

## Jaarverslag der Maatschappij over 1951

### Bedrijfsresultaten bevredigend

De Maatschappij heeft in 1951 na afschrijvingen op vloot, etablisementen en prauwen en lichters ten bedrage van fl. 12,3 miljoen (tegen fl. 12.1 miljoen in 1950) en reservering voor herstel van de vloot van fl. 4 miljoen (in 1950 fl. 3 miljoen) een winstsaldo ter verdeling behaald van fl. 4.778.181 (tegen fl. 4.205.454 in 1950). Voorgesteld is een dividend van 10% (9% in 1950), waarvan 8% in aandelen en de rest in contanten.

De maatschappij wacht nog op antwoord van de Indonesische regering inzake de denkbeelden over een nieuwe vervoersovereenkomst. Het contact met Indonesische regeringsinstanties verloopt intussen bevredigend.

Dit zijn de voornaamste punten uit het jaarverslag 1951, dat te Amsterdam is uitgegeven en op 30 Juni door de algemene vergadering van aandeelhouders is goedgekeurd.

Aan het verslag ontlelen wij verder het volgende :

#### Raad van Bestuur

Ter voorziening in de vacature, ontstaan door het aftreden van de heer dr. E. Heldring als lid van de Raad van Bestuur onzer maatschappij is de heer dr. H. M. Hirschfeld, oud-Hoge Commissaris der Nederlandse regering in Indonesië, tot lid van de Raad van Bestuur gekozen.

#### Directie in Indonesië

Het jaarverslag maakt verder melding van de mutaties, welke zich in het begin van 1952 hebben voorgedaan in de leiding van het bedrijf in Indonesië, na het aftreden van mr. W. M. Hens als president-directeur, na een 27-jarige loopbaan bij de K.P.M. Mr. Hens zal met ingang van 1 September a.s., optreden als adviseur van de directie der K.P.M. in Nederland.

#### Personeel

„Wederom werkte het personeel” —aldus het jaarverslag— „onder dikwijls moeilijke omstandigheden.

Wij spreken onze erkentelijkheid uit over de wijze, waarop hieraan het hoofd werd geboden. Het huisvestingsprobleem is in sommige plaatsen nog acuut. Waar mogelijk wordt hierin wederom voorzien door bouw of aankoop van woonruimte. De algemene gezondheidstoestand van wal- en varende personeel was goed”.

Het jaarverslag maakt gewag van het plotselinge overlijden van adjunct-chef M.P. Koning, die het slachtoffer werd van een roofmoord en van voorman J. J. Thepen, tengevolge van ongeregelde geldheden.

#### Vloot

Sinds het uitbrengen van het jaarverslag 1950 zijn aan de vloot geen nieuwe schepen toegevoegd. De bouw van de motorschepen *Van Linschoten* en *Van Spilbergen* vordert gestadig.

Onlangs is opdracht gegeven tot de bouw van de motorvracht- en passagiersschepen „Houtman”, „Roggeveen”, „Schouten” en „Van Waerwijck”, elk ongeveer 4.000

B.R.T. metende. Blijkens de lijst van schepen beschikt de K.P.M. thans over 113 passagiers- en vrachtschepen, in totaal 179.572 B.R.T. metende. Zes schepen in totaal 25.400 ton metende, zijn in aanbouw of bestelling.

#### Meer averij

Er deden zich in 1951 meer averijen voor dan in 1950. De ernstigste waren de stranding van het m.s. *Sibigo* op 23 Februari 1951 bij de Paternoster-eilanden en op 8 October de brand aan boord van het s.s. *Bontekoe* te Tandjong Priok. Hoewel zwaar beschadigd bleven beide schepen behouden. Ondanks de dikwijls moeilijke omstandigheden kon de vloot behoorlijk worden onderhouden.

Nadat in vorige jaren op enige motorschepen proeven waren genomen met het gebruik van residu als brandstof in plaats van dieselolie —welke proeven een gunstig resultaat hadden— zijn in 1951 nog enkele schepen geschikt gemaakt voor het gebruik van residu.

De stoomschepen *Van den Bosch*, *Van der Hagen* en *Palopo* zijn in Maart 1952 voor sloop te Hongkong verkocht. Ernstige ongevallen waren de explosies aan boord van de *Lepar* en de *Leok*, op 21 en 22 Maart j.l. te Djambi en Pakan Baru.

Een zeer minutieus onderzoek heeft de oorzaak van deze rampen nog niet aan het licht gebracht. Wel kan worden gezegd, dat kwade opzet uitgesloten moet worden geacht. Er wordt nog onderzocht of de beide schepen kunnen worden geborgen.

Vervolg : zie pag. 8

# „DIE RYCKE REEDERS“ SPEELDEN OP BILLITON

## SUCCESEN TD. PANDAN ENMANGGAR

Gedurende de afgelopen Pinksterdagen, heeft het K.P.M.-toneelgezelschap „die Rycke Reeders“ op uitnodiging van de directie van de N.V. Billiton Maatschappij nog twee voorstellingen gegeven van „Per Luchtpost“, een en ander ter opluistering van het jaarlijkse oogstfeest, ter plaatse „tutup buku“ (sluiting der boeken) geheten. Op 31 Mei traden „die Rycke Reeders“ op in Tandjung Pandan en op 1 Juni te Manggar, beide malen grote successen behalend.

Na het ontvangen van de uitnodiging werden met spoed nog enkele repetities georganiseerd, om de puntjes „bij te schaven“. Coullissen en andere attributen werden met het m.s. *Lahewa* naar Tandjung Pandan verscheept, terwijl het toneelgezelschap met alle verdere helpers, in totaal 15 personen, op Vrijdag 30 Mei per G.I.A.-vliegtuig naar het tin-eiland reisde. In de voormiddag arriveerde het op Billiton, waar het werd verwelkomd door vertegenwoordigers van de „Gemeenschappelijke Mijnbouwmaatschappij Billiton“ en werd ondergebracht in het aan zee gelegen G.M.B.-Hotel. De technische staf toog al spoedig aan het werk om het toneel

in de Sociëteit in orde te maken en 's avonds werd een welkomstborrel geschonken voor het K.P.M.-gezelschap, dat des Zaterdags nog gelegenheid had om te genieten van het fraaie G.M.B.-zwembad, midden in een bos gelegen.

Na een openingswoord door de hoofdadministrateur tot de geheel gevulde zaal en de voorzitter van het Sociëteitsbestuur ving de voorstelling aan. Na een ietwat aarzeland en zenuwachtig begin kwam al spoedig de oude vlotheid terug en uit de dankbare reacties van het publiek bleek wel, dat het stuk en het spel in de smaak vielen. Een stroom van bloemen werd na afloop het toneel opgedragen.

Na de voorstelling werd direct alles afgebroken voor verzending naar Manggar. Nog des nachts vertrokken de attributen. In de Sociëteit van Tandjung Pandan had 'n bal plaats.

Vroeg in de Zondagmorgen vertrok de technische staf naar Manggar, de rest van het gezelschap in de middag per bus. Ook hier was het publiek enthousiast.

Als herinnering aan het bezoek aan het tin-eiland kreeg elk der leden van het K.P.M.-toneelgezelschap een tinnen aandenken. Ook in Manggar had een groot feest plaats en met moeite kon de regisseur tegen het ochtendgloren de K.P.M.-schaapjes bijeen drijven voor terugkeer naar Tandjung Pandan en per vliegtuig naar Djakarta. Namens de directie van de G.M.B. kregen alle leden van het toneelgezelschap geschenken.

De reis van „die Rycke Reeders“ is een onverdeeld succes geworden, in de eerste plaats dank zij de eminente leiding van regisseur Chris Antonissen, die nogmaals heeft bewezen behalve mensenkennis ook een groot organisatievermogen te bezitten.

Dit is no. 7 - zevende jaargang van

### de **Uitlaat**

Personeels en voorlichtingsorgaan  
van de N.V. Koninklijke Paket-  
vaart Maatschappij.

◇

Dit nummer bestaat uit 12 pags.

◇

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

◇

Alle stukken „de Uitlaat“ be-  
treffende te adresseren:

Aan de Redactie van  
„De Uitlaat“ p/a K.P.M.  
DJAKARTA

◇

Jaarverslag 1951

◇

„Rijcke Reeders“ op  
Billiton

◇

Personeelsbeoordeling

◇

P.C.J.-uitzending  
van nabij.

### OUDE TRADITIE HERSTELD.

Aan boord van het m.s. „Camphuys“ heeft op 6 Juni j.l.  
een korte plechtigheid plaats gevonden.

Door de president directeur werd de commodore-vlag  
uitgereikt aan de oudst-in-dienst-zijnde gezagvoerder, de  
heer A. Pothof. Hiermede werd een vooroorlogs gebruik in  
ere hersteld.

Voor hen, die na het niet meer in gebruik zijn van de  
commodore-vlag bij de maatschappij in dienst zijn getreden,  
is het misschien wel interessant te weten, dat de commodore-  
vlag een K.P.M.-vlag is met in de linkerbovenhoek een gou-  
den ster.

# PERSONEELSBEOORDELING

## Houdt rekening met de gehele mens

Het is de bedoeling, dat wij in het Personeelsorgaan enkele artikelen uit het huisorgaan van „Calvé” overnemen over het onderwerp „Personeelsbeoordeling.” Wij wijzen er op, dat „Calvé” een industrieel bedrijf is, hetgeen zijn stempel heeft gedrukt op het betreffende artikel. In algemene zin echter is er wel het een en ander uit te putten, dat voor een personeelsorgaan zijn waarde heeft.

