Hoone wegens ziekte verhinderd op ons kantoor te komen, zodat hij thuis werd bezocht.

Nadat de jubilarissen in de directiekamer waren toegesproken, vond in de vergaderzaal nog een gezellig samenzijn plaats in aanwezigheid van het gehele Amsterdam-personeel.

Alhoewel zulks niet als een officieel jubileum wordt herdacht — *bij ons in Indonesië wel!* — moet nog melding worden gemaakt van het feit, dat de sous-chefs G. C. J. van der Linden (Cm. I) en L. W. Zinsmeester (V. Z.) op 15 Juli 40 jaar in dienst van onze maatschappij waren.

Verder vermelden wij nog, dat het jubileum van hoofdemployé J. Godefroi (T. D. Machinebouw) op 18 Juli j.l. viel. Dit jubileum zou echter eerst op 16 Augustus j.l. officieel worden herdacht.

Op 11 Juli j.l. werd de heer Nicolai met zijn echtgenote in de directiekamer toegesproken ter gelegenheid van zijn 25-jarig dienstjubileum. Hem werd daarbij het gouden polshorloge met inscriptie, alsmede de gebruikelijke gratificatie aangeboden.

Jubileum gezagv. Korving



Hierboven een foto van de gezellige avond aangeboden door de etat-major van het m.s. *De Eerens* t.g.v. het 25 jarige dienstjubileum van gezagv. W. C. Korving.

Door een der officieren op een afscheidsborrel (hij was overgeplaatst) uitgenodigd werd de jubilaris in een met vlaggen versierde voorgalerij geleid, alwaar door hfdwtk. H. H. Kho met een speech een rookstel werd overhandigd als herinnering aan deze dag. (Deze hfdwtk. vierde op 4 Juli j.l. zijn 30-jarige dienstjubileum).

Van dit en dat... en van alles wat!

Dressuur in de scheepvaart.

Op het Priok-agentschap bestaat de „goe'-gewoonte" nog, dat berichten aan binnenliggende schepen worden doorgegeven door middel van een z.g. doorschrijfboek.

Aan boord leest men het bericht, scheurt het origineel uit het boek en parafeert op de doorslag voor ontvangst. Vaak gebruikt men deze copie tevens om er meteen het antwoord maar op te zetten. Deze wijze van berichtgeving heeft in de praktijk haar bruikbaarheid wel bewezen.

Het is in meer dan één opzicht dan ook een merkwaardig boekje. Men treft daar b.v. een geheel andere stijl in aan dan in meer normale correspondentie tot uiting pleegt te komen.

Wie zal er echter aanstoot aan nemen, dat de stuurman, met ogen, oren, handen en voeten gebonden aan zijn taak bij de luiken, meer uit het hart gegrepen bevoordingen bezigt, wanneer hij in een vloek en een zucht een antwoord neerkalkt onder het bericht van het agentschap dan wanneer hij dit op zijn gemak 's avonds in zijn hut had kunnen doen?

Het doorbladeren van deze boeken is dan ook meer dan een blik werpen in wat correspondentie. Het is een blik in een glas, dat de geest aan boord onzer schepen weerspiegelt. Een geest, die er mag zijn en die — laten we hopen — onze maatschappij nog lang zal mogen doortintelen.

Deze boeken steken aldus onbewust een pluim op de pet van onze blijkbaar nimmer te verstoren zeelieden. Want meer dan wrevelige haast en stekelige puntigheid verraden deze boeken een lacanieke humor, die weldadig aandoet.

Opgevallen op 1 Augustus j.l. stond daar o.a. te lezen :

„Geachte Kapitein,

Afd. VRV verzocht ons U door te geven, dat in Bali 1136 V.E. waaronder 776 varkens aanwezig zijn. Zij vraagt, of totale hoeveelheid door U kan worden overgenomen. Gaarne beslissing."

En het antwoord :

„Mijnheer,

Volgens zwarte boek kan Wai 940 V.E. meenemen. Met wat passen en meten kan ik er wel 1000 van maken, maar meer NIET. Zodra het ons is gelukt (waar we reeds lang mee bezig zijn) om de ene helft in en de andere uit te

laten ademen, zal dit aantal nog wat opgevoerd kunnen worden.

