

VAKBONDEN EN DEMOCRATIE

Macht der vakorganisaties wordt dikwijls misbruikt

Er ging eens een man langs de Hoogstraat, zo begint een modern fabeltje, die met een bijl liep te zwaaien.

Ik zei tegen hem: „Wat ga je met dat verschrikkelijke wapen doen?”

En hij antwoordde: „Ik ga onderhandelen over een collectieve arbeidsovereenkomst en wees er maar vast van overtuigd, dat ik zal collecteren.....”

„Maar”, zei ik „je gaat daarbij dat wapen toch niet tegen iemand gebruiken, wel?”

„Niet”, zei hij „als de ander mij betaalt, waar ik recht op heb! Maar ik kan hem bedreigen en met deze bijl alles doen, wat ik wil, want —zie je— hij is een werkgever en dit is een arbeidsgeschil”.

Geen fabeltje

Is dit nu wel helemaal een fabeltje? Komt bij vele onderhandelingen —óók die, waarbij het gaat om zulke moderne dingen als een „collectieve arbeidsovereenkomst”— niet dikwijls de figuurlijke bijl te pas? Wordt er onder de bedreiging van staking niet dikwijls onderhandeld met —wat populair heet— „het mes op tafel”?

De bijl is inderdaad meer dan een fabeltje. De bijl is het moordende wapen, de macht, die de productie en de distributie van dagelijkse levensbehoeften lam kan leggen, tot de „monopolisten” —i.c. de georganiseerde werknemers, de arbeiders— hun prijs betaald hebben gekregen. Die prijs is —steeds weer opnieuw— hogere betaling voor minder werk, meer medezeggenschap en minder verantwoordelijkheid.

Waarom laat men aan de vakbeweging deze macht, die men ondernemers ontzegt? Neem Amerika eens. Ruim zestig jaren geleden werd daar het principe aanvaard, dat monopolistische controle over het economische leven van het land niet zou worden getolereerd. Dit principe werd neergelegd in twee doctrines:

a. Wanneer een monopolie van een of andere levensbehoefte gewenst of on-

vermijdelijk mocht zijn —b.v. telefoon, telegraaf, electriciteit of spoorwegverkeer— dan zou het door de overheid moeten worden geregeld om de belangen van het publiek te beschermen.

b. Tegelijkertijd werd een programma ontwikkeld ter voorkoming of vernietiging van alle andere monopolies (de z.g. „Antitrust-wetgeving”), waarbij alle contracten, combinaties en samenzweringen en alle pogingen om enig deel van de handel te monopolizeren de kop zouden worden ingedrukt.

Macht der vakbonden

Hier en daar zat natuurlijk in dit net wel eens een gaatje, maar desondanks was Amerika's nationale politiek op dit gebied duidelijk. Een particulier monopolie moest worden geregeld of vernietigd. En men kan zich dus afvragen, waarom —met name in datzelfde Amerika— de monopolies, die de vakbonden zo langzamerhand hebben verworven, niet worden geregeld of vernietigd.

Hoe komt het, dat de eigenaren van de kolenmijnen nooit of te nimmer maatregelen zouden kunnen nemen om de kolenvoorraad van het land af te knippen, om voor de steenkool de prijzen te krijgen, die zij er voor verlangen, terwijl de mijnwerkers daartoe wel degelijk in staat zijn, teneinde de lonen te krijgen, die zij eisen? Hoe komt het, dat de eigenaren van een electriciteitsbedrijf door de wet worden verplicht om voortdurend service te geven —zelfs wanneer er geld bij moet— terwijl de arbeiders en employé's van zo'n maatschappij door middel van hun vakvereniging die service kunnen onderbreken en de hele gemeenschap in duisternis en gevaar kunnen dompelen?

Men kan zich dus —tenslotte— de vraag stellen, of deze soort monopolies van de vakverenigingen niet even schadelijk zijn als bedrijfsmonopolies en of ook daar geen paal en perk dient te worden gesteld. Men kijke naar Hawaii,

waar de havenarbeiders het eiland het vorige jaar aan de rand van de economische afgrond brachten. Men zie naar wat er op het ogenblik overal in deze archipel gebeurt, het meest recent nog in Belawan.

De wetgeving met betrekking tot de vakorganisatie is in Indonesië nog niet ver gevorderd. De nieuwe overheid hoede zich er echter voor, dat ook in dit land de vakorganisaties een speciale vrijbrief krijgen om de wet in dit opzicht te ontduiken en het economische leven in gevaar te brengen. Drie kernproblemen

Het probleem is —in essentie— drievoudig. Het gaat in de eerste plaats terug tot de interne organisatie der vakverenigingen. Daarin is geen democratie meer overgebleven, althans in vele gevallen niet. In Nederland is het gelukkig nog zo, dat iedere werknemer de vrije keuze heeft om zich al dan niet bij een vakbond aan te sluiten. Maar eenmaal in die vakbond, moet de discipline stipt worden nageleefd en is er dikwijls toezicht op zijn politieke zienswijzen. Dit druist in tegen de meest elementaire begrippen van de democratie, waarvan de vakbond op zichzelf een uitvloeisel is. In Nederland kennen we gelukkig nog niet het optimum in vakbond-dictatuur: de „closed shop”, waarbij alle arbeiders in de fabriek of werkplaats lid moeten zijn van een en dezelfde vakbond. De ondernemer kan niemand aannemen, die van die bond geen lid is. Dit is interventie in de bedrijfspolitiek en dwang op het individu en dus ondemocratisch. Het is een monopolie in een van zijn meest gehate vormen.

Het tweede punt is de vraag, hoever collectief onderhandelen kan gaan zonder een instrument van monopolie te worden. Collectief onderhandelen is een vorm van monopolie. Het vernietigt de vrije concurrentie en streeft uiteindelijk, in bepaalde takken van het bedrijfsleven althans, zijn eigen doel voorbij. Het is schadelijk voor de economie

Slot: zie pagina 12

Belangwekkende redevoering

door voorzitter K.P.M.-bond te Soerabaia

„Eén van de weinige werkgeefsters in Indonesië, die er de goede gewoonte op nahoudt, om haar oudgedienden bij een 25-jarig dienstjubileum te huldigen, is de K.P.M.” zo schreef onlangs „de Werker” te Soerabaia, naar aanleiding van de jubilea van Hadji Anang, Abdoel Gani, M. Poerbonoto, Senen Tirtotoetomo, Doerakim, W. E. Latupeirissa, Ch. A. Pattipeilohy, Kho Leng Ham, A. Soekirman, M. T. Hassan en Dachlan op 30 Nov. j.l.

Zij kregen de gebruikelijke enveloppen plus de draagmedaille aan een roodwit lint (de kleuren van de K. P. M.)

Op die dag nam de sub-agent, de heer Knoppin, die met Europees verlof is gegaan, officieel afscheid van het personeel, zodat het een dubbele plechtigheid voor het personeel der K.P.M. was.

Bij die gelegenheid sprak de voorzitter van de K. P. M.-bond o.m. een redevoering uit, die wij om haar algemene strekking wel van zodanig belang achten, dat wij menen er enkele passages uit te mogen citeren. Hij sprak o.m. over de —toen nog op handen zijnde— veran-

deringen in Indonesië en zeide:

„Na de overdracht van de soevereiniteit zal Indonesië onafhankelijk zijn. De Nederlanders en de andere bevolkingsgroepen, die hier jarenlang hebben gewerkt, zullen echter hun werk gewoon kunnen voortzetten en hun bijdrage leveren om het land groot te maken. Vrijheid betekent, dat Indonesië onafhankelijk zijn eigen huishouding mag regelen, maar vrijheid brengt naast dit recht evengoed plichten met zich, plichten tegenover het volk in het algemeen en plichten tegenover andere landen”.

En hij vervolgde:

„Ik weet, dat er onder U zijn, die niet met liefde werken, aangezien U niet kunt toekomen met Uw salaris. En omdat U weinig weet van economie, verkeert U in de veronderstelling, dat salarisverhoging alleen reeds voldoende zal zijn om U uit de moeilijkheden te helpen. Maar wat hebben wij aan een zak vol geld, indien wij daarmee niet alle benodigdheden kunnen kopen?

Niet enkel salarisverhoging zal de arbeiders kunnen helpen. Wij moeten streven naar verlaging van het prijsniveau.

Indien een ieder met toewijding zijn werk doet, de tani op de sawah, de arbeiders op de ondernemingen, in de mijnen, in de fabrieken en in andere particuliere- dan wel overheidskantoren, zal daarmee de productie kunnen worden opgevoerd. Zo zal de bevolking niet alleen in eigen behoeften kunnen voorzien, maar in de gelegenheid worden gesteld om artikelen tegen lage prijzen uit het buitenland te betrekken.

Wie echter van oordeel mocht zijn, dat hij zonder een hand uit te steken, een goed leventje kan krijgen, enkel en alleen omdat Indonesië onafhankelijk is, zal zichzelf en zijn vaderland met moeilijkheden overladen”.

Sprekende over de K. P. M. zeide de bondsvoorzitter:

„Vooral bij de K. P. M., die wij kunnen vergelijken met de staatsspoorwegen op zee, moet het personeel er zorg voor dragen, dat alles volgens schema kan geschieden. Want wat zouden wij hebben aan enige productieverhoging, indien de producten niet naar de plaats van bestemming kunnen worden vervoerd? De producten van een land kunnen slechts door het transportapparaat het buitenland bereiken.

Indien dus de K.P.M. haar plicht goed blijft vervullen, zal dit tot heil zijn van land en volk.

Voor ons, personeel van de K.P.M., ligt de taak in het streven naar de versterking van de maatschappij”.

Spreeker richtte tenslotte hartelijke woorden van afscheid tot de heer en mevrouw Knoppin.

Noot van de redactie: Tengevolge van de staking bij Visser & Co. is dit stuk kopy blijven staan. Wij achten de redevoering van de voorzitter van de K.P.M.-Bond echter belangrijk genoeg om de tekst alsnog af te drukken.

Geen boeken-delegaties meer

De mogelijkheid om voor kleine uitgaven in Nederland (aanschaffing van boeken, tijdschriften, surprises voor verjaardagen) gelden over te maken is door het Deviezen instituut gesloten.

