

# de Uitlaat

11e JAARGANG No. 9

SEPTEMBER 1956





# de Uitlaat

personeelsorgaan van de  
n.v. Koninklijke Paketvaart-  
Maatschappij

11de jaargang no. 9  
September 1956

\*  
Alle stukken „de Uitlaat”  
betreffende te adressen aan :  
de Redactie van „de Uitlaat”  
p/a n.v. K.P.M.  
Medan Merdeka Timur 5 Djakarta



Op de voorpagina: Schelpenzoeken  
bij maanlicht op het strand van  
Parangtritis (M. Java)

Frank Bodmer studio's



Op de achterpagina: de TASMAN  
in de haven van Padang.

(foto: Frank Bodmer Studio's)

Druk: n.v. Visser & Co.  
Djakarta



Het s.s. „GENERAAL MICHIELS” in de haven van Tg. Priok.

Studio „Tong en Tim”



# Het jubileum van Directeur Brand

Op uitnodiging van de Directie verzamelden de chefs van dienst, diensthoofden en adjunct-chefs te Djakarta, Tandjong Priok en Petamburan, alsmede de Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen van de te Tandjong Priok binnenliggende schepen, de meesten vergezeld van hunne dames, zich op Maandag 27 Augustus tegen 11 uur in de kamer van de President-directeur om tezamen met de leden der Directie en hun echtgenoten het zilveren dienstjubileum van onze Directeur, de heer J. W. Brand, te herdenken.

Nadat de jubilaris en zijn echtgenote vergezeld van hun zoon om 11 uur de met feestelijke bloemstukken versierde kamer waren binnengetreden sprak de President-directeur de heer en mevrouw Brand in hartelijke bewoordingen toe. De heer de Koe herinnerde er aan, dat reeds lang geleden, namelijk in 1928, zijn levenspad en dat van de heer Brand elkaar dicht genaderd waren, toen de heer Brand grote successen oogstte als lid van het Nederlandse hockey-elftal, dat op de Olympische Spelen te Amsterdam de tweede plaats behaalde, terwijl de heer de Koe zelf deel uitmaakte van de Olympische roeiploeg, die het helaas niet verder bracht dan de vóórwedstrijden. Nader tot elkaar kwamen wij, aldus de heer de Koe, toen ik de heer Brand opvolgde als volontair bij de firma Ruys & Co. in 1931, en later in dat jaar troffen wij elkaar op het Hoofdkantoor der K.P.M. te Djakarta.

Twee dingen in de carrière van de heer Brand hebben mij bijzonder getroffen, zo zei de heer de Koe verder. Vóór de oorlog heeft hij steeds dáár gezeten waar nu de K.J.C.P.L. haar activiteit in grote mate ontplooit, te weten Zuid-Afrika, en na de oorlog was hij agent der K.P.M. te Singapore in de periode, dat een zeer nauwe samenwerking met de K.J.C.P.L. werd opgebouwd met als centrum juist Singapore.

De heer de Koe wijdde in het bijzonder nog enkele woorden aan de moeder van de heer Brand, voor wie het een grote voldoening moet zijn, nadat wijlen haar echtgenoot vele jaren Directeur der K.P.M. in Amsterdam was geweest, nu te mogen beleven, dat haar zoon als Directeur van de K.P.M. buiten Europa zijn 25-jarig dienstjubileum herdenkt. Tenslotte richtte de President-directeur zich speciaal tot mevrouw Brand, die — aldus de heer de Koe — reeds 19 jaar K.P.M.-dienst achter de rug heeft en in die tijd haar echtgenoot tot een grote steun is geweest.

De heer de Koe beëindigde zijn toespraak met een hartelijke gelukwens voor de heer en mevrouw Brand en overhandigde de jubilaris het traditionele jubileumgeschenk: het gouden Paketvaarthorloge.

In zijn dankwoord zeide de heer

Brand, dat het voor een man uitermate belangrijk is, dat hij plezier in zijn werk heeft. Toen ik ruim een jaar gele-

den op het Hoofdkantoor kwam, aldus de jubilaris, voelde ik mij een beetje als een vreemde eend in de bijt. Dat ik in het afgelopen jaar bijzonder veel plezier in mijn werk heb gehad, dank ik aan alle K.P.M.-ers, van hoog tot laag, die mij zo van ganzer harte hun medewerking hebben gegeven. Op voorstel van de heer Brand werd een toast uitgebracht op de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

Nadat de aanwezigen de heer en mevrouw Brand hun gelukwensen hadden aangeboden, bleef men nog geruime tijd in feestelijke stemming bijeen.



De heer Brand beantwoordt de toespraak van de heer De Koe.



De heer en mevrouw Brand nemen de de gelukwensen van wal en vloot in ontvangst.

(foto's W. van Boggelen)

## Van de redactie

Bijna 4 jaar geleden, om precies te zijn op 9 October 1952, werd per circulaire bekend gemaakt, dat met ingang van 1 Januari 1953 de redactie van „de Uitlaat“ zou worden gevoerd door de heer A. O. A. Niederer, die zich in het eerste nummer van de achtste jaargang aan zijn lezers voorstelde. Vele malen heeft hij zich sedertdien met een persoonlijk woord tot zijn lezers gericht en dat zou ook in dit nummer geschied zijn, als een ongeval met zijn motor hem niet gedwongen had tot enige weken afzondering in het Ziekenhuis Petamburan. Gelukkig bleken zijn verwondingen niet van ernstige aard te zijn, maar niettemin was het de heer Niederer onmogelijk zijn taak op de gebruikelijke (en we mogen wel zeggen: uitstekende) wijze voort te zetten.

Door de vorming van een uit drie personeelsleden bestaande „nood-redactie“ werd in de ontstane „vacature“ voorzien en zij zal trachten „de Uitlaat“ op hetzelfde hoge peil als tot dusver te handhaven. Zij is grote dank verschuldigd aan de heer Niederer, die inmiddels reeds zover hersteld is, dat hij aan de voorbereiding van dit nummer vanuit Petamburan leiding heeft kunnen geven.

De „nood-redactie“ wenst de heer Niederer een spoedig herstel en zij hoopt, dat hij de volgende maand van zijn Europees verlof zal kunnen gaan genieten.

### Onze Vri-vri en het zoutprobleem

Onze Vri-vri beklom monter het stoepje naar de eetzaal, bestudeerde met opgewekt gezicht het menu en constateerde met genoegen dat hij potage printaniere voorgezet zou krijgen. Dit deed hem — heel even slechts — denken aan de printa's die hij vele maanden geleden van zijn liefdevolle moeder had medegekregen toen hij als baroetje scheep ging naar de Oost. Schuifelend langs de tafeltjes viel zijn oog op een jonge dame van naar schatting achttien Westmoessons. Gevolg gevend aan de eerste indrukken zette hij zich — na zich op correcte wijze voorgesteld te hebben en daartoe bekomen toestemming — aan haar tafeltje.

Terwijl hij wachtte op het bord potage printaniere gleed zijn blik al terloops over het gezichtje van zijn overbuurvrouw, struikelde over haar ogen en gleed over haar haren verder af naar het „ins blauen Hinein“. Bij de struikelpartij meende hij echter ontdekt te hebben dat zij ze alle vijf wel bij elkaar had maar niet geheel in de juiste volgorde.

Echter waren haar charmes van dien aard dat Vri-vri redenen had eens te onderzoeken welke punten van overeenkomst hen nader tot elkaar konden brengen.

Alras bleek dat zij nooit was voorgesteld geworden aan de Sjah van Perzië, geen uitgebreide collectie Chinees porcelein had uit de Ming-dynastie, wel eens van wetten had gehoord, doch de Wet van Newton niet kon verklaren, nooit opgesloten was geweest in een ingestorte uraniummijn, nimmer had geleden aan ichthyosis vulgaris, reeds voor haar 5e jaar kon hardlopen, nog geen interesse toonde in de onderzoekingen naar Voronoff en zich niet zou willen wagen aan satè kakkerlak.

Afgaande op deze gegevens zag onze Vri-vri visioenen van peilloze perspectieven en net wilde hij zijn tafeldame verklaren dat, gezien de vele overeenstemmingen het misschien wel zijn nut kon hebben de kennismaking nog dezelfde avond in een bioscoop voort te zetten, toen hij zijn laatste slikbeweging blijkbaar niet meer kon voltooien en met starre ogen, waaruit ongeloof en ontzetting spraken, naar haar bord soep keek.

Boven dit bord zweefde, vastgehouden door haar linkerhand een flinke zoutpot, de rechter hanteerde een mes en dat mes dook in de pot en werd in het zout gedreven gelijk een spade in de grond.

De met zout opgetaste mespunt werd boven de potage middels gracieuse tril-

bewegingen van het vrachtje ontdaan en weer in de pot gestoken.

„..... tien!“ kwam het lispelend over de menie rode lipjes.

Zij gaf het zout even de tijd in de soep op te lossen en van deze gelegenheid maakte Vri-vri gebruik zijn onderbroken slikbeweging weer in de peristaltische te doen overgaan en haar — wijzend op het inmiddels soep doortrokken bergje zout — te vragen of zij mogelijk een nazate was van Jan Beukelszoon.

Dit causaal verband ontging haar blijkbaar.

Althans zij reageerde er niet direct op. „Weet je“, zei ze, diepzinnig roerend in de soep en voelend dat Vri-vri iets wilde weten over het zout, „ik ben gisteren bij de dokter geweest, en die heeft geconstateerd dat ik 130 bloeddruk heb..... en ik moet“ — hier stak zij de lepel in haar mond, doch met een van afschuw vertrokken gezicht duwde zij deze met alle tongkracht terug.

„... en ik moet minstens 140 hebben, dus ...“. „Jaaaaa ...“ moedigde onze Vri-vri haar aan. „Wel, de dokter zei ook dat ik meer zout moest gebruiken..... en toen dacht ik.....“ — Vri-vri stond op springen — „.....“ als ik tien punten omhoog moet door meer zout te gebruiken zal ik maar..... tien mespunten ervan in mijn soep doen .....

Allanck

### Meer schepen in haven van Amsterdam.

In het eerste halfjaar van 1956 zijn 3315 zeeschepen in de haven van Amsterdam binnen gekomen met een inhoud van 3.881.925 netto register ton. Dit betekent een toeneming, vergeleken bij het eerste halfjaar van 1955, met 448 schepen of wel bijna 15 procent wat het aantal en bijna 12 procent wat de tonnage betreft.

Hieruit blijkt, dat vooral de kleine scheepvaart op Amsterdam is toegenomen.

In de maand Juni zijn voor het eerst in de geschiedenis van de Amsterdamse haven meer dan zeshonderd schepen in één maand binnengelopen, n.l. 610.





# Zeevaartschool te Delfzijl viert in November haar eeuwfeest.

De Noorder Kweekschool voor de Zeevaart „Abel Tasman” te Delfzijl bestaat op 17 november a.s. honderd jaar. Dit eeuwfeest zal op 15, 16 en 17 November worden gevierd. Op de eerste dag zal het monument ter nagedachtenis van de in oorlogstijd gevallen leerlingen worden onthuld. Op de beide andere dagen worden allerlei feestelijkheden gehouden, waarbij ook de burgerij zal worden betrokken. Voor de reunie van oud-leerlingen, die op de 16e november zal plaats vinden, worden, te oordelen naar de tot dusver gedane aanmeldingen, ruim 500 dezer leerlingen verwacht. De honderden gasten zullen op 15 november in de schouwburg worden verwelkomd, waarna de onthulling van het monument zal geschieden.

## Historie

De Zeevaartschool te Delfzijl — de op twee na oudste zeevaartschool van Nederland — heeft een merkwaardige historie, die verweven is met tal van conflicten en andere grote moeilijkheden, waardoor de school van de ene crisis in de andere is gevallen. Eerst het 75-jarige jubileum kon echt worden gevierd. Dit gebeurde in 1931, toen het tegenwoordige schoolgebouw in gebruik werd genomen. De uithoudende feestelijkheden die thans zijn georganiseerd zijn dus zeker wel gerechtvaardigd. Eens driekwart eeuw Delfzijl's grootste zorgkind is de school thans echter tot volle wasdom en bloei gekomen. Taaie volharding, gebaseerd op de wetenschap dat een dergelijke school in Delfzijl eens zijn bestaansrecht volledig zou bewijzen, hebben geslachten lang de wilskracht opgeleverd om door te zetten tegen alle verdrukking in.

