

## OORLOGSMONUMENTEN

Plannen in gevorderd stadium van uitvoering

**I**N no. 19 van de 3e jaargang van „de Uitlaat” (1 October 1948) konden wij melden, dat de oud-president-directeur, de heer A. F. Vas Dias, tijdens zijn bezoek aan Nederland o.m. besprekingen zou voeren over plannen, die van directie-wege waren ontworpen tot het aanbrengen van verschillende gedenktekenen voor het Paketvaart-personeel uit alle bedrijfstakken en van alle rangen, dat in de afgelopen oorlog het leven heeft gelaten, hetzij door vijandelijke actie, hetzij door des bezetters geweld of door uitputting.

Tentatief maakten wij bij die gelegenheid melding van een drietal plannen, die toen in overweging waren. Om U de moeite te besparen deze in evengenoemd October-nummer van dit orgaan nog eens op te zoeken, zullen wij de essentie van die plannen even herhalen: zij betroffen de oprichting van een monumentale vlaggemast op het voorterrein van ons Hoofdkantoor, het aanbrengen van een gedenkplaat in brons in de hall der 2e verdieping van het Hoofdkantoor en het inzetten van een gebrandschilderd raam, eveneens in het trappenhuis.

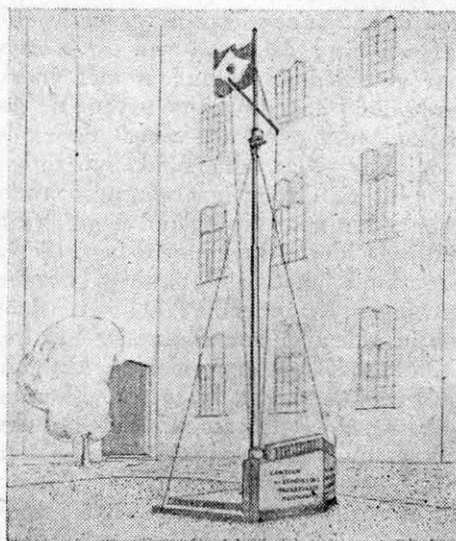
Thans kunnen wij U enige nadere bijzonderheden geven omtrent deze drie plannen, die voor een deel reeds in uitvoering zijn.

In hoofdzaak zijn de destijds ontwikkelde gedachten omtrent deze K.P.M.-oorlogsmonumenten dezelfde gebleven, ofschoon zij om praktische dan wel technische redenen op sommige detailpunten zijn gewijzigd. Deze wijziging was o.m. noodzakelijk ten aanzien van het vastleggen der namen van diegenen uit ons bedrijf, die in de oorlog zijn gevallen. Het was aanvankelijk de bedoeling om deze namen te doen graveren in de grote bronzen gedenkplaat, die op de eerste verdieping in de muur van de directie-vergaderzaal zou worden ingemetseld, doch die nu komt op de plaats waar wij gewend zijn de beeltenis van onze Koningin aan te treffen. Een dergelijke naamlijst zou vanzelfsprekend geheel volledig moeten zijn en onder de omstandigheden is dat helaas nog onmogelijk (en zal misschien ook wel onmogelijk blijven). De maatschappij weet met volkomen nauwkeurigheid, wie van het Europese personeel op de vloot en aan de wal niet zijn teruggekeerd. Zij weet het ook van het merendeel van het Indonesische personeel, doch zij pretendeert niet, dat de mogelijkheid geheel is uitgesloten, dat juist van deze laatstgenoemde categorie later — véél later — nog meer namen bekend zullen worden. Om nu te voorkomen, dat bijzonderlijk

de namen van deze onbekenden niet op de gedenkplaat zouden voorkomen, is er besloten een andere weg te volgen, die de mogelijkheid open laat om de lange, treurige lijst zo nodig aan te vullen.

### Perkamenten rol

Daartoe zullen de namen van onze oorlogsslachtoffers worden gecalligrafeerd op een perkamenten rol, die in een koker zal worden



De vlaggemast naar het ontwerp van de heer Samson (B.A.)

gedaan. Deze koker zal worden geplaatst — of ingemetseld — in het voetstuk van de monumentale vlaggemast op het voorterrein van ons Hoofdkantoor. Mochten later nog namen van K.P.M.-gevallenen aan het licht komen, dan kunnen zij alsnog aan de lijst worden toegevoegd, waarvan dan in ieder geval zal kunnen worden gezegd, dat zij zo volledig mogelijk is.

### De gedenkplaat

Op de gedenkplaat zal dan een in algemene bewoordingen gestelde eerbiediging worden gegraveerd, met een verwijzing naar de perkamenten rol in het voetstuk van de monumentale vlaggemast op het voorterrein. De juiste tekst van hetgeen er in de bronzen gedenkplaat zal worden gegraveerd, is nog niet vastgesteld. Het zou — onzes inziens — aanbeveling verdienen om aan beide zijden van deze gedenkplaat in de nis van het trappenhuis een bloemenstandaard te doen aanbrengen, opdat zij, die zich daartoe gedrongen voelen, geregeld een stille hulde zullen kunnen achterlaten. Het geheel zal uiteraard in goede verhouding tot de rest van het trappenhuis worden ontworpen, opdat het — telkens wanneer wij het zullen passeren — ons allen zal treffen door zijn wijding, zijn waardigheid en zijn piëteit. Wij stellen ons voor, dat op nationale- of maatschappij-gedenkdagen van directie- en personeelswege bloemen bij dit gedenkteken zullen worden geplaatst, ter nagedachtenis aan onze oorlogsslachtoffers.

### De vlaggemast

De monumentale vlaggemast zal een plaats krijgen op wat thans nog een stukje grasveld is op de scheiding tussen het Hoofdkantoor en ons Passagekantoor, dat nog steeds in gebruik is bij militaire autoriteiten, doch dat wij toch eenmaal terug hopen te krijgen. Het voetstuk van deze vlaggemast zal bestaan uit de boeg

Vervolg: zie pag. 2

## Vervolg: Oorlogsmonumenten

van een schip. Ter linkerzijde (als men er voor staat) komt de naam van de maatschappij, ter rechterzijde de belangrijke data uit de geschiedenis van het Hoofdkantoor in de volgende bewoordingen:

„In gebruik genomen 2-1-1924  
Japanse bezetting 10-3-'42 tot

5-10-'45

Geallieerde bezetting tot 30-11-'46  
Adj. Generaal K.N.I.L./K.L. tot

1-6-'48

Weder ingebruikneming 28-8-'48”.

In deze boeg zal op een nog nader te bepalen wijze de koker met de perkamenten rol worden geplaatst.

De vlaggemast, waarvan wij op de 1e pagina de tekening afdrukken, is ontworpen door de heer F. E. Samson van onze Bouwkundige Afdeling. Deze afdeling heeft de bouw van het voetstuk reeds in voorbereiding voor zover het betreft de aanschaffing van de daarvoor benodigde materialen, een omstandigheid, die juist in verband met de duurzaamheid, die het monument zal moeten hebben, nogal moeilijkheden oplevert, welke echter zonder twijfel op korte termijn zullen worden overwonnen. Met de bouw en oprichting van de mast zal

dan zo spoedig mogelijk een begin worden gemaakt. De onthulling zal uiteraard met enige plechtigheid geschieden. Zij mag wellicht in de loop van dit jaar worden verwacht.

### De ramen

Rest ons nog iets te zeggen over de zeven gebrandschilderde ramen, die in het trappenhuis zullen worden aangebracht, in afwijking van het aanvankelijke plan om één groot raam te plaatsen. De ramen worden gemaakt naar een ontwerp van de kunstenaar Le Rütte. Zijn ontwerpen kunnen wij helaas nog niet afdrukken, doch wij hopen, dat ons Amsterdam-kantoor gezien de grote belangstelling, die hier voor deze ramen bestaat, gelegenheid zal hebben ze ons toe te zenden voor „de Uitlaat”. Wel weten wij, dat de drie middelste ramen zullen zijn gewijd aan onze maatschappij in de afgelopen oorlog. Ter weerszijden zullen zij worden geflankeerd door twee ramen, die de naoorlogse wederopbouw van het bedrijf in beeld zullen brengen.

\*

Tot zover deze nadere bijzonderheden, waaraan wij nog slechts willen toevoegen, dat het personeel het ongetwijfeld zeer prettig zal vinden te vernemen, dat er thans aan deze gedenktekenen wordt gewerkt. Sedert haar optreden heeft de redactie over dit onderwerp talloze brieven ontvangen met vragen, waarom de directie terzake nog niets had ondernomen. Men zal echter willen billijken, dat er niets werd gedaan, zolang wij nog in ons oude Hoofdkantoor aan de Sluisbrugstraat zaten, waarvan wij met grote zekerheid wisten, dat wij er weer uit zouden gaan. Gedenktekenen moesten dus in ieder geval wachten, tot wij weer in ons ware Hoofdkantoor zouden zijn teruggekeerd, hetgeen eind Augustus van het vorige jaar geschiedde. Daarna is met voortvarendheid aan de plannen voor de gedenktekenen gewerkt, vooral door de heer Vas Dias, die eind September toen hij zich voor maatschappij-aangelegenheden naar Nederland begaf, vastomlijnde ideeën kon meenemen, die in Nederland met instemming werden ontvangen. Nu innerlijk (voor zover door ons in gebruik) zowel als uiterlijk het K.P.M.-hoofdkantoor weer in ordentelijke staat verkeert, is de tijd gekomen de plannen uit te voeren. Niemand zou een monumentale vlaggemast hebben willen plaatsen voor een Hoofdkantoor, dat er van buiten nog vies uitzag, noch een mooie gedenkplaat in een kantoor, in de staat verkerend, waarin wij het terugkregen. En ook nu zal het, naar

onze smaak, nog nodig zijn om het trappenhuis verder op te knappen om het niet te lelijk te doen afsteken bij de gedenkplaat en de gebrandschilderde ramen.

## Watersport

In de algemene opleving, die in vele opzichten in deze Indonesische archipel en ondanks alle moeilijkheden valt te constateren, deelt ook de watersport, Nederland's nationale ontspanning. Deze herleving van de watersport neemt verschillende vormen aan. Particulieren schaffen zich boten aan, indien zij zich dit kunnen veroorloven en watersport-verenigingen worden weer opgericht. Kortgeleden geschiedde zulks ook in ons bedrijf, dank zij ruime medewerking van de directie. Er komt thans welhaast geen passagiers- of vrachtschip uit Nederland in Indonesië, of het heeft nieuwe boten aan boord.