LIMIET echter nog steeds 1000 V.E."

Naar verluidt, zou de N.D. thans reeds nagaan, of het de kosten en moeite loont om de stuurlieden niet alleen een "sein-cursus" te laten volgen, maar hen daarenboven ook nog enkele maanden bij "Straszburger" in de leer te doen.

De wet voorgeschreven.

Destijds vond Mozes het al niet meer dan billijk, dat dit gebeurde en — opgevoed in eerbied voor de grijze ouderdom — is ook de mens van onze tijd nog diep doordrongen van deze noodzaak, die zich eeuwen lang heeft laten gelden.

Iets anders is het, of de voorgeschreven wetten steeds werden nageleefd en wie de wetten behoort voor te schrijven.

Vooral wat dit laatste betreft staan wij, twintigste eeuwse mensenkinderen, wel op een keerpunt in de geschiedenis.

Het streven naar gelijkheid en/of medezeggenschap leeft sterk en zelfs, als men er de politiek buiten laat, is dit nog duidelijk te constateren in het bedrijfsleven zelf, waar men, middels vakverenigingen, personeelskernen, bedrijfsraden en wat dies meer zij, meer zeggenschap in het voorschrijven der wetten tracht te verkrijgen.

Het ene bedrijf is op dit gebied vóórlijker dan het andere, maar geleidelijk ziet men in elk bedrijf het samengaan tussen werkgever en werknemer al duidelijker tot uiting komen.

Méer dan één enkel voorval heeft U, geachte lezer en collega, in de achter ons liggende maand kunnen overtuigen, dat het bewustzijn, om bij het stellen van de wet samen te gaan, ook in onze maatschappij sterker is geworden dan men lange tijd voor mogelijk heeft gehouden.

Maar nu deze weg eenmaal is ingeslagen, zijn blijkbaar — indachtig aan het spreekwoord : "Wat gij doet, doet dat goed" — de sluizen der mogelijkheden ook wijd opengezet.

Want méer dan uit het gezamenlijke ondertekenen van een nieuwe salaris-regeling met de vakvereniging van het walpersoneel spreekt uit andere feiten de zelfs voor deze tijden wel zéér progressieve houding die onze Paketvaart inneemt op het gebied van de samenwerking in het bedrijf.

Of is het soms niet méer dan vooruitstrevend, dat P.Z./A.Z. thans officiëel voorschriften in acht doet nemen, welke zijn genomen door het personeel zelf? Want dit vóórlijk geluid, geachte lezers en collega's, is thans te beluisteren in de aanhef van haar rondschrjven aan de huurders van Paketvaart-huizen, die een dezer dagen hun tien geboden — niet op steen, maar, om brekage te voorkomen, op stencil — met een briefje kregen thuisbezorgd, dat aanving met de woorden :

„Voorschriften, welke in acht genomen men behoren te worden, genomen „door de huurders van K.P.M. „woningen".

Dat de twintigste eeuwse Paketvaarders voor een dergelijk baanbrekend principe toch nog niet rijp schijnen te zijn, bleek echter wel overtuigend uit het feit, dat al direct tegen het eerste het beste gebod :

Huurder verbindt zich het gehuurde overeenkomstig zijn bestemming als een goed huisvader te gebruiken, en het gehuurde bij zijn vertrek in goede toestand weder op te leveren"

als uit een fontein op het "shipping-minded" V.R.V. een protest spoot :

Geen "on-survey", dan ook geen "off-survey" !

En ten laatste gekomen aan het tiende gebod :

Wanneer de K.P.M. zulks noodzakelijk acht, is de huurder gehouden het gehuurde onmiddellijk te verlaten. Zo mogelijk zal hem andere accommodatie ter beschikking worden gesteld", keek een kleine Cm-er zijn collega hulpeloos aan, toen die hem op de aanhef van het rondschrjven wees en snikkend uitbracht :

"Tu quoque Brute, fili mi" ! hetgeen iets betekenen moet in de geest van : "Of je nou door het hondje of het katje wordt gebeten....." !

