

Stakingen vernietigen vertrouwen

Wij schreven in het vorige nummer over vakbonden en democratie. Wij willen over het onderwerp van de verhouding tussen werkgevers (en hun eventuele organisaties) en de werknemers (en hun vakbonden) nog het een en ander zeggen. Het zal onze lezers bekend zijn, dat er op dit ogenblik een nogal ernstige arbeiders-onrust in Indonesië heerst. Zij uit zich in talloze stakingen over de gehele archipel. Op het jonge ministerie van Arbeid rust de grote verantwoordelijkheid om deze onrust af te dammen en de noodzakelijke arbeidsvrede terug te brengen. Of haar dat zal gelukken, of dat de economie ernstig zal worden verstoord, is een vraag van de toekomst. Het ministerie heeft tot dusverre met beleid gehandeld, gesteund als het zich weet door de regering en met name de militaire autoriteiten, van wie de hoogste in het gebied van Djakarta-Raya als zijn verlangen te kennen gaf, dat tijdens onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers het werk doorgang moet vinden en dat staking slechts als „uiterste middel” mag worden aangewend.

Dit laatste vooral getuigt van een goed inzicht en het ware te hopen, dat het als zodanig met name door de betrokken werknemers-organisaties zal worden erkend. Dit zou voor herstel van de arbeidsvrede in Indonesië goede vooruitzichten openen. Onderling vertrouwen moet n.l. de grondslag zijn van de verhouding tussen werkgever en werknemer, ook wanneer over bepaalde aspecten van die verhouding —b.v. op het gebied van lonen, sociale voorzieningen en werkuren— verschil van mening bestaat en ook wanneer werkgevers en werknemers tegenover elkaar aan de conferentietafel zitten. Onderhandelingen bieden meer kans op vrucht, wanneer zij in zulk vertrouwen plaatsvinden. Men behoeft er de kranten maar op na te slaan om te weten, waartoe onderling wantrouwen kan leiden. In Amerika vertrouwt men elkaar niet in de automobielfabrieken, in de havens, in de spoorwegen en in de mijnen, te oordelen naar de jongste gebeurtenissen, die president Truman dwongen om de Taft-Hartley-wet van kracht te verklaren en aldus de stakers in de kolenmijnen te forceren weer aan het werk te gaan, terwijl hun zaak door een regeringscommissie wordt onderzocht. Als het zover moet komen in de verhoudingen tussen werkgevers en werknemers, is men op de verkeerde weg.....

Vernietiging van vertrouwen

Een grote staking vernietigt voor lange tijd het wederzijdse vertrouwen, hoe in de toekomst de arbeidsvoorwaarden ook worden geregeld. Men kan niet in vijf minuten na opheffing van een staking weer volkomen goede maatjes zijn. Er blijven altijd ontevreden elementen over, die een bron van nieuw kwaad kunnen zijn. Werkgevers en werknemers moeten nu eenmaal naast en met elkaar leven en werken. Onaangename gevoelens, opgeroepen door de altijd min of meer violente stakingsstrijd, verdwijnen niet zo gauw, als men wel eens denkt. Het moet niet tot staking komen. Dat moet in de verhouding tussen bedrijfsleiding en werknemers altijd op de voorgrond staan.

Er is in de laatste decennia al heel wat verbeterd aan de opinies, die werkgevers en werknemers over elkander plachten te hebben. De moderne werkgever beschouwt de werknemer niet meer als een automaat. Hij respecteert hem als mens en als werker. En de werknemers zijn anders over de werkgevers gaan denken. De arbeidswetgeving is er in de eerste plaats op gericht om tussen werkgevers en werknemers het gekweekte onderlinge vertrouwen uit te breiden en te versterken.

