

## St. Nicolaas komt!

St. Nicolaas en Zwarte Piet hebben zich ook dit jaar noch door ruzie om het Suez-kanaal en de Soedan, noch door de crisis in Iran laten afschrikken van hun voorgenomen reis naar Indonesië. Ten Hoofdkantore was al bericht ontvangen, dat de Sint en zijn knecht op 30 November a.s. in Djakarta zouden arriveren. Op Woensdag, 5 December d.a.v., aan de vooravond van zijn 365e verjaardag, zullen wij hen in ons K.P.M.-midden in het Logeergebouw mogen verwachten.

St. Nicolaas en Zwarte Piet zullen op die Woensdagnamiddag om 17.00 uur in de eetzaal van het Logeergebouw vertoeven, waar uitsluitend kinderen van leden van het K.P.M.-personeel van 4 tot met 9 jaar met hun ouders, c.q. begeleiders de gelegenheid zullen krijgen gelukwensen aan te bieden. Hoe gaarne de Sint dit ook zou doen, het is hem, in verband met zijn overladen Djakartaanse programma, helaas onmogelijk om geschenken uit te reiken. In exceptionele gevallen, b.v. ziekte van kinderen, is St. Nicolaas bereid om na afloop van de feestviering in het Logeergebouw nog enkele individuele bezoeken aan K.P.M.-kinderen te brengen. Verzoeken hiertoe zijn bij de afd. P.Z. ten hoofdkantore ingebracht, welke ze aan St. Nicolaas heeft voorgelegd. Het is uiteraard de beslissing van de Sint zelf, welke bezoeken hij dan nog zal kunnen afleggen, in het licht van zijn vele andere verplichtingen.

Het transport van de K.P.M.-kinderen naar het Logeergebouw is intussen door de afd. P.Z. al geregeld.

Tegen de tijd, dat deze „Uitlaat” verschijnt, is St. Nicolaas reeds in Djakarta aangekomen, waar wij hem op de voorpagina van dit nummer alvast een hartelijk welkom toeroepen. Naar wat wij er zo van hebben gehoord, zijn er in het afgelopen jaar heel wat K.P.M.-kinderen (en ook K.P.M.-ouders) stout geweest. Wij kunnen derhalve een interessante middag in het Logeergebouw verwachten.

## Vrouw aan boord:

# GEKLEURDE ZWEMVESTEN, KOEIEN EN VOEDINGSGELD

Ik dank Manusputty hartelijk voor de medevoelende woorden tot mij gericht in „Uitlaat” No. 14 en betreur het ten eerste, dat hij zich te oud vindt om mij op de handen te dragen. Misschien heeft hij een jongere collega, die hiertoe bereid is? Ik weeg niet zo erg veel. Het hoeft ook niet elke dag, want tenslotte is mijn eigen man ook nog wel eens thuis, zo tussen twee reizen door en dan doet hij het natuurlijk.

Immiddels heeft hij me, om van de drukte in Djakarta een beetje te bekomen, meegenomen op reis. Dat mag en dat is iets, wat wij op de vrouwen van de walslurpen voor hebben. Wees niet jaloers, dames! Dat is heus geen overbodige luxe. Want om nu slechts één piepklein voorbeeldje te noemen: we hebben nooit eens voldoende tijd om gezellig ruzie te maken met onze mannen. Daarvoor zijn ze meestal te kort thuis, zodat het de moeite niet loont om er zelfs aan te beginnen. Ze verwachten met een hartelijke zoen ontvangen en uitgeleide gedaan te worden en tussen die twee zoenen door wil je ook wel eens een keertje uitgaan en dat kan niet met een nijdig gezicht. Waar mee ik maar wil zeggen, dat zo’n reisje —wat voor ons dus een langere tijd samen betekent— dringend nodig is om ons ongekropt zenuwgestel te ontladen, waarvoor onze echtgenoot natuurlijk de beste gelegenheid biedt.

## K.P.M.-mode

Als je zo zonder een enkel huishoudelijk plichtje aan boord zit, heb je alle tijd eens lekker te luieren en overal op je gemak rond te kijken. Zo kwam ik plotseling een textielsoort tegen, die me zeer bekend voorkwam, n.l. de stof waarmee de zwemvesten voor de passagiers zijn bekleed. In een broek van diezelfde stof gekleed, heb ik n.l. kort-

geleden een meneer zien wandelen. Het model van de broek was weliswaar nogal slobberig en de pijpen, die tot even over de knieën reikten, m.i. een pietsje te lang —wat niet sportief staat— maar dat is tenslotte een kwestie van smaak. Er staat op die stof talloze malen „K.P.M.” te lezen, met ingeweven letters. Die zwemvesten kon ik nu wat nader bekijken en ik moet zeggen, dat ook mij de stof best beviel, alleen is de kleur zo grauw. Dat was me bij die broek ook wel opgevallen, maar ik wist toen niet, of dat wel de oorspronkelijke was. Nu zou ik willen adviseren die zwemvesten met een vrolijker tint te overtrekken, dan hebben ze beslist meer aftrek. Dan zou er misschien een K.P.M.-mode worden gelanceerd. Ik zou er zelf best een zonnepakje van willen maken, als ze b.v. in wit met blauw of in geel met zwart waren uitgevoerd. Je ziet tegenwoordig stofjes met van allerlei er op, tot „I love You” toe en zelfs de mannen dragen overhemden met bloemetjes. Wat een gezellige reclame zou dat bovendien voor de maatschappij betekenen, al die fleurige dingetjes.

## Dierentuin.

Ik begrijp eigenlijk niet goed, hoe dat lelijke spreekwoord over een vrouw en een kip op een schip in de wereld is gekomen. Het is absoluut niet waar. Op deze reis hadden we niet alleen mij —een vrouw dus— aan boord, maar af en toe kreeg ik het gevoel in mijn neus of ik op een boerderij logeerde. Op de dekken reisden karbouwen, paarden, varkens, kortom een hele veestapel mee en op elk uur van de dag en de nacht hoorde ik hanen kraaien en kippen kakelen. Die hanen en kippen behoorden wel niet tot de eigenlijke lading, maar waren bedoeld voor consumptie

Slot: zie pag. 2.

## Slot : Vrouw aan boord.

of werden meegevoerd als verrassingen voor de diverse moeders-de-vrouwen, omdat dat pluimvee elders goedkoper is dan thuis. En niettegenstaande al die kippen en mij, hebben we een paar dagen achterstand ingehaald, zodat we precies op tijd in Djakarta terug waren. Dat dit niet altijd gebeurt, weten alle vrouwen van zeevarenden, want ze hebben allemaal wel eens een keertje op de door de dienstregeling bepaalde dag van binnenkomst tevergeefs zitten uitkijken, of stonden op de zonnige kade om na enkele uren blakeren alleen naar huis terug te keren. Dus uit eigen ondervinding meen ik gerechtigd te zijn, dat lelijke spreekwoord als zijnde een boos gerucht tegen te spreken. Zonder hatelijk te zijn wil ik toch even zeggen, dat ik *niet* op de *Paloh* reisde, dus die zeilpartij kunnen ze ook niet in onze vrouwenschoenen schuiven.

### Voedingsgeld.

Over boze geruchten gesproken. Ingewijden zullen weten, dat wij mogen meevaren tegen voedingsgeld. Nu wil iedereen natuurlijk waar voor zijn geld hebben, dus in dit geval, zoveel eten als je maar mogelijk is. Maar aan boord proberen ze je daar eenvoudig de kans niet toe te geven. Ik voelde tenminste een heel complot tegen me samen-



Aan boord van een K.P.M.-er.  
(„.....en 't bier is best")

spannen. Leg je even argeloos vork en mes neer om een tafelgesprekje te voeren, of alleen maar even om te kauwen, dan zijn deze voor het eten zo nodige attributen plotseling geruisloos verdwenen met je bord er bij en grijp je als je weer wilt verder gaan in het niets. Nadat me dit een paar maal was overkomen, heb ik mijn ellebogen stevig op de tafel geplaatst en mes noch vork meer een onderdeelje van een seconde losgelaten, voor mijn bord volkomen leeg was. Ik heb ook niet meer opgekeken en ook niet meer gepraat aan tafel, want de heren officieren hebben zo hun eigen middelen om je op een geniepige wijze te beïnvloeden. Zij hebben n.l. hun bord al leeg als jezelf pas een paar happen hebt genuttigd en zitten dan demonstratief te wachten op hun koffie, die ze pas krijgen als iedereen klaar is. Ze zeggen, dat ze zo vlug eten, omdat de omstandigheden hun daartoe dwingen. Ze zeggen, dat ze altijd maar aan hun werk denken en aan hun wacht waar ze op tijd moeten zijn en dus ook aan tafel geen rust hebben. Hun plicht zit, als ik het goed heb begrepen, altijd door maar te roepen. Enfin, ik geloof hen niet, want ik heb van dat geroep niets gehoord. Ik hoorde alleen maar kakelen, kraaien, knorren en hinneken en herrie van de motoren, om van het vallen van het anker nog niet eens te spreken.

Krijgen de officieren soms provisie van hetgeen overbleef van ons voedingsgeld? Of eten ze later in hun hut stiekum de restjes op? Of heeft de directie een geheime nota rondgezonden met de bedreiging, dat ze ons voedingsgeld gaan verhogen als we het

antwoord op krijgen. Ik kreeg geen tank ook. Maar ik vind het toch wel goed hier eens in het openbaar de aandacht op te vestigen, opdat alle voor voedingsgeld meereizende dames gewaarschuwd zijn. In ieder geval hebben ze aan mij geen goeie gehad, want zelfs al lieten ze het schip slingeren, zwaaien en bevingen maken zoals een hond, die met zijn staart kwispelt, gegeten heb ik en hoe!

Zo ziet U, dat het tijdens „zo'n reisje mee" voor de echtgenote van een opvarende lang niet altijd rozegeur en maneschijn is. Het ontbreken van maneschijn kan ik de mannen natuurlijk niet kwalijk nemen, zo redelijk ben ik wel en waar zouden ze rozegeur vandaan halen als ze sapi's, babi's en trassi vervoeren. Het is dan ook figuurlijk bedoeld. Maar ik vond wel, dat ze er een beetje rekening mee hadden kunnen houden, dat ik voor mijn rust aan boord was. En dat hebben ze niet. Talloze malen gebeurde het, dat we ergens voor dag en dauw aankwamen en dan gingen ze met ankers gooien, waardoor ik wredelijk en ontijdig in mijn slaap werd gestoord. Toen ik me bij de kapitein hierover beklaagde, zei hij me, dat ik die kwestie met de hoofdwerktuigkundige moest opnemen. Het behoorde, zo zei de kapitein, tot diens taak, de ankerketting met watten te omwikkelen. Maar toen ik bij die hoofdwerktuigkundige kwam, beweerde hij, dat het omwikkelen met watten niet mogelijk was, doch dat de kapitein opdracht kon geven om langzamer te varen, zodat we pas tegen 9 uur of half 10 op de plaats van bestemming zouden aankomen. Toen wist ik waar de uitdrukking „Van stuurboord naar bakboord sturen" vandaan kwam.