"Houd'oe"



Daar drijft nog 'n lege fles in zee!

„Walslurp“-zeilers in de voorste gelederen

Ook gedurende het huidige seizoen, dat omstreeks 1 April begon en tot November zal duren, hebben de zeilers van de K.P.M. bewezen, dat zij hun mannetje op zeilgebied staan. Werd weliswaar meestal niet de eerste prijs in de wacht gesleept, toch waren 2e en 3e prijzen regelmatige prooien voor onze 16 M²-klasse zeilers. Zij bewezen hiermede dan ook ondubbelzinnig, dat zij tot de beste zeilers in deze klasse mogen worden gerekend.

Dat Aeolus zo nu en dan met het weer wel eens de hand lichtte moge blijken uit het feit, dat de eerste in Mei verzeeilde lange-afstandwedstrijd, die bij zwakke wind op maximaal 6 zeiluren staat geprojecteerd, maar liefst 10 uur duurde voor de eerstbinnenkomende in de 16M² klasse. Start 's morgens 11.30 uur, finish no. 1 21.30 uur. De overige deelnemers kwamen of nog later binnen, of hadden opgegeven en zich naar huis laten slepen door de motorboot, die in het donker naarstig naar alle achterblijvers aan het zoeken was gegaan. In flagrante tegenstelling daarmee waren de wedstrijden in Juli en Augustus, die onder dermate zware wind en zeegang moesten worden gezeild, dat o.a. in één wedstrijd 14 jachten

moesten opgeven wegens gebroken wanten en/of masten, gescheurde zeilen, gebroken vallen en lekgeslagen boten. Gelukkig zeilden onze jachtjes meestal behouden tussen de ongelukken door, hetgeen niet in de laatste plaats te danken is aan de medewerking van de heren Maul en Van der Schilden (N.D.), die ten alle tijde bereid werden gevonden om bij het onderhoud deskundige raad en daad te verlenen.

Zware strijd

Overigens werden deze wedstrijden onze „walslurpen“ niet cadeau gedaan. Dit moge blijken uit de resultaten, die tevens laten zien, dat de K.P.M.-zeilers elkaar onderling ook nog wel eens een vliegje afvangen, hetgeen tengevolge

van de vele veranderingen van wind en windkracht altijd mogelijk is. Verrassingen in de uitslag zijn in deze wedstrijden dan ook aan de orde van de dag.

In de tot op heden verzeeilde 15 wedstrijden — oftewel ongeveer 3/4 van het gehele wedstrijdprogramma — werden door onze zeilers de navolgende resultaten geboekt :

„ZEE” (stm. Van Santen)
2 1e, 4 2e, 4 3e prijzen,

„DEINING” (atau Vermelden)
1 1e, 3 2e, 4 3e prijzen,

„WIND” (atau Brassem)
6 2e, 4 3e prijzen,

hetgeen wel een bewijs is, dat onze boten steeds in de running zijn.

Ongenaakbaar in deze klasse is de snelle *Schobbejak* van Javahout, met de in Holland ook zeer bekende wedstrijdzeiler Brandsma aan de helmstok, die tot dusver 13 × de eerste prijs in de wacht sleepte en in dit seizoen, slechts tweemaal werd geslagen, beide keren door de *Zee*.

De actieve en sportieve voorzitter van onze vereniging, de heer Wakka, die in het begin van het seizoen de successen van de *Wind* voor zijn rekening nam, vertoeft momenteel met verlof in Holland en van hem hopen we eerdaags eens iets te horen over behaalde triomphen op de Kaag of Westeinder. Dat hij daar z'n helmstok aan de wilgen zou hebben gehangen, geloven we niet !

Jeugd.

Rest nog te melden, dat ook de K.P.M.-jeugd zich op zeilgebied weet te weren. Tijdens de onlangs gehouden dameswedstrijden, wisten onze 12 jarige Derrie Hendriks een 3e- en een 5e plaats en de 2 jaar oudere Nel Koster eenmaal een 5e plaats te behalen uit zeer sterk bezette velden. In het algemeen klassement neemt mej. Hendriks momenteel dan ook de 4e plaats in hetgeen wil zeggen, dat zij bijna tien dameszeilsters achter zich laat !

