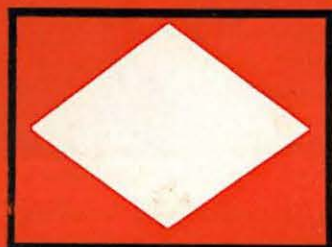


De uitlaat



PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



De uitlaat

PERSONEELSORGAAN VAN DE

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ
N.V. NEDERLANDSE TANK- EN
PAKETVAART MAATSCHAPPIJ
HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.

Redacteur:
H. A. de Jong

Redactiecommissie:
G. J. Boom AS/PV - R. Romswinkel AS/P & A - J. M. van
Suylekom V.Z. - R. J. de Vries B.T.D.

Alle stukken „De Uitlaat” betreffende te adresseren:
De Redactie van „De Uitlaat” p/a N. V. Koninklijke Paket-
vaart-Maatschappij,
„Het Scheepvaarthuis” - Postbus 714 - AMSTERDAM

Foto voorpagina:
Yokohama, de 2 gezusters
Opname 4e Stuurman L. J. B. Lagendijk



H.K.H. Prinses Beatrix
viert op 31 januari haar zevenentwintigste verjaardag.
(foto's M. Koot)

H.K.H. Prinses Margriet
viert op 19 januari haar tweeëntwintigste verjaardag.



Jhr. I. H. A. Backer overleden

Dinsdag 1 december 1964 is te Blaricum in de ouderdom van 74 jaar overleden Jhr. I. H. A. Backer, Directeur van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij van 1 juli 1945 tot 1 juli 1955, en daarna lid en gedelegeerd-lid van de Raad van Bestuur der K.P.M. tot maart 1963.

Voor zijn grote verdiensten jegens de K.P.M. werd hem bij zijn afscheid als Lid van de Raad van Bestuur in 1963 de Gouden Paketvaart Medaille uitgereikt.

Overeenkomstig zijn wens heeft de teraardebestelling op vrijdag 4 december 1964 in stilte te Blaricum plaatsgevonden. In verband met dit overlijden schreef Ir. P. Th. Meerdink, Chef van de Afdeling Scheepsbouw, die vele jaren nauw met de Heer Backer heeft samengewerkt, het volgende „In memoriam“:

Als een mens niet alleen met zijn verstandelijke gaven het bedrijf, waaraan hij is verbonden een goede zakelijke leiding geeft, maar ook hartelijk belang stelt in het wel en wee van zijn medewerkers en van het personeel, dat onder hem werkt, dan is dat een bijzonder gelukkige combinatie. Zo'n persoonlijkheid was de Heer Backer, die op 1 december jl. plotseling is overleden.

Bijna 50 jaar lang heeft hij voor de K.P.M. gewerkt. Begonnen als jong employé in 1914, is hij in de loop der jaren opgeklommen in rang, totdat hij in 1945, direct na de beëindiging van de 2e wereldoorlog, benoemd werd tot directeur in Nederland der K.P.M. Wat de Heer Backer gedurende de daarop volgende tien jaar aan werk heeft moeten verzetten, vele na-oorlogse problemen heeft moeten oplossen, naar nieuwe wegen heeft moeten zoeken, aan zorg voor mensen heeft moeten besteden, moet buitengewoon veelomvattend zijn geweest. Ik geloof niet dat er iemand onder ons is, die dit alles ook maar bij benadering kan peilen.

De vloot en het bedrijf van de K.P.M. waren zwaar getroffen en moesten snel hersteld worden, nieuwe verhoudingen in zakelijk verband en tussen mensen moesten aangevoerd en geschapen worden, nieuwe contacten gelegd worden, nieuwe mensen van hoog tot laag worden agetrokken en opgeleid. Voor dat alles en nog veel meer kwam de Heer Backer te staan en ofschoon hij natuurlijk niet alleen stond (onder hem werkten z'n dagelijkse medewerkers en boven hem bepaalde de Raad van Bestuur de grote lijnen), heeft hij toch menigmaal alleen het initiatief moeten nemen tot zeer belangrijke beslissingen door de Raad van Bestuur en er de verantwoording voor op zijn schouders moeten nemen, zowel voor zakelijke belangen als voor de belangen van groepen mensen en voor die van de enkeling.

Weliswaar viel zijn directeurschap in een periode van opbouw mogelijkheden, maar toch vertoonden zich al enige jaren na 1945 zeer donkere wolken aan de horizon, die eind 1957 tot volle uitbarsting kwamen en welke mense-

lijkerwijs gesproken niemand bij machte was af te wenden en ten goede te keren. Het moet de Heer Backer daarbij vaak zwaar te moede zijn geweest, want de K.P.M. lag hem buitengewoon na aan het hart. Zijn hele kennen en kunnen heeft hij aan onze Maatschappij gegeven. Niet alleen de aandeelhouders, maar ook wij als personeel zijn hem grote dank verschuldigd, dat hij hun en onze belangen zo ten volle heeft behartigd en tussen al 't zakelijke werk door toch ook nog tijd vond om persoonlijke belangstelling te tonen voor zijn medewerkers en hun gezinnen.

De Heer Backer verstond uitstekend de kunst om werk aan anderen te delegeren en het werk der verschillende afdelingen en der verschillende mensen op het kantoor te combineren tot één geheel. Hij was een geboren leider zonder autoritair te zijn. Hij wist z'n medewerkers, z'n mensen te peilen en als hem iets niet beviel wist hij het soms voorzichtig, maar altijd recht op de man af te zeggen, nooit evenwel onrechtvaardig. Hij verstond de kunst om iemand in zijn werk en ook daarbuiten met een hartelijk, vriendelijk woord of gebaar te bemoedigen of een hart onder de riem te steken.

De Heer Backer had een hekel aan snobisme, aan „statussymbolen“, aan dik doen. Dit was één van z'n voortreffelijke menselijke eigenschappen. Hij wist zich, zo geloof ik, in 't diepst van z'n hart een kind van God, afhankelijk van een Hogere Macht, waardoor hij feitelijk een bescheiden man was, al had hij een sterk gevoel voor menselijke traditie.