Het nieuwe gebouw, waarin de school thans 25 jaar is gehuisvest, is tot stand gekomen dank zij de voortvarendheid van de toenmalige burgemeester J. Buiskool van Delfzijl. De huidige burgemeester C. C. J. Welleman van Appingedam was de architect.

De school werd gesticht op 17 November 1856 door o.a. A. A. Sissingh en E. H. Roggenkamp. In twee lokalen van de voormalige „grote kazerne” — een overblijfsel uit de Franse overheersing — zijn de lessen begonnen. „School voor Nijverheid en Zeevaart” was de naam van de instelling, met als doel „de wetenschappelijke vorming der jongelieden voor de onderscheiden bedrijven des burgerlijken levens”. In 1857 werd het eerste diploma uitgereikt aan F. Glimminga voor eerste stuurman grote zeilvaart. In 1859 verrees in de Landstraat een „echte” school in twee herenhuizen. De gemeente dekte de tekorten en wenste als gevolg daarvan meer zeggenschap, terwijl de leraren vaak een eigen koers zeilden. In de loop der jaren volgde het ene conflict

op het andere. Vaak om kleinigheden traden gehele besturen en commissies en bloc af.

In 1887 werd de instelling specifiek een „School voor Zeevaartkunde”. Er volgden jaren van bloei doch ook perioden van grote inzinkingen, soms met één, soms met helemaal geen leerlingen. De in 1901 gekomen directeur K. Prakken ijverde speciaal voor aanpassing aan de nieuwe tijd (stoomvaart). Ook hieruit volgden meningsverschillen en in 1909, toen een commissie van toezicht in haar geheel aftrad namen B. en W. van Delfzijl die taak over en werd de school volledig een gemeentelijk instituut.

## Bezuiniging

Ondanks alle moeilijkheden waren echter honderden leerlingen met succes opgeleid voor 3e, 2e en 1e stuurman ter koopvaardij en later ook voor machinist. Het onderwijs dat gegeven werd had een uitstekende reputatie. In 1914 begon echter de bezuiniging. Plannen voor een nieuwe school hadden zelfs geen schijn van een kans. De Delfzijlse zeevaartschool was voorbestemd om geheel te verdwijnen, evenals die te Vlieland en Schiermonnikoog. Maar Delfzijl had in J. Buiskool een plaatsgenoot en voorheen predikant, een bekende burgemeester gekregen. In 1923 zorgde hij ervoor dat aan de school een internaat werd verbonden, aangezien dit een vereiste was voor de instandhouding. Van de Koninklijke Marine werd H. M. Bonaire aangekocht. Dit schip van 853 ton, dat in 1867 op de werf Fijenoord te Rotterdam werd gebouwd, had dienst gedaan in de West en fungeerde als logementschip voor de Kon. Marine, met als ligplaatsen Hellevoetsluis en Dordrecht. Hoewel door de komst van dit internaat de jarenlang dreigende opheffing van de school werd afgewend, moesten wel de opleidingen voor de 1e en 2e rang en die voor machinist verdwijnen.

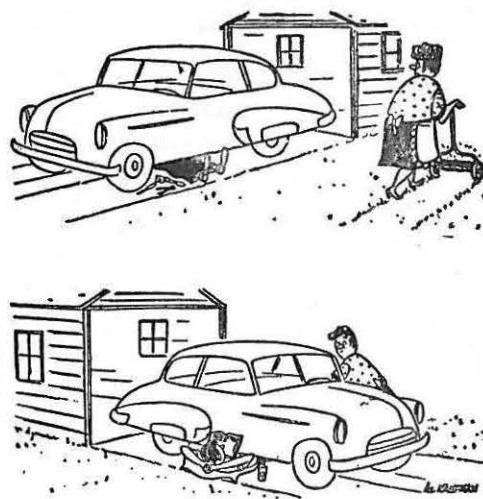
## Bloeiperiode

Met de komst van de Bonaire als internaat begon voor de school echter weer een bloeiperiode die tot in het heden voortduurt. Het aantal leerlingen steeg weer tot 50 en meer per jaar. Het nieuwe schoolgebouw, dat in 1931 in gebruik werd genomen, kreeg op initiatief van de burgemeester het devies: Navigare necesse est. Een zeer langdurige strijd was gewonnen, er werd een vaste koers gevaren en het 75-jarig bestaan kon met optimistische verwachtingen voor de toekomst worden gevierd.

Delfzijl is trots op zijn school en in dit instituut kan Nederland bogen op een bekende zeevaartkundige instelling. De huidige directeur is de heer S. J. Posthumus.

Van de oprichting af tot 31 December 1955 werden 6.878 leerlingen opgeleid. Aan de school zijn nu verbonden de opleidingen voor het A.S.- en B.S.-diploma, stuurman kleine handelsvaart, aanvullingsdiploma kleine handelsvaart, derde stuurman grote handelsvaart. De opleiding voor 1e en 2e stuurman en de machinistencursus, die in 1924 verloren gingen, zijn nog niet in het leerplan teruggekeerd. Momenteel zijn er op de school 149 leerlingen uit alle delen van ons land. Daar op het ogenblik ook nog 120 leerlingen van de Dagnijverheidsschool Oranje Nassau in afwachting van een eigen gebouw in de zeevaartschool les ontvangen, wordt deze weer wel zeer intensief gebruikt.

K.P.M.-ers, oud leerlingen van de zeevaartschool „ABEL TASMAN” draagt Uw steentje bij. Een monument en de feestelijkheden ter gelegenheid van dit honderdjarig bestaan kosten geld. Stuur Uw bijdragen en toont Uw medeleven met de school waar U nog zoo vele herinneringen aan zult hebben.





# Samenwerking en teamgeest.

Als modus voor vele problemen en controversen van deze tijd wordt door ieder weldenkend mens de noodzaak aanvoeld van samenwerking.

Meer dan ooit wordt juist in deze tijden beseft, hoe wij feitelijk elkaar nodig hebben omdat niet-samengaan het begin van het einde kan betekenen.

Bezien wij de resultaten van de samenwerking van de volken in de huidige constellatie, dan zien wij in dit opzicht weinig positiefs. Rondom ons rumoer en gedruis als een zeker teken dat het tussen al de typen bewoners van deze planeet nog maar weinig koek en ei is. Wij kunnen elkaar blijkbaar maar niet vinden, hoewel erkend dient te worden, dat in klein en groot verband pogingen genoeg worden gedaan tot beter begrip en samenwerking te komen.

De gecompliceerdheid van de menselijke geest en zijn zeer gevarieerde aard en aanleg komt in dit verband wel het sterkst naar voren. Het ligt bijna als een noodlot over onze hedendaagse moderne maatschappij dat een hechte teamgeest wel „bepreut” kan worden, maar als realiteit niet of praktisch niet kan worden opgebracht. Als maar slechts een tiende verwezenlijkt zou kunnen worden van al de goede bedoclingen van samengaan en teamwork zou 30% van alle sensatie van ochtend- en avondbladen zijn verdwenen en wij in staat zijn meer van innerlijke rust en levensblijheid te genieten.

Om het „waarom” op te sporen van deze teleurstellende gang van zaken kunnen wij in het algemeen dicht bij huis blijven.

De basis van de maatschappij is het gezin en daarnaast staat de werkkring als het directe en dagelijkse contact en omgang met zijn medemens.

Het a sociale gevoel van velen vindt onomstotelijk haar grondslag in de opvoeding thuis. Men leert vaak al te veel de eigen kring zien als alléén zaligmakend en hoort maar al te dikwijls al hetgeen dat niet strokend is met eigen ideeën, belachelijk maken of ongezond becrisiseren. In de jeugd met haar ontvankelijk gemoed wordt in deze gevallen de grondslag gelegd van onverdraagzaamheid en eigen gereidheid dat later een bepaald ongunstige grondslag geeft om met anderen te komen tot een spontaan samengaan.

Hoe weinig ouders beseffen feitelijk dat opvoeden alléén maar werkelijke waarde heeft wanneer de kinderen geleerd wordt zich aan te passen aan toestanden en omstandigheden die in het leven zo geheel anders zullen zijn dan in het ouderlijk nest.

De jeugd samenwerking en teamgeest

bij te brengen alléén op basis van de gezinsband vormt in het latere leven heel dikwijls egocentrische mensen. Zolang het hun naar de zin gemaakt wordt zal samengaan met de omgeving geen moeilijkheden geven maar in het tegenovergesteld geval zijn zij niet volgbaar en kunnen dan praktisch geen vlotte medewerking opbrengen.

Wat in het gezin plaats vindt kan men in groter verband terugvinden in alle aspecten van de samenleving waaronder de dagelijkse werkkring. Het zijn als 't ware de schakels die de gehele ingewikkelde structuur bepalen van omgang tussen de volken. Om hieraan vorm en inhoud te kunnen geven, blijft het noodzakelijk, alle onverdraagzaamheid, zelfgenoegzaamheid en gebrek aan goede wil uit te bannen.

Als toetssteen van deze gedachten is het nuttig verhoudingen, omstandigheden en toestanden in het bedrijfsleven nader te bekijken.

Het bedrijfsleven is n.l. als een wereldje op zich zelf en evenals het gezin een waardemeter voor al hetgeen zo rondom ons plaats vindt.

Het geheel is zeker ter lering en vermaak terwijl men voorts met alleen maar afkeurend het hoofd te schudden met een gevoel van „après moi le déluge” geen stap verder komt.

Samenwerking en teamgeest zijn de hoekstenen van elk bedrijf. Resultaten kunnen slechts worden verwacht op basis van goede onderlinge verstandhouding en wederzijds vertrouwen. Wat hiervan in werkelijkheid terecht komt kan iedereen in eigen omgeving en uit eigen ervaring constateren.

In een nog betrekkelijk jong land als Amerika met haar enorme industrie is e.e.a. terdege in ogenschouw en studie genomen. In de beschouwingen die wij hierover lezen in een amerikaans financieel dagblad, blijkt dat efficiëntie in de bedrijfsvoering, de productiviteit en rendement praktisch geheel afhankelijk is van het „appel tot samenspel” door het gevoerde personeelsbeleid verkregen. Grote waarde wordt gehecht aan de personeelsleiding, van boven af geleid en als een klankbord inwerkend op iedereen die in het bedrijf met gezag is bekleed.

Een voorname schakel hierbij vormt de Chef waarmee men in de dagelijkse

routine steeds contact heeft. Hij is als een transformator van het directiebeleid naar de uitvoerende werker. Hij moet aan het geheel gestalte geven en werkelijk kunnen optreden als Chef, niet met gebulder en lawaai, maar als een waardig gezagsdrager met een krachtig en enthousiast doch menselijk aanvoelend beleid en denken, een juist voorbeeld geven dat respect kan afdwingen. Een karakter dat niet recht door zee kan gaan en er achterbakse methoden op na houdt, slechts kijkt naar eigen baat en gewin voor carrière-mogelijkheden, wordt scherp becritiseerd en in feite ongeschikt geacht om ondergeschikten te leiden. Vriendjes-systeem is een menselijke onhebbelijkheid, die uiteraard nimmer uitgeroeid zal kunnen worden, bij onderkenning dient hieraan echter van hogerhand paal en perk te worden gesteld. Dit euvel wordt n.l. gezien als een van de zwakste plekken in de personeelsbinding, werkt remmend en verlamdend op het samengaan en brengt nimmer „team spirit” op.

Het particuliere leven van de gezagsdrager wordt ook onder de loupe genomen. Hij kan zich niet veroorloven buiten het werk normen en vormen van fatsoen te overtreden of daden te verrichten die de schijn tegen hem keren om dan met een houtain gebaar gerechte critiek op zijn handelwijze af te wijzen of te negeren. De positie van de chef is nu eenmaal als een hoge boom die spoedige wind vangt. Men moet, of dit prettig is of niet, hiermee terdege rekening houden.

De beste medewerking van hen waarvoor men verantwoordelijk is, wordt verkregen door blijken te geven verantwoordelijkheid te kunnen dragen in en buiten het werk.

Als één van de voornaamste middelen om de personeelsband in het bedrijf hecht en sterk te maken en een goede samenwerking en teamgeest te verkrijgen, wordt in meergenoemd artikel de voorlichting en ontspanning van het personeel genoemd.