Om de vraag naar de grondgedachte der personeelsbeoordeling goed te kunnen beantwoorden, moeten wij enige tientallen jaren teruggaan in de geschiedenis van het bedrijfsleven. Arbeidskracht werd toen min of meer beschouwd als koopwaar. Bedrijven hadden machines, werktuigen, gereedschappen en grondstoffen, productiemiddelen dus. Om met en uit deze productiemiddelen producten en artikelen te kunnen vervaardigen was nóg een productiemiddel nodig: werkkraft. Deze kon —zo meende men— ook worden gekocht en wel op de arbeidsmarkt. Daar waren mensen-arbeiders — die deze werkkraft te koop aanboden. Arbeidskracht was dus een zaak van vraag en aanbod. Arbeiders probeerden hun werkkraft vanzelfsprekend zo duur mogelijk te verkopen en werkgevers, die werkkraften nodig hadden, trachtten deze zo voordelig mogelijk te bemachtigen.

In die tijd werd dus de mens gezien als leverancier van het productiemiddel arbeidskracht. Wat deze mens verder nog was: daarnaar werd niet of weinig gevraagd. Leverde hij prima werkkraft, gepaard met vakkennis en vakkunde dan betaalde de werkgever een hogere prijs; takelde de man af, werden zijn krachten minder, leverde hij rus minder werkkraft, dan werd hij afgedankt.

De strijd van de georganiseerde arbeidersbeweging is —naast andere materiële, vaak materialistische doeleinden— principieel gericht geweest op een andere, hogere waardering van de mens, dan alleen als leverancier van meer of minder werkkraft.

De werker is in de eerste plaats mens, die —behalve als middel tot doel— als productiemiddel, doel in zichzelf heeft. Hij is in deze wereld in de eerste plaats om mens te zijn. Dat is van ieder mens het voornaamste beroep. Om mens te kunnen zijn moet hij ook werken. Hij heeft tot taak om zijn beroep mens te zijn, zo goed mogelijk uit te oefenen, met inspanning van alle kracht. Maar hij zal daar, waar hij werkt, zijn gehele menszijn meebrengen.

### Kostbaar materiaal

Men laat, wanneer men 's morgens het kantoor binnengaat, niet een deel van zijn mens-zijn thuis achter. De strijd van de georganiseerde arbeidersbeweging heeft o.a. tot doel gehad de arbeider als mens erkend en gewaardeerd te zien en deze strijd is terecht gevoerd. Mensen zijn „het kostbaarste materiaal” in het bedrijf. De mens is het enige „productiemiddel” in een bedrijf, dat

een doel in zichzelf heeft; een wezen, welks bestaan in werken alleen niet is uitgeput; dat een eigen leven heeft en dat, naast de kwaliteiten, die voor het werken van betekenis zijn, nog vele eigenschappen bezit, welke ook voor een bedrijf van grote waarde zijn.

Het is immers geen uitzondering, dat werkers, die als geoefende of geschoolde krachten niet uitblinken, als mens, door hun karaktereigenschappen, manier van optreden, en zoveel meer, voor de bedrijfsgemeenschap goede elementen zijn, waardevolle, goede invloeden van zich doen uitgaan.

### Hogere waardering.

Wat nu de arbeidersbeweging voor ogen heeft gestaan, toen zij streed voor een andere en hogere waardering van de werkers, is ten volle bereikt. De werker wordt niet meer alleen beschouwd als leverancier van werkkraft. Men ziet hem niet meer alleen als „productiemiddel”. Het bedrijf is menselijk geworden. Het wordt veel meer gezien als de plaats, waar mensen komen om hun brood te verdienen en de samenleving te dienen door zich in te spannen om deze samenleving in stand te houden.

Het is normaal, dat ieder mens ongeveer 1/3 deel van zijn leven werkende doorbrengt en wel de beste uren van het etmaal. Ook een bedrijf is een samenleving. Ook deze samenleving moet op zo hoog mogelijk peil staan. Het is niet zo, dat mensen alleen buiten het bedrijf aan de samenleving meedoen en dus alleen buiten de fabriek pas volledig mens zijn en zich dan behoren in te spannen om een goed element van deze samenleving te zijn. Dit dient ook in het bedrijf te geschieden.

Werkers moeten, als zij in het bedrijf als mens beschouwd en behandeld wensen te worden — en dat is hun goede recht — ook in het bedrijf zich als mens gedragen, d.w.z. het beste, wat zij hebben in dienst van de bedrijfsgemeenschap stellen. Daarop heeft het bedrijf recht.

Om nu eens inzicht te krijgen hoe de werker zich in het bedrijf als „mens in zijn werk” gedraagt, moeten de leidinggevendenden zich een oordeel over de werkers vormen. Dit is een moeilijk en verantwoordelijk werk.

Het is billijk, dat van leidinggevendenden geëist wordt, dat zij in staat zijn zich van deze taak te kwijten. Het behoort tot het leiderschap, dat men zijn ondergeschikten kan beoordelen en dit oordeel weet te motiveren.

Bij deze personeelsbeoordeling wordt dus de werker niet beschouwd als werker alleen, die beoordeeld wordt naar de kwaliteit en de hoeveelheid werk, die hij aflevert, maar er wordt ook gevraagd hoe hij omgaat met machines, werktuigen, gereedschappen en grondstoffen. Gaat hij hier zuinig en voorzichtig mee om? Verder is het van belang, hoe hij zich gedraagt jegens collega's en superieuren. Is hij iemand, van wie een goede invloed uitgaat, of breekt hij de bedrijfssamenleving af door alsmaar kankeren, stoken en lijntrekken.

Wat dus de arbeiders met hun georganiseerde strijd in de arbeidersbeweging wilden, is met succes bekroond. Zij wensen als volledig mens in het bedrijf beschouwd en beoordeeld worden.

Dit geschiedt nu met de personeelsbeoordeling.

Uit: „Calvé”.

## BRAND

### op de „MERAK”

Post voor Djakarta vernield.

236 zakken met post voor Djakarta afkomstig van Singapore zijn vernield, toen aan boord van de Merak van de K.P.M., in de haven van Singapore brand uitbrak. De brand ontstond in de machinekamer na een ontploffing en verspreidde zich snel door het schip.

Onmiddellijk kwamen twee vaartuigen van de brandweer, die vier uren lang het vuur bestreden. De brand werd ontdekt tegen tien uur 's morgens op de 2de Juni en was geblust om twee uur in de middag.

De aangerichte schade is nog niet bekend. Persoonlijke ongelukken deden zich niet voor.



# Rijden vrouwen veilig ?

Ja, zeggen de Amerikaanse statistieken

In een artikel voorkomende in de „New York Times Magazine” en aangehaald door „The South African Shell Chronicle”, geeft Sam Boal statistieken, die de afgezaagde grapjes op chaufferende vrouwen volkomen logenstraffen.

Van de 51 miljoen autobestuurders in de Ver. Staten zijn 2%, of ongeveer 13 miljoen vrouwen. In vergelijking met de „heren der schepping” rijden zij per hoofd minder kilometers en van het totale aantal kilometers, dat door auto's wordt gereden, komt slechts 10% voor rekening van de vrouw. Tegenover deze cijfers staan echter andere die van meer betekenis zijn: bij vrouwen is het aantal ongevallen 1.7 per miljoen mijl, bij mannen 2.8.

Deze cijfers zijn alle verstrekt door de „American Automobile Association”, aan de hand van een onderzoek door de „University of Pennsylvania”, dat aantoonde, dat vrouwen niet alleen minder auto-ongevallen hebben dan mannen, maar ook minder ernstige ongevallen.

**Andero A.A.A.-statistieken tonen aan:**

dat de man tussen 20 en 24 jaar de gevaarlijkste bestuurder is;  
dat de vrouw tussen 40 en 53 jaar het veiligst rijdt;  
dat mannen 61% van het aantal verkeersovertredingen begaan;

dat vrouwen meer acht slaan op de verkeerstekens;

en dat in het algemeen de grootste moeilijkheid voor de man is zijn te-hard-rijden en voor de vrouw.. het achterwaarts keren.

Om de oorzaken van een en ander na te gaan, begaf Sam Boal zich naar Tom Mascitelli, de leider van de A.A.A.-rijkschool, waar ongeveer 3.000 mensen per jaar rijles krijgen. Mascitelli zei:

„Vrouwen zijn voorzichtiger en minder onachtzaam, waarschijnlijk juist, omdat zij van het mechanisme van de auto zoveel minder verstand hebben. Autorijden kan voor vrouwen een enorme onderneming betekenen. Waarschijnlijk zijn zij voortdurend op haar hoede en bang, dat haar eigen wagen of een ander haar een poets zal bakken.