Toen hij als directeur heenging, gaf hij aan allen op 't Amsterdamkantoor een geschenk, een briefopener, die als men het licht er door laat schijnen, het gelaat van Christus laat zien. De Heer Backer heeft hiermede, zo meen ik, door allen hetzelfde te geven, uitdrukking willen geven van z'n sympathie voor ons als zijn medemensen in 't bedrijf en ons tevens er blijvend aan willen herinneren, dat een mens in de correspondentie, d.w.z. in de omgang met andere mensen, altijd weten moet dat God aanwezig is en uiteindelijk de verhouding beoordeelt.

Het moet voor Mevrouw Backer en voor zijn kinderen heel moeilijk zijn om deze sterke, mannelijke, zorgzame en liefdevolle persoonlijkheid in hun verdere leven te moeten missen. Zij mogen weten, dat hun man en vader een heel bijzondere en warme plaats heeft ingenomen in de harten van vele K.P.M.-ers, dat wij hem ons zullen blijven herinneren als een uitstekend directeur en een vaderlijke vriend, een leider met grote gaven van hoofd en hart.

Er mogen zij troost vinden in deze woorden uit het Johannes Evangelie, hoofdstuk 14: „Uw hart worde niet ontroerd. In het huis van mijn Vader zijn vele woningen.“

Hij, Jonkheer Isaäc Herman Alexander Backer, ruste in vrede!

Na beëindiging van het emplot in combinatie verband werd het m.s. „Van Waerwijck” eind december te Shanghai door de K.J.C.P.L. in een 1-jarig timecharter opgenomen. Met de K.J.C.P.L. werd overeengekomen, dat de tot dus verre door deze maatschappij onderhouden dienst tussen Indonesië en China-havens met ingang van de Decemбераfvaart door de K.P.M. zal worden overgenomen, voorlopig voor de tijd van 1 jaar. Op deze maandelijks dienst zullen het m.s. „Schouten” en m.s. „Keerkring” worden ingelegd. M.s. „Schouten” gaf ultimo december de eerste K.P.M. afvaart in deze dienst terwijl m.s. „Keerkring” na een D.M.O.-beurt in Singapore te hebben ondergaan, omstreeks 23 januari de tweede afvaart zal effectueren.

In verband met het terugtrekken van de „Schouten” uit de Bay of Bengal dienst werd het m.s. „Siberoet” aangewezen voor de Januari-afvaart van Calcutta.

Onze general agents in Indonesië, Intraship, hebben zich met Perusahaan Pelajaran Samudra P.T. Trikorallloyd geassocieerd en zullen voortaan werken onder de naam Trikorallloyd.

Timecharter s.s. „Munttoren”

In het 1-jarig timecharter met de Frota Nacional de Petroleiros te Rio de Janeiro maakte de „Munttoren” — na de reis Puerto la Cruz - Rio Grande do Sul — de navolgende reises:

Rio Grande do Sul - Rio de Janeiro

Rio de Janeiro - Recife - Cabedelo - Natal - Salvador - Madre de Deus - Rio de Janeiro

Rio de Janeiro - Ponta Cardon - Puerto la Cruz

Puerto la Cruz - Santos - Rio Grande do Sul

Benoeming

De Chef Algemene Dienst van ons Amsterdam-kantoor, de heer C. H. Poulus, werd met ingang van 1 januari 1965 benoemd tot Onderdirecteur van onze Maatschappij.

De Heer Poulus, geboren 14 september 1913 te Magelang, werd eind december 1937 uitgezonden naar Indonesië.

Na ongeveer 22 jaren overzee werkzaam te zijn geweest, laatstelijk te Singapore, volgde eind 1959 zijn plaatsing ten Amsterdam-kantore.

In zijn nieuwe functie wensen wij de Heer Poulus van deze plaats veel succes toe.

De Economic Commission for Asia and the Far East is een van de vier — door de Verenigde Naties — ingestelde — regionale — commissies, die het onderzoek, de bestudering en de bespreking tot taak hebben van alle, in het bijzonder economische en technische problemen, die de betreffende landen, hetzij afzonderlijk dan wel gemeenschappelijk raken.

Leden van de ECAFE zijn in hoofdzaak Aziatische landen met inbegrip van Iran in het Westen en Japan, Samoa, Australië en Nieuw Zeeland in het Oosten. Voorts zijn een aantal buiten-regionale landen aangesloten zoals Engeland, Frankrijk, Nederland, Rusland en de Verenigde Staten.

Zij dient de desbetreffende regeringen van advies en stelt waar nodig adviseurs ter beschikking van die regeringen. Een van de onderwerpen die de laatste jaren in de ECAFE werden behandeld en waarvoor de K.P.M. als rederij uiteraard grote belangstelling heeft is de ontwikkeling van de havens in het Verre Oosten.

Op voorstel van haar Inland Transport and Communications Committee heeft de ECAFE eind 1963 besloten tot het instellen van een Technical Survey Team ter bestudering van de toestanden in een aantal havens in het ECAFE-gebied, het rapporteren daarover en het doen van aanbevelingen tot verbetering zowel op korte als op lange termijn. Bovendien werd besloten dit team samen te stellen uit een Engelsman, een Japanner en een Nederlander.

Het doet ons genoegen dat de Heer E. M. J. Corten, laatstelijk belast met het commando over de mss. „Bakongan” en „Siberoet” voor een periode van ca. twee jaar als Nederlands lid van dit Technical Survey Team zal gaan optreden. Voor de duur van zijn detachering werd hem door de Directie de persoonlijke titel van Gezagvoerder van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij verleend.

Wij wensen de Heer Corten gaarne succes toe in deze belangrijke taak.