Voorlichting is naar onze mening wel een van de minst makkelijke kwesties. Hoe groter een bedrijfsorganisatie, hoe moeilijker een behoorlijke voorlichting uitvoerbaar zal zijn. Toch blijken er in het land van de onbegrensde mogelijkheden vele systemen hiervoor te bestaan die uitstekend werken.

Het voornaamste doel dat met goede en juiste voorlichting wordt nagestreefd is o.m. het scheppen van een sfeer van wederzijds vertrouwen. Met grote openhartigheid geeft men van de zijde van de leiding inlichtingen over het te voeren beleid, men schroomt daarbij



zelfs niet over de gang van zaken in het bedrijf gegevens te publiceren die in het algemeen als vertrouwelijk dienen te worden beschouwd. Men gaat er daarbij vanuit dat vertrouwen slechts verkregen wordt door een oprechte houding en dat alles moet worden voorkomen dat zweemt naar verdeel en heers. Alle werkers dient het gevoel te worden bijgebracht dat zij er bij horen en dat met hun betekenis, onafhankelijk van belangrijkheid van rang en functie, rekening wordt gehouden.

Er ontstaat op deze wijze in het bedrijf een hechte basis voor samenwerking. hetgeen uiteraard ten goede komt aan de bedrijfsresultaten.

De chef die in dagelijks contact is met een werkersgroep dient voorts naast bezieling, belangstelling te tonen voor persoonlijke problemen van zijn mensen. Hij is de vraagbaak, adviseur en raadgever en indien nodig corrigeert hij zonder aanzien des persoon gestreng maar rechtvaardig.

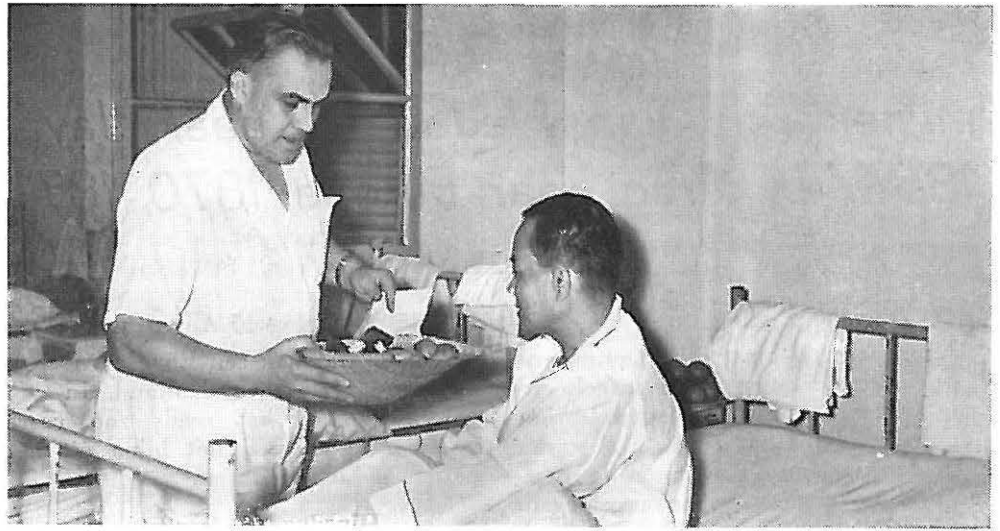
Als leider van een onderdeel draagt hij zorg dat iedereen het waartoe en waarom van zijn taakuitvoering ten volle begrijpt en beseft. Een duidelijke taakstelling in een overzichtelijke organisatie voorkomt n.l. véél moeilijkheden en conflicten.

De chefs dienen voorts te zijn als een bruggehoofd tussen de werkers en de hoogste leiding, het behartigen van de belangen van zijn ondergeschikten kan alléén geschieden bij juiste informatie aan hen die met de algemene verantwoording zijn belast.

De Amerikaanse industrie besteedt verder grote aandacht aan de ontspanning van het personeel als een voorname deel van het personeelsbeleid. De uitgaven hieraan gespendeerd beschouwt men als de „kost die de baat vooruit gaat”.

Het accent wordt hierbij niet gelegd op „het pret en lol” maken, maar wel op de onderlinge band die tussen het personeel en hun families ontstaat bij sport, toneel, film, bridge, muziek en dansavonden. Volgens een bepaald schema wordt aan e.e.a. uitvoering gegeven.

In de grote ondernemingen en bedrijven is hiermee een aparte afdeling belast rechtstreeks staande onder de hoogste leiding. Deze afdeling wordt zeker zo belangrijk geacht als alle anderen van het bedrijf. De leiding berust in handen van een functionaris met ruime bevoegdheden en uitgebreide staf. Naast de personeelsontspanning wordt aan de ontwikkeling van het personeel veel aandacht geschonken door o.m. lezingen en voordrachten te organiseren over onderwerpen van zeer uiteenlopende aard, terwijl voorts ge-



*Ter gelegenheid van 17 Augustus, werden evenals het vorige jaar, op die dag namens de Directie onzer Maatschappij, aan de in ons ziekenhuis Petamburan verpleegde K.P.M. patiënten van Indonesische nationaliteit vruchtenmandjes uitgereikt. Op bovenstaande foto ziet u hoofdverpleger G.W. Teunissen aan een der patiënten zo'n vruchtenmandje overhandigen.*

(foto: W. van Boggelen)

regeld maatschappelijke en culturele filmen worden vertoond.

Het onderlinge contact dat op deze wijze door het personeel van hoog tot laag wordt verkregen, blijkt in de praktijk te resulteren in het scheppen van een sfeer van beter begrip en waardering waardoor bij de dagelijkse taak vlotter wordt samengewerkt en teamgeest en teamspirit als vanzelfsprekend ontstaat.

Niet te ontkennen valt dat in de „oude wereld” men op dit gebied nog lang niet zover gaat als in de Amerikaanse industrie. Toch is er in dit opzicht in de Europese zakenwereld reeds sprake van een doorbraak. Hoe langer hoe meer komt echter ook in deze kringen de overtuiging naar voren dat hard en efficiënt werken een uitlaat moet hebben in sport- en ontspanningsmogelijkheden in bedrijfsverband en dat de binding hierdoor verkregen de arbeidsvreugd e.d. slechts ten goede kan komen.

De hierboven genoemde punten tonen wel onomstotelijk aan, dat personeelsbeleid niet alleen een zaak is van directie's van ondernemingen en bedrijven, maar hoe alles ten nauwste samenhangt met de economische, sociale en maatschappelijke structuur van de samenleving.

Goed personeelsbeleid moet inhouden een appél tot samenspel tussen de werkgevers en werknemers. Dit samenspel is slechts te verwezenlijken op basis van vertrouwen over en weer.

In eigen kring en daarbuiten dienen wij alle zeilen bij te zetten om dit doel te bereiken.

Samenwerking zij geen hol woord gebruikt en misbruikt als gelegenheidsphrase terwijl de praktijk uitwijst dat wij er in werkelijkheid zo bedroevend

weinig van terecht brengen. De internationale wereld is hier zo'n sprekend voorbeeld van.

Het is goed dat te onderkennen en door gezamenlijke inspanning te trachten het tij te doen keren door uitgaande van het gezin, werkkring en eigen omgeving „samenwerking en teamgeest” een levendig bestanddeel te doen zijn van ons denken, doen en laten, waardoor wij weer geloof kunnen krijgen in de toekomst van een vrediger wereld als wij thans kennen.

H.A.C.

### In memoriam



Uit Nederland ontvingen wij bericht, dat op 8 Augustus j.l. in de ouderdom van 65 jaar te den Haag is overleden de heer

**R. H. Hulzing**

in leven gepensionneerd employé van onze maatschappij.

\*

Uit Makassar ontvingen wij bericht, dat op 23 Augustus j.l. in de leeftijd van 59 jaar aldaar is overleden de heer

**J. W. Kuitert**

in leven gepensionneerd hoofd-werktuigkundige van onze maatschappij.

Zij rusten in vrede



# Dagboek

## mijner reis van Nederland naar Java 1864 en terug naar Europa 1870-1871

### II

Dinsdag 2 Augustus 1864

Dezen ochtend omstreeks 9 uur werd de drukkende atmosfeer afgekoeld door hevige regenbuien, vergezeld van sterken wind uit het Z. W. Wij waren allen doornat van de regen en de stort-zeeën, die over de verschansing sloegen. Het schip stampst geweldig. De regen hield om 4 uur op, doch is vanavond tegen 7 uur weder begonnen; wij hebben zware rukwinden.

Woensdag 3 Augustus.

De regen en wind zijn heden ochtend veel verminderd; de lucht is nog met donkere wolken bezet. Zware deining in zee.

Donderdag 4 Augustus.

Aanhoudend kleine regenbuien; overigens geheel hetzelfde als gisteren. Wij hebben twee schepen gezien, die gelijke koers met ons hielden, doch spoedig achter ons en uit het gezigt verdwenen waren. De afstand was te ver, om ze te praaijen.

Dinsdag 9 Augustus.

Bij ons ontwaken bevonden wij ons op het Zuidelijk halfroond der aarde, wijl wij in den afgeloopen nacht tus-schen 12 en 1 uur de Linie gepasseerd waren. Om die reden had er dezen dag dan ook eene extra uitdeeling plaats van wijn en jenever; voor het overige werd er gedanst met begeleiding van een harmonica die zich op de noodige valsche en defecte toonen kon be-roemen, en had er onder de manschap-pen een spel plaats dat zij niet onaardig „dubbeltjes happen” noemen. In twee bakken, de eene met stroop en de andere met meel gevuld, werden een aantal dubbeltjes geworpen, die de heeren liefhebbers er met hun mond moesten uithalen, onder bepaling natuurlijk dat zij eerst in de stroop en daarna onmiddellijk in het meel moes-ten duiken. Ze zagen er dan ook zoo bekoorlijk uit dat we ons den buik moesten vasthouden van 't lagchen. Wat moet men zich op zee toch wonderlijk vermaken.

Zaterdag 13 Augustus.

Een Engelsch fregat, van Cardiff kom-mende met bestemming naar de Simons-basis, werd door ons gepraaid.

Maandag 15 Augustus.

Wij achterhaalden een Engelsch fregat, op reis naar Nieuw Holland. In den namiddag was het reeds zoo verre achter ons, dat wij het bijna uit het gezigt hadden verloren.

Dinsdag 16 Augustus.

Met het aanbreken van den dag zagen wij regt voor ons, aan den horizon, de rotsen schemeren van het eiland Trin-idad en de klip St. Martin de Vazm, die gelegen zijn op 20° Zuider breedte en, naar mijne gissing, op 26 à 27° Wester lengte. Begunstigd door het schoonste weder, zeilden wij 's middags tusschen beide door, latende het eiland West- en de klip Oostwaarts van ons. Bij de laatstgenoemde bevonden wij ons echter zeer dicht, zoodat we daar dan ook alles duidelijk konden onderscheiden. Deze klip of rots, die zich ± 980 N. el boven de oppervlakte der zee verheft, levert een trotsch gezigt op, daar zij als een ontzagelijke reusachtig gevaarte mid-den uit de golven oprijst en hare dorre, zwarte toppen in de wolken verheft, terwijl de zee bruischend en schuimend tegen haren voet aanklotst. Ook de rotsen van Trinidad boden een prachtig schouwspel aan; vooral bij het onder-gaan der zon scheen het alsof de lucht daar in lichtlaaijen gloed stond, terwijl viak boven de rotsen zwarte en door de zon gedeeltelijk goudgekleurde wolken hingen, die het voorkomen hadden van ontzettende rookkolommen, welke zich uit een aantal vuurspuwende bergen ontlastten. Enfin, men moet zoo iets zelf zien om de schoonheid van zulk een woest tooneel te beseffen.

Wij zagen hier voor het eerst de Kaapsche duiven.

Donderdag 18 Augustus.

Het weder wordt langzamenhand meer koud en guur, waardoor wij tot de overtuiging komen dat wij de brandend heete luchtstreek tusschen de keerkrin-gen verlaten hebben en thans de ongestadige buijen van het Zuiden te wachten zijn.

Maandag 29 en Dinsdag 20 Augustus.

Zeer hevige wind uit het Z. W., waardoor verscheidene zeilen gereefd moesten worden. Het zeewater vloog hoog over het schip heen; ook was de

lucht zeer koud. Den 29en waren wij op 33° Z. Br. en 5° O. L.; door den feilen wind liep het schip 11 à 12 mijlen in de wacht.