Succa.

Dit is no. 16 - zesde jaargang van

## de Uitlaat

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

Dit nummer bestaat uit 12 pags.

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.

In dit nummer :

St. Nicolaas komt

Vrouw aan boord

Soc. verzekering in Engeland

Mijmeringen bij het jaareinde.



Waarom wil jij nu Sinterklaas zijn ...?



## **SPECIALE EN EEN ALGEMENE KAART**

### **DRIE JAAR GEGARANDEERDE COMPENSATIE VAN ONGEVALLEN**

Op 5 Juli 1948 trad de Industrial Injuries Act als onderdeel van het nieuwe Labour-ideaal van staatszorg van de wieg tot het graf in werking. De thans dus drie jaar oude wet heeft een gunstige reputatie gekregen, en, wat zeker meetelt, de financiële lasten er van zijn binnen de begroting gebleven.

De nieuwe wet verving de van 1897 daterende Workmen's Compensation Act (die echter herhaaldelijk is geamendeerd) en maakt een einde aan een systeem van beperking, dat nogal eens onrechtvaardig was. In de eerste plaats valt thans iedereen, die werk verricht, onder de bepalingen van de wet; vóór 1948 waren niet-handarbeiders, die meer dan £ 420 per jaar verdienden, buitengesloten. De grote principiële verandering is echter, dat compensatie niet meer wordt bepaald door verlies van inkomen, maar uitsluitend door de mate van algemene invaliditeit. M.a.w. het is mogelijk, dat een arbeider, die in zijn werk een ongeval heeft gehad, zonder verlies van loon kan blijven doorwerken, maar toch compensatie krijgt wegens verlies van algemene validiteit. Ook de methode voor verkrijging van compensatie is veel eenvoudiger gemaakt. Ieder, die meent voor compensatie in aanmerking te komen, kan zich tot een plaatselijk comité richten, waarvan de medische leden de zaak onderzoeken. In geval van dispuut blijft de weg naar de rechter openstaan, terwijl toch compensatie wordt uitbetaald.

De inkomsten van het Industrial Injuries Fund, waaruit de compensaties worden betaald, zijn afkomstig van „zegelplakkers”, die per week acht pence moeten plakken, waarvan vier pence voor rekening van de werkgever en vier pence voor de werknemer. Dit leverde in de periode 5 Juli 1948 tot 31 Maart 1949 bijna £ 25 miljoen op. In die tijd werd aan compensatie voor arbeidsongevallen £ 8½ miljoen uitbetaald, dus er is een groot overschot, maar men moet in de toekomst met accumulatie rekening houden. Per week worden vrijwel constant 15.000 compensatie-betalingen voor arbeidsongevallen verricht. Wegens de uitbreiding van het begrip „invaliditeit”, waarvan hierboven sprake was, is het aantal compensatie-betalingen daarvoor scherp toegenomen, vrijwel verdubbeld, van 44.000 per jaar tot 80.000 per jaar. De standaard-compensatie voor een arbeidsongeval (injury) is 45 shilling per week plus 16 shilling voor de vrouw. (Voor kinderen krijgt men uit anderen hoofde bijzondere vergoeding). Deze compensatie kan voor 26 weken worden betaald. Indien aan het eind van dat half jaar blijkt, dat de betrokkene nog steeds niet geheel beter is, kan hij compensatie voor invaliditeit krijgen (disablement). Deze compensatie bedraagt van 45 tot 9 shilling in de week naarmate de graad van invaliditeit. Onder de 20% invaliditeit (om een voorbeeld te geven: verlies van een wijsvinger geldt als 14%) kan men een compensatie-bedrag ineens krijgen, ten hoogste £ 150. Het invaliditeits-pensioen sluit

echter niet uit, dat de betrokken ziekte-geld of werkloosheidssteun ontvangt.

Bovendien zijn er nog bijzondere vergoedingen mogelijk. Iemand, die wegens een ongeval zijn oude werk niet meer kan doen, kan 20 shilling in de week voor het verschil trekken. Iemand die als gevolg van het ongeval niet meer kan werken en bijzonder toezicht nodig heeft, kan ook extra-betalingen krijgen. Alles bijeen zouden die compensaties voor een man met een vrouw en een kind tot £ 6 per week kunnen oplopen. Vóór 1948 was het maximum 55 shilling in de week.

Voor deze staatszorg in geval van arbeidsongevallen moet men in Engeland dus op een speciale kaart voor acht pence aan zegels plakken. Alle andere soorten staatszorg (kraamverzorging, ziekte-verzekering, werkloosheidsverzekering, pensioen, begrafenisgeld, enz.) worden bestreden uit de shilling per week, die de werkende bevolking van Engeland aan zegels moet plakken op de algemene verzekeringskaart. Van deze 9 shilling wordt bijna de helft gereserveerd voor het fonds voor uitbetaling van pensioenen, en 32 pence, oftewel 2/3 sh. voor werkloosheidsuitkeringen. Niet meer dan 20 pence, oftewel 1/3 sh. wordt gereserveerd voor medische onkosten als gevolg van de vrije geneeskundige behandeling. Zoals men weet is deze begroting falikant misgelopen. De vrije geneeskundige behandeling is veel duurder gebleken dan men had gedacht en dit aandeel in de 9 shilling per week zal dan ook verhoogd moeten worden. De

9 shilling per week (om precies te zijn 9/1 per week) is met October j.l. dan ook verhoogd tot 9/5. Aan steun voor werkloosheid wordt tussen haakjes in het Engeland van deze na-oorlogse jaren weinig uitgegeven wegens de toestand van „full employment” die er heerst. De uitkering voor werkloosheid, ziekte of pensioen is gelijk en bedraagt voor een ongehuwd man, of een man wiens vrouw werkt, 26 sh. in de week. Een man gehuwd met een vrouw die niet werkt, krijgt 42 sh. per week, waarbij dan nog bijzondere uitkeringen voor vrouw en kinderen kunnen komen. In totaal komt men gemiddeld tot 55 sh. per week uitkering. In het eerste jaar (5 Juli 1948—'49) is niet meer dan £ 20 miljoen aan werkloosheidsuitkeringen betaald. Dit is een kwart van wat er voor uitgetrokken was op de begroting.

Uit: „Alg. Handelsblad”.

## **GERED !**

Enige tijd geleden meldden wij, dat ook de viermastbark *Pamir* in slopershandsen zou vallen en dus weer een van de oude overgebleven zeilschepen van vóór de oorlog van de zeeën zou verdwijnen.

Het zal minnaars van de zeilvaart ongetwijfeld verheugen te vernemen, dat dit schip op het laatste ogenblik nog uit slopershandsen is gered, evenals de viermastbark *Passat*. Beide schepen zijn gekocht door een reder uit Lubeck, Heinz Schlieben, die de schepen zal veranderen om ze bruikbaar te maken voor het vervoer van lading — vermoedelijk graan — terwijl daarnaast 60 à 80 cadetten zullen kunnen meevaren en deze schepen dus gedeeltelijk als schoolschip dienst zullen doen. De nieuwe eigenaar heeft het plan ook mechanische voortstuwingsmiddelen in dit schip te plaatsen, welke dit schip een snelheid zullen geven van ongeveer 7 mijl.

Beide schepen zijn inmiddels door Duitse sleepboten naar de „Flender Werft” te Lubeck gesleept, waar zij zullen worden verbouwd. De *Pamir* is nu 46 jaar oud en heeft een D.W. van 4.460 ton bij een lengte van 98 m, terwijl de breedte 14 m bedraagt. De duur der verbouwingen wordt geschat op 4 maanden, terwijl zij bovendien zullen worden voorzien van moderne navigatiemiddelen, zoals radar, echolood, peilinrichting en ten slotte een kortegolfzender.

Een eerste onderzoek heeft uitgewezen, dat de schepen nog in zeer behoorlijke staat zijn.

# Modern American living at sea

## Super-de-luxe passagiersschip

De Amerikaanse koopvaardijvloot, die vergeleken met andere grote zeevarende mogendheden een niet geringe achterstand heeft in te halen, wat passagiersschepen betreft, heeft een belangrijke aanwinst gekregen met het in de vaart komen van de tweeling-zusterschepen *I n d e p e n d e n c e* en *C o n s t i t u t i o n* van de American Export Lines in New York.

Dank zij het initiatief van deze voortvarende scheepvaartmaatschappij en de regeringssteun zijn twee prachtige passagiersschepen van elk 26.000 bruto register ton aan de vloot toegevoegd. Ze zijn gebouwd op de scheepswerven van de Bethlehem Steel Company in Quincy, Massachusetts Bay. De bouwtijd eiste ongeveer twee jaren en de kosten voor deze twee fraaie lijnschepen bedragen ruim 50 miljoen dollars, waarvan 45% wordt gedragen door de Amerikaanse regering als bouwsubsidie. Hierbij verkreeg de regering het recht bepaalde condities te stellen bij de bouw, waardoor de schepen in tijd van oorlog zonder veel ombouw als troepentransportschepen met verdedigingsmiddelen aan boord kunnen worden gebruikt.

### Details.

De lengte van de *Constitution* bedraagt 683 voet, de breedte 89 voet en de diepgang bij afgeladen schip 30 voet. De voortbeweging geschiedt door 55.000 P.K. stoomturbines. De twee schroeven zijn drievluidig en wegen 27½ ton elk, de grootste ooit in de Verenigde Staten voor passagiersschepen vervaardigd. De snelheid van de *Independence* bedroeg op de proefvaart op de gemeten mijl 26,105 m.p.u. De *Constitution* heeft bij haar proefvaart niet op de gemeten mijl gevaren, doch haar snelheid evenaardt die van het zusterschip.

### 1000 passagiers.

Er kunnen 1003 passagiers worden vervoerd in eerste, kajuits- en toeristenklasse, waarbij de passagiersaccomodatie zodanig is ingedeeld, dat een of andere klasse gemakkelijk kan worden vergroot of verkleind naar gelang het aanbod van passagiers voor diverse klassen.

De ladingruimte meet 184.126 kub. voet, waarvan 55.189 kub. voet voor vries- en koelkamerlading.