### K. P. M. verleent steun

Toch gaat de aanvulling van het hier te lande aanwezige materieel nog druppelsgewijs. De watersportverenigingen worden in de aanschaffing van boten uiteraard sterk gehandicapt door de hoge prijzen, hier te lande, zowel als in Nederland. Bestellingen in Nederland worden eerst na geruime tijd afgeleverd en intussen moet er worden gevaren met de boten, die er zijn.

Op het hoofdkantoor zijn herhaaldelijk verzoeken binnengekomen om „afgekeurde, maar nog bruikbare” (ruime doch tevens gevaarlijke qualificatie!) boten aan bovengenoemde watersportverenigingen af te staan, opdat zij tenminste een beetje meer materiaal krijgen. Aan deze verzoeken wordt door de directie van onze maatschappij —wie de watersport zeer ter harte gaat— zoveel mogelijk voldaan. De mogelijkheden, om terzake hulp te verlenen, zijn om begrijpelijke redenen natuurlijk zeer beperkt. Tenslotte heerst ook op de vloot nog een tekort aan boten-materieel en daardoor is de maatschappij dikwijls genooddaakt, om boten, die in normale tijden al zouden zijn afgekeurd, ten koste van veel geld en arbeid toch nog maar weer te herstellen. Het gevolg is, dat de andere liefhebbers er naast zitten.

Toch is door de K.P.M. al zo'n „roeiboort” afgestaan, de eerste. Zij is verzonden aan de watersportvereniging „de Watergeus” te Pontianak. De toezegging is voorts gedaan, dat andere gegadigden mogen blijven hopen, dat zij binnen niet al te lange tijd eveneens aan de beurt zullen komen.

Dit is no. 3 - vierde 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.

Oorlogsmonumenten  
in voorbereiding

Emballage en connossementen

Arbeidsverhoudingen

K.P.M.-kapitein correspondeert  
met 40 schooljongens.



# „Voldoende“ emballage en „schone“ connossementen

## Gevaarlijk precedent?

In nummer 11 van „de Uitlaat“ komt een mededeling voor van de hand van mijn geachte vriend en collega, J. B. Robinson, betreffende „Emballage“, waarvoor ik —als oud claimsman— uiteraard interesse had.

Ook wij, die met beide benen in de praktijk staan en dagelijks kunnen constateren, hoe weinig aandacht er over het algemeen wordt besteed aan een *doelmatige* verbetering der emballage, verheugen er ons over, dat bij afschepers eindelijk het besef begint door te dringen, dat er iets moet worden gedaan om van een betere overkomst der goederen verzekerd te zijn. Prijzenswaardig is het, dat men hiervoor contact opneemt met onze hoogste claim-instantie, ten einde van die zijde een uitspraak te vragen over de soliditeit der gewijzigde c.q. verbeterde emballage.

### „Voldoende“ en „schoon“

Als regel zal deze uitspraak wel door de uitleverings-resultaten worden gedeckt en in deze gevallen zal dus de afgifte van een „schoon“ connossement richting gevend kunnen zijn bij de beoordeling van de gesteldheid en hoedanigheid der emballage ter plaatse van bestemming.

Maar is het niet gevaarlijk om de toekenning van het praedicaat „voldoende“ en de afgifte van een „schoon“ connossement in één adem te noemen? Wordt hierdoor bij de ladingbelanghebbenden niet de indruk gewekt, dat zij „safe“ zijn, als de K.P.M. maar een „schoon“ connossement heeft afgegeven? En is deze opvatting op goede gronden te verdedigen?

Ik zou zulks niet gaarne beweren, omdat de praktijk bij herhaling anders uitwijst. De voorbeelden van afgifte van „schone“ connossementen voor goederen, waarvan de verpakking nauwelijks kan tippen aan de minimum-eisen van zeewaardigheid, zijn legio.

### Kenner's oordeel

Maar ook in het standaardwerk (uitgave 1946) van professor mr. R. P. Cleveringa, de kenner bij uitstek van het Zeerecht, heb ik voor de juistheid van bedoelde praemisse geen steun kunnen vinden. Op bladzijde 452 lees ik:

„.....dat de regelmatige houder van „een connossement uitlevering van het „goed kan vragen overeenkomstig den „inhoud daarvan“

Dit principe wordt op bladz. 458 nader uitgewerkt i.v.m. de bewijskracht

van het connossement ten aanzien van de toestand der goederen. Er staat:

„De regel, dat de regelmatige connossementhouder het recht heeft overeenkomstig de inhoud van het connossement uitlevering van het goed te vragen, zou voor wat de toestand van het goed betreft, betekenen, dat indien het connossement die vermeldt (gelijk, voor wat de uiterlijke toestand betreft, veelal „geschiedt) dienovereenkomstig uitlevering kan worden gevraagd, terwijl niet „de vervoerder (althans voor zover hij „niet staat tegenover de afzender of de „gene, die voor diens rekening handelt) „maar wel de connossementhouder tegenbewijs zou openstaan. Zou het connossement die toestand niet vermelden, dan zou de ontvanger, die „beschadiging beweert, ten bewijze van „de goede staat bij verzending, het connossement niet kunnen overleggen; hij „zou die van elders moeten bewijzen. „Hier nu komt de wet de ontvanger door „een vermoeden in zijn voordeel te hulp „door te bepalen, dat in zulk een geval „het connossement wordt geacht te „bewijzen, dat de vervoerder het goed „in goede staat heeft overgenomen, „voor zover tenminste uiterlijk zichtbaar. Maar tegen iedere connossementhouder blijft dan de vervoerder „tegenbewijs openstaan“.

Dit is m.i. zeer duidelijk.

Een „schoon“ connossement bewijst niets meer, maar ook niets minder (althans in eerste instantie) dan dat de vervoerder het goed voor zover uiterlijk zichtbaar in goede staat heeft overgenomen.

Aan de afgifte van een „schoon“ connossement kan derhalve niet zonder meer het recht worden ontleend, de vervoerder verantwoordelijk te stellen voor schade-claims, voortvloeiende uit onvolkomenheden of emballage-fouten, die bij de aanneming der lading niet te onderkennen waren. Dit is de logische consequentie van het feit, dat met de vervoersmanipulaties (wel te verstaan: normale vervoersmanipulaties) ook de gebreken, die de verpakking aantekenen, voor de dag komen. Daarom zal ook de praktijk en de praktijk alléén moeten beslissen, aan welke verpakkingswijze de voorkeur dient te worden gegeven.

### Gevaarlijk precedent

Dit wordt door H.H. ontvangers maar al te vaak over het hoofd gezien. Nog sterker: men wil het niet begrijpen als de lading door een z.g. „schoon“ connossement is gedeckt. En nu weten wij wel, dat het verkeersbelang niet is gediend met de afgifte van „schone“ connossementen (waaraan, als het puntje bij het paaltje komt, toch geen claim-

rechten kunnen worden ontleend). De vraag is echter, wat wij van afschepers hebben te verwachten, indien de teugels minder strak zouden worden aangetrokken en kwistig wordt gestrooid met „premies“ op het gebruik van onvoldoende emballage.

Wij zouden het kwaad slechts in de hand werken, want het is toch de K.P.M., die het heeft gedaan.

Ik heb een brief van een grote assurantie-maatschappij, die zich ergert aan de m.i. volkomen gemotiveerde afwijzing van enige schadeclaims en zonder ook maar één enkel contra-argument aan de betreffende relatie te Samarinda opdracht geeft om de K.P.M. alsnog aansprakelijk te stellen voor „deze schade, die gevolg is van schandelijke behandeling van de betreffende goederen, terwijl U een schoon connossement heeft gekregen“.

Het betrof hier claims op goederen, verpakt in uitgesproken slechte wildhouten emballage, maar dit telt blijkbaar niet mee. Men heeft een „schoon“ connossement en daarmee is de kous af.

Ben ik voorbarig als ik beweet, dat degenen, die zo redeneren, met wellust zullen kluiven aan het bewuste „Uitlaat“-bericht en met veel aplomb zullen verkondigen, dat zij ons —agenten— nog wel een lesje kunnen geven?

Misschien vindt mijn vriend Rob in het vorenstaande aanleiding om het bewuste „Uitlaat“-bericht in bovenbedoelde zin te verduidelijken c.q. te corrigeren.

### Praktijk

En nu ik het toch over „schone“ connossementen en onvoldoende emballage heb, moge ik besluiten met een anecdote uit mijn eerste jaren bij de K.P.M., toen ik nog onder wijlen „Papa“ Zeydel bij de afdeling Claims was. Het ging over een schadeclaim op een zending verhuisboedel, afkomstig van een buitenplaatsje op Nieuw-Guinea en bestemd voor Tobelo (Halmahera).

De ontvanger schreef hierover een boze brief aan de afdeling Claims, die op haar beurt de betrokken gezagvoerder aanschreef met verzoek om nadere toelichting. Deze antwoordde als volgt:

„Toen de verhuisboedel van de familie..... aan boord kwam, maakte ik de opmerking: „Wat een zootje!“ O.a. was er een krat bij, inhoudende een broedse kip, maar in plaats van dat de kip op de eieren zat, zaten de eieren op de kip“.

Papa Zeydel, die anders nooit moeite had, een argument te ontzenuwen, was totaal uit het veld geslagen.

Claim afleggen. Afgewezen.

J. Th. Mulder, Samarinda.



# ZEEPOLITIE wordt voorbereid

## Federaal orde-apparaat

Vanzelfsprekend moet de toekomstige federale regering van Indonesië kunnen beschikken over een machtsapparaat, dat in staat is om de wateren van Indonesië te controleren op smokkel, zeeschurmerij, ongeoorloofde penetratie en infiltratie van vreemdelingen en ongewenste elementen, vissen in verboden wateren enz.

Vóór de afgelopen oorlog geschiedde zulks voor een groot deel door de Gouvernemens Marine, die destijds met de Dienst van Scheepvaart onder het departement der Marine te Batavia ressorteerde. (De „Dienst der civiele schoeners en kruisboten tot wering van zeeroof” werd in 1821 opgericht en ontving in 1861 de benaming „Gouvernements Marine”, die in 1940 als zwaarste geslacht op haar schepen, kanonnen met een kaliber van 7,5 cm had).