Woensdag 31 Augustus.

Zeer stil weder met eenige deining. Een der matrozen ontdekt dat een zware ijzeren schakel, waarmee de groote ra aan de mast bevestigd is, was gebroken, zoodat de ra bij eenige wen-ding van het schip ligtelijk naar bene-den had kunnen storten.

Vrijdag 2 September.

De verjaardag mijner Geliefde Moeder wordt door mij in stilte her-dacht.

Zondag 4 September.

Zeer stil weder met zachte heldere lucht. Er was evenwel eene zware deining uit het zuiden, waardoor het schip zoo sterk overhelde en slingerde, dat wij zelfs een paar malen met de hand over de verschansing het water konden bereiken. De verjaardag van den Prins van Oranje vieren wij door het uitsteken der vlag.

Wij bevinden ons op 38° Z. Br. en 14° O.L.

Maandag 5 September.

Stormachtig weder met hooggaande zee en regen. Zware stortzeen vliegen over het dek; het schip stampst geweldig. 's Avonds tusschen 8 en 8½ uur brak de gaffel door midden.

Dinsdag 6 September.

De wind is veel bedaard, doch de zee nog zeer onstuimig en de lucht zwaar betrokken. Nu en dan krijgen we een flinke regenbui die ons naar beneden jaagt.

Woensdag 7 September.

Hooggaande zee met zware deining. Het schip slingert sterk, waardoor menigeen valt en kwetsuren bekomt; o.a. onze 2e stuurman, die zoodanig zijn hoofd kneust, dat hij te bed moet ge-bracht worden.

Vrijdag 9 September.

Verjaardag van den scheepsgezag-voerder. Vlaggen uitgestoken, het deta-chement troepen defileert en ontvangt extra oorlam.

Zondag 11 September.

Hevige deining. Wij schieten albatros-sen en kaapsche duiven.

Maandag 12 en Dinsdag den  
13en September.

Storm uit het Zuiden. De luiken zijn gesloten en de troepen tusschendeeks geconsigneerd; alle zeilen zijn gereefd, op een paar stormzeilen na. De



kettingen en het stagzeil, slechts door nog een touw vastgehouden en door den storm zwaar gehavend, wordt met moeite behouden.

Wij bevinden ons Zuidwaarts van Afrika en wél tegenover het Kanaal van Mozambique. Een schip was heden middag aan den horizon zichtbaar.

#### Woensdag 14 September.

De storm is bedaard; alleen zware deining, aanhoudende regenbuijen en een zeer koude Zuidewind. Een prachtige regenboog, zoo schitterend als ik nog nimmer zag, loopt van de westelijke naar de oosterkim en al hare kleuren weerkaatsen zich in de graauwe golven, hetgeen een zeer schoon effect oplevert.

#### Maandag 19 t/m Woensdag den 21en September.

Zeer schoon weder met fikschen W.N.W. wind. De beide laatste dagen hebben wij verscheidene Kaapsche duiven geschoten.

#### Zondag 25 September.

Wij zijn op 77° O.L. en 10 à 12 mijlen ten Zuiden van de Eilanden St. Paul en Amsterdam. Door den grooten afstand en het donkere, regenachtige weder konden wij ze niet zien.

De wind is nog altijd W.N.W.

#### Dinsdag 27 September.

Zeer fraai en zacht weder. Wij praaiden een Schotsche bark, die den 6 en dezer uit Simonsbaai gezeild was en de reis naar Shang-Hai (China) voortzette. — Albatrossen vliegen in groote menigte over het schip.

#### Woensdag 28 September.

Wij hebben zulk stil weder, dat we hoegenaamd niets vooruit gaan. Een onzer vangt met een lijn en haakje een albatros, die wij, met een rood lint om den nek, weer laten vliegen.

#### Donderdag 6 en Vrijdag 7 October.

Zeer warm weder met donkere lucht. Des ochtends van den 7den werden de ankers op de boeg gelegd, wijl wij ze reeds binnenkort noodig kunnen hebben. Tegen den avond kwamen we in de nabijheid van het onbewoonde Christmas-eiland (Kersmis-eiland), op ruim 50 mijlen van Straat Sunda verwijderd. Bijna hadden we hier tegen de rotsen gestooten en dan was het schip onvermijdelijk van één gespleten en wij allen (circa 180 personen) in de golven omgekomen. Er hing namelijk des avonds een zware nevel, die het maanlicht geheel verduisterde en aan den horizon geen vrij uitzicht liet.

Toen wij nu tegen 9 uur een zeer donkere plek aan stuurboordzijde ont-

waardden, (die later bleek, een wolkenbank geweest te zijn), dacht elk, en ook de scheepskapitein, dat daar het eiland was, dat zich scherp tegen de lucht afteekende. Regt voor ons konden wij nog niets onderscheiden. Omstreeks 11½ uur waren wij dat *gewaande* eiland voorbij en de meesten onzer kropen in de kooi of hangmat; ik wandelde echter nog eens naar den boeg, waar nog eenige soldaten over de verschansing lagen te kijken. Een fuselier, genaamd Heijmesma, mij ontdekkende, riep: „Sergeant, kijk e'reis, is daar vlak voor ons geen eiland?”. Hoewel weinig geloof daaraan slaande, sprong ik op de boeg, maar vloog ook even spoedig, met een uitroep van schrik, weer terug. Geen kwartier waren wij meer van het rotsachtige eiland af, waar wij met een achtmijlsvaart regt op aanhielden.

Ik riep terstond den wachthebbenden len stuurman, en deze, na zich zelf overtuigd te hebben, liet op staanden voet het roer wenden en het schip overstag loopen; wij waren toen nog slechts een geweerschot afstand van den westelijken hoek des eilands verwijderd.

Dit alles gebeurde in korter tijd dan ik noodig heb om dit te schrijven, want er was geen oogenblik te verliezen. De verwarring en stagnatie aan boord duurden tot laat in den nacht. Een der matrozen, die den uitkijk had, was van zijn post geloopen en was dus oorzaak van alles.

#### Zondag 9 October.

's Morgens ten 6 ure worden wij verrast door het gezigt op de bergen van Java, die op betrekkelijk korten afstand van ons waren, zoodat wij zelfs eenige boomen daarop konden onderscheiden. Tegen 7 uur raakten wij weer verder van de kust af. Tusschen 8 en 9 uur passeerden wij het Trouwers- en Klapper-eiland en tegen den middag zeilden wij de „Prinsenstraat” of „Behouden Passage” binnen, (een gedeelte der straat Sunda, tusschen het Java-hoofd en 't Prinseneiland gelegen). Overal hadden wij de schoonste berggezigten. Tegen den avond zagen wij voor ons uit reeds de vuurtoren van Anjer; de wind begon echter te verzwakken en noodzaakte ons eindelijk om tusschen Anjer en het St. Nicolaaspunt het anker te werpen.

#### Maandag 10 October.

Het anker werd hedenochtend geligt, doch door tegenwind konden we niet verder komen dan een eind voorbij het eiland Dwars-in-den-weg. Hier passeerden ons het Nederlandsche oorlogsschipschip Prinses Amelia en eenige koopvaardijshipschen.

#### Dinsdag 11 October.

Wij zijn heden slechts gevorderd tot bij het Menscheneterseiland. Er is te veel windstilte om verder te komen.

#### Woensdag 12 October.

Tot heden middag hebben wij bij het Menscheneterseiland voor anker gelegen. Toen stевenden wij verder en kwamen des namiddags ten 5 ure ter Reede van Batavia. Bij het vallen van het anker was het mij te moede, alsof daarmee ook de hoop en de rust mijner ziel naar den bodem der zee verdwenen. Mijne kameraden zijn ook, te oordeelen naar de stilte, met hunne gedachten in het verre, maar innig geliefd vaderland. Ach, mijn God! wat zijn wij begonnen!!

#### Donderdag 13 October.

Heden ochtend zijn wij gedebarkeerd en om ongeveer 10 uur marcheerden wij van „de Boom” te Batavia naar het Militair kampement te Weltevreden. Thans zitten wij dan in de Oost. O, zes jaren! zes jaren! wat zult ge eindeloos lang duren!

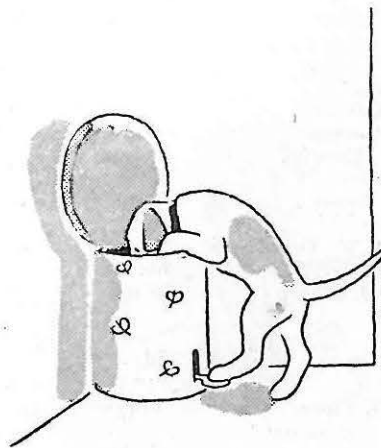
(word vervolgd).

### Wij en het werk

(vervolg van pag. 14)

te bedenken, dat wat de mens in het leven doet minder belangrijk is dan hoe hij het doet, en welke bevrediging hij vindt in het doen. Een fabriek kan worden vergeleken met een orkest. De dirigent staat op een voetstuk en de concertmeesters zitten vooraan, maar zij zouden niets kunnen nitrichten zonder de rest van het orkest. Een goede uitvoering wordt evenzeer bepaald door het enthousiasme, de toewijding en de vreugde van elk orkestlid, op welke plaats hij ook zit of staat.

G.C. Soeters  
arts.



# van onze afdeling personele zaken

De volgende mutaties vonden de afgelopen maand plaats.

## AANGEKOMEN

### Per vliegtuig :

R. v.d. Sar	2e stm.	24/7	ex RV/SV
H. Muys	1e stm.	25/7	ex RV
P.J.J. Maas	1e stm.	25/7	ex RV/SV
G.H. den Hoed	gezagv.	29/7	ex RV
A.J.J. de Feyter	adj. chef	31/7	ex GSV (naar afd. ND/HK)
G. Potjewijd	1e stm.	1/8	ex RV
D.C. Westerbeeck	3e wtk.	5/8	ex RV/SV
E. Oeben	4e wtk.	5/8	ex RV/SV
J. Habing	4e wtk.	7/8	ex RV/SV
E.M.C. Antoniësz	2e wtk.	8/8	ex RV/SV
J. Kruyt	chef van dienst	8/8	ex EV (naar Ag. Singapore)
J.B.G. Bakker	2e wtk.	15/8	ex RV
F.A. Besner	hwtk.	16/8	ex RV
J.G. Pameyer	2e stm.	23/8	RV/SV
H. Twisk	3de wtk.	22/8	einde dienstverb.

### Per m.s. „Willem Ruys” dd. 2/8 :

P. den Heyer en echtg.	gezagv.		
J. W. van West en gezin	empl.	ex ZV/EV	(naar afd. Doorvoer)
Mevr. M.A. Orth-Lans en kinderen	gezin hoofd-empl.		
Mevr. C.P. Voeten-v.d. Grijp en kinderen	gezin empl.		
Mevr. B.M. Huissen-Barendse en kind	gezin empl.		

Welkom

## VERTROKKEN

### Per vliegtuig :

W.M. Wuthrich	hfd. wtk.	23/7	RV
C. Bakker	2e stm.	23/7	RV/SV
C. Tjebbes	1e stm.	27/7	RV
E.A. Zijlstra	ass. bedr.	30/7	EV (ex Werkpl. Tg. Priok)
H.W.G. Kusten	2e stm.	30/7	RV/SV
P. Foppema	3e stm.	30/7	RV/SV
M. Zander	hfd. wtk.	1/8	RV
K.S. Eckardt	hfd. wtk.	5/8	RV/VP
P.J. Balder	gezagv.	6/8	RV
H.J. Dikker	1e stm.	6/8	RV
S.H. Gerritsen	gezagv.	8/8	RV/VP
W. F. Huyding	gezagv.	13/8	RV
W. Jansen	1e stm.	13/8	RV
L. J. Eyken	2e stm.	16/8	RV/SV
J. Wiss	empl.	16/8	E.V. ex Ag. Manokwari
E. Th. W. Verkontere	3e stm.	16/8	RV/SV
W. van der Wal	3de wtk.	23/8	einde dienstverb.
J.C. v.d. Elburg	1e stm.	23/8	einde dienstverb.

