

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

## SLAGZIN-PRIJSVRAAG

### Bedroevend resultaat; slechts drie winnaars

Het bericht in „Uitlaat” no. 20 —als staartstuk van een campagne, die ten hoofdkantore al geruime tijd aan de gang was— heeft de afdeling P. & T., zegge drie inzendingen opgeleverd voor haar prijsvraag voor 12 goede slagzinnen, die de K.P.M.-kalender voor het jaar 1949 zullen moeten sieren. Vooral omdat de chef der afdeling, in verband met deze late inzendingen, het drukken van de kalender ongeveer twee weken moest opschorten, was dit een nogal teleurstellend resultaat, temeer, omdat de hoofdredacteur van de breedte der dichtaders op de vloot zo hoog had opgegeven..... Met moeite had hij de P. & T.-chef kunnen overreden om „D-day” voor het sluiten van de wedstrijd uit te stellen, tot de mensen van de vloot óók een kans zouden hebben gekregen om zich met de wal-slurpen te meten. Misschien was de prijs niet lokkend genoeg, misschien ook hadden „ze op de vloot” wel wat anders te doen. Hoe dan ook: het resultaat was bedroevend en voor de redactie zonder meer beschamend.

#### De bekroonden

#### Juli.

*Een rondreis per K.P.M. door de Molukken verschaft U een ongeëvenaarde gelegenheid om dit weinig bezochte deel van Indonesië te leren kennen.*

#### Augustus.

*Die de Archipel per K.P.M. beziet. Zijn vacantie dubbel geniet!*

(Ingezonden door de heer De Lathouder, Claims).

#### September.

*Zoekt U rust of herstel van kracht? Een zeereis per K.P.M., die het U verschaft!*

#### October.

*Reist per K.P.M. en laat Uw zorgen thuis!*

#### November.

*Overspannen? Een zeereis per K.P.M. kalmeert en sterkt Uw zenuwen.*

#### December.

*Geen beter leven dan een goed leven  
..... aan boord van een K.P.M.-schip!*

#### De „oogst”

Van al deze slagzinnen zijn er maar drie door inzenders „geleverd”. De rest is door de afdeling P.&T. zelf bedacht, echter in de hoop en verwachting, dat er van de prijsvraag, die werd uitgeschreven iets zou komen, dat de eigen afdeling-bedenksels verre in de schaduw

zou stellen en zou kunnen vervangen. Het heeft niet zo mogen zijn.

De redactie heeft de gehele „oogst” ter inzage gehad en vond er enkele in, die —ook werden zij niet be- „Highway”-ed— zeker de moeite waard waren en —naar het oordeel van reclamedeskundigen— misschien wel verkieselijker. Het ware b.v. wellicht in de geest der nieuwe verhoudingen geweest, indien een door de Inkoop- en Magazijn Dienst ingezonden slagzin in het Indonesisch, die bovendien nog zeer bruikbaar was, ware uitverkoren. Dit voorstel luidde:

*Kewadjiban — plichtsbetrachting,  
Pertolongan — hulpvaardigheid,  
Masjarakat — voor iedereen.*

Niet onaardig, toch? Of nog een andere Indonesische slagzin:

*Kalau Pelajar Mengikoeti  
K.P.M.*

*Kita Pasti Madjoe*

hetgeen in het Nederlands betekent: „Als wij met de K.P.M. reizen (vervoeren), komen wij vooruit”.

#### Muur- en stijlbloempjes

Toegegeven mag overigens worden, dat de keuze niet gemakkelijk was. Er waren ook grappige en voor gebruik ongeschikte inzendingen onder. Iemand stuurde in: „Laat Uw goed per K.P.M. vervoeren, geen andere zal het sneller moeren”. Of een andere inzending van I.&M.D.: „Mensen, barang en karbouwen, kunt U aan ons toevertrouwen”. Daar hebben de karbouwen nooit aan getwijfeld.....

Vele inzendingen waren natuurlijk woordspelingen op onze initialen: „Kostelijk, Prettig, Magnifiek”; „Koel Prachtig Malino, de K.P.M. brengt U”; „Kosten Practisch Minimaal” was de aanvankelijke aanvulling onder de bekroonde Juni-uitzending. De hoofdtikker 2e klasse Abd. Radjak, vond het blijkbaar nodig om nog eens extra in te schrijven, dat de voeding op een K.P.M.-er in de passageprijs inbegrepen is, toen

Slot zie pag. 2

Laten wij dan eerst maar beginnen met de uitverkoren slagzinnen te vermelden (alook de namen der „bekroonde” schrijvers).

#### Januari.

*Veertiendaagse sneldienst per s.s. „Plancius”, Batavia—Muntok—Singapore—Belawan-Deli v.v.*

#### Februari.

*Wekelijkse sneldienst per m.s. „Ophir” en s.s. „Merak”, Batavia—Semarang—Soerabaia—Makassar v.v.*

#### Maart.

*De rustige en gemoedelijke sfeer aan boord van een K.P.M.-schip, maakt van Uw dienst- of zakenreis tevens een vacantie.*

#### April.

*Gene, die per K.P.M. heeft gereisd, Die niet de service er van prijst.*

(Ingezonden door de heer Iken, chef Magazijn van Gedrukten).

#### Mei.

*Bezoekt Bali in Uw eerstvolgende vacantie.*

*Ook het autotransport naar de K.P.M.-hotels te Den Pasar en Kintamani en v.v. kan door ons worden geregeld.*

#### Juni.

*Een koude neus? Dan per K.P.M. naar Kintamani (Bali—1450 m).*

(Ingezonden door de heer Van 't Pad, CmIII).

## K. P. M. - geschiedenis in anecdoten (2)

Hier volgt de tweede serie historietjes uit ons bedrijf. Wij beginnen er met een, die ons uit Holland werd toegezonden.

### „Gebruikte colli“

Het geschiedde in het jaar 1932 te Benkoelen, dat er op zekere dag een beruchte rampokker die in de gevangenis was opgesloten, onder het voorbeeldige toezicht van de velen onzer welbekende „Bapa Teret“ aan de galg zou worden opgeknoopt. Diezelfde dag was het echter ook „bootdag“ in de richting van Batavia en er was een telegram binnengekomen, waarin bevel

werd gegeven, dat de galg-met-bedienend personeel nog diezelfde dag met spoed naar Java moest worden opgezonden.

Enfin, alles kwam — zij het op het nippertje — voor mekaar. Zelfs had de ladingklerk, met de overname van de lugubere lading, niet verzuimd om op het stuurmansreçu de bemerking te zetten: „Oude, meer gebruikte colli“.

\*

Een inzender merkte op, dat de K.P.M.-geschiedenis niet alleen uit anecdoten bestaat (hetgeen niemand overigens ooit heeft beweerd . . . .). Om iedereen echter tevreden te stellen — de klant is tenslotte koning, nietwaar? — zullen we de rubriek uitbreiden tot historische verhalen, die niet tot de anecdoten kunnen worden gerekend. Daar gaat-ie dan:

### Witte flessen

Het gebeurde jaren geleden, dat één van de eerste-klasse passagiers „hoge nood“ had en de toppas, die net bezig was om een W.C. schoon te maken, met een snauw wegjoeg. Korte tijd er na kwam er uit de W.C. een gekrijs en geschreeuw om water. De passagier bleek de bekende fles te hebben gebruikt, maar had per abuis de door de weg-gesnauwde toppas achtergelaten fles met creoline gegrepen. Met alle gevolgen.....

Er werd een claim ingediend, die de Paketvaart betaalde. Kort daarna verscheen er een loop-order, dat voortaan op W.C.'s alleen witte inplaats van de donkergroene bierflessen mochten worden gebruikt. De inhoud van witte flessen is gemakkelijk vóór het gebruik te controleren. Er werd echter vergeten, om op de toiletten een kennisgeving aan passagiers aan te brengen, om alléén de witte flessen te gebruiken, aangezien de maatschappij zich niet aansprakelijk kon stellen voor de inhoud van de donker-gekleurde flessen.

De redactie hoopt, dat hieraan nog altijd de hand wordt gehouden, ook al worden er aan boord minder witte wijntjes (uit witte flessen!) gereserveerd.....

\*

### Keesje en Karelkje

Ondanks de uiterste hygiënische zorg aan boord van een onzer (vroeger witte) Australië-schepen, kwamen er nog wel eens kakkerlakken in de hutten voor. Een vrouwelijke passagier kwam zich bij de administrateur beklagen, dat zij zo'n beest in haar hut had.

Zoals altijd, wist ook deze administrateur het juiste antwoord te geven. „Mevrouwetje“, zei hij „dat is Keesje. Die zoeken we al de hele morgen. Ik zal hem direct laten halen. Mocht U Karelkje misschien ook zien, zoudt U me dan even willen waarschuwen? Die kwajongens zijn samen op stap gegaan“.

Kort daarna zochten vrijwel alle passagiers naar Keesjes en Kareljes en ze hadden veel succes.

### DANK VAN DIRECTEUREN

Per circulaire aan het gehele personeel van het Hoofdkantoor hebben president-directeur mr. W.M. Hens en de directeurs mr. D.F. de Koe en H. Harinck, mede namens hunne echtgenoten hartelijke dank betuigd voor de bloemenhulde en gelukwensen, hun op 2 November j.l. gebracht.

Dit is no 22 - derde jaargang van

### DE UITLAAT

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

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

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

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

In dit nummer:

De slagzin-prijsvraag

Wat is winst?

Aankomst Van Riemsdijk

Internationaal arbeidsoverleg

Organisatie Priok

## Vervolg: Slagzin-prijsvraag

hij inzond: „U reist veilig, goedkoop op Uw reis per K.P.M. met gratis lunch“. Deze lunch was blijkbaar de extra-attractie! Hij gaf ook de heer Robinson (Claims) een pluim, toen hij voorts inzond: „Handelsgoederen en bagages worden goed bezorgd en bij vermissing behandelt onze Claims-afdeling redelijk“. Dichterlijk was de heer De Lathouder (Claims) toen hij, gelijk de goede oude Joost van den Vondel zaliger schreef: „De K.P.M. sal nooit versaghen, solang Gy ons vervoer zult schragen“. Een Multatulianisme herkent men in zijn: „De gordel van smaragd, per K.P.M. een pracht“. Toch werd de heer De Lathouder winnaar van één pakje met de slogan, die op de kalender van de maand Augustus wordt afgedrukt. Mevr. C. van der Leij was erg onvoorzichtig, toen zij dichtte: „Met het transport geen raad? De K.P.M. is altijd paraat“ Laat de M.T.D. het maar niet horen, of de Bataviase tram.....