Hieruit moge dus wel blijken, dat ook de „wal” zich op de zilte baren best thuis voelt en ook op zee zijn mannetje wel staat. Mocht er dus nog eens een „Paloh” of iets dergelijks naar huis moeten worden gezeild : Nautische Dienst even een telefoontje en



Op de tweede af is de „Wind” (2504) stm. Brassem gestart, op de spiegel gevolgd door de „Schobbejak” (22) De „Zee” (2505) stm. Van Santen en de „Deining” (2530) stm. Vermeulen gaan juist over de streep. Op de achtergrond kan men rechts nog het gebouw van de Jachtclub, Tandj. Priok en de starttoren ontwaren.

Nederland 300 meter te ver in zee

Vijfde „keten” in gebruik genomen

Langdurige en zorgvuldige waarnemingen met DECCA hebben uitgewezen, dat op alle kaarten de kust van Nederland ongeveer driehonderd meter verder in zee ligt dan in werkelijkheid. Een Nederlands admiraal drukte het anders uit : de Nederlandse kust is precies waar ze zijn moet, maar het is de kust van Engeland, die eigenlijk driehonderd meter verkeerd in kaart is gebracht. Hoe het ook zij, zeker is dat een van de kustlijnen niet op de juiste plaats in de kaart staat.

De bovenstaande landverschuiving werd vermeld bij de ingebruikneming op 29 Juli van de vijfde „keten” van het radiosysteem, dat de navigatie in de buurt van het Engelse Kanaal en in de Golf van Biscaye veiliger maakt.

Het navigatiesysteem DECCA wordt niet alleen gebruikt door schepen, maar ook door vliegtuigen en bestaat uit een aantal radiozenders aan de wal en speciale ontvangers aan boord van schepen en vliegtuigen, waardoor het op zee en in de lucht mogelijk is, zeer nauwkeurige plaatsbepalingen te doen ten opzichte van de zenders.

„Meester” en „slaven”

In het kort werkt het systeem als volgt. Een „keten” bestaat uit vier zenders; één „meester” en drie „slaven”, welke alle werken op golflengten tussen de 2300 en 4500 meter. De „slaven” staan op afstanden van ongeveer 100 kilometer rond de „meester”. Deze afstanden zijn afhankelijk van de gebruikte golflengten. Nauwkeurig in kaart gebracht, worden de „slaven” met de „meester” verbonden door een rode, groene of paarse „positielijn” en naargelang de gebruikte golflengten worden op deze lijnen een stel hyperbolen geconstrueerd in dezelfde kleur, het „patroon” genaamd. Rondom de keten ontstaat aldus een web van elkaar snijdende lijnen van verschillende kleur. Ieder van deze lijnen geeft een vast verschil aan in de ontvangsterkte van de „meester” en een van de „slaven”, die op deze lijnen betrekking hebben.

Aan boord van schepen zijn speciale ontvangers opgesteld, die zijn afgestemd op alle bij de keten behorende zenders en die de verschillen in ontvangststerkte meten. Dit wordt zichtbaar gemaakt, doordat automatisch wijzers verschuiven op klokjes, die weer gekleurd zijn in de kleur van het betreffende „patroon”. Iedere gekleurde lijn op de kaart is aangeduid met een letter en een getal en correspondeert met de letter- en cijfer aanduidingen op het betreffende klokje.

Om een positie te bepalen heeft men niets anders te doen dan de letter en het getal af te lezen, die op een gekleurd klokje door de wijzers worden aangege-

ven. Dan zoekt men de kleurlijn, letter en getal op in de kaart en men heeft één lijn gevonden, waarop men zich ergens moet bevinden. Dezelfde handelwijze wordt herhaald voor een „patroon” van een andere kleur en dan vindt men een tweede lijn, die de eerste ergens zal snijden. Op het snijpunt van de twee verschillende gekleurde lijnen bevindt het vaartuig zich dan. De „hyperbolische navigatie”, op deze wijze uitgevoerd, is binnen tien meter nauwkeurig.

P.C.J. riep K.P.M. — schepen.