Het gevolg van deze regeling is, dat de door tussenkomst van de maatschappij geregelde „boekendelegaties” dienen te worden beëindigd en dus niet meer door de K.P.M. mogen worden overgeemaakt.

Teneinde de overgang voor betrokkenen zo soepel mogelijk te doen verlopen, kan de storting voor deze delegaties per ultimo Februari a.s. nog op de gebruikelijke wijze plaatsvinden, doch daarna mogen voor deze delegaties geen stortingen meer worden gedaan. De laatste uitbetaling door ons Amsterdam-kantoor zal derhalve per ultimo Maart a.s. geschieden.

Hoewel in enkele gevallen in de normale delegaties voor het gezin in Holland de boekendelegatie is „ingesmolten”, zullen wij— teneinde de betrokken gezinnen niet te duperen— voorshands niet tot verlaging van deze delegaties overgaan.

STOP PRESS !!!

♦ Een A.N.P.-bericht uit Rotterdam meldde, dat op Zaterdag 11 Februari j.l. van de werf van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij de nieuwe „Barumum”, een van de na-bestelde „B”-schip te water is gelaten.

♦ Met ingang van 1 Februari j.l. is voor het Indonesische varende Personeel van onze maatschappij een nieuw gageschema ingevoerd.

♦ Op 13 en 20 Januari j.l. speelde K.P.M.-II resp. tegen Politie II en DIVI-II. De uitslagen waren 1-1 en 1-0 voor K.P.M.-II.

♦ Het laatste schip der Si-klasse, het m.s. *Sibigo* vertrok op 16 Februari j.l. uit Amsterdam voor zijn maidentrip naar Indonesië via Port Said en Aden.

Dit is no. 3 - vijfde jaargang van

de **Uitlaat**

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

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

Alle stukken, „De Uitlaat” betreffende, te adresseren:

Aan de Redactie van
„De Uitlaat”, p/a K.P.M.,
BATAVIA-C.

In dit nummer:

Vakbonden en democratie

Redevoering in Soerabaja

Omgang met mensen

Scheveningen Radio

Uit een zeer oude doos

Omgang met mensen

Hoe hebben wij allen in onze jeugd —en misschien op latere leeftijd ook nog wel eens— genoten van Daniël Defoe's „Robinson Crusoe”. Die Robinson, alleen op zijn eiland, werd niet gadeslagen of beoordeeld en kon doen en laten, wat hij wilde. Aan zijn handelingen kon niemand aanstoot nemen, niemand kon door hem worden benadeeld, niet één kon hem becritiseren.

Dit veranderde echter met de komst van „Vrijdag”, de door hem geredde inboorling. Nu had hij iemand naast zich, nu werd hij wel gadeslagen en beoordeeld en was hij niet meer volkomen vrij in zijn handelingen. Robinson was nu bekleed met gezag en had dus ook prestige op te houden.

Zo is het ook in het maatschappelijke leven. Practisch iedereen streeft er naar om gezag te kunnen uitoefenen. Bereikt men dat echter, dan zullen ook de consequenties, die hieraan zijn verbonden, moeten worden aanvaard. Want zoals de gezagsdrager hen, die aan hem ondergeschikt zijn, gadeslaat en beoordeelt, zo zal ook het omgekeerde plaats vinden. Men timmert nu langs de weg en kan niet meer in alles doen en laten, wat men wil.

Zeker: ook hij die gezag uitoefent, is een mens met fouten en gebreken, maar toch zal hij naar beste weten moeten trachten deze „onzichtbaar te maken”, om een voorbeeld voor anderen te zijn.

Betrouwbaarheid

Betrouwbaarheid is in deze een eerste vereiste. Beloften moeten worden nagekomen en wat men zegt, moet juist zijn. Men moet weten, wat men aan U heeft, dus op U kunnen vertrouwen, op dat men niet zal kunnen zeggen of denken: „Ja, dat zegt hij nu wel, maar hij gelooft het zelf niet”, of: „Dat belooft hij nu wel, maar komt het toch niet na”.

Gedegen, praktische vakkennis is ook van groot belang, om zo nodig zelf die handelingen te kunnen verrichten, welke men aan anderen opdraagt.

Voor de directeur, ingenieur of bedrijfsleider in grotere bedrijven, waar veelzijdig werk wordt verricht, is zulks niet nodig, ja zelfs onmogelijk. Hun taak is er op gericht om het geheel in grote lijnen te leiden en te regelen en in de werkplaats de juiste mensen aan te stellen.

De taak van hem, die met gezag wordt bekleed, is waarlijk geen si-

necure, want er wordt zeer veel van hem geëist. Naast betrouwbaarheid en vakkennis is er immers nog veel en veel meer nodig. De juiste toon te treffen in de omgang met ondergeschikten is van groot belang. Hoe bemoedigend kan niet een klopje op de schouder, met de woorden: „Piet, dat heb je er goed afgebracht” werken.

Toon waardering!

De ondergeschikte vindt hier waardering in voor zijn werk en zal trachten deze waardig te blijven. Wij kennen een arbeider, die na 40 jaren van trouw werken, gehuldigd en daarbij op de gebruikelijke wijze in de hoogte werd gestoken. In zijn dankwoord zei de arbeider, dat hem nu na 40 jaren eigenlijk pas bleek, dat hij had voldaan. Hier antwoordde de chef op: „Als je het niet goed had gedaan, zouden wij je dat wel hebben verteld”.

Zie, dat is niet goed. Waarom niet eens een enkele maal een klopje op de schouder? Dat wordt op prijs gesteld en men behoeft heus niet bang te wezen, daarmede iemand over het paard te tillen.

Toon ook zo nu en dan eens belangstelling voor huiselijke omstandigheden van de ondergeschikte. Wanneer b.v. iemand zijn vrouw of kind naar het ziekenhuis heeft gebracht, informeer dan een paar dagen later eens, hoe het er mede gaat. De man voelt dan, dat U met hem medeleeft, dat U in hem ook een mens ziet en geen nummer, dat alleen maar naar de werkplaats komt om te produceren.

Kweek geen vriendjes!

Hij, die met het gezag is bekleed, zal ook niet de een boven de ander mogen voor trekken en er zogenaamd „vriendjes” op na houden. Laat men nooit kunnen zeggen —als men op een of ander verzoek niet is ingegaan— dat als die of die het maar was geweest, hij zijn zin wel hebben gekregen.

Wij weten het wel, niet allen zijn ons even lief. Wij hebben met de één meer op dan met de ander. Maar als wij met een lastige, onhebbelijke ondergeschikte te doen hebben, zullen wij trachten te weten te komen, waarom hij zo is en eens met hem praten en hem op zijn verkeerd gedrag wijzen. Hoewel lang niet altijd, is toch dikwijls op deze wijze iets te bereiken.

Geef ook als regel geen standjes in het bijzijn van anderen, want ook daar-

voor is men uiterst gevoelig. Neem liever de man apart, als er iets is gebeurd, wat niet door de beugel kon en lees hem de les op kalme wijze —onder vier ogen. Kaffer hem niet uit, waar zijn collega's bij staan, want dat wordt gevoeld als een vernedering, waar dikwijls norsheid en teruggetrokkenheid van de betrokkene opvolgt, terwijl Uw prestige wordt geschaad.

Uit: „de Schelde”.

Orgaan van en voor het Personeel der N.V. Kon. Mij „de Schelde” te Vlissingen.

75-jarig jubileum

Zeevaartschool „Willem Barentsz”

De Zeevaartschool „Willem Barentsz” te Terschelling heeft op 1 Januari j.l. haar 75-jarig bestaan herdacht.

Vele oud-leerlingen, die hun zeemansloopbaan ook bij onze maatschappij als gezagvoerder of hoofd werktuigkundige hebben beëindigd en thans van een welverdiende rust genieten, alsmede degene die nog varen, zullen met genoegen en waardering terugdenken aan de school, waar zij de voor hun loopbaan onontbeerlijke kennis hebben opgedaan.

Tussen de jaren 1900 en 1950 zijn ruim 1.000 gediplomeerde stuurlieden en 300 werktuigkundigen voor de koopvaardij opgeleid, van wie meerderen bij de K.P.M. de hoogste rang hebben bereikt.

Hoewel de herdenking feitelijk op 1 Januari j.l. had moeten plaatsvinden, is in verband met de gunstiger tijd van het jaar besloten om de viering uit te stellen tot 31 Maart en 1 April a.s.

Er wordt een beroep gedaan op de oud-leerlingen dezer zeevaartschool, die bij onze maatschappij dienen of gediend hebben, om financiële bijdragen te storten teneinde het instrumentarium van de school uit te breiden of op andere wijze een passend geschenk aan te bieden. Deze bijdragen zouden eventueel uit delegaties in Nederland kunnen worden betaald. Naar de mening der commissie van voorbereiding voor de viering zou zulk een bijdrage minimaal f 10.— moeten bedragen, te storten op girorekening no. 77252 van de Amsterdamse Bank, bijkantoor Harlingen, ten name van de penningmeester van de „Commissie van Oud-Leerlingen Zeevaartschool Terschelling”.

Er zal een reünie van oudleerlingen worden gehouden.

Scheveningen Radio:

Drukste kuststation op één na

„Welkom in de vrije lucht”, seinde de sleepboot *Hudson* op een dag in Juni 1945 en er was een Deens station, dat een poos later via de aether aanbod kaas en vlees naar IJmuiden te sturen.

En dat was dan de bekroning van een paar weken hard poe^t-aan spelen om na de bevrijding „Schevradio” (Scheveningen Radio, die eigenlijk beter Radio IJmuiden zou kunnen heten, zoals u nog zult lezen) weer zijn taak te doen hervatten.

Vóór 1940 was het station voor een deel gevestigd in het postkantoor en voor een ander deel op een speciaal terrein in de polder. Gedurende de vijf oorlogsdagen in 1940 werd er, —terwijl links en rechts de bommen vielen— nog koortsachtig gewerkt om de op zee zijnde schepen te waarschuwen en te voorkomen, dat zij in vijandelijke handen zouden vallen. Maar toen was het afgelopen. „Er uit”, commandeerden de Duitsers, die het station in de polder grondig afbraken. En omdat het postkantoor al was vernield, kon men het station IJmuiden op 5 Mei 1945 eigenlijk slechts een herinnering noemen.