Tot de mededingers behoorde ook een gepensioneerde, n.l. de heer Ranti, een van wiens dichtwerken luidde: „Wie verre reizen doet, kan veel verhalen. Met de K.P.M. dient men veel te betalen“ en daarna min of meer als vergoelijking: „Maar de service is dan ook eerste klas. Dat getuigen de reizigers van velerlei ras“. Toch is deze slogan maar niet genomen. Een van zijn andere producten behelsde een advies, dat voor de K.P.M. weinig winstgevend zou zijn geweest, ware men het gaan opvolgen: „Wanneer ge hebt gereisd met een der schepen van de K.P.M., dat doet Uw reisdorst stillen“. Met andere woorden: „Da's eens en nooit weer“.....

Alle gekheid op een stokje: al waren er minder geslaagde inzendingen, er waren ook goede bij, ook al zullen sommigen het met de eindkeuze van P.&T. niet geheel eens zijn.



# WAT IS WINST?

Een schooljongen, die verbaasd was over de manier, waarop de grote mensen spraken over bedrijfs-winsten, schreef een brief aan zijn grootvader met het verzoek om hem eens haarfijn uit te leggen, hoe er winsten kunnen worden gemaakt, die niet afkomstig zijn uit het werk van een ander. De grootvader was prof. Fred. I. Kent, rector-magnificus van de Universiteit van New York en oud-directeur van de Federal Reserve Board. Prof. Kent antwoordde zijn kleinzoon als volgt:

„Beste jongen,

Ik zal je vraag zo simpel mogelijk beantwoorden. Winst is het resultaat van een onderneming, die zowel voor de ondernemer als voor anderen opbouwt. Laten we deze wisselwerking eens nagaan in een primitieve gemeenschap van —zeg— 100 mensen, die geen enkele bijzondere intelligentie bezitten, behalve dat zij weten, hoe ze door de hele dag hard te werken in hun dagelijks levensonderhoud moeten voorzien.

Deze primitieve gemeenschap dan, die aan de voet van een berg woont, moet water hebben. Er is geen water, behalve in een bron, die bij de top van de berg ligt. Dus klimmen de 100 mensen iedere dag naar de top. Dat doen ze dag in, dag uit, totdat op een goede dag één hummer in de gaten krijgt, dat het water uit de bron binnen in de berg naar beneden stroomt, in dezelfde richting als die, waarin hij de berg afdaalt. Hij vat het idee op om een geul te graven langs de bergwand, tot op de plaats waar hij woont. Hij gaat aan het werk aan de geul. De andere 99 zijn niet eens nieuwsgierig naar wat hij precies uitvoert.

Dan laat op een goede dag de 100e man een beetje water uit de bron in de geul en het stroomt de berg af in een kuil, die hij beneden heeft gegraven. Daarop zegt hij tegen de andere 99, die iedere dag een uur kwijt zijn aan water-halen, dat wanneer zij hem de dagelijkse productie van tien minuten van hun tijd willen afstaan, hij hun water uit zijn kuil zal geven. Hij krijgt dus iedere dag 990 minuten van de tijd der anderen, waardoor het voor hem niet meer noodzakelijk zal zijn om 16 uur per dag te werken om in zijn dagelijkse behoeften te voorzien. Hij maakt een enorme winst, maar zijn onderneming heeft elk der andere 99 mensen 50 minuten meer tijd per dag gegeven.

De ondernemer, die nu over 16 uren per dag beschikt en van nature nieuwsgierig is, gaat eens rustig na, hoe het water de berg af stroomt. Hij ziet dan, dat het water stenen en stukken hout meeneemt. Hij ontwikkelt een water-wiel. Hij merkt, dat daar kracht in zit en tenslotte —na vele uren van piekeren en zwoeven— krijgt hij het voor elkaar, dat het wiel een molen in beweging zet, die zijn graan voor hem maalt.

Hij merkt verder, dat hij over genoeg kracht beschikt om ook het graan voor de andere 99 leden der gemeenschap te malen. Hij zegt: „Jullie mogen je graan in mijn molen malen, als jullie me een-tiende geeft van de tijd, die je daarmee bespaart”. Dat nemen de anderen aan en dus maakt de ondernemer nog meer winst. Hij gebruikt de tijd, die hem door de andere 99 wordt betaald, om voor zichzelf een betere hut te bouwen, om zijn leven aangenamer te maken door een paar banken te timmeren, gaten in de hut te maken om meer licht te krijgen en zich beter te beschermen tegen de koude. En zo gaat het door, naarmate de 100e man maar steeds manieren vindt om de andere 99 er voor te sparen, dat zij al hun tijd opgebruiken.

Tenslotte komt het zover, dat de tijd, waarover de 100e man beschikt, geheel de zijne is, die hij kan gebruiken zoals hij dat verkiest. Hij behoeft niet te werken tenzij hij dat per sé wenst. Zijn voedsel, huisvesting en kleding worden door anderen verschaft. Zijn geest is echter voortdurend aan het werk en de andere 99 hebben ook voortdurend meer tijd voor zichzelf over, tengevolge van zijn piekeren en plannen maken.

Hij merkt b.v., dat een van de 99 betere schoenen maakt dan de anderen. Hij zorgt er voor, dat die ene man al zijn tijd kan besteden aan het maken van schoenen. Hij geeft hem te eten, zorgt dat hij een hut krijgt en verschaft hem kleding. Hij kan dat uit zijn winsten betalen. De andere 98 behoeven nu hun eigen schoenen niet meer te maken. Zij betalen weer een-tiende van de tijd, die zij uitsparen. De 99e man kan ook korter werken, omdat hij van de 100e iets van de tijd krijgt, die de andere 98 hem betalen.

Naarmate de dagen voorbij gaan, ziet de 100e man weer iemand, die beter kleren maakt dan de anderen en hij zorgt er weer voor, dat die man zich uitsluitend kan bezighouden met het naaien van kleren. Enzovoorts.

Dank zij de vooruitziende geest van de 100e man, wordt er een werkverdeling geschapen, die tengevolge heeft, dat steeds meer leden van de gemeenschap het werk gaan doen, waarvoor zij het beste geschikt zijn. Iedereen heeft meer tijd tot zijn beschikking. Iedereen —behalve de domsten— heeft belangstelling voor het werk van anderen en vraagt zich af, hoe hij zijn eigen positie kan verbeteren. Het uiteindelijke resultaat is, dat iedereen zijn juiste plaats zal vinden in een intelligente gemeenschap.

Stel nu eens, dat toen de 100e man zijn geul had voltooid en zijn voorstel aan de andere 99 had gedaan, deze zouden hebben gezegd: „Wij zijn met z'n 99-en en jij bent maar alleen. We nemen al het water, dat we willen hebben. Dat kun je ons toch niet verhinderen en we betalen je niks”. Wat zou er dan zijn gebeurd? De stimulans van de meest onderzoekende geest uit de gemeenschap om zijn onderneming verder op te bouwen, zou voorgoed zijn verdwenen. Hij zou hebben bemerkt, dat hij er niets bij zou winnen om allerlei problemen op te lossen, als hij daarenboven toch nog de hele dag zou moeten werken om in zijn onderhoud te voorzien. De gemeenschap zou niet verder zijn gekomen. De stomheid van het begin zou zijn gebleven.

Maar we zullen maar aannemen, dat de 99 anderen de 100e man niet verhinderden om verder te piekeren. De gemeenschap kwam dus tot bloei. We zullen verder aannemen, dat er spoedig 100 families waren. Naarmate de kinderen opgroeiden, moesten zij leren, wat er in het leven te koop was. Er werd nu

## Parabel der Ismen

**Communisme:** Als je twee koeien hebt, geef je ze aan de regering en de regering geeft je een beetje melk.

**Fascisme:** Als je twee koeien hebt, schiet de regering je dood en pikt de koeien in.

**Kapitalisme:** Als je twee koeien hebt, verkoop je er een en koopt een stier.

„Supervision”.

voldoende geproduceerd en het was dus mogelijk om sommigen aan het productie-proces te onttrekken, hen te betalen en de jeugd te laten onderwijzen.

Naarmate de intelligentie toenam, beseften men de schoonheden der natuur. Sommigen proberen die schoonheid vast te leggen in tekeningen van landschappen en dieren. Zo werd de kunst geboren. Uit de geluiden in de studio's van Moeder Natuur en de stemmen der mensen ontwikkelde zich de muziek. Het werd voor hen, die musicerden en tekenden, mogelijk om er al hun tijd aan te besteden en hun scheppingen aan anderen te geven in ruil voor een deel van de productie der gemeenschap.

Deze ontwikkelings-gang zette zich voort. Elk lid der gemeenschap stond iets af van zijn eigen prestatie, maar werd tegelijkertijd meer en meer afhankelijk van de anderen. En, tenzij jalouzie en oneerlijke wetten, eerlijke ondernemers aan banden legden, was vooruitgang verzekerd.

Is het nodig om nog verder te bewijzen, dat er winst kan zijn uit een onderneming, zonder dat er iets van anderen wordt genomen en dat zulk een onderneming het leven van ieder ander gemakkelijker maakt?

Deze principes gelden in een land net zo goed als in onze primitieve gemeenschap van daareven. Wetten, die ondernemingslust doden en de eerlijke ondernemer aan banden leggen, houden vooruitgang tegen. Werkelijke winst behoeft niet te worden gevreesd, want iedereen heeft er profijt van.

We moeten proberen op te bouwen, inplaats van af te breken, wat anderen opbouwden. We moeten eerlijk zijn tegenover andere mensen. Anders kan de wereld nooit eerlijk tegenover ons zijn.

Je grootvader”.

## Averij-grosse m.s. Ruys

De afd. Claims deelt mede:

De blus- en waterschade, toegebracht aan schip en lading, als gevolg van de op 22 October 1947 a.b. van het m.s. „Ruys” te Durban plaats gehad hebbende brand, zal omgeslagen worden in Averij-Grosse.