Reus uit de fles

De reus der vakbonden is uit de fles en kan er niet meer in worden gestopt. Mensen uit alle geledingen der maatschappij staan klaar om hun werk in de steek te laten voor hetgeen zij hun rechten achten. De vitaliteit van de massa-beweging kan echter in constructieve banen worden geleid. Zij kan echter niet door wetgeving worden onderdrukt en er is ook wel geen enkel land ter wereld, waar een regering dat zou willen proberen, met uitzondering wellicht van de dictatoriaal geregeerde naties.

Het behoort zeker tot de taak der nieuwe Indonesische regering om een diepgaande studie te maken van het arbeidsprobleem in Indonesië. Het bos van het bedrijfsleven is ook hier vol goede bomen en ook in de achter ons liggende weken zijn enkele gevaarlijke arbeidsconflicten op een verstandige manier opgelost. Het is te betreuren, dat het daarbij in enkele gevallen toch tot staking moest komen.

Het buitenland kan enkele goede voorbeelden van oplossingen geven. Men heeft daar —met name in Amerika— al veel eerder beseft, dat een ziek bedrijfsleven —waarin stakingsuitwasen kunnen voorkomen— werkeloosheid en lage lonen veroorzaakt. Er is zelfs een geval bekend van een vakbond, die een ondernemer een groot bedrag leende om hem van een bankroet te redden. En waarom niet? Een bankroete werkgever betekent werkloze werknemers.

Er zijn enkele algemene grondslagen in de verhouding tussen werkgever en werknemer. Werknemers zijn geen slaven, noch artikelen, die men zo goedkoop mogelijk aanschafft. Zij zijn menselijke wezens en verdienen respect als zodanig. De betrekkingen tussen werkgevers en werknemers zijn beslissend voor het succes van een bedrijf.

Er moet een apparaat zijn om grieven snel uit de weg te ruimen, alvorens zij als een sneeuwbal enorme afmetingen

slot: zie pag. 2.

Slot :

Stakingen vernietigen vertrouwen

aannemen. Het moet mogelijk zijn, dat een werknemer zijn grieven desnoods rechtstreeks bij de directie voorbrengt.

Een afdeling personele zaken moet eerlijke regels stellen voor aanneming, ontslag, overplaatsing en overleg, zonder discriminatie.

De directie moet bereid zijn tot collectief onderhandelen.

Ziekte-, ongevallen- en andere uitkeringen moeten ruim zijn.

Promoties moeten plaatshebben volgens capaciteit en ancienniteit.

Er moet een spaarkas zijn voor de werknemers, waarin de maatschappij grote bijdragen levert.

Wie deze lijst nagaat voor wat onze eigen maatschappij betreft, zal tot de conclusie moeten komen, dat zij niet in gebreke is gebleven.

Fundamenteel is de houding van hogeren. De meester-en-knecht verhou-

Koninklijke onderscheiding voor ms. „KAMPAR”

Het is ons een grote eer te kunnen berichten, dat uit Amsterdam telegrafisch bericht is ontvangen, dat het Hare Majesteit de Koningin heeft behaagd om een Koninklijke Vermelding bij Dagorder toe te kennen aan ons m.s. „Kampar”. De mutatie luidt :

„Wegens een aanval op een Japanse duikboot
„op 17 Januari 1942; wegens verkenning van
„oorlogsschepen in Straat-Banka, waaraan het
„schip door handig manoeuvreren ontsnapte,
„terwijl voorts door goede camouflage werd
„ontkomen aan een bombardement door Ja-
„pansche vliegtuigen”.

De betreffende gedenkplaat, t.z.t. aan te brengen aan boord van het m.s. „Kampar”, zal op een nog nader te bepalen datum in Nederland worden uitgereikt.

Wij voegen hier nog aan toe, dat het m.s. „Kampar” tijdens de in de „mutatie” vermelde roemrijke gebeurtenissen onder commando stond van gezagvoerder M. C. Motta, die daarvoor werd onderscheiden met het „Bronzen Kruis”.

Voor een foto van de „Kampar” zie men onze fotopagina.