Kapitein

Het derde en laatste artikel
van de heer W. Dussel

Enfin, ik weet nu ook wat een kapitein is. Vroeger hoorde je dat wel eens: „hij is kapitein ter zee”. Dat was bij de marine. Ik vond dat altijd maar gek: „een kapitein ter zee”. Waar zou die man anders kapitein kunnen wezen? Nou ja, in het leger natuurlijk. Maar deze kapitein is het ter zee, dat kun je zo zien. Je zou zelfs kunnen zeggen dat hij het IN zee is. Want er is, als je de foto zo bekijkt, meer water binnen dan buiten boord...



Die kapitein hield van z'n vak, dat zie je zo. Hij loopt er, zagezegd, warm voor. Hij loopt stoer en flink en is niet bang voor het water. Hij tippelt, alsof z'n leven er van af hangt. Wat heeft die man gelopen tussen Yokohama en Vancouver: iedere morgen minsten een half uur. Ik zag hem altijd vanuit mijn hut, die me, eerlijk gezegd het gevoel gaf alsof ik de eigenaar van het schip was, zo'n mooi overzicht had je naar het voordek.

En die kapitein (ter zee) maar tippelen. Weer of géén weer. (En gedurende de eerste dagen was het nogal nattig). Rondje na rondje, want een schip mag groot zijn, je bent er toch tamelijk gauw op uitgelopen, als ik dat even mag zeggen. Ik begreep er eerlijk gezegd niet veel van. Niet dat ik zo vreemd ben op een schip dat ik denk dat hij zelf de hele dag aan het roer staat te zwengelen maar toch... kan zo'n man nou zo maar een uurtje gaan wandelen?

Enfin, ik weet het dus nu. Want een kapitein is nou niet een baan die ik ambieer. Hij moet rekening houden met alles en met iedereen.

Hij moet alles onthouden en alles vergeten. Hij is de vader, de moeder, de vriend, de raadgever, de kwaje ook wel eens natuurlijk.

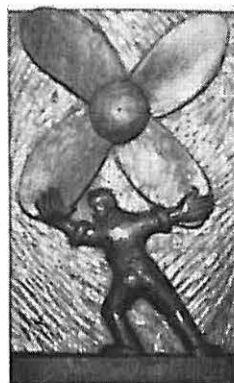
Hij moet weten of Chong See Wah (die firemen's cook was) ook werkelijk voor de firemen cookt en of hij het baantje niet stiekum heeft overgedragen aan Lim Poon Tee, die sailor's cook was. Trouwens, er was ook nog een Choo Hauy Tee (familie van Lim Poon of niet?).

Alleen dáárvan, van al die Pho's en Foo's en Teck's en Fatt's, je zou er een punthoofd van krijgen, en dan heb je nog niet eens de verhalen van de chief engineer gehoord...

En wat eten we vandaag? En morgen? En moeten we nou zus of moeten we zó? (Wij schijnen nog anders gevaren te zijn: bij aankomst in Vancouver was de gevaren route nog bijna twintig mijl korter dan de vorige keer!). Trouwens, ik heb nooit geweten dat je onderweg pas hoort waar je eigenlijk heen moet — dat komt bij kapiteins ter land, dunkt me, weer *niet* voor.

Ik zal u eens wat zeggen: 't is dat de foto van die kapitein die door dat water marcheert wel aardig is, maar ik zou óók niet graag eerste officier, eerste stuurman, eerste ma-

In de kunst



1

chinist of wát dan ook maar eerste kan zijn, willen wezen, of zelfs maar tweede, of derde. Want als je, op het land tenminste, de een of andere moeilijkheid hebt dan kun je e · iemand over opbellen, of met je auto naar een garage gaan of met je TV-kast naar een reparateur. En als de ijskast het niet doet of de schrijfmachine dan bel je een vent op en die komt dan (soms) en als de kolen op zijn bestel je nieuwe. En als je hoofdpijn van álles hebt, dan ga je gewoon het bekende biiltje er bij neergooien en meld je je ziek.

Op een schip gebeurt dat (volgens MIJ dan) nooit. Daar draait alles maar. Daar doet iedereen wat ie moet doen, daar kan iedereen alles en op de krankzinnigste tijden. Daar maken ze iets heel wat stuk is, daar hebben ze alles maar bij de hand en als dat niet zo is, dan verzinnen ze wel wat anders. Dat schip loopt maar en loopt maar en loopt maar. Bij dag en bij nacht — en vooral die nacht is en blijft voor mij een raadsel, alle verhalen over radar en sterren en zeekaarten ten spijt. En de radio doet het altijd, de brandstof is nooit op, het licht gaat nooit uit, en de kom-buis heeft alle uren van alle dagen iets te eten of te drinken. Alles wordt op tijd geveerd, schoon gehouden, vernieuwd of hersteld. Alle motoren doen het altijd en alle kabels — alle honderdduizend kleine en grote kabels, trossen en wat het maar mag wezen, zijn altijd maar in orde. En niemand heeft een vijfdaagse werkweek en er is nooit iemand even weg een schoonmoeder begraven. Niemand is ooit „duizelig“ of heeft „hoofdpijn“ en kan dus niet op het werk komen („hoezeer het mijn man ook spijt meneer, maar hij kán niet“). Alle Nederlanders dóén het maar en alle Chinese Cheng's en Chuah's en Wee Kee Hup's tòch wel.

En er zijn zeven en twintig duizend bepalingen vermeld op zeven en twintig duizend formuleren en er komen er elke dag (geloof ik tenminste) weer nieuwe uit, die de kapitein dan in z'n handen worden gestopt als we een haven binnenlopen, tezamen met 123 voorschriften, raadgevingen, manifesten, bill's of loading en hoe het maar mag heten.

Ik zei het al: om een pùnthoofd van te krijgen.

En wat ik me nou alsmáar zit af te vragen, máánden en máánden na dat tripje met die „Hollands Duin“: zou die kapitein nou 's morgens in dat wandeluurtje nergens aan denken of zou hij nou juist aan álles denken?

Voor mij blijft een kapitein, en zéker een kapitein ter zee, altijd een ráádsel.