Als transportschip kan de *Constitution* 5000 man vol bewapende troepen vervoeren over een radius van 20.000 mijlen, dus praktisch naar iedere haven van de wereld op een ononderbroken reis. Voor laatstgenoemd doel is de vaart dan ook opgevoerd tot ruim 26 mijl per uur, een recordvaart voor een Amerikaans passagiersschip.

De dienstvaart op de New York—Middellandse Zeedienst, waarvoor ook dit schip speciaal is gebouwd, bedraagt 22½ mijl, met welke vaart de afstand New York—Napels (4000 mijlen) in minder dan 8 dagen wordt afgelegd.

### Nog groter.

Een nog veel groter en sneller schip is voor de United States Lines in aanbouw, welke „superliner” de naam *United States* zal dragen.

De *Independence* en de *Constitution* zijn, wat de interieurs betreft, in dezelfde stijl ontworpen door Henry Dreyfuss. Deze artistieke ontwerper heeft in de hutten en de talrijke salons een smaakvolle atmosfeer weten te scheppen met een maximum aan doelmatigheid en geriefelijkheid.

### Luxe.

In alle hutten zijn thermostaten, waarmee de passagiers zelf de gewenste temperatuur kunnen regelen. De bedden zijn overdag in de schotten opgeklapt of tot sofa's gemaakt, zodat een slaapkamer in zitkamer wordt herschapen. „Modern American Living at Sea” is het motto geweest van de „Export-lines” bij de inrichting van deze ultra moderne schepen.

Op het voorste gedeelte van het promenadedek, over de gehele lengte waarvan salons zijn gebouwd, bevindt zich een „observation-lounge”, die over een radius van 270° uitzicht op zee geeft.

Het zwembassin voor 1e klasse passagiers is gebouwd op een van de hoogste dekken, zodat aldaar ook zonnebaden kunnen worden genomen. Bovendien is in de nabijheid van deze „badplaats” een van glas opgetrokken „pool-café” aangebracht in zeer artistieke uitvoering. Behalve aan comfort en gezelligheid voor de passagiers zijn ook aan de veiligheid van schip en opvarenden de hoogste eisen gesteld.

### Navigatie.

De schepen zijn voorzien van de meest moderne hulpmiddelen voor

veilige navigatie: radar, loran, radioriichtingzoekers, radiotelefoon, Sperry Gyrokompassen, etc.

Al het gebruikte materiaal — tot zelfs gordijnen en vloerbedekking — is „fire-proof” en een uitgebreid systeem van brandwaarschuwinginstrumenten en brandblusmiddelen behoort tot de uitrusting. Uit een oogpunt van veiligheid kunnen de twee machinekamers geheel onafhankelijk van elkaar opereren, zodat in geval van averij met één machine kan worden doorgevaaren, die de schepen nog een vaart van 17 mijl geeft en tevens alle hulpwerktuigen kan bedienen.

### Reddingboten.

Tenslotte dienen nog vermeld te worden de van aluminium geconstrueerde reddingsboten (10 op elk schip), die 12 waterdichte compar-

## ANTWOORD

### Moordend

Op de Ansaldo werf te Genua wordt met man en macht gewerkt aan de afbouw van drie 25.000 tons passagiersschepen voor de „Italia” Lijn, die een waardig antwoord mogen worden genoemd op het in de vaart brengen van de Amerikaanse *Independence* en *Constitution*. Het zijn de *Giulio Cesare*, de *Augustus* en de *Andrea Doria* welk laatste schip onlangs te water gleed en lege hellingen bij Ansaldo heeft achtergelaten. In de bouw van de *Andrea Doria* heeft de Italiaanse regering zich voor bijna 4 milliard Lire geïnteresseerd. Het bouwen van het schip kost ca. 14.000 miljoen Lire, wat overeenkomt met een Amerikaanse prijs van acht miljoen dollar.

### 1300 passagiers.

Wanneer de *Andrea Doria* eenmaal in de vaart zal zijn gebracht tussen Genua en New York, zal zij een dienstnelheid hebben van 23 mijl en maximaal 1352 passagiers kunnen vervoeren. Op de proefvaart zal de *Andrea Doria* 25½ mijl moeten halen. Het schip wordt 191 meter lang en 27.4 meter breed, terwijl de grootste diepgang 9 meter zal bedragen. De voortstuwing geschiedt door twee turbineinstallaties met een vermogen van 17.000 pk., die werken op twee schroeven. Voor de bouw zijn zestien maanden nodig geweest tot het stadium van tewaterlating. Van de elf dekken, die de *Andrea Doria* telt zijn er vier, die over de gehele lengte van het schip doorlopen. De romp is door elf waterdichte schotten in twaalf



timenten bezitten („non-capsizable” type) en 142 man plus de nodige proviand kunnen bergen. Het zijn de grootste reddingboten tot nu toe gebouwd.

De Amerikaanse koopvaardij en de „American Export Lines” kunnen trots zijn op deze bijzonder keurig ingerichte en degelijk uitgeruste nieuwe schepen, die de voor Amerika en de gehele wereld zo veelbetekenende symbolische namen *Independence* en *Constitution* dragen. Laat ons hopen, dat hun vaart vreedzaam zal blijven en zij nooit opgeroepen zullen worden om de „onafhankelijkheid” en de „grondwet” van de vlag, waaronder zij varen, te verdedigen.

J. Blaauboer.

(Oud K.P.M.-gezagvoerder).  
in „de Blauwe Wimpel”

## AAN AMERIKA

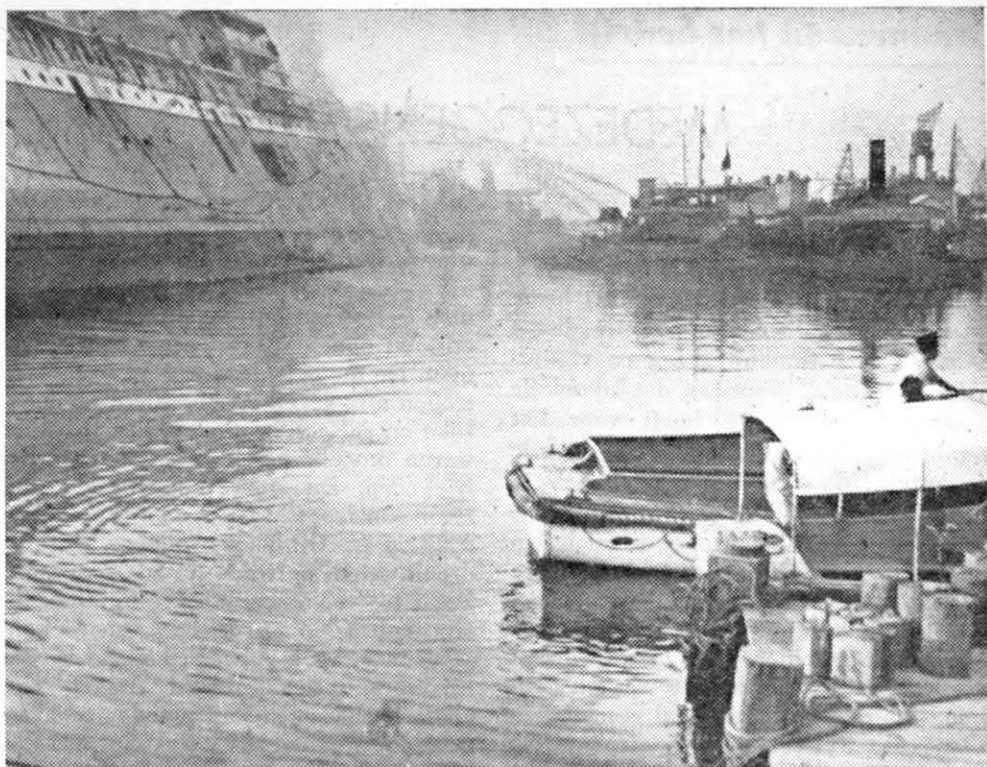
### concurrentie

waterdichte compartimenten verdeeld.

De drie passagiersafdelingen hebben elk hun eigen zwembad, waar de passagiersafdelingen hebben elk hun eigen zwembad, waar de passagiers verkoeling kunnen vinden en elk hun eigen keuken, waar gezorgd wordt voor het stillen van de honger, die bij het zwemmen is opgedaan. In de eerste en tweede klasse hebben alle hutten eigen bad of douche en de eerste klasse telt bovendien vier luxe suites, die uit een slaaphut, een zitkamer en een bad- en kleedkamer bestaan. Er zijn voor de eerste en de tweede klasse danszalen, bars, koffiekamers, lounges, lees- en schrijfkamers, veranda's en wintertuinen en zij hebben elk ook een gymnastieklokaal. De derde klasse, die heel wat soberder is ingericht, beschikt over een rooksalon, een lounge en een kapperssalon.

De eerste klasse kan maximaal 207 passagiers bevatten en wordt ingekrompen tot 143 wanneer ten volle gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheid om van een deel tweede klas hutten te maken. De tweede klasse, die normaal 376 passagiers kan herbergen, krijgt dan plaats voor 502 personen. De derde klasse is permanent en biedt plaats aan 707 passagiers. De gehele accommodatie bestaat hoofdzakelijk uit twee- en vier persoonshutten, doch enige kunnen er zes herbergen.

Vanzelfsprekend zijn deze passagiersschepen niet de enige schepen, die op Italiaanse werven worden gebouwd. Behalve verscheidene passagiers- en vrachtschepen van 11.000 à 12.000 ton zijn nog een drietal 13.000 tons passagiersschepen in aanbouw, welke bestemd zijn voor de Lloyd Triestino.



Nog een door L. Wakka (N.D.) gemaakte foto van de blussing der „Bontekoe”

### K.P.M.-tennis

## Internatio“, „Lindeteves” en „S.M.N.” aan zegekar van B-ploeg!

Wederom heeft de B-ploeg der K.P.M. drie tennisoverwinningen kunnen boeken en wel op „Internatio” (4-0), „Lindeteves” (4-0) en „S.M.N.” (43-18, na game-totalisatie), waarmee deze ploeg zijn ongeslagen record gedurende dit seizoen heeft gecontinueerd.

*1e mixed double.* Het bleek aldaar, dat de „Internatio”-double voor onze mevr. J.v.d. Schilden en partner Hiskes niet veel moeilijkheden zou opleveren. Met de regelmaat van een klok werd de ene game na de andere in de wacht gesleept. Met 6-3, 6-2 bewees onze double duidelijk haar superioriteit.

*2e mixed double.* Voor deze partij hadden zich mevr. Poot en de eerst onlangs uit Soerabaia overgeplaatste Teun van Dam (CM3-Agt) verenigd. Met 7-5, 6-3 ging hun overwinning de K.P.M.-pot in.

