

„Planned retirement“:

PENSIONNERING ALS BEGIN VAN NIEUW LEVEN

„Shell Magazine“ snijdt belangrijk onderwerp aan:
— Enkele ervaringen en raadgevingen —

Op de Londense— en Haagse kantoren van de B.P.M. is een onderwerp aan de orde gekomen, dat wordt aangeduid met de woorden „Planned retirement“, „beraamde pensionnering“.

Wat wordt hiermede bedoeld? Men zou deze omschrijving kunnen geven: het tijdig maken van plannen, omtrent bezigheden, na volbrachte diensttijd. Misschien, dat een van onze lezers een kernachtige, Nederlandse uitdrukking weet, die de Engelse kan vervangen. „Beraamde pensionnering“ is een verzinsel van de „Uitlaat“-redactie.

„The Shell Magazine“ publiceerde onlangs een inleidend artikel over dit onderwerp, dat zeker de belangstelling ten volle waard is. We zullen de inhoud verkort weergeven, ontleend aan de „B.P.M.-Kroniek“.

Velen, die aan hun jeugd terugdenken, komen tot de erkenning, dat onze werkelijke vrijheid een einde nam op de dag, dat we voor het eerst op de schoolbank plaatsnamen. Onze schooltijd moge gelukkig zijn geweest, onze loopbaan interessant en succesvol: diep in ons is een verlangen naar vrijheid blijven leven, dat zelfs de langdurigste vakantie niet heeft kunnen bevredigen.

Vergissing

Sommige jongeren zijn misschien geneigd in de beëindiging van een loopbaan min of meer een terugkeer te zien naar de zorgeloze jaren van de eerste jeugd.

Natuurlijk is dit niet juist. Onze tweede vrijheid zal minder absoluut zijn dan die van de eerste kinderjaren. Economische factoren, verplichtingen jegens anderen enz. zullen een belangrijke rol spelen. Natuurlijk zal het ook van onszelf afhangen, wat we van onze nieuwe vrijheid weten te maken.

Als we tenslotte aan het eindstation komen van de lange reis, die op die eerste wonderlijke schooldag begon en die zal eindigen, als we voor het laatst de hand schudden van onze welmenende collega's, zijn we niet meer dezelfde persoon, die eens met zulk een levendige belangstelling door het coupé raam naar buiten keek. Het uitzicht is ons minder gaan boeien, naarmate we ons in de trein hebben leren bezighouden of er kameraadschap met onze mede-reizigers is ontstaan.

Nieuw leven

Om van onze beeldspraak af te stappen: op de dag, dat we het werk neer-

leggen breekt er voor ons een nieuw leven aan en het zou een ernstige dwaling zijn dat leven als een langdurige vakantie te beschouwen. Zelfs al was het zo, dan zou men toch een plan moeten opmaken. Want wie zou ook maar voor korte tijd met vakantie gaan zonder er een idee van te hebben, waar hij heen wil, of wat het hem zal kosten? In feite echter moet dit nieuwe leven, wil het gelukkig zijn en een gezonde basis hebben, méér zijn dan een lange vakantie.

Het moet meer het karakter van een carrière hebben: een nieuwe carrière, die lang tevoren zorgvuldig moet worden overwogen en waarvoor men nooit te vroeg in de leer kan gaan. Onverschillig of een mens voor zijn levensonderhoud moet werken of niet: aan werk zal hij altijd behoefte houden. Geest en lichaam moeten zich, wil men ze gezond houden, behoorlijk kunnen blijven bezighouden en als de bezigheden van 30 of 40 jaar plotseling wegvallen, moeten er andere voor in de plaats worden gesteld.

Er is geen grond voor de veronderstelling, dat we nieuwe interessante bezigheden voor het grijpen zullen vinden op het ogenblik, dat we ons werk neerleggen, tenzij we jaren tevoren terdege onze gedachten hierover hebben laten gaan. Het is nooit te vroeg om de belangstelling op te voeren voor de dingen, die het best bij onze persoonlijkheid passen en waarvan mag worden verwacht, dat geest en lichaam er naderhand wel bij zullen varen. M.a.w., waarom zouden we niet reeds nu daarmee een aanvang maken?

Doel van dit eerste artikel (in „The Shell Magazine“) was niet alleen de gedachte van „planned retirement“ te ontwikkelen, maar ook om iets van de ervaringen van gepensioneerden te vernemen, zodat het jongere geslacht hiermede eventueel zijn voordeel kan doen. In dit verband is het interessant te weten, hoe deze oud-employé's hun tijd doorbrengen, welke moeilijkheden ze hebben ondervonden en welke adviezen ze kunnen geven.

Ervaringen en adviezen

Om de bal aan het rollen te brengen wendde de redactie van „The Shell Magazine“ zich tot een paar oud-collega's. (We mogen gevoelig aannemen, dat de ervaringen van gepensioneerde K.P.M.-ers die van de B.P.M.-mensen dikwijls zullen dekken. Red. Uitlaat). Een van hen moest om gezondheidsredenen op vrij jonge leeftijd de dienst verlaten en het is daarom niet te verwonderen, dat financiële problemen bij hem een tamelijk grote plaats innamen. Hij gaf een aantal adviezen, die hier voor het merendeel volgen:

1. Noteer inkomsten en uitgaven vóór men de dienst verlaat. Maak een raming van het inkomen na ontslag, bereken in welke mate uitgaven zullen dienen te worden besnoeid en tracht de uitgaven reeds vóór het ontslag langzamerhand te drukken.

2. Pas het leven — na ontslag — meteen aan aan het niveau, dat na deze besnoeiing mogelijk blijft.

3. Begin tijdig met het tot ontplooiing brengen van liefhebberijen, zodat men zich na volbrachte diensttijd gemakkelijker hieraan kan gaan wijden.

4. Een plotselinge beëindiging van het werk moet niet worden gevolgd door een beëindiging van iedere geestesinspanning. Houd b.v. een dagboek bij. De overgang naar het nieuwe leven zal genoeg interessante voorvallen meebrengen om deze te noteren en men kan dan tevens verdere plannen neerschrijven en verduidelijken.

5. Onthoud, dat ontslag nooit tot gevolg mag hebben, dat moeder de vrouw het in de huishouding zwaarder krijgt. Wees bereid een groter deel van de huishoudelijke verantwoordelijkheid over te nemen.