Ik heb wel eens ergens gelezen dat mensen die de techniek beoefenen vaak naast hun technische knobbel ook aanleg hebben voor kunst in de vorm van schilderen, beeldhouwen, enz. De waarheid van deze stelling is mij in de kringen van mijn vakgenoten dikwijls gebleken.

Een frappant voorbeeld hiervan is wel de Heer A. J. Les, oud-hoofdwerktuigkundige der K.P.M., sinds vele jaren gepensioneerd en thans wonende te Haren in Groningen.

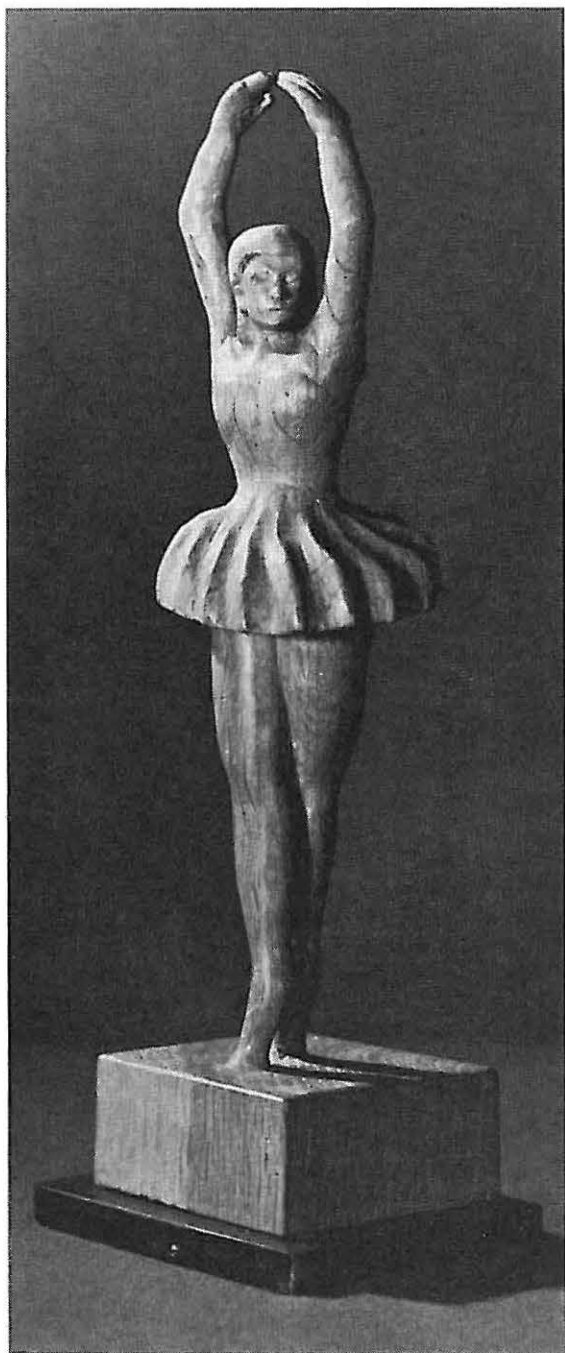
Reeds als hoofdwerktuigkundige van het T.S.S. „Nieuw Holland“, in het begin der dertiger jaren, toonde de Heer Les zijn grote vaardigheid in het portrettekenen. De goedgelijkende „koppen“ die hij in die periode tekende van passagiers en opvarenden hadden ieders bewondering. Na zijn pensionering in 1935 werd deze hobby omgezet in het vervaardigen van kunsthoutsnijwerk, in welke techniek de Heer Les een grote graad van perfectie heeft bereikt.

Teneinde de lezers van „De Uitlaat“ iets van het werk des heren Les te tonen, zal ik hierbij enige modellen doen afdrucken. Het was moeilijk voor mij om uit de ruim zestig gemaakte werkstukken een keuze te doen, daar ik eigenlijk het gehele oeuvre zou willen publiceren, hetgeen vanzelfsprekend hier niet mogelijk is. Ik zal daarom, min of meer op goed geluk af, maar een greep doen.

De buste van „The grand old man“ Churchill werd door de Heer Les aan de thans negentigjarige oorlogsleider toegezonden, waarop het volgende antwoord werd ontvangen:

2





3



4

„Sir Winston Churchill has asked me to thank you very much for your thought of him and to convey to you his compliments on your work, which has given him pleasure to see.

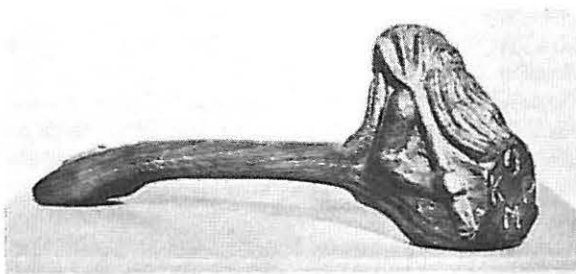
Yours sincerely,
The private secretary."

Het eertijds aan mij geschonken wandreliëf „De Voortstuwcr" toont op duidelijke wijze het karakter en de geaardheid van de maker, nl. een man uit één stuk die voor geen moeilijkheden op zij gaat. Zo hebben wij hem ook bij de K.P.M. leren kennen en waarderen.

Moge het de thans 75-jarige kunstbeoefenaar gegeven zijn zich nog vele jaren, in goede gezondheid, aan zijn mooie hobby te kunnen wijden.

L. J. ten Haaf

- 1 De Voortstuwcr
- 2 Zo „De Mens"
- 3 Danseres
- 4 Sir Winston Churchill
- 5 Voorzittershamer der Ver. „Oud-K.P.M.", afd. Groningen



5

Ideeënbus

In de vergadering van de Commissie Ideeënbus, welke op 3 november 1964 gehouden werd, kwam een vijftal ideeën aan de orde. Van deze vijf ideeën kwamen er twee voor een beloning in aanmerking, terwijl de Commissie voorts van oordeel is, dat aan één van de overige ideeën een gedachtengang ten grondslag ligt, welke een aanmoedigingspremie op zijn plaats doet zijn. Van deze 5 behandelde ideeën zijn er dus 3, zijnde 60%, gehonoreerd!