Op 4 Juli was de koopvaardij-uitzending van „Radio Nederland” gericht tot twee schepen van de K.P.M., n.l. de „Reynst” en de „Van Riemsdijk”. De betrokken officieren van het s.s. „Reynst” zonden de volgende reactie naar Hilversum:

„Over Uwe uitzending „Het Schip van de Week” het volgende: De uitzending bestemd voor het s.s. „Reynst” van 4 Juli werd hier aan boord om half acht Javatijd matig ontvangen in de 16 meterband, doch de uitzending om 11.00 uur was zeer goed te verstaan. Het was, alsof de sprekers bij ons in de hut zaten te praten.

We waren — zoals de omroeper al zei — op weg van Singapore naar Palembang en voeren om 11.00 uur al op de Moesi. Wij allen danken U heel hartelijk voor het gebodene”.

Vliegtuigen gebruiken een toestel, waarop een pen automatisch de afgelegde route op een speciaal hiervoor vervaardigde kaart aftekent.

Vele schepen, van alle nationaliteiten, gebruiken dit systeem. Tussen de 1500 en 2000 zijn er mee uitgerust, waaronder de grote schepen van de Holland-Amerika Lijn, van de Maatschappij „Zee-land”, de Willem Ruys, Oranje en nog vele andere. Voor vliegtuigen maakt het geen verschil of er op 12.000 of op 200 meter hoogte wordt gevlogen. Bij wijze van proef is het eiland Wight in kaart gebracht met behulp van dit systeem en de kaarten bleken nauwkeuriger te zijn dan de tot dusver vervaardigde kaarten.

Invasie-primeur

De vijf ketens, die nu in werking zijn, hebben ieder een reikwijdte van ongeveer 300 zeemijl (ongeveer 550 kilometer) en bestrijken het Engelse Kanaal, de Noordzee, de Golf van Biscaye, het meest Oostelijke deel van de Atlantisch Oceaan en boven land het grootste deel van West-Europa en Scandinavië. Ze staan in verscheidene Westeuropese landen.

Voor het eerst is van „Decca” gebruik gemaakt bij de invasie in 1944. De nieuwste, pas in gebruik genomen vijfde keten bevindt zich in Zuidwest-Engeland. Er bestaan plannen om de Perzische Golf, waarvan geen nauwkeurige kaarten bestaan, met behulp van het Decca-systeem in kaart te brengen.

Uit: Volkskrant

w.g. F. Kleian — hoofdwerktk.
S. de Jong — 3e werktk.
D. van Noort — leerlerwerktk.
J. W. F. van Hummel — 2e stuurman.
K. Bareman — 3e stuurman.

De heer Ir. A.H. Kuyp, de Savornin Lohmanlaan 218 — Den Haag schreef over deze uitzending :

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

Op Vrijdag 15 Augustus j.l. was het koopvaardijprogramma van „Radio Nederland” gericht tot twee Paketvaart Maatschappij, t.n. het schepen van onze Koninklijke m.s. Van Riebeeck en het m.s. Waibalong.

Kentering in de scheepvaart

Enige terugslag

De zeer gunstige ontwikkeling, die als uitvloeisel van de Korea-hausse in het najaar van 1950 voor de scheepvaart is ingetreden, is weer verleden tijd. De berichten over de vrachtenmarkt zijn niet opwekkend. Het door de „British Chamber of Shipping” berekende index-cijfer voor de wilde-vaartvrachten, dat in October 1950 zijn hoogtepunt bereikte en daarna —aanvankelijk slechts in bescheiden mate— op „drift” is geraakt, toont sedert Maart van dit jaar een scherpe daling.

Ook anderzijds komen er minder geruststellende indicaties los.

Nadat de tijdens de hausse uit de z.g. Amerikaanse „motballenvloot” vrijgemaakte eenheden weer uit de vaart waren genomen, zijn in de laatste tijd hier en daar andere schepen opgelegd. Al met al, doet het beeld denken aan een naderende of aan een reeds begonnen depressie.