Als dispacheur is benoemd mr. H.A. Bouman, advocaat en procureur te Batavia.

Het is bekend, dat de afwikkeling van een A. G. een langdurige procedure kan worden, weshalve de maatschappij, afkerig van deze administratieve rompslomp, pogingen heeft gedaan om door middel van een compromis met de gedupeerde lading-belanghebbenden om-slag in A. G. te couperen.

Zij is hier echter niet in geslaagd, waarom er toe over werd gegaan A.G. te declareren.

# Goed nieuws voor zeezieken!

Eindelijk kunt U dan aan boord van een schip of vliegtuig stappen, zonder dat U zich ongerust behoeft te maken over zee- of luchtziekte. Dank zij de Canadezen, die in de oorlog uitgebreide onderzoeken hebben gedaan. De troepenschepen, die met de manschappen naar Europa vertrokken, leverden prachtig materiaal om er mee te experimenteren. Wat de onderzoekers deden en vonden, kunt U uit het volgende lezen.

## Rose pil

De onderzoekers begaven zich aan boord van een schip, dat kans liep om in een flinke storm in de Noord-Atlantische Oceaan terecht te komen. De manschappen aan boord van het troepenschip werden in drie groepen verdeeld. De ene kreeg een rose pil in te nemen, de tweede eentje die precies hetzelfde leek maar het niet was, de derde groep kreeg niets te slikken. Het schip kwam inderdaad in een storm terecht, die niets te wensen overliet. In drommen hingen de mannen over de railing en iedere zeezieke werd door de medici nauwkeurig aangetekend. Toen de reis om was, waren de onderzoekers tevreden. Ze hadden een middel tegen zeeziekte gevonden.

Het werd vervolgens op duizenden manschappen beproefd. Maar 5% van degenen, die de rose pil innamen, werd zeeziek. Van degenen, die niets innamen, werd 30% ziek. Van hen, die de namaak-pillen (die gevuld waren met melk en suiker, teneinde het aantal psychologische gevallen na te gaan) moest 13% over de railing hangen.

## Militair nut

Voor doodgewone zee-reizigers is de Canadese vondst prettig nieuws. Voor generaals, die plannen voor een invasie moeten maken, is zij een militaire overwinning. Iemand, die zeeziek is, wenst zichzelf in zijn graf. Hij is bepaald niet geschikt om in een landings-sloep te springen, al vurend ergens te landen en „door te drukken”. Commando-groepen zijn wel eens teruggetrokken, omdat ze tengevolge van hoge zeeën allemaal ziek werden. In sommige landingsboten, die de geallieerde troepen op Sicilië aan land zetten, was 75% van de manschappen zeeziek. De uiteindelijke waarde van Canada's rose pilletje is dus gelijk aan een stuk of wat divisies . . . . .

## Twee jaar gezocht

Twee jaren lang hebben ongeveer 50 Canadese onderzoekers en technici hun vernuft ingespannen onder leiding van Capt. McCallum, hoofd van de Geneeskundige Dienst van de Royal Canadian Navy, dr. Charles H. Best (die tezamen met wijlen Sir Frederick Banting insuline hielp ontdekken) en dr. Wilder

Penfield, bekend hersen-chirurg en directeur van het Neurologische Instituut te Montreal. Sir Frederick was al aan het probleem begonnen, vóór hij bij een vliegtuig-ongeval verongelukte.

Om eerst het raadsel der zeeziekte te vinden, moesten duizenden mensen op de proef worden gesteld. Om die proeven op zee te nemen zou onpractisch en tijdrovend zijn geweest. Er werd een soort robot gebouwd, die bekendheid verwierf als His Majesty's Canadian Service's *Mal de Mer* (Zeeziekte). Deze zeeziekte veroorzakende machine simuleerde het stampen van een schip in alle richtingen.

Een lange rij Canadese zeelieden en soldaten werd in de *Mal de Mer* getest. Men vond al gauw, dat zelfs het normale stampen voldoende was om binnen een half uur zeeziekte te veroorzaken, indien men er gevoelig voor is. En ongeveer 40% van de mensen is dat, zelfs bij een kalm zeetje. Dus werd er een aantal gewone schommels neergezet, die mechanisch in beweging werden gebracht. Iemand, die op zo'n schommel zat, kon zijn buurman op een andere schommel niet zien en werd dus niet ziek van de peristaltiek van zijn medelachtoffer.

Waarom worden kinderen niet ziek op een schommel en vele volwassenen wel? De dokters zeggen, dat jonge kinderen meer immuniteit bezitten dan volwassenen en dat kinderen maar zelden een half uur lang achtereen schommelen. Daarna worden er heel wat wel degelijk ziek.

De onderzoekers bemerkten verder, dat b.v. hongerigen en lieden met wat technisch een „kater” heet, veel gauwer zeeziek worden. Zij vonden verder, dat veteranen er veel beter tegen konden dan jonge recruten. Het heeft niets met ogen te maken (zoals men wel eens dacht), want een film van schommelen, die later voor een groep „proef-konijnen”, van wie men wist, dat zij voor zeeziekte erg gevoelig waren, werd gedraaid, deed hen niets.

## Oorzaak in het oor

De voornaamste oorzaak van zeeziekte werd tenslotte overtuigend vastgesteld. Wat men al jarenlang vermoedde, bleek juist te zijn. Het binnenste van het oor is de dader. Daar zit het evenwichts-orgaan, dat ons vertelt

wanneer we in evenwicht zijn en de hersens onmiddellijk waarschuwt als dat niet langer het geval is. Dove mensen b.v., wier oren buiten dienst zijn, zijn immuun voor zeeziekte. Men neemt dus nu aan, dat de „bewegings-ziekte” wordt veroorzaakt door een voortdurende prikkeling van de gehoororganen, aangezien het evenwichts-orgaan te lang overwerkt doet om de steeds veranderende positie van b.v. een schip ten behoeve van de hersens te registreren.

## Verdoving

Een remedie moest er dus op gericht zijn om de gevoeligheid van de zenuwen, verbonden met dit evenwichts-orgaan, te verdoven. Men had een zeer bijzonder verdovingsmiddel nodig, dat maar tijdelijk werkte en andere lichaamsdelen niet zou aantasten. Men kan nu eenmaal een hele troepenmacht niet onder narcose zetten. . . . .

Meer dan 60 middeltjes werden geprobeerd. Het resultaat was de rose pil, waarvan de samenstelling geheim was, zolang zij voor militaire doeleinden wordt gebruikt. Zij wordt een of twee uur vóór vertrek ingenomen en nogmaals als het weer erg ruw is. De pil helpt ook voor mensen, die al zeeziek zijn. De werking duurt 8 uren en de dosering mag iedere acht uren worden herhaald zonder schadelijke gevolgen. Zij verdooft noch de geest, noch het lichaam. Elke bewegings-ziekte (in en op een schip, in een vliegtuig, auto, trein of op een rutschbaan) kan worden voorkomen of verlicht door de nieuwe medicijn.

Misschien kan de burger deze pillen, nu de oorlog is afgelopen, ook wel kopen, hoewel wij er nog niets van hebben gehoord.

## Raad

Stuurman P. A. de Vries, die nog steeds in het St. Elizabeth Ziekenhuis te Medan ligt, teneinde te herstellen van zijn val aan boord van het m.s. *Kalabahi* zond ons — „ter leeringhe” van het overige varende personeel — het volgende gedicht:

„Een harde les heb ik gekregen;  
doordat ik in mijn overmoed  
een raad, zo wijs en zo gedegen,  
volkomen in de winde sloeg!  
Op 't ziekbed lig ik nu terneer  
en kreunend zeg ik keer op keer  
deez' raad, die hoort op ieders lip:  
EEN HAND VOOR JEZELF, EN EEN  
VOOR HET SCHIP.  
Vergeet, oh zeeman, nooit deez' raad,  
opdat 't U niet als mij vergaat”.  
P.A.D.V.inder.



# Interne organisatie Priok

## Vijf instellingen

In aansluiting op het in no. 20 van „de Uitlaat” gepubliceerde bericht over de verbeteringen aan de haven van Tandjong Priok, schreef havenmeester A. Ros ons een aantal bijzonderheden over de huidige organisatie van de haven, vooral administratief.

Om te beginnen vestigde hij er onze aandacht op, dat het semi-permanente gebouw aan de Zuiderboordweg (dat bestemd is voor de haven-meester) er op berekend is om minstens vijf jaren dienst te doen. Voor laatstgenoemde functionaris komt dezer dagen een nieuw stenen kantoor (het z.g. Havenkantoor) gereed aan de kop van de 2e haven.

### Vijfledig

Het is interessant nog even terug te komen op de huidige administratieve organisatie van de grootste haven van Indonesië, waar men —behalve natuurlijk met de douane en de politie— met de volgende „autoriteiten” te maken heeft:

1. de havenmeester (hoofd van het Havenkantoor),
2. de havendirecteur (hoofd van de Havendirectie),
3. de havencommissie,

4. de O.A.Z. (oudst-aanwezend zee-officier), en
5. de havencommandant.

### Havenmeester

De havenmeester is een ambtenaar van het departement van Scheepvaart. Hij is nautisch onderlegd en is aangesteld „in het belang van de handel en scheepvaart”. Hij mag daarbij de belangen van het gouvernement uiteraard nimmer uit het oog verliezen. Zijn taak is —omschreven in zijn instructies— ongeveer als volgt:

Hij houdt het toezicht op de naleving van de scheepvaartwetten, waarvan de meeste te vinden zijn in het, aan iedere gezagvoerder bekende, lijvige boekwerk „Verordeningen en Bepalingen, betrekking hebbende op de Scheepvaart in Nederlands-Indië”. De havenmeester treedt daardoor ook naar buiten op en komt o.a. regelmatig in contact met de kapiteins en overige opvarenden van schepen. Hij is tevens superintendent van het loodswezen en van de bebakening en kustverlichting in zijn ressort. Hij heeft dus te maken met alle aangelegenheden, die op de zeevaart en de zee zelve betrekking hebben.

In de grote havens zijn aan het een of meer ondergeschikte havenmeesters toegevoegd, onderhavenmeesters en technische deskundigen van de scheepvaart-inspectie.