„Tarakan” en „Mapia”
als zenders

En toen was juist een kustradiostation onontbeerlijk. De zee wemelde van mijnen, nergens waren boeien of vuurtorens, de scheepvaart was overgeleverd aan het gevaar. Er moest weer radioverbinding met schepen komen. Met een paar ondergedoken ontvangtoestellen en twee zenders uit het Centrale Magazijn in Den Haag —eveneens ondergedoken— is men begonnen. In Den Haag waar men een paar maanden naast de glasfabriek verbleef. De antenne was aan een gashouder gehangen. Spoedig verhuisde men echter naar IJmuiden, waar aan de voet van de watertoren (dit hoge punt was nodig voor de antennes) een school lag, die reeds in gebruik was genomen als tijdelijk postkantoor en waarvan twee lokalen het radiobedrijf ter beschikking werden gesteld.

Aanvankelijk kon men alleen nog maar op korte afstand zenden (de twee weer opgedoken zenders waren n.l. korte-afstandszenders). Voor grotere afstanden maakte men gebruik van de in de haven van Amsterdam liggende *Tarakan*, die een korte golf-, dus lange-afstand-installatie aan boord had. Toen dit schip weer vertrok gebruikte men

de *Mapia*. In de Kerstdagen van 1945 werd via de *Mapia* het vervoer geregeld van de zieken, die met de *Oranje* zouden aankomen. Dat kostte een telegram van 7000 woorden. Praat u dus nooit weer van telegram-stijl.....

Men zoekt nu naar een plaats, waar het nieuwe radiostation in IJmuiden kan verrijzen. Als de ontvangstproeven gelukken, zal dat waarschijnlijk het sluiseland zijn tussen de oude Midden- en de nieuwe Noordersluis.

Veel werk in beknopte ruimte

Waar tot voor kort de kinderen zongen van de grote stille heide en een waternival en waar zij al dan niet haperend de tafels van vermenigvuldiging opzegden, zijn nu de telefonisten bezig. „Hallo, hallo, hier Scheveningen Radio”. Een telextoestel begint te ratelen. Rondom telefoons, tafels, een kapstok, een brandkast, schrijfmachines en radio-ontvangers. Een geëvacueerd gezin, dat op één kamer huist, kan er niet primitiever bijzitten, hoewel de opgewektheid van de jeugdige telefonisten niets te wensen overlaat. Op de speelplaatsen staat een aantal palen, vanwaar de antennes naar de watertoren gespannen zijn. En bij de primitieve inrichting van deze lokalen is het eens te wonderlijker te bedenken, hoe op deze draden de zwaluwen der onzichtbare berichten neerstrijken. Eén simpele draad dwars door het vertrek, dunner dan een drooglijn: daarop rust het radioverkeer met elk schip, op welke zee ter wereld zich dat ook mag bevinden. Aan de muur flikkert een kleine lamp. Iemand ergens op een schip spreekt met iemand te land.

In het andere lokaal is het al even vol. En dan is er nog een stuk van de gang, dat IJmuidenradio ter beschikking staat. In de beknopte ruimte gebeurt hetzelfde wat in Kootwijk en vorkinstallatie Amsterdam (Spuistraat) samen gebeurt, met dien verstande dat dan de zenders zelf in Scheveningen staan (kabelverbinding met IJmuiden) omdat ontvangst en uitzending elkander anders zouden storen. Maar Scheveningen is niets dan een technisch station met vier grote- en vele kleine zenders. Er wordt daar niet geseind of opgenomen, men neemt er daarom ook geen telefonisten waar, en de leek ziet er dan ook niets gebeuren. Maar omdat „Schevradio” nu eenmaal een begrip voor de gehele wereld is geworden, blijft IJmuiden zich, met manmoedige onderdruk-

king van alle uit lokale ijdelheid voort-spruitende gevoelens, Scheveningen-Radio noemen.....

Coulant en werkzaam

Wat doet Scheveningen-Radio nu? Allereerst onderhoudt zij het contact met schepen langs de kust, binnenkomend, uitgaand, of passerend. Dat is kortefstandsverkeer. Het doel daarvan is vooral de veiligheid op zee te verzekeren. Er is een telegrafist aan een apart tafeltje, die dag en nacht de aether afspieurt naar noodseinen. Komt zulk een bericht binnen, dan worden onmiddellijk sleepboot- en reddingsstations gewaarschuwd.

Er kunnen ernstige zieken aan boord zijn, of men kan door mist zijn positie niet bepalen, of er moet tegen drijvende mijnen worden gewaarschuwd, of er ligt een ton niet op zijn plaats etc. Langs de Nederlandse kust liggen vier radiopeilstations (Terschelling, Den Helder, IJmuiden, Hoek van Holland), die een gevraagde peiling verrichten, zodat uit het snijpunt van de vier lijnen de positie van het schip kan worden bepaald.

Medische adviezen

Heel veel radio-medische adviezen heeft men in IJmuiden gegeven. Een kind van 3½ jaar op de *Tjibesar*, die ter hoogte van Malta voer, kreeg dysenterie. Binnen 20 minuten had een gesprek plaats gehad met een arts in Nederland, die een bepaalde behandeling adviseerde en het kind was kerngezond, toen de *Tjibesar* in Holland aankwam. Als de radio er niet was geweest, hadden de verontruste ouders hun kind op Malta moeten achterlaten en hoe was het daarvan dan weer weggekomen?

En dan heeft IJmuiden natuurlijk ook zijn lange-afstands-verkeer, voor het wisselen van alle mogelijke telegrammen. Elk schip op de wereld is bereikbaar, of het nu in de Poolzee, de Pacific of de Indische Oceaan vaart. De buitenlandse schepen werken graag met „Schevradio”, dat de reputatie heeft coulant en werkzaam te zijn, kortom van service te bieden.

Van het verkeer te IJmuiden is ongeveer 5% radio-telefonie, in hoofdzaak met kleine schepen, die buiten de verplichting vallen om radio aan boord te hebben. Dat zijn dus meestal vissersschepen of kustvaarders, die men via IJmuiden thuis kan opbellen. Maar het meeste werk heeft betrekking op de telegrammen. Vóór de oorlog verwerkte IJmuiden 5000 telegrammen per maand. Een paar maanden na de oorlog waren het er al 10.000, nog een paar maanden la-

Slot: zie pag. 11

De Kerstwens van mr. W. M. Hens

Als U vindt, dat dit stukje in „de Uitlaat” over de Kerstuitzending 1949 als mosterd na de maaltijd komt, zijn wij dat niet met U eens.

Immers, de woorden, die Mr. W. M. Hens na zijn Kerstwens tot alle K.P.M.-ers heeft gesproken, blijven bij Kerstmis 1949 of bij 27 December 1949 niet stil staan. Ze gaan verder, ook over de drempel van 1950. Dit is wat mr. Hens zeide:

„Meer nog dan andere jaren, zou ik zo graag willen, dat U uit dit Kerstfeest de kracht moogt putten om, nu wij aan de vooravond van zo belangrijke gebeurtenissen staan, deze, indien mogelijk, met een blij gemoed te aanvaarden.

Ik weet, dat voor velen, vooral de ouderen onder U, het moeilijk zal zijn afstand te doen van wat was en vrede te hebben met wat komen zal en toch zullen wij in aller belang dat hebben te doen. Weest doordrongen van het feit, dat het voor een zeer groot deel van U zal afhangen, of in de toekomst de band met dit land duurzaam zal blijven te zijn.

Daartoe zal het nodig zijn, dat gij U aan de gewijzigde omstandigheden zult weten aan te passen en dat gij al Uw krachten inspant om nu, meer dan ooit, te geven het beste waartoe gij in staat zijt.

In het verleden hebt gij Uw beste krachten aan dit mooie land, waar gij Uw werk hebt gevonden, gegeven. Welnu, onthoudt het —nu het meer dan ooit daaraan behoefte heeft— deze krachten niet. Indien gij dit zult doen, dan zullen wij ook slagen, tot heil van dit land, tot heil van Nederland, van Uw Maatschappij en U zelf. En wanneer het U dan eens moeilijk valt, denkt dan eens aan het Kerstfeest en de Boodschap, welke het U verkondigt.

Het ga U allen goed”.

Mevrouw Masselink, onze sociale werkster, raakte in haar toespraakje in het bijzonder de Kerstgedachte, toen zij sprak over de kaarsen, die licht en warmte brengen.

Het belangrijkste voor hen, wier verwanten in de studio spraken, waren de stemmen van thuis, stemmen die getuigden van moed om het nieuwe jaar te beginnen en de moeilijkheden van de gezinsscheiding te overwinnen.

Toch gingen we niet geheel voldaan naar huis. De sfeer ontbrak. Van een Kerststemming was weinig te bespeu-

ren. Wij menen, dat dit te wijten is aan de muzikale omlijsting.

De muziek, die de „Ramblers” plegen te produceren en dan ook op 25 December produceerden, kan bezwaarlijk als muziek bij een Kerstuitzending dienen.

Wij vonden althans de Kerstuitzending op 2e Kerstdag voor het Nederlands Sanatorium in Davos en de familieleden der patiënten in Nederland heel wat aardiger en stemmiger.

Het is niet de bedoeling zwaar op de hand te doen of een kerkuitzending na

te bootsen, maar toch zouden wij er bij de PCJ wel eens op willen wijzen, dat het karakter van een extra uitzending in overeenstemming moet zijn met de bijzondere datum of gelegenheid, die door een extra uitzending in de belangstelling wordt getrokken, als.....

Als U, opvarenden van de Vloot, het hiermee tenminste eens is. Want voor U werd uitgezonden. En Uw wensen moesten de doorslag geven.

Wilt U Uw mening hierover eens laten weten?

Bij voorbaat dank.

N.
Amsterdam, Januari '50.

Noot van de redactie: Ook deze kopy bleef door onvoorziene omstandigheden staan.

Nieuw verlofscentrum

Opening op 1 Maart a.s.