### Dienst der zeepolitie

Na beëindiging van de Tweede Wereldoorlog werden de politiediensten vrijwel uitsluitend door de Koninklijke Marine waargenomen, doch het ligt in de bedoeling om bovengenoemde controle in de toekomst weer door de Dienst van Scheepvaart, thans het „departement van Scheepvaart” te doen uitvoeren. Hiervoor zal wederom het personeel der Gouvernements Marine, verminderd door de oorlog, doch inmiddels aangevuld met nieuwe krachten, worden ingezet.

Met de bestaande vaartuigen, aangevuld met overgenomen of door nieuwbouw verkregen materieel, zal de tegenwoordige controle ter zee worden omgevormd tot een onder het departement van Scheepvaart ressorterende „Dienst der Zeepolitie” voor de gehele archipel.

Alhoewel er reeds nu verschillende landsvaartuigen, bemand met personeel der Gouvernements Marine, aan patrouillediensten ter zee in marineverband deelnemen, blijft echter (zolang hieraan ook nog marine-eenheden medewerken) het oppertoezicht op de controle ter zee berusten bij de Commandant Zeemacht in het Oosten. Niet eerder zal deze taak geheel worden overgedragen aan de „Dienst der Zeepolitie”, dan wanneer deze zal beschikken over voldoende opgeleid personeel en het noodzakelijke materieel, alsmede andere organen om het politietoezicht ter zee effectief te kunnen uitvoeren.

### Opleiding

Zoveel mogelijk zal het departement van Scheepvaart de opleiding van het voor de zeepolitie benodigde personeel zelf ter hand nemen. Zo wordt er een opleiding tot telegrafist ingesteld. Waarschijnlijk kan het departement zelf de wal-organisatie op de verschillende punten in de archipel opbouwen. Voor andere takken van dienst echter zal bij de vorming van het personeel de hulp der Koninklijke Marine niet kunnen worden gemist. Men denke hierbij aan de radio-verbindingsdienst en aan een inlichtingen-dienst. Voorts moet er personeel tot „konstabel” en kanonnier worden opgeleid en voor specifieke takken van dienst, vereist voor het patrouillewerk ter zee. Ook hierbij verleent de Koninklijke Marine een zeer gewaardeerde medewerking.

### Nog veel materieel nodig

Ongetwijfeld zal er nog veel varende materieel ten behoeve van de te vormen zeepolitie moeten worden aangeschaft. Tengevolge van de oorlog zijn er vele van de vroegere schepen der G.M. verloren gegaan en vervanging door andere, doelmatiger en moderner vaartuigen is geen eenvoudige taak. Vele z.g. „korvetten” kunnen als een der voor de zeepolitie meest geschikte typen worden beschouwd.

De Koninklijke Marine heeft een van haar korvetten in bruikleen voor dit doel afgestaan. Bemand met personeel van het departement van Scheepvaart wordt dit vaartuig ingezet voor patrouillediensten. Het korvet Hr. Ms. *Morotai* werd te Soerabaja onder bevel van een gezaghebber der G.M. gereedgemaakt en op 23 Augustus j.l. officieel in dienst gesteld. Het zal straks een belangrijke aanwinst vormen voor de a.s. „Dienst der Zeepolitie”. Meerdere korvetten zullen volgen, als men ze kan krijgen.

Behalve deze korvetten zullen er ook kleinere eenheden, veelal onder bevel van 2de en 3de officieren der G.M., deelnemen aan de politie-taak. Dit zijn vaartuigen variërend van 25 tot 125 m. lengte, alle voorzien van lichte bewapening. Een aantal hiervan is reeds ingedeeld bij de patrouillediensten en alhoewel het werk zwaar is en het comfort aan boord niet te vergelijken met dat op een groot schip, vormen deze kleine eenheden toch aantrekkelijke commando's voor de jongere officieren.

Een hoofdofficier der Koninklijke Marine is door de Commandant Zeemacht aangewezen om deel te hebben aan de organisatie der zeepolitie. Deze, een kapitein-ter-zee, treedt thans als het hoofd van de te vormen dienst op. In goede harmonie werkt hij samen met een gezaghebber der G.M., hem door het departement van Scheepvaart ter beschikking gesteld en voorbestemd om als onderhoofd op te gaan treden.

Wij zijn er zeker van, dat deze beide officieren, met de steun waarop zij kunnen rekenen van de zijde van de Commandant Zeemacht en van het Hoofd van het departement van Scheepvaart, in staat zullen zijn om een deugdelijk machtsapparaat voor de toekomstige federale regering op te bouwen ter controle van de wateren van de archipel. Mogen zij de Nederlandse zeemansdeugden en de tradities van het corps der Gouvernements Marine overbrengen en aankweken in de a.s. zeepolitie!

Maar mogen anderzijds ook Nederlandse jongelui met een stuurmansdiploma beseffen, dat hun diensten hier voor deze zeepolitie bitter hard nodig zijn in het belang van het land. Het grootste gedeelte van het varende personeel ressorterende onder het departement van Scheepvaart toch zal benodigd zijn tot vorming van de „Dienst der Zeepolitie”. En zij komt nog vele mensen in alle rangen te kort!

Hier is een gelegenheid voor Holland's jeugd om in dit schone eilandrijk goed en belangrijk werk te verrichten.

Aldus Jan Ressink in het „Dagblad Scheepvaart”.

## Loop om de kijker!

De afd. I. & M.-dienst verzoekt ons te melden:

In verband met veelvuldig voorkomende overplaatsingen van officieren, die via de afd. P.Z. een prisma-kijker bestelden, verzoekt de afd. Inkoop & Mag. Dienst aan bedoelde heren dringend om de aangevraagde kijkers tegen contante betaling van f 177,50 af te halen bij de Magazijn-dienst te Tg. Priok, dit ter voorkoming van beschadiging c.q. diefstal bij toezending.

Slechts voor bestellers, die zijn geplaatst op schepen, die Priok niet aandoen, zullen de kijkers —behoorlijk verpakt— worden opgezonden via de afd. Expeditie van het hoofdkantoor.

Er is nog een aantal kijkers beschikbaar! Wie het eerst komt, die het eerst..... kijkt.

## „Lest we forget.....“

K. P. M. leeft voort in herinnering van Australiërs

Zoals onze lezers waarschijnlijk niet bekend is (en dit ter afwyseling van het gebruikelijke „zoals onze lezers bekend is“) bestaat er in Australië een vereniging, de „Milne Bay Association“ genaamd. Deze vereniging bestaat uit Australische mannen, die aan de befaamde Milne Bay-operaties deelnamen. De vereniging geeft een gestencild blaadje uit, dat „Milne Bay News“ heet. In het 10e nummer van dit „news“ dat in de maand October j.l. verscheen, kwamen korte artikelen voor over het s.s. *Japara* (toen nog onder kapitein Van Zeggeren) en het s.s. *Van Heutsz* (toen nog onder kapitein Prass), waarin zeer waaraderende woorden aan het adres van deze schepen en hun bemanningen werden gericht. Wij nemen daaruit (zonder ons te willen begeven op het controversiele terrein der Australische officiële politiek jegens Indonesië) het een en ander vertaald over, omdat het toch wel prettig aandoet te weten, dat sommige Australiërs de „goede diensten“ van Nederland in de afgelopen oorlog nog niet zijn vergeten....

### *Japara*

„De *Japara*“, aldus „Milne Bay News“, „is een vrachtschip van 3.322 ton en het werd in 1930 in Rotterdam gebouwd. Het werd speciaal geconstrueerd voor het Zuid-Amerikaanse kolenvoer en zat voor de oorlog voornamelijk op de lijn tussen Nederlands-Indië en Zuid-Amerika. In December 1941 kwam de *Japara* in de Australische wateren aan en voer daarna voortdurend op de route naar Nieuw-Guinea (het Australische deel daarvan). De bijzondere constructie van het schip maakte het buitengewoon geschikt voor het vervoer van motorvoertuigen, artillerie en tanks. In December 1942 vervoerde de *Japara* in gezelschap van de *Karsik* een eskader Australische tanks naar de Noordkust van Nieuw-Guinea en zette dit aan wal op een punt, waar geen havenfaciliteiten waren en waar tevoren nimmer een schip groter dan een kleine sloep was geweest. Dit karwei werd verricht, terwijl de Japanners voortdurend lucht-aanvallen deden en onder kanonvuur der Japanners van de kust af.

Het is interessant hierbij aan te tekenen, dat dit tevens de eerste maal was, dat Australische pantser-eenheden in actie kwamen. Ze hebben waarschijnlijk de afloop

van de slag om Buna en Sananda beslist“.

De *Japara* is beroemd als pionier van de koopvaardij in het gebied van de Zuid-Westelijke Pacific. Het was het eerste schip, dat plaatsen als Milne Bay, Oro Bay en het eiland Goodenough bezocht. Het stookt kolen en heeft een snelheid van niet meer dan 10 knopen.

Kapitein Van Zeggeren is nu gezagvoerder van de *Tjipondok* van de K.J.C.P.L.

### *Van Heutsz*

„De *Van Heutsz*“, zo schreef het blad voorts, „is een modern motorschip met een snelheid van 15 knopen. Het werd in 1926 in Vlissingen gebouwd. Met een dead-weight van 4.551 ton, vervoert het tussen de 200 en 250 1e klasse passagiers, 100 2e klasse passagiers en 100 tot 1.500 dekpassagiers. Bovendien kan het tussen de 2.500 en 3.000 ton lading aan boord nemen.

Voor de oorlog voer dit schip tussen Singapore, China-havens en Nederlands-Indië. Het kwam ongeveer in Mei 1942 naar Australië en voer daarna op de route naar Australisch-Nieuw-Guinea. De *Van Heutsz* was een van de eerste schepen, die Oro Bay, aan de Noordkust van Nieuw-Guinea, binnenvoer. Het werd dikwijls gebombardeerd. Gedurende een der aanvallen, op 10 Januari 1943, kreeg het een voltreffer van een 500-pond bom en werd beschoten door laagvliegende Japanse vliegtuigen. Het kwam er goed van af en bereikte op eigen kracht Australië. Het werd te Newcastle in Nieuw-Zuid-Wales hersteld en was in Mei 1943 weer in de weer in de vaart.

De *Van Heutsz* was een van de eerste schepen, die Australische- en Amerikaanse troepen naar plaatsen als Port Moresby, Milne Bay, Goodenough Island, Finschafen en later Hollandia vervoerde. De *Van Heutsz* is een zusterschip van de *Cremer*, die op de kust van Queensland verloren ging.