Wat parkeren betreft, vrouwen zijn geneigd de manoeuvre zó ernstig op te vatten, dat zij tandenknarsend telkens voor- en achteruit rijden, net zo lang tot ze geslaagd zijn. Mannen daarentegen zijn bij een beperkte parkeer ruimte maar al te vaak geneigd hun wagens met een

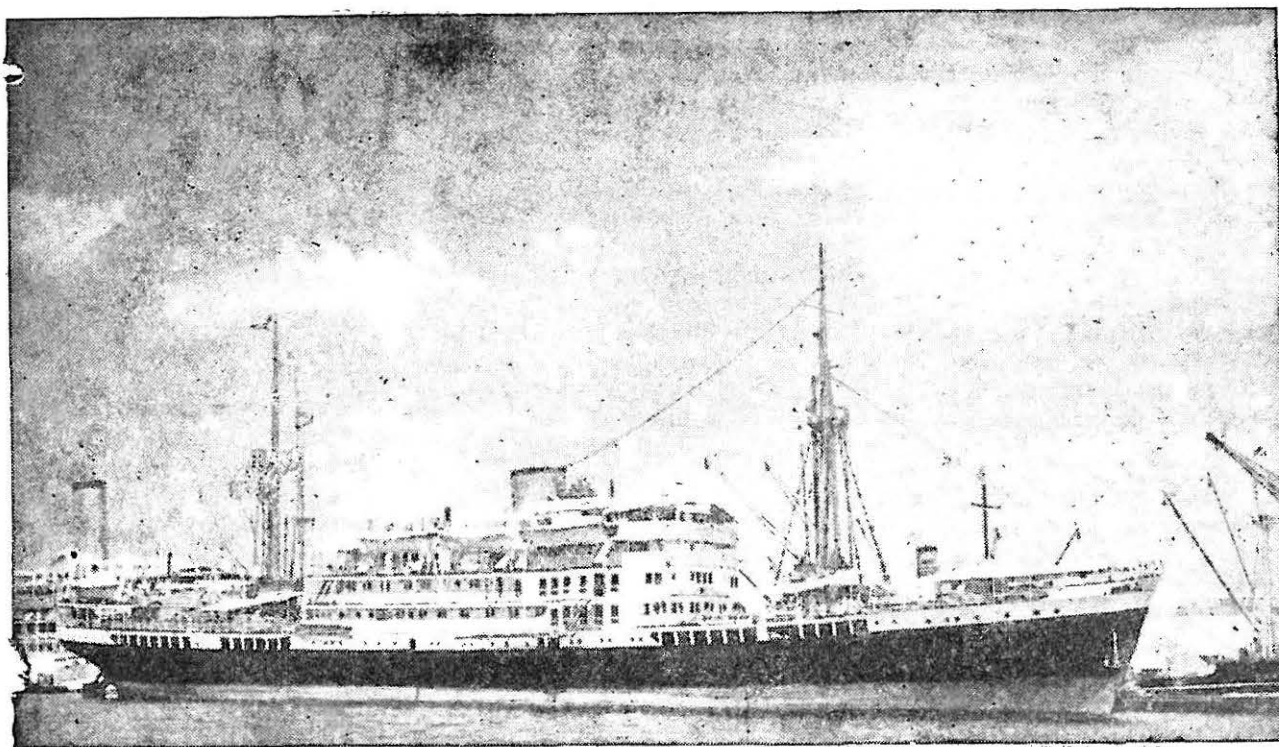


„U stak Uw hand niet uit!”

of twee zwaaien neer te zetten en ze lelijk te parkeren, om daarna vlug te verdwijnen en er maar het beste van te hopen.”

Volgens Mascitelli winnen vrouwen het dus van de mannen wat goed besturen betreft, doordat zij meer op de kleinigheden letten. Dit is een natuurlijke eigenschap. Als de mannen wilden, zouden ze waarschijnlijk ook beter kunnen rijden, maar ze vinden het veel te veel moeite.

Maar zelfs de ervaren Mascitelli vond het beter zijn eigen vrouw geen les te geven. Zij moest bij anderen in de leer gaan .....



Onze „Camphuys”, waarop thans de commodore-vlag wappert.

# FAMILIENAMEN DRUKKEN VAAK VOLKSAARD UIT

**„Haring” (Harinck?), „Pekelharing” van  
dezelfde stamvader...**

Er is een groep Nederlanders, die stug vasthoudt aan de bewering, dat alle mensen uit de „Lage Landen” één volk vormen en zij leggen daarvoor soms zeer „overtuigende” bewijsvoeringen over. De gelijkheid in taal speelt daarbij wel een hoofdrol en om die taalgelijkheid ziet men dan aan veel verschillen van volksaard voorbij. Die verschillen in volksaard spreken toch wel zeer duidelijk als men een Drent naast een Zaankanter plaatst en een Zeeuw naast een zwierige Limburger. Wij vinden het verschil zo mooi en dat verschil komt ook dikwijls uit bij de familienamen.

Laten wij een voorbeeld stellen, middels twee reeksen familienamen.

Eerste reeks : De Wispelaere, Hurtekant, Innegraeve, Lanckriet, Nauwelaerts, Reckelbus, Van Quickelborné, Wittewrongel en Weustenraed.

Tweede reeks : Bark, Doek, Endt, Faas, Gras, Heek, Joon, Kaat, Loos, Mooi, Nat, Ooms, Pont, Ris, Tip, Vonk, Went, Zeyl en Zwart.

## Tot één volk?

Behoren deze mensen tot één volk? Zijn „zij van enen bloede”? zoals dat heet. Of verraadt hun naam het tegenovergestelde? Spreekt er uit de korte, kernachtige tweede reeks niet een geheel andere ziel, dan uit de eerste rij?

De eerste serie is romantisch en vol inhoud. Doet De Wispelaere, een Vlaamse beeldhouwer, niet denken aan een bewegende populier, is Hurtekant niet een magere koster, die met hortende ijver zijn kerkewerk doet. Wekt Innegraeve niet de gedachte : o graf waar is uw overwinning? Hoort gij geen ruisen bij Lanckriet, en geen klokgebeier als gij Antoon Nauwelaerts hoort zeggen? Reckelbus is een kunstschilder van de Brugse School, maar zijn naam wekt gedachten aan een blikken rommelpot, waarin de straatjeugd roert. Is Quickelborné, naar Guido Gezelle zegt, niet „van ene kwekelige bronne” afkomstig? Ziet gij geen boerepapschotels voor U als gij Wittewrongel leest en krijgt gij geen gevoel van macht bij het uitspreken van „een weusten raed”? Allemaal vragen om U te doen nadenken!

## Zaanse namen

Daarnaast gaan de Zaanse namen Bark en Pont en Zeyl recht op hun doel af. Zij dromen niet. Doek, Endt, Vonk, Zwart — het zijn namen die men eenmaal „geroepen heeft”. Sommige zijn als een kluit aarde tegen iemands gezicht aangekeild. Nat! Tip! Kaat, of — ook wel zachter, bij voorbeeld tegen een passerende vrouw : „Mooi!”

Pastoor Innegraeve en dominee Faas typeren het óók wel.

Hoe meer men speurt in de namen-kunde, hoe meer men ontdekt en veel is anders, dan men wel zou menen. Onlangs lazen wij op een belastingbiljet de naam van een zekere ingenieur Inckel. Zo'n naam prikkelt om te weten wat hij betekent. Immers de betekenis leidt ons dikwijls naar de herkomst van een geslacht. Een inckel is een onderdeel van een fuik. Het trechtervormige net aan de ingang der fuik, waardoor de vis naar binnen zwemt. Het inckel wordt met vier touwtjes van binnen aan de wanden der fuik vastgemaakt. Een oud vers luidt :

„dies hy zijn vlucht vast elders nam,  
tot dat hij in het inckel quam,  
doen hipt hy vaerdig na het gat”

En nu is dus ook nog het aardige, dat men aan de spelling kan zien, in welke tijd die naam Inckel is aangenomen.

## Grillig en speels

Ten onrechte denkt het publiek, dat als men Treep heet, alle voorvaders in de mannelijke lijn Treep hebben geheten. Dit is een dwaling! Daarom moogt ge gerust lachen als iemand u probeert wijs te maken, dat hij zijn geslacht, bij voorbeeld de Den Uylen, tot op Karel de Grote heeft kunnen achterhalen! Het leven is daarvoor veel te grillig en te speels!

Laten wij enige historisch bewezen voorbeelden aanhalen : Een zekere weesmeester uit Westzaan in 1633 heette Jan Ariensz en voerde twee achternamen, namelijk Volger en Mats. Zijn nakomelingen heten Mats, ofschoon ze van Volger afstammen. Zoudt gij achter Kees Koeter Cornelis Pieterse Boy zoeken? Toch is het dezelfde persoon en als u Koeter heet, heeft u dus feitelijk het recht om u Boy te laten noemen.

Boy leefde in Oost-Zaandam in 1684. Claas Gerritsz. Engel, die in Wormerveer overleed in 1754 heet ook wel eens Claas Gerritsz. Kuyk en zijn kinderen



*Slaap ik vannacht op wacht, of de eerste?*

heten dan weer Engel en dan weer Kuyk. (1809) De Doopsgezinden hebben ten deze ook zeer „sprekende” voorbeelden, Jan Dircksz Hartog, leraar bij de Friese Doopsgezinden te Wormerveer na 1746, had een zoon die Dirck Remmertsz Laan heette en diens kinderen heten allen Laan, terwijl ze Hartogs bloed voeren! En, nog sterker, de zoons van Cornelis Jelisse en Guurtje Jans Rogh, te Zaandam in de 17e eeuw, heten de ene Aris Cornelisz. Haring en de andere Jelis Cornelisz. Pekelharing; deze laatste is de stamvader van het bekende geslacht van die naam.