Terloops zij nog opgemerkt, dat deze oud-B.P.M.-employé allerm minst aan het kniezen is gegaan. Hij had zich geheel en al met de aangelegenheden van de plaats zijner inwoning vertrouwd gemaakt en was een energiek lid van de Gemeenteraad, die om zijn kennis van zaken ten eerste werd gewaardeerd.

De tweede gepensioneerde behoorde tot een geheel andere categorie. Deze verliet pas kortgeleden de dienst op de normale leeftijd en verkeerde dus nog in het „overgangsstadium”. Het bleek evenwel, dat hij met betrekking tot zijn pensioentijd zijn plannen goed had opgezet en dat hij precies wist, wat hij met zijn vrije tijd zou aanvangen.

Evenals zijn collega (van hierboven) legde hij de nadruk op het financiële aspect en hij ried hen, die de pensioengerechtigde leeftijd naderen, aan om zich goed te beraden over de belegging van hun geld, teneinde een veilige aanvulling van hun inkomsten te verzekeren. Ook hij achtte het vooral van belang, dat men geestelijke bezigheden bleef verrichten. „Tuinieren kan erg prettig zijn”, zo schreef hij ongeveer, „maar als enig tijdverdrijf van elke dag verliest het zijn aantrekkelijkheid. Bovendien



Oppasser I. S. Tijan van de afd. VRV/HK vierde op 17 Maart j.l. zijn 35-jarig jubileum bij onze Maatschappij.

zult U naarmate U ouder wordt aan een minder inspannende liefhebberij de voorkeur geven. Als U belang stelt in kunst —bijv. muziek, literatuur, schilderkunst— zal het U niet moeilijk vallen en een hobby te vinden”.

Hijzelf vond zijn genoegen in fotograferen, modelmaken, boeken verzamelen en boekbinden.

Zijn conclusie was, (vrij vertaald):

De twee dingen, waar het in Uw nieuwe leven vooral op aankomt, zijn:

1. een verzekerd bestaan,
2. een belangstelling, die bij het klimmen der jaren de geest levendig houdt, zodat men niet met een somber gezicht bij de haard op het einde gaat zitten wachten.

De redactie van „The Shell Magazine” tekende hierbij nog aan, dat zij de waarschuwing omtrent het tuinieren wel de overweging waard acht. Er is een groot verschil tussen het tuinieren op een mooie zomeravond of gedurende een paar uur tijdens het weekeinde (dus als tijdverdrijf na drukke werkzaamheden) en het tuinieren, dat een volle werkdag in beslag neemt. De toekomstige tuinier zal zijn volle aandacht moeten schenken aan de grootte van de tuin, die hij wil gaan verzorgen en zich dienen af te vragen, of de fysieke inspanning niet te zwaar zal zijn. Voorts zal men terdege rekening moeten houden met klimaat in Europa en de vele korte dagen, die het jaar daar telt, waardoor men vaak tot werkeloosheid zal zijn gedoemd.

Ook de redactie van „de Uitlaat” houdt zich evenals die van de „B.P.M.-Kroniek” voor commentaar van belangstellende lezers aanbevolen.

Nieuwe zeesluis te Antwerpen

De verbinding van de Schelde met de havendokken te Antwerpen voor zeeschepen, zowel als voor Rijn- en binnenschepen, heeft plaats door verscheiden schutsluizen van verschillende afmetingen en ouderdom. Voor de aansluiting van de nieuwe Noordelijke havendokken met de Schelde werd in 1928 de grote sluis aan de Kruisschans voor zeeschepen in bedrijf gesteld. De nuttige lengte daarvan bedraagt tussen de rollendeuren 70 meter, de breedte in de schutkolk 35 meter en de diepte op de drempels 14.50 meter bij normaal hoogwater.

De toenemende bedrijvigheid in de nieuwe Noordelijke havendokken en de zeer aanzienlijke vertragingen, die Rijn- en binnenvaart ondervinden bij de oudere meer stroomopwaarts gelegen sluizen, maakten de bouw van een nieuwe zeesluis bij de Kruisschans noodzakelijk.

De bouw van deze nieuwe grotere sluis is, naar men ons meldt, thans aanbesteed en zal, naar mag worden verwacht, dezer dagen worden opgedragen aan de laagste inschrijver: de constructie-firma Frankignoul uit Luik voor een bedrag van 37 miljoen gulden.

De nieuwe schutsluis zal groter zijn dan de eerste Kruisschanssluis. De lengte zal bedragen 360 meter, de breedte van de schutkolk 45 meter terwijl de diepte op de drempels, evenals bij de bestaande sluis 14.50 meter bij normaal hoogwater zal bedragen.

De firma Frankignoul is o.m. bekend door de uitvoering van de grote tunnel onder de Schelde in Antwerpen. De nieuwe zeesluis zal vermoedelijk binnen twee en een half tot drie jaar in bedrijf worden genomen.



't Wordt tijd, dat we hier een recreatie-centrum krijgen.

Dit is no. 6 - zesde 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.,
DJAKARTA.



Dit nummer bestaat
uit 8 paginas.



„Planned retirement”.



NW Guinea na de oorlog (II)



De stranding van de „Reynst”.



Leiding geven.

De stranding van de Reynst

Ondanks alle goede wensen op de receptie aan boord van de „Reynst” op 1 Januari 1951 uitgesproken, is het met dit schip slecht gelopen. Het is zelfs geheel vergaan, tengevolge van een stranding op een onbekend rif in de Golf van Boni, onderweg van Paloppo naar Boeton. Wij besluiten deze serie verhalen van de heer De Roever met het relaas van de pogingen, die werden aangewend om de „Reynst” vlot te brengen.

Na op 17 Januari 1891 van Makassar te zijn vertrokken op de 1e K.P.M.-Molukken afvaart, deed de *Reynst* achtereenvolgens volgens dienstregeling Bonthain, Boeloeomba, de Salayer-archipel, Balanipa, Palima en Paloppo aan. Op 21 Januari ankerde het schip ter rede van laatstgenoemde haven. Om half elf in de ochtend vertrok het en zette koers om de Golf van Boni uit te lopen, met de bedoeling om rond de riffen, die ten Westen van Hoek Lamoe-loe liggen, te sturen en zo verder naar Boeton te varen.