### Havendirecteur

De havendirecteur is een ambtenaar van het departement van Verkeer en Energie. Meestal is deze functionaris een civiel ingenieur. Zijn taak beweegt zich op het terrein van de outillage van de haven. De havendirectie, aan het hoofd waarvan hij staat, heeft in hoofdzaak tot taak om de outillage in de haven in stand te houden, te verbeteren dan wel uit te breiden door middel van nieuwbouw van kaden, steigers, goedangs etc. Zij behoort er verder naar te streven, dat door verhuur van een en ander aan de haven-occupanten (scheepvaartmaatschappijen en vemen b.v.) het havenbedrijf rendabel is. In een „bedrijfshaven” (en dat zijn bijna alle grote havens in Indonesië), behoren —globaal— de inkomsten de uitgaven te dekken. Er voor te zorgen, dat dit ook inderdaad gebeurt, is de taak van de directeur der haven.

### Havencommissie

De havencommissie is ingesteld na het vertrek van de Engelse bezettingstroepen, in December 1946. De bedoeling was om voor een zo kort mogelijke overgangperiode (waar we in Indonesië dol op zijn, zoals U weet. Red. Uitlaat) regelen en coördineren op te treden ten aanzien van het goederenverkeer in de haven en alles, wat daarmee verband houdt. Zo worden ook nu nog steeds de ligplaatsen van de schepen in de haven van Priok door de secretaris van deze commissie geregeld. In de Havencommissie hebben zitting vertegenwoordigers van de Koninklijke Marine, het leger, de oceanvaart, de interinsulaire scheepvaart, de vemen, de prauwenveren en expeditiebedrijven en —uiteraard— de havenmeester en havendirecteur.

Op het ogenblik is het vrijwel zo, dat deze havencommissie ongeveer het werk doet, dat vroeger door de z.g. „Commissie van Bijstand” werd verricht. Deze was een adviserende raad voor de directeur der haven en bestond (met uitzondering van de militairen) uit practisch dezelfde leden als de havencommissie thans heeft.

### De O.A.Z.

De O.A.Z. is een man, die vóór de oorlog niet bestond. Hij is, wat de haven betreft, een erfenis van het Engelse interregnum. De Britten kenden n.l. de N.O.I.C. (Naval Officer In Charge).

Slot: zie pag. 12

## Dan maar de pijp in.....

Op 1 September j.l. vertrok Engeland's modernste vrachtschip, het s.s. *Silver Plane*, uit Londen voor zijn maiden-trip naar New Orleans.

Het is het mooiste en meest comfortabele vrachtschip, dat ooit werd gebouwd. De gezagvoerder heeft een hele flat in ..... een van de twee pijpen.

De *Silver Plane* is het eigendom van de „Silver Line Ltd.” Deze maatschappij verloor in de afgelopen oorlog 11 schepen en toen deze moesten worden vervangen, voerde de bedrijfsleiding de „new look” in vrachtschepen in. De ontwerpers stonden voor een onvermijdelijk probleem: artistieke eisen vroegen om twee pijpen, terwijl er voor de afvoer van de rook maar één nodig was. Dit zou een ongebruikte ruimte —in de tweede pijp— van 12 meter hoogte, 10 m lengte en 6 m breedte hebben gelaten.

Men besloot die ruimte op te vullen met het meest belangrijke

onderdeel van het schip: de commando-brug en accommodatie voor de gezagvoerder.

De pijp werd in vier verdiepingen verdeeld. Op de bovenste bevindt zich de z.g. „docking bridge”, vanwaar het gehele schip is te overzien, wat vooral gemakkelijk is bij het binnenlopen van een haven en voor manoeuvreren. Daaronder bevindt zich het stuurhuis en de kaartenkamer. Op de eerste verdieping bevindt zich de hut van de gezagvoerder, bestaande uit een ruime woonkamer, een twee-persoons slaapkamer en een badkamer. Gelijkvloers in de pijp is een bar, schrijfkamer en de hut, die wordt gebruikt door de reders, indien zij met hun eigen schip reizen.

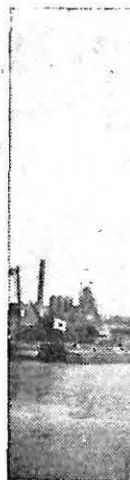
De gezagvoerder — met 40 jaren in de koopvaardij— vindt het het beste schip, dat hij ooit heeft gehad. Hij vergelijkt het met een eerste-klas hotel. Hij neemt voortaan zijn vrouw mee.

1e str. Kusters,  
Uit „Daily Graphic”