## „Van enen bloede”

Een record bestaat ook op dit terrein! De drie zoons van de Wormerveerder vermaner Willem Jansz, geb. 1673, overl. 1745 heten namelijk Melis Willemsz Lakeman, Dirck Willemsz Breeuwer en Jan Willemsz. Blauw.

U ziet dus hoe voorzichtig men zijn moet. Deze Blauwen, Breeuwers en Lakemans zijn „van enen bloede”. Van voorbarige conclusies gesproken! Een laatste voorbeeld nog. Pieter Adriaensz van Someren, een inwijkeling, die in de 17e eeuw op de Koog de eerste pelmolen bouwde, noemde zijn zoon niet Van Someren, maar Adriaen Pietersz. Pel en alle afstammelingen bleven Pel. Van Someren was spoorloos verdwenen.

Wanneer leken aan afstammingsonderzoek doen, zullen zij in zulke gevallen het spoor gewis bijster worden. Het is anders dan wij denken. De genealogie hergt voor de onderzoeker vele verrassingen. Weliswaar is er al enorm veel gepresteerd op het gebied van het publiceren van stamlijsten en dat is zeer nuttig (het moest de kinderen op de Lagere School geleerd worden) maar aan wat wij zouden kunnen noemen „de geestelijke zijde” der genealogie is de wetenschap nog niet toe.

Uit : „Volkskrant”.

# VAN DE AFDELING PERSONELE ZAKEN

## Vertrokken

H. Boeree 2e stm. 16/5 per vliegtuig  
G. E. Kaarsenhout 3e stm. 16/5 per vliegtuig  
F. A. Resner hfdwtk. 18/5 per vliegtuig  
Ch. A. de Roy van Zaydewijn hfdempl. 25/5 per vliegtuig  
F. Th. Mentel empl. 25/5 per vliegtuig  
Th. v.d. Voort 1e stm. 26/6 m.s. „Tjibadak”  
P. J. v.d. Berg hfdwtk. 26/5 per vliegtuig  
P. H. van Dijken gezagv. 27/5 per vliegtuig  
H. Stoter 3e stm. 29/5 per „Zuiderkruis”  
J. Devilee 3e stm. 29/5 per „Zuiderkruis”  
C. Slijkhuis 2e wtk. 29/5 per „Zuiderkruis”  
C. W. M. v/d Boer 3e wtk. (K.V.) 29/5 per „Zuiderkruis”

C. W. M. v.d. Boer hfdempl. 29/5 per „Zuiderkruis”  
J. Ch. H. Korff 2e stm. 3/6 per vliegtuig  
Th. B. Kers 2e wtk. 3/6 per vliegtuig  
F. W. Bensen empl. 6/6 per vliegtuig

Jhr. J. W. O. v.d. Bosch hfdempl. 8/6 per vliegtuig  
R. Bregman empl. 10/6 per vliegtuig  
D. van Orden gezagv. 30/6 per „Willem Ruys”  
A. H. v.d. Belt gezagv. 30/6 per „Willem Ruys”  
W. Mesker gezagv. 30/6 per „Willem Ruys”  
L. W. Wakka adj.-chef 30/6 per „Willem Ruys”  
J. H. G. Masters 1e stm. 30/6 per „Willem Ruys”  
H. Bouwman 1e stm. 30/6 per „Willem Ruys”  
J. W. Luymes hfdempl. 30/6 per „Willem Ruys”  
H. J. Nieuwenkamp hfdempl. 30/6 per „Willem Ruys”  
A. van Riemsdijk hfdempl. 30/6 per „Willem Ruys”  
H. Haas hfdempl. 30/6 per „Willem Ruys”  
D. J. Kim empl. 30/6 per „Willem Ruys”  
M. L. v.d. Hoff 2e wtk. 30/6 per „Willem Ruys”  
F. L. A. de Calonne 2e wtk. 30/6 per „Willem Ruys”  
H. P. Kuyp 2e wtk. 30/6 per „Willem Ruys”  
J. Pronk 2e wtk. 30/6 per „Willem Ruys”  
A. Niel 2e wtk. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
F. H. Hordijk hfdempl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
M. Langeweg empl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
J. Leenheer empl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
J. Kok empl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”

H. H. Mersen Senn van Basel empl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
J. H. Redeker empl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
R. J. Kuynders empl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
G. A. de Beer empl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
H. Bosch 1e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
J. Bakker 2e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”

A. J. E. M. Ekelens burg 2e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
H. J. Dikker 2e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
P. Zonneveld 2e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
P. J. J. Maas 2e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
M. J. Aldenkamp 2e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
H. Hofmeyer 2e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
J. E. Elmont 2e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
M. H. Mol 2e stm. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”

Mevr. J. v.d. Schil-den-Hagendorfer echtg. gezagv. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
R.V./S.V. Mevr. E. Donk-Valkenhoff echtg. 2e wtk. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
R.V. Mevr. C. A. J. v. Koeveringe-Somers echtg. hfdempl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
G.S.V. Mevr. J. Dekker-Siermans echtg. hfdempl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
G.S.V. Mevr. E. Eekhout-Guldenaar echtg. empl. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
R.V./V.P. A.M.A. Begemann zoon hfdwtk. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
R.V. F. H. M. Mattaar zoon 2e wtk. 30/6 per „Joh. v. Oldenb.”  
R.V. Ontslag

## Aangekomen

Ontslag C. Winkel 2e stm. 15/5 per vliegtuig ex R.V.  
E.V. M. v.d. Noort 1e stm. 20/5 per vliegtuig ex R.V.  
R.V./S.V. H. J. v. Reenen 2e wtk. 21/5 per vliegtuig ex R.V.  
R.V. H.A.R. Rodenboog gezagv. 27/5 per vliegtuig ex R.V.  
V.G.V. J. v.d. Zwan 1e stm. 3/6 per vliegtuig ex R.V.  
E.V. C. v.d. Berg gezagv. 3/6 per „Maetsuycker” ex R.V.  
V.G.V. L.A.J. te Boekhorst adj.-chef 5/6 per vliegtuig ex E.V.  
W. Matthiesen 2e wtk. 12/6 ex R.V.  
H. Ch. Start adj.-chef 15/6 per vliegtuig ex E.V.  
R.V. B. G. Bloemers gezagv. 17/6 per vliegtuig ex R.V.  
R.V. C.J.C. v. Dooremaal hfdempl. 21/6 per „Willem Ruys” ex E.V.  
E.V. M. J. de Lange hfdempl. 21/6 per „Willem Ruys” ex E.V.  
R.V. J.F.H.W. Israel empl. 21/6 per „Willem Ruys” ex E.V.  
E.V. H.A.A. Schneider 2e wtk. 21/6 per „Willem Ruys” ex R.V.  
E.V. A. J. Blok 3e wtk. 21/6 per „Willem Ruys” ex R.V.  
E.V. W. de Graaf 3e wtk. 21/6 per „Willem Ruys” ex R.V.  
E.V. Mevr. G.A.C. Rietberg-Delwig echtg. adj.-chef 21/6 per „Willem Ruys”  
E.V./O.P. Mevr. L.H. Faber-Evers echtg. empl. 21/6 per „Willem Ruys”  
R.V. Mevr. L. Geitenbeek-Morlang echtg. empl. 21/6 per „Willem Ruys”  
R.V. Mevr. V.J. Horster-Römer echtg. empl. 21/6 per „Willem Ruys”  
G.S.V. Mevr. J. Remeeus-Molin echtg. empl. 21/6 per „Willem Ruys”  
E.V. Mevr. A. E. de Witte-Sneep echtg. empl. 21/6 per „Willem Ruys”  
E.V. Mevr. C. C. Kloosterman-Lotens echtg. 4e stm. 21/6 per „Willem Ruys”

## Nieuw aangenomen

J. H. Muller 2e stm. 25/5 per vliegtuig K.V.  
A. C. de Kubber 4e stm. 27/5 per vliegtuig ex cursus  
R. v.d. Sar 4e stm. 28/5 per vliegtuig ex cursus  
Rd. Soekir Noto-widjojo loc. empl. 29/5 agentschap Priok  
P. J. A. Büchner gezagv. 3/6 per vliegtuig K.V.  
B. J. Scheybeler 4e stm. 5/6 per „Talisie”  
A. B. Ch. Verveer 4e stm. 5/6 per „Talisie”  
G. N. M. Stok 5e wtk. 5/6 per „Talisie”



W. B. H. Strubbe gezagv.  
Mej. M. A. A.

17/6 per vliegtuig

## 2e K.V. Jubilarissen

Stramrood empl.  
W. Carels loc. empl.  
L. Dijkslag 5e wtk.  
R. Remmerde 11. wtk.  
A. P. Dikker 4e stm.  
R. G. Driessen 4e stm.  
J. Ham 4e stm.  
H. F. Munzebroek 4e stm.  
R. C. Rietveld 4e stm.  
G. H. Schroor 4e stm.

19/6 per vliegtuig

19/6

21/6 per „Willem Ruys”

21/6 per „Willem Ruys”

21/6 per „Willem Ruys”

21/6 per „Willem Ruys”

21/6 per „Willem Ruys”

21/6 per „Willem Ruys”

21/6 per „Willem Ruys”

21/6 per „Willem Ruys”

Arch/HK 1-7-1952:

CM 3

E. F. Lugten

Itji

— beambte

— laaister

25 Jaar

— Werkpl. Tg. Priok  
C.D./Priok

11-7-1952:

G. Zweegman

P. Hoogkamer

A. Sok

J. Nicolai

— gezagv.