Zeër tot ons genoegen kunnen wij U mededelen, dat de directie er in is geslaagd om de hand te leggen op een nieuw vakantieverblijf, dat op 1 Maart a.s. voor het K.P.M.-personeel open zal worden gesteld. Dit verlofscentrum is gelegen te Tjipajong, aan de weg Bogor (Buitenzorg) naar Megamendoeng, op ongeveer 15 km. afstand van eerstgenoemde plaats.

Het nieuwe vakantieverblijf is in vele opzichten een grote vooruitgang vergeleken bij de tot dusverre in gebruik zijnde bungalow „de Postbox” te Patjet. Het biedt niet alleen plaats aan meer personen, maar is ook veel comfortabeler ingericht. Uit de tekening van het nieuwe verlofscentrum, die wij in dit artikel afdrucken, kan men zich een beeld vormen van het nieuwe verblijf. Ter verduidelijking van de tekening het volgende.

- A. is een alleenstaand huisje, met een zit- en twee slaapkamers, alsmede een afgesloten achtergalerijtje met eigen gemakken.
- B. zijn 4 aaneengesloten verblijven, ieder bestaande uit een zit- en een slaapkamer en eigen gemakken, met uitzondering van dat het dichtst bij het hoofdegebouw gelegen, dat twee slaapkamers bevat. Voor grotere gezinnen kunnen deze verblijven twee aan twee worden gecombineerd.
- C. bestaat uit een zit- en een slaapkamer en eigen gemakken.

In het hoofdegebouw vindt men een ruime lobby en eetzaal, benevens verblijven voor de beheerder, keuken en goedangruimte. Tussen het hoofdegebouw en de verblijven A en B is een ruime tuin, waarin een zwembad zal worden aangelegd ter grootte van 12 x 25 m. (Het zal nog wel een paar maanden duren voor dit zwembad klaar is). Tussen het hoofdegebouw en de grote weg is eveneens een ruim stuk grond, waar men rustig van het fraaie uitzicht kan genieten.

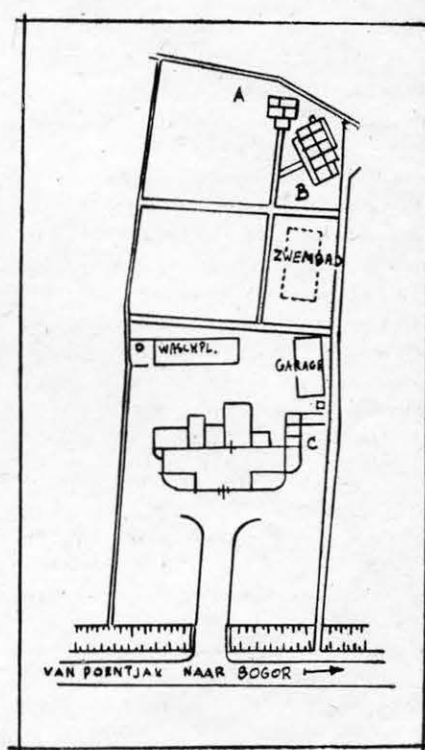
Tarieven

Het geheel zal plaatsbieden aan 25 tot 30 personen. Voor het transport naar en van

Tjipajong zal zoveel mogelijk van maatschappijwege worden gezorgd. De logiesprijzen zijn gelijkgesteld aan het speciaal voor K.P.M.-personeel geldende tarief van het berghotel te Kintamani, t.w. fl. 6,— per dag per persoon voor volwassenen en fl. 3,— per persoon per dag voor kinderen van 3 tot 12 jaar. Kinderen onder de 3 jaar zijn vrij.

Op de fotopagina vindt men nog een afbeelding van deze aanwinst voor de maatschappij. Zoals gebruikelijk kunnen aanvragen voor een vertoef worden ingediend bij de afd. Personeel Zaken van het HK.

Met ingang van 1 Maart a.s. zal „de Postbox” niet meer voor K.P.M.-personeel beschikbaar zijn.



Bij de foto's:

1

1. Op 4 Februari j.l. arriveerde te Tandjong Priok het vijfde schip van de SI klasse, het m.s. *Silindoeng*.

2. Hoofdklerk 1e klasse J. Ch. Karels van de afd. C.D./H.K. vierde op 17 Februari j.l. zijn 35 jarig jubileum.

3. Ter gelegenheid van de viering van het jubileum van Hoofdgoedangmandoer Marjadi op 9 Januari j.l. te Semarang, werd het gehele personeel van dit agentschap op de plaat vastgelegd.

4. Enkele maanden geleden kon men op deze pagina's reeds de tekening zien van het toekomstige agentschap der maatschappij te Tandjong Priok. Met de bouw hiervan is enkele weken geleden een begin gemaakt.

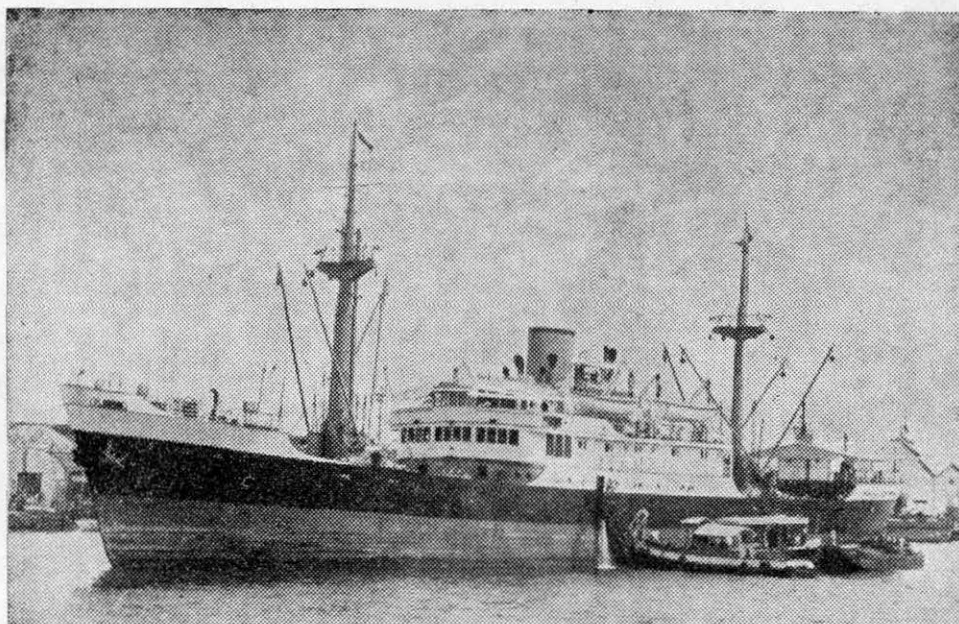
5. In de bankwerkerij der Kali Mati-werkplaatsen herdacht op 15 Februari j.l. Empl. (Baas A) P. de Leeuw zijn 25-jarig dienstjubileum.

6. Een van de directie-oppassers, Halid, herdacht op 2 Februari j.l. het feit dat hij 25 jaar geleden in dienst trad der maatschappij.

7. Overal in en om de eerste haven te Tandjong Priok wordt voor de maatschappij gebouwd. Ook het grote koel- en vrieshuis der maatschappij dat in de omgeving van de Kali Mati verrijst maakt goede vorderingen.

8. Op 1 Maart a.s. zal het nieuwe vakantieverblijf Tjipajong voor het personeel der maatschappij worden geopend. Het complex ligt aan de grote weg tussen Bogor en de Puntjak.

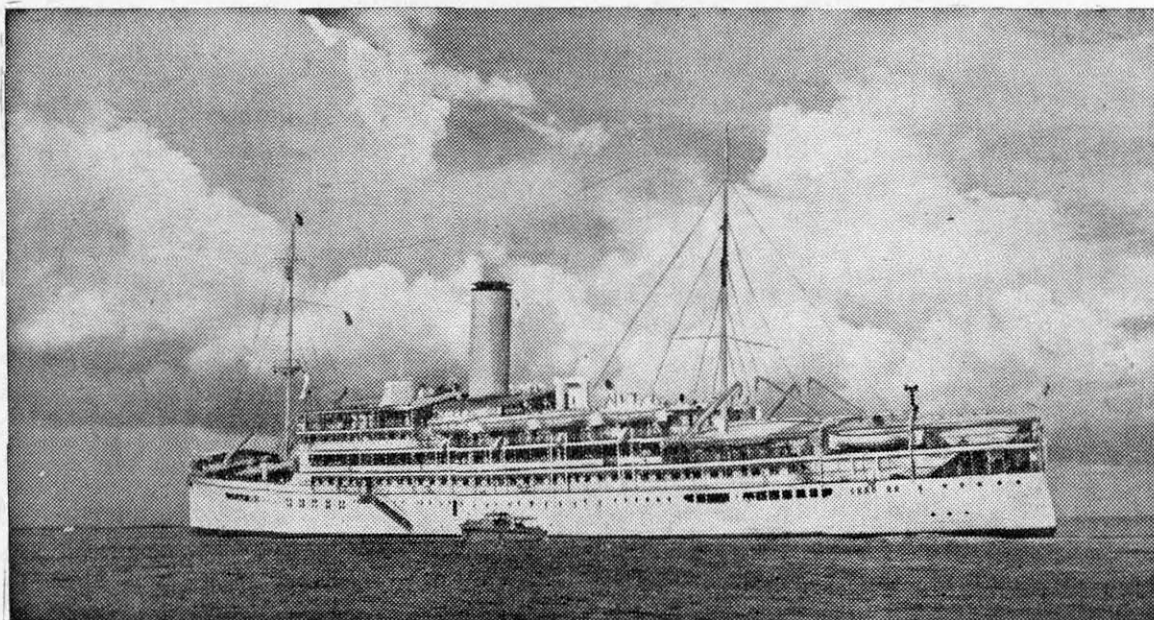
9. Een van de twee schepen der maatschappij die het begrip „White yachts” nog eer aan doen, door hun kleur: de *Plancius* vaart een regenbui tegemoet.