*1e herendouble.* Voor deze partij traden aan T. v. Dam en E. F. H. van Santen (SM), die zich na enige wedstrijden in andere combinaties te hebben gespeeld, weer hadden herenigd. Het klopte best en het werd 6-1, 6-3.

*2e herendouble.* Hierin speelde voor de K.P.M. onze welbekende Dootjes (Claims) en de eerst pas uit Nederland gearriveerde Orth (PZ/ND). Het werd een bijzonder aantrekkelijke partij, een

veritabele „walk-over”, die 6-2, 6-2 eindigde.

*Single.* Gemakkelijk door Gerungan (Exp./HK) 6-0, 6-4 gewonnen.

*1e herendouble.* Dam en Van Santen werden in de tweede set ineens door felle tegenstand verrast. De final set wonnen zij echter weer. Uitslag 6-3, 3-6, 6-1.

*2e herendouble.* Een gemakkelijke partij voor Orth en Hiskes, die 6-3, 6-3 eindigde.

*3e herendouble.* Gerungan (als invaller) met Fels, wiens racket niet wou zoals hij. Einduitslag 6-3, 0-6 en 6-0.

*1e mixed double.* Mevr. V.d. Schilden en Dootjes toonden met 6-1 en 6-0 hun absolute meerderheid.

*2e mixed double.* Mevr. Poot en Hiskes niet zo goed op dreef, waardoor de eerste set (4-6) verloren ging, doch de tweede met 6-1 werd gewonnen.

*1e herendouble.* De S.M.N.-double was kansloos tegen Dam en Van Santen. Met 6-2, 6-2 was deze partij uitsluitend een K.P.M.-aangelegenheid.

*2e herendouble.* Fels met debutant Manot (Arch/HK), die goed vlotte, na een aarzelend begin. S.M.N. won de eerste set 3-6, doch verloor de 2e met 6-0.

De B-ploeg heeft thans de „cracks” van de K.P.M. A-ploeg voor een wedstrijd uitgedaagd.

## MEDEZEGGENSCHAP

De bedrijfspsycholoog heeft te maken met alle vraagstukken, die betrekking hebben op de mens in het bedrijfsleven. Vandaar, dat hij spreekt over het brengen van „de juiste man op de juiste plaats”, over samenwerking en verantwoordelijkheid. Vandaar, dat hij ook de grootste belangstelling heeft voor het onderwerp, dat in dit artikel aan de orde is gesteld: de medezeggenschap.

Wij moeten echter goed weten waar wij over praten als het over de medezeggenschap gaat. Wanneer men hiermee bedoelt, dat de winst, die door een bedrijf aan het einde van het jaar gemaakt is, door de arbeiders nu eens zal worden verdeeld en dat zij mede te zeggen hebben, hoe deze verdeling zal geschieden, dan is dit wel een zeer aantrekkelijke opvatting van de medezeggenschap. Het woord medezeggenschap is tot een strijdwoord geworden en geheel en al doordrenkt van de politiek. Men hanteert het woord hier en daar als een devies voor een nieuwe inzet in de strijd tegen het „Kapitaal” en de „Kapitalisten”.

Wij menen, dat strikt genomen, de arbeiders als een groep in het volk recht op medezeggenschap hebben. Medezeggenschap is een uitdrukking van de begeerte om zakelijk aan de factor arbeid een plaats te verzekeren, die hem krachten zijn betekenis van het productieproces toekomt en om persoonlijk aan de arbeiders mede-verantwoordelijkheid toe te kennen.

De economen leren ons, dat in het productieproces van thans een samenwerking tot stand kwam van kapitaal, leidinggevende en uitvoerende arbeid, die alle drie onmisbaar zijn. Daarom is het uit moreel oogpunt niet anders te stellen, dan dat beslissingsrecht alleen aan de factor kapitaal en leidinggevende arbeid, een miskenning van de factor arbeid, dus onrecht betekent, die behoort te verdwijnen.

Iedere arbeider, medewerker in de onderneming, heeft recht op aandeel in de verantwoordelijkheid voor het geheel, naar de vermogens hem geschonken en de plaats waar hij staat — waaraan verbonden is de plicht tot zodanige arbeidsinspanning als de verantwoordelijkheid vraagt. Alle uitvoerende arbeiders tezamen, als vormende tezamen een deel van de factor arbeid, behoren, in de vorm van medezeggenschap, een deel der verantwoordelijkheid voor het geheel van de onderneming en het productieproces als geheel te dragen. Verantwoordelijkheid is wezenlijk aan het persoon-zijn van de mens verbonden. Het

behoort tot zijn fundamenteel recht op bestaan. Wij nemen dit recht op bestaan niet in de uitsluitend materiële betekenis — de mens heeft recht zich volkomen te kunnen ontplooiën. Men zou dit ook het doel van het leven kunnen noemen. De mens is deze wereld binnengetreden met gaven en krachten, lichamelijke en geestelijke vermogens. Dit alles waren mogelijkheden, nog geen werkelijkheden. De mens moet tijdens het leven worden, wat hij in aanleg en mogelijkheid is. Dit kan, wanneer hij uitgroeit, zich ontwikkelt en ontplooit, komt tot verwerkelijking van zichzelf, rijp, volwassen wordt. Eén van de kenmerken van de volwassen mens is, dat hij verantwoordelijkheid draagt, zijn eigen beslissingen kan nemen, daarbij rekening houdende niet alleen met wat hij wil of wenst, maar ook met hetgeen past, veroorloofd is, in het belang van anderen, in ieder geval niet ten nadele van anderen is. Zal dus de mens in het bedrijfsleven ook als werker volwaardig mens zijn, kunnen uitgroeien en tot ontplooiing komen, dan dient hij ook daar verantwoordelijkheid te dragen.

In de ontwikkeling van het maatschappelijk leven in Nederland is de oplossing van het sociaal-economische

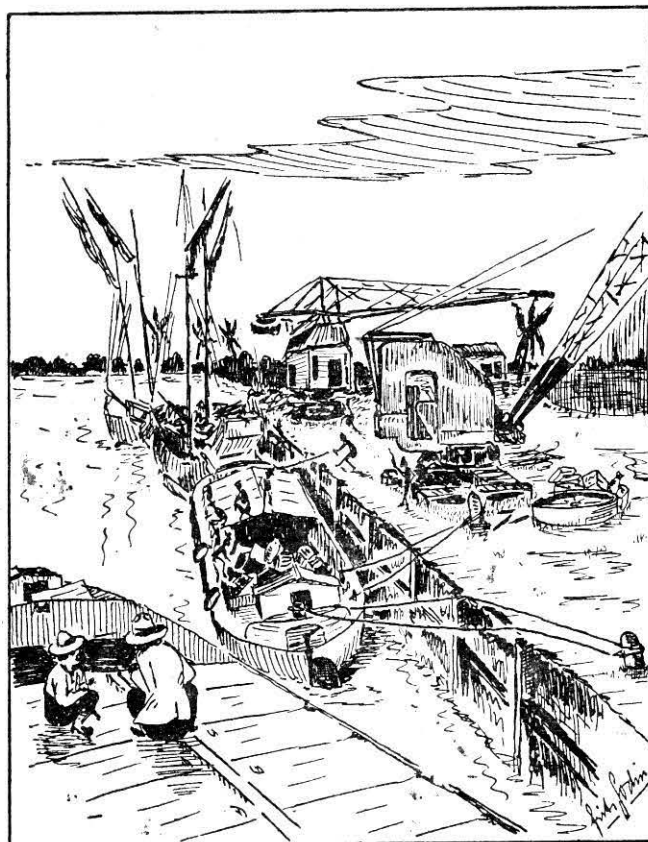
vraagstuk gezocht in de bedrijfsorganisatie, waarin werkgevers en werknemers als gelijkwaardige groepen vertegenwoordigd zijn. De bedrijfsorganisatie is bedrijfstaksgewijs tot stand gebracht. Voorzover het mogelijk is, moet aan iedere groep vrijheid en zelfbeschiktingsrecht worden toegekend. Dit „inzover het mogelijk is” is een zeer belangrijk punt.

Bij de democratisering van de Staat moesten de burgers worden opgevoed in politieke zin. Bij de democratisering van het bedrijfsleven zal ook opvoeding en ontwikkeling van de arbeider hard nodig zijn. Hij moet in staat zijn ook de andere kant te zien! Er is natuurlijk — evenmin als bij de politieke democratie — sprake van een directe medezeggenschap door iedere individuele arbeider, maar alleen door middel van een door de arbeiders zelf gekozen vertegenwoordiging. Dit is een zeer belangrijke stap in de ontwikkelingsgang van het bedrijfsleven. Doordat deze z.g.n. Publiekrechtelijke Bedrijfs-Organisatie door de volksvertegenwoordiging aangenomen en bij de wet geregeld is, heeft men uitgesproken, dat de absolute en enige zeggenschap van het kapitaal en de leidinggevenden ontoelaatbaar is. De kapitaalbezitter brengt immers zijn eigendom in. Deze eigendom is echter sociaal belast. De absolute zeggenschap van het kapitaal is schadelijk voor het

Slot: zie pag. 12

„De Uitlaat” heeft er een kunstzinnige K.P.M.-er als medewerker bijgekregen, t.w. empl. F. W. Godin van ons agentschap te Pangkalpinang op Bangka. Hiernaast vindt men een van zijn eerste bijdragen, een schets van een prauwlossing. Ook de illustratie van het artikel „Vrouw aan boord” is van de hand van empl. Godin, alsook de nieuwe „kop” boven het K.P.M.-journaal.

Andere tekeningen van empl. Godin bevinden zich reeds in de cliché-fabriek en wij zijn er van overtuigd, dat onze lezers en lezeressen het met ons eens zullen zijn, dat zijn bijdragen bijzonder geslaagd zijn. Wij hopen nog vele schetsen van hem te kunnen plaatsen, vooral ook als illustratie van de kopij.





# DIALOOG

## Het is allemaal maar een weet....

**Agent:** Kom binnen!

**Jongste geëmployeerde:** Nu meneer, ik ben aan boord geweest, maar die kerels daar zijn volslagen gek. Ik kom bij de kapitein binnenstappen. Ik zeg: „Goeie morgen, heren!” De kapitein antwoordt: „Mag ik even afpraten?” Ik zeg: „Natuurlijk kapitein!” De kapitein zegt dan weer: „Baas, die roerkoning deugt niet!” Ik — behulpzaam — zeg: „Zal ik even een nieuwe voor U aanvragen bij de afd. Equipage?” Zegt me daar de kapitein: „Hou je mond er buiten!”

De heren praten verder. Nu over Koning Spaak. Toen dacht ik: ik weet niet veel, maar dat Spaak nog geen koning is, dat weet ik tenminste zeker.