— gezagv.

— hfdwtk.

— hfdwtk.

E.V.

18-7-1952:

H.A.A. Nunumete — H. K. I.

— ag. Tg. Priok

## Mutaties

J. A. v. Rhee hfdempl. 15/5 ag Palembang  
A. H. Knoppjen chef v. dienst 16/5 Agent Medan  
C. de Lathouder hfdempl. 22/5 ag Balikpapan  
Mr. J. A. Nollen empl. 12/6 ag Surabaya.  
H. A. Pesch hfdempl. 15/6 ag Menado

## Overleden

G. Marmelstein gep. gezagv.

3/6

Bussum

## Jongensinternaat „Don Bosco Burcht”

Ons bereikte het bericht, dat voor jongens, die in Den Haag of omgeving wensen te studeren op L.S., H.B.S., Gymnasium, U.T.S., M.T.S. enz. gelegenheid bestaat te worden geaccomodeerd in het Jongensinternaat „Don Bosco Burcht”, onder leiding van de P. P. Salesianen.

De „Don Bosco Burcht” is gelegen op de grens van Den Haag en Rijswijk en biedt een goede gelegenheid tot studeren. Het is omgeven door een groot park en sportterreinen.

Nadere inlichtingen zijn te verkrijgen bij de directeur van de „Don Bosco Burcht”, Juliaalaantje 24 te Rijswijk.

\*

## Groetenuitzendingen naar Nederland

Sedert enige tijd bestaat er bij „Radio Republiek Indonesia” te Djakarta wederom de mogelijkheid groeten uit te spreken naar familieleden en bekenden in Nederland.

De groetenuitzendingen vinden plaats elke Zaterdag van

01.30 — 02.30 uur 's nachts te Djakarta. Dit is van

19.00 — 20.00 uur 's avonds in Nederland.

G o l f l e n g t e: 19.9 en 25.49 meter.

Alle groeten worden van te voren op een geluidsband opgenomen.

O p n a m e: Zaterdagmorgens van 09.15 — 10.00 in de studio, Medan Merdeka Barat 4 — 5.

Deze groetenprogramma's zijn geheel gratis.

Eventuele gegadigden gelieven zich op te geven bij de heer J. Maas, afd. VRV. II, Hoofdkantoor. (Na kantoortijd: K.P.M.-Logeergebouw, kamer 50).

\*

## Bevordering K.M.R.

Bij Koninklijk Besluit van 23 November 1951 is onze gezagvoerder L. Kranenburg met ingang van 16 November 1951 bevorderd tot Kapitein-luitenant ter Zee bij de Koninklijke Marine Reserve.

## Afscheid te Soerabaia

Op 15 Mei j.l. om 11.30 uur kwam het personeel te Tg. Perak bijeen om de heer C. C. Karsseboom, die met het m.s. „Zuiderkruis” met Eur. verlof zou vertrekken, enige cadeaux aan te bieden.

Bij afwezigheid van de heer P. Lorié werd het woord gevoerd door de heer J. A. Zandveld, die in een korte toespraak wees op de grote medewerking en kameraadschap, die allen steeds van de heer Karsseboom hadden ondervonden.

Daarna voerde de H. K. II Hassan het woord, die o.a. de grote verdienste van de heer Karsseboom memoreerde in de Japanse tijd, toen hij zorgde voor het rondbrengen van de geldelijke steun aan K.P.M.-gezinnen.

De heer Karsseboom dankte allen voor de steun, die hij steeds van het gehele personeel op Tg. Perak had gehad, waarna de cadeaux werden uitgereikt. Hieronder verdient vooral vermelding een zeer originele tekening met foto's van alle leden van de Uitgaande Lading, samengesteld door de heer Ee Wie Siang (welke foto helaas te klein was voor reproductie).

# HET PROBLEEM DER GEPENSIONNEERDEN

**Wat doen zij met hun vrije tijd ?**

**BEATUS ILLE QUI PROCUL NEGOTIIS.....** De Oudromeinse dichter meent het te weten. Gelukkig hij, die ver van aardse zaken geen andere zorgen kent dan dagelijkse vermaken. „Procul negotiis” betekent eigenlijk: ver van het gekift in de rechtszaal. „Negotia” zijn nl. rechtszaken en dit is dan ook de ontboezeming van een advocaat in het antieke Rome.

Gelukkig hij dus, die niet meer in actie behoeft te zijn, die zijn levensavond in ruste kan slijten. In ruste, want hij werd ook geacht niet meer voldoende te kunnen presteren, zijn zenith is lang voorbij, hij reikt zelfs niet meer tot het gemiddelde toerental. Hij is 65 geweest. En zowel de diensten der gemeenschap als de particuliere werkgever menen nu, dat hij heeft afgedaan. Hij moet er uit, hij moet genieten van zijn oude dag, annex pensioen, hij moet plaatsmaken voor anderen, voor jongeren. De jeugd moet aan de slag.

Het is verder zo, dat vele van die openbare bedrijven hun personeel al eerder pensionneren, het dus met een jaargeld naar huis zenden, aanzienlijk geringer dan wat het tot dien kreeg. Vroeg pensionneren, vroeger dan de gebruikelijke leeftijd van 65, hangt vaak af van de aard der bedrijven, soms van de welstand of vermeende welstand. Of zij de man gauwer verslijten dan andere minder sleetse doen. Er zijn zelfs hij, die hun mensen op 55 of 60-jarige leeftijd aan de dijk zetten. *(Hier in Indonesië ligt de pensioen-gerechtigde leeftijd over het algemeen veel lager. Onze maatschappij pensionneert op 50-jarige leeftijd. Red.)* Militairen b.v. kunnen er gauwer uit dan burgers. En bij hen geldt nog meer dan in het civiele bedrijf, dat, al dienen zij langer, zij toch op een bepaalde leeftijd op hun maximum-pensioen belanden. Waarom zouden zij dus langer dienen. En waarom zouden andere gepensionneerden aan het werk blijven of trachten te blijven ?

## Wat is leeftijd?

Er is een tijd geweest, dat de 60-jarige een oude man heette en een 65-tiger, op de rand van het graf stond. Niet dat er toen geen 90- en zelfs 100-jarigen waren, maar het is een feit, dat een hygiënischer leven, betere levensomstandigheden en dito medische verzor-

ging, de algemene leeftijdsgrenzen hebben verhoogd. Het is zelfs zo, dat een overigens gezond man, eenmaal 65 geworden, een zeer goede kans heeft er nog een jaar of tien bij te krijgen, terwijl die kans vroeger pover was. Het is ook zo, dat vele 60- en 65-jarigen van vandaag hun werk dan ook nog zeer goed verrichten, waarbij de rijpe ervaring aanvult, hetgeen zij overigens te kort mogen schieten, en deze hun zelfs een voorsprong geeft.

Maar er uit moeten ze. De officiële instantie, de overheid, kent geen onderscheid tussen fit en niet fit, het particuliere bedrijf slechts in uitzonderlijke gevallen. Nog goed genoeg en niet meer goed worden over één kam geschoren.

„Wees blij kerel”, moet menigeen horen. „Goed, je verdienste, je salaris wordt wat minder, maar je bent er af. Je hoeft niet meer te werken, je hebt geen kopzorgen meer, geen rompslomp aan je hoofd. Je hoeft alleen nog maar te zorgen, dat je dag omkomt. Dag Kees. Dag meneer Pieterse”.

Het is die laatste kopzorg, die wij nader zullen bekijken. Hoe brengt de gepensioneerde de tijd door, die eens zijn vrije tijd was en nu zijn ganse dag. Waarom moest hij eigenlijk weg, terwijl hij toch .....? Had hij dit of dat niet kunnen doen in het oude bedrijf? Wat zegt hij er zelf van, na een week of wat te hebben omgelopen? Heeft hij een andere bezigheid weten te vinden? Zijn die liefhebberijen groot genoeg, om hem bezig en ..... fit te houden? Of zijn het lonende? Het zijn alle vragen, waarop wij, naar wij hopen, een antwoord kunnen geven.

Misschien zal de lezer zichzelf menen te herkennen, of gepensionneerden in een dagelijkse omgeving. Onze personen zijn echter volkomen fictief, slechts de omstandigheden, waarin zij zich bevinden, zijn ontnomen aan het leven.

*(Deze serie uit „de Telegraaf” wordt vervolgd).*

## Jaarverslag 1951

**Lijnen**

Het aantal vaste lijndiensten vermeerderde van 40 tot 44, o.m. met een lijndienst Singapore-Bangkok. Het net omvatte in December 1951 160.350 mijl tegen 151.000 mijl in December 1950. Lading- zowel als passagiersvervoer vertoonden een flinke stijging. Het was wederom niet mogelijk om het gehele vervoer te verrichten met eigen schepen. Per 1 Januari 1952 had de maatschappij 16 schepen, 34.000 B.R.T. metende, in charter. Congestie van goederen en onveiligheid in de havens leverden moeilijke problemen op, doch de laatste tijd valt hierin verbetering waar te nemen.

## S.G.S. geliquideerd

De „Stichting Gemeenschappelijk Schepenbezit” is, overeenkomstig de wens der Indonesische regering om de ontwikkeling van de kleine kustvaart uitsluitend door Indonesiers te doen nastreven, in onderling overleg per 1 Maart 1951 geliquideerd. De taak der Stichting is overgenomen door de „Pepuska”.