Een kort overzicht van de behandelde ideeën treft U hieronder aan.

Idee No. 52. Montage van hydraulische laadlieren aan ondereinde van de Laadboom

De voornaamste voordelen van deze constructie zijn: minder slijtage aan de laadrep en ruimtewinst aan dek, waardoor de afstand tussen de laadhoofden kleiner kan worden en dus de laadhoofden groter kunnen zijn:

De commissie is van mening, dat dit idee, hoewel niet zonder meer origineel te noemen, bepaald waardering verdient. Er zijn echter ook nadelen aan het denkbeeld verbonden, die een uitvoering op onze schepen met haar 3- en 5-tons lieren bepaald niet aantrekkelijk maken.

Het idee moet dan ook voor onze schepen niet goed uitvoerbaar geacht worden, doch de Commissie vindt een beloning van f 25,— op zijn plaats.

Idee No. 56. Besparing aan overwerk

De inzender stelt voor, dat vóór aankomst in een haven, waarin aan de hoofdmotor gewerkt moet worden, toestemming van de havenautoriteiten voor het uitvoeren van de reparatie gevraagd wordt. Hierdoor zal zo snel mogelijk met het werk begonnen kunnen worden, en bijv. werk in weekends niet nodig kunnen zijn.

Waar de vloot hierop reeds herhaaldelijk is gewezen, en deze werkwijze bij een goede planning als vanzelfsprekend beschouwd mag worden, komt deze inzending niet voor een beloning in aanmerking.

Idee No. 57. Bezuiniging op kanselarijrechten

Voorgesteld wordt kosten te besparen door de scheepsdagboeken op langere trajecten slechts éénmaal per reis, in plaats van éénmaal per maand, aan te bieden bij de Nederlandse Consul.

Dit voorstel is voor de schepen in eigen emplooi buiten het Singapore-rayon zonder meer bruikbaar bevonden, en het door inzender voorgestane systeem is reeds ingevoerd.

Waar het slechts een gering aantal schepen betreft is de besparing, die verkregen wordt, eveneens gering, zodat de commissie een beloning van f 25,— heeft toegekend.

Idee No. 58. Bemannen van 1 GESAS-schip met Oost-Afrikaanse crew

Dit idee kan niet nieuw genoemd worden, daar hierover reeds veel is gedacht en geschreven. Van eind 1962 tot begin van dit jaar is bij wijze van proef met een Oost-Afrikaanse bemanning gevaren, eerst op de „Waikelo” en later op de „Waibalong”. De verkoop der WAI-schepen heeft deze proef doen eindigen. Plaatsing van Oost-Afrikaanse crew op de GESAS-schepen is thans nog niet uitvoerbaar. Waar het streven naar bezuiniging op de hoge personeelskosten alleszins waardering verdient, heeft de Commissie

het toekennen van een aanmoedigingspremie ad f 15,— passend geoordeeld.

Idee No. 59. Stimuleren van uitstel van verlof op eigen verzoek

Inzender meent, dat een besparing kan worden verkregen, door het op eigen verzoek van betrokkenen uitstellen van verlof en het daardoor verminderen van de verlofsfrequentie. De Maatschappij zou zulks moeten stimuleren.

De Commissie is van oordeel, dat het aldus uitstellen van verlof reeds mogelijk is en ook plaats vindt, zodat geen sprake is van een nieuw idee, terwijl zij voorts van mening is, dat het niet juist is van Maatschappij-wege verlofuitstel te stimuleren. De officier heeft er recht op, dat hij op tijd met verlof gaat. Indien echter de officier zelf het initiatief neemt en om verlofuitstel verzoekt, zal dit welwillend in overweging worden genomen.

De Commissie is derhalve van mening, dat dit idee niet voor een beloning in aanmerking komt.

Jaaroverzicht commissie ideeënbus

In het verslagjaar, dat loopt van september 1963 tot september 1964, valt een teleurstellende teruggang in het aantal ingezonden ideeën te constateren. In de voorafgaande verslagperiode (tot september 1963) werden 44 ideeën ontvangen, tegen 15 in het laatste jaar. Een teruggang dus met ca. $\frac{2}{3}$!

Herleiden wij deze cijfers tot een percentage per aantal mogelijke inzenders, dan komen wij — het aantal potentiële inzenders bij K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M. tezamen op 1000 stellend — voor dit jaar op een inzendpercentage van 1,5, tegen ca. 4,5 over de vorige periode. Indien men bedenkt, dat het gemiddeld landelijk inzendpercentage ca. 9 belooft, dan steken percentages van eerst 4,5, en thans 1,5, wel zeer ongunstig af.

Van het totaal aantal ingezonden ideeën (59), die thans alle beoordeeld zijn, kwamen 23 voor een beloning of een aanmoedigingspremie in aanmerking, hetgeen neerkomt op 39%. Het blijkt, dat hier ons cijfer gunstig afsteekt bij het landelijk gemiddelde, dat rond 31% belooft.