### Per m.s. „Sibajak” dd. 2/8 :

H. Th. Pipper en echtgenote	hfd. wtk.	RV/OP
A.C. Boelaars en gezin	hfd. wtk.	RV/VP

### Per m.s. „Willem Ruys” dd. 9/8 :

J. Leenheer en gezin	hoofdbaas	EV (ex Werkpl. Tg. Priok)
J. F. W. H. Israël et echtg.	hfd. empl.	EV (ex ag. Makasser)
M. J. de Lange en echtg.	hfd. empl.	EV (ex afd. ND/HK)
J. Tannenbaum en gezin	hfd. empl.	EV (ex Surveydienst/Tg. Priok)
Mevr. M. C. Troost-v. Rij en gezin	hoofdbaas	
Mej. L. H. Blomberg	vroedvrouw/hoofdverpl.	ontslag op verzoek (ex Ziekenh. Petamburan)
A. Haack v.d. Goes en gezin	2e wtk.	ZV

Goede reis en behouden aankomst

## NIEUW AANGENOMEN :

### Per vliegtuig aangekomen.

C. de Roode	empl.	25/7	(naar TD Singapore)
H. Wijnands	2e wtk.	1/8	
Chr. Pesch	3e wtk.	15/8	
W. L. G. v.d. Raaij	3e stm.	15/8	

Welkom bij onze Maatschappij !

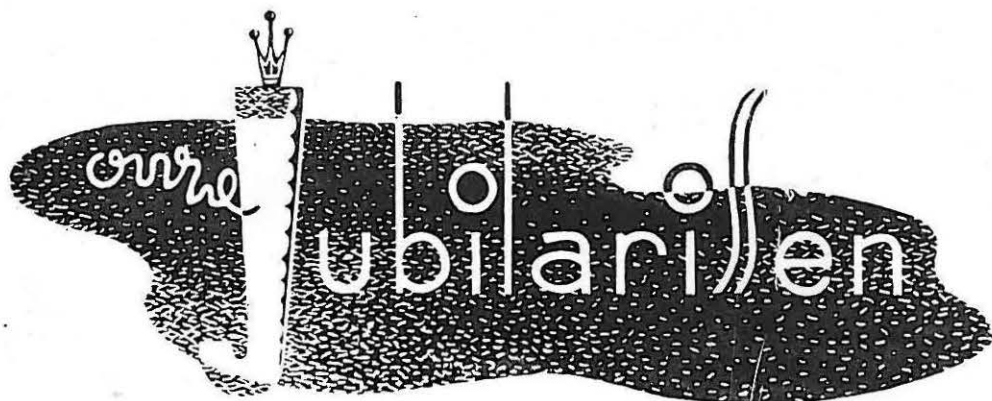
## MUTATIES :

R. J. Th. de Wijs	empl.	23/7	van Ag. Tg. Priok naar Ag. Pontianak
F. A. F. K. Goh	l. empl.	23/7	van afd. Secretarie/HK naar Cm. II/HK
J. B. K. Slebe	adj. chef	25/7	van TD S'pore naar TD Surabaja
A. J. A. Bolsius	empl.	27/7	van Ag. Merauke naar Ag. Manokwari
H. C. J. Huissen	empl.	30/7	van Ag. Pontianak naar Ag. Tg. Priok
J. J. M. Lensing	empl.	3/8	van Ag. Biak naar Ag. Singapore
E. Velsink	l. empl.	1/8	ontslag op verzoek
J. W. Luymes	adj. chef	8/8	van afd. Vervoer/HK naar Ag. Medan
M. Bone	l. empl.	9/8	van Afd. Passage H.K. naar afd. Ink. en Mag. Dienst Tg. Priok
L. W. F. Rugebregt	empl.	9/8	van Ag. Palembang naar afd. Claims H.K.
Bahaoedin Mattjik	empl.	18/8	ex Techn. Dienst H.K. ontslag op verzoek



„... en wat zullen we als aas nemen?”





S. W. Tabalessy  
Ladingklerk  
35 jaar  
3 October 1956  
(geen foto beschikbaar)

Moh. Djapar  
Hoofdklerk II — Agt. Samarinda  
25 jaar — 1-10-1956  
(geen foto beschikbaar)

S.W. Tabalessy werd 8 Augustus 1903 te Ambon geboren. Hij trad 28 November 1919 in dienst als leerling ladingklerk. Na als zodanig op diverse schepen gevaren te hebben, met een onderbreking van 1921 tot 1923 in welke periode hij niet bij onze maatschappij werkzaam was, werd hij 1 April 1925 bevorderd tot ladingklerk.

Moh. Djapar werd in 1901 geboren, en na bij diverse andere maatschappijen gewerkt te hebben trad hij bij de K.P.M. in dienst op 1 October 1931 als 4e klerk.

Op 1 Januari 1946 werd hij bevorderd tot 3e klerk, op 1 Jan. 1947 tot 2e klerk, op 1-1-1950 tot 1e klerk, waarna op 1 Januari 1953 zijn aanstelling volgde als Hoofdklerk II.

## Bello won

Toen in de Van Alphenschool te Utrecht kort geleden de stembokjes werden geplaatst voor de verkiezingen, waren er enkele leerlingen die aan het hoofd van de school vroegen, hoe zo'n verkiezing van de grote mensen nu eigenlijk wel in zijn werk gaat. Het hoofd van de school de heer B. Velt-huis, meende, dat hij dit het best met praktische voorbeelden kon uitleggen. Daarom organiseerde hij onder de bijna 300 leerlingen verkiezingen. Er werden vijf partijen gevormd, waarop de leerlingen hun stem konden uitbrengen.

De jeugd van de Van Alphenschool vond dit wel grappig en weldra hingen in de leslokalen verkiezingsleuzen. Op een eigen drukpers maakten de partijen nog kleine propaganda-folders.

Lijst 1, was die van Jumbo de olifant. Deze lijsttrekker werd ondersteund met leuzen als „Jumbo, sterker dan een machine” en „Meer olifanten bij de brandweer”.

De lijsttrekker van lijst 2 was Bello de hond. De Bello-partij had een verkiezingsprogramma opgesteld waarvan punten als „Hulp aan de trekhond”, „Geen kettinghonden meer” en „Goede hokken en geen zwepen” overal op grote getekende affiches te lezen waren.

Sim, de aap, was lijstaanvoerder van lijst 3. Voor hem werd gepleit onder het motto „Elke dag verse pinda's”.

Dan waren er nog Piet Konijn, lijst 4, die voor dagelijks vers groen opkwam en poes Minet, die op lijst 5 voor goed kattenbrood pleitte. De jongelui mochten

in de klassen verkiezingstoespraken houden en dat gebeurde met verve en élan.

De stemming was zeer officieel. In de echte stembokjes mochten de leerlingen hun stem uitbrengen en de bil-jetten werden gedeponereerd in een emmer, die op de officiële stembus was geplaatst. Bello de hond won het. Op hem werden 106 stemmen uitgebracht, Jumbo kreeg 52 stemmen, poes Minet 37, Piet Konijn 30 en Sim de aap 21. Van de 254 uitgebrachte stemmen waren er 8 ongeldig.

\*

## Telefoon

Op het traject Sing-Sing Hoofd-gebouw zagen wij op een avond een stille figuur gaan. Hij liep met haastige, hoewel iets vermoeide tred en had een dorstige uitdrukking op zijn gelaat.

Wij liepen met hem op, zo voor de gezelligheid en spraken over niets.

Plotseling bleef hij staan en keek dringend in onze ogen, als poogde hij de zwarte sluier van onze ziel op te lichten.

„Snap je dat nou?” blafte hij ons vriendelijk toe.

Wij snaptten niet wat wij moesten snappen, maar hij ging verder „..... dat zij geen telefoonlijntje van Sing-Sing naar de bar aanleggen? Dan konden wij tenminste telefonisch een bier-tje bestellen”.

Maar wat hij niet wist, weten wij; onze TD/BA speelt met deze gedachte.

Allanck

## Zeilen in Nederland.

Van de heer W. R. Brassem employé onzer maatschappij met verlof in Nederland, ontvingen wij het volgende verslag van de zeilwedstrijd gehouden tijdens de Kaagweek '56 tussen een team van de Jachtclub Tg. Priok en Kaag-zeilers. De heren kunnen het zeilen tijdens hun verlof schijnbaar ook niet laten en hebben getoond, dat men in Indonesië ook nog wel iets van zeilen weet.

Het team, bestaande uit de heren

1. Dudok van Heel (Maclaine Watson)
2. Pistor (Factory)
3. Zijlstra (Associatie)
4. Brassem (K. P. M.)

worren n.l. deze zeer spannende wed-strijd met 59,2 punt tegen 56,1 punt.

De strijd werd gehouden in de „Val-ken”-klasse. En we moeten deze over-winning niet onderschatten, als we bedenken, dat er voor onze Jachtclub-zeilers in vreemde boten en ongewone omstandigheden werd gezeild.

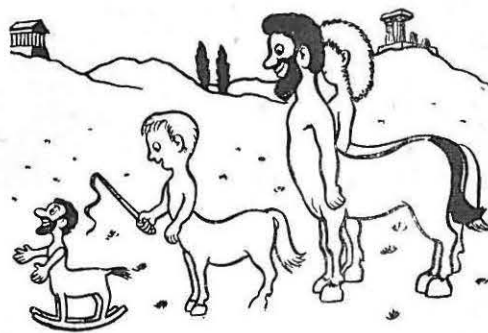
Dit is de tweede overwinning van de Jachtclub, n.l. ook in 1952 werd met succes gestreden. In '51, '53, '54, en '55 werden de Kaagzeilers winnaar.

De heer van Asperen, voorzitter van K. P. M. Oud Roest, trad als vertegen-woordiger van het team op en heeft veel voor het tot stand komen van deze wedstrijd gedaan. Op de eerste dag was er weinig wind en het was bijzonder belangrijk in welke volgorde men binnendreef.

De heer en mevrouw van Asperen volgden de wedstrijd in een motor-boetje. Mevrouw van Asperen (68 jr.) viel uit puur enthousiasme in het water, toen de heer Brassem op enkele centimeters gevolgd door een Kagenaar als 4e eindigde en daarmee de dagover-winning voor de Tg. Priokzeilers veilig stelde.

Gelukkig was mevrouw van Asperen weer gauw binnenboord en is het water-ballet, zonder verdere nadelige gevol-gen voor haar afgelopen.

De verdere dagen was er ook niet veel wind, maar iets bijzonders voor de zomer dit jaar, het was droog weer.



## Tram

Er bestaat een bepaald soort vriendelijke juffrouwen van middelbare leeftijd, die stelselmatig knagen aan het geduld van tramconducteurs. Zij maken er namelijk een levensgewoonte van, telkens weer met de verkeerde hand aan de verkeerde handgreep in de verkeerde richting uit een nog net even rijdende lijn vijf te stappen. Doordat er blijkbaar een speciale beschermheilige is voor dit soort vrouwtjes, komen ze er toch nog levend af, maar het gadeslaan van haar narrow escapes kost mij jaren van mijn leven.

Gistermiddag zag ik weer een mooi, gaaf exemplaar.

Ze wipte er tegen de draad in uit, kreeg een dof van de wagen, viel nog net niet en wierp toen een blik in onze richting, of het allemaal de schuld van de tramwegen was.

De conducteur, die naast mij op het balkon stond, keek mij aan met een paar grote, droevige ogen, maar hij zweeg, gelijk iemand die zó gewoon is aan lijden, dat hij er geen woord meer aan vuil maakt. Doch twee minuten later hadden we er wéér een.

Een hele lieve tante Emilie met een lorgnetje en een tas vol boodschappen. Toen de tram even inhield begon zij



foto: J. H. C. Vermeulen

opname in Hotel Gooland

Bovenstaande foto werd gemaakt tijdens de groetenuitzending door Radio Nederland-Wereld-omroep op 31 Mei j.l. Aanwezig waren de familieleden van de opvarenden der ms. „Bakongan” en „Kasimbar”.

duidelijk aanstalten te maken tot uitstappen. De conducteur greep haar nog net.

„Wat ga je doen” snauwde hij. „Je kist halen?”

„Ik wou er uit”, zei het vrouwtje geschrokken.

„Je mag er hier helemaal niet uit”, vervolgde hij. „t Is hier geen halte”.

„O, het spijt me”, prevelde de juffrouw.

„Een bekeuring kun je daarvoor krijgen — weet je dat?” blafte hij.

„Misschien dat je dáár van opknapt.”

We hadden de halte bereikt en de tram stond stil. Als een berispt schoolmeisje klom de juffrouw er uit. Toen we weer reden keek de conducteur mij aan en zei, op verklarende toon:

„Nou ja, ik geef ze maar een kat. Doodschieten mag ik ze niet.”