Het jaarverslag gaat in het kort in op de ontwikkeling van de economische toestand van Indonesië.

## Pensioenfondsen

Het Pensioenfonds der N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij is met f. 3 miljoen gecrediteerd, wegens de over 1951 verschuldigde premies en extra-premie, ingevolge bepaalde in 1951 ingevoerde verbeteringen in de pensioenvoorwaarden van het personeel en hun nabestaanden.

## RECTIFICATIE

In het onderschrift bij de foto op pag. 12 van de vorige „Uitlaat” is een storende fout geslopen, waar de redactie overheen heeft gelezen. Onder de daarin genoemde namen van de K.P.M.-schepen, die hielpen de K.J.C.P.L.-er „Tjilawuh” vlot te trekken, werd genoemd het m.s. „Palar”. Uiteraard moest dit zijn „Paloh”.



## KOOPKRACHT KLEINER DAN VOOR DE OORLOG

### Voor 300.000 Nederlanders een sterke teruggang

De ruim 300.000 directeuren van naamloze vennootschappen en coöperaties, bedrijfsleiders, employé's (waaronder ambtenaren van de rang van adjunctcommies af), en de academici, die in het bedrijfsleven werken, zijn een stuk achtergebleven bij de inkomensverhogingen, welke andere groepen van de Nederlandse bevolking na de oorlog hebben gekregen. Ook de hoofd-arbeiders hebben wel hogere inkomens gekregen, maar op geen stukken na zó veel, dat zij zich dezelfde uitgaven van voor de oorlog kunnen veroorloven. Voor het eerst is over dit „nivellerings-verschijnsel” een allen omvattende studie verschenen, welke een afgerond beeld geeft. Reeds eerder waren in sommige kringen van de middengroepen klachten geuit over de moeilijke positie, waarin men was komen te verkeren.

Deze klachten zijn onderzocht door dr. J. G. M. Delfgaauw en de heer A.I.V. Massizzo, die een uitvoerige studie hebben samengesteld. Hun werk is in Juni gepubliceerd en de beide samenstellers gaven een toelichting op hun werk. Hoewel de beide schrijvers alleen de bestaande toestand hebben beschreven en nog twee andere rapporten moeten volgen (één over de intellectuele aspecten van de nivellering, omdat bepaalde mensen hun kinderen niet meer kunnen laten studeren, en één over de mogelijke oplossing), is het gepubliceerde cijfermateriaal al in hoge mate interessant. Het rapport loopt over de 300.000 hoofd-arbeiders, die ongeveer 12% vormen van de totale beroepsbevolking in Nederland.

#### Lonen en prijzen

Ook deze groep van 300.000 man heeft iedere dag te maken met het vraagstuk van lonen en prijzen. Berekend is, dat iedereen 2 ½ zoveel moet verdienen als in 1938 om hetzelfde te kunnen kopen, wat hij in 1948 kocht. Het indexcijfer van het inkomen moet 250 zijn van 1938 om eenzelfde consumptiepakket van 1938 te kunnen kopen. In dat geval is de reële koopkracht van het loon in 1938 en 1952 gelijk te stellen op 100. Belangrijk zijn de cijfers, die de verhouding in de arbeidsgroepen weergeven. De loon-index voor de geschoolde arbeiders stond in 1951 op 237, voor de geoefende arbeiders op 254 en voor de ongeschoolde arbeiders op 267. Voor de gehuwden met twee kinderen betekent dit dat de geschoolde arbeider 99, de geoefende 108 en de ongeschoolde 115 percent kan kopen van hetgeen hij in 1938 kon uitgeven.

#### Zware teruggang

Voor de middengroepen komen in het rapport volkomen andere cijfers uit de bus. Opgenomen is een overzicht van

de reële inkomens voor gehuwden met twee kinderen in 1951. Daaruit blijkt, dat ambtenaren, onderwijzers, constructeur-tekenaars, bedrijfsleiders en academici, werkzaam bij het bedrijfsleven, die in 1938 tweeduizend gulden verdienden, geen van allen 90 percent kunnen kopen van wat zij voor de oorlog konden aanschaffen. Alleen het administratief personeel van deze vooroorlogse f 2000.— klasse komt tot 93 percent. Van al deze groepen, voorzover zij in 1938 f 3000.— verdienden, komt geen enkele tot een reëel loon, dat meer dan 75 percent bedraagt van het vooroorlogse. Bij een loon of salaris van f 4000.— komt niemand (behalve de academici) thans nog tot 70 percent van zijn vooroorlogse koopkracht. Bij inkomens van voor de oorlog van 5000 gulden en hoger liggen de verhoudingen nog ongunstiger. Een academicus, die voor de oorlog een inkomen had van 30.000 gulden, heeft thans een koopkracht van 38 percent van zijn vooroorlogse inkomen.

#### Grote gezinnen

Wie meent, dat een gehuwde met meer kinderen, het naar verhouding veel gunstiger heeft door de kindertoeslag en de grotere belastingaftrek, vergist zich.

Er is ook een sterke nivellering binnen de verschillende groepen zelf, niet alleen in vergelijking met de inkomens der arbeiders. De belastingen spelen verder een zeer grote rol. Een loontrekker, die in 1938 tienduizend gulden verdiende zou nu zevenentwintigduizend gulden moeten verdienen om een gelijke koopkracht te hebben, als de belastingen gelijk waren gebleven. Als gevolg van de belastingverhogingen zou hij nu echter veertigduizend gulden moeten hebben om gelijk te zijn.

Dit rapport zegt: „Het verwerkte materiaal laat op zichzelf beschouwd niet toe conclusies te geven over de rechtvaardigheid van de geconstateerde verschuivingen en de gevolgen van de ver-

schuivingen. De oorzaken en de gevolgen van de verschuivingen worden niet behandeld. Er zijn geen gegevens over de toestand bij de ondernemers, wel bij de arbeiders”. Dit rapport geeft alleen het interessante materiaal, waarop nu twee andere commissies verder zullen bouwen.

## DIT MOET U OOK WETEN:

Woensdagavond 11 Juni j.l. omstreeks 18.45 heeft een korte maar zeer hevige windhoos, die over de zuidelijke havenpunt van Belawan trok, ernstige schade aangericht aan een der goederenloodsen van de K.P.M. Niet minder dan 150 gegolfdde zinken dakplaten werden van de gudang losgerukt en wijd en zijd in het rond geslingerd. Het mag een wonder worden genoemd, dat zich geen persoonlijke ongelukken voordeden.

In de loods was juist een aanzienlijke hoeveelheid door de Baud aangebrachte lading geborgen, onder meer een grote partij suiker.

Deze kon echter worden geborgen. De Baud liep door de neersmakende dakplaten hier en daar lichte schade op.

\*\*\*

Het m.s. *Maros* is vanaf 9 Mei 1952 uitgerust met radiotelefonie.

\*\*\*

De hieronder volgende schepen zijn, voorzien van een radiotelegrafie/telefonie-installatie. Het m.s. *Kalabahi* (PFGG) sedert 19 Mei 1952; het m.s. *Kalianda* (PFGJ) sedert 26 Mei 1952.

Het m.s. *Toba* (PIAG) is van 26 Mei 1952 af uitgerust met een radiotelefoniestation.

\*\*\*

Met ingang van 26 Mei j.l. heeft de heer G.J. Grendel de leiding van de afd. Inkoop- & Magazijndienst overgenomen van de heer P. Beenhakker.

\*\*\*

De heer P. M. Micka heeft de leiding het ag. Td. Priok overgenomen van de heer A. H. Knoppin, die naar Medan is gegaan ter vervanging van de heer Van Doggenaar. Het ag. Djambi is door de heer C. Bandsma overgenomen van de heer J. A. van Rhee.

## P. C. J.-UITZENDING VAN NABIJ

De mannen aan boord, die tot dusverre de voorafgaande spanning hebben beleefd en het genoeg hebben gemaakt familiegroeten te ontvangen en diegenen, die dit geluk nog deelachtig zullen worden, weten misschien niet, welke voorbereidingen er aan zo'n uitzending vastzitten. Ik wil het niet zozeer hebben over moeders, echtgenoten en verloofden, die zich al zenuwachtig hebben gemaakt, toen zij de brief of bericht op andere wijze van het Scheepvaarthuis hadden ontvangen, dat ze op die en die datum en om zo laat in de studio in Hilversum moesten zijn. Er zijn er geweest, die de nacht te voren niet konden slapen, 's morgens om 4 uur opstonden, wel 3 keer een andere jurk (plus al of niet bijpassende hoed) hebben aangehad (resp. opgezet). Er zijn er geweest, die bijna (zoiets gebeurt altijd „bijna”) in de verkeerde trein zijn gestapt, op het Centraal Station eerst 2 of 3 verkeerde perrons hebben op- en afgehold, voor ze op het goede perron naar Hilversum waren en dan bijna nog in de verkeerde trein stapten. En nadat men in Hilversum „bijna” in de verkeerde bus (naar Huizen of zo) was gestapt, was men nagenoeg op van de zenuwen in de goede studio aangeland. Ook dat was misschien „bijna” misgegaan, omdat er 3 (zijn er niet 6? Red.) verschillende studio's in het „durp” Hilversum zijn.