De kapitein was vast niet in een goed humeur. Ik denk, dat hij slecht ontbeten had. Hij klaagde tenminste over kiezen in de kabelharing. Van Scheveningen komende, dacht ik: ik heb van vele soorten haring gehoord, maar kabelharing is een nieuwe voor mij. Die groeien zeker in het zeegras.

Iemand kwam, die voor een nieuwe admiraal moest zorgen. Die arme admiraal scheen bij het zeewater-onderzoek over boord te zijn gevallen.

Een stuurman moest bokkepoten aanvragen. Ik weer: „Dat moet bij de C. D. gebeuren”.

Ik wilde toch ook laten horen, dat ik iets van het bedrijf wist. De kapitein legde mij wederom het zwijgen op. Ik dacht: Weet het dan beter! Vraag ze, wat mij betreft, bij de N. D. aan.

Er was iets uit het kraaiennest gevallen. Wat .....? In ieder geval geen kraai. Ook hadden ze het over hondenwacht. Nu, dat is niet gek in deze tijd, dat er zo wordt gestolen. Ik heb alleen

geen hond aan boord gezien, maar het hondsend was toch te lang.

Een andere meneer moest — geloof ik — met platvoeten lopen. Zo hoorde ik, dat de paardekoppen moesten worden geschilderd. Arme dieren. Zeker rood. Verder hoorde ik — schrikt U niet meneer — dat er in de spiegel een deuk zat. Op zee schijnt alles mogelijk te zijn. Een gedeukte spiegel. Als meneer v. L. dat maar niet hoort! En het hek-licht brandde niet. Nu vraag ik U toch.

Toen kwam er een andere man, die zei — ik herinner het mij niet precies, maar het klonk als volgt — „Kapitein, de moer van de brug is aan de dijk. Mag ik de sleutels van het nachthuis hebben?”

Toen werd ik bang en dacht: Daar willen ze mij in opsluiten! Ik als een haas van boord en toen werd mij nog nageroepen: „Opvarenden Pest”, of „post”. Dat heb ik niet goed verstaan.

Meneer, mag ik weer naar de afd. Claims. Daar is het zo rustig. Ik loop me naar op de Buitendienst.

P. Kusters.

## Over "dialoog" gesproken !

### NOGMAALS: AKERSLOOT.

Naar aanleiding van het stukje van de heer P. Beenhakker in „de Uitlaat” van 1 Aug. j.l. betreffende de mogelijkheid van vestiging in het Hollandse plaatsje Akersloot ontving de redactie een schrijven van de gep. K.P.M.-gezagvoerder A. J. Hauer te Heiloo, dat te lang was om het in zijn geheel op te nemen. Wij citeren hieruit:

*„Ik schrik van zo'n artikel en de narigheid, die er door zou kunnen ontstaan, om nu maar geen krassere woorden te gebruiken.*

*In de eerste plaats zou ik willen opmerken, dat iedereen er verstandig aan doet, om eerst naar Holland te komen en de toestand te zien, alvorens (over definitieve vestiging) te beslissen.*

*Akersloot is een negorij, practisch voor 100% Katholiek,*

*De weg naar Alkmaar loopt langs het N. H. Kanaal en het is werkelijk geen lolletje om die per fiets af te leggen, vooral niet voor kinderen. Het waait er altijd.*

*Laat men toch niet de kop in de strop steken door ergens een stuk grond te gaan kopen met nota bene een bouwplicht binnen 2 jaar er op.*

*Het is mijn mening, dat de heer Beenhakker met zijn artikel in „de Uitlaat” de lezers van het blad in Indonesië geen dienst heeft bewezen.”*

Tot zover de Heer Hauer. Wij hebben uiteraard de heer Beenhakker benaderd voor een repliek. Hij schreef ons het volgende:

*„Ik ben de redactie van „de Uitlaat” dankbaar voor het feit, dat zij mij in de gelegenheid stelt om direct te antwoorden op de critiek van gezagvoerder Hauer.*

Het komt mij voor, dat de heer Hauer geen liefhebber van de watersport is. Dat hij het plaatsje Akersloot als woonplaats ongunstig gezind is, is dus volkomen logisch. Als men meer van bos, hei of strand houdt, moet men daar gaan wonen en niet aan de waterkant.

Dat het veel verstandiger zou zijn om eerst zelf naar Holland te komen, alvorens een beslissing inzake woonplaats te nemen, ben ik voor 100% met de heer Hauer eens. Echter zou dit betekenen, dat men dan gedurende vele maanden met zijn gezin in dure pensions moet wonen, hetgeen bij een enigszins groot gezin, eenvoudig niet te betalen is.

Dat het altijd waait op de weg van Akersloot naar Alkmaar neem ik graag aan. Of dit echter een bezwaar zou zijn voor kinderen van gepensioneerden, die toch minstens een jaar of 15 à 20 zullen zijn, betwijfel ik. Bij slecht weer kan men trouwens de bus nemen.

Dat men zijn kop niet in de strop heeft te steken, ligt m.i. ook voor de hand. Immers: niemand zal toch zo lichtzinnig zijn om alleen op mijn inlichtingen een woonplaats te gaan kiezen, doch zeker eerst de plaats laten bezichtigen door vrienden of familie, die hem dan verder kunnen inlichten.

Ook ik deed dit en ik kan nog melden, dat de ex-K.P.M.-employé S. C. Boss mij een paar maanden geleden schreef (nadat hij een dag te Akersloot had vertoefd): „U hebt ontzettend gebot dat stuk grond daar te hebben kunnen kopen”.

\*

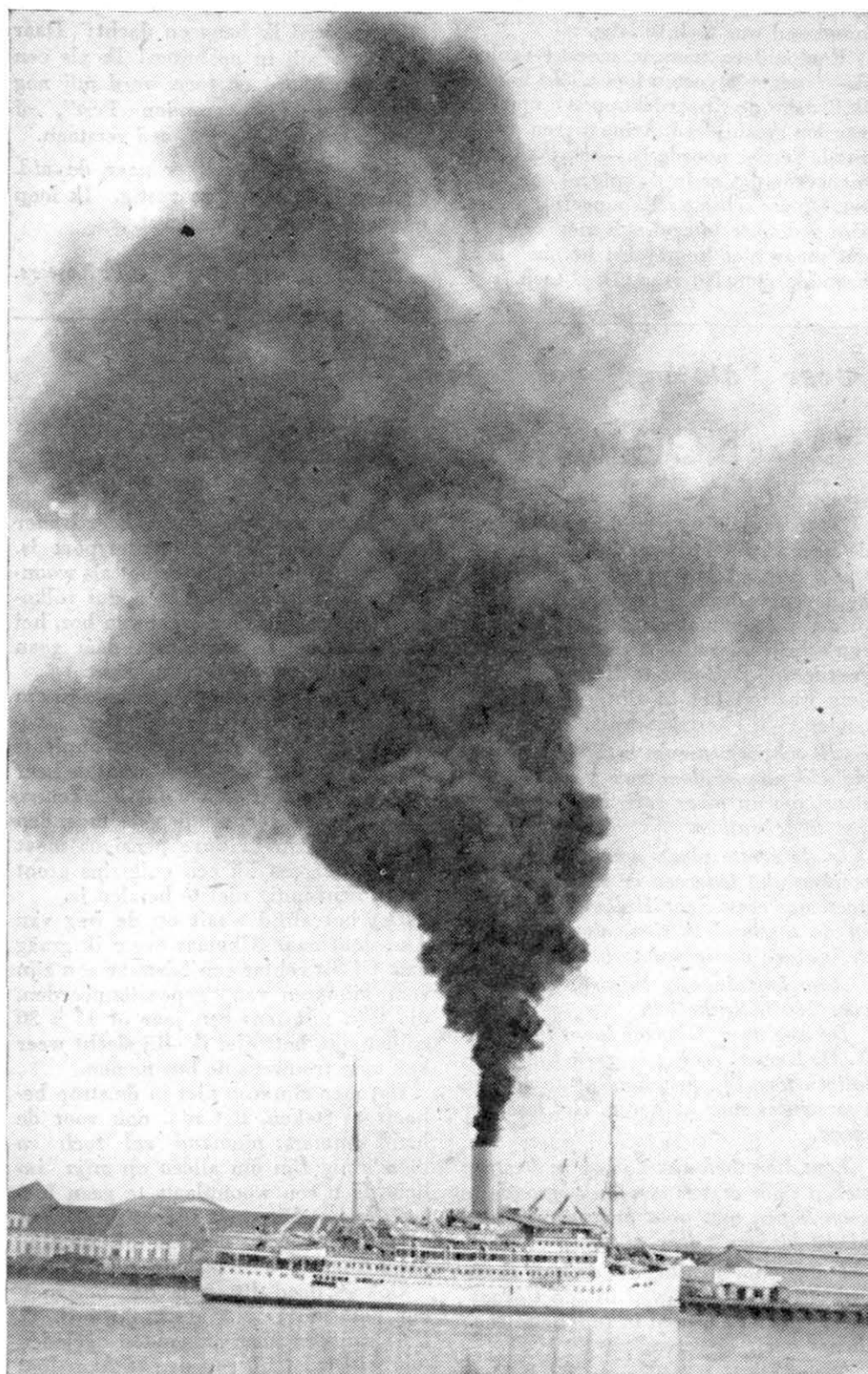
Hiermede zij de discussie over Akersloot gesloten. Red.

### HORLOGE GEVONDEN

Het „Bureau Herstelbetalingen en Recuperatiegoederen” van het ministerie van Financiën te Den Haag mocht uit Duitsland een horloge terugontvangen, waarin is gegraveerd: „Ter herinnering aan Collega's K.P.M. 25.10.24”.

Zij, die nadere inlichtingen omtrent de rechthebbende van dit horloge kunnen verstrekken, gelieven zich te wenden tot ons Amsterdam-kantoor, „Het Scheepvaarthuis”, te Amsterdam.

# Waar rook is, is .... olie!



Nu de „Plancius“ oud genoeg is, mag-ie ook roken.

Foto A. G. Schaeffer.

## Diefstallen op het Hoofdkantoor

In verband met recente diefstallen van een schrijfmachine en enkele kleinere voorwerpen op het hoofdkantoor, is aan het personeel verzocht om in den vervolge schrijfmachines, rekenmachines, enz. tijdens lunchtijd en 's middags na afloop van de werkzaamheden zoyeel mogelijk te doen opbergen in afsluitbare kasten, filing-cabinets e.d., zoals dit trouwens reeds op enkele afdelingen gebeurt. Vanzelfsprekend is het afsluiten van een gehele afdeling tijdens lunchtijd eveneens een goede oplossing, doch aan een dergelijke maatregel zijn vaak practische bezwaren verbonden. Voorts is het raadzaam om particuliere eigendommen als vulpenen e.d. zoyeel mogelijk bij zich te houden en in ieder geval niet tijdens lunchtijd op kantoor achter te laten.