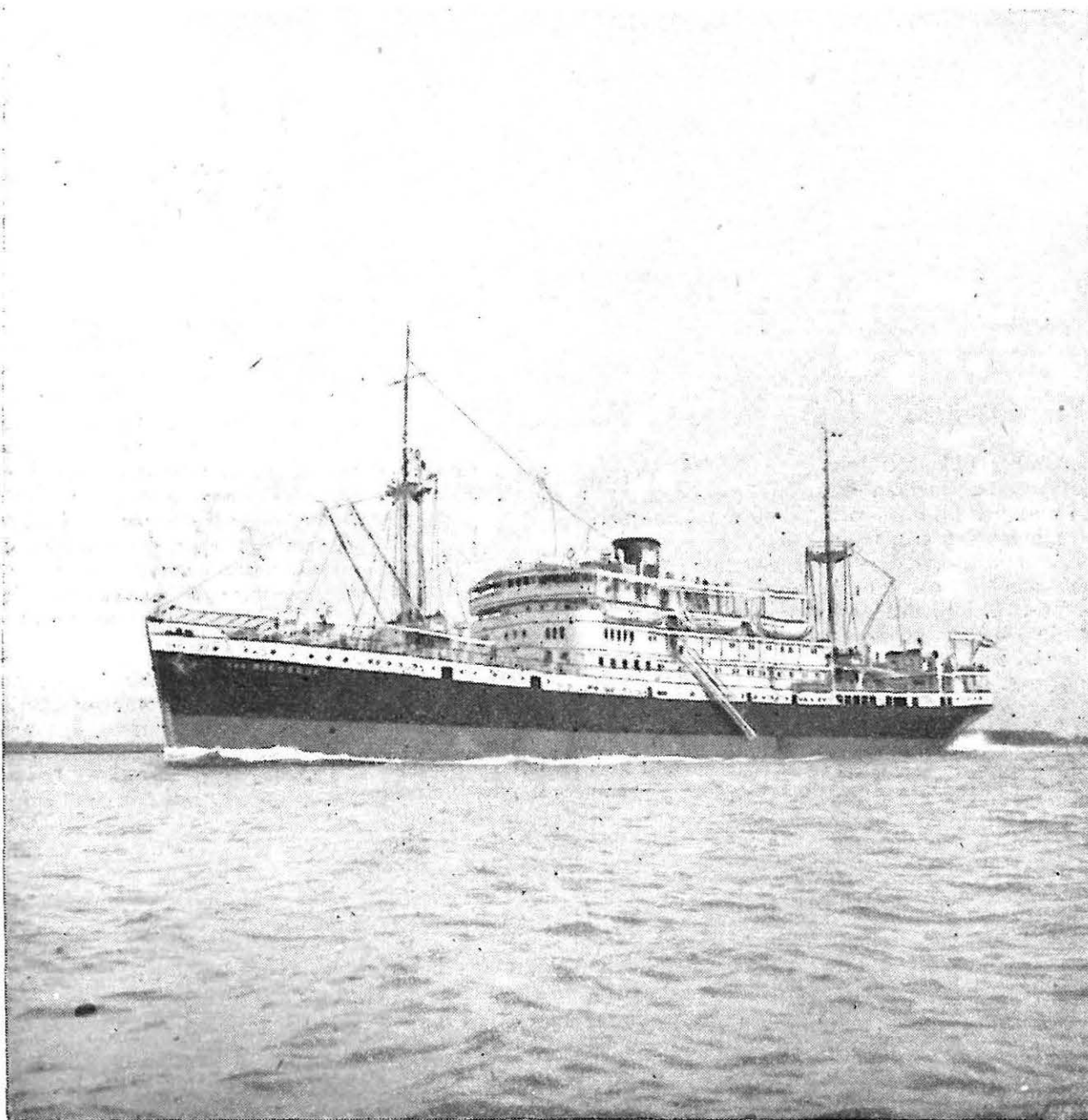
# OVERZICHT IN BEELD

\*

2

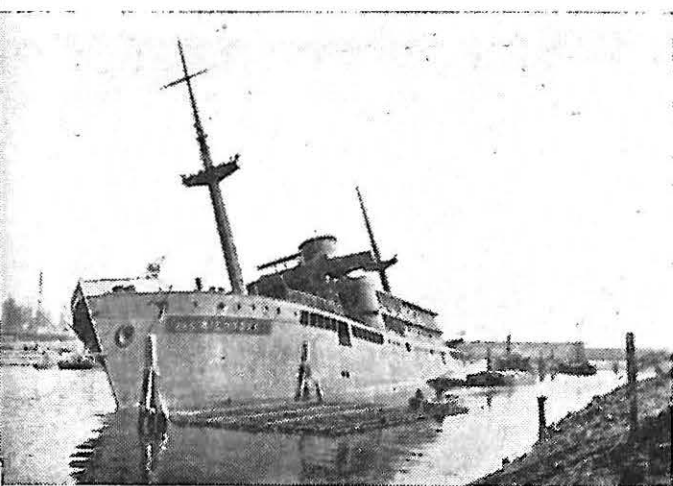


1

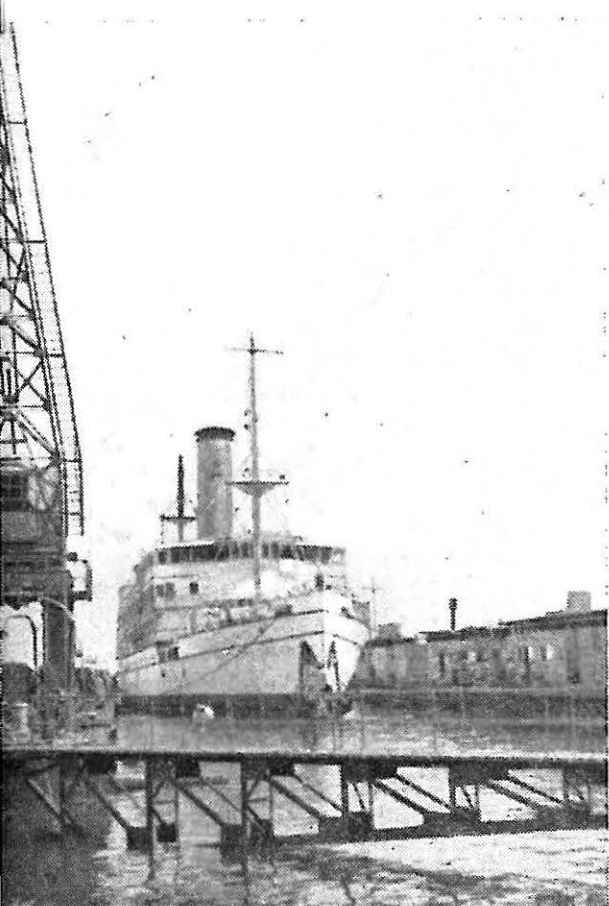


3





5



4

## Bij de foto's

- 1) Onze *Van Riemsdijk* in de Indische wateren! Deze nieuwe aanwinst bleef maar elf dagen in Priok en begaf zich daarna naar Hongkong. In Priok liet het schip echter de gele kleur van zijn schoorsteen achter.....
- 2) Dezelfde *Van Riemsdijk*, ruim twee en een half jaar geleden, toen het schip nog in de modder lag. (Foto: L. L. von Münching).
- 3) De *Melchior Treub* ondergaat zijn laatste Indische dokbeurt in het „Aden“-dok te Priok. Daarna: afvaart naar Hongkong, waar hij spoedig zal verdwijnen onder de hamers van de sloper.
- 4) In het Logeergebouw aan de Molenvliet te Batavia recipieerden de heren mr. W. M. Hens, mr. D. F. de Koe en H. Harinck met hunne dames ter gelegenheid van hun benoeming respectievelijk tot president-directeur en directeur onzer maatschappij. Onze tegenwoordige president-directeur, de heer A. F. Vas Dias en zijn echtgenote waren onder hen, die de toekomstige directeurs kwamen gelukwensen.
- 5) Het s.s. *Milne-Baai* tendert te Pontianak, langs zij de coaster Kota Nica. (Foto welwillend afgegaan door kapitein A. Schakel).



# Van Riemsdijk aangekomen

## Een „kinderschip“

Na een voorspoedige reis van 40 dagen is in de morgen van 3 November j.l. ons nieuwe m.s. „Van Riemsdijk“ onder commando van gezagvoerder Zomer de haven van Tandjong Priok binnengelopen. Het schip had 57 passagiers aan boord, te weten 29 dames, 6 heren en 22 kinderen.

Op zijn maiden-trip heeft de „Van Riemsdijk“ vrijwel geheel in het kader van de gezinshereniging gevaren, zodat het mannelijk element —de bemanning uiteraard niet meegerekend.....— verre in de minderheid was.

### Noodclausule exit!

De veel gewraakte noodclausule, welke onze claim-mensen vele slapeloze nachten heeft bezorgd, gaat uit het connossement verdwijnen!

Inplaats daarvan zullen als speciale clausules in de connossementen worden opgenomen de restricties, waaronder door ons sedert 1 Juni j.l. algehele aansprakelijkheid wordt aanvaard.

Deze clausules, welke de nos. 6 en 7 zullen dragen, luiden als volgt:

6. Claims dienen binnen 2 X 24 uur (Zon- en feestdagen niet medegerekend) na laatste losdag te worden voorgebracht, indien aflevering geschiedt uit goedangs. Bij aflevering ex-laadboten en langszij-schip dienen claims onmiddellijk bij lossing te worden voorgebracht.
7. De maatschappij aanvaardt geen aansprakelijkheid
  - a. voor tekorten, inhoudstekorten en/of beschadigingen, bij aflevering uit goedangs, als gevolg van braak, niet-tegenstaande normale voorzorgsmaatregelen zijn genomen.
  - b. voor tekorten, inhoudstekorten en/of beschadigingen als gevolg van terroristische acties, door wie ook gepleegd en in het algemeen van voorvallen, die de vervoerder redelijkerwijs niet heeft kunnen voorkomen of afwenden.
  - c. voor goederen, die krachtens hun aard, dan wel volgens gebruik buiten de afgesloten goedangs, dus op open terreinen, worden opgeslagen.

Verder zullen de connossementen door middel van een strookje of stempel worden voorzien van de tijdelijke clausule, waarin wordt vermeldt voor welke plaatsen door onze maatschappij nog geen algehele aansprakelijkheid kan worden geaccepteerd. Deze clausule luidt:

„Te Balikpapan, Ambon en Pontianak „vangt de aansprakelijkheid van de „maatschappij eerst aan, wanneer de „goederen aan de scheepstakel aange- „slagen zijn en houdt deze op, zodra de „goederen de scheepstakel hebben verlaten“.

Het vorenstaande houdt dus in, dat wij —behoudens de genoemde plaatsen— voor de gehele archipel algehele aansprakelijkheid aanvaarden.

Rob.

### Speciale zorg voor kinderen

Reeds spoedig na vertrek uit Nederland bleek, dat het mede in verband met de veiligheid noodzakelijk zou zijn, om de vele kinderen voortdurend bezig te houden. Een schip als de *Van Riemsdijk* heeft uiteraard geen op-alle-even-tualiteiten-voorbereid-kinderdek, zoals „liners“ als de *Willem Ruys* of de *Oranje*. Er moest dus iets worden geïmproviseerd, zodat een deel van het tentdek werd afgeschermd. Binnen dit afgezette deel werden onophoudelijk kinderspelen georganiseerd door hulpvaardige dames-passagiers. Voorts werden geregeld lessen gegeven en vooral de morgenuren, volgens lestroosters, werden benut om de schoolkennis der oudere kinderen aan boord wat op te frissen. De oudere kinderen waren dus „van de vloer“ en de kleintjes hadden op het „kinderdek“ meer ruimte. Voor het les-geven stelden zich ook dames-passagiers beschikbaar.

### Kinderfeest

Enkele dagen voor aankomst te Belawan-Deli werd een apart kinderfeest gegeven. Dat werd een dag van wedstrijden (zaklopen, hardlopen met hindernissen en koekhappen), die werd besloten met een filmvoorstelling. Dit feest werd een groot succes en de ouderen (zijnde de volwassenen) hebben er minstens even hard van genoten. De goede zorg, die op deze wijze met vereende krachten aan de kinderen werd besteed, heeft zeer zeker ongevallen voorkomen, zo schreven ons drie passagier —de heren P.V., P.K. en P.v.d.M.— die zo vriendelijk waren om al gedurende de reis een verslag te maken, dat „de Uitlaat“ bij haar komst aan boord direct in ontvangst kon nemen.

### Recreatie voor volwassenen

Voor de volwassenen, de 29 dames en 6 heren, werd natuurlijk ook wel het een en ander gedaan op het gebied van het amusement. De organisatie daarvan was minder eenvoudig, gezien de ongelijke verhouding tussen de seksen. Dank zij de voortreffelijke medewerking van de scheepsleiding werden verschillende avonden een groot succes. Tweemaal werd een avond van hersengym-

nastiek in elkaar gezet. De eerste maal tussen een achttal passagiers en een gelijk aantal K.P.M.-ers. Laatstgenoemden wonnen (*hoe kon het anders! Red. Uitlaat*) deze hersen-kamp. De tweede avond ging het tussen acht dames en acht heren. Hierin verloren de heren (*zie voorgaand commentaar. Red. Uitlaat*). Voorts werden er enige dansavonden georganiseerd, een bridge-drive en een tafeltennis-tournooi. Het dansen had plaats op het sloependek, dat met seinvlaggen en gekleurde lampen werd versierd. Van de weinige heren uiteraard het summum aan uithoudingsvermogen, danslust en tempo-vastheid geëist.....

### Veel havens

Er werd een groot aantal havens aangedaan. Dit verlengde de reisduur, doch verhoogde het plezier van de reis. De *Van Riemsdijk* kwam achtereenvolgens in Plymouth (Eng.), Port-Said, Aden, Belawan-Deli, Penang en Singapore. Telkens streek kapitein Zomer zijn eigen motorsloep om de passagiers aan wal te brengen, waar zij de benen een beetje konden strekken en hun loop-routine op peil konden houden.

Na Singapore steeg de spanning, vooral onder de dames en werd reikhalzend naar Java uitgezien. De aankomst in Priok brak deze spanning en eindigde de maiden-trip van de *Van Riemsdijk*. Het eerste schip van de *Reyniersz*-klasse heeft zijn bestemming eindelijk bereikt. De *Van Riemsdijk* is een mooie aanwinst voor onze maatschappij, ook al mag zij er voorlopig nog niet over beschikken. De *Van Riemsdijk* is inmiddels al naar Hongkong vertrokken, om op de Deli—Straits—China-lijn van de K.J.C.P.L. te worden ingezet, aan welke maatschappij het schip tijdelijk is uitgeleend.

### Rondleiding

Het is een mooi schip, waarover de maatschappij op Zaterdag 6 November met trots, vertegenwoordigers der pers, rondleidde.

De maatschappij was vertegenwoordigd door de heren Bückmann en Zuur van de Secretarie en de hoofdredacteur van „de Uitlaat“. De technische rondleiding geschiedde door gezagvoerder Press, die de pers kon vertellen, wat er aan de *Van Riemsdijk* also voor merkwaardigs was. En dat is heel wat: de ruime salons, de prachtige bar, de grote hutten en vooral de semi-luxe-hutten, die complete kamers zijn, ingericht op een wijze, zoals men die aan de wal niet veel zal aantreffen.

Jammer, dat we de *Van Riemsdijk* voorlopig nog moeten missen. Enfin, wat in het vat zit, verzuurt niet. We hebben nu al zolang op de *Van Riemsdijk* gewacht. Een beetje langer mag 'em ook niet hinderen.