Dit is no. 4-vijfde jaargang van
de Uitlaat

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

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

Alle stukken, „De Uitlaat” be-
treffende, te adresseren:

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

In dit nummer:

Stakingen vernietigen vertrouwen

Goud op zeebodem

Arbeidstoestanden
in de havens

Typen aan boord

Voetballers naar Bogor

ding is uit de tijd. Werkgevers en werknemers kijken niet meer op elkander neer of naar elkander op, maar kijken elkaar recht in de ogen ook over de conferentietafel heen.

Nu is het merkwaardige, dat sommige vakbonden nog het idee huldigen, dat de baas, de directie, een soort duivel is, die men nooit moet vertrouwen. En als hij of zij fatsoenlijk is, moet de werknemer wel speciaal op zijn hoede zijn, want dan is het slechts een truc om de werknemer nog dieper in zijn netten te verstrikken. Volgens sommige vakbonden is de enige oplossing van een arbeidsconflict om de baas er uit te gooien en de werknemers het bedrijf te laten runnen.....

In 1950 gelooft niemand dat meer. Het moderne, snelle bedrijfsleven kan niet functionneren zonder goede en voortdurende samenwerking tussen alle groepen. De enige weg naar arbeidsvrede ligt in wederzijds vertrouwen tussen werkgevers en werknemers.

J. B. B.

Wij leren de bahasa!

De directie heeft besloten om het personeel in de rang van employé en hoger in de gelegenheid te stellen een cursus in de bahasa Indonesia (de Indonesische taal) te volgen.

De cursussen zullen naar keuze van de deelnemers 1 of 2 malen per week in het Hoofdkantoor worden gehouden, van 4 tot 5 uur 's middags. Elke cursus zal uit ten hoogste 20 personen kunnen bestaan.

De cursUSDuur bij 1 lesuur per week zal circa 9 maanden en bij 2 lesuren per week circa 5 maanden bedragen.

Cursusgelden en onkosten voor aanschaffing van studieboeken zullen door de maatschappij worden betaald.

Zij, die hiervoor in aanmerking wensen te komen, moeten dit zo spoedig mogelijk aan de afd. P.Z. opgeven.

*

GOUD OP DE BODEM DER WERELDZEEËN

Er liggen aardige sommetjes.....

Er ligt heel wat goud op de bodem van de zee. Als er vroeger een schip zonk, scheen het altijd een schip met goud te moeten zijn. Niemand heeft het ooit aangedurfd —of kunnen lappen— om te schatten voor hoeveel daar wel ligt. Laten we gemakshalve zeggen, dat het misschien wel in de milliarden loopt. Dat verdrongen goud heeft trouwens altijd een magische aantrekkingskracht gehad zowel op strikte avonturiers als op ondernemende lieden, die met weloverwogen plannen en speciale apparaturen hebben getracht iets van de schatten naar boven te brengen. Maar de tientallen tonnen gouds, die op de bodem der zeeën en oceanen liggen, blijven daar. Vermoedelijk wel voor eeuwig.

Spaanse Armada

Het begon met de Spaanse Armada. Dat was een oorlogsvloot, die echter veel goud aan boord had, als een soort invasiegeld, indien de Spanjaarden er eens in mochten slagen om de Engelsen te verslaan en een landing op Engeland's kusten te forceren. De vloot heeft, zoals men zich uit de geschiedenisboekjes wel zal herinneren, een nederlaag geleden. Een deel der Spaanse galjoenen ontkwam met de dubloenen, maar vele andere schepen uit die armada zijn door Nelson met goud en al naar de bodem van de zee gezonden. En daar ligt dat goud nu al eeuwen, ergens in de nabijheid van het eiland Mull aan de Schotse kust. Gouden munten en staven goud, voor ieder die ze naar boven zou kunnen brengen.