Kapitein was ziek

De kapitein van de *Reynst* was al een paar dagen ongesteld, hoewel niet zodanig, dat hij de dienst geheel aan 1e stuurman De Roever overliet. Hij bemoeide zich nog overal mee en had ook bij vertrek van Paloppo de koers op de kaart afgezet. Overigens lag hij de hele dag in de kaartenkamer op de brug en trok zich van de werkzaamheden aan boord niets aan. 's Middags en 's avonds vertoonde hij zich ook niet aan tafel.

Toen 1e stuurman De Roever des avonds om acht uur de wacht aan de 3e officier overgaf, gaf hij hem o.a. opdracht om te elf uur de kapitein te vragen, of er koers moest worden veranderd, daar dit op de kaart stond aangegeven. Om middernacht op de brug komende om de hondenwacht over te nemen, stuurde de *Reynst* echter nog steeds dezelfde koers, ofschoon het schip volgens de berekeningen al veel Oostelijker had moeten zitten. De kapitein riep van de kaartenkamer uit, dat de koers moest worden veranderd tot ZO½O, doch kwam zelf niet op de brug. In het Oosten was vaag en nevelig hoog land te zien, doch ongeschikt om er een betrouwbare peiling op te nemen. Toen stuurman De Roever om een uur 's nachts even in de kaartenkamer kwam om een blik op de kaart te slaan, ontwaakte de kapitein en beval hem zonder enige bepaalde reden om ZO te gaan sturen. Het uitzicht over het in nabije land werd gaandeweg slechter. Voor alle zekerheid hield De Roever nog een halve streek Zuidelijker. Om kwart voor vier kwam de 3e officier weer op wacht.

Op het rif...

Op dat moment meende De Roever witte strepen op het water te

zien. Hij dacht, dat het een branding was en liet onmiddellijk het roer „hard bakboord” (oud commando) draaien. Ook waarschuwde hij de kapitein, die nu dadelijk op de brug kwam. De kapitein echter kon door de nachtkijker geen witte strepen waarnemen. De koers lag intussen Zuid en de kapitein liet er op doorvaren. Enkele seconden later liep het schip met volle 10--mijls vaart op een koraalrif.....

Lek

Er stond een stijve Westenwind met vrij hoge deining, zodat het schip direct begon te stoten, hetgeen nog verergerde, toen de kapitein de machine volle kracht achteruit liet werken. Na drie kwartier aldus te hebben gezwoegd, kwam de 1e werktuigkundige waarschuwen, dat er water uit de kolenbunkers op de stookplaats drong: een zeker teken, dat het schip lek was, hoewel de peilingen der pompen dit nog niet uitwezen. De machine werd gestopt en de lenspomp op de machinekamer in werking gezet. Niettemin steeg het water onrustbarend. In een kwartier waren de vuren al gedoofd en korte tijd later stond het water in de machinekamer even hoog als buitenboords. Van assistentie was geen sprake.

Schip verlaten

Nu begon men maatregelen voor het veiligstellen van équipage te treffen. Het was geen prettig idee, dat op het nabijzijnde en nog zichtbare land koppen-snellers huisden. De scheepsraad besloot, dat de 3e officier met de stoomsloop en een der laadboten op sleeptouw met enkele passagiers en het Indonesische machinekamer-personeel naar Boeton zou gaan, een afstand van ongeveer 60 mijl. Hij zou de stoomsloop met machinist en een man terugsturen. Daarna zou De Roever met deze sloep trachten de Oostkust van Celebes te bereiken en overland naar Makassar gaan om de stranding te rapporteren. Dit laatste plan viel in duigen. Na het doorkomen van de zeebries begon de *Reynst* verbazend te werken. Het schip kreeg zware slagzij over stuurboord. De overige boten waren al gestreken en werden op behoorlijke afstand ten anker gelegd.

Het schip werd nog niet verlaten. De volgende dag keerde de stoomsloop niet terug. Toen werd besloten het schip te verlaten. De kapitein wilde achterblijven, doch werd er toe bewogen ook het vege lijf te redden. De drie boten werden met vanglijnen aan elkaar verbonden, doch die braken, hoewel de boten desondanks gelukkig dicht bij elkaar bleven.

Nog een stranding

Pas de daarop volgende dag kwam de stoomsloop in zicht, die de boten op sleeptouw nam naar Boeton, waar alle drenkelingen liefderijk werden ontvangen. Een paar dagen later kregen zij gezelschap van de opvarenden van het Duitse barkschip *I. C. Warns*, dat op een der riffen bij Wangi-wangi ten Oosten van Boeton was gestrand. Pas op 8 Februari verscheen de K.P.M.-er *Karang* onder gezagvoerder Blomberg voor Boeton om de schipbreukelingen op te halen. De *Karang* was uit Soerabaia gezonden om de vermiste *Reynst* op te sporen en had het wrak zien zitten.

Opbrengst: 75 cent

Des nachts vertrok de *Karang*. Het bezocht nog de *Reynst*, welk schip inmiddels door de kustbevolking al was gerampokt. Alles was zowat gestolen. Op een vendutie in Makassar werd het wrak later verkocht voor..... 75 centen.

De kapitein werd later wegens het verlies van de *Reynst* door de maatschappij ontslagen. Ook De Roever werd medeschuldig bevonden en werd tot 2e stuurman teruggeplaatst. Hiermede nam hij echter geen genoegen, omdat hij meende aan het verlies van het schip geen schuld te hebben gehad. Later kwam de maatschappij nog op deze beslissing terug, doch 1e stuurman De Roever handhaafde de zijne, dat hij liever de maatschappij ging verlaten. Op 5 Maart 1891 keerde hij naar Nederland terug. Zijn K.P.M.-periode was van korte duur geweest. Later trad hij in dienst van de „Koninklijke West-Indische Maildienst”.

Plan voor atoomschip

Engelse ingenieurs en geleerden op het gebied van het atoomonderzoek zullen de regering binnenkort bijzonderheden verstrekken over het bouwplan en de kosten van een door atoomkracht voortgedreven motor, die krachtig genoeg is om als voortstuwingsbron te kunnen dienen voor een vliegdekschip van de midden-klasse.

Hoewel vroeger werd aangenomen, dat een dergelijke motor niet eerder dan omstreeks 1955 gereed zou kunnen zijn, heeft de voortgang in het onderzoek van de laatste tijd het waarschijnlijk gemaakt, dat men reeds eerder tot resultaten zal komen.