(Kronkel uit „Het Parool”)

## Hollandse nieuwe

In 't land van Tollens, Poot en Staring,  
waar 's anders degelijk en gezond,  
van de vloer tot aan 't plafond,  
naar zeep ruikt, geurt het nu naar  
haring.

Wanneer de eerste kantjes komen,  
wordt heel ons volk weer Batavier;  
we eten rauwe vis met bier,  
er zijn er zelfs wel die niet schromen

voor d'eerste verse, groene jonge  
hun kind te geven en hun vrouw.  
In deze tijd maakt Hollands trouw  
weer oer-Germaanse bokkesprongen.

Maar 't heidens hoogfeest kan niet  
duren:

na enkele weken gaat 't gezin,  
herenigd, weer het tijdperk in  
van d'ingelegde, tamme "zure".

(A. C. uit „De Linie”)



foto: J. H. C. Vermeulen

opname in de Avro-Studio

In het zgn. Planterhalfuur kregen op 12 Juni j.l. drie K.P. M. -walemployé's de gelegenheid de stemmen van hun familieleden te horen. In de Avro-studio had op 11 Juni de opname door Radio Nederland plaats. Op bovenstaande foto staan, behalve de KPM-families, drie „Planters”-gezinnen, waaronder de gepensioneerde beambte van de S.M.P., G.L. Landman, die zijn zonen in Nieuw-Guinea toesprak.



## Kiellegging ms. „Rotterdam“

De voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van het vlaggeschip van de H.A.L., het m.s. „Rotterdam“ (de tweede „Nieuw Amsterdam“) zijn reeds zover gevorderd dat nog dit jaar de kiel kan worden gelegd op de werf van de N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij.

Deze voor de maatschappij zo belangrijke gebeurtenis zal een bijzonder karakter dragen. Zoals bekend lag in de loop der verwachtingen dat de kiel pas in 1957 zou kunnen worden gelegd. De helling waarop het grootste koopvaardijschip van de Nederlandse vloot zal verrijzen, zal belangrijk worden uitgebreid in verband met de enorme afmetingen van deze 40.000 tonner.

Het s.s. „Statendam“ van de HAL, dat 23.000 ton meet en na de „Nieuw Amsterdam“ het grootste passagierschip van de HAL zal worden, is dezer dagen in de vroegte „uitgedokt“. De bouw van het casco van dit zeeschip, dat op de werf van de Dok- en werfmaatschappij Wilton Fijenoord wordt gebouwd, is dezer dagen gereed gekomen.

Men heeft het schip reeds thans aan zijn element kunnen toevertrouwen, toen van het springtij gebruik kon worden gemaakt. Het gevaarte is met behulp van een grote drijvende bok naar buiten gesleept. Het schip is 186 meter lang en 24 meter breed, zodat er bij het passeren aan weerszijden van het schip slechts ca. een halve meter vrij bleef. De „Statendam“ heeft een waterverplaatsing van ongeveer 11.000 kub. meter; het schip is geheel gelast, hetgeen de snelheid ten goede zal komen. Het nieuwe s.s. „Dinteldijk“ van de HAL, in aanbouw op dezelfde werf, is dezer dagen eveneens uitgedokt. De „Statendam“ zal in de plaats komen van het uit de vaart genomen s.s. „Veen-dam“.

De snelheid zal 19 knopen bedragen, het zal plaats bieden aan 965 passagiers verdeeld over twee klassen, te weten, 871 in de toeristenklassen en 84 in de eerste klassen. Het zal varen in de dienst Rotterdam-New York v.v. en voor cruises van New York uit worden gebruikt.

### Een uitzondering

Een officier van Napoleon, Monrou genaamd, werd eens door de Engelse krijgsgeschiedenis gemaakt. De kapitein van 't Engelse schip, die grappig wilde zijn ten koste van de Fransman, vroeg hem te dinen. Toen de wijn op tafel kwam, hief hij het glas en riep nit: „Ik drink op de Fransen: het is allemaal canaille, zonder enige uitzondering“.

Monrou boog stijfjes en stond vervolgens op, het glas in de hand en sprak: „Ik drink op de Engelsen. Het zijn stuk voor stuk gentlemen, met een enkele uitzondering“.

## Grootste zeiljacht

De N.V. Amsterdamsche scheepswerf G. de Vries Lentsch jr. heeft voor buitenlandse rekening opdracht ontvangen voor de bouw van een stalen kitsgetuigd zeiljacht van uitzonderlijk grote afmetingen.

Dit door de Engelse ontwerper Robert Clark te ontwerpen zeiljacht zal een lengte krijgen van 47 m, een breedte van 8.50 m en een diepgang van 4.50 m. Het zeiloppervlak aan de wind is 650 m<sup>2</sup>. De top van de grote mast zal zich bijna 45 m boven de waterspiegel bevinden.

Dit jacht krijgt echter ook een groot motorvermogen. Door modelproeven in het scheepsbouwkundig proefstation te Wageningen zal men kunnen vaststellen welk vermogen nodig is om de door de opdrachtgever gewenste snelheid te behalen.

Het staat thans reeds vast dat dit minstens 1000 pk zal zijn. Dit jacht is het grootste zeiljacht ooit in Nederland gebouwd, tevens het grootste jacht gebouwd gedurende de laatste 26 jaar op de gehele wereld, aldus de werf-directie. De levering zal in April 1958 geschieden.

## Eerste motel geopend

De burgemeester van Rijswijk, drs. A. Th. Bogaardt, heeft het in zijn gemeente verrezen eerste motel van Nederland geopend, dat gelegen is aan de rijksweg Den Haag—Rotterdam.

Bij het motel bevindt zich een restaurant van Hoornwijk, waarvoor de fundering eerst kort geleden werd gelegd. Het motel telt 47 kamer met tezamen 150 bedden. Elke kamer is voorzien van o.m. telefoon en radio, heeft een bijbehorend keukentje en een garage. Op het motelterrein zijn voorts enige winkels gebouwd speciaal voor de motelgasten.

De burgemeester zei in zijn openingsrede, dat het hotelwezen in Nederland conservatief is gebleven in die zin dat het geheel is afgestemd op het treinreizigersverkeer, terwijl mensen met eigen vervoermiddelen veel moeilijker een verblijf konden vinden. Dit in tegenstelling tot de Verenigde Staten, waar 45.000 motels zijn, driemaal zoveel als het aantal hotels.

*Laet het kostelijkst van al  
U niet roeckeloos ontslippen,  
Dat's de tijd, die snel gaet glippen,  
Zonder dat hij keeren zal.*

*Joost van den Vondel*



foto: J. H. C. Vermeulen

opname in Hotel Gooiland

Op 21 Juni j.l. was het groetenprogramma van Radio Nederland-Wereldomroep bestemd voor de opvarenden van de ms. „Generaal van Geen“, „Sanana“, „Batoela“ en „De Eerens“.

## Wij en het werk.

In de tijd, dat er 12 — 16 uur per dag werd gewerkt door mannen, vrouwen en kinderen, kon men niet verwachten, dat het verrichten van arbeid als een zegen werd beschouwd. Men zag het toen terecht als straf. De stormachtige ontwikkeling van de industrie, die volgde op de verbetering van de stoommachine door James Watt, had het karakter van een omwenteling, een revolutie, waarbij alle aandacht was gericht op het apparaat, terwijl voor de mens geen belangstelling overbleef. Het is haast onbegrijpelijk, dat deze tijd nauwelijks een eeuw achter ons ligt indien men ziet welk een verandering er sindsdien in ieder opzicht is opgetreden. We staan nu aan het begin van weer een belangrijke fase in de industriële ontwikkelingsgang, die mogelijk is gemaakt door de toepassing van de elektronenbuis. Dankzij de betekenis die op dit ogenblik wordt gehecht aan de positie van de mens in de industrie hoeven we niet te vrezen voor een tweede industriële revolutie, maar zal er eer sprake zijn van een evolutie, een geleidelijke groei, waarvan de snelheid in de hand kan worden gehouden. Terwijl de stoommachine de menselijke spierkracht voor een belangrijk deel verving, neemt de elektronenbuis een deel van het menselijk denken over.

Zij maakt het mogelijk productieprocessen te mechaniseren en tegelijkertijd te controleren. Het werk ontstaat dan niet alleen niet meer direct door onze handen, het onttrekt zich ook aan ons directe denken. Daardoor treedt een verschuiving van werkzaamheden op. Auto's zullen door machines worden gemaakt, maar er zullen nieuwe produkten komen, waarvan de series niet groot genoeg zijn om ze langs de zogenaamde automatische weg te maken en bovendien moeten de machines worden gemaakt, die bij die automatisering worden gebruikt. Wel staat het vast, dat er onder invloed van deze ontwikkeling een grotere behoefte zal ontstaan aan vaklieden, meer nog dan nu al het geval is. In de verhouding van de mens tot zijn werk speelt de vreugde en de voldoening, die hij aan zijn arbeid beleefd een belangrijke rol.

Deze wijze van gelukkig zijn in het werk kan alleen optreden indien de mens werk verricht, dat overeenkomt met zijn lichamelijke en geestelijke bekwaamheden. Voor hem is het werk een levensvervulling, die hij niet kan missen. Hij zal, net als ieder ander, blij zijn als het Zaterdagmiddag is en verlangend uitzien naar de vakantie, maar als hij, bijv. door ziekte, lange tijd zijn werk niet kan doen gaat hij



(foto: J. H. C. Vermeulen).

(Opname in Hotel Gooiland)

11 Juli j.l. werd in Hotel "Gooiland" het groetenprogramma van Radio Nederland-Wereldcruis opgenomen, bestemd voor de opvarenden van het ms. "Van Noort". Aanwezig waren de familieleden, alsmede de gezagvoerders A.W.P. Roozen en W. Vader.

ernaar verlangen omdat het een onmisbaar deel van zijn leven is. Dat geldt zowel voor geschoolde als voor niet-geschoolde werkers. Het geldt niet voor geschoolden, die ten onrechte een vakopleiding hebben gehad en ook niet voor ongeschoolden, die eigenlijk een vak hadden moeten leren. We zijn zo geneigd te denken, dat iemand alleen maar over zijn toeren kan raken als hij werk doet, dat boven zijn krachten gaat.

Maar het is even goed mogelijk, dat er een stoornis in de verhouding tot zijn werk optreedt doordat hij werk doet, dat beneden zijn bekwaamheden ligt. Daarom is het van zo grote betekenis, dat we voor onze kinderen zoeken naar die opleiding, die overeenkomt met hun geaardheid en bekwaamheid. Als ze de bekwaamheid hebben om een vak te leren moeten ze daartoe, als het enigszins kan, in staat worden gesteld. Dat is daarom zo belangrijk omdat in de toekomst een grote behoefte zal bestaan aan vaklieden. Het betekent niet, dat iedereen naar een nijverheidsschool, een M.T.S., een hogeschool of een universiteit moet worden gestuurd, want daarvoor heeft nu eenmaal niet iedereen de bekwaamheid. Integendeel, een jongen, die een bepaalde opleiding niet of nauwelijks zal kunnen volgen doen we daarmee geen dienst.

Er is niets erger dan steeds iets te moeten doen, dat net boven de eigen krachten gaat. Dat leidt vroeg of laat vrijwel altijd tot moeilijkheden. Zomin als iemand ongestraft steeds op zijn tenen kan lopen, zo min kan hij voortdurend werk verrichten, waarbij hij steeds iets te hoog moet reiken.

Door een dergelijke te zware oplei-

ding openen we niet de mogelijkheid tot een goede loopbaan en een prettig leven. We leggen daardoor de basis voor een reeks teleurstellingen, die het leven tot een straf maken en die niet zelden de gezondheid in ernstige mate aantasten. Er is ook werk voor ongeschoolden, nu en in de toekomst, want een totale automatisering van de arbeid zal nimmer mogelijk zijn.

Het zijn deze problemen van aanpassing van de mens aan het werk en van het werk aan de mens, die meer en meer in de belangstelling van de bedrijfsarts komen. Hij ziet regelmatig mensen, die hun plaats niet hebben gevonden. Ze hebben of steeds te hoog willen reiken door een onvoldoende inzicht in hun eigen bekwaamheden, of er is, door omstandigheden, niet voldoende gebruik gemaakt van hun bekwaamheden. Bovendien komt het niet zelden voor, dat een bepaalde geaardheid, bepaalde karaktertrekken iemand in de weg staan bij het verwerven van een goede aanpassing aan zijn werk.