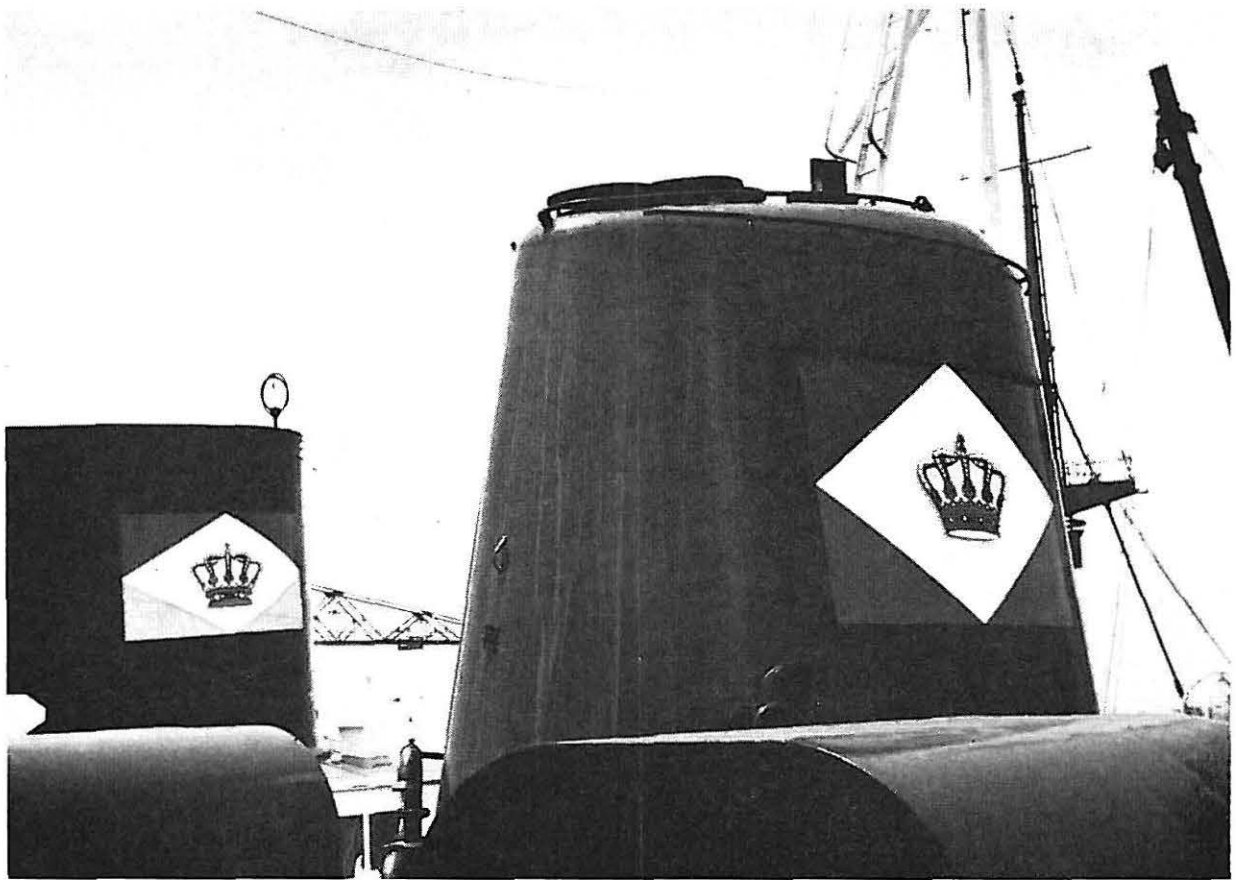
Van de 15 in dit verslagjaar ingezonden ideeën, werden 7 gehonoreerd, wat neerkomt op 47% tegen 36% over de voorafgaande verslagperiode. Het beloningspercentage is dit jaar derhalve aanzienlijk hoger komen te liggen. Het ligt voor de hand hiervan de conclusie te trekken, dat steeds betere ideeën worden ingezonden!

Dit maakt het des te teleurstellender, dat er zo weinig ideeën binnenkomen. Immers, steeds méér, steeds betere, ideeën komen niet slechts de gang van zaken in het bedrijf ten goede, doch de gevolgen ervan kunnen zich ook doen gevoelen voor ieder der bij onze Maatschappijen betrokkenen persoonlijk.

Tenslotte wijzen wij nog eens op artikel 2 van het Reglement Ideeënbus (gepubliceerd in „de Uitlaat” van juni 1962), dat luidt:

„Als idee zal worden beschouwd elk voorstel, dat beoogt de efficiency van de Maatschappij(en) te verhogen”.

Ieder concreet voorstel, dat onder deze omschrijving valt, wordt met grote belangstelling door de Commissie tegemoet gezien.



Beste foto van de maand

Nogmaals de zusjes van de voorpagina.

(Opname 4e Stuurman L. J. B. Lagendijk)

Scheepsposities

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust”	Abidjan	20-1-65
m.s. „Congokust”	Lagos	20-1-65
m.s. „Zuiderkerk”	Nederland	28-1-65
m.s. „Sloterkerk”	Nederland	26-1-65
s.s. „Munttoren”	Rio de Janeiro	9-1-65
s.s. „Westertoren”	Akrotiri	27-1-65

H.V.M.

m.s. „Hollands Diep”	Moji (bunkeren)	1-1-65
m.s. „Hollands Duin”	Eta. Mizushima	3-1-65
m.s. „Hollands Dreef”	Eta. Japan	14-1-65

BEVORDERINGEN PER 1 JANUARI

Per 1 januari 1965 hebben de volgende bevorderingen plaats gevonden:

Walpersoneel Amsterdam

tot *Employé*

de Beambten: R. F. Anthonijs, J. H. J. Wardenier.

Singapore

tot *Head Clerk II*

de Clerken I: Neo Hock Leng, Thong Keng Choy, Miss Tan Poh Choo.

tot *Clerk I*

de Clerken II: Loo Kok Ann, Lioe Djoen Kong.

Penang

tot *Clerk I*

de Clerk II: Teh Ee Lay.

Nautisch varende personeel

tot *2e Stuurman*

de 3e Stuurlieden: F. Kroder en O. E. A. Vermeulen.

Technisch varende personeel

tot *3e Werktuigkundige*

de 4e Werktuigkundigen: A. Nijland, K. J. Veldman, N. van Buuren, H. Jansen, F. H. A. Crooymans, J. Mazereeuw, L. Mostert, J. Dusselaar.

tot *4e Werktuigkundige*

de 5e Werktuigkundigen: H. Wirtz, L. de Nooyer, A. A. C. M. Wouters, L. H. Meyer, J. M. Ernst, H. W. M. Veugelers, H. J. Pernards, H. R. Boddendijk, G. Timmer, A. Hoogers, E. P. D. R. de Graaff, J. Kommers.

PROMOTIES:

N.T.P.M.

Nautisch varende personeel

4e Stuurman F. Kuiper tot 3e Stuurman per 1 december 1964
Van harte gelukgewenst.