Leiding geven:

Niet verrichtingen leiden, maar mensen leiden

Overall is een dringende behoefte aan leiders: in het bedrijfsleven, in de politiek, in de kerken, in het verenigingsleven; leiders, van hoog tot laag. Cursussen worden georganiseerd en instituten opgericht om leiders te vormen; boeken en tijdschriften worden hieraan gewijd. Maar voorlopig is er een tekort.

Er is een tekort aan leiders, omdat de behoefte aan leiding is gegroeid, omdat het leven gecompliceerder is geworden. Wat een gevolg is van de groei der bevolking en van de toenemende mechanisering. Meer mensen betekent meer contactpunten, meer wrijvingspunten, meer geschoolde leiding en vooral: meer verkeer van mensen, goederen, berichten. De noodzaak van meer overleg en meer contact —in de onderneming en daar buiten, interlocaal en internationaal— is gegroeid met de mogelijkheid daartoe. In deze groeiende samenhang spelen staat en bureaucratie, met een overstelpende hoeveelheid organisaties, een hoofdrol.

Een groot geheel

De samenleving verandert in een revolutionair proces: zij is bezig te groeien van een verzameling van min of meer zelfstandige gebieden en functies tot één groot samenhangend geheel, waar alles wat geschiedt elders doorwerkt en niets van enig belang meer op zichzelf staat. Er moet overall met allerlei feiten en machten en invloeden rekening worden gehouden. De leiding in het bedrijfsleven is overbelast en tegenover de behoefte aan meer leidende krachten staan de zwaardere eisen, welke aan deze gesteld worden. Het is uitermate moeilijk de samenhang van het geheel te combineren

met de steeds toenemende specialisering. Dit behoort tot de taak van de leiders. In de persoon van de leider moeten verenigd zijn kennis van zijn speciale gebied en begrip van het geheel, waarvan het een onderdeel is.

Leiding geven is daardoor een veel meer actieve functie geworden. De dingen gaan niet meer „vanzelf”. Althans, zij gaan niet vanzelf goed. Ze goed te doen eist stuwkracht, leiding. De 18de eeuw, die nog kon geloven aan de stelling der fysiocraten: „Laissez faire, le monde va de lui même” en de 19de en het begin der 20ste eeuw, waarin dit dogma nog een steeds zwakker wordende naklank had, behoren tot de volmaakt verleden tijd.

Maar de grootste moeilijkheid van het leiding geven ligt toch nog elders. Leiding geven is niet, althans niet alleen, een gespecialiseerde functie uitoefenen, niet bepaalde verrichtingen leiden, maar mensen leiden. Leiding gaat van mensen uit en naar mensen toe; mensen moeten deze leiding aanvaarden, d.w.z. innerlijk aanvaarden en omzetten in daden.

Ont-menselijking

Degene, die werkelijk leiding moet geven, moet een appel doen op de mens. En de mens is niet een aantal functies; hij is een levend wezen, een geheel. Hij

is niet —wat men vroeger veelal dacht, of in de praktijk van hem maakte— een wezen verdeeld in verschillende compartimenten: één economisch, één technisch, één politiek, één huishoudelijk, enz. waarbij bij enkelen soms ook nog een godsdienstig compartimentje kwam. Naast elkaar en los van elkaar bestaande functies — maar functies van wat, of van wie? De toenemende mechanisering en specialisering verscherpte dit verdeeld-zijn, dat een ont-menselijking is. De gevolgen daarvan, welke onze generatie thans ondervindt, hebben het wel algemeen bewust gemaakt, wat oorspronkelijk slechts enkelen inzagen: dat dit proces van ont-menselijking betekent innerlijke leegte, innerlijke chaos, wat op deduur en steeds meer het gevaar van een leeg en chaotisch worden van het maatschappelijke leven meebrengt; een tendenz tot chaos, die alleen door steeds meer organisatie en maatregelen en dwang bedwongen kan worden — zolang als dat gaat.

Dit slechts functie-zijn in een systeem, in een op onpersoonlijke doeleinden gericht mechanisme, betekent het verdringen, of niet tot ontwikkeling komen van de persoonlijkheid; betekent een innerlijk verscheurd zijn, een innerlijke verdeeldheid, een levensleegte, die de mens verlamt en onzeker maakt, hem onbevredigd doet blijven en het leven zinloos doet zijn. Het doet hem zijn toevlucht zoeken in de narcotica van afleiding en vermaak; of in een fatalisme van onverschilligheid en materialisme en onverantwoordelijkheid; of in de aantrekkingskracht van valse leuzen en ideologieën, levensinhoud voorspiegelen in het totale systeem van een almachtige staat. Een tendenz, welke zich ook in de democratie onherroepelijk zal openbaren wanneer hier niet bijtijds en overall en met overtuiging, positieve waarden tegenover gesteld worden.

Doel op zichzelf

Deze positieve waarden kunnen alleen hierin gelegen zijn, dat het onpersoonlijke overwonnen wordt door het persoonlijke. Dit betekent de in praktijk gebrachte erkenning, dat de mens niet alleen een gespecialiseerd middel is tot een buiten hem liggend, onpersoonlijk doel, maar ook een doel is op zichzelf. Dat in zijn werk ook de mens tot zijn recht moet kunnen komen; dat de individuele mens, de mens, met welke men te maken heeft, een geheel is, een persoonlijkheid en dat al zijn functies uiting zijn van die persoonlijkheid. Hij kan zijn werk — als arbeider, maar ook als leider — alleen goed verrichten, wanneer zijn arbeid, ook zijn gespecialiseerde arbeid, voortkomt uit zijn persoonlijkheid en daardoor gedragen wordt. De leider geeft alleen dan goede en werkelijke leiding, wanneer hij in de ander de persoonlijkheid erkent, eerbiedigt en zoveel mogelijk ontwikkelt; wanneer hij de ander, in positieve zin, raakt in zijn persoonlijkheid. Alleen hierin kan het bewustzijn van verantwoor-

Slot: zie pag. 8



Uit Padang ontvingen wij deze foto van het agentschapspersoneel, die werd gemaakt ter gelegenheid van het 25-jarig jubileum van klerk I Moetalib (midden).