Gezagvoerder Frits Prass is nu in Holland (en thans alweer op de „*Van Riemsdijk*“, Red. Uitlaat), doch zijn „Bay“-kameraden hebben aan hem de dierbaarste herinneringen.

Het noemen van deze beide schepen zal bij velen onzer (leden van de Association) die aan de „Bay“-operaties deelnamen de herinnering terugroepen aan de goede kameraadschap van Pim (van Zeggeren) en Frits (Prass)“.

(Ingez. door de Hr. J. Haalebos, K.J.C.P.L.).

## Priok <sup>\*</sup> in cijfers

In het eerste halfjaar van 1948 liep ongeveer 25% van Indonesië's totale invoer over de haven van Tandjong Priok. Het gewicht daarvan bedroeg 964.000 ton, de waarde 523 miljoen gulden. Priok's aandeel daarvan was 236.000 ton goederen ter waarde van 317 miljoen gulden.

In dezelfde periode was de uitvoer van Priok 60.000 ton met een waarde van 101 miljoen gulden.

In Juli en Augustus van het vorige jaar liepen respectievelijk 163 en 168 schepen de haven van Priok binnen, met totalen van 538.455 en 478.670 B.R.T.

Gemiddeld reizen er nu 7.000 personen per dag met de elektrische- en stoomtrein naar Priok. Ettelijke andere duizenden begeven zich derwaarts in auto's trucks, autobussen en andere motorvoertuigen.

In de „Unie Kampong“ verblijven ongeveer 4.000 gezonde werkkrachten. Op de terreinen van het havengebied werken dagelijks omstreeks 13.000 man, voor het merendeel in de drie binnenhavens.

Over een afstand van 300 m werd in 1944 aan de Oost-zijde van de binnenhaven de steiger weggeslagen door de ontploffing van een Japans munitieschip, waardoor tevens de helft van de zich daar bevindende loodsen van de aardbodem werd weggevaagd. De vernielde loodsen zijn geheel hersteld en met de herbouw van de steiger zal binnenkort een begin worden gemaakt.

De K.J.C.P.L. bouwde semi-permanente loodsen met een oppervlakte van 12.000 m<sup>2</sup>.

De Standard Vacuum Oil Company bouwde met behulp van Amerikaanse specialisten in korte tijd zeven grote tanks.

Het departement van Verkeer, Energie en Mijnwezen liet ook nog 6.000 m<sup>2</sup> loods-oppervlakte bouwen ten behoeve van buitenlandse schepen, die geen vaste etablissementen hebben. Het departement van Scheepvaart is bezig met het neerzetten van een ijzeren loods van 8.000 m<sup>2</sup> en voorts magazijnen met een oppervlakte van 25.000 m<sup>2</sup>.

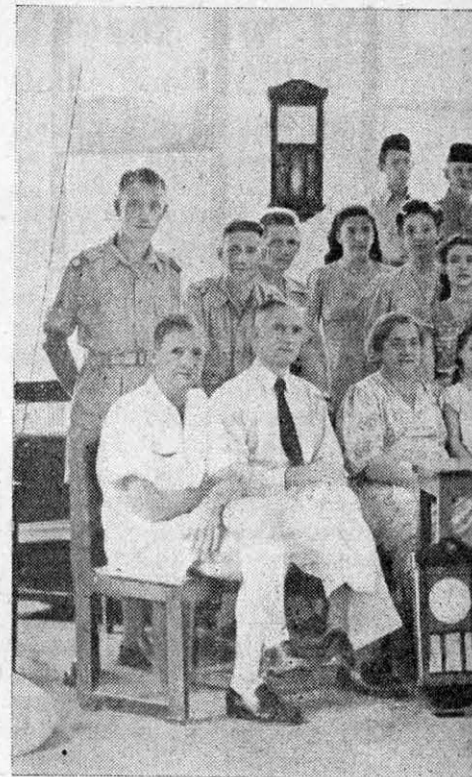
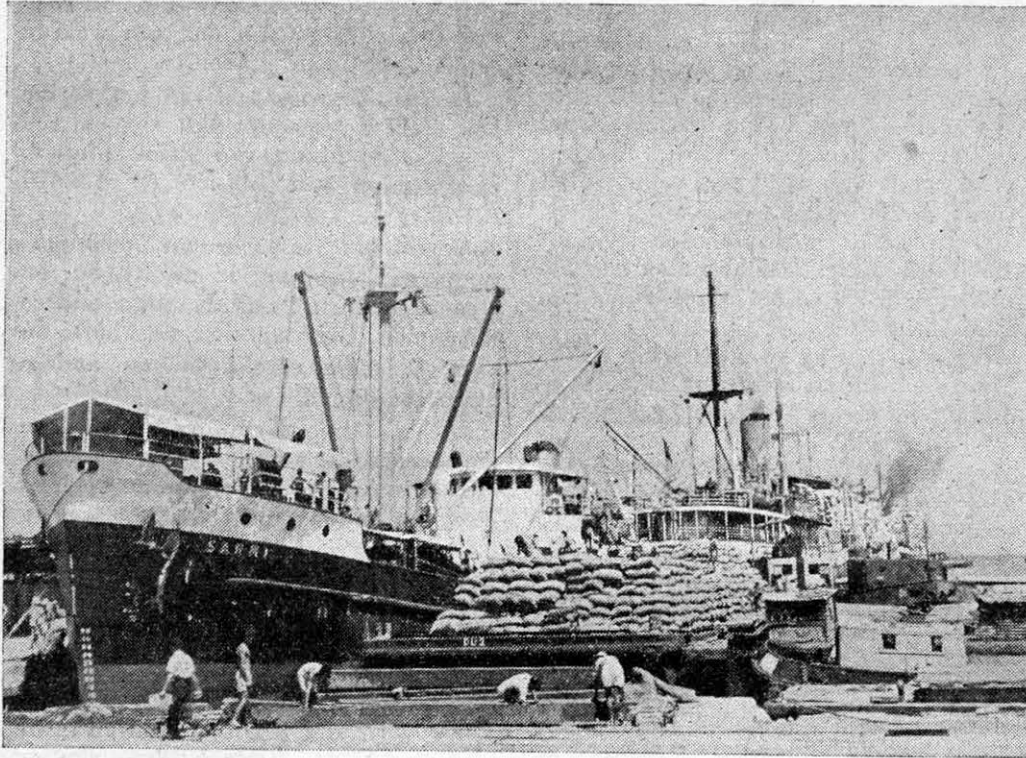
Het Kodja-kanaal wordt genormaliseerd en uitgediept. Het departement van Scheepvaart zal langs dit kanaal binnenkort een werkplaats met een oppervlakte van 4.000 m<sup>2</sup> neerzetten.