Het is goed enkele punten in het oog te houden en wel allereerst, dat de term „scheepvaart” een dusdanig gedifferentieerd terrein van activiteit dekt dat men met generaliserende conclusies voorzichtig moet zijn. De tankvaart b.v. heeft tot op zekere hoogte haar eigen ontwikkeling. Op bepaalde scheepvaartroutes werken soms invloeden (vlagdiscriminatie etc.), die niets of weinig van doen hebben met de algemene scheepvaartconjunctuur.

Onderscheid

Wat deze laatste betreft moet overigens een scherp onderscheid worden gemaakt tussen wilde vaart en lijnbedrijf. Deze laatste sector kenmerkt zich in de regel door veel minder heftige schommelingen dan de eerste, al is enige wisselwerking tussen beide uiteraard aanwezig.

Wanneer dan ook uit de rigoureuze daling der vrachten en uit het opleggen van minder efficiënt te exploiteren schepen moet worden afgeleid, dat de winstmogelijkheden zijn aangetast, dient wel te worden bedacht, dat zulks in eerste aanleg slechts typerend is voor de gang van zaken bij de wilde-vaartrederijen en dan nog slechts voor zover deze niet door charter-contracten van lange duur zijn gedekt.

Bij de lijnvaart duurt de aanpassing veel langer. Tijdens de hausse in 1951 volgden de lijnvaarttarieven in het algemeen ook slechts met vertraging en bovendien sterk getemperd de stijging der indexcijfers van de vrachtenmarkt. De recente inzinking daarvan is voor de lijnrederijen nochtans een teken aan de wand.

Gestegen exploitatiekosten

Een tweede punt, dat bij het beoordelen van de huidige ontwik-

keling op scheepvaartgebied de aandacht verdient, is dat 1951 als gevolg van een samenloop van omstandigheden zeer uitzonderlijk gunstig is geweest. In zekere zin is een kentering dus normaal en behoeft deze niet op een abrupte overgang van vette naar magere jaren te wijzen.

Als men zich realiseert, dat 1949 en 1950 voor de scheepvaart in het algemeen lang geen slechte perioden zijn geweest, lijkt het tegenwoordige peil der vrachten nog allermindst desastreus. Evenwel: (en dat is punt drie) de exploitatiekosten zijn intussen aanmerkelijk gestegen. De uitkomsten over de genoemde jaren vormen dus geen betrouwbare maatstaf meer.

Dat de stijging der kosten blijkens de jaarverslagen over 1951 nog steeds voortgaat, is niet onbedenklijk. De ervaring leert trouwens, dat in onverschillig welke bedrijfstak de debetposten van de verlies- en winstrekening zich bij een dalende conjunctuur niet zo automatisch aanpassen als hun tegenhangers.

De vraag is nu maar of we inderdaad te doen hebben met een beginnende depressie van langere duur, dan wel met een min of meer kortstondige inzinking. Dat dit laatste het geval is, lijkt voorshands nog niet uitgesloten. In vele bedrijfstakken en in vrijwel alle landen heeft de reactie op de Korea-kooprage ontwrichtend gewerkt, maar in diverse opzichten is al weer een keer ten goede waar te nemen.

Voortgaande uitbreiding

Tenslotte is er nog de mogelijkheid, dat onder het op til zijn van een algemene depressie toch een langdurige verstoring van de verhouding tussen vraag naar en aanbod van scheepsruimte in de maak is, wegens de voortgaande uitbreiding van de koopvaardijvloten. De Amerikaanse reservevloot zou men echter met enige goede wil buiten beschouwing kunnen laten omdat deze als

een soort regulerende factor kan worden gezien, die daarenboven aan betekenis inboet, naarmate de betrokken schepen meer verouderen.

Belangrijker lijkt, dat een aanmerkelijk deel van de in de latere jaren gereed gekomen, resp. van de thans onderhanden en voor de naaste toekomst geprojecteerde nieuwbouw betrekking heeft op tankschepen, op grond waarvan zou kunnen worden verondersteld, dat de stijging der tonnages met de groei der wereldbevolking als achtergrond niet verontrustend is. De nieuwe vrachtschepen zijn daarenboven grotendeels bestemd ter remplacering van slooprijp materiaal.