Het is de taak van de bedrijfsarts te bevorderen, dat een ieder die plaats krijgt in het bedrijf, die zoveel mogelijk overeenkomt met zijn mogelijkheden als mens en als werkkraft. Dat is niet zelden een moeilijke opgave omdat de mens nu eenmaal geneigd is de plooiën die hij in de spiegel ziet aan de spiegel te wijten. En toch is het haast voor iedere oplossing voorwaarde, dat hij bereid is de hand in eigen boezem te steken om zich af te vragen waar de eigen tekortkomingen liggen. Bovendien is het goed

(vervolg zie pag. 9)



## Vergissing.

Het is allerakeligst weer. Hoewel we midden in de zomer en de zgn. honds-dagen zitten, is de lucht geregeld donker en dreigend en wisselen harde stormen en onweer, vergezeld gaande van plensbuien elkaar af, met nu en dan 'n waterig zonnestraaltje ertussen door. We hebben tot nu toe 3 zomerse dagen gehad. Op een van deze drie dan, moest ik ergens heen en pakte met opgelucht gemoed de fiets; nu eens niet die eentonige mufte tram. Heerlijk door de weilanden op de stad aan.

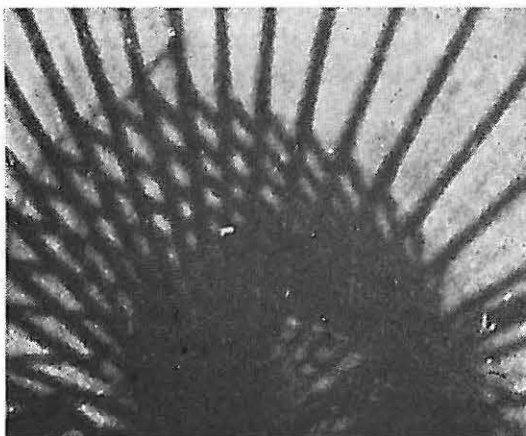
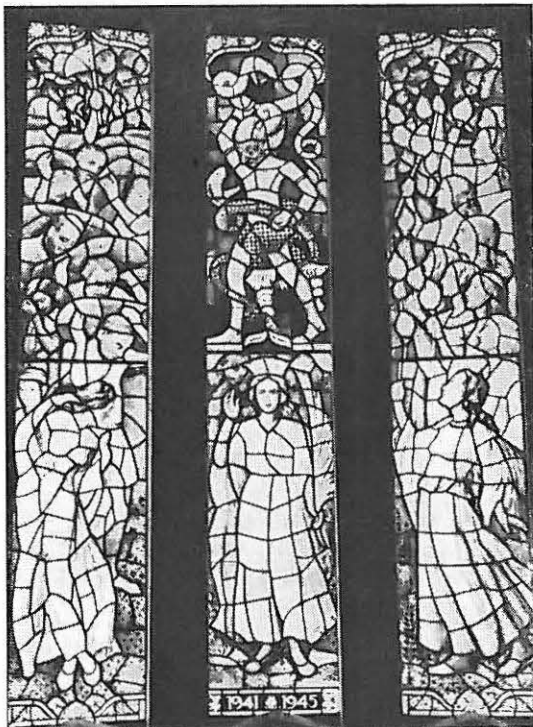
Op enige afstand vooruit, kwam uit een zijweg een groepje mannen te voorschijn ook fietsers, niets ongewoons, maar er kwamen er steeds meer, en langzaam rijdend bleef ik geboeid kijken hoe om die hoek heen steeds weer anderen kwamen; het was nu 'n hele optocht van enige honderden. Ik vond 't zo heerlijk voor die mannen dat ze nu juist deze prachtige zomerse dag hadden voor hun uitstapje en in gedachte zag ik ze al in de Scheveningse bosjes neerstrijken of op het strand om van een welverdiende sandwich en 'n koele drank te genieten. Ik was nu vlakbij gekomen en besloot rechtsaf te gaan, om die nog steeds toevloeiende stroom fietsers te ontwijken, maar dat ging niet door, want de rijweg was afgesloten wegens werkzaamheden.

Recht voor me uit ging de onafgebroken stroom en van links kwam de nog steeds toevloeiende. Wat nu? Ik was al laat. Wachten? Ik nam 'n haastig besluit om gewoon in de optocht mee te rijden. En nu opeens viel de drukkende stilte van de stoet me op. Ik keek eens naar mijn buurman links — hij keek strak voor zich. Toen naar rechts — hetzelfde starre bedrukte gezicht.

Nu, het waren geen vrolijke picknickers hoor! Maar wat dan wel? Raadt U het al? Nu ik niet, daar midden tussen die compacte massa mee laverend op m'n fiets. Tot we bij de in aanbouw zijnde flats kwamen en 'n man die bezig was kalk aan te maken hard en jolig riep: „Ga je ook mee staken juffrouw?”

Ik reageerde met een vrolijk lachje, maar dacht, hoe kom ik zo snel mogelijk tussen deze boze dreigende stakers uit? Want links en rechts werden nu de werkwilligen uit de flats gecommandeerd. Gelukkig, een stilstaande vrachtauto begon te rijden en achter deze baanbreker schoof ik zachtjes mee voort, het werd "pezen" maar dat had ik er voor over en even later ademde ik weer vrij op en was alleen.

## Onze maandelijkse foto-prijsvraag



De juiste oplossing van de maandelijkse foto-prijsvraag voorkomende in het Juli-nummer van „de Uitlaat”, staat hiernaast afgebeeld:

Een gedeelte van de vrouw afgebeeld op het middengedeelte van het glas in loodraam op het hoofdkantoor.

De uitgeloopte Rp. 15,— gaan deze maand naar de heer E. F. Vaillant gepensionneerd employé der K.P.M.

\*

Links onderaan ziet u onze nieuwe opgave. Kijkt u maar eens goed, u raadt het zeker.

Uw oplossing dient u in te zenden aan: de Redactie van „de Uitlaat” p/a. n.v. K. P. M. Medan Merdeka Timur 5 — Djakarta. In de linkerbovenhoek op de envelop zette men: foto-prijsvraag. Vergeet niet om uw juiste naam en adres op de oplossing te vermelden.

Uiterste datum van inzending 20 October a.s.

## Pardon

Wanneer ik loop in Oldenzaal of Middelburg of Stadskanaal dan komt er altijd iemand aan: die vraagt: Weet U de Lindelaan? Zo iemand vraagt dat met een blik vol blij vertrouwen. Dan zeg ik: Pardon ik ben hier zelf vreemd.

's-Avonds stond in de krant: „Enige duizenden bouwvakarbeiders hebben heden ochtend het werk neergelegd”. Ja, daar wist ik van. Geen strand-idylle hoor!

Mevr. E.M. Götz-Lamme

En zo ontmoet ik alle dagen figuren die maar blijven vragen: Waar gaan wij heen met de cultuur en waarom is de jam zo duur? Is er nog Hoop in deze Tijd? Dan moet ik zeggen, tot mijn spijt: Pardon ik ben hier zelf vreemd. Komt er weer oorlog vragen zij, komt er nog eens een tiende mei en heeft het leven dan wel zin? Zo ja, waar zit die zin dan in? En zijn wij op de goede weg? Waarop ik altijd treurig zeg:

Pardon, ik ben hier zelf vreemd, maar om u heen zijn mensen zat die altijd weten hoe of wat zij weten waar — in dit bestaan — de weg is naar de Lindelaan.

(Annie M. G. Schmidt uit „Het Parool”)

# Het nieuwe zeegangslaboratorium

van het Nederlands scheepsbouwkundig proefstation.

## Inleiding.

Het onderzoek van scheepsmodellen in kunstmatige zeegang heeft lange tijd in de kringen van het scheepsbouwkundig speurwerk slechts beperkte aandacht genoten en is eerst de laatste jaren in het brandpunt der belangstelling komen te staan. Bij dit modelonderzoek in kunstmatige zeegang is het onderzoek naar de scheepssnelheid het belangrijkste probleem, zowel voor vracht- en passagiersschepen, die steeds sneller en volgens een vast tijdschema moeten varen, als voor oorlogsschepen, waar de snelheid een van de belangrijkste wapens is. Aan de gemiddelde snelheid van tot toe nu toe gangbare typen van schepen hebben zeecondities op stormachtige oceaanroutes reeds scherpe grenzen gesteld en het installeren van meer vermogen is niet altijd het juiste antwoord op de vraag naar hogere snelheden.

Met het beschikbaar komen van steeds grotere voortstuwingsinstallaties, binnen afzienbare tijd culminerend in het gebruik van Atoomkernenergie, is de kennis van het gedrag van het schip onder geïdealiseerde omstandigheden in vlak water niet meer voldoende.

Men wil het schip beoordelen naar zijn gedrag onder invloed van zeegang en deining; men betwijfelt of de gunstigste scheepsvorm voor een bepaalde oceaanroute afgeleid kan worden uit proefnemingen aan modellen in vlak water, zoals tot nu toe gebruikelijk is. Men zal dus scheepsmodellen in kunstmatige zeegang moeten onderzoeken, waarbij men de uitwendige omstandigheden zo natuurgetrouw mogelijk zal moeten kunnen nabootsen.

De experimentele mogelijkheden om proeven op verkleinde schaal uit te voeren zijn echter nog zeer beperkt. In de bestaande sleepbassins, die alle de vorm van een lange, smalle goot hebben, kunnen alleen golven opgewekt worden, die recht op de kop van het schip inkomen; het onderzoeken van het scheepsmodel in golven, die onder andere hoeken inkomen is niet mogelijk. Dit is een ernstige beperking in het nabootsen van de uitwendige omstandigheden; voor het onderzoeken van schepen in natuurgetrouwe omstandigheden zal men dus een speciaal bassin moeten bouwen, waarin golven uit alle richtingen opgewekt kunnen worden.

Het Nederlandsch scheepsbouwkundig proefstation heeft zich deze noodzakelijk gerealiseerd.

In April 1955 werden de eerste palen voor een speciaal zeegangslaboratorium in de grond geslagen, en een jaar later begonnen de eerste proefnemingen.

Hiermee is de achterstand die het N.S.P. bezat in beproeven van modellen in golven omgezet in een ruime voor-sprong op het buitenland.

De tank bestaat uit een bassin, gevuld met water, van ca 100 m lengte, 24 m breedte en 2,50 m waterdiepte.

In het midden van de tank loopt een sleepwagen op door pilaren gesteunde rails. Deze pilaren staan in het water, maar hun doorsnede is klein ten opzichte van de gemiddelde golflengte, zodat de pilaren de golven praktisch niet verstoren.

De sleepwagen heeft een vast loopbordes, vanwaar men een vrij uitzicht heeft op het model en naar beide uiteinden van de tank. Op het loopbordes bevindt zich de bedieningslessenaar voor de elektronisch nauwkeurig constant gehouden wagensnelheid (snelheidsbereik van 0,02—5,00 m/sec.)

Een meetplatform hangt onder de wagen en is in hoogte en in zijwaartse richting verstelbaar. Het te onderzoeken model, dat gemiddeld een lengte van ca 3,00 m heeft, vaart onder de sleepwagen en kan vanaf het meetplatform bestuurd worden; tevens kunnen vanaf het meetplatform de noodzakelijke metingen verricht worden.

Door de waterspiegel op ca 0,60 m waterdiepte te laten zakken, verkrijgt men de mogelijkheid om proeven op beperkte waterdiepte uit te voeren: door de grote breedte van de tank kan men het daarbijbehorende rivier- of kanaalprofiel op schaal nabootsen. De golfopwekker vormt een van de belangrijkste onderdelen van het nieuwe laboratorium en is volgens een nieuw principe geconstrueerd. Langs de N.W.-zijde en de N.O.-zijde van het bassin (een lange en een korte zijde van de rechthoekige plattegrond) zijn de golfopwekkers opgesteld. Door het heen en weer bewegen van een plaat, die een draaipunt onder de waterpiegel heeft, kan men de golven op het wateroppervlak opwekken, waarvan in het algemeen de golfkammen evenwijdig aan de plaat zullen lopen. Met de periode van de plaat regelt men de op te wekken lengte van de golf en met de uitslag van de plaat de golfhogte. Door nu deze plaat op te bouwen uit een groot aantal kleine platen (elk ca 0,60 m breed)

en de platen onderling een phaseverschil te geven, kunnen ook golven opgewekt worden, waarvan de golfkammen niet evenwijdig aan de flap lopen maar die de golfopwekker onder een willekeurige hoek verlaten.