MUTATIES GEZAGVOERERS

K.P.M.

H. P. Steggerda ex RV naar m.s. „Van Spilbergen” 17-11-64
G. H. den Hoed ex m.s. „Van Spilbergen” met

RV/Austr. 17-11-64

J. Maan ex RV/Austr. naar m.s. „Van Cloon” 24-11-64

A. N. Kloots ex m.s. „Van Cloon” met RV 24-11-64

W. Th. Wijn (2e Strm.) ex RV/S'pore naar m.s. „Bakongan” (2e Strm. BMC) 28-11-64

E. M. J. Corten (1e Strm. BMC) ex m.s. „Bakongan” met „Special”-leave/S'pore 28-11-64

W. A. Breebaart ex RV/Austr. naar m.s. „Van Neck” 3-12-64

P. Hoogland (dd. Gezagv.) ex m.s. „Van Neck” naar m.s. „Sigli” (dd. Gezagv.) 3-12-64

W. F. Klute ex m.s. „Sigli” met RV 3-12-64

E. M. J. Corten (1e Strm.) ex „Special”-leave/S'pore naar m.s. „Siberoet” (1e Strm. BMC) 4-12-64

P. Starkenburg ex m.s. „Siberoet” naar m.s. „Van Heemskerck” 4-12-64

H. J. Stok ex m.s. „Van Heemskerck” met RV 4-12-64

N.T.P.M.

W. C. Mulder (KPM) ex m.s. „Congokust” met verlof 10-12-64

A. Witteveen aflos-gezagvoerder naar „Congokust” 10-12-64

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

W. van Dam ex m.s. „Houtman” met RV 5-12-64

P. J. H. Riksen (2e Wtk.) m.s. „Houtman” (dd. Hfd.wtk.) 5-12-64

H. Weevers ex RV naar m.s. „Sigli” 9-12-64

E. G. van Lonkhuysen (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Sigli” met RV 9-12-64

I. van den Berg ex RV/Japan naar m.s. „Keerkring” 10-12-64

G. Doesburg (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Keerkring” naar m.s. „Schouten” (dd. Hfd.wtk.) 10-12-64

A. Fortgens (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Schouten” naar m.s. „Silindoeng” (dd. Hfd.wtk.) 15-12-64

J. H. Beumer (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Silindoeng” met RV 15-12-64

N.T.P.M.

H. A. A. Schneider ex verlof naar s.s. „Munttoren” Puerto de la Cruz 6-12-64

C. Boeklagen ex s.s. „Munttoren” met verlof 6-12-64

H. v. d. Lugt ex ziekteverlof/verlof naar s.s. „Westertoren” 9-12-64

C. Schoemaker ex s.s. „Westertoren” met verlof 10-12-64
Alle verlofgangers: een prettig verlof.

Alle herplaatsten: goede vaart.

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

24-11-64 1e Stm. J. G. Ormel uit Mombasa RV

26-11-64 2e Stm. W. J. Jongenotter uit Singapore RV/SV

27-11-64 4e Wtk. N. van Buuren uit Melbourne RV/SV

29-11-64 1e Stm. J. Ozinga uit Wellington RV

30-11-64 2e Stm. H. J. J. Kessenich uit Bangkok RV/SV

30-11-64	1e Stm. R. van der Sar	uit Singapore	RV
3-12-64	5e Wtk. J. J. van Mulken	uit Hong Kong	RV/SV
4-12-64	3e Wtk. H. Bos	uit Melbourne	RV/SV
9-12-64	4e Wtk. H. Jansen	uit Singapore	RV/SV

N.T.P.M.

20-11-64 2e Wtk. W. G. Jacobs ex s.s. „Munttoren”
(Rio de Janeiro)

20-11-64 5e Wtk. B. de Graaf ex s.s. „Munttoren”
(Rio de Janeiro)

2-12-64 Ass.Wtk. M. Meulenberg ex s.s. „Westertoren”
(Londen)

2-12-64 Ass.Wtk. Y. Sytema ex s.s. „Westertoren” (Londen)

9-12-64 1e Stm. F. J. Kubinek ex s.s. „Munttoren”
(Puerto de la Cruz)

Een prettig verlof toegewenst

NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.

6-11-64 1e Strm. A. Bikker + gezin (Singapore) bestemd
voor m.v. „Sinabang”

17-11-64 2e Wtk. J. R. Wolf (Melbourne) m.v. „Van Cloon”

19-11-64 1e Strm. J. W. Swaving (Mombasa) m.v.
„Van Heemskerck”

19-11-64 4e Wtk. P. N. Terpstra (Kuching) m.v. „Sibigo”

22-11-64 de heer en mevrouw Th. Hut (Singapore)

23-11-64 1e Strm. R. L. Hessel (Wellington) „Van Spilbergen”

23-11-64 2e Strm. W. Th. Wijn + gezin (Singapore)
m.v. „Bakongan”

23-11-64 5e Wtk. F. A. Brouwer van Gonzenbach
(Singapore) m.v. „Houtman”

27-11-64 1e Strm. J. A. van Beurden (Singapore) „Van Neck”

14-12-64 1e Strm. K. P. C. A. Gramberg (Singapore)
m.v. „Straat Franklin”

17-12-64 2e Wtk. F. M. Verhoeve (Sydney) m.v. „Roggeveen”

20-12-64 2e Wtk. G. Veenstra (Japan) m.v.
„Van Heemskerck”

Goede wacht en behouden vaart.

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.

13-11-64 2e Wtk. W. K. Pieters s.s. „Munttoren”
(Rio de Janeiro)

13-11-64 ass.Wtk. M. J. M. de Reeper s.s. „Munttoren”
(Rio de Janeiro)

26-11-64 4e Wtk. A. F. Faken s.s. „Westertoren”
(Teesport)

3-12-64 1e Stm. J. Sjouwke s.s. „Munttoren”
(Puerto de la Cruz)

10-12-64 2e Stm. G. P. Stout m.s. „Congokust” (Rotterdam)

10-12-64 3e Stm. A. F. J. Ducrot m.s. „Congokust”
(Rotterdam)

10-12-64 5e Wtk. J. J. N. Bosschaart m.s. „Congokust”
(Rotterdam)

Goede wacht en behouden vaart

GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

K.P.M.