Inmiddels is geregeld, dat er tijdens lunchtijd extra-bewaking in het gebouw aanwezig is, doch door de grootte van ons gebouw en de andere kantoorruimten van Boswezen en C.A.D. wordt een goede bewaking zeer bemoeilijkt.

## Ook fietsen.

In verband met enige recente diefstallen van fietsen zullen binnenkort maatregelen worden genomen, welke nog nader bekend zullen worden gemaakt en waarmede men hoopt het diefstalkwaad te kunnen tegengaan.

Het is echter in het belang van de eigenaren van fietsen; dat ook zij zelf maatregelen treffen tegen het stelen van hun fietsen, n.l. het afdoende op slot zetten van rijwielen. Het stelen van fietsen is in de meeste gevallen n.l. mogelijk gebleken, doordat de betreffende fietsen niet afdoende op slot waren, hetgeen trouwens met vele fietsen nog steeds het geval is. Er zijn n.l. vele fietsslots in gebruik, die volkomen gelijk zijn, zodat meerdere personen in het bezit zijn van sleuteltjes, welke op deze fietsslots passen. Dergelijke slots zijn waardeloos. Personen, op wiens fietsen zich dergelijke slots bevinden, raden wij aan door middel van een ketting of kabel + hangslot de fiets extra op slot te zetten en de fiets tevens aan het fietsenrek te bevestigen. Het is gebleken, dat fietsen, welke op deze wijze op slot staan, nimmer worden gestolen.



## MIJMERINGEN BIJ HET JAAREINDE

### *Oude herinneringen opgehaald*

Het jaar spoedt weer ten einde. Nog slechts luttele dagen en dan is het jaar 1951 verleden tijd. Een nieuwe mijlpaal in ons leven is dan bereikt, zoals zich dat jaar in jaar uit zal herhalen. Voor sommigen een eerste, een laatste voor anderen. Een moment in het leven voor allen.

December, de gezellige maand van mooie etalages. De maand, waarin het meest wordt gewinkeld en waarin het meest aan anderen wordt gedacht. De maand van etalages-kijken, „window-shopping, zoals de Engelsen dat zo aardig weten uit te drukken.

December, de maand van blijde kinderharten bij het ontvangen van die verrassingen, die Sinterklaas voor hen heeft bedacht. De maand van kinderbeloften aan de „Goed-Heilig Man”, om niet meer ondeugend te zijn, of om nooit weer op de duim te zuigen.

Kinderliedjes: „Zie ginds komt de stoomboot uit Spanje weer aan”, in overgave gezongen door nog tere stemmetjes met vaak nog enige onzekerheid of angst in kleine hartjes, omdat zij weten dat met de Goede Sint, ook Zwarte Piet onvermijdelijk ten toneele zal verschijnen.

December, de maand van het Kerstfeest, van de kortste dag en de langste nacht. De maan van het nieuwe licht, nadat de zon haar grootste Zuider-declinatie heeft bereikt, en van Oudejaarsavond.

Stille nacht..... Heilige nacht. Vrede op aarde..... in den mensen een welbehagen. Uren, dagen, maanden, jaren, vliegen als een schaduw heen. Met dit laatste was onze vorige hoofdwerktuigkundige het evenwel niet eens, maar dat kwam omdat hij nog slechts twee maanden voor zijn gezinsscheidingsverlof stond.

December, de maand van verrassingen, van vrolijke gezichten, van Christenliefde en gastvrijheid. Van herdenkingen... van een weinig weemoed..... en van herinneringen.

December 1921.

Kerstavond te Amsterdam. Om vijf uur in de namiddag binnengekomen. Douaneformaliteiten en dienst-overgave aan een kankerende slijmploeg. De vorige dag in de voormiddag nog te Londen. Jakkeren met zoeklaar-maken. Zo hard mogelijk draaien. Kerstavond moeten wij thuis zijn. Denk erom meester, geef hem van katoen. Af-

scheidsgroeten van gelukkige bootwerkers, die morgen een vrije dag zullen hebben. Merry Christmas and happy New Year. Amsterdam. Op de Dam honderden mensen. Kerstliederen????

„En Naatje van de Dam, die moest verdwijnen voor de elektrische tram.... En van je hela hola, houd er de moed maar in”..... Geen stille nacht, heilige nacht..... Volle trams. Eerstvolgende halte. Een net gekleed heertje met in zijn knoopsgat een takje hulst, moet mee. De conducteur roept naarbinnen: „Heren, is er nog plaats voor Rudolf Valentino”? Het heertje kon ook nog mee. Volgende halte. Een mooi beschilde dame zou gaarne nog een plaatsje in de volle tram willen hebben. „Heren, even plaats maken voor Mooi Nederland”, riep de conducteur en de dame werd welwillend opgenomen. Amsterdam, stad van humor.

December 1922.

Weinachten in Hamburg. Om vijf uur in de namiddag afnokken. Daarna wassen en kleden en de wal op. In de buitenwijken stilte en armoede. Hier geen „Blozekriekskes” uit Merijntje Gijzen's Jeugd, doch alleen slecht geklede bleekneusjes. Verder de stad in. Räperbahn, zee van licht, kermis op straat, Tiroler Ball, muziek en zang. Geen kerstliederen, doch slechts de nieuwste schlagers. „Nur eine Nacht Sollst du mir gehören”. Een volk, dat zich uitleeft op die ene avond en de ellende van de komende dagen wenst te vergeten. Verderop was het rustiger en door een opengaande deur van een cabaret hoorden wij de zachte klanken van Schubert's Ständchen. Daar zijn wij toen naarbinnen gegaan en vielen later in slaap bij de muziek uit „des Mädchens Klage”..... Lei-ei-se fle-hen mei ei-ne Lie-der durch die Na-acht zu dir.....” Oh Tannebaum, wie grün sind deine Blätter”.....

December 1925. Atjéh-kust.

Dicht onder de kust ten anker. Allen de wal op met uitzondering van de mensen van de wacht. Kerstfeest in de Soos. Een Hollands Kerstfeest met Kerstliederen, die door allen werden meegezongen met daar tussendoor een dansje. Op verzoek van de plaatselijke militaire commandant waren alle aanwezigen in burgerkleding, omdat destijds de Atjeher een haat koesterde tegen uniformen. Om half tien kwam nog een jong echtpaar binnen. Het was

de luitenant, die zijn vrouw kwam brengen. Hijzelf kon niet blijven omdat hij om tien uur op wacht moest. Hierom was hij dan ook in uniform en om kwart voor tien vertrok hij weer om zijn dienst te gaan vervullen. Even later klonk er een schot en renden de aanwezige militairen naar buiten, waar zij het lijk vonden van hun jongste collega. Het feest werd natuurlijk onmiddellijk afgelast en de aanwezigen vertrokken in diepe stilte naar huis..... Stille nacht, Heilige nacht..... Vrede op aarde.....

December 1926. Op zee.

Enige dagen geleden waren wij vertrokken van Berouw op Borneo, waar dit jaar wel geen Kerstfeest zou worden gevierd in verband met de relletjes van de vorige maand. Stoomden met de oude *Tarakan* in de Java-zee, die zo vlak was als een spiegel. De kapitein had reeds dagen tevoren voorgesteld om het Kerstfeest te vieren. Mijn voorstel om dan olieballen te bakken was gretig aangenomen. De Baas, die daar ook wat verstand van had, zou mij daarmee wel helpen. Op Berouw hadden wij op advies van enige dames een pakje zelfrijzend bakpoeder gekocht, doch daarvan niets aan de anderen meegedeeld. Om vier uur namiddag begonnen wij met het maken van het beslag. Vertelden aan de gezagvoerder, dat de gist van het schip niet deugde en dat wij in plaats daarvan bier moesten gebruiken. Dat was in orde en de bediende kwam met twee flesjes naar de kombuis, die door ons beiden onmiddellijk werden opgedronken. Het beslag kreeg vervolgens een weinig bakpoeder toebedeeld. Na een kwartier kwam de boodschap van de „Ouwe” met de vraag, of het al lukte, waarop wij hem voorstelden om er voor alle zekerheid nog maar twee flesjes aan te wagen. Dat geschiedde en kreeg het beslag de rest van het bakpoeder. De olieballen bleken later uitstekend te zijn gelukt en gaf de kapitein ons voor beloning nog ieder een biertje. Het werd een zeer gezellige avond..... Vrolijk Kerstfeest.....

December 1942. Noord-Australië.

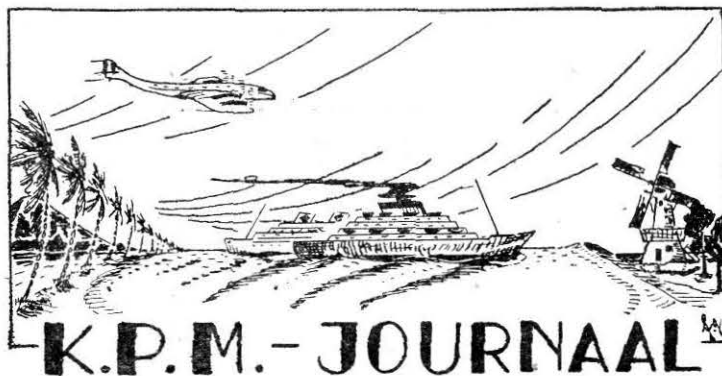
De slag in de Coral Sea was met zeer veel moeite door de geallieerden gewonnen en de Paketvaart-scheepjes schoven steeds verder om de Noord achter de voorste linies aan. Lagen gemeerd aan een primitief steigertje in de nabijheid van een Amerikaans kamp en werkten door tot het invallen van de duisternis. Brachten in de vooravond even een kort bezoek aan de wal. In het kamp werden ook enige voorbereidingen getroffen voor de viering van Christmas-Eve. De jongens hadden er plezier in en hier en daar hoorde je ze

Slot: zie pag. 12

◇ Met het m.s. *Oranje*, dat op 15 November j.l. uit Nederland te Tandjong Priok arriveerde, zijn vele K.P.M.-ers van hun E.V. in Indonesie teruggekeerd, te weten de gezagvoerders K. Boswijk en A. Spaans, hoofd-wtk. A. v. d. Maal, 2e wtk. J. B. G. Bakker, 2e wtk. M. Berrevoets (die ook ziekteverlof heeft gehad), de 1e stuurlieden P. F. Albrecht en A. v. d. Meulen, de adjunct-chef J. L. Venendaal (die als sub-agent naar Makassar gaat, naar wij horen), en de empl. A.H. Remeus. Gezagvoerder J. D. J. Postma kwam met de „Oranje” van gezinsscheidingsverlof terug. Coaster-gezagvoerder H. Reinders heeft een kortverband-overeenkomst met de maatschappij aangegaan en arriveerde met de *Oranje* in Indonesie. De gepensioneerde employé B. E. R. Bastiaans is voor de tweede maal in dienst van de maatschappij getreden en reisde met bovengenoemd schip naar zijn bestemming.