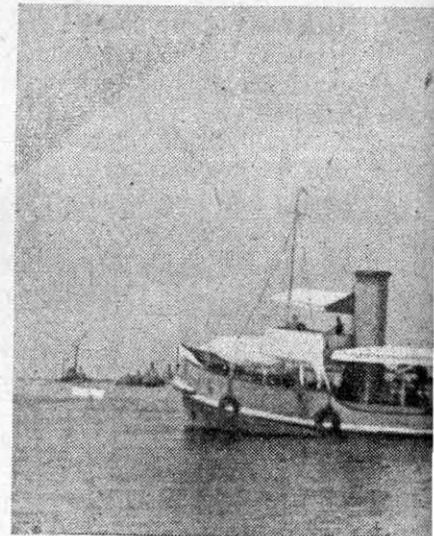
# OVERZICHT IN BEELD

2

1

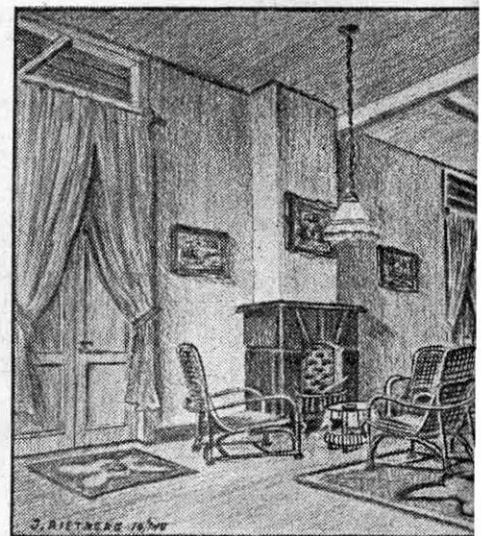


4

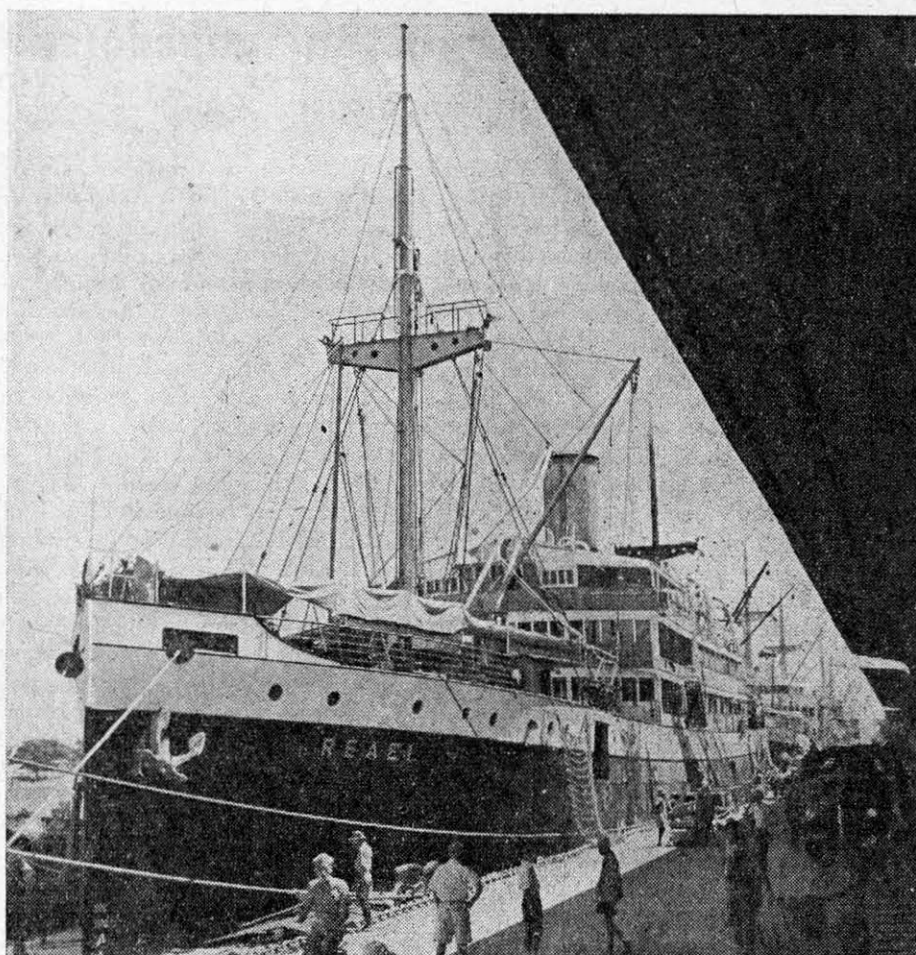


## Bij de foto's:

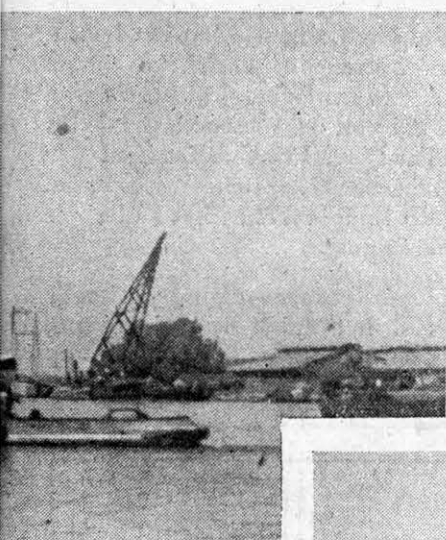
- 1) In de drukke eerste haven van Tandjong Priok lost de coaster *Sarmi* een lading copra.
- 2) In Samarinda vierde de agent der maatschappij, de heer J. Th. Mulder zijn 30-jarig jubileum temidden van leden van het personeel van zijn agentschap.
- 3) Het s.s. *Reael* zal binnenkort naar Hongkong vertrekken, om te worden omgebouwd tot oliestoker.
- 4) De maatschappij is weer een schip rijker! Ditmaal een klein. De *Mars*, die voor de oorlog reeds dienst deed als sleepboot, is weer geheel opgeknapt door de werkplaatsen in de Kali Mati en sleept thans vlot prauwen door Priok's havens.
- 5) De *Milne-baai* lost een partij hout.
- 6) De heer Ticoalu, beambte bij de N.D., herdacht in Januari het feit, dat hij dertig jaar geleden in dienst der maatschappij trad.
- 7) De heer D.M. Gerungan, thans hoofdklerk 1e klasse bij de afd. Expeditie van het hoofdkantoor vierde op 3 Januari j.l. zijn 25-jarig dienstjubileum.
- 8) Gedurende zijn verlof op Bali maakte de heer J. Rietberg (Cm. 3/HK) deze aardige tekening van het interieur van de K.P.M.-pasanggerahan te Kintamani.





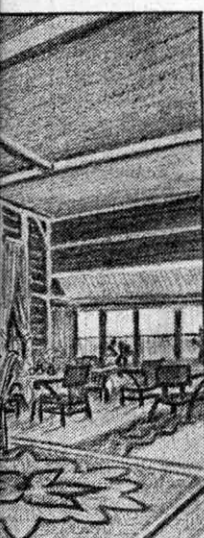


3

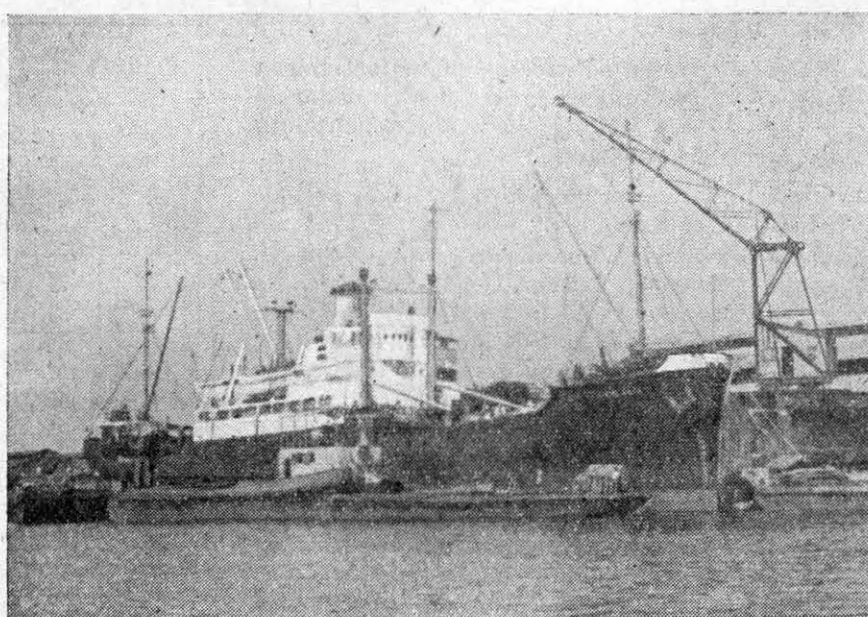


5

6



8



Clichés: Clichéfabriek Karang Anjar. 7



## K. P. M. - geschiedenis in anecdoten (7)

### De magere badjo.....

Op een morgen meldde op een van onze schepen, dat te Sydney voor anker lag, de mandoer-badjo, dat een van zijn mannen niet van de wal was teruggekeerd. De man in kwestie was een kleine, magere, ietwat verschrompelde badjo. Als hij over het dek liep, deed hij dat altijd een beetje voorzichtig. Hij maakte de indruk te zullen omvallen, als er maar iemand tegen hem aanliep.

Na een uur was de badjo nog niet terug. De tijd verstreek. Toen kwam het motorbootje van de wal terug en meldde de tandil, dat er een verzoek was aan de stuurman om even aan de telefoon te komen.

Het bleek de politie te zijn, die meldde, dat zij een buitengewoon gevaarlijk heerschap had opgepakt. Zijn papieren wezen uit, dat hij tot de bemanning van de K.P.M.-er behoorde. En of de stuurman hem kende? Ja, inderdaad. De stuurman kende hem. Het was de vermiste badjo, die zich tegenover de politie niet verstaanbaar kon maken en of de stuurman nu even wou komen helpen. Het verhaal vermeldt overigens niet, of deze hulp telefonisch werd verleend, of dat de stuurman persoonlijk naar het politie-bureau ging.

De telastlegging jegens de aangehouden badjo vermeldde: het toebrengen van zwaar lichamelijk letsel.

En zelfs de Australische politie was

ontdaan over de prestaties, die de badjo had geleverd. Het verhaal was dan ook nogal bloedig: in totaal bleek de badjo 5 man onderhanden te hebben genomen. Met 3 hunner had hij letterlijk de goot aangeyeegd en de 2 andere —die als getuigen aanwezig waren— waren ook danig gezwollen en blauw aangelopen.

Toen de stuurman eenmaal taalkundige hulp had verleend, kwam de echte aap uit de mouw:

Het gebeurde in die dagen nogal eens, dat ons Indonesische varende personeel in het verduisterde Sydney werd overvallen en beroofd. In die dagen ook, hield dit personeel nog wel eens wat over en dat was enkele Australische individuen blijkbaar niet ontgaan. Na enige succesvolle begin-pogingen tot aanhouding en beroving, werden de bandieten driester en kwamen de overvallen veelvuldig voor. De aanvallers, die altijd wel in de meerderheid waren, ontzagen zich zelfs niet om met wapens te dreigen en de dreigementen kracht bij te zetten met mishandelingen. De kleine, magere, ietwat verschrompelde badjo leek een willoos slachtoffer. De bandieten ervoeren echter anders en gelukkig kon de politie er van worden overtuigd, dat de badjo het slachtoffer van zo'n overval was geworden en de rollen eenvoudig had omgedraaid.....

De kleine, miezige, magere, verschrompelde badjo.....

sloper ging, was het in 1883 gebouwde, 2.784 ton metende Dominicaanse: s.s. *Athabasca*. In totaal gingen 37 schepen, 157.445 ton metend, naar de oud-roest-stapel.

### Nederland: 2 scheepjes

Nederland verloor in het eerste kwartaal van 1948 2 scheepjes, totaal metend 422 ton, t.w. het kolenbootje *W o t a*, dat op weg van Emden naar Kolding in de Langelands Belt in botsing kwam, en de sleepboot *S o e g i o*, die op 12 Februari op een mijn liep.

Dit verlies was 0.02% van Nederland's koopvaardijvloot, het kleinste percentage van alle landen. Ook Amerika verloor 0.02%, doch kon zich zulks, met een vloot van dik over de 30.000.000 ton beter veroorloven.....

Dat de zee nog niet vrij van mijnen is, bewijst het lijstje van 7 ongevallen in 3 maanden, waarvan 5 in Januari.

## STOP PRESS!!!

- Volgens de laatste, op het hoofdkantoor ontvangen berichten, zal de *Reyniersz*, het tweede schip (na de *Van Riemsdijk*) van deze klasse, op 1 Febr. a.s. te Tandjong Priok aankomen.

Gezagvoerder is kapitein A. v.d. Palm.

Ook dit schip vaart in het kader der gezinshereniging.

- I.v.m. de opeenvolging van vrije dagen aan het einde van de maand Januari, kon ook deze „Uitlaat” niet op tijd gereedkomen.

## Wereld - scheepsverliezen

Nederland's aandeel: 0.02 %

Met veel enthousiasme publiceren wij geregeld de overzichten van Lloyd's, met betrekking tot de nieuwbouw van schepen over de gehele wereld. De objectiviteit gebiedt ons om ook melding te maken van de verliezen aan scheepsruimte, die de wereld-koopvaardijvloot geregeld lijdt.

De desbetreffende overzichten van Lloyd's lopen veel meer achter de feiten aan dan die betrekking hebben op de nieuwbouw. De reden hiervoor is, dat Lloyd's tot het uiterste wacht voor zij een schip voor definitief verloren verklaart (n.l. ruim een half jaar). Het overzicht, dat in de afgelopen week op onze redactie-tafel kwam, betrof de scheepsverliezen gedurende het eerste kwartaal van 1948. Zij bedroegen in totaal 220.061 ton, te

weten 87 stoom- en motorschepen en 2 zeilschepen. Schepen onder de 100 ton zijn in het overzicht niet opgenomen.