5e Wtk. F. A. Brouwer van Gonzenbach	13-11-64 A
3e Wtk. H. H. Smulders	17-11-64 B
N.T.P.M.	
5e Wtk. A. J. Faken	20-11-64 A
3e Stm. G. P. Stout	27-11-64 SII
3e Stm. A. F. J. Ducrot	27-11-64 SII
5e Wtk. J. J. N. Bosschaart	27-11-64 A
4e Wtk. M. v. d. Steen	9-12-64 A

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

HUWELIJKEN

K.P.M.

2e Werktuigkundige B. J. Bouwman en Mej. A. Conrad, ddo.
28-11-64 te Melbourne.

4e Werktuigkundige L. Mostert en Mej. J. Eijkelenboom, ddo.
4-12-64 te Sliedrecht.

4e Werktuigkundige H. Jansen en Mej. A. Pereira, ddo.
7-12-64 te Singapore.

4e Stuurman W. de Jong en Mej. H. C. A. E. Boxhoorn, ddo.
14-12-64 te Amsterdam.

4e Stuurman H. E. van Ahee en Mej. C. van der Horst, ddo.
17-12-64 te Tricht.

Proficiat en „behouden vaart”.

NIEUWE K.P.M.-ERTJES

Amsterdam, 16-11-64: Peter, zoon van de Heer W. A. F.
Haagedoorn (Amsterdam-kantoor) en Mevrouw L. Haage-
doorn-Ham.

Welkom in de „familie”.

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige T. Hooghuis over-
leed ddo. 14-11-64 te Delfzijl, in de leeftijd van 59 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige D. Visser overleed
ddo. 15-11-64 te Groningen in de leeftijd van 67 jaar.

Gepensioneerd Hoofdemployé A. van Esschoten overleed
ddo. 15-11-64 te Den Haag, in de leeftijd van 69 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder J. Groothoff overleed ddo.
18-11-64 te Dublin, in de leeftijd van 78 jaar.

Gepensioneerd Employé E. P. de Haas overleed ddo. 21-11-
64 te Den Haag, in de leeftijd van 83 jaar.

Gepensioneerd Beambte W. de Grave overleed ddo. 22-11-
64 te Den Haag, in de leeftijd van 65 jaar.

Gepensioneerd Beheerster Linnenkamer M. E. N. Theys-
von der Oelsnitz overleed ddo. 22-11-64 te Baarn, in de leef-
tijd van 77 jaar.

Zij rusten in vrede.



Familiegroeten s.s. "Munttoren" en m.s. "Van Cloon"



Nadat Gezagvoerder Minnema ons een aardig stukje over de ontvangst op de „Straat Lombok" op 17 september jl. toezond, welk artikel ondanks de betrachte spoed tot onze spijt te laat kwam om nog in de toen reeds gedrukte „Uitlaat" opgenomen te worden, ontvingen wij van Gezagvoerder G. Kluën van het s.s. „Munttoren" het volgende ontvangstrapport over de uitzending op 4 december jl.:

28 november Uw telegram ontvangen, via bekendmaking door Wereldomroep, dat op 4 december de „Munttoren" schip van de week zou zijn.

Geen betere St. Nicolaas surprise had U voor ons kunnen bedenken!

De vrijdagavond werd met spanning tegemoet gezien: waar zouden we dan zitten?

Nog steeds „richting Caribbean", wisten we alleen met zekerheid, dat we dan niet bezuiden de Amazone zouden zijn.

Daar de meesten van ons slechts de knop „aan" en „uit" op het radiotoestel kunnen vinden, doch voor het heel fijne afstemmen de juiste afstand tussen duim en wijsvinger niet kunnen bepalen, hetgeen ik toch zeker noodzakelijk acht als de „tuning" op honderdsten „cykeltjes" dient te geschieden, had ik de radio telegrafist verzocht zijn fijne afstemming daartoe in te zetten.

Geen betere ontvanger dan de scheepsontvanger: In de radiohut, die is hier groot genoeg, zou de ontvangst geschieden.

Van walzijde dreigde men roet in het ontvangstkwartiertje te gooien: We lagen al twee dagen ten anker ter reede Cardon en uitgesproken op die middag om 16.00 uur zouden we verstomen naar de steiger. Daar we hier zo langzamerhand de tijden wel kennen, ons daarop bijvoorbaat ingesteld en de scheepszaken overeenkomstig ingesteld. Maar de roet ging ons voorbij: reeds om 13.45 lagen we vast.

En toen het kwartiertje: Maar niks hoor! De ontvangst was slecht. We hoorden alleen maar klanken, afgewisseld door een boel gelach. De vijfde werktuigkundige had de uitzending op een bandje opgenomen; dat is wel tien keer afgedraaid: daardoor konden wij nog verschillende zinnen, die uitgesproken waren, „achterhalen".

Spijtig! Maar wat, de bedoeling was toch zeker goed van U en wereldomroep?! En toen hebben we Wereldomroep het volgende geseind:

Hartelijk dank, Wereldomroepsinterklaas,
Voor sprong van schoorsteen naar antenne.
Hoewel ontvangst slecht, met wild geraas.
Laten wij weten, hoe dankbaar wij bennen!
Doch al verdienden wij roe en standje
Zendt ons omgaand een herhalingsbandje!

(De leestekens werden in het telegram weggelaten, vanwege de goedkoopste).

Ondanks de slechte ontvangst, onze dank voor Uw bemoeienis in deze.

Als 2e schip was voorts aangewezen het m.s. „Van Cloon". Gezagvoerder J. Maan liet de Wereldomroep weten dat de uitzending slecht was doorgekomen.

Beide schepen is inmiddels het bekende bandje van de opname toegezonden.