De boekwaarde der vloten ligt thans bij de Nederlandse scheepvaartmaatschappijen aan de zeer voorzichtige kant en bij diverse ondernemingen is zij zelfs zeer laag te noemen. Een bouwprogramma van matige omvang kan echter in enkele jaren de gemiddelde boekwaarde sterk omhoog trekken, nu een vrachtschip per ton draagvermogen ca. fl. 1000 en een passagierschip zelfs het dubbele daarvan kan kosten.

Op een dergelijke prijsbasis verworven schepen mogen in een uitzonderlijke hoogconjunctuur als die van 1951 lonend te exploiteren zijn, voor meer „normale” tijden zijn zij zonder twijfel aanzienlijk te duur. Een deel van de kostprijs zal terstond moeten worden afgeschreven. De omvang van de reserves voor vlootvernieuwing stelt de maatschappijen daartoe geredelijk in staat, maar uit een en ander blijkt toch duidelijk, dat de grote dotaties aan deze reserve uit de winsten van de laatste jaren broodnodig zijn geweest.

Dat het betalen van belasting over schijnwinsten bij de rederijen groot misnoegen heeft gewekt is dan ook allerszins begrijpelijk.

Desondanks is de financiële positie van de Nederlandse scheepvaartondernemingen thans zeer sterk. Men heeft zich tegen eventuele ongunst der tijden krachtig gewapend. Dit geldt niet het minst voor de wilde vaartmaatschappijen, die merendeels met een relatief zeer klein kapitaal werken.

Nog geen pessimisme

Aan de hand van de koersen der aandelen mag men zeker zeggen, dat de beurs zich door de ongekende voorspoed van de voorbije periode allermindst laten verblinden en dat zij op minder goede tijden bedacht is ge-

Slot: zie pag. 2

Opleiding Vlissingen

34 K.P.M.-leerlingwerktuigkundigen „afgezwaaid”

De „De Ruyterschool” te Vlissingen heeft op Zaterdag 19 Juli j.l. een nieuwe lichting gediplomeerden afgeleverd. Evenals het vorige jaar was de aula van de Rijks-H.B.S. voor deze plechtigheid beschikbaar gesteld.

Zo was dan voor de leerlingen van het laatste leerjaar van de machinistencursus het gewichtigste ogenblik van de te Vlissingen doorgebrachte studie jaren aangebroken, n.l. het vernemen van de uitslag van het eindexamen uit de mond van de directeur, de heer Vijn.

Slechts aan 2 leerlingen bleek geen diploma te kunnen worden uitgereikt, waarvan —zoals gebruikelijk is— allereerst aan de betrokkenen mededeling werd gedaan. Daarna was de spanning geweken.

Met vrolijke gezichten stelden de oudstejaars zich in de aula op, waarbij hun bij monde van de heer Vijn — in aanwezigheid van leraren en enkele genodigden — het verheugende nieuws werd medegedeeld.

76 leerlingen, die hadden gestudeerd voor eigen rekening dan wel voor rekening van de maatschappijen „La Corona”, „K.J.C.P.L.” of „K.P.M.” bleken te zijn geslaagd.

Na aanbidding van zijn gelukwensen hield de heer Vijn zijn traditionele afscheidsspeech met als slotdevies: „Houdt de naam van de De Ruyterschool hoog”.

Na de heer Vijn sprak namens de K.P.M. en K.J.C.P.L. Ir. Struyk, die de scheidende leerlingen een persoonlijk woord meegaf bij het „afduwen”. De leidende gedachte van zijn rede was: „Hoe de omstandigheden ook zijn, doe je werk zo goed mogelijk”.

Een der leerlingen sprak namens zijn studiegenoten een afscheidswoord van dank aan de heer Vijn en de heren leraren voor de hulp bij hun studie ondervonden.

Het was een treffend moment tijdens de plechtigheid, toen een der leerlingen naar voren trad en mevrouw Van Bel, secretaresse van de heer Vijn, onder grote bijval namens alle leerlingen een bouquet anjers aanbood, niet omdat zij als enig vrouwelijk lid deel uitmaakte van het gezelschap, maar vanwege het

heugelijke feit, dat zij die dag jarig was, welke gelegenheid de leerlingen gaarne hadden aangegrepen om haar geluk te wensen en dank te zeggen voor haar moederlijke zorgen tijdens hun studietijd.