### Schouwburg

Enfin, men zit veilig en wel in het restaurant van de (goede) studio en men kan met een bakje koffie en na wat „optutten” de min of meer op de proef gestelde zenuwen tot rust laten komen. Dan begint het spel eigenlijk pas, want ik zie het eigenlijk als een soort uitvoering in een schouwburg, waarbij de mannen aan boord het publiek vormen (zonder daarvoor overigens betaald te hebben) en de groetenbrengers in feite de artisten zijn. En in dit geval moet ik in het algemeen een compliment maken aan deze groetenbrengers, wanneer zij wat nerveus zijn, want een ras-artist is immers altijd min of meer zenuwachtig, voor hij de planken opgaat, vooral als het een première is. En is een groetenuitzending voor alle betrokken familieleden niet een première?

Ook hier gaat een repetitie en een „generale” aan de uitzending vooraf. In het restaurant worden onder leiding van de heer G.A. Kal en zijn staf de te spreken teksten opgesteld en overwogen, waarbij dus — in afwijking van een vooraf geschreven toneelstuk of schets — de familieleden zelf de tekstschrijvers moeten zijn. Men heeft daar gedurende de (slapeloze) nacht en op weg naar de studio eigenlijk reeds over kunnen nadenken, maar dikwijls is het zo, dat men in de studio niet meer weet, wat men moet zeggen. Het is precies als met: „Ik heb niets om aan te trekken” of „Welke jurk moet ik aan”. Maar in dergelijke gevallen komt P.C.J.-staf wel een beetje helpen, een gemoedelijk praatje over de familie-

banden, laatst ontvangen brieven, het „Heitelân” of het durp elders, de vruchtbomen of de kippen op het erf, kortom dit aftasten naar het persoonlijk en huiselijk element in de groeten werkt beter dan broom op de zenuwtjes.

### Generale repetitie

Dan wordt door Guus Weitzel, aan de hand van de verzamelde tekstjes, op zijn roffelende schrijfmachine het „draaiboek” samengesteld. De artisten, mag ik wel zeggen, sterken zich inmiddels met nog een bakje leut en broodjes. Dan gaat het naar de studio voor de „generale”, waar regisseur Kal en Guus Weitzel nog even op gemoedelijke en humoristische wijze wat aanwijzingen geven. Door de ervaring uit de jarenlange praktijk zijn dan ook typische menselijke raadgevingen beslist niet overbodig, zoals bijv.: „Als het Uw beurt is, vergeet niet Uw papiertje met tekst plus bril mee te nemen, want het is eerder gebeurd, dat” Of: „Mocht het papiertje in Uw hand, als U voor de microfoon staat, plotseling gaan trillen, geeft niets hoor, er staat een dame achter U klaar, om het papiertje voor U vast te houden, zodat U rustig verder kunt lezen”.

### Scheepsorkest

Men maakt verder kennis met het Scheepsorkest o.l.v. Tom Erich en met één of meer echte artisten (dit maal waren het Ted en Henk Scholten), die aan de uitzending de zo gewaardeerde muzikale omlijsting geven. Daarbij hoort dan het nodige applaus, dat de mannen aan boord helaas niet op tijd door de aether kunnen teruggeven.

Daarom wordt dit door de artisten zelf in dit geval gegeven en ..... gerepeteerd, evenals de afscheidsroep: „dáááág”. Tenslotte hoeven de artisten zich niet zenuwachtig te maken, wie wanneer aan de beurt is, want 2 dames van de P.C.J.-staf schrijden als geruisloze engelen rond om elkeen tijdig te waarschuwen.

Met het bovenstaande geef ik dus een realistisch en onromantisch idee van de voorbereidingen voor de voorstelling. Aan de regie mag dus niets haperen, evenals bij een normale toneel, cabaret, variété of circusvoorstelling. Ik ben er van overtuigd, dat dit aan de waardering bij de ontvangst van de voorstelling niets afdoet, want als men van een goed toneelstuk of goede film heeft genoten, weet men ook, dat het „maar spel” is geweest, met repetities en generale. De groetenuitzendingen zijn feitelijk echter en mooier, omdat er zoveel mogelijk naar wordt gestreefd, dat de moeder, echtgenote, verloofde (en natuurlijk de andere familieleden) niet zozeer als artist optreden, doch als het ware in de huiskamer op gemoedelijke wijze met hun dierbaren praten. Moge dit altijd zo blijven en moge de P.C.J. nog vele jaren deze zegenrijke traditie voortzetten!

### Indrukken

Zo was het dan ook op Woensdag 21 Mei j.l., toen de uitzending „klaargemaakt” werd voor de Oostschepen *Ophir*, *Barumun* en *Karossa* welke de groeten op Vrijdag 23 Mei ontvingen. Ik wil geen verslag geven van wat er precies door wie werd gezegd, doch mij slechts bepalen tot enkele aardige indrukken en gezegden, welke ik opving. Wanneer een vrouw zegt, dat zij haar 25-jarige huwelijkscontract, dat blijkbaar op 28 Mei afliep, zou verlengen, op voorwaarde, dat de „andere partij” met zijn a.s. verlof een buitenlands reisje zal organiseren, noem ik dat „zakelijk-romantisch”. Wanneer een vrouw vertelt, dat zij een nieuw kleed in de voorkamer heeft en dat bovendien cadeau kreeg, is dat „zakelijk-huishoudelijk”. Wanneer een vader zijn zoon in kennis stelt met het nieuwste liedje in Holland: „Kom er in, zet je hoed af, kom er in, schuif de stoel maar bij”, etc. en dit ook bedoelt voor des zoons a.s. verlof, zou men dat „vertrouwelijke voorlichting” kunnen noemen. Wanneer een vader zijn zoon, die tijdens het verblijf van zijn schip een uitstapje mocht gaan maken, het

Slot: zie hiernaast.



# K.P.M.-schepen opgeroepen

## Dankbare luisteraars op de vloot

Op Vrijdag 23 Mei 1952 was het P.C.J.-koopvaardijprogramma „Het schip van de Week” bestemd voor een aantal schepen van onze N.V. Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Het waren het m.s. „Ophir”, het m.s. „Barumun”, het m.s. „Toboali” en het m.s. „Karossa”.

Als vertegenwoordigers van de rederij waren aanwezig mevr. Ch. M. Masselink en de heer J. Roering.

Over de ontvangst aan boord van de Barumun ontvingen wij het volgende telegram :

„Ontvangst familiegroeten in 16 meterband uitstekend. Namens opgeroepen hartelijk dank voor bestede zorg — Etat Major”.

Kapitein P. A. Reuvekamp, gezagvoerder a.b.v. de Ophir kon eveneens

oerwoud ingaat en een zekere benauwenis van de geheimzinnige stilte mocht ondervinden, de volgende raad geeft : „Roep dan maar met je basstem : Zwijg ongelukkige, als je niets wordt gevraagd”, dan is dat m.i. „mannelijke en nuchtere humor”. Wanneer een verloofde haar groet op rijm brengt zonder enige plankenkoorts, noem ik dat „beheerst-poëtisch”. Wanneer 2 moeders, door ontroering bevangen, hun woorden niet kunnen zeggen of beëindigen, zou men dat kunnen vergeven wegens „moederlijke telepathie”.

Ik laat het gaarne aan de resp. ontvangers der groeten over te beoordelen, of ik met bovenstaande indrukken de plank heb misgeslagen.

Guus Weitzel besloot de uitzending met groeten aan Petamburan, Priok en Kalimati. Het zal de werkers op Kalimati misschien wel interesseren, dat de heer Gemke, die op de Ophir een zoon heeft varen, door Weitzel terecht werd aangediend als een „buitenman”. Gemke doet in Vaassén (Gld.) tegenwoordig in kippen en kuikens. Verder nog een verzoek om meer foto's van de ontvangende gemeenten aan boord, zoals die van de Batoela, welke voorkwam in „de Uitlaat” van 1 April. Dergelijke foto's vormen niet alleen een visuele waardering voor en dank aan de P.C.J., maar zijn ook een prettige herinnering voor de „artisten” en het „publiek”.

Dirk Jan

een goede ontvangst melden. Zijn telegram luidde :

„... Beide uitzendingen aan boord „Ophir” uitstekend ontvangen. Hartelijk dank van betrokkenen”.

\*

Telegrafist Van Blijswijk a.b.v. de Thedens telegrafeerde :

„... Mijn oprechte dank, uitzending groeten „Barumun” uitstekend ontvangen. Tweede uitzending op 16.88 meter”.

\*

En telegrafist J. F. Wentzel a.b.v. het m.s. „Bagan” schreef ons uit Singapore :

„... De ontvangst van de eerste uitzending was in de 13 meter zeer slecht, in de 16 meter matig. In de tweede uitzending was de 16 meter uitstekend en de 19 meter slecht tot matig. Ik kan U wel zeggen, dat ik er van genoten heb weer eens een paar woordjes uit Holland te hebben gehoord.

De plaats, waar we de uitzending beluisterden was Singapore. Mag ik U tenslotte hartelijk bedanken, ook namens mijn ouders en verloofde, voor deze geslaagde en unieke avond voor mij. Met veel genoegen zal ik altijd aan deze avond terug denken”.

\*

Op Vrijdag 13 Juni was aan de beurt het s.s. „Swartenhondt” van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij N.V., dat zich ten tijde van de uitzending in de Indonesische wateren bevond.

Als vertegenwoordigster van de rederij was aanwezig mevrouw Ch. M. Masselink, terwijl tevens een deputatie van met verlof zijnde officieren de uitzending bijwoonde.