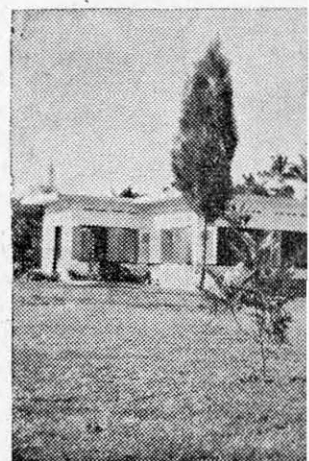
OVERZICHT IN BEELD

9

*



8





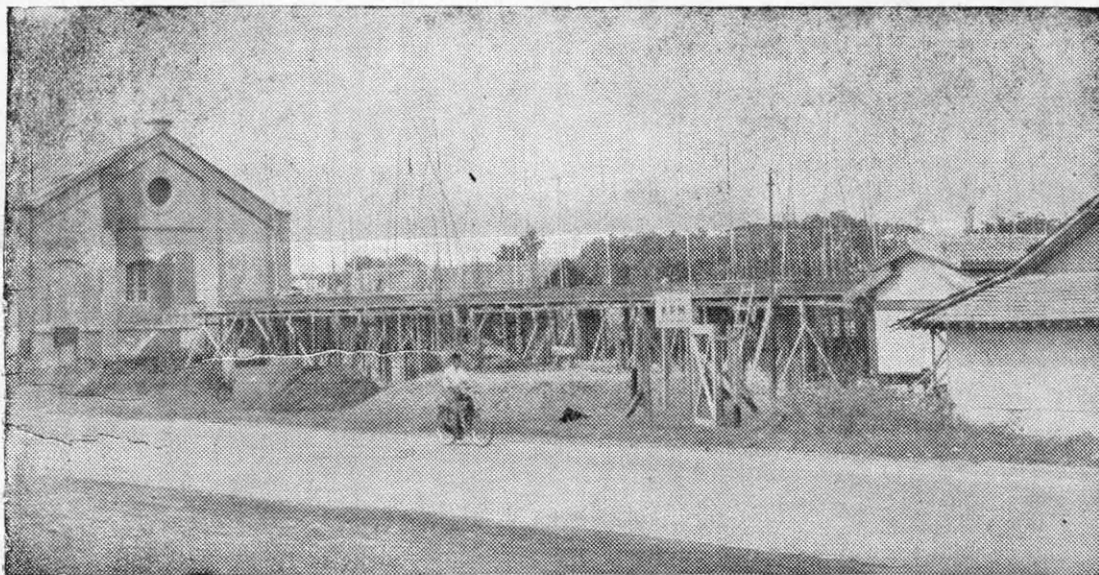
2



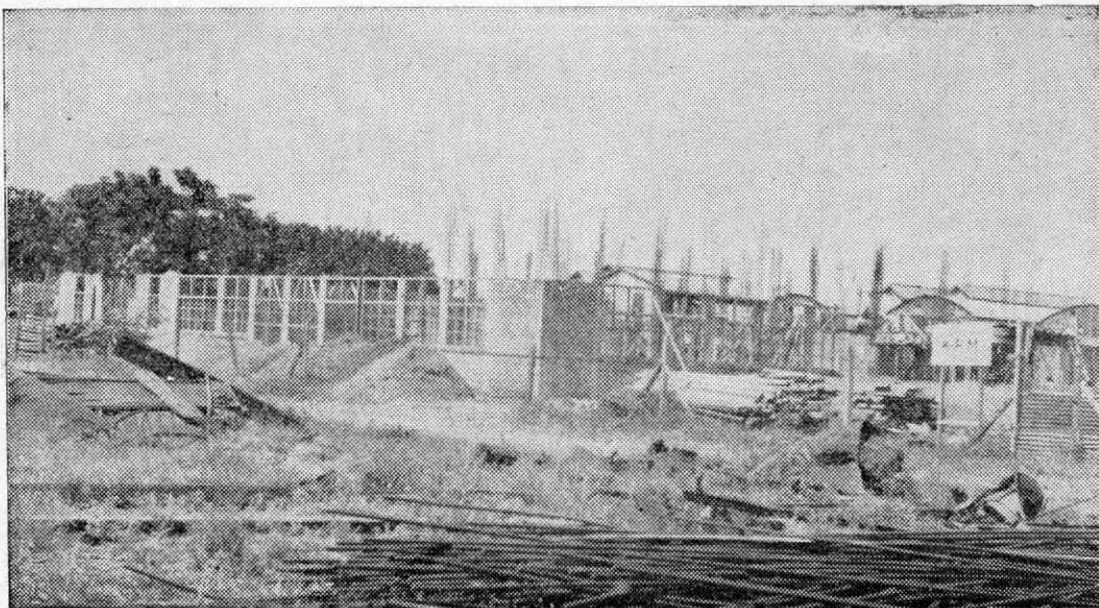
3



4



7



6

Bladerend in kapt. Engelsman's dagboek

Wij hebben de vorige maal de heer Engelsman (wiens beschrijvingen blijken de brieven, die we hierover hebben ontvangen erg in de smaak van onze lezers zijn gevallen) en zijn dagboek verlaten, terwijl hij met een gouvernementsstomer naar Indonesië (toen nog Nederlands-Indië) terugkeerde. Wij zullen voorbijgaan aan de aantekeningen, waarin de heer Engelsman de kennismaking met zijn toekomstige echtgenote beschrijft. Inmiddels is het Februari 1888 geworden en vertrekt de heer Engelsman met de *Reiger* naar Indonesië, om zijn „Indische jaren” voort te zetten.

Na terugkeer in Batavia ging zijn herplaatsing bij de N.I.S.M. evenwel niet vlot. Hij kon het n.l. niet eens worden over de rang, die hem moest worden toegekend. Er volgde met de *Reiger* nog een reis naar Soerabaia, dat de eindbestemming van de gouvernementsstomer was en zo hokten de besprekingen over het dienstverband. De heer Engelsman wilde worden geplaatst als oudste 2e of als jongste 1e stuurman. In Soerabaia werd hij overgeplaatst op de *Willem I* en ging daarmee naar Tandjong Priok terug. De onderhandelingen slaagden niet en de heer Engelsman keerde gauw weer naar Holland terug.

Op 'n torpedobootjager...

Hij was nog maar kort in het Moederland toen er een torpedobootjager naar Indonesië moest worden gebracht, die in Vlissingen in aanbouw lag. Kapitein Groen, dezelfde die de *Reiger* naar Indonesië had gebracht, moest er nu weer met die torpedobootjager heen en vroeg

de heer Engelsman of hij als 1e officier mee wilde. Dat ging toen blijkbaar allemaal nog erg vlot en gemeedelijk. Tegenwoordig zou daar een hele marinepapierwinkel aan te pas komen en zouden ranglijsten en promotie-cijfers in de war worden geschopt. Maar goed, dat was tenslotte die „oude tijd”, die nooit weerom komt (en nu helemaal niet meer). De heer Engelsman nam het aanbod in ieder geval aan, mits er een paar kimkielen aangebracht zouden worden, omdat hij bang was, dat het ranke ding anders om zou rollen. De Maatschappij „de Schelde”, die het schip bouwde, had daar wel oren naar, doch daar de torpedobootjager pas in Indonesië overgenomen zou worden en men bang was, dat de opdrachtgevers de wijziging in het bouwplan niet zouden goedkeuren, begonnen zij er toch niet aan. Tenslotte werd er toch nog over gepraat en de kimkielen kwamen er. En op een manier, waarop geen enkele klinknagel in de huid behoefde.

„Cerberus”-pechreis

Eenvoudig was de uitreis niet. De *Cerberus* (zo heette de torpedobootjager, die toen nog poetische namen kregen) was in November 1888 klaar om de reis naar de marinebasis te Surabaia te aanvaarden. Er voer zelfs nog een vreemdeling op dit marineschip..... Het dekpersoneel was geheel uit de koopvaardij, de machinemensen uit de Marine.

Als eerste officier had de heer Engelsman destijds eenhonderd pegulijnen (zegge, schrijve en spreke eenhonderd steenharde Nederlandse guldens met Willem-Drietjes er op) per maand.

De heer Engelsman schrijft met lot over de „kerels”, die aan boord waren, behalve de schipper, die naar het oordeel van de heer Engelsman, af en toe er wel eens met de pet naar gooide. Zo zelfs, dat de rest van de bemanning het af en toe nodig vond om kapitein Groen aan zijn plichten te herinneren. Van het Vlissingse publiek kreeg de *Cerberus* niet veel goeds mee. De algemene opinie over het schip was daar: „Da verzuupt toch”.

We zullen voorbijgaan aan de beschrijving van het leven aan boord. De loods ging mee tot..... Dover. Daar moest worden gewacht op een ander kompas, dat uit Londen moest komen. Ook Brest werd aangelopen, en Cadix. In de Middellandse Zee was zoveel tegenwind, dat in Tunis de kolenvoorraad al moest worden aangevuld. Ook in Malta moest worden bijgebunkerd en in Port Said. En zo ging het langzaam verder naar Indonesië, d.w.z. via Aden, waar de *Cerberus* niet verder kon en door het mailschip Soerabaya van de Rotterdamse Lloyd moest worden gesleept..... tot Ceylon. „De rest van de reis verliep gunstig”, zegt de heer Engelsman dan laconiek. Het ging rechtstreeks naar het einddoel, Soerabaia, via Banka. Honderd dagen heeft de reis geduurd. Als passagier 2e klasse keerde de heer Engelsman weer naar Nederland terug.

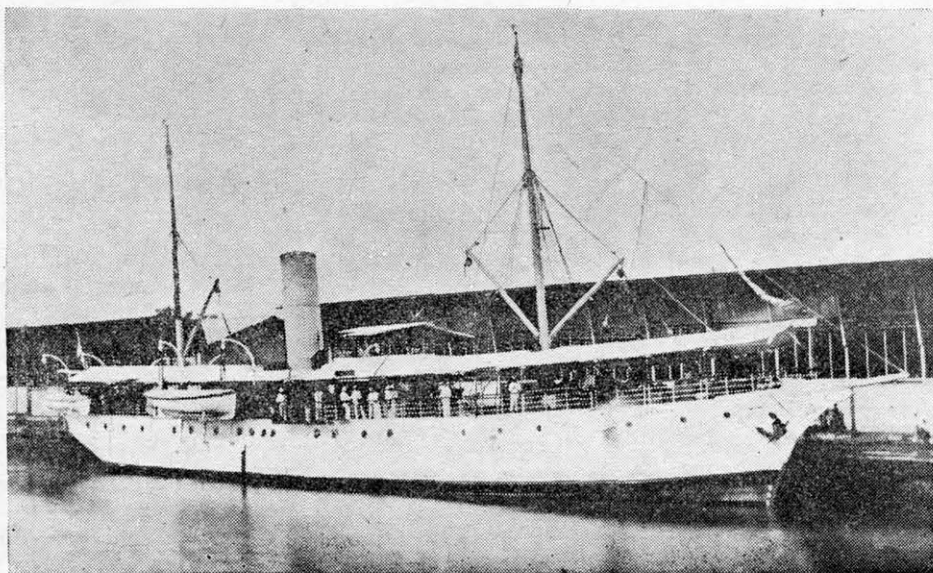
Bij de K.P.M.