J. B. B.



# K. P. M. - Journaal

—Aan boord van het m.s. *Sibajak*, dat op 26 October j.l. uit Rotterdam naar Indonesië is vertrokken en op 23 November a.s. te Tandjong Priok wordt verwacht, bevindt zich een groot aantal gezinsleden van K.P.M.-ers. Wij laten de lijst hier zo volledig mogelijk volgen: mevr. W. Zindel-de Graaff met dochttertje (naar Soerabaia), mevr. M.D. Fleischer-Wiegerink met dochttertje (naar Belawan), mevr. G.J. v. Noordenne-Van Putten (naar Batavia), mevr. H.J. Pronk-Leenders met dochttertje en baboe (naar Batavia), mevr. H. Witteveen-Uiterwijk met zoontje (naar Soerabaia), mevr. S.I. Koolhaas Revers-Potushenko (naar Soerabaia), mevr. E.L.M. Vierhout-De Wolff met 3 zoons (naar Soerabaia), mevr. J.E. Visser-Dreyer (naar Makassar), mevr. C.A. Vos-Masclé (naar Batavia), mevr. I.A. Wolff-Schreuel met 2 kinderen (naar Soerabaia), mevr. J.J.M. v.d. Sloot-Van Hercules met 2 kinderen (naar Soerabaia), mevr. M. Roelink-Vermeer (naar Medan), mevr. H.M. Prosé-Imbert (naar Batavia), mevr. C.I.H. Mesker-Doornik met 2 kinderen (naar Soerabaia), mevr. S.L. v. Leeuwen-Van Hanegom (naar Batavia), mej. H.E. Jansen dochter van hfdempl. A.C. Jansen (naar Cheribon), mevr. A.E.A. Jans-Kieviet (naar Padang), mevr. A.A. Hissink-Van Brakel (naar Medan), mevr. A.J. v. Dijken-Van Otterloo met dochttertje (naar Soerabaia), mevr. O. ter Braake-Meeter (naar Batavia), mevr. C. de Bruyn-De Vries (naar Batavia), mevr. E. Bense-Willemsen met dochttertje (naar Soerabaia), mevr. W.G. Wierda-Tickelaar met 2 dochtertjes (naar Soerabaia) mevr. W. Roos-Bieset (naar Telok Bajoer, Borneo), mevr. M.L. Riem-Ten Cate met 1 kind (naar Makassar).

—Met de *Willem Ruys*, die op 29 October te Batavia arriveerde, reisde de 'gepensioneerde employé B.E.R. Bastiaans, die een kort verband bij de maatschappij heeft aangegaan en op de afd. P.Z. van het hoofdkantoor is geplaatst.

—De *Willem Ruys*, die op 5 Nov. j.l. weer van Priok naar Nederland vertrok had de volgende leden van ons personeel aan boord: gezagvoerder A. Bik, gezagvoerder M.L. Berveling, hoofdwtk. A.J. Komen, hoofdwtk. L. de Roos (vergezeld van zijn echtgenote), empl. H.L. Manson met zijn echtgenote, 3e stm. W.D. Kruyer, 4e wtkn. H. Prent en H.J. Borkent en leerl. stm. J. De

vilee. Voorts reisde mee de dochter van gezagvoerder Schippers. Te Singapore zouden embarkeren 1e stm. G. Altona, vergezeld van zijn echtgenote en zoontje.

—Op grond van de bepalingen van de z.g. „acte van verbintenis” en art. 28 van het K.P.M.-Dienstreglement (Hfdst. VI) werd van de gage van nieuw uitgekomen officieren maandelijks een zeker bedrag ingehouden, ter vorming van een „waarborgsom” voor terug te betalen opleidings-, uitzendings- en uitrustingskosten, indien betroukkene binnen 3 jaren na zijn uitzending de dienst der maatschappij mocht verlaten.

Waar echter onder de „Collectieve Arbeidsovereenkomst 1948” géén waarborgsommen meer zullen worden gevormd, is besloten om tot terugbetaling van de reeds gestorte waarborgsommen over te gaan.

In verband hiermede zullen de reeds gestorte waarborgsommen, vermeerderd met 3,6% rente tot en met 31 Dec. 1948 per 1 Januari 1949 ter beschikking van belanghebbenden worden gesteld. Na

## De Klemtoon

Mijn man werkt voor de K.P.M.  
Of moet ik 't anders zeggen?  
Hij zei, toen ik dat vroeg aan hem:  
„De klemtoon wat verleggen”

Mijn man werkt voor de K.P.M.  
Dat klinkt heel trots en deftig.  
En in je toon leg je de klem  
op „mijn”, maar niet te heftig.

Mijn man werkt voor de K.P.M.  
Zó, als je zelf gaat werken.  
Hij rijdt heel „lux”(!), jij met de tram.  
Laat hij je lach niet merken.....

Mijn man werkt voor de K.P.M.  
en geeft zijn beste krachten.  
En als ik hem niet 's avonds rem,  
Dan? Slapeloze nachten.....

Mijn man werkt voor de K.P.M.  
Dat is er dus niet „tegen”.  
Nu weet ik geen woord, dat rijmt op „em”.  
Dus verder maar gezwezen.

Mijn man werkt voor de K.P.M.  
Dat wil toch heel wat zeggen.  
De maatschappij, die boft er bij.  
Daár wil 'k de klemtoon leggen!

J.H.H.-R.

Echtgenote van een K.P.M.-er  
Augustus 1948.

Even voor het ter perse gaan van dit nummer, bereikte ons het bericht, dat op 11 November j.l. plotseling overleed de heer

## Wladimir Ernest Tengker

in leven beambte der afd. Vervoer van onze maatschappij.

Tengker werd in 1904 geboren en trad in 1920 als proviandklerk in dienst.

Hij laat een vrouw en 8 kinderen na.

Zijn stoffelijk overschot werd op Vrijdag 12 Noy. op „Laanhof” ter aarde besteld. De chef der afd. P.Z., mr. D.F. de Koe, en ds. Snijders voerden het woord.

laatstgenoemde datum wordt er geen rente meer vergoed.

Zij, die menen aanspraak te kunnen maken op terugbetaling van door hen gestorte waarborgsommen, hebben per circulaire reeds het verzoek ontvangen om zo spoedig mogelijk een opgave in te dienen bij de Afd. Cm. II/H.K. van de door hen gestorte bedragen.

—Op Dinsdagavond, 2 November j.l., recepieerden in het Logeergebouw Molenvliet de nieuw-benoemde president-directeur en directeurs en de dames Hens en De Koe. Vrijwel het gehele personeel, te Batavia en Priok woonachtig of vertoevend, kwam die avond naar het Logeergebouw om zijn gelukwensen aan te bieden. Ook waren er velen van buiten het bedrijf, die van de gelegenheid gebruik maakten om de nieuwe functionarissen te complimenteren.

—Teneinde te voorzien in de behoefte aan een verbinding Padang—Enggano—Batavia v.v. is besloten om in de vaarburten van 14 Dec., 15 Febr. '49 (en vervolgens om de 9 weken) Poeloe Doea (Enggano) in de heen- en Malakoni (Enggano) in de terugreis in lijn W., als vaste extra-plaatsen aan te lopen.

—De rangbenaming „Indisch hofmeester” is vervallen. Inplaats hiervan zal de naam „hofmeester” worden gebezigd.

—Gezagvoerder Schakel van de *Kota Nica* meldt ons, dat de djoeroemoedi J. Soeba, a.b. van zijn schip geplaatst, dezer dagen zonder er een speciale cursus voor te hebben doorlopen, examen heeft gedaan voor stuurman-locaalvaart en daarvoor is geslaagd.

Wij wensen stm.-locaalvaart Soeba wel bijzonder geluk met deze prestatie, die niet zo heel dikwijls te noteren valt.

Slot zie: pag. 12

# Internationaal arbeidsoverleg

## De conferentie te San Francisco

Het is bekend, dat in ons land (en in vele andere landen) dikwijls verbeteringen in de positie van de arbeiders en —in het algemeen— de sociale verhoudingen tot stand komen, tengevolge van al dan niet langdurig overleg, waaraan vertegenwoordigers van de Overheid, werkgevers en werknemers deelnemen. In Nederland speelt hierbij na de oorlog de Stichting van den Arbeid, het overleg-orgaan van werkgevers en werknemers, een grote rol. Het overleg tussen de drie groepen beperkt zich echter niet tot de grenzen van een bepaalde staat. Op de Internationale Arbeidsconferentie komen vertegenwoordigers van Overheid, werkgevers en werknemers uit vele landen bijeen, om te beraadslagen over vraagstukken op het gebied van de arbeid. Het belang van deze conferenties is niet alleen gelegen in het tot stand komen van internationale afspraken, waarnaar de verschillende landen zich bij hun sociale politiek zullen richten, maar ook in het uitwisselen van ervaringen, waarop kan worden voortgebouwd. Zo is ook deze zomer, omstreeks begin Juli, voor de 31e maal de Internationale Arbeidsconferentie gehouden, ditmaal te San Francisco.

Wij willen U iets vertellen van wat daar is besproken en tot welke besluiten men is gekomen.

### Vrijheid van vakvereniging

De vrijheid van vakvereniging vormde wel het belangrijkste onderwerp. Dit was een moeilijk punt, want niet in alle landen hebben arbeiders en werkgevers het recht om zich vrij te organiseren, naar eigen inzichten hun bestuurders aan te wijzen, te bepalen hoe een organisatie te werk zal gaan en al die andere dingen, die wij het best kunnen samenvatten in het begrip „vrijheid van vakvereniging”, zonder dat de overheid zich hierin mengt.

Ook is in alle landen de ontwikkeling van de arbeiders niet gelijk, of hebben zij hetzelfde begrip voor de keuze van hun bestuurders en hebben die bestuurders een zelfde verantwoordelijkheidsgevoel om de kracht van hun vakverenigingen op een juiste manier te gebruiken en niet zodanig, dat de openbare orde wordt verstoord. Geen enkele regering kan natuurlijk gedogen, dat vakverenigingen (van werkgevers noch van arbeiders) boven de wet zou zijn gesteld en dat er dus niet zou kunnen worden ingegrepen, wanneer de openbare orde mocht worden verstoord, of daarvoor ernstig gevaar mocht bestaan.

Het was dan ook een netelig punt voor de conferentie om enerzijds de „vrijheid van vakvereniging” te erkennen, maar anderzijds ondermijning van de openbare orde niet in de hand te werken.