Misschien wordt deze schat op een goede dag nog wel eens geborgen, want nog niet zo lang geleden stootte een leerling-duiker („beginner's luck" natuurlijk) die in de Narragansett-baai zijn opleiding kreeg, met z'n voet tegen een hard voorwerp. Na onderzoek bleek het een wrak van een Spaans schip te zijn. De ontdekking leverde verder nog op zes bronzen kanonnen, een paar lanspunten en een half dozijn flessen (flinke oude!) Spaanse wijn. De wijn dateerde volgens het zegel van 1640. Ze was voor consumptie echter niet meer geschikt.

Andere goudschepen

Maar er is nog veel meer goud op de zeebodem. Er kan een reeks schepen worden genoemd, die met een kostbare lading ten onder gingen: de *Islander* (met een waarde van zeven tot acht miljoen gulden bij de kust van Alaska), de *Yasaka Maru* (met goud ter waarde van dertig miljoen gulden en edelstenen ter waarde van tien miljoen gulden), de *Arabic* (met twaalf miljoen gulden goud aan boord). Deze lijst zou zonder moeite aanzienlijk kunnen worden uitgebreid.

„Black Prince"

Van de wrakken van vele dezer kostbare schepen heeft men de ligging vrij nauwkeurig kunnen bepalen. Soms is daar geruime tijd overheen gegaan, zoals bij de *Black Prince*, die in 1854 verging en waarvan men het wrak pas in 1927 terugvond. Maar in al deze gevallen heeft men er tot dusver niet veel meer aan kunnen doen. Het bergingswerk stuit meestal op onoverkomelijke moeilijkheden en zeer hoge kosten, die lang niet altijd door het resultaat worden gerechtvaardigd. Toch zijn er wel eens kleine en zelfs grote successen geboekt, zoals uit de volgende voorbeelden kan blijken.

De „Skrye"

In 1891 zonk de *Skrye* in de nabijheid van Kaap Finisterre. Het wrak lag op een diepte van ruim 50 m en de verzekeringsmaatschappijen behandelde het geval dan ook als een totaal verlies. Een berging op zulk een grote diepte onder de zeespiegel had men destijds nog nimmer tot stand gebracht. Jaren verlieten, tot Angel Erostarbe, een duiker, op zekere dag het wrak vond en vaststelde, dat er onder een vernield gedeelte van het dek een grote hoeveelheid zilver lag bedolven. Twee jaar lang poogde hij er zoveel mogelijk van te bemachtigen.

Ten slotte had hij ruim honderd-duizend gulden aan zilver geborgen, maar bij zijn pogingen had hij een ernstige, onherstelbare verminking opgelopen.

De „Lutine"

Bekender is het geval van de „Lutine", die in 1799 van Yarmouth naar Hamburg vertrok, met aan boord de soldij voor Engelse troepen in Nederland en veel goud voor kooplieden in Hamburg. Het schip werd in een razende storm naar de verraderlijke banken voor de kust van Terschelling gesleurd en beukte daar te pletter. „Lloyds of London", waar het schip en zijn lading waren verzekerd, boekte een verlies van een dikke tien miljoen gulden. De maatschappij betaalde, zoals steeds. Maar

met de bekende Engelse koppigheid zetten de verzekeringsmensen van „Lloyds" en hun erfgenamen tot in het vierde geslacht zich aan het werk, om nog iets van hun eigendommen te redden.

Inderdaad gelukte het in 1938 door middel van een tinbaggermolen een staaf goud van zeven pond naar boven te krijgen. Voor de rest baggerde deze kolossale machine een schip vol munten, trouwringen, horloges, klinknagels, kogels, armbanden en honderden andere dingen, maar het goud van de „Lutine" bleef onvindbaar.

De „Laurentic"

De grootste schat, die men tot dusver heeft geborgen, is de vijfendertig miljoen in geld en gouden staven uit de getorpedeerde „Laurentic", die in 1917 bij de monding van de Lough Swilly, nabij de stormachtige Noordkust van het Ierse graafschap Donegal, in de diepte verdween. De duikers, die slechts op een diepte van 30 m behoefden te werken, reten de wand van het schip met dynamiet open, waarna zij alle gouden staven naar de oppervlakte konden brengen. In een ander deel van het schip vonden zij vele zakken met zilveren munten.