Hij solliciteerde bij de Rotterdamse Lloyd en als 1e officier bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, die toen bezig was de vleugels uit te slaan. De vier dienstjaren bij de N.I.S.M. kwamen de heer Engelsman bij deze sollicitatie goed van pas. Hij werd direct door de K.P.M. aangenomen. Toch bleef de heer Engelsman nog een poosje bij de R.L. varen en maakte twee reizen naar Indonesië met het s.s. *Bromo*, later nog met de *Utrecht*. Toen kwam de K.P.M. de heer Engelsman opvorderen. De R.L. liet hem direct los, hoewel hij op de *Utrecht* al was gemonsterd en over een paar dagen weer zou vertrekken.

„Camphuys”

Op 15 Mei 1890 kwam de heer Engelsman op het K.P.M.-schip *Camphuys*, waarover wij in het verhaal van de ontvoerde Engelsman al eens iets hebben verteld. In Juni van dat jaar had de proefvaart plaats, waarbij een aantal ongelukken zich voerde. Het schip liep een gat in de boeg op (gelukkig boven water). In IJmuiden viel een sloep uit de takels. En in het ketelruim blies de ketel leeg. De genodigde gasten voor de proefvaart kregen in plaats van een tochtje een picnic in de duinen.....

Slot zie pagina 11.



„Camphuys”

◇ Aan Hfdwtk. A. C. Barkey werd te Makassar met ingang van 5 Jan. j.l. eervol ontslag verleend onder toekenning van ouderdoms pensioen.

◇ Ll. wtk. P. J. de Geus werd per 14 September van het vorige jaar aangesteld als 5e wtk.

◇ Ll. wtk. H. F. Kalangie oud-leerling van de M.Z.S. te Makassar werd te Djakarta op 16 Jan. j.l. aangenomen.

Op 22 Jan. j.l. vertrok adjunct-chef D. J. Pronk van Hoogetveen met het m.s. *Van Riemsdijk* naar Singapore.

◇ De 4e stm. R. V. Brouwer is op 1 Februari j.l. in dienst van onze maatschappij getreden.

◇ Met het m.s. *Oranje* arriveerden uit Holland gezagvoerder J. van Onselen (terug van gezinsscheidingsverlof), 1e stm. J. v. d. Zwan (terug van E.V.), de 4e stuurlieden A. M. Frigge, H. de Geest en P. Hoekstra (zojuist in dienst van onze maatschappij getreden) en gezagvoerder W. B. H. Strubbe (die een kort dienstverband aanging).

◇ Hoofdemploye D. Lagerwerff, van het agentschap Soerabaia, is op 28 Januari j.l. overgeplaatst naar de Secretarie van het Hoofdkantoor.

◇ Op 9 Februari j.l. vertrok hoofdwtk. J. R. Wint-raaken met vervroegd pensioen per vliegtuig naar Sydney.

◇ 4e wtk. B. G. L. van Os vertrok op 4 Februari j.l. per vliegtuig naar Nederland voor een privé verlof.

◇ De ll. wtkn. J. Moora en A. C. Koning werden resp. op 26 Augustus en 18 Nov. j.l. aangesteld tot 5e wtkn. Met ingang van 1 Januari j.l. werd 5e wtk. J. Moora bevorderd tot 4e wtk.

◇ Met ingang van 1 Jan. j.l. werd in Nederland op zijn verzoek eervol ontslag verleend aan 4e wtk. P. D. Petersen.

k. p. m. - Journaal

◇ Hofmeester A. J. Bruggeling van de *Silindoeng* en 4e stm. A. A. de Waard (met ontslag) vertrokken op 16 Februari met de *Sibajak* naar Nederland.

◇ Gezagvoerder J. H. J. v. Ravesteyn werd m.i.v. 3 Jan. j.l. eervol ontslag verleend onder toekenning van invaliditeitspensioen.

◇ Beambte M. M. Thammrin van de S. M. P./H. K. is

◇ Met onze nieuwe *Silindoeng*, die op 4 Februari j.l. op zijn maidentrip uit Nederland te Tandjong Priok arriveerde onder commando van gezagvoerder P. Visser, arriveerden 1e stm. E. Uit den Boogaard, 2e stm. M. v.d. Noort, 3e stm. M. W. de Smid, 4e stl. J. J. Aalpoel, A. M. de Waar, P. de Kwaat, J. J. v.d. Riet en F. W. Kap-tijn alsmede de leerlingen-

◇ Aan 2e stm. E. J. P. Vegter is op 4 Febr. j.l. op zijn verzoek eervol ontslag verleend.

◇ Met de *Oranje* vertrokken op 8 Februari j.l. met E.V. naar Nederland 2e werktuigkundige E. W. de Haas, en de 3e werktuigkundigen M. A. Salemink, W. K. Pieters en H. J. Nahuysen.

◇ Op Zaterdag 14 Januari j.l. was het de beurt van het m.s. *Camphuys* om als „feestzaal” te dienen en ditmaal uitsluitend voor K.P.M.-ers.

De heer en mevr. Koning hebben tijdens hun verblijf te Makassar op het schip, waarmee zij een rondreis door de Molukken maakten, het personeel van het agentschap de gelegenheid gegeven om kennis met hen te maken.

Behalve het walpersoneel maakten ook enkele gezagvoerders en officieren van binnenliggende schepen en echtgenoten van officieren, die te Makassar woonachtig zijn, van deze gelegenheid gebruik. Wegens het slechte weer en het gebrek aan vervoer kon —jammer genoeg— niet iedereen aanwezig zijn.

Toch werden tussen acht uur en half negen 's avonds de 1e klasse dekken en —salons gevuld met K.P.M.-ers, die door de heer Heiner aan de fam. Koning werden voorgesteld.

De *Camphuys* leek wel een gonzende bijenkorf en dat heeft tot twee uur 's nachts geduurd en weer passeerde vrijwel iedere K.P.M.-er het echtpaar Koning om met een handdruk afscheid te nemen en dank te zeggen voor de gastvrijheid.

Men moet bewondering hebben voor deze sympathieke, bejaarde en energieke mensen, die op bijkans onvermoeibare wijze hun plichten als gastheer en gastvrouw hebben waargenomen.

De Makassarse K.P.M.-ers wensen de heer en mevr. Koning een behouden terugkomst in Nederland.

Slot: zie pagina 11.

DE JUBILARISSEN IN FEBRUARI

35 JAAR

17 Februari:

J. Ch. Karels;

H.K.-I

C.D./H.K.

25 JAAR

1 Februari:

C. M. den Hond;

Hoofdwtk.

m.s. *Silindoeng*.

F. H. van Kesteren;

Hoofdwtk.

m.s. *Batavia*.

Gafoer b. Abdul Rani; 1e klerk

Ag. Palembang.

2 Februari:

Halid;

Oppasser

H.K.

4 Februari:

F. Geul;

Hoofdwtk.

s.s. *Gen. Verspyck*.

6 Februari:

W. H. Frentz;

Gezagvoerder

Engeland (E.V.)

15 Februari:

P. de Leeuw;

Empl. (Baas A) Werkpl. Priok.

18 Februari:

Mej. L. Jacometti;

Beambte

Tikkerij/H.K.

23 Februari:

J. L. Beyerink;

Employé

Cm. III/H.K.

27 Februari:

H. J. G. Sikkes;

Gezagvoerder

s.s. *Both*.

De redactie van „de Uitlaat” biedt alle jubilarissen haar hartelijke gelukwensen aan!

per 1 Februari j.l. met eervol ontslag uit de dienst der maatschappij gegaan. Hem werd pensioen verleend.

◇ Hoofdemploye E. W. Timmermans van de afd. Vrachtzaken van het Hoofdkantoor is per 1 Februari j.l. op eigen verzoek ontslag verleend.

◇ Beambte Tan Ging Djoe van het agentschap Semarang heeft op 1 Februari j.l. eervol ontslag en pensioen gekregen.

stl. E. J. Voosenaar en H. Twisk (beiden nieuw). De technische staf van dit vijfde schip der Si-klasse bestond uit: Hoofdwtk. C. M. den Hond, 2e wtkn. A. Marcus en A. L. van Raemdonck, 3e wtk. A. Haack v.d. Goes (die allen van E.V. terugkeerden) de nieuwe 5e wtk. A. Roelvink (van de opleiding te Vlissingen) en leerling-wtkn. G. Kerkhoff en J. A. Roth, beiden nieuw in onze maatschappij.

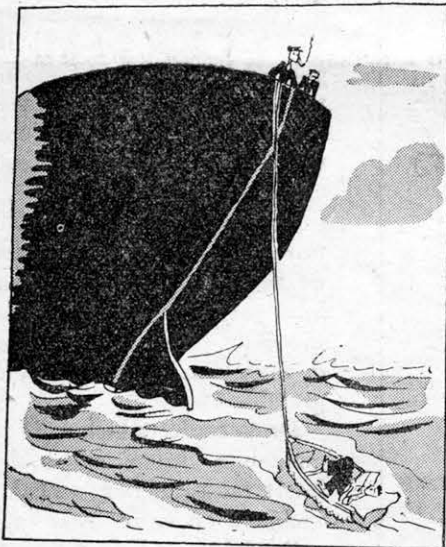
„de Uitlaat” test Uw gevoel voor humor!

Stm. V. d. Winden wint.