Het grootste schip, dat in die periode verloren ging, was het 7.176 ton metende Amerikaanse s.s. *Joseph V. Connolly*, dat met (lege) doorkisten op weg was van New York naar Antwerpen en op 12 Januari op de Atlantische Oceaan in brand geraakte. Het was in 1945 gebouwd.

Het grootste schip, dat op 31 Januari j.l. werd vermist en waarvan sedert niets meer werd vernomen, was het in 1943 gebouwde, 7.219 ton metende Engelse s.s. *Samkey*, onderweg van Londen naar Cuba in ballast.

Het grootste schip, dat in genoemd kwartaal onder de slopershamer kwam, was het 11.404 ton metende Engelse s.s. *Blenheim*, dat in 1920 werd gebouwd. Het oudste schip, dat naar de



„Ik ken dat gezicht, Hij wil ons niet laten weten, dat hij opslag heeft gekregen.....



• Van de afd. P.Z./T.D. ontvingen we de volgende opgave van leden van ons technisch-varend personeel, die per 1 Jan. j.l. zijn overgegaan naar de K.J.C.P.L. Het zijn de hoofdwerktuigkundigen H. van Lent, J. Kleijn, M.J. Schutte, J. de Nobel, J. van Klaveren, P.H.J. Hellinx, H. Delwel, F.P. v.d. Laan, W. Hoekstra, A. de Kleijn en A. Bos.

Voorts de 2e werktuigkundigen C.J. Tettelaar, F. Massee, A. Starreveld, J. v. Doorn, F.A.A. Schmid, H.C.A. Evelaar, G. Vischer en A.P. Conijn.

Dan de 3e werktuigkundigen L. van Hulst, J.M. von Glahn, B.F. v. Buuren, H. Lijklema, M. Schaafsma, J.J.M. Nijse, M. de Groot, P.J. v. Gamenen, J. v. Boven, G. Boot, A. Nieberg, G.J. Doves en Ch. Noteboom.

Van de 4e werktuigkundigen onzer maatschappij gingen over Th. Kuiken, J.F. de Bakker, D.M.A.J. v.d. Gugten, B. Kragt, H. Prent, J.W. Houniet, H. Spruyt, J. Petersen, J. Stoop, J.C. Roos, F. Timmerman, F.A. Kramer, N. Stijve, C. Reichwein, R. Jonker, G.J. Visser, G.H. Menses, M.G. Beunder, G. Bons, N. Roeland, A.F. Ysenbrant, J.G. Hendriks, R.H. v.d. Meulen, J. Greutink, I. Leenhouts, C.U.J. Huber en I.P. van Dijke.

De 5e werktuigkundigen, die naar de K.J.C.P.L. gingen, zijn F.M.H. Beckers, C. Swaneveld, J.P. Klienbannink, M.A. Herlaar, D. Kok, J.W. Konings, I. Wardekker, A. Geurts, G.J.C. Bevelander, P. Reuvers, J. Mos, Ch. W. Rooks, P. v.d. Meyden, J. v.d. Schoot, J. Eilander, G. van Loon, H.M. Kraayenbrink, A.J. de Vries, M. Hengstmengel, D.J. Heesen, H.J. Hilberink en J.A. Oostveen.

En ten slotte de volgende leerling-werktuigkundigen J. Denekamp, F.J. Belde, A.J. Berends, N. Buis, E. Middelkoop en H. Kelder.

• Het m.s. *Sarmi* is ingezet op een 14-daagse dienst van Palembang uit op plaatsen aan de Djambi- en

# k. p. m. – Journaal

Indragiri-rivieren. De dienst doet de plaatsen Muara-Saba, Djambi-Radja, Sapat, Tembilahan, Pulu Pallas, Pengalian Estate en Rengat aan. De lijn geeft te Palembang aansluiting voor lading naar en van Java, Uiteraard wordt gehoopt, dat het herstel van deze scheepsverbinding snel bekendheid krijgt en dat handelaren hun vooroorlogse relaties in het pas opgelegde gebied weer zullen aanknopen. Voor het verkrijgen van reispassen naar dit gebied is de maatschappij gaarne bereid om bij de betrokken instanties haar medewerking te verlenen, via de afd. Vervoer ten Hoofdkantore.

• De beperking van het transport is op Dinsdag, 18 Januari j.l. ingegaan. Een geheel nieuw transport-schema voor het personeel van het Hoofdkantoor is opgesteld. Reeds is een aantal maatschappij-auto's gevorderd, waardoor het transport-vraagstuk voor de K.P.M. critiek is geworden. Teneinde het beschikbare autopark zo efficiënt mogelijk te kunnen gebruiken, zijn tijdelijk alle z.g. afdelingsauto's weer in de autopool ondergebracht en worden zij niet meer zonder chauffeur afgegeven. Teneinde het vervoer tijdens de luchturen te kunnen handhaven is het ook nodig voorlopig de auto's van enkele dienstchefs in te schakelen.

• Hoewel de desbetreffende ordonnantie nog niet officieel is verschenen, is met terugwerkende kracht tot 1 Januari 1949 door de maatschappij reeds het nieuwe (verlaagde) tarief voor de overgangsbetaling ingevoerd. De in te houden bedragen zijn afgerond.

• Voor Banka en Billiton is m.i.v. 31 Dec. van het vorige jaar en met standplaats te Pangkal Pinang weer een eigen vertegenwoordiger van onze maatschappij geplaatst. Als zodanig is aangewezen de heer C.F.M. Rab. Tot dusverre werd de K.P.M. aldaar vertegenwoordigd door de N.V. Semarang's Stoomboot- en Prauwenveer.

• Ter vervanging van de afgetreden agent L.J.W. Spijker is per 30 Des. j.l. benoemd de heer H.H. Hulsmann te Buleleng.

De heer Spijker is benoemd tot agent te Benkulen.

Voorts zijn de volgende vooroorlogse agentschappen heropend: Oosthaven (E.M. Cordesius), Djambi (R.P. Disse) en Sibolga (L. v. Dam).

• De *Plancius* en de *Karsik* zijn uitgerust met kortegolf radiostations.

• Uit Nederland ontvingen wij het bericht, dat de heer M. Tuk, oud-hoofdwerktuigkundige onzer maatschappij, op 22 December van het vorige jaar te Den Haag is overleden.

• De 3e wtk. H.H.W. Groot is benoemd tot leraar aan de cursus voor scheepswerktuigkundigen te Batavia.

• Voor het gehele personeel van het hoofdkantoor en hun gezinsleden bestond op Zaterdag 22 Januari j.l. gelegenheid om zich tegen pokken te laten vaccineren. Deze vaccinatie was verplicht, in verband met de besmet-verklaring van Batavia.

• Per 17 Januari j.l. is —evenals voor de oorlog— te Soerabaia weer een afdeling Equipage gevestigd.

• Daar de uitbreiding van de vloot regelmatig door gaat, wordt de personeelsvoorziening in de rangen van het Indonesische varende personeel bij de reeds bestaande tekorten moeilijk. Gezagvoerders hebben dan ook het verzoek gekregen om alle aandacht te besteden aan de opleiding van zulk

personeel. Schepelingen, die voor een hogere rang geschikt zijn, kunnen onmiddellijk worden bevorderd. Daarvoor behoeft niet te worden gewacht tot er een vacature in een hogere rang aan boord ontstaat. Bevorderingen tot de rangen van serang, tandil, 1e- en 2e mandoer, 1e-, 2e- en 3e bottelier, 1e- en 2e- kajuitskok kunnen echter niet aan boord geschieden.

Een en ander is ook volledig van toepassing op het Indonesische varende personeel, dat op de coasters is geplaatst.

• Wij ontvingen bericht, dat op 4 Januari j.l. te Hilversum is overleden de gepensioneerde 2e werktuigkundige onzer maatschappij, J. Serano.

• De eerste der *Waikelo* schepen, de *Waikelo* wordt op 6 Februari bij daglicht te Priok verwacht.

• De plannen voor de bouw van een centrale keuken in de Kali Mati zijn thans goedgekeurd. Het project omvat de aanleg van een volkskombuis, 30 × 40 m, op de plaats van de vroegere zeilmakerij, naast het kantoor van de T.D. De helft van dit gebouw is gereserveerd voor eetzaal, waar het werkvolk van de werkplaatsen 's middags zijn hapje kan verorberen. Het geheel wordt voorzien van moderne gemakken voor de keukens: koelkasten, groenten-bergplaatsen, slagerij en tevens een grote loopkat, waardoor het transport van de zware potten rijst en de grote stukken vlees vergemakkelijkt zal worden. De keuken zelf is gesplitst in afdelingen voor de bereiding van Islamietische- en Chinese spijzen.

• Op 25 November j.l. overleed te Heemstede de heer A. Lettinga oud-gezagvoerder onzer maatschappij.

• Als agent te Menado is afgetreden de heer J.H. van Dijk. Hij wordt opgevolgd door de heer P. Lorie. Als agent te Palembang is benoemd de heer J.W. Brand, ter opvolging van de heer P.A. v.d. Stadt.



# Arbeidsverhoudingen

Als de werkgevers nu eens net zoveel tijd besteedden aan het aankneden van de vriendschap, de eerbied en de goede wil van hun werknemers als zij thans besteden aan de strijd met de werknemersorganisaties, zou er vandaag aan de dag geen vraagstuk-van-de-arbeidsverhoudingen meer zijn, heeft eens een Amerikaanse vakverenigings-leider gezegd.

Deze uitspraak gaat niet op ten aanzien van Nederland (en Indonesië) waar van een strijd tussen werkgevers en vakverenigingen vrijwel geen sprake is, maar waar aan het persoonlijke contact tussen werkgevers dikwijls toch nog heel veel ontbreekt. Tussen werkgever en werknemers hangt te vaak nog een sluier van verkeerd begrip en staat een muur van klasseverschil.