Waarschijnlijk zullen de wrakken van schepen, die in zulk diep water zijn gezonken als de „Titanic", nooit meer door mensenogen worden aanschouwd. Het grootste deel van de wrakken der verloren „goudschepen" ligt echter in ondiep water, waar zich klippen en zandbanken bevinden. Bij die wrakken bestaat er altijd de kans, dat er vroeg of laat nog eens iets van de verloren schatten zal worden teruggevonden.

Hans de Vaal
in: „Wereld"

CLAIMS

In verband met het toenemende aantal gevallen van plundering, rampok, diefstal etc. aan de wal zowel als aan boord, welke met de middelen, die de maatschappij ten dienste staan niet kunnen worden voorkomen, is onder de aandacht van agenten en gezagvoerders gebracht, dat de maatschappij voor de gevolgen daarvan geen aansprakelijkheid meer kan aanvaarden.

Claims wegens tekorten en schade, tengevolge van plundering e.d. worden derhalve op grond van de connossements-bepalingen afgewezen.

Teneinde te voorkomen, dat de indruk zou kunnen ontstaan, dat de maatschappij bij de afwijzing van deze claims generaliseert, zal elke afwijzing behoorlijk worden gemotiveerd.

ARBEIDSTOESTANDEN IN DE HAVENS

Huidige situatie duidelijk belicht

Zo ergens de arbeidstoestanden en de mentaliteit der arbeiders een belangrijke rol spelen in de nationale economie, dan is het in die uiterst gevoelige zenuwcentra van elk land dat aan zee grenst: de haven. Hier is de arbeid ongeregeld en veelal gejaagd, de arbeiders reageren er snel op allerlei prikkels, dikwijls met stakingen, waarvan de gevolgen spoedig in het binnenland voelbaar zijn. Aan de andere kant eist de eigenlijke bedrijfsvoering in deze sfeer zozeer de aandacht van de werkgevers in de havenbedrijven, dat er vaak geen tijd overblijft voor een rustige, geleidelijke op- en uitbouw der sociale voorzieningen en arbeidsvoorwaarden, zodat verbeteringen in vele gevallen met schokken tot stand komen.

Onder deze omstandigheden spreekt het vanzelf, dat de Overheid in alle landen met havens bij voortduring aandacht besteedt aan de ontwikkeling op arbeidsgebied in de zee-poorten. In Indonesië geschiedde dit na de oorlog temeer, omdat de arbeidstoestanden aanpassing aan moderne inzichten eisten en in vele opzichten verbetering behoeftten. Het was de taak van de Arbeidsinspectie om allereerst, zodra hiervoor het nodige personeel beschikbaar zou zijn, een diepgaand onderzoek in de grotere havens in te stellen. In November 1948 werd een begin gemaakt met een enquête in 71 havenbedrijven op verscheidene havenplaatsen. Op grond van de resultaten dezer enquête — in dit artikel kort opgesomd — stelde men vervolgens een aantal aanbevelingen op.

Intussen is er ruim een jaar verlopen sedert de inzet dezer enquête, en in die tijd zijn er op enkele punten reeds verbeteringen bereikt, zodat thans een na-controle noodzakelijk is. Hiermede werd, althans in Tandjong Priok, op 1 November 1949 een aanvang gemaakt, terwijl tegelijkertijd nieuwe besprekingen met de werkgevers zijn geëntameerd, die mede aanleiding gaven tot moderniseringsplannen.