### Resolutie

Ook van de zijde der arbeiders toonde men voor dit laatste veel begrip en zo was het mogelijk bij het opstellen van een resolutie tot een compromis te komen, dat overigens in de practijk vermoede-

lijk nog wel eens tot moeilijkheden aanleiding zal geven.

De landen zijn n.l. niet verplicht om dergelijke resoluties na te leven en in de eigen wetgeving op te nemen. Dat kan in vele gevallen ook niet, omdat de toestand in een land dat onmogelijk maakt. Maar het is toch wel de bedoeling, dat de landen zich in elk geval in hun wetten zoveel mogelijk houden aan de uitspraken van de conferentie.

De resolutie, waartoe men kwam, houdt in, dat de ondergeschiktheid van de vakorganisaties aan de wetten van haar land wordt erkend, met dien verstande echter, dat deze wetten noch naar inhoud, noch naar toepassing afbreuk zullen mogen doen aan de waarborgen voor een vrije vakvereniging, die de resolutie toekent. Die waarborgen zijn, dat werkgevers en arbeiders zonder enig onderscheid het recht hebben, om zonder voorafgaand verlot organisaties op te richten en zich naar vrije keuze bij die organisaties aan te sluiten, voor zover de statuten van die organisaties dat toestaan. Verder, dat de overheid zich zal onthouden van inmenging in de inwendige regeling van die organisaties, de keuze van de vertegenwoordigers, of de regeling van de werkzaamheden. De uitvoerende macht —dat zijn dus de staatsorganen— waardoor de overheid haar wetten doet uitvoeren, zullen niet bevoegd zijn deze organisaties te schorsen of te ontbinden.

### Afwachten maar...

Men zal nu moeten afwachten of alle landen, die voor de resolutie hebben gestemd —en zij werd met bijna algemene stemmen aangenomen— haar ook werkelijk zullen toepassen. Pas wanneer hun volksvertegenwoordigers de resolutie onderschrijven, zijn ze daartoe verplicht. Maar tenslotte zal het toch de rechtsovertuiging der vol-

keren moeten zijn (d.w.z. datgene, wat er in het volk leeft) wat het volk oordeelt het recht te zijn, waarop de „vrijheid van vakvereniging” steunt. Zolang in bepaalde landen die rechtsovertuiging niet bestaat of geweld wordt aangedaan, zal ook een internationale overeenkomst de „vrijheid van vakvereniging” niet kunnen afdwingen.

### Andere vraagstukken

Behalve over een paar onderdelen van het loonvraagstuk en de nachtarbeid voor vrouwen en kinderen, werd voorts nog van gedachte gewisseld over de voorlichting omtrent beroepskeuze. Sociaal gezien is dit een zeer belangrijk onderwerp, voor werkgevers, zowel en als de arbeiders. Immers, voor beiden is het een voordeel, wanneer de arbeider zoveel mogelijk dat werk doet, waarvoor hij aanleg en kundigheid bezit en waarin hij de grootste voldoening vindt. Het voordeel van een internationale regeling zal vooral zijn, dat meer aandacht wordt geschonken aan het vraagstuk, hoe de juiste plaats voor iedere werkende man of vrouw te vinden. De nadruk ligt bij de voorlichting voor het kiezen van een beroep echter heel sterk op de persoon, die voorlichting geeft, op zijn kennis en ervaring en vooral op zijn psychologisch inzicht in de arbeider. Het is hierbij dus in de eerste plaats zaak, om de juiste personen te kiezen voor het geven van de voorlichting en hun een goede opleiding te verschaffen. Een internationale regeling zal daartoe weinig kunnen bijdragen. Het volgend jaar zal dit punt echter opnieuw in behandeling komen.

### Tevreden

Al met al mag men dus over de resultaten van de San Francisco Conferentie niet ontevreden zijn. Immers, belangrijker nog dan tastbare resultaten is de wil van de volkeren, om door gezamenlijk overleg in onderlinge overeenstemming deze resultaten te bereiken en daardoor ieder voor zich zijn steentje bij te dragen om in de gehele wereld tot bevredigende toestanden te geraken.

Toegezonden door de „Werke commissie Personeelsorganen” van het „Centraal Sociaal Werkgevers-Verbond”.

### Eerste SI-hoot te water

#### Vertrekt in Januari naar Indonesië

De eerste van de zes schepen der Sirok-klasse, de *Sinabang*, is op Zaterdag 11 September j.l. bij de werf N.V.C. v.d. Giessen & Zonen te Krimpen a.d. IJssel te water gelaten. De doopplechtigheid geschiedde door mevr. M. v.d. Giessen-Oosthoek, echtgenote van de directeur der werf.

Het schip is ruim 89 m lang. Het draagvermogen is ongeveer 2.800 ton. Er is accommodatie voor 12 hutpassagiers.

Verwacht wordt, dat de *Sinabang* nog voor het einde van dit jaar zal worden opgeleverd en in Januari 1949 naar Indonesië zal vertrekken.



# U vraagt.... wij antwoorden!

De in het vorige nummer geopende correspondentie-rubriek (wij aarzelen haast om het te zeggen, uit vrees voorbarig te zullen zijn!) is een succes gebleken. De redactie heeft verschillende brieven en memo's, als ook mondelinge vragen ontvangen, die zij hier naar beste weten beantwoordt.

H.v.S. Reeds het eerste stukje „Schrijfkunst” van Brokkie Brak heeft heel wat pennen in beroering gebracht. Inderdaad is er —naar ook wel uit Brokkie's voorbeelden telkens weer blijkt— een eigen „K.P.M.-stijl”, net zoals er een korfbalstijl, kynologenstijl, voetbalstijl of ambtenarenstijl is. In werkelijkheid is het een „groepsjargon”, dat het goede Nederlands verdringt.

Persoonlijk zien wij geen reden, waarom men in dienstbrieven zo krampachtig aan dit „groepsjargon” zou moeten blijven vasthouden. Wij beseffen echter, dat wij in de journalistiek een grotere vrijheid van woordgebruik bezitten. Het hangt overigens natuurlijk van Uw chef af. Als hij op dit specifieke taaltje staat, hopen wij, dat U niet meer gedeprimeerd zult zijn, wanneer er veranderingen in Uw concepten worden aangebracht, die wellicht alleen maar zijn te herleiden tot het nu eenmaal willen vasthouden aan de „eigen” K.P.M.-stijl.

Th. U wilt gaan schrijven voor „de Uitlaat” en vraagt, waarover. Bij voorbaat heten wij U welkom onder de schrijvende K.P.M.-ers. Raad kunnen wij U moeilijk geven. Alles is eigenlijk goed. Schroom niet, ook niet als U meent, dat U de taal misschien onvoldoende beheerst om artikelen te schrijven voor dagbladen, tijdschriften e.d. Tenslotte is het de taak der redactie om Uw bijdrage in leesbare vorm te gieten. Dat gebeurt met de meeste bijdragen.

R. v. H. Natuurlijk kunt U vragen van algemene aard, het K.P.M.-bedrijf betreffende, stellen. Wanneer het dividend over het boekjaar 1947 bekend zal worden, kunnen wij U niet met zekerheid zeggen. Vermoedelijk in de eerste helft van het komende jaar. De uitbetaling van de balansgratificatie/bonus over 1946 kunt U binnenkort verwachten en is wellicht reeds geschied, wanneer dit antwoord op Uw vraag wordt afgedrukt. De heren van CmII waren druk aan het cijferen in staten, die door PZ gereed waren gemaakt.

Hr. B. Uw vraag over de 15% (loon) belasting, die vooruit wordt geheven van de uit te betalen balansgratificatie/bonussen, is zeer interessant en dus waard om er met een artikel van onze belasting-expert op CmI nader op in te gaan. Voorlopig kunnen wij U het onderstaande wel vast vertellen: De 15% belasting is een voorheffing, d.w.z. de werkgever is door de belastingdienst verplicht om van elk loon, gage, salaris en andere inkomsten een belasting in te houden. Aangezien tantièmes, gratificaties en bonussen niet vooraf bekend zijn en geen vast inkomstenbestanddeel vormen, kan hiervoor niet de gebruikelijke tafel worden gebezigd. Bij de wet is een ieder verplicht om bij de belastingdienst aangifte te doen van zijn jaarlijks inkomen. Uitgezonderd hiervan zijn ambtenaren en werknemers met een salaris of loon van f 1.200.— 's jaars of minder en werknemers met een hoger inkomen, indien daarover de Overgangsbelasting reeds volledig is in-

gehouden. Voor de overgangsbelasting 1946 geldt deze verplichting niet voor belastingplichtigen met inkomens kleiner dan f 2.700.— 's jaars. De verplichting tot indiening bestaat echter steeds, indien een aangiftebiljet door de Inspectie is toegezonden. Aangezien de K.P.M. de overgangsbelasting en ook de loonbelasting reeds volledig inhoudt zijn de werknemers bij de K.P.M. vrijgesteld van de verplichting tot het eigen beweging indienen van de aangiften. Dit houdt dus tevens in, dat de K.P.M. ook de belasting

op de tantièmes, gratificaties en bonussen moet inhouden. Achteraf worden alle inkomens over een geheel jaar berekend, dus inclusief tantièmes etc., waarna pas de definitieve belasting-aanslag kan worden vastgesteld.

Een ieder zal aan de hand van zijn maandelijks belasting-inhoudingen kunnen nagaan of de inhouding al dan niet 15% van het inkomen te boven gaat. Zo ja, dan zal de voorheffing van 15% t.z.t. nog moeten worden verhoogd, zoals in de betreffende mededeling ook reeds is aangegeven.

Indien de belasting-aanslag per maand momenteel lager is dan 15% zal restitutie plaats hebben, maar men bedenke hierbij, dat met de tantième of gratificatie/bonus het totaal inkomen per jaar hoger zal zijn en bijgevolg ook de belastingaanslag. Tengevolge van het progressieve belastingtarief. D.w.z. het belasting-percentage neemt toe, naarmate het jaarlijkse inkomen toeneemt. Mogelijk kunnen wij op dit belangrijke onderwerp nog eens uitvoeriger terugkomen.

## Stijl en geen Stijl....

Brokkie Brak's allerlaatste bijdragen over „schrijfkunst” moeten even tot het volgende nummers wachten. De redactie ontving n.l. een aardige inzending, die is overgenomen uit het boekje van Charivarius (beroemd geselaar van taal-misbruikers), getiteld: „Is dat goed Nederlands?”