Na de pijnlijke ervaringen, die „de Uitlaat” met de laatste kruiswoordpuzzel heeft gehad, was het werkelijk een verrassing zo'n groot aantal reacties te ontvangen op de prijsvraag, die werd uitgeschreven in „Uitlaat” no. 22 van de 4e jaargang voor een passend onderschrift bij onderstaande caricatuur.

Uit alle rangen van het personeel der maatschappij zijn oplossingen binnengekomen en het werd dan ook druk in de redactiekamer. Het donderende gebulder over een mop werd afgewisseld met het zachte glimlachen om de iets minder goeie inzendingen, of een: „Hè, wat flauw.....” en zelfs het geruisloze ophalen van vermoeide „Uitlaat”-schouders waren het beeld van de laatste dagen. Het gehalte van de ingezonden onderschriften was in doorsnee buitengewoon geestig. Zoals was te verwachten, werden diverse diensten der maatschappij er tussen genomen, „de Uitlaat” niet uitgezonderd.

Wij spraken over echte K.P.M.-humor, welnu hier is dan het resultaat.



De beste inzending —volgens de jury—, was die van de stuurman J. v.d. Winden, die de C.D. (waar hij nog wel de uitgeloopte slof sigaretten van krijgt) er tussen nam met het onderschrift:

Hofmeester tot kok: „Chef, kom er maar uit, de passagiers hebben al gegeten.....”

De tweede prijs —een ingebonden jaargang '49 van „de Uitlaat”— gaat naar de heer O. S. J. Klaassen, agent der maatschappij te Gorontalo, die zich bij het prentje het volgende gesprek voorstelde:

Derde stuurman: „Wie is dat...?”

Tweede stuurman: „Oh, een van die oud K. P. M.-gezagvoerders, die maar niet kunnen uitscheiden met varen. Of ze blijven ons vol belangstelling volgen, of ze worden kapitein van een coaster.”

Dat er onder de vele inzendingen uiteraard nog andere geestige waren bewijst wel een korte bloemlezing van enkele der „onbekroonde” onderschriften.

Stuurman tot matroos: „Hé, lig je te slapen? Kom eens aan boord!”

Matroos: „Laa me nou effe, stuur, ik ben dol op een mooie achtersteven.....”

Of bijvoorbeeld:

Gezagvoerder tot eerste stuurman: „Stuurman, jaag die meneer eruit, daar kunnen we nog twee sappies inzetten.....”

Het is ons echter tot onze spijt wegens gebrek aan plaatsruimte onmogelijk om alle goede inzendingen te plaatsen. Eén ding is toch wel uit deze prijsvraag gebleken: die echte K.P.M.-humor leeft nog, en zo lang er nog humor is, is de spirit goed, en dat doet toch maar veel in de tegenwoordige tijd KEEP SMILING!

Afscheid

Aan collega's en vrienden, van wie ik bij mijn vertrek naar Europa nog geen afscheid heb kunnen nemen, roep ik langs deze weg een hartelijk vaarwel toe.

Indien men een maatschappij 35 jaar heeft gediend en vele van haar ups en downs heeft meegemaakt, valt het niet licht om zich van haar los te maken. Zo is het mij t.o.v. de K.P.M. vergaan, vooral in deze tijden van onzekerheid, drukte en personeelsmoeilijkheden.

Helaas ben ik om gezondheidsredenen niet meer in staat om mijn krachten te geven teneinde de maatschappij door de branding heen te helpen. Ik ben er echter van overtuigd, dat zij, die achterblijven, zeer zeker daartoe in staat zullen zijn. Dit stemt mij tevreden.

Met dit gevoel ga ik thans de maatschappij verlaten en mij straks in het goede, oude land vestigen om van de rust, die ik hard nodig heb, te genieten, temidden van mijn gezin.

Uiteraard zullen mijn gedachten nog dikwijls bij de K.P.M. verblijven.

Dat het de maatschappij en hare Directie en personeel in alle opzichten goed moge gaan!

Ch. F. Wilkens

Wereldscheepsbouw neemt af

NEDERLAND NOG OP 3e PLAATS

De cijfers, bekendgemaakt door „Lloyd's Register of Shipping” met betrekking tot de scheepsbouw in het laatste kwartaal van 1949, wijzen aan, dat er in Gr. Brittannie en Noord-Ierland een vermindering van 101.026 ton was, vergeleken met de cijfers over het 3e kwartaal. Het totaal op 31 December van tonnage in aanbouw —1.994.191 ton— was 249.512 ton minder dan de tonnage aan het einde van Juni 1948 (2.243.703 ton), dat een record was sinds December 1921.

Van de totaal in Engeland in aanbouw zijnde tonnage was 38% bestemd voor buitenlandse opdrachtgevers. Noorwegen was met 324.166 ton de grootste afnemer, gevolgd door Argentinië met 96.403 ton.

In andere landen, met uitzondering van Gr. Brittannie en Noord-Ierland was in het laatste kwartaal van 1950 2.400.577 ton in aanbouw, ook 111.945 ton minder dan aan het eind van September van het vorige jaar. Duitse,

Russische en Chinese cijfers zijn niet bekend.

De leidende scheepsbouwende naties zijn Amerika (512.787 ton), Frankrijk (422.046 tons), Nederland (301.506 ton), Zweden (297.325 ton), Italië (214.410 ton), Denemarken (132.128 ton), Japan (120.416 ton) en Spanje (109.347 ton). Nederland bouwde meer dan de helft van zijn tonnage (182.516 tons) voor buitenlandse opdrachtgevers.

In totaal was er over de hele wereld aan het einde van December 1949 4.394.768 ton in aanbouw (waarvan 45.4% in Engeland).

Onder de in aanbouw zijnde schepen waren 19 stoom- en 53 motorschepen tussen de 6 en 8.000 ton, 17 stoom- en 54 motorschepen van tussen de 8 en 10.000 ton, 25 stoom- en 78 motorschepen van tussen de 10 en 15.000 ton, 32 stoom- en 13 motorschepen van tussen de 15 en 20.000 ton en 6 stoom- en 4 motorschepen van tussen de 20 en 30.000 tons. Vele grote schepen dus.

Oud-K.P.M.-ers en „de Uitlaat”

Onder „wat verder ter tafel kwam” lazen wij in de notulen van de jaarlijkse algemene ledenvergadering, die op Zaterdag 6 November 1948 door de „Vereniging van oud-employé's der Koninklijke Paketvaart Maatschappij” in Krasnapolsky te Amsterdam werd gehouden (en die op de jaarlijkse vergadering van Zaterdag 5 November 1949 werden voorgelezen en goedgekeurd) het volgende:

„Diverse leden delen mede de Uitlaat niet te ontvangen. De secretaris antwoordt, dat dit mogelijk is, indien men niet op de lijst van gepensionneerden ten kantore van de K.P.M. (in Amsterdam) voorkomt. Hij verzoekt de leden, die dit tijdschrift niet ontvangen, zich bij hem op te geven. Hij zal er dan voor zorgen, dat ze het toegezonden krijgen. Daarbij verzoekt hij de leden die het blad na lezing willen missen, dit aan hem toe te zenden, teneinde ze voor doorzending te kunnen gebruiken. Enige leden zeggen toe dit te zullen doen”.

We weten natuurlijk niet, of dergelijke opmerkingen ook op de jongste algemene ledenvergadering zijn gemaakt. In dat geval mogen wij het advies van de secretaris herhalen om zich ten kantore te Amsterdam voor toezending van „de Uitlaat” aan te melden. Het blad wordt thans in het Moederland ruim verspreid en geniet — zo wij de berichten mogen geloven — ook daar onder verlofgangers, oud-employé's en gepensionneerden een grote belangstelling.

Redactie.

Slot: Scheveningen Radio

ter kon het personeel worden getraceerd, omdat men in IJmuiden de 20.000 telegrammen per maand was gepasseerd. En in December 1947 verwerkte IJmuiden 41.000 radiotelegrammen „Schevradio” is op één na (een Engels station) het drukste kuststation van de wereld.

Met de Willem Barendsz in de Poolzee staat IJmuiden tweemaal per dag in contact. Soms willen de mensen het niet geloven, als zij een mededeling van IJmuiden krijgen: U wordt opgebeld door dit of dat schip. „Neem mij nou!” is het commentaar dan. Zij moesten eigenlijk eens in IJmuiden een kijkje komen nemen. Maar niet meer dan één dag, want werkelijk: u kunt er niet bij daar in die twee kamers-met-een-stukgang. Uit „Algemeen Dagblad”.

Slot: K.P.M. - Journaal

◇ Tot dusverre is de bediening van de Zuidkust van Java incidenteel geregeld. Gezien het belang van een regelmatig vast dienst, heeft de maatschappij besloten om van 6 Februari af j.l. de Zuidkust in 14-daagse dienst te bevaren met het s.s. *Generaal Verspyck*.

In deze dienst worden Oosthaven en Kota-Agung (facultatief) in uit- en thuisreis aangelopen.

◇ Op 21 Januari j.l. vertrok 2e stm. B. Broekhuizen per *Constellation* naar Nederland voor gezinsscheidingsverlof.

◇ Met het m.s. *Johan van Oldenbarneveldt* vertrok op 27 Januari j.l. van Tandjung Priok de l.l.-stm. M. Hogewerf voor de cursus 3e rang naar Nederland.

◇ Het Ministerie van Scheepvaart maakte bekend, dat de eerstvolgende examens ter verkrijging van een diploma Grote Vaart zullen worden gehouden op Donderdag 13 April a.s. en volgende dagen in een der gebouwen van het Departement, Gunung Sahari 87 te Djakarta. De indeling van het examen is als volgt: het schriftelijke gedeelte zal plaats hebben in de voormiddag uren van 8 tot 10, waarna de mondelinge examens plaats hebben in de voormiddag uren van 8 tot 10 en in de namiddag uren van 5 tot 7 uur. Zij, die bedoelde examens wensen af te leggen zullen vóór en uiterlijk op 5 Maart a.s. schriftelijk zulks aan de secretaris van de examencommissie moeten mededelen onder opgave van naam, adres en voor welk diploma het examen zal worden afgelegd. De examens voor 2e en 1e stuurlieden kunnen desgewenst in twee gedeelten worden afgelegd.