Enquête omvatte 23.000 lagere werknemers

De geënquêteerde bedrijven zijn gevestigd te Tandjong Priok, Tandjong Perak (Surabaia), Cheribon, Semarang, Belawan (S. O. K.), Makassar en 17 kleinere havens in Oost-Indonesië. Al deze havens worden regelmatig door grotere schepen van de ocean- of interinsulaire-vaart aangedaan. Het aantal vaste arbeiders en losse krachten (sterk afhankelijk van de wisselende werkgelegenheid) werd ten tijde van de jaarwisseling 1948/1949 in totaal geschat op 23.000 personen, n.l. rond 11.000 te Priok, 2400 te Perak, 500 te Cheribon, 3500 te Makassar, 2000 te Semarang en de rest in kleinere havens. Het aantal arbeiders per bedrijf vertoonde grote verschillen; de grootste werken met meer dan duizend arbeidskrachten. Het onderzoek beperkte zich tot de z.g. lagere arbeiders, dus de werknemers belast met de opslag en uitslag, het laden, lossen en stuwen der goederen.

Toevloed van arbeidskrachten

Het aanbod van lagere arbeidskrachten in de havens blijkt over het algemeen ruim voldoende te zijn, en in dit feit schuilt een belangrijke reden waarom sociale maatregelen voor deze categorie het meest urgent zijn. Slechts in de perioden, dat de sawahs moeten worden bewerkt en tijdens de daarop volgende padisnit kan er soms tijdelijk een gebrek aan arbeiders ontstaan, dat te Makassar van betekenis is, maar in de andere havenplaatsen nagenoeg niet. Belawan vormt in zoverre een uitzondering op het geheel, dat hier door het sterk toegenomen verkeer in de haven gedurende het laatste jaar, van een werkelijk tekort kan worden gesproken.

Herkomst der werknemers

Alleen te Priok en Perak, en in mindere mate ook te Belawan, is er sprake van een echte havenarbeidersbevolking, die voor haar bestaan geheel is aangewezen op het havenbedrijf.

De arbeiders te Priok zijn grotendeels Bantammers, die zich voor een deel blijvend rond-

om deze haven hebben gevestigd; velen wisselen echter het werk in Priok na enige maanden af met een tijdelijk verblijf in Bantam. Hun rijen worden dan aangevuld met andere Bantammers, zodat het arbeidersbestand van de havenbedrijven vrijwel constant blijft. De kleine minderheid van arbeiders, die uit Djakarta worden aangevoerd, omvat hoofdzakelijk werkers in de vemen, toekangs, e.d. Te Soerabaia zijn de havenarbeiders ook vaak uit de stad afkomstig, in Belawan zijn zij deels in pondoks bij de haven gehuisvest.

In het algemeen komen de havenarbeiders, voorzover niet aan de havens gehuisvest, meestal uit kampongs, die ver van de haven en uit elkaar gelegen zijn. Soms woont men wel anderhalf uur gaans van zijn werk. Een bijzondere categorie van arbeiders, de z.g. „sjuwkoelies”, die bijzondere zware arbeid kunnen verrichten, wordt voor Semarang zelfs uit Tegal en Pekalongan betrokken (vroeger uit Djoewana). Bij Tjirebon liggen de kampongs waar de havenarbeiders vandaan komen, 5 tot 25 km. van de haven verwijderd, te Benoa (Bali) en Menado bedraagt deze afstand 30 tot 40 km.

Deze situatie schept uiteraard elke dag opnieuw grote transportproblemen. De oplossing hiervan is per bedrijf of plaats verschillend. Te Semarang zorgt een enkel bedrijf voor het halen en brengen der arbeiders per vrachtauto; andere firma's hebben een dergelijke maatregel echter niet genomen. Te Soerabaia en deels ook te Semarang ziet men een stelsel van transporttoelagen boven het loon. In Benoa en Menado bestaat vervoersgelegenheid per vrachtauto, te Tjirebon moeten de arbeiders gebruik maken van openbare vervoersmiddelen. De veembedrijven te Priok verschaffen aan een deel der arbeiders treinabonnementen.