In het kader van de gezinshereniging bevonden zich aan boord van de *Oranje* mevr. L. Camoenié-Janssen (echtgenote van de hfdempl. dr. W. R. Camoenié), mevr. C. A. P. den Heyer-Bennema (echtgen. van 1e stm. P. den Heyer), mevr. W. H. L. Schoenmakers-Van Es (echtgen. van 1e stm. G. A. H. Schoenmakers), mevr. M. Verstappen-Sanders (echtgen. van empl. J. H. Verstappen), mevr. M. A. Orth-Lans met twee kinderen (gezin van empl. A. L. Orth), mevr. C. E. J. Pameyer-Vos met kind (gezin van 2e stm. J.

Stuurman-locaalvaart H. Patiselanno van de *Demta* is op 14 November j.l. te Pontianak plotseling aan een hartvergroting overleden. De begrafenis had op 15 November te Singapore plaats.



G. Pameyer) en mej. M. J. Gooszen (dochter van dienstchef J. A. H. Gooszen).

◇ Toen de *Oranje* op 22 November de steven weer naar Nederland wendde bevonden zich aan boord gezagv. D. J. Conijn (vervroegd pensioen), N. de Groot (E. V.), A. A. D. Hulsman (wiens dienstperiode is beëindigd), K. Koldijk (vervroegd pensioen),

N. Spiekman met zijn gezin (E.V.), 2e stm. J. C. Schouw met zijn echtgenote (E.V.), de 3e wtkn. R. A. de Putter en V. Sayers (beiden met E.V.), hfdempl. H. H. W. Groot met zijn gezin (E.V.), hfdempl. A. Klijn met zijn gezin (E.V.) en hfdempl. W. Mijs die met ouderdomspensioen is gegaan.

◇ 4e stm. C. V. Koman-silan is per 9 November uit

nesie aan boord van onze schepen de voor de 5e rang vereiste vaartijd te behalen. Wij heten hem van harte bij de K.P.M. welkom.

◇ Gezagv. W. F. Kraan is van zijn in Nederland doorgebracht gezinsscheidingsverlof in Singapore teruggekeerd.

◇ Stm. 11. B. Bodaan is in Indonesie aangekomen om zijn benodigde vaartijd voor de 5e rang te halen, waar wij hem een hartelijk welkom toeroepen

◇ 1e stm. H. Boorsma keerde van zijn E.V. in Indonesie terug.

◇ 1e stm. J. M. A. Plante Febure de Villeneuve is per vliegtuig van zijn in Nederland doorgebracht gezinsscheidingsverlof in Djakarta aangekomen.

◇ Empl. N. H. M. Engels keerde van gezinsscheidingsverlof per m.s. *Sibajak* in Indonesie terug.

◇ In het kader van de gezinshereniging zijn mevr. C. Tesink-La Croix (echtgen. van 3e wtk. Tesink), mevr. Metzelaar-Walkate met twee kinderen (gezin van empl. Metzelaar), mevr. M. W. Giel-Powrie met drie kinderen (gezin van 1e stm. Giel) in mevr. J. M. de Vlieger-v.d. Ameele met een kind (gezin van 2e wtk. P. A. de Vlieger) met het m.s. *Sibajak* in Indonesie aangekomen.

◇ Mevr. E. V. C. van Zyll de Jong-Landman arriveerde met haar twee kinderen (gezin van hfdempl. Van Zyll de Jong) met het m.s. *Silindoeng* uit Australie in Indonesie.

◇ De nieuwe 2e stm. (K.V.) L. H. Timmers en C. J. Minderman en de nieuwe 4e stl. K. Bareman, J. C. van Boxel, J. Ozinga, W. F. Hendriks en H. K. Kruk zijn per vliegtuig uit Nederland in Indonesie aangekomen.

## JUBILARISSEN IN DECEMBER

1-12-1951.

H. W. Bakhoven — hoofdwerktuigkundige

4-12-1951.

H. H. Th. van Lennep — adjunct-chef — afd. C.D.

A. Ch. H. Steyl — hfdemployé — (E.V.)

F. W. Muller — hoofdwerktuigkundige

6-12-1951.

V. E. Lutgens — beambte — Survey-dienst Tg. Priok

H. G. W. Snel restant E. V. gevolgd door vervroegd pensioen), J. C. van Vulpen (ziekteverlof), hoofdwtk. H. Douna (E. V. met in aansluiting daarop vervroegd pensioen), hfdwtk. J. F. de Vries (met zijn gezin, eveneens met E. V. en vervroegd pensioen), en adjunct-chef J. Stil met zijn gezin (E.V.) (Voor verder nieuws over adj. chef Stil, zie: Zeilen).

Verder bevonden zich aan boord 1e stm. F. W. Bismeyer met zijn gezin (E.V.), 1e stm. G. Luidenga (gezinsscheidingsverlof), 1e stm.

de dienst van de maatschappij ontslagen.

◇ 3e stm. J. Sloothaak is per 29 Oct. uit de dienst der maatschappij ontslagen en keerde met het ms. *Sydney* naar Nederland terug.

◇ Stm. 11 J. M. Fennis eindigde per 8 Augustus zijn contract met de maatschappij en keerde naar Nederland terug, alsook stm. 11. P. M. J. Beukers.

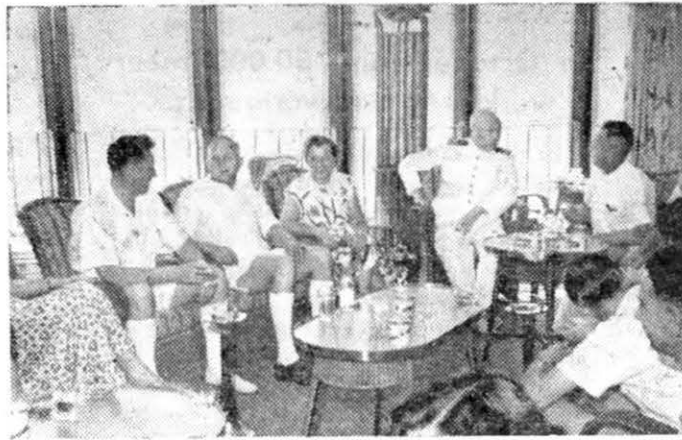
◇ Stm. 11. L. A. G. Schickendantz arriveerde met de *Kota Baroe* in Indo-



◇ De 1e stuurman J. F. Kiepe is per vliegtuig met gezinsscheidingsverlof vertrokken, terwijl gezagvoerder J. A. v. d. Broek Humphrey van eenzelfde verlof in Indonesië terugkeerde.

◇ Gezagv. H. A. Corsten is per vliegtuig van zijn in Nederland doorgebracht gezinsscheidingsverlof in Indonesië teruggekeerd.

◇ Te Singkawang is agent J. F. H. W. Israel vervangen door J. Grin. Te Indrapoera heeft agent J. W. A. Boerma de leiding overgedragen aan hulpagent Masaroeddin. Te Sibolga nam de heer Boerma vervolgens het agentschap over van B. R. Hutagalung. Te Bima is agent G. A. de Beer



Aan boord van het m.s. „Oranje” herdachten de gezagvoerders onzer maatschappij, de heren J. D. J. Postma en A. Spaans op resp. 1 en 11 November de dag, waarop zij 25 jaar geleden bij de K.P.M. in dienst traden.

De beide jubilea werden met de aan boord aanwezige K.P.M.-ers en K.P.M.-sters op 3 November j.l. feestelijk gevierd.

De gezagvoerder van de „Oranje”, de heer H. W. Hemmes, daartoe door de „feestcommissie” uitgenodigd, was eveneens van de partij. Adjunctchef J. L. Venendaal sprak namens de collega's der verschillende diensten de jubilarissen toe en droeg aan beiden „bij gebrek aan een beter schip” het m.s. „Oranje” over. Het hierop onder hilariteit der aanwezigen volgende protest van gezagvoerder Hemmes werd ruitrlijk ingetrokken, toen de „Oranje” slechts op papier, namelijk in de vorm van twee keurige etsen, aan de heren Postma en Spaans werd overhandigd.

De heren dankten in gloedvolle speeches voor het hun bereide feest, waarna allen nog gezellig tot lunchtijd bijeen bleven onder de toegewijde zorg van het Civile Dienst-personeel van de „Oranje”. Volgens de beide jubilarissen was het feest „af”.

vervangen door agent F. J. Muller. Te Sampit is de hulpagent B. M. Harst vervangen door hulpagent W. R. Brassinga.

◇ Gezagv. (K.V.) A. A. D. Hulsman is wegens beëindiging van zijn dienstverband per 23 November j.l. eervol uit de dienst der maatschappij ontslagen en naar Nederland teruggekeerd.

◇ Aan de gezagvoerders J. Klijn, W. Vader Dzn. en W. Vader Mzn. (resp. van onze *Bakongan, Gen. v. Geen, Musi*) is bij Koninklijk Besluit toestemming verleend om op de koopvaardijsschepen, waarop zij als gezagvoerder zijn aangesteld de reservevlag als natievlag te voeren.

## K.P.M.-sport :

### Goede zeilresultaten

Nu het wedstrijdseizoen is afgelopen, past het weer even iets van ons te laten horen.

De resultaten? Niet gek. Op waarlijk meesterlijke wijze behaalden Ostreig en Jaap Stil met *Zee* de eerste prijs in het jaarklassement van de NN'ers Afd. A., door driemaal als no. 1, tweemaal als no. 2 en eenmaal als no. 3 in de periodieke wedstrijden te eindigen. Een fraaie zilveren beker was het resultaat. Jaap Stil nam in het begin van het seizoen voor zijn vertrek naar Nederland tweemaal aan de wedstrijden deel en legde toen beslag op een 1e en een 2e prijs in de periodieke wedstrijden.

*Deining* werd 4 in het jaarklassement, *Wind* 5.

Bij de lange afstandwedstrijden wist *Zee* op de tweede en *Deining* op de derde jaarprijs beslag te leggen. Totaal behaalden de drie boten 6 eerste en 7 tweede prijzen.