Ook de heer Cornelis, die —in verband met zijn pensionnering als Inspecteur der K.P.M.-opleiding— voor het laatst bij deze gelegenheid aanwezig was, werd door de K.P.M.-leerlingen met enige waardevolle cadeaux vereerd.

Na afloop van de diploma-uitreiking maakte de directeur van het samenzijn van leraren en genodigden gebruik om

een afscheidswoord namens de „de Ruyterschool” te spreken tot de heer Cornelis, die met het einde van dit schooljaar zijn werkzaamheden heeft overgedragen aan de heer B. Scholte van de afdeling Personeel. Ter herinnering aan de prettige samenwerking en ondervonden medewerking bood de heer Vijn de heer Cornelis namens directeur en leraren een blijvend aandenken aan.

Van de K.P.M.-leerlingen ontvingen er 26 het BM- en 8 het AM-getuigschrift. 10 van deze kandidaten voldeden reeds aan het vereiste jaar werktijd, zodat zij eind Augustus als 5e werktuigkundige naar Djakarta zullen vertrekken, terwijl de overige leerlingen —na een korte vacantie— eerst 3 maanden bij electrotechnische bedrijven zullen worden tewerk gesteld om daarna eveneens hun bestemming naar Indonesië te volgen.

„Torenhoge” golven??

Schattingen vaak zwaar overdreven

In de afgelopen winter ontmoette een schip van 25.000 tons van de „Union Castle Line” op de Kaap enorme golven in de Golf van Biscaye (daarom beroemd! Red. Uitlaat). Passagiers hebben de hoogte er van op 30 meter geschat, maar betrouwbaar is deze „meting” niet. Vermoedelijk is 18 meter wel ongeveer het maximum voor zee-golven.

Enorm is het effect van „stormgolven”. Bezuiden IJsland nam in het voorjaar van 1943 het slagschip *King George V* een zee over, die een goed gesjorde „kotter” glad over boord zette, terwijl andere boten 9 meter boven de waterlijn zwaar werden beschadigd en het water in een der machinekamers doordrong.

De *Sheffield* verloor de kap van een van de zes inch kanonnen, toen de toren door een zee werd getroffen. Men bevond zich op de overgang van diepzee naar de „gronden”. Hier schijnen golven nog woedender te breken dan in volle zee. Conservatief geschat hadden de golven een hoogte van 12 tot 15 meter en een lengte van 180 meter.

Bij het breken op „soundings” (dus op de gronden) wordt de zee zeer steil door de vertragende wrijving van de bodem. Bijzonder berucht zijn de zeeën bij de Kaap op de rand van de Agulhas Bank.

In de „Roaring Forties” kunnen golven van enorme lengte optreden. Tussen de Kaap en Kaap Leeuwin komen golven voor van 300 tot 350 meter lengte, maar tussen Nieuw-Zeeland en Kaap Hoorn is zelfs een golflengte (te water. Red.) van 780 meter geconstateerd. Toch zijn deze enorme golven gewoonlijk niet zo „onhandelbaar” als die met steile fronten.

In de Noord-Atlantische Oceaan overtreft de golflengte de 150 tot 180 meter zelden.

Zeer hoge golven kunnen echter optreden bij het treffen van twee kruis-zeeën. Stortzeeën van 21 meter zijn voorgekomen, die soms een groot deel van de bemanning overboord spoelden. De *Majestic* van de White Star Line mat in de Atlantische Oceaan eens zelfs golven van 24 meter hoogte. Zich opstellend in het tuig en meten op welke weeflijn de top van een golf in bedekking is met de horizon (terwijl het schip recht ligt in het golfdal) is vermoedelijk de beste wijze om de golfhogte te meten.

Zoals bekend betekent een golfbeweging niet, dat het water zich steeds voortbeweegt in de richting van de golven. Men heeft te doen met waterdeeltjes, die roteren om een practisch constante positie.

Uit: „De Zee”.