Samenstelling arbeidersstand

Er bestaat geen bepaalde getalsverhouding tussen de groepen vaste en losse werknemers; evenmin zeggen deze benamingen veel omtrent de aard van het dienstverband.

Te Benoa bevinden zich onder de vaste arbeiders veel vrouwen (ca. 50 op 200 personen). Deze vrouwenarbeid is typerend voor Bali, doch geeft geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen, aangezien deze arbeidsters slechts licht werk verrichten.

Wel bestaan er ernstige bezwaren tegen de grote mate, waarin havenarbeid door on- en halfvolwassenen wordt verricht. Van overheidswegen overweegt men dan ook maatregelen, die transport- en sjuwarbeid uitvoeren. Een onderzoek te Priok, geloudden op 3 en 4 November j.l. bracht aan het licht dat aldaar

(tussen half zeven en half negen 'smorgens) de eerste dag 878 en de tweede dag 594 personen het haven terrein wilden betreden, die hetzij nog geen 14 jaar, dan wel fysiek ongeschikt voor havenarbeid waren. Toch hadden deze personen „havenpassen” en gingen zij in opdracht van de werkgever naar dit terrein.

De oorzaak van deze misstand is — ook in andere havenplaatsen — dat de selectie van arbeidskrachten vrijwel geheel aan de werkbazen, de mandoeers of kepala's wordt overgelaten: een vanouds bestaande toestand. Van een rechtstreekse bemoeienis der werkgevers of hun employés voor personele zaken is nergens sprake, althans niet met de losse arbeiders. Gewoonlijk krijgt een mandoer opdracht om op de volgende dag met een bepaald aantal arbeiders te verschijnen. Hoe hij deze opdracht uitvoert, valt buiten de controle van het bedrijf. De voorman kent de mensen in de kampongs waaruit de havenarbeiders worden betrokken en bepaalt, welke personen in de ploeg zullen worden opgenomen. Door dit gebruik is een grote afhankelijkheid van de arbeider aan de mandoer ontstaan, die zich niet zonder meer laat verbreken.

Wanneer een ploeg is samengesteld, voert deze het werk in groepsverband uit, wederom onder leiding en toezicht van de mandoer.

Ofschoon deze eenvoudige werkwijze de bedrijven veel tijd en moeite bespaart en uit dien hoofde bepaalde voordelen heeft (zoals een simpele, niet-nominatieve loonadministratie), kleven hieraan voor de arbeiders zelf zovele nadelen, dat de Arbeidsinspectie streeft naar wijziging en verbetering op korte termijn.

Het grootste nadeel van dit systeem is wel, dat de uitbetalingen van loon aan de mandoeers geschieden. Met de verdeling van de lonen over de individuele arbeiders bemoeit het bedrijf zich niet, zodat er geen controle bestaat op het bedrag, dat de arbeider werkelijk als loon ontvangt. Het is gebruikelijk, dat de mandoeers een deel van het loon inhouden; de schattingen lopen uiteen van 10 tot 30%. Bij taakloon zijn de ontvangsten van de individuele werknemers in 't geheel niet meer na te gaan, omdat in dat geval de mandoer de totale beloning voor de verrichte taak geheel zelfstandig onder de arbeiders van een ploeg verdeelt.

De Arbeidsinspectie streeft er dan ook bij voortduring na de loonbetaling rechtstreeks aan de individuele arbeider te doen geschieden, of op zijn minst een periodiek toezicht op de uitbetaling door stafemployés van het bedrijf te doen uitoefenen. In dit opzicht werden in de loop van 1949 reeds verbeteringen bereikt, doch men is nog lang niet waar men wezen moet. Helaas wordt van de arbeiders zelf weinig medewerking bij dit streven gevonden, en bepaaldelijk tegenwerking van de mandoeers. De traditie oefent nog een grote invloed uit. De werkgevers, anderzijds, zijn zeker genegen om van het huidige systeem af te stappen. In het bijzonder is deze bereidheid gebleken bij de uitbetaling aan de havenarbeiders, ondergebracht in de Unie-kampong te Tandjong Priok.