TENNIS:

K.P.M.-B. weér verslagen

Wij hadden het inderdaad niet vermis, toen wij een bang gevoel kregen bij het optreden van de „Internatio“-ploeg. Onze gasten, grote en breedgeschouderde jongens, betraden de „court“ met een zekerheid, welke weinig goeds voorspelde. Niettemin startten wij met een stille hoop op een 2-3 nederlaag (sedert de oprichting der tennisafdeling staan wij steeds op zeer gespannen voet). Het begin was fortuinlijk tot een overwinning kwam het helaas niet.

Jo van der Schilden, met lichte griep en zonder echtgenoot aan het lijntje ter aanmoediging (de Ophir dobberde tussen Belawan en Singapore), ramde en sloeg op de haar toevertrouwde wijze alle venijnige balletjes weg.

Van Santen completeerde de „mixed“-double en kweet zich uitstekend van zijn taak. Wel zouden wij gaarne zien, dat hij bij de „service“ zijn mond sloot. Gasten zouden wel eens de indruk kunnen krijgen, dat alle K.P.M.-ers zo'n grote mond hebben. Het overwicht van deze „mixed“-party manifesteerde zich in de uitslag: 6-0 en 6-2 in ons voordeel.

Millie Heesterman, speelde met een gemak en gratie, welke ons in extase brachten. Overigens heeft het de Keuze-commissie heel wat overredingskracht gekost om haar voor deze kamp disponibel te krijgen. Zij mompelde iets van „geen wedstrijdroutine“ en „planken-koorts“.

Tineke van Altena, die naast tennis bovendien aan zeilen, badminton en

pokeren doet (welk een veelzijdigheid) had uitdrukkelijk geconditionneerd, dat zij slechts voor een overwinning borg kon staan, wanneer zij uiterlijk 9.30 v.m. mocht beginnen, zulks vanwege de hitte. Onze stopwatch stond op 9.11 toen zij begon en er woei een heerlijk, koel briesje. Na haar (verloren) partij zaten wij een ogenblikje bij Tineke, wachtend op commentaar. Zij sprak over de gezellige Jachtclub, gebrek aan geroutineerde zellers en het slechte weer van de laatste dagen, doch over tennis niet.

Fels en Schwartz, konden het tegen speltechnisch sterkere tegenstanders niet bolwerken en capituleerden met 6-4 en 6-3. Een geslagen en gebroken Fels deed hierna de Tenniscommissie de suggestie aan de hand, om in het vervolg zeker minstens een maand tevoren met een vaste partner te oefenen.

Peters, de Vrachtsaken-expert trad zeer doelbewust binnen de lijnen voor de herensingle. De K.P.M.-er vocht als een leeuw doch zijn tegenstander toonde geen consideratie en wij zullen (als zeer hoge exceptie) geen cijfers publiceren.

Gewapend met bloecnote en potlood beslopen wij Peters en wel begrijpende, dat hij ge-„Uitlaat“ zou worden, begon het slachtoffer eigener beweging zijn overtuigend pleidooi: „Ja maar, iedere andere eerste-klasse had mijn partij stellig verloren. Bovendien, vinden jullie het zo erg, dat ik deze ene partij heb verloren“?

De „Uitlaat“-lezers mogen deze gewetensvraag beantwoorden, want dat is lekker onze bagian niet.

K.P.M. - groeten via Wereldomroep

Over het voor de K.P.M.-bestemde programma van Radio Nederland d.d. 21 Februari j.l. schreef kapitein Zweegman in een telegram via Scheveningen-Radio naar Hilversum:

„.....Op „OROBAAI“ uitstekende ontvangst gehad op 8° N. 107° O. Hartelijk dank van Orabaianen“.

Mevr. Zweegman, Johan van Limbrechtstraat 9 te Driebergen heeft eveneens een telegram van haar echtgenoot ontvangen. Zij schreef aan Radio Nederland:

„.....Zij hebben alles heel goed verstaan en waren erg enthousiast. Dat was prettig te horen.“

Kapitein A.J. Bakker, gezagvoerder het s.s. „KARSIK“ schreef Radio Nederland per luchtpost uit Bangkok:

„.....Ook namens mijn officieren zeg ik U hierbij hartelijk dank voor de door U verzorgde uitzending, die in Bangkok, zeer goed werd ontvangen“.

Opslag

Vrouw: „Wat zei je chef vandaag, toen je hem om opslag vroeg?“.

Man: „Hij was als een lam“.

Vrouw: „Wat zei hij dan?“

Man: „Bèèèè“.

Pharmagraph.



Het nieuwe vrieshuis op Priok nadert zijn voltooiing.

◇ Op Donderdag 8 Maart j.l. vertrok het m.s. **Oranje** uit de haven van Tandjung Priok met bestemming Amsterdam met de volgende K.P.M.-ers aan boord: de gezagvoerders J. W. Uilenberg (E.V.) en A. Spaans met echtgenote en twee dochters (E.V.), (embarkement te Medan) adjunct-chef K. O. Ruygrok met echtgenote (E.V.); empl. mevr. M. N. H. Donleben-Lendsdorp (E.V./Pensioen); de jongedames Ch. en M. van Dam, (dochters van adjunct-chef Van Dam); de empl. Ph. M. Meuleman (E.V./Pensioen), S. C. Boss (E.V.), J. M. Monné (E.V.), alsmede W. H. Burgemeestre met echtgenote, zoon en dochter (E.V.) de 1e stl. A. F. de Bruyn (E.V.), en C. van der Kleyn (E.V.), 2e wtk. J. G. P. Scheltens met echtgenote, drie dochters en drie zoons (E.V.) en de 3e wtk. H. J. Nahuyzen (Ontslag). Te Singapore embarkeerden op deze **Oranje** gezagvoerder J. Hamerslag en de 1e stm. K. Boswijk (E.V.).

◇ Het ladingvervoer (in de lijn 57) van de havens op de Oostkust van Borneo naar havens ten Westen van Surabaia blijft achter bij de verwachtingen, zodat met een 14-daagse verbinding kan worden volstaan. De dienstregeling onzer maatschappij is in die zin aangepast.

Het grotere ladingvervoer op het traject Kl. Sunda-eilanden-Surabaia v.v. en de wenselijkheid om Timor-Dilly definitief in lijn 51 op te nemen, heeft ook een wijziging in de dienstregeling op genoemde lijn tengevolge gehad.

◇ Op 8 Maart j.l. arriveerde met het lijnvliegtuig te Singapore uit Nederland 1e stm. P. Hoogkamer, die in Nederland zijn gezinscheidsverlof had doorgebracht.