Met het phaseverschil van de platen kan men dus ook de golfrichting regelen. Elke plaat wordt door eigen wormkast aangedreven; de wormkasten zijn verbonden met een hoofdas die langs de hele lengte en breedte van de tank loopt, en door twee electromotoren van elk 75 pk wordt aangedreven.

Een golfopwekker volgens dit principe werd voor het eerst door het Laboratoire dauphinois d'Hydraulique Neyrpic in Grenoble toegepast bij het onderzoeken van havenwerken. Nu is een dergelijke golfopwekker op grote schaal gebruikt in het zeegangslaboratorium van het N.S.P. Men kan met deze golfopwekker ook een aantal golven van verschillende lengte en richting door elkaar heen opwekken, waardoor een zeer natuurgetrouw beeld van de werkelijke zee kan worden nagebootst.

Aan de beide tegenover de golfopwekkers gelegen zijden van het bassin is een „strand” geconstrueerd, dat de opgewekte golven zo effectief mogelijk moet dempen; het is namelijk ongewenst, dat eventueel teruggekaatste golven het regelmatige golfpatroon verstoren. Over de juiste vorm van dit strand zijn proefnemingen uitgevoerd in het waterloopkundig laboratorium te Delft.

Een gebogen houten plankje met een roosterwerk van latten er over heen, gaf de beste resultaten. Tussen de golfopwekker en het strand staan filters, die kleine verstoringsgolven uitdempen.

Deze filters zijn opgebouwd uit lagen kippengaas en werken zeer effectief.

Het algemeene beeld van de modelbewegingen kan men met de filmcamera vastleggen; door de modelbewegingen in een versneld tempo te filmen en daarna de film met normale snelheid af te draaien, verkrijgt men een natuurgetrouwe indruk van de bewegingen van het echte schip. Want niet alleen staan de lineaire afmetingen van het model in een bepaalde verhouding (de modelschaal) tot die van het echte schip, maar ook de tijdsduur, waarin de verschijnselen zich aan het model afspelen, staat in een bepaalde verhouding (de wortel uit de modelschaal) tot de overeenkomstige tijdsduur voor het echte schip. Aan een model van bijvoorbeeld schaal 1 : 49 zullen de verschijnselen zich zeven maal zo snel afspelen als aan het werkelijke schip en met het



hulpmiddel van de versneld opgenomen film waant men zich bij dit model-onderzoek op de echte zee.

Doordat de verschijnselen ongeveer zeven maal zo snel gaan als in werkelijkheid, wordt er zeer grote aandacht geëist van de roerganger, die het model door de tank moet sturen.

Het model heeft in zijn bewegingen dezelfde graden van vrijheid als het schip in werkelijkheid bezit. Het model kan dus vrijelijk stampen, slingeren, dompen, gieren, etc.

In het algemeen zal het model, evenals in werkelijkheid het schip, zich zelf voortstuwten door middel van een of meer schroeven.

Men meet dan bijvoorbeeld bij een constant askoppel van de motor de resulterende verplaatsingen, snelheden en versnellingen van het model.

Van al de genoemde metingen is men uiteraard het meest geïnteresseerd in de voorwaartse snelheid en de snelheidsvariëaties van het model. Een speciaal instrument is ontworpen, dat snelheid omzet in een aantal impulsen per tijdseenheid; door het aantal impulsen en het verloop van het aantal impulsen per tijdseenheid te tellen en te registreren, kan men de snelheid en de snelheidsvariëaties van het model zeer nauwkeurig meten.

De bewegingen van het model worden met gyroscopen gemeten, zoals toegepast aan boord van vliegtuigen, in een kunstmatige horizon en in een gyrokompass, en worden tegelijkertijd met de snelheidsvariëaties van het model op een papierrol geregistreerd.

#### *Verschillende onderzoekingen.*

Ten einde een indruk te krijgen van de onderzoekingen, die in het zeeangslaboratorium kunnen worden uitgevoerd, vatten wij enkele onderzoekingen in onderstaande punten samen.

#### *1. Invloed van de scheepsvorm op het snelheidsverlies in zeegang.*

Het snelheidsverlies, dat een schip onder invloed van zeegang ondervindt, kan men uit twee factoren samengesteld denken, namelijk:

- a. een directe factor, die de weerstandsverhoging onder invloed van zeegang in rekening brengt, en
- b. een indirecte factor, die uitdrukt dat de bewegingen van het schip (stampen, slingeren) uit veiligheidsoverwegingen een bepaalde grens niet mogen overschrijden; de kapitein is daardoor gedwongen de snelheid te verminderen.

Beide factoren zal men bij een onderzoek naar de invloed van de scheepsvorm op het snelheidsverlies in zeegang moeten analyseren.



*Kunstmatig verwekte golfslag. Bovenaan rechts op de foto het kunstmatig strand.*

Moet men een schip een U-vorming spant in het voorschip geven of een meer V-vormig spant? Kan men met speciale hulpmiddelen (vinnen in het voorschip of het aanbrengen van een bulb) de stampbewegingen van een schip beperken? In hoeverre speelt de verdeling van het gewicht van het schip en de lading een rol in het snelheidsverlies? Indien het gewicht en de lading aan de einden van het schip geconcentreerd zijn, zal het schip over het algemeen trager reageren en een groter snelheidsverlies in zeegang hebben, dan wanneer gewicht en lading midscheeps zijn geconcentreerd.

#### *2. Onderzoek naar het optreden van „slamming”.*

Bij bepaalde scheepssnelheden en zee-toestanden treedt het door alle zee-lieden zo gevreesde verschijnsel op van „slamming” of, zoals de Hollandse zeemansterm luidt, „paaltjes pikken”. De laatste term geeft heel juist weer, wat men ervaart: het schip lijkt plotseling geremd in zijn stampbeweging en dompbeweging, en op een hard voorwerp te stoten; er treedt een stootbelasting in het voorschip op, die zich als een trilling door het hele schip voortplant. Wanneer dit verschijnsel optreedt zal dit voor de kapitein direct aanleiding zijn om de snelheid te verminderen. Uit onderzoekingen van de laatste jaren is echter gebleken, dat dit lang niet altijd tot vermindering van het verschijnsel behoeft

te leiden. Op dit gebied is echter nog veel onbekend.

#### *3. Demping van de slinger- en stampbeweging van het schip.*

Er is de eigenaar van een passagiersschip veel aan gelegen, de bewegingen van het schip (slingeren en stampen) zo soepel mogelijk te doen verlopen en te grote versnellingen te vermijden. Een groot aantal slingerdempingsmechanismen werd reeds ontworpen en toegepast, maar het laatste woord hierover is nog niet gesproken. Met modelproeven zal men met betrekkelijk geringe kosten de werking van deze mechanismen kunnen toetsen.

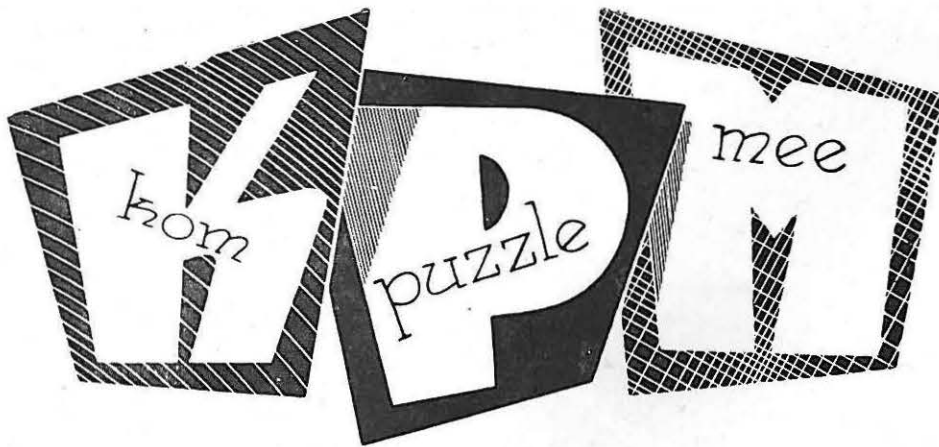
Voor oorlogsschepen, waar men een zo stabiel mogelijk geschutplatform of vliegdek verlangt, zijn dergelijke onderzoekingen eveneens van belang.

#### *4. Het gedrag van een schip in water van beperkte diepte.*

In water van beperkte diepte of aan stranden kunnen zeer heftige golfbewegingen optreden. Hierdoor worden aan het ontwerp van de vaartuigen, die deze wateren bevaren, bijzondere eisen gesteld. Wij noemen slechts reddingsboten, loodsboten en landingsvaartuigen; over het gedrag in zeegang en over de meest gewenste vorm van deze schepen is nog zeer weinig bekend.

Er zijn op het ogenblik reeds vele onderzoekingen in studie, en het ziet er naar uit dat met dit zeeangslaboratorium een waardige bijdrage geleverd kan worden in de vormgeving van het schip in zeegang.

*(Uit „Werfbode”)*



In het Juli nummer van „de Uitlaat” kwam als puzzle voor: het zonderlinge kookboek”.

De oplossing hiervan luidt:

Naam: Goedkoop en lekker koken.

Recept: Paaseierenkook; Breng tien liter melk aan de kook, werp hierin zes pond bloem, veertig eieren en twee kilo krenten, zet dit beslag twintig uur in de oven.

De gevraagde woorden luiden: A. grieken, B. opduwen, C. eboniet, D. duizend, E. kabinet F. opening, G. opeisen, H. prinses, I. edelman, J. nazomer, K. luiwerk, L. eenvoud, M. kaliber, N. kartouw, O. element, P. regeren, Q. kathode, R. ovenist, S. ketting, T. elegant, U. nederig.

De prijs van Rp. 25,— gaat naar de heer Th. A. Teeuwisse radio-off. mv. „Van Neck” c/o Royal Interoccean Lines P.O. BOX 45 te Hongkong;

de prijs van Rp. 15,— gaat naar W. M. Makampoh H. K. I. Nautische Dienst Tg. Priok, en

#### SPREEKWOORDBANEN

Bij juiste invulling ontstaat er op de grijsgetinte verticale banen een spreekwoord.

Omschrijvingen:

1. niets ontziend, tot het uiterste gedreven, persoon.
2. overeenkomst in uiterlijke vorm.
3. wijnsoort.
4. loon voor een afschrijver.
5. schoolvak.
6. verzochte gast.
7. onhandelbare.
8. werk dat langzaam vordert.
9. uraniet.
10. rangschikken.
11. bouwstof.
12. ontploffing.
13. verf.
14. vals persoon.
15. passagier op een schip.

De gebruikte lettergrepen zijn:

aal — blen — cham — cie — de — de — de — de — de — des —  
dier — dig — do — do — ge — ge — ge — geld — in — ke —  
klas — kleur — ko — kun — le — lij — ma — na — ne — nie —  
nis — no — op — pag — pe — pek — perd — pie — ra — ren —  
ren — ri — se — sleur — stof — te — tie — to — ya — werk.

#### De beste foto van de maand

Hiernaast staat de beste foto van de maand: het ss. „Reael” op de Musi op weg naar Palembang. Deze foto werd gemaakt door J. J. Ostreig — employé van het agentschap Padang, die daarmee de uitgeloofde prijs van Rp. 50,— wist te winnen.

#### A ship is a she.

A ship is called a she because there's always a great deal of bustle about her...

because there's a gang of men around...

because she has a waist and stays...

because she takes a lot of paint to keep her looking good...

because it's not the initial expense that breaks you, it's the upkeep...

because she's all decked out...

because it takes a good man to handle her right...

because she shows her topsides, hides her bottom, and when coming into port, always heads for the buoys.

1									
2	g	e	e	y	h	e	n	i	s
3	c	h	a	m	p	a	g	n	e
4						q	e	e	d
5	d	i	e	r	k	u	n	d	e
6	g	e	n	o	d	e	g	d	e
7									
8	s	l	e	u	r	w	e	r	k
9									
10	k	l	a	s	s	e	n	e	n
11									
12									
13	k	l	e	u	r	s	k	o	f
14									
15	o	p	a	n	e	n	d	e	