Volledigheidshalve zij nog vermeld, dat de mandoers thans weliswaar voordeel genieten door inhoudingen op de lonen, maar dat zij daartegenover soms betalingen uit eigen zak moeten verrichten teneinde een vlotte uitvoering van het werk te bevorderen. Zo is het hier en daar gebruikelijk, dat de machinisten van rangerlocomotieven op het havenemplacement ondershands een fooi van de mandoers ontvangen voor het goed plaatsen en tijdig wegtrekken van goederenwagens; de prauwenvoerders moeten een beloning hebben voor het meren van hun boten op de juiste plaats, e.d.

Lonen en verstrekkingen

Het samenstellen van een vergelijkende loonstatistiek voor de havenbedrijven is niet wel mogelijk gebleken. In de eerste plaats loopt het prijspeil in de onderscheidene havenplaatsen — waarmee de lonen direct samenhangen — te veel uiteen. Vervolgens worden de lonen meestal gedeeltelijk in geld, gedeeltelijk in natura uitbetaald in een dusdanig gevarieerde verhouding, dat vergelijking onmogelijk is. En tenslotte werkt een nergens gelijk deel der arbeiders in tijdloon, een ander deel in taakloon.

Er moet derhalve worden volstaan met enkele looncijfers voor gelijksoortige arbeid, die een indruk geven van de betaling in drie grote havens:

DAGLOON.

Priok: 0.75 tot f 2.— plus 1 middagmaal.
Semarang: f 1.50 tot f 2.— plus ontbijt en middagmaal.
Perak: f 1.35 tot f 1.65.

STUKLOON PER DAG

Priok: f 0.50 tot f 5.—
Semarang: f 2.— tot f 2.50.
Perak: f 2.— tot f 3.50.

Voor Surabaia en Semarang kunnen hierbij nog transportvergoedingen komen van f 0.30 resp. f 2.— tot f 3.50. (Al deze getallen hebben sedert de enquête reeds wijzigingen ondergaan. Red. Uitlaat).

In de aard der verstrekkingen in natura, zelfs in de samenstelling der middagmaaltijden, bestaan grote verschillen, zodat voedings- en geldswaarden daarvan sterk uiteen lopen. Sommige bedrijven verstrekken (onderling verschillende hoeveelheden) beras, naast of in plaats van bereide maaltijden. Een bijzonder gunstige positie, ook wat huisvesting en geneeskundige verzorging betreft, wordt ingenomen door de havenarbeiders in de Unie-kampong.

Het instellen van de enquête door de Arbeidsinspectie, eind 1948, is blijkbaar op zichzelf een prikkel voor de werkgevers geweest tot het aanbrengen van verbeteringen. Sedertdien is b.v. de kwaliteit der verstrekte maaltijden vooruitgegaan. Terwijl er in 1948 nog vele gerechtvaardigde klachten waren over de hoeveelheid, het menu en de kwaliteit van het bereide voedsel, is men hierover thans tevreden, ofschoon nog niet aan alle desiderata gevolg kon worden gegeven. Een handicap voor de particuliere werkgever is dat hij de rijst, bestemd voor verstrekking aan het personeel, thans op de vrije markt moet aankopen, terwijl hij die beras aanvankelijk tegen distributieprijzen kon betrekken. Hierdoor moet hij thans vele malen het bedrag betalen, dat in 1946 voor dit doel moest worden uitgetrokken. Dit geldt *mutatis mutandis* ook voor vele andere grondstoffen der maaltijden, die hij op de vrije markt moet kopen.

Kosten van levensonderhoud

De hoogte van het geldloon, eventueel vermeerderd met de geldswaarde van de verstrekkingen in natura, zegt weinig wanneer men deze niet afweegt tegen de kosten van levens-

onderhoud. Er zou echter