◇ Het vierde en laatste scheepje uit de serie van vier motorvrachtscheepjes der **Sungei-klasse**, de

k. p. m. - JOURNAL

Sungei Panai, is op 13 Maart j.l. met goed gevolg te Belawan Deli gelost.

◇ Op 14 Maart j.l. vertrok met het lijnvliegtuig onze directeur de heer H. Harinck voor dienstreis naar Nederland.

◇ Van ons Amsterdam-kantoor werd het droeve bericht ontvangen dat de gepensioneerde gezagvoerder der maatschappij, de

heer M. H. J. A. Corten op 6 Maart j.l. te Scharn-Heer (Limburg) plotseling is overleden. Wijlen de heer Corten had de maatschappij in Februari 1947 met pensioen verlaten; het laatste schip waarover deze zeer geziene gezagvoerder het commando voerde was het s.s. **Roggeveen**, dat in Surabaia in Februari 1942 voor de Japanse inval werd vernield.

DIAGRAMMEN voor AFSTANDBEPALING

Door gezagvoerder C. D. Caalen is een diagram geconstrueerd, dat kan worden gebruikt om op eenvoudige wijze de afstand van een top tot het schip te bepalen, wanneer de hoogte van de top aan boord is gemeten en de berghoogte (uit de kaart) bekend is.

Een uitgewerkt voorbeeld op het diagram toont op duidelijke wijze het gebruik hiervan aan.

Gaarne betuigen wij langs deze weg onze dank aan gezagvoerder Caalen voor het nauwkeurige werk, dat hij heeft geleverd. Wij volstaan met de onder volgende opmerkingen.

- 1e. Voor afstanden tot 30 zeemijlen is deze methode zeker tot binnen 0.5' nauwkeurig. Voor grote afstanden willen wij de nauwheid tot op 1' stellen, doch in de praktijk zullen afstanden groter dan 60 mijl weinig voorkomen en in het algemeen is een nauwkeurigheid van 1' dan ook zeker voldoende.
- 2e. Volledigheidshalve willen wij opmerken, dat het meten van de hoogte van een bergtop boven de kim het nauwkeurigst kan geschieden met een nachtoctant. Men mete dan de positieve- en ook de negatieve hoogte (als rechtstreeks gezien beeld resp. kim en top te gebruiken) en neme hiervan het gemiddelde. Een andere correctie behoeft dan niet te worden toegepast. Is de top erg vaag en de kim goed, dan is de meting van de negatieve hoek (top rechtstreeks gezien) vaak veel beter dan de positieve (tengevolge van de licht-absorptie in het glas der beide spiegels).

De chef van het Nautisch Instituut.
(w.g. F. A. Moerdijk)

Nederland op 5e plaats

Terwijl geen scheepsbouw-cijfers bekend zijn van China, Sovjet-Rusland en Polen zijn volgens het jaar overzicht van „Lloyd's“- in het jaar 1950 over de gehele wereld 1.013 koopvaardij-schepen van stapel gelopen, tot een gezamenlijke tonnage van 3.492.876 ton. Dit was 361.071 ton meer dan in 1949, o.m. tengevolge van het feit, dat voor het eerst na de 2e Wereldoorlog ook Duitse scheepsbouw-cijfers werden meegerekend. (154.506 ton).

Engeland bouwde van dit totaal 275 schepen (1.324.570 ton) en bereikte daarmee tevens een recordcijfer voor de laatste 20 jaren, dat slechts werd benaderd door de 1.271.000 ton, die in 1942 van stapel liepen.

De voornaamste andere scheepsbouwende landen in 1950 waren (in genoemde volgorde) Amerika (437.031 tons), Japan (dat met 347.945 tons thans vast op de 3e plaats staat), Zweden (347.982 tons), Nederland (228.118 tons, hetgeen 58.823 tons meer was dan in 1949), Frankrijk (180.846 tons), W. Duitsland (134.506 tons), Denemarken (125.490 tons) en Italië (107.464 tons).

Nederland behoorde niet tot de landen, die schepen van meer dan 15.000 tons bouwden. Daarentegen staat Nederland op de tweede plaats (achter Engeland), wat het aantal der te water gelaten schepen betreft, n.l. 120 in 1950. Het wordt gevolgd door Japan (97 schepen), Zweden (63 schepen), Noorwegen (57 schepen), Amerika (52 schepen), en verder Frankrijk, Canada, Denemarken, Italië en België.

Motorschepen vormden 61% van het wereldtotaal.

Nieuw-Guinea (Irian) in en na de oorlog

Vele goede havens en ligplaatsen;
Opneming werd mogelijk
(Slot)

In het vorige artikel over dit onderwerp gaven wij een kort overzicht van het verloop van de krijgsacties in en rondom Nieuw-Guinea en het aandeel, dat Nederland daarin heeft gehad. Wij besluiten deze aantekeningen (ontleend aan het „Marineblad” van November 1950) thans met bijzonderheden over de algemene wederopbouw van het gebied, zoals die na de oorlog ter hand werd genomen.

L.S.T.'s

Bij hun opmars naar de Philippijnen hadden de Amerikanen enorme hoeveelheden oorlogsmateriaal achter gelaten in Hollandia, op Biak en op Morotai. Hieraan bestond overal in de Indonesische archipel grote behoeften.

Zo verschenen al spoedig op de Noordkust van Nieuw-Guinea L.C.I.'s („Landing Craft Infantry”) en L.S.T.'s (Landing Ships for Tanks) van de (voormalige) Gouvernementsmarine om installaties, wegebouwmachines en grote hoeveelheden bouw materiaal te laden en naar elders in de Indonesische archipel te vervoeren.

Genoemde schepen zelf waren in Manila aangekocht van de Amerikaanse marine, ter vervanging van de vloot van de Gouvernementsmarine, die op de *Zuiderkruis* na, geheel verloren was gegaan.

De L.S.T.'s — bakbeesten van 5.300 bruto tons — zijn geheel electrisch uitgerust en eisen geschoold personeel voor de machinekamer en zeer bekwame mensen op de brug. Dit in de oorlog ontstane type schip is gebouwd om met een 4 tot 8 mijls vaart, afhankelijk van de bekwaamheid van de gezaghebber en de toestand van het strand, de wal in te lopen, al kan het ook „gewoon aan een steiger” meren. Wanneer het vooruit aan de grond zit, worden twee deuren electrisch-hydraulisch geopend, waarna de z.g. „bow-ramp” wordt afgevierd. Dit is een zware, rechthoekige plaats, die in gesloten toestand de opening van het voorschip waterdicht afsluit en in afgevierde toestand dienst doet als oprit voor over te voeren tanks of voertuigen.