## Vier grondbeginselen

Het vraagstuk der arbeidsverhoudingen wordt vaak gecompliceerder voorgesteld dan het in werkelijkheid is. Het onderwerp dient te worden gezien in het licht van vier eenvoudige grondbeginselen:

Ten eerste: er zijn drie kanten aan iedere kwestie. Uw kant, die van de tegenpartij en de onpartijdige. Er is nog nooit een arbeidsgeschil geweest, waarin beide partijen voor de volle honderd procent gelijk hadden. Wanneer de werkgever en de werknemer bij elkaar komen en hun argumenten vergelijken, is het bijna zeker, dat zij de goede, de onpartijdige, kant van de zaak vinden.

Ten tweede: er is geen mens, die onaangename gevoelens ten opzichte van de tegenpartij voelt en tegelijkertijd op een redelijke manier met die partij kan onderhandelen.

Ten derde: bijna alle mensen —of ze nu witte pakeans of overalls dragen— willen een eerlijk spel spelen. Gebrek aan contact betekent gebrek aan begrip. Gebrek aan vriendschappelijke omgang kweekt dikwijls wantrouwen, dat zich gemakkelijk kan uitbreiden tot vrees en zelfs haat. Onder zulke omstandigheden is de rede ver te zoeken.

Ten vierde: te veel bazen zijn onverschillig geweest ten opzichte van de ambities en de goede wil van de werkers. Er zijn nog steeds te weinig chefs, die er aan denken om hun onderhielden af en toe eens met een enkel woord te doen blijken van hun waardering voor het verrichte werk.

We veroordelen de agitator, maar hij kan alleen maar gevaarlijk worden, als de werkgever fout is geweest. Want hij kan slechts erkenning vinden als vriend van de werknemer, wanneer de bedrijfsleiding heeft verzuimd haar vriendschap aan de werknemer te geven.

## Nieuwe instelling

Er zijn bedrijven te noemen, waar in een periode van enkele jaren vertrouwen

en eerbied in de plaats zijn gekomen van wantrouwen en verdachtmaking.

De leiders van die bedrijven hebben zich ingesteld op de vriendschap van hun werknemers en die aangekweekt. Zij hebben —met andere woorden— naar beneden toe hetzelfde gedaan, wat zij ook deden ten opzichte van hun zakenrelaties en sociale kennissen.

De werkgevers, die dit hebben gedaan, hebben veel geleerd omtrent de noden van hun werknemers. Zij hebben kennis genomen van vele grieven, waarvan zij tevoren het bestaan niet eens vermoedden, kleine grieven die zich later ontwikkelden tot stakingen zelfs, met het bij-verschijnsel van de haat.

Deze werkgevers hebben hun mensen de kans gegeven om hun arbeidsvoorwaarden met hen te bespreken als gelijken, niet als ondergeschikten. Ze hebben een bedrijfskern in het leven geroepen, een vertegenwoordiging van de werknemers, die hun vertrouwden daarin verkozen en die met een gelijk aantal werkgevers aan een tafel gingen zitten om geschillen te bespreken en bij te leggen. In zulk een atmosfeer kan de onscrupuleuze agitator niet bestaan, omdat de waarheid of leugenachtigheid van elke verklaring, door een van de beide partijen afgelegd, aan de conferentietafel kan worden onderzocht, en bewezen.

Het oplossen van arbeidsgeschillen is een kwestie van gezond verstand. Vertrouwen en samenwerking moeten worden geïnspireerd. Zij kunnen niet worden afgedwongen. Goede wil en eerbied moeten ook worden geïnspireerd. Zij kunnen evenmin worden afgedwongen.

Het antwoord is: contact. Waar de werkgever wat voor zijn werknemers voelt —en dat ook toont— zal hij weinig moeite hebben om de volle eerbied en medewerking van praktisch iedereen, die op zijn loonlijsten staat, te verkrijgen.

# „Schrijfkunst (5)

U heeft of U hebt ?  
U is of U bent ?  
U kan of U kunt ?  
U zal of U zult ?  
U mag of U moogt ?

Ziedaar, lezer, een vijftal (hulp)-werkwoorden, die—voorafgegaan door het persoonlijk voornaamwoord „U”,— zijn gezet in de derde persoon en daarnaast in de tweede persoon met een vraagteken er achter.

Wat is juist?

Ongetwijfeld zult U zich deze vraag vroeg of laat wel eens hebben gesteld en daarom leek het Brokkie Brak niet ondienstig om U iets te vertellen, aan de hand waarvan U voortaan Uw kens kunt bepalen.

Het persoonlijk voornaamwoord „U” vindt als deftige beleefdheidsvorm naast „gij” (in de middeleeuwen „gh” met de voorwerpsvorm „u”) waarschijnlijk zijn oorsprong in de 17e of 18e eeuw, toen rijk-geworden kooplieden en hun dames, die op de adellijke titels geen recht hadden, uitvonden, dat zij zich wel konden laten aanspreken met „Uwe Edelheid” of „Uw Edele”. Deze „titels” hadden uiteraard de derde persoon van het werkwoord naast zich.

Langzamerhand vervielen deze aanspraaktitels en via de afkortingen „Uwe” of „Uwe,” zomede het toonloos worden van de „e”-klank via het woordt „Uwes”, kwam men tot het eenvoudige „U”, zonder meer.

Denkt U dus bij het gebruik van het woordje „U” gaarne aan zijn deftige afkomst en wilt U het dus in min of meer deftige taal bezigen, dan is de derde persoon van het werkwoord er naast op haar plaats en schrijft U dus: U heeft, U is, U kan, U zal en U mag.

Beschouwt U het echter als vervanger „voor het op het einde der 16e eeuw in onbruik geraakte oud-Nederlandse „du”, zoals dat voor het eerst officieel geschiedde in de oorspronkelijke Staten-vertaling van de Bijbel, dan heeft het de tweede persoon van het werkwoord naast zich en schrijft U dus: U hebt U bent, U kunt, U zult en U moogt (mag mag ook).

Geeft het bovenstaande U thans geen moeilijkheden meer, dan zal het U tevens duidelijk zijn waarom de vormen U vergist U (2e pers.) en U vergist zich (3e pers.) beide zijn toegestaan.

Doch onthoud steeds: wees consequent en gebruik de twee vormen niet naast of door elkaar. Dat is slordig. En slordigheid in de schrijftaal is minder vergeeflijk dan in de spreektaal.

Tot slot nog dit.

Er is nergens voorgeschreven dat het woordje „U” altijd met een hoofdletter moet worden geschreven.

Charivarius hekelde zelfs het gebruik van de hoofdletter en was van mening, dat wanneer U „u” onbeleefd vindt, ook de verwanten niet onheus mogen worden bejegend met „zij”, „hem”, „haar” of „zich”, en U dan eveneens zou moeten schrijven: „Wij berichten U dat Uw dochter Haar mantel en Uw echtgenoot Zijn jas hebben vergeten, toen Zij Zich in grote haast naar Hun woning begaven.”

Een uitspraak, dat de hoofdletter als fout moet worden aangerekend en het gebruik van de kleine letter alleen juist is, is mij niet bekend. U kunt —wat mij betreft, voorlopig dus naar believen „U” of „u” schrijven. Als U maar consequent blijft in het gebruik van één van beide.

J. B. B.

Brokkie Brak.



## Kapitein Valois en zijn 40 Engelse schooljongens

In Juni van het vorige jaar ontving gezagvoerder M.C. Valois van de *Ophir* een brief van een zekere R.V. Ward, onderwijzer aan de „Merry Oak Secondary School” (soort U.L.O.) te Southampton in Engeland.

De heer Ward diende gedurende de oorlog als lieutenant-commander enige maanden op de *Ophir*, toen nog hospitaal-schip, varende in geallieerd verband. Hij was paymaster en schreef in zijn brief over de talloze prettige herinneringen, die hij aan de *Ophir* —destijds onder kapitein Venema— heeft behouden.

Toen hij, na de oorlog, weer zijn burger-betrekking van onderwijzer aanvaardde, is de heer Ward op het idee gekomen om het contact met de K.P.M. en de *Ophir* weer op te nemen. Uiteraard heeft hij eerst gezocht naar het adres van kapitein Venema, doch tevens kwam hij op de gedachte om een correspondentie te doen ontstaan tussen de jongens van zijn klas en de *Ophir*, een uit een oogpunt van internationale waardering zeer prijzenswaardig streven. De heer Ward wilde graag, dat zijn leerlingen kennis maakten met onze maatschappij, met de *Ophir* zelf, met die vreemde landen in het Verre Oosten en . . . met die Hollanders, aan wie hun „meester” zulke prettige herinneringen heeft bewaard.

De heer Ward heeft in kapitein Venema's opvolger op de *Ophir*, kapitein M.C. Valois, een vlot medewerker gevonden en zo is een innig contact ontstaan tussen de jongens van de Southamptonse school en de *Ophir*.

### Hele klas schreef

Van kapitein Valois heeft de redactie de correspondentie ter inzage gekregen. Veertig liefhebbers van omstreeks 12 jaar, uit de middelste regionen der maatschappij. Arm noch rijk. Hun vaders doen werk, dat met de zee te maken heeft. Zij zijn zeelieden of arbeiders in de scheepsbouwswerven. En hun zoons zullen vermoedelijk in hun voetstappen treden. Vandaar misschien de onstilbare belangstelling voor de zee, voor schepen, voor avonturen, voor vreemde landen en vreemde namen.

Alle brieven kwamen in één dikke enveloppe per zeepost. De brieven werden gedurende lesuren door de jongens geschreven. De 12-jarige John Barton heeft zich zitten verlekken aan de bijzonderheden, die kapitein Valois heeft geschreven over de rijsttafel, het Indonesische wonder. Hij vertelde van zijn school, waarvan een deel door de bombardementen werd vernield.

De 12-jarige Derrek Cutting schreef o.m.: „Mr. Ward told us that your ship m.s. *Ophir* travels at the speed of 13 knots. I expect you think that is fast, but our great liners *Queen Elizabeth* and *Queen Mary* travel at the speed of 34 knots”. Opdat de goede kapitein Valois vooral niet denke, dat hij op een zeekasteel zit. . . . .

James Mulholland —ook 12 jaar— is

vooral geïnteresseerd in veren van exotische vogels en vraagt kapitein Valois om er een paar in zijn antwoord-brief te sluiten.

John Dymond wenste kapitein Valois geluk met het feit, dat hij een landgenoot is van „that very fine athlete” te Mrs. Blankers Koone”.