Het is een lang gedicht, „De Stijl” genaamd, dat bestaat uit achttien coupletten, waarvan wij er twee willen afdrucken:

De stijl vertoont de vorm van 's mensen ganse geest;

Die vindt men telkens weer, in wát men van hem leest.

De woorden op zich zelf zijn algemeen bezit;

Het komt er maar op aan, hoe zet ge z' in 't gelid?

Dit doet gij naar uw aard, naar uw persoonlijkheid,

En zo verraaft uw stijl wat soort van mens gij zijt:

Eenvoudig of gemaakt, bijzonder of banaal,

Scherpzinnig of verward, gewoon of geniaal;

En slechte stijl is, als men 't euvel goed beschouwt,

Volstrekt geen zaak van taal. 't Is een karakterfout.

De meesten geven enkel hun gedachten niet

Omdat hun geest te weinig stof tot schrijven biedt.

Zij redeneren zo: als 'k zeilde zonder vlag,

Dan kwam er wel iets heel onnozels voor de dag.

Toch kan een eerlijk stuk, uit een eenvoudige brein,

Voor een beperkte kring zeer lezenswaardig zijn,

Indien de schrijver zich beheerst, en steeds bedenkt

Dat weidse woordenkeus de stijl geen schoonheid schenkt.

Dit is 't voornaamste waar uw stuk mee valt of staat:

Niet wat gij schrijft, maar wat gij ongeschreven laat.

Tot zover deze fragmenten uit Charivarius' gedicht.

Hij heeft ongetwijfeld de spijker op de kop getikt.

## Voor messrooms en afdelingen

't Ware te wensen,  
dat alle mensen  
hun eigen gebreken  
het eerste bekeken;  
dan zouden zij het wel laten  
van anderen te praten.

## Van „Uitlaat” naar oplaat

„De journalistiek leidt tot alles”, heeft wijlen „le Tigre” Clémenceau, de Franse staatsman uit de Eerste Wereldoorlog, eens gezegd. „Pourvu qu'on en sorte”, voegde hij er aan toe. „Mits men er tijdig uit gaat”.

Het is ons daarom een eer in deze kolommen te kunnen aankondigen, dat de „Uitlaat”-oppas —het kruksittende-, papierenrondbrengende-, strootjesroken- en koffiehakende onderdeel van de „Uitlaat”— de journalistiek heeft verlaten. Hij is aangesteld tot bedienaar van de rechterlift in het hoofdkantoor, een functie, die hij ook vroeger reeds schijnt te hebben bekleed. Hij was, zolang er in het K.P.M.-bedrijf in Indonesië geen lift te bedienen was, tijdelijk bij de „Uitlaat”-redactie gedetacheerd. De rust, die hij daar heeft genoten, heeft hem —naar wij hopen— gesterkt voor de taak, die hij nu weer op zich heeft genomen.

—2e stm. P.F. Albrecht ging met binnenlands verlof.

—1e stm. G.H. Hoogland is op 5 Nov. j.l. per vliegtuig voor een gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken.

—De *Melchior Treub* is zijn laatste reis (naar de Chinese sloperskamer) aangevangen onder gezagvoerder Zomer, die kort tevoren de m.s. *Van Riemsdijk* uitbracht.

—Op 17 September j.l. is onder grote belangstelling van de N. V. Dok- en Werf Maatschappij Wilton-Feyenoord te water gelaten het m.s. *Camphuys*.

Het m.s. *Camphuys* is een van de drie schepen van het type *Reyniersz*, die onze maatschappij na de oorlog heeft besteld in het Vlootreconstructieplan.

De doopplechtigheid werd verricht door mevr. S. Delprat-Veth, echtgenote van mr. D. A. Delprat, lid van de Raad van Bestuur onzer maatschappij en directeur van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”.

## K.P.M. en Kolff delen de punten

De uitgestelde wedstrijd van ons K.P.M.-elftal tegen de ploeg van Kolff is in een gelijk spel 3—3 geëindigd.

De drie K.P.M.-goals werden vóór de rust, toen ons elftal met het windje, dat over het Koningsplein Zuid woei, in de rug speelde, gescoord door Arifin (Tikkerij), Jüch (CmIII) en Moerman (D.V.). Na de rust nam de K.P.M. achterhoede het in het bewustzijn van de voorsprong, te gemakkelijk op en werd keeper Van Santen (CmIII) driemaal gepasseerd.

Moerman raakte in een botsing met de Kolff-doelverdediger aan de knie geblesseerd. Het was zo ernstig aangekomen, dat Moerman in het Petamboeran-Ziekenhuis moest worden opgenomen.

Alle collega's wensen hem langs deze weg een spoedig herstel en een snelle hervatting van zijn voetbal-carrière toe. De omzetting van het elftal door het uitvallen van Moerman bleek in de wedstrijd tegen Kolff al direct een verzwakking te zijn.

## Nogmaals „paketvaart”

Naar aanleiding van ons artikel over „paketvaart” bereikte ons nog de opmerking, dat „paquebot” in het Frans nog de figuurlijke betekenis heeft van „onderste zeil” van (thans verdwenen) zeilschepen.

Het artikel heeft —zo merkte een andere inzender op— een al-oud verhaal weerlegd. Het heette n.l., dat de naam onzer maatschappij oorspronkelijk met twee „k”'s werd geschreven, maar dat ter elfder ure „Paketvaart” met maar één „k” werd ingevoerd. Het heette verder, dat anders de uit elf letters bestaande naam in code-telegrammen voor drie woorden zou worden gerekend. De tien letters vormden twee code-groepen van vijf. Als het waar zou zijn geweest, zou de K.P.M. inderdaad een lief sommetje aan telegramkosten hebben uitgespaard.....

Het is plezierig te kunnen constateren, dat deze vergeten historie de algemene belangstelling onzer lezers schijnt te hebben gehad. Dit bleek ons duidelijk uit verschillende verzoeken om meer van dergelijke artikelen, welke rechtstreeks betrekking hebben op de maatschappij. Verdere voorlichtende artikelen vindt men reeds in dit nummer („Wat is winst” en „Interne organisatie van Priok”). Voorts werd ons o.a. gevraagd eens een beschrijving te geven van het aannemen van lading op een agentschap en over de indeling van de boekhouding op het hoofdkantoor en op een groot- en klein agentschap. Een andere lezer verzocht ons om een artikel over de transport-moeilijkheden van en naar Tandjong Priok en in Batavia. Weer een ander vroeg om inlichtingen over representatie-textiel-toewijzingen voor de opvarenden via de K.P.M.

Dit kunnen niet allemaal redactionele artikelen worden. Toch willen we er graag wat van zeggen en doen derhalve hierbij een beroep op medewerkers „in het vak”.

## Slot: Organisatie Priok

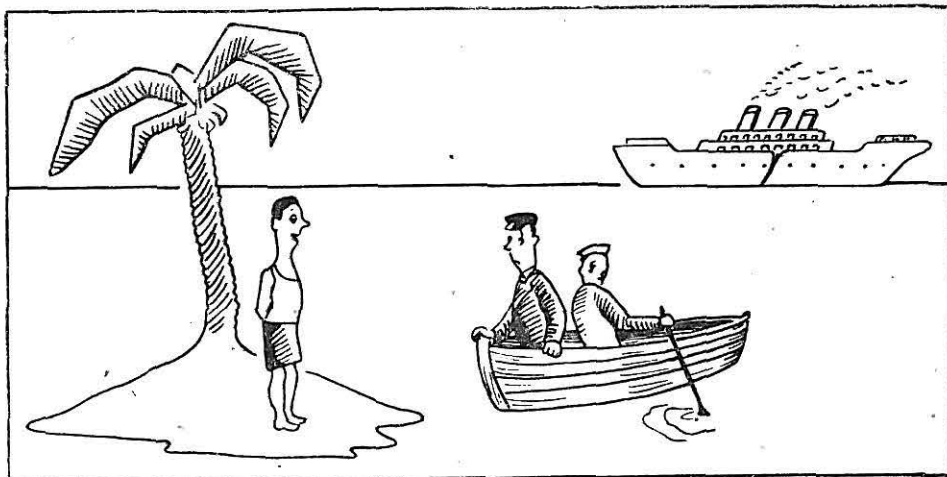
een van die merkwaardige afkortingen waarin de Engelsen zo sterk zijn. (De hoofdredacteur van „de Uitlaat” herinnert zich nog de expeditie tegen Bali, toen er een „S.N.O.L.” en een „S.N.O.T.” —respectievelijk „senior naval officer landing” en „senior naval officer transport” aan boord van de schepen waren, die de Nederlandse troepen vervoerden). De O.A.Z. staat rechtstreeks onder bevel van de commandant-zeemacht en is de hoogste plaatselijke marine-autoriteit in de haven. De „instructie” van de O.A.Z. is nogal veel-omvattend. Voor de koopvaardij is hoofdzaak, dat hij opdracht heeft om deze zoveel mogelijk te steunen en te bevorderen en in tijden van gevaar te beschermen. De wijze, waarop de O.A.Z. de koopvaardij-haven, waar hij is geplaatst, wenst te beschermen, wordt geheel aan zijn eigen inzichten overgelaten. Hij bezit daartoe uitgebreide bevoegdheden, waarop wij hier niet nader behoeven in te gaan.

### Havencommandant

De Havencommandant is —als administratie figuur— eveneens een erfenis van de Engelsen, die de z.g. „port commandant” kenden. Hij staat onder de directeur Coördinatie Militair Vervoer (C.M.V.). Binnen het havengebied is de havencommandant de hoogste leger-autoriteit. Hij heeft te maken met alles, wat betrekking heeft op de behandeling van aangekomen of te transporteren militair personeel, voertuigen en goederen, terwijl verder ook de Haven-Veiligheidsdienst (patrouilles en wacht-diensten) met het daarmede verband houdende Havenpassenbureau aan zijn zorgen is toevertrouwd.

\*

Tot zover dit overzicht, dat —naar wij hopen— een beeld geeft van de interne organisatie van het Priokse havenbedrijf, dat bij de wederopbouw van Indonesië zulk een belangrijke rol vervult.



„Wel bedankt, lui, maar ik wacht tóch maar tot er een K.P.M.-er langs komt.”