Sorong

Mede dank zij de aanwezigheid van deze L. S. T. 's konden op iedere reis grote hoeveelheden goederen naar plaatsen in en buiten Nieuw-Guinea worden gebracht. Op

Nieuw-Guinea zelf werd de wederopbouw energiek ter hand genomen. Babo, het centrum van de in het vorige artikel genoemde N. N. G. P. M. in de MacCluer-Golf — van waaruit voor de oorlog verschillende onderzoeken hadden plaatsgevonden — was door de Japanners geheel verwoest. Het kostbare vliegveld bleef niet gespaard.

Nadat was besloten om Babo niet meer op te bouwen, verlegde de N. N. G. P. M. haar activiteit naar de omgeving van Sorong, een plaats, die thans weer geregeld door onze K.P.M.-lijnschepen wordt aangelopen.

Tegenover Sorong, aan de vaste wal en op ongeveer 50 k.m. het Nieuw-Guineasche binnenland in, ontstond het oliecentrum Klamono. Een autoweg werd door het oerbos aangelegd van de haven Sorong naar het boorterrein. Langs de weg loopt de oliepijpleiding. Nadat de vestiging Sorong in de vorige eeuw uit veiligheidsoverwegingen was verplaatst naar het tegenover gelegen eilandje Sorong, stond er later nog één huis van de zendeling. Binnen enkele jaren na het openleggen van het olie-terrein werkten en woonden niet minder dan bijna 1.000 Europeanen en ongeveer 10.000 Indonesiers en Papoua's te Sorong op bij het boorterrein.

Bebakening

Vanzelfsprekend moesten ook de vaarwateren naar Sorong zodanig worden verbeterd, dat, de grote tankers en andere schepen veilig van en naar de olie-afscheeperven konden varen. In Straat Sele kwamen niet minder dan 21 kustlichtjes met acetyleen als lichtbron. De behandeling van deze „vuren” geschiedt van Sorong uit.

Voor de oorlog werd Straat Sele reeds bevaren door de schepen van de Gouvernementsmarine en de N.N.G.P.M. en lang werden de kust-riffen bakens opgericht, die

bestonden uit een paal, waaraan een geschilderd benzine-blik was bevestigd. Deze bebakening voldeed zeer goed, maar was uiteraard niet voldoende voor het bevaren van deze bochtige straat bij nacht.

Het wachten is thans op de verdere ontwikkeling van het grote eiland Nieuw-Guinea. Mocht de economische toestand van de wereld beter worden dan is opname in het wereldverkeer slechts een kwestie van tijd. De ligging van het eiland ten opzichte van grote exportgebieden als Japan, Australië, Amerika en China is gunstiger dan Java.

Zeeverkeer voor de oorlog

Voor de laatste Wereldoorlog liepen naast diverse verbindingen van K.P.M. de volgende buitenlandse lijnen reeds langs de Noordkust van Nieuw-Guinea: De South-Africa (Millars) Line van Kaapstad over Singapore, de Philippijnen en terug naar Kaapstad; de Burns Philps Line van Sydney over Rabaul, Manila, Hongkong naar Saigon en terug naar Sydney; de Messagerie Maritimes van Sydney, over Rabaul, Noumea, Haiphong naar Saigon en terug naar Sydney; de Eastern & Australian S.S. & N. Co. van Melbourne over Rabaul, Manila naar Hongkong en terug naar Melbourne en langs de Zuidkust de Osaka Shosen Kaisha van Japan over Rabaul, Nieuw-Zeeland naar Cebu en terug naar Japan en de Australian Oriental Line naar Melbourne over Thursday-Island, Manila naar Hongkong en terug naar Melbourne.

Navigatie

Aangezien Nieuw-Guinea nog niet was opgenomen in het internationale zeeverkeer, bestonden er slechts enkele navigatiemiddelen, zoals vuurtorens, bakens en tonnen. Aan het strand buiten de Merauke-rivier stond een vuurtoren. Ook was er een vuurtoren op het eiland Pandjang voor Fak-Fak en een kleine vuurtoren in de Baai van Manokwari, waarvan de schroefpalen door een schip van de Bebakening en Kustverlichting op een rif in de baai gedraaid en de opbouw door het bebakeningsvaartuig *Albatros* was gebouwd.

In het vaarwater over de bank naar de Merauke-rivier lagen tonnen en verder vond men op verschillende plaatsen officieuze bakens, door het binnenlandse bestuur op verzoek van de Gouvernementsmarine aldaar geplaatst. De N.N.G.P.M. plaatste verschillende bakens in de toegang tot de Etna Baai en Straat Sele.

Slot: z.o.z.

De havens

Was hiermede Nieuwe-Guinea belangrijk ten achter bij de Oostelijke bureu: juist andersom stond het met de zeekaarten. Met uitzondering van een gedeelte op de Zuidkust zijn de wateren rondom Nieuw-Guinea geheel in kaart gebracht door opnemingsvaartuigen van de Koninklijke Marine.

De havens van Nieuw-Guinea zijn alle natuurlijke havens. Manokwari bezit een prachtige, beschutte ankergelegenheid in gemiddeld 30 m. water. De oorspronkelijke houten steiger is vervangen door een dam, waaraan ook grote schepen kunnen meren, daar aan de buitenkant ruim 10 m. water staat. Bij het meren aan de steiger, die aan de kop 20 m. breed is, dient gebruik te worden gemaakt van een anker en werp.

Het binnenlopen van de Meraukerivier is afhankelijk van de waterstand op de bank, welke voor de ingang van de rivier is gelegen. Toch kwamen voor de oorlog geregeld schepen van de K.P.M. met 48 tot 53 d.m. diepgang naar binnen, waarbij uiteraard op hoog water moest worden gewacht. Er zijn in Merauke drie steigers, n.l. een aanlegsteiger voor sloepen, een pontonsteiger en 1.400 meter bovenstrooms de z.g. „oceaasteiger”, welke 100 m. lang is en waarlangs $4\frac{1}{2}$ m. water (op z'n minst) staat.