Barrie Young —die een foto van zichzelf insloot— is een echte zeeman-in-de-dop en vervaardigde voor kapitein Valois een zeekaart van de haven van Southampton in vier kleuren. Vermoedelijk was dat om een precedent te scheppen, want nu kon hij de kapitein met een gerust geweten om een kaart van Indonesië vragen. Hij vertelt veel van Southampton's haven en scheepvaart en verzocht kapitein Valois om aan een Chinees te vragen voor hem wat Chinese karakters op papier te zetten.

Michael Birch was op sensatie uit en vroeg kapitein Valois om hem te vertellen van zijn reizen om de wereld, van muiterij op zijn schip en van zijn strandingen op koraal-riffen en eenzame eilanden. . . . .

En zo waren er nog talloze brieven, ieder op zichzelf aardig om de grappige dingen, die er —van de hak op de tak— in werden verteld en de eigenaardige hobbies van de jongelui, die zij gaarne door kapitein Valois bevestigd zouden willen zien. De één wil postzegels, de ander lucifer-doesjes. En velen willen natuurlijk foto's van de *Ophir* hebben. Daarbij zal de redactie kapitein Valois uiteraard gaarne helpen en voor hem speciaal zal zij een hondertal afdrucken laten maken van de onlangs in „de Uitlaat” gepubliceerde foto van het schip.

### Waardevolle banden

En hoewel kapitein Valois aan alle verzoeken natuurlijk niet heeft kunnen voldoen, noch alle briefjes heeft kunnen beantwoorden, omdat een kapitein tenslotte ook nog wel wat anders te doen heeft, heeft hij toch zijn uiterste best gedaan om de Engelse school-jochies zoveel mogelijk krantenfoto's, lucifersmerken, postzegels etc. te sturen. Zo zijn waardevolle banden gelegd. De jochies van nu zijn de mannen van de toekomst. En als zij van school komen en het leven ingaan, zullen zij niets dan goeds over ons denken. Mede dank zij kapitein Valois.

J. B. B.

## 30-jarig jubileum agent Mulder

Op 2 Januari j.l. heeft de heer J. Th. Mulder, agent van onze maatschappij te Samarinda, de dag herdacht, dat hij 30 jaren geleden bij de Paketvaart in dienst trad. Zijn zilveren dienstjubileum in 1944 heeft de heer Mulder ongemerkt voorbij zien gaan, omdat hij toen de gevangene was van de Japanse bezetters.

Binnen de kring van het agentschaps-personeel is de dag niet ongemerkt voorbij gegaan en het was voor het personeel een grote voldoening, dat het de dag tot een feestdag voor de jubilaris heeft kunnen maken. Een groepsfoto van het agentschaps-personeel treft men op de foto-pagina van dit nummer aan.

Het personeel bood de heer Mulder een klok met inscriptie aan, die ook op de foto te zien is.

Helaas werd de heer Mulder op de dag na zijn 30-jarig jubileum door ziekte overvallen, doch wij stemmen gaarne in met onze berichtgever te Samarinda, die de hoop uitsprak, dat de heer Mulder weer spoedig hersteld moge zijn en van deze klok de tijd zal kunnen aflezen, waarop het werk hem roept.

Wij bieden agent Mulder —zij het door omstandigheden en onwetendheid wat laat— alsnog onze hartelijke gelukwensen aan.

Elders in dit nummer vindt men van onze trouwe Samarinda-correspondent nog een artikel.



# Nieuwe Europese verlofsregeling

Vooruitlopende op een gedetailleerde herziening van de bepalingen omtrent het Europese verlof, zoals het staat vermeld in het „Verlofsreglement voor het ingedeelde walpersoneel”, is officieel medegedeeld, dat de minimumperiode van onafgebroken dienst

## Voetballers winnen eerste competitie-wedstrijd

Nadat de eerste wedstrijd in de B.K.V.B.-competitie, die ons elftal op 18 Jan. j.l. tegen „Kian Gwan” moest spelen, werd uitgesteld wegens de hevige regenval, kwam K.P.M.-I op 24 Januari voor het eerst in het veld tegen „Escompto” op het terrein Manggarai. Ook toen was het terrein nog geenszins in een bespeelbare conditie en voor en in de doelmonden leek het meer op een modderbad dan op een voetbalveld. Desondanks werd de wedstrijd met 4—1 door de onzen gewonnen.

K.P.M.-I kwam die dag in de volgende opstelling in het veld:

J.M.Dekker (PZ/WP)		
Th.Dotulong (VZ)	R.H.Ahmadi (Cm II)	
J.Mangindaan (Priok)	E.F.Juch (Cm III)	Djaelani (PZ/TD)
Mudjihala (Cm III)	A.Blitz (CD)	dr.Tj.Reyenga (Tandh. Dienst)
C.Tumengkol (Cm II)	Ch.Baudoin (Cm II)	

Van de wedstrijd kan in het algemeen worden gezegd, dat de ploeg van „Escompto” —om in haar eigen termen te blijven— geen duit in het zakje kan doen en dat het de K.P.M. —ook al weer in de eigen bedrijfstermen— voor de wind ging. De vier K.P.M.-doelpunten werden gescoord door Baudoin, Tumengkol, Blitz en Djaelani.

De „Escompto”-goal ontstond doordat doelman Dekker letterlijk in de modder van zijn doel bleef steken en derhalve niet gauw genoeg bij een overigens wel houdbare bal kon komen.

Het was het debuut van dr. Reyenga, het hoofd van onze Tandheelkundige Dienst. De tanden-peuteraar zat na afloop van de match stijf onder de modder en gaf te kennen, dat hij voortaan nog wel mee wilde doen, maar dan alleen op een behoorlijk bespeelbaar veld.

Op Dinsdag 1 Februari hoopt het elftal uit te komen tegen de ploeg van de „Nederlanden van 1845”, op het Koningsplein-Zuid.

in Indonesië, welke volbracht moet worden om met Europees verlof te kunnen gaan, is teruggebracht van 6 tot 5 jaren.

De met deze diensttijd corresponderende verlof-periode bedraagt zes maanden, gerekend van de dag van aankomst in Nederland af. Dit verlof wordt verlengd met 1 maand voor elk jaar dienst in Indonesië meer, tot een maximum van 9 maanden, te bereiken na 8 dienstjaren.

Aan hoofdemployé's kan na 4 jaren onafgebroken dienst in Indonesië Europees verlof worden verleend voor de duur van 6 maanden, gerekend van de dag van aankomst in Nederland af. Dit verlof wordt verlengd met 1 maand voor elk jaar dienst in Indonesië meer, tot een maximum van 9 maanden, te bereiken na 7 dienstjaren.

De passagekosten van de verlofganger en zijn wettig gezin zijn voor rekening

van de K.P.M., die de reisgelegenheid aanwijst.

Het verlofs-salaris bedraagt  $\frac{3}{4}$  van het basis-salaris. De bestaande tijdelijke verhoging met een duurtetoeslag van 20% gedurende het verblijf in Nederland, blijft tot nader order gehandhaafd. Tijdens de uit- en thuisreis wordt dus  $\frac{3}{4}$  basissalaris toegekend zonder duurtetoeslag.

De hovenstaande nieuwe verlofsregeling geldt ten aanzien van personeel, dat reeds voor de oorlog in onze dienst was, van de dag af, waarop betrokkene na de oorlog van Europees verlof in Indonesië is teruggekeerd en ten aanzien van personeelsleden, die na de oorlog in onze dienst zijn getreden, van de dag af, waarop hun dienst in Indonesië aanving.

Tenslotte wordt volledigheidshalve nog medegedeeld, dat het gezinsscheidings-verlof onder de bestaande bepalingen tot nader order blijft gehandhaafd.

## New look in passagiersschepen

Engeland's „new look” passagiersschip, het 34.000 ton (ruim 80 phirs.....) metende m.s. Caronia maakte op 4 Jan. j.l. zijn maiden-trip over de Atlantische Oceaan, zo meldde Astley Hawkins, correspondent van Reuters. Het schip behoort toe aan de Cunard White Star Line. Het is het grootste schip, dat op enigerlei werf ter wereld, sedert het einde van de oorlog werd gebouwd.

De Caronia heeft een aantal nieuwigheden op het gebied van de scheepsbouw, die het schip onderscheiden van alle andere passagiersschepen: een „clipper”-boeg, één enkele mast met drie poten, een enorme ovale pijp en drie wetenschappelijke kleuren groen. De Caronia is het sluitstuk van Engeland's dollar-handel.

### Een groentje .....

Na de maiden-trip naar Amerika en terug naar Engeland wordt het schip in New York gestationneerd om van daaruit dure „cruises” naar West-Indië te maken met rijke Amerikaanse toeristen, die winterse koude willen ontvluchten.

De Caronia werd in October 1947 door Prinses Elisabeth te water gelaten. De afbouw duurde een jaar. Duizenden werklieden zijn in en langs de 222 m lange romp bezig geweest. De Caronia is voor tweeledig gebruik gebouwd: voor het gewone passagiersvervoer over de Atlantische Oceaan en voor „cruises” in tropische wateren. Op

de Atlantische route heeft het schip twee klassen: eerste en hut. Op de „cruises” heeft het alleen hut-klasse.

Het schip lijkt op een jacht. Zijn kleuren wijken geheel af van de traditionele kleurencombinaties van de Cunardschepen. Op de pijp de Cunard-kleuren: rood met een zwarte band. De rest van het schip boven de waterlijn is in drie tinten lichtgroen gehouden, geheel anders dan de gewone zwarte romp en witte hovenbouw. De romp is lichtgroen, de dekken tot en met de davits zijn lichter groen, de rest (tot en met de radartoren toe) zijn het lichtst groen. De groene kleur is bedoeld, om het schip op zijn tropische tochten een koel aanzien te geven. Met dit doel is de romp van binnen bespoten met asbest om warmte te isoleren.

Nieuw zijn verder een „observation lounge”, die de vorm van de brug volgt en die de passagiers een schitterend uitzicht naar alle kanten over zee biedt. Alle zalen in het schip zijn air-conditioned, met inbegrip van de bioscoop voor 300 toeschouwers, twee restaurants elk van 30 m lengte en een speciaal „restaurant-dek” met een capaciteit van 540 gasten.

Elke luxehut heeft telefoon. Er zijn luxe-suites met slaapkamer, zitkamer, bediendenkamer, bagagekamer en badkamer. Er zijn beauty-parlours, hairdressers en een hospitaal aan boord, allemaal air-conditioned. De wasserij aan boord kan de „vuile was” van 2.000 personen per dag behandelen.