De vader van 3e wtk. Gemke schreef naar aanleiding van de uitzending van 23 Mei j.l. voor de Ophir :

Het is mij een genoegen U te kunnen mededelen, dat de uitzending voor het m.s. „Ophir” goed is doorgekomen. Mijn zoon schreef :

„We lagen in Singapore en zaten allemaal te luisteren. Ik had van het kantoor bericht ontvangen, dat ik zou worden opgeroepen. En ja, hoor, daar werd de „Ophir” met nog vier andere

K.P.M.-schepen opgeroepen. Eerst de „Ouwe”, daarna de 3e stuurman, vervolgens een stukje muziek en toen hoorde ik mijn naam afroepen en kwam Moeder me wat vertellen. Om half acht was de eerste uitzending, dus kon ik U niet erg goed verstaan (te vroeg), Vader wel. Een herhaling volgde die avond om 22.53 uur Javatijd na het avondgebed. Nou, er was helemaal geen storing en ik kon U net zo goed verstaan, alsof U in de huiskamer tegen me zat te praten. Wel merkte ik toen, dat Moeders stem was veranderd, na bijna drie jaar, dat ik U voor het laatst hoorde. Toch herkende ik U beiden er onmiddellijk in terug. Al met al was het erg leuk”.

Zoals U ziet kwam vooral de tweede uitzending goed door.

Mede namens mijn vrouw dank ik U nogmaals hartelijk voor deze geslaagde uitzending en allen, die daaraan hebben meegewerkt”.

\*

Gezagvoerder W. de Vries, a.b.v. de Toboali schreef ons over deze uitzending :

„... Met een terugblik op de uitzending van 23 Mei j.l. van het groetenprogramma voor zeevarenden moge ik U het navolgende mededelen.

Het m.s. „Toboali” bevond zich tijdens de uitzending West van de Kari-moen Djawa eilanden op weg van Semarang naar Straat Karimata. De uitzending van 19.30 uur Javatijd werd op de 13 meter zeer goed ontvangen, op de 16 meter minder, doch goed verstaanbaar.

De tweede uitzending van 23.00 uur Javatijd werd zeer gehinderd door atmosferische storingen op alle drie golflengten. Slechts de 16 meterband was goed verstaanbaar ; de 13 meterband was slecht te volgen ; de 19 meterband werd bovendien ook sterk gehinderd door vlak erop zittende sterkere zenders.

Over het algemeen worden bij ons aan boord beide uitzendingen goed ontvangen. Dit is het gebied : Westkust Borneo en de Java Zee, West van Soerabaja tot Straat Karimata. Hetgeen vanzelfsprekend voor mij het voornaamste was in het groetenprogramma op 23 Mei, waren de stemmen van mijn echtgenote en oudste dochter. Ik moge U mededelen, dat ik geen woord heb gemist van hetgeen zij spraken. Het werd door mij hoog gewaardeerd.

Voor alle moeite, die U en Uw staf zich hebben getroost, de zeevarenden iets van hun familie te doen horen, moge ik mijn welgemeende dank betuigen”.



# Nederland en de weerschepen

## Overeenkomst verlengd

Nederland heeft met zeven andere landen, die de luchtvaart beoefenen, dezer dagen in Montreal (Canada) getekend voor de verlenging van de weerschepenovereenkomst met een jaar.

De permanente Nederlandse vertegenwoordiger in de Raad van de I.C.A.O. (International Civil Aviation Organization) heeft onder het nieuwe verdrag zijn handtekening geplaatst. In beginsel besloot men tevens dit nuttige werk der Ver. Naties tot 1 Juli 1954 voort te zetten.

De weerschependienst, die drie jaar

geleden in Londen tot stand kwam, wordt ten dienste van de luchtvaart, — en zo nodig ook van de scheepvaart, — in stand gehouden met 25 weerschepen van acht verschillende landen.

Tien van deze schepen patrouilleren elk op een begrensde gebied van het Noordelijk deel van de Atlantische Oceaan. Men wisselt geregeld elkaars gegevens uit.

Nederland heeft in deze dienst een belangrijk aandeel. Met twee schepen, de *Cirrus* en de *Cumulus* (tot weerschepen van de Rijksluchtvaartdienst verbouwd fregatten) voert ons land zijn taak uit.



Zouden er ook „Arme Reders” zijn?

## VERTRAAGD

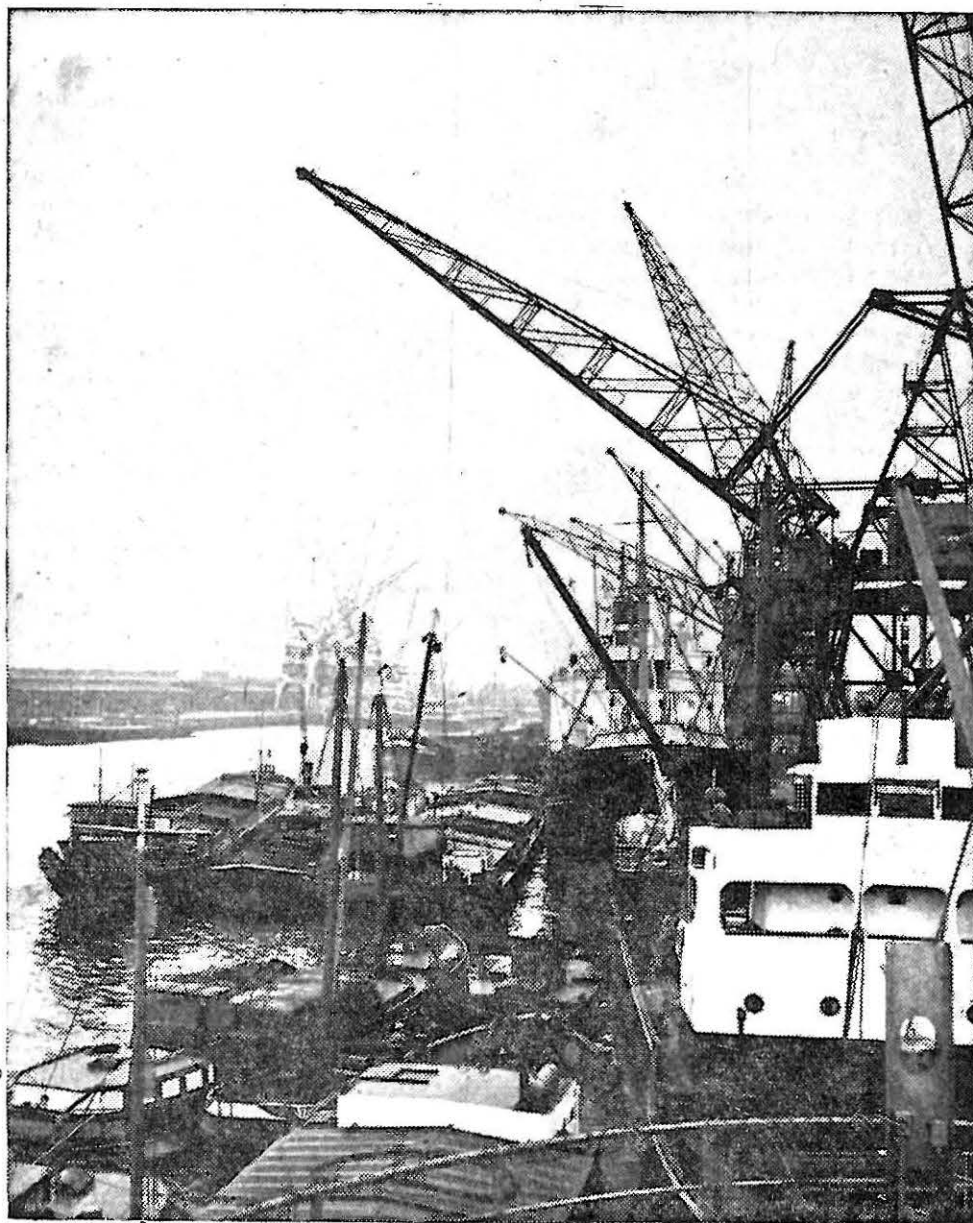
De publicatie van dit 7e nummer van „de Uitlaat” is enige dagen vertraagd als gevolg van de vele vrije dagen in de afgelopen maand Juni, waarin ter drukkerij een grote achterstand optrad. Bovendien moest aan regerings-drukkers voorrang worden verleend.

## 'N SCHIP VAART UIT...

*Ik hoor zojuist de stoomfluit gaan.  
De boot neemt nu een richting aan,  
de matrozen doen heel stoer en  
d'eerste stuurman staat aan 't roer.  
De machinisten doen hun plicht,  
want morgenvroeg, zo gauw het licht  
verschijnt aan d'Oosterkim,  
dan vaart het weer een haven in.  
Dat gaat nu heen en dan weer terug:  
met trouwe wachters op de brug.  
Des avonds bij het licht der maan,  
of als er donderwolken staan  
aan 't grootse firmament,  
dan is de Kapitein present  
en geeft bevelen, hoe te gaan.  
Komen weer veilig ginder aan.  
Dat is het leven op de zee...  
Wij, passagiers, maken dat mee  
en hebben steeds bewondering  
voor de zeelui onderling.  
Dáár nu de lens eens op gericht.  
Zij doen meer dan hun zeemansplicht.*

A. W. Z.

Vacantierels „Ophir”



Een beeld van de Merwehaven te Rotterdam.