Als men aan de benedenloop van de Digoel of in het Noordelijke deel van de Prinses Mariannestraat voldoende hoge grond zou kunnen vinden voor opslagloodsen, zouden deze streken nog gunstiger zijn als overlaadhaven dan Merauke. De Digoelrivier verzekert een prachtige verbinding met het binnenland en is zelfs beter bevaarbaar dan de Rijn. In het Noordelijke deel van de Prinses Mariannestraat kunnen de



De Maatschappij heeft een aantal „motor-scooters” aangekocht. Deze kleine Italiaanse motorfietsjes met 125 cc. cilinder inhoud zijn bestemd voor de verschillende diensten in de grotere havens hier te lande. Tijdens een proefrit voor het hoofdkantoor te Djakarta. V.l.n.v. de „transportkoningen” de heren A. Aveling, P. Visser en E. Hernung.

grootste zeeschepen gemakkelijk binnenkomen, met een rustige ligging zowel voor de Zuid-Oost als voor de West-Moesson.

Het voornaamste afscheepproduct zal voorlopig copra zijn, welke wordt gewonnen uit de uitgestrekte klapperbossen op de Zuidkust.

Mocht het achterland van de Etna-Baai voldoende gaan opleveren, dan is deze baai een ideale haven, waar de grootste schepen een rustige ligplaats kunnen vinden. Fak-Fak heeft een goede rede en een veilige ligplaats, maar heeft geen achterland. Ook de voormalige N.N.G.P.M.-nederzetting Babo in de MacCluergolf heeft een goede en veilige haven voor schepen, maar ook hier is het achterland niet belangrijk.

De meerdere malen genoemde Straat Sele met de rede van Sorong in het Noordelijke gedeelte van de straat, heeft een prachtige centrale ligging, daar Sorong aan een kruispunt ligt van de routes van Oost-Australië naar Manila, Hongkong, Indo-China en Siam en van West-Australië naar Japan en van Raboul naar Singapore.

De havens Mega, Sansapor en de Doreh Hoem-Baai op de Noordkust zijn minder geschikt, daar zij open liggen voor de steeds doorstaande oceaandeining. Zij zijn voor prauwen heel goed te gebruiken.

De haventjes Ansoes en Seroei op de Zuidkust van het eiland Japen daarentegen bieden goede beschutting tegen de oceaandeining en liggen alleen open voor de „membrau”, een locale wind, die van het Arfak-gebergte komt en in de Geelvinkbaai zo nu en dan krachtig doorstaat.

Evenals de Digoelrivier op de Zuidkust, is de Memberamorivier op de Noordkust — de grootste rivier van Nederlands-Nieuw-Guinea — zeer goed voor schepen te bevaren. Tot zestig zeemijlen van de monding is de rivier opgenomen en in kaart gebracht, terwijl van het gedeelte verder stroomopwaarts goede schetskaarten bestaan.

2600 mijl kustlijn

Op de 2.100 zeemijlen kustlijn van het vasteland van Nieuw-Guinea en de 480 zeemijlen langs de eilanden treft men dus tal van goede havens en ankerplaatsen aan. Dok- en reparatie-gelegenheid voor de in de toekomst onontbeerlijke vaartuigen, die de kustvaart zullen beoefenen, zijn niet aanwezig en moeten worden gebouwd.

Eer Nieuw-Guinea zover zal zijn, dat het wereldverkeer zich voor het eiland zal gaan interesseren, zal nog zeer veel werk moeten worden verricht.

delijkheid berusten en de wil om zijn arbeid zo goed mogelijk te verrichten; kan ook de vervulling in de arbeid berusten. Leiding is altijd leiding van mensen, met hun eigen gevoelens, belangen, verlangens, ideeën en problemen. Mensen met een bewustzijn van persoonlijkheid, of althans met het verlangen om als zodanig erkend te worden. Dat is: mensen met een ziel — een moeilijk en moeilijk te vatten, maar zeer reëel object.

Leiding geven is mensen vormen. In de praktijk vaak mensen misvormen. Met alle gevolgen van dien; niet alleen dat het werk dan zonder overtuiging en met halve kracht gedaan wordt en de productiviteit beneden het mogelijke blijft, maar ook met het gevolg, dat gevoelens van wrok en weerstand gekweekt worden; dat de mens innerlijk, inplaats van tot een geheel gebonden, ontbonden wordt en deze ontbinding projecteert in de maatschappij. Dat onze maatschappij en onze cultuur op allerlei punten met ontbinding bedreigd worden, is een gevolg van deze innerlijke ontbinding van de mens — een proces, dat vanaf het begin der industrialisatie in gang is.

Wij zijn zover, dat wij ons van deze ontbinding bewust zijn en van de gevaren, welke van daaruit dreigen en dat allerwegen middelen toegepast en overwogen worden om deze tegen te gaan. Wij weten, dat thans wel het meest dringend nodig is: nieuwe binding, vorming van de mens, ontwikkeling van de persoonlijkheid. Dit is de taak van de leiding van hoog tot laag.

En misschien vooral van de lagere leiding, die voortdurend met de mensen in aanraking is. Maar de lagere leiding kan deze taak alleen vervullen, wanneer zij daartoe van boven af opgeleid wordt en wanneer van boven af de daarvoor vereiste sfeer geschapen wordt. Dit is misschien wel, wat thans het meest dringend nodig is: leiding, mensen die leiding kunnen geven, die op grond van hun persoonlijkheid gezag kunnen uitoefenen een gezag, dat gericht is op erkenning en versterking van de persoonlijkheid en van het bewustzijn van verantwoordelijkheid van hen, die aan dit gezag zijn onderworpen.

Werkelijk gezag wordt gaarne aanvaard — er is een behoefte aan, er is een verlangen naar. Omdat uit werkelijk gezag de persoonlijkheid spreekt, die toch als een der hoogste levenswaarden gevoeld wordt.

Leiding geven aan mensen: het meest nodig en de schoonste taak, omdat zonder werkelijke leiding onze samenleving in ontbinding raakt. Maar vooral: om de verantwoordelijkheid, die wij hebben jegens onze mede-mensen. Want werkelijke leiding geven is ten slotte dienen. Dienen, niet alleen van de onderneming, of een andere instelling, of van de maatschappij. Maar ook dienen van hen, die wij hebben te leiden door ze de goede leiding te geven.

Mr J. Bierens de Haaf
in K.L.M.-orgaan
„De Wolkenrider”