Dit wat de wedstrijden betreft. Waren wij bij de aanvang van het seizoen bang, dat er niet voldoende wedstrijdzeilers zouden zijn voor het volgende seizoen, thans kunnen we gerust zijn. Ostreig leidde enige veelbelovende aspirant-wedstrijdzeilers op.

De toerzeilers annex eilandbezoekers hadden boten tekort. Veel gezondheid werd er opgedaan en..... na zo'n dag op het water slaapt men zo heerlijk.

De dames, voor wie dit jaar 2 wedstrijden waren uitgeschreven, schitterden door afwezigheid. Alleen Nel Koster (14 jr) was steeds op het appel, werd 2e in de eerste wedstrijd, doch moest in de 2e wedstrijd opgeven wegens het raken van een boei. Volgend jaar beter, Nel!

Het in goede staat houden van de boten was een grote zorg. Wij bleven gespaard voor grote averijen, doch verf en vernis moeten regelmatig worden bijgehouden en dit werd en wordt prima verzorgd door de Afd. ND. Tg. Priok onder-leiding van de heer Maul.

De zeilen, waarvan zo veel wordt geveerd, begonnen als wedstrijdzeilen minder goed te voldoen.

De heer M.C. Koning schonk onze

vereniging drie complete stellen zeilen, die —voorlopig althans— uitsluitend bij wedstrijden worden gebruikt. Wij kunnen voor deze magnifieke gift niet dankbaar genoeg zijn.

De jachten gaan half December uit het water voor het ondergaan van een grote onderhoudsbeurt en zijn niet beschikbaar tot einde Januari. Hiermede overbruggen wij tevens het gevaarlijke gedeelte van de Westmoeson en lopen we niet het risico, dat onze jachten verloren gaan in deze bij uitstek slecht weer-periode.

Wij kunnen terugzien op een in alle opzichten geslaagd zeilseizoen, terwijl onze verwachtingen voor het volgende jaar hoog gespannen zijn.

L.W.

## MOLUKKEN

Selatantijd — fel waait de wind  
landinwaarts, opgezweept de baai  
met, witgekuifd, heel slecht gezind  
de ombak; heerser nu de haai.

De brandinglijn schuimt langs het strand,  
't lawaai der brekers rolt tot ver,  
en aangespoeld, vuilbruin op 't zand,  
het drijfhout; afval her en der.

Uit 't wolkendek striemt regen neer,  
soms beukt een onweersbui de lucht;  
de zon blijft weg, minacht dit weer,  
en over 't eiland gaat een zucht.

J. W. T.  
Batjan

*De stenen spreken.....  
soms meer dan preken.*

D. Ominee

Slot:

## **Medezeggenschap**

*algemeen welzijn*, en als tegenwicht hier-  
tegenover behoren de arbeiders mede te  
kunnen spreken. Deze medezeggenschap  
nu is al werkelijkheid bij de totstand-  
koming van de Collectieve Arbeids-  
Overeenkomst. Deze contracten komen  
*bedrijfstaksgewijze* tot stand. De *beslis-  
sende* medezeggenschap der arbeiders is  
hierin tot werkelijkheid geworden.

In 1950 is ook de wet op de Onderne-  
mingsraden door de volksvertegenwoor-  
diging aangenomen. Deze raden zijn *ad-  
viescolleges*. Als voorzitter zal optreden  
de directeur. Er zal samen overleg wor-  
den gepleegd, maar de directeur neemt  
de beslissingen. Van groot belang is nu  
wel, dat dit overleg duidelijk plaats  
vindt, dat er voortdurend contact is en  
er een sfeer van openhartigheid heerst.  
Wat bekend mag en kan zijn, behoort  
men bekend te maken. Door overleg kan  
de onderneming de arbeiders doen *in-  
zien*, dat zijn maatregelen juist zijn. Uit  
ervaring blijkt, dat een harmonische  
samenwerking zeer goed mogelijk is,  
wanneer de ondernemer het advies der  
arbeiders ernstig opneemt en daarvan  
alleen om dwingende redenen afwijkt.

Welke zijn nu de voorwaarden om  
medezeggenschap te verwerkelijken?

1. Er behoren sterke organisaties te  
zijn. Zij vormen de basis, waarop de be-  
drijfsschappen kunnen opgetrokken  
worden. Vooral de jonge arbeiders moe-  
ten veel meer met de vakorganisaties  
meeleven, dan nu het geval is. Zij laten  
momenteel Gods water over Gods akker  
lopen; het is allemaal al bereikt, waar  
de vroegere generatie voor gevochten  
heeft. Deze instelling is noodlottig.

2. Werkgever en werknemer moeten  
begrip hebben voor elkaar en definitief  
breken met alles wat maar zweemt naar  
klassenstrijd. Men moet leren zien naar  
het welzijn van de bedrijfsgemeenschap  
en naar het algemeen welzijn. Men moet  
beseffen, dat aan medezeggenschap me-  
deverantwoordelijkheid onlosmakelijk  
verbonden is.

3. De arbeiders moeten zich ontwik-  
kelen, niet alleen vaktechnisch, maar  
ook sociaal-economisch. Hoe hoger zijn  
ontwikkeling, in des te sneller tempo en  
met des te meer kans op succes kunnen  
de nodige beslissingen genomen worden.

In Nederland

## **In October ruim 30.000 meer werklozen dan vorige jaar.**

In de maand oktober steeg het aantal  
werkloze mannen van 69.586 tot 84.150.  
Door de verminderde bouwactiviteit  
nam de werkloosheid niet alleen toe  
onder de bouwarbeiders, maar o.m. ook  
onder de arbeiders in de houtver-  
werkende industrie en onder de losse  
arbeiders.

In vergelijking met einde October van  
het vorige jaar valt een stijging van het  
werkloosheidscijfer met ruim 30.000  
waar te nemen. Voor een deel is deze  
toeneming toe te schrijven aan het feit  
dat dit jaar veel minder arbeiders en  
gedurende een kortere periode nodig  
waren voor werkzaamheden in de land-  
bouw. Het weer was dit jaar zeer gun-  
stig, in tegenstelling tot vorig jaar, toen  
het machinaal oogsten van aardappelen  
door het natte weer niet goed moge-  
lijk was. Bovendien hebben verschil-  
lende bedrijfstakken met afzetmoeilijk-  
heden te kampen.

De relatieve werkloosheid was eind  
October het hoogst in de provincie  
Drente met 54, het laagst in Zeeland  
met 12 werklozen per 1000 mannelijke  
beroepsbeoefenaren, terwijl het rijks-  
gemiddelde 28 bedroeg, tegen 23 op 30  
September.

Het aantal werkloze vrouwen steeg  
van 9468 tot 9615; de vraag naar vrou-  
welijk personeel daalde van 10.093 tot  
9005.

Slot:

## **Manus Stopverf Sr. wijsgeert**

zingen. De boy uit Canada neuriede:  
„I'm longing for a white Christmas”...  
Een ander dacht onder zijn werk blijk-  
baar ook aan zijn tehuis en zong zacht-  
jes voor zich heen: „Down in the heart  
of Texas”..... Der jongeling uit Cali-  
fornia was met zijn gedachten ook  
ergens anders en floot: „Don't sit under  
the apple-tree with anyone else but  
me... when I come marching home”...  
Drie uren later, luchtalarm. Japanse  
bommenwerpers..... Een treffer op het  
season..... The bl..... Jap. No more  
kamp, with the best wishes for the  
marching home for the boy from Cali-  
fornia. Vrede op aarde..... Wanneer  
zal het komen..... Stille nacht.....  
Heilige nacht.....

December 1951. Somewhere.

Wat zal het worden? Moge het voor  
redactie, lezeressen en lezers van „de  
Uitlaat” een VROLIJK KERSTFEEST  
en GELUKKIG NIEUWJAAR worden,  
is de wens van

Manus Stopverf Sr.

## **Groetenuitzendingen voor K.P.M.-schepen in 1952.**

Blijkens een opgave, welke wij  
hebben ontvangen van „Radio  
Nederland” te Hilversum, vallen  
de groetenuitzendingen aan K.P.M.-  
schepen („P.C.J. roept het schip  
van de week”) in het komende  
jaar op 11 Januari (herhaling op 13  
Januari), 15 Februari (herhaling op  
17 Februari), 21 Maart (herhaling  
op 23 Maart), 16 Mei (herhaling op  
18 Mei), 4 Juli (herhaling op 6 Juli),  
15 Augustus (herhaling op 17  
Augustus), 12 September (herhaling  
op 13 September), 7 November  
(herhaling op 9 November) en 19  
December (herhaling op 21 Dec.).

In de groetenuitzending van 5 Octo-  
ber j.l. zond „Radio Nederland” een  
groet uit voor tweede werktuigkundige  
Van den Dool aan boord van ons m.s.  
Toba. Zijn echtgenote berichtte P.C.J.  
als volgt:

..... Het is voor mij een groot  
genoegen U te kunnen mededelen, dat  
het op Vrijdag 5 October j.l. uitgezon-  
den koopvaardij-programma voor op-  
varenden van de K.P.M.-schepen, o.a.  
voor het m.s. „Toba” door mijn man  
zeer goed en duidelijk zijn ontvangen.

Deze groeten, die een felicitatie voor  
zijn verjaardag inhielden, werden ook  
door collega's op andere schepen, zowel  
te Priok als te Bandjermasin zo duide-  
lijk gehoord, dat collega's van de „To-  
sari”, die met de „Toba” voor Bandjer-  
masin lag, hem direct kwamen felici-  
teren en het daardoor voor mijn man  
een gezellige avond is geworden”.

Hoofdwerktuigkundige J. P. G. Nou-  
wens schreef ons, dat het koopvaardij-  
programma van 5 Oct. j.l. uitgezonden  
door „Radio Nederland” op de Rey-  
niers, liggende te Soerabaja in de 13 me-  
terband uitstekend is ontvangen. Na-  
mens alle werktuigkundigen zond hij  
hartelijke dank aan allen, die hebben  
meegewerkt om deze uitzending zo goed  
te doen slagen.

Le stuurman H.N.L. Hoomans schreef  
uit Makassar:

..... Aan boord van het m.s. Reyniersz  
zijn we buitengewoon ingenomen met  
het welslagen van de uitzending van 5  
October. De ontvangst was prima, ter-  
wijl wij in de haven van Soerabaja lagen.  
Namens alle opgeroepen luisteraars onze  
hartelijke dank voor de prettige aflei-  
ding, die ons werd bezorgd. Waar ik in  
1947 een „Schip van de Week”-uitzen-  
ding naar de Straat Malakka mocht bij-  
wonen, was het me mogelijk in onze  
kring op de Reyniersz van tevoren een  
uitvoerige beschrijving te geven van de  
gang van zaken in de studio.”