◇ Ook de technische leden van het varende personeel worden door het Ministerie van Scheepvaart in de gelegenheid gesteld hun diploma's te behalen en wel het Voorlopig Diploma, het diploma als Assistent-Scheepswerktuigkundige alsmede de diploma's A en C. Deze examens zullen worden afgenomen op Woensdag 29 Maart a.s. en de volgende dagen in een der gebouwen van het Departement, Gunung Sahari 87 te Djakarta. Zij, die bedoelde examens wensen af te leggen, dienen vóór en uiterlijk op 5 Maart a.s. schriftelijk of mondeling hiervan mededeling te doen aan de secretaris van de examencommissie onder opgave van naam, adres en voor welk diploma het examen zal worden afgelegd.

BEROEP

Geruime tijd geleden heb ik aan boord van de *Orobaai* mijn „Indische encyclopaedie” uitgeleend aan een der scheepsofficieren. Tot heden toe heb ik hem niet terug ontvangen.

De moeilijkheid is, dat ik niet weet, wie dit boekwerk momenteel in bruikleen heeft.

Zou degene, die mijn **INDISCHE ENCYCLOPAEDIE** in bruikleen heeft, deze ten spoedigste willen opzenden?

Sj. Heeres, radio-off. a/b s.s. *Bontekoe*, K.P.M. Makassar

Slot: kapt. Engelsman's dagboek

Gezagvoerder was de heer Van Dorsen en onder zijn commando vertrok de *Camphuys* na reparatie enige dagen later naar Indonesië. Het eerste echte K.P.M.-schip. In Indonesië aangekomen, werd de *Camphuys* ingericht voor een tocht door de archipel, om agenten naar hun standplaatsen te vervoeren en handelsrelaties aan te knopen. Wijlen de heer op ten Noort maakte met zijn familie de reis mee, alsook de heer Lambach, toendertijd secretaris van de directie. De reis duurde 70 dagen.

Contract begint

Op 1 Januari 1891 begon het K.P.M.-contract met de regering officieel te werken. Hieraan was enig ceremonieel verbonden en de *Camphuys* maakte een kustreis. De eerste „contract-reis” van de *Camphuys* zou in Amboina beginnen. De heer Engelsman was tweede officier. Kapitein werd de heer J. Scherpier. Op 15 September 1895 werd de heer Engelsman waarnemend en op 1 Aug. 1897 gezagvoerder. Lang heeft de heer Engelsman op de *Camphuys* door de archipel rondgevaren. Zelfs toen zijn gezin uit Nederland op Ambon aankwam, was gezagvoerder Engelsman niet thuis en zat in de Tominibocht. Het gezin bleef lang op Ambon, en maakte nog een aardbeving mee.

Om de twee jaar kwam de *Camphuys* op Java voor dokken en reparaties. De eerste maal — in Juli 1897 — gebeurde dit echter in Singapore. In Batavia ging gezagvoerder Engelsman over op de *Prins Alexander*, voor tochten langs de Westkust van Sumatra, in die tijd een nachtmerrie omdat de wateren zo onbekend waren.

Wij verlaten hier kapitein Engelsman, voorgoed. Wij danken zijn zoon, dat hij ons de gelegenheid heeft gegeven eens iets te lezen over die goede oude tijden van de Nederlandse scheepvaart in deze landen en met name over de prilste jaren van onze maatschappij.

J. B. B.

De Sportvereniging roept U! V.W.S. maakt slagzij

Dezer dagen circuleerde er op alle afdelingen en diensten te Djakarta en Tandjong Priok een —ook in de vorige „Uitlaat” afgedrukte— oproep van het voorlopige bestuur van de „Sport Vereniging Paketvaart”, waarin het gehele personeel van de K.P.M., dat te Djakarta en omgeving is gevestigd, werd aangezocht om zich als lid of donateur van deze vereniging op te geven.

Het streven van deze vereniging, die —tegenwoordig aan een sinds lange tijd gevoelde behoefte— op initiatief van de directie is opgericht, is er op gericht om alle lagen van het Paketvaart-personeel samen te brengen in een geestelijk- en lichamelijk gezond contact bij de beoefening van sport of andere ontspanning.

De plannen zijn groots en deels reeds in een zeker stadium van ontwikkeling. Om er enkele te noemen: uitbreiding (tot op wedstrijd-voorschrift-peil) van de bestaande tennisbaan in het Logeergebouw en aanleg van nieuwe tennisbanen (in Kebajoran b.v.), inrichting van een Paketvaart recreatie-gebouw

met biljart-, pingpong- en bridgetafels, zwembad, badminton- en tennisbaan etc. De directie heeft het plan voor dit gebouw reeds goedgekeurd. Er zal —zo spoedig dit mogelijk is— uitvoering aan worden gegeven.

Geeft U nu op!

Geeft U dus op als lid of donateur van deze vereniging met vermelding van de tak(ken) van sport, die U of Uw gezinsleden willen gaan beoefenen. Ter directe uitvoering staan al op het program voetbal, hockey, tennis en badminton.

Hoewel het „Vas Dias Sportfonds” als financiële steunpilaar bij de aanschaffing van materialen en inrichting de S.V.P. een gezonde materiële ondergrond van mogelijkheden biedt, zal het van de animo en daadwerkelijke belangstelling van de leden zelf afhangen, in welke mate aan de bestaande plannen uitvoering zal kunnen worden gegeven.

De algemene contributie is zeer laag gesteld, opdat zij voor niemand een beletsel behoeft te zijn. Door het werven van zoveel mogelijk leden en donateurs voor deze overkoepelende vereniging zullen ook de hieronder ressorterende K.P.M.-sportclubs, waarvan elk 3 leden als adviserende- en terzake kundige commissarissen het bestuur van de S.V.P. terzijde staan, in staat kunnen stellen om de clubkosten en -contributies zo laag mogelijk te houden.

Suggesties?

Suggesties van de zijde van het personeel, ook over —b.v.— debating-, muziek-, voordracht- en/of andere ontspanningsmogelijkheden kunnen te alle tijde ter bespreking en uitvoering bij het voorlopige bestuur worden voorgebracht.

Door middel van deze publicatie in „de Uitlaat” doet het voorlopige bestuur mededeling van haar streven en dankt zij de directie voor haar initiatief en voor de volledige medewerking, die zij heeft toegezegd.

President-Directeur
mr. Hens terug

Op 17 Januari j.l. is onze president-directeur Mr. W. M. Hens, per vliegtuig van zijn kort verlof in Nederland, te Djakarta teruggekeerd.

Door een misverstand bleef dit bericht, dat in de opmaak van no. 2 reeds een plaats had gekregen, overstaan. Red.

In de woelige wateren van de zee des levens treffen wij het pas medio 1948 te water gelaten vlaggeschip van het walpersoneel der scheepvaart, de V. W. S., met gevaarlijke slagzij voor anker, ver buiten iedere kust.....

De navigatiemiddelen van schipper en etat-major zijn, ondanks de enthousiaste en prijzenswaardige pogingen, niet toereikend gebleken om zelfs de maidentrip te kunnen volbrengen.

Reeds langere tijd beukt het water op het door de slagzij moeilijk te manoeuvreren schip en de bemanning doet wat mogelijk is om de kop recht in de golven te houden en passagiers, lading en schip te behouden. Meermalen werd reeds ernstig beroep op de passagiers gedaan om zelf ook een handje mee te helpen, maar een enkele goede uitzondering daargelaten, was en is nog vrijwel geen hunner uit hun haast fatalistisch-apatische houding losgekomen. De haast bovenmenselijke taak om de zaak vlot te houden blijft op enkelingen rusten.

Op dringende S.O.S.-signalen werd slechts van één zijde gereageerd en wel door de sleepboot S.I.W.O. De schippers der beide boten zijn reeds in onderhandeling getreden over de bergingscondities en schijnen nu overeenstemming te hebben bereikt. De praktische zijde van de berging stokt echter nog op velerlei moeilijkheden. Zo is de S.I.W.O. niet sterk genoeg om de gevaarlijk overhellende V.W.S. te kunnen slepen en onvoldoende uitgerust om haar lading te kunnen verstuwen. Aan overneming van de lading kan op dit moment zelfs niet worden gedacht..... Slechts de —naar het oordeel van de sleepboot-schipper— aller-urgentste lading zal kunnen worden overgenomen.

Reeds zijn enkelen der passagiers over boord gesprongen om op eigen kracht zwemmend de kust te bereiken. Het schip, met zo goed als de gehele kostbare lading zal worden prijsgegeven.

Passagiers en bemanning zullen door middel van reddingsboten van de V.W.S. naar een door de S.I.W.O. te bepalen bestemming worden gesleept.

Zou dit inderdaad een lotsbeschrijving zijn? „Periscoop”.

Naschrift van de redactie: De „Uitlaat” heeft zich, na berichtgeving over de oprichting van de V.W.S. onthouden van mededelingen over deze organisatie, die bovendien over een eigen blad beschikte. Zij acht het echter van belang voor de K.P.M.-leden der vereniging de opmerkingen van „Periscoop” te publiceren.

Slot:

Vakhonden en democratie

van een land, dat gelooft in een economie, waarin de vrije concurrentie wordt hoog gehouden. Collectief onderhandelen is het begin van een gecontroleerde economie —„geleide economie”, is een moderne en zachter-klinkende terminologie— en als zodanig een milde vorm van dictatuur.

Het derde punt is de staking. Sommige stakingen zijn nationaal van aard. De beste manier om ze te voorkomen is ze onnodig en ongerechtvaardigd te maken door het oprichten van een machinerie, waarmee arbeidsgeschillen in der minne kunnen worden geschikt. Het moet tot de plicht worden gemaakt van iedere werkgever en werknemer om de uitkomst van deze machinerie stipt na te leven.

Deze suggesties zijn niet anti-vakbond en kunnen ook niet als zodanig worden geconstrueerd. Zij zijn slechts de toepassing op de vakbeweging van de traditie, dat een bepaalde klasse niet mag regeren over een andere en dus ook niet de arbeidersklasse over de ondernemers. Onze democratische principes verzetten zich tegen een monopolie. Dit geldt voor het bedrijfsleven, zowel als voor de arbeidersbeweging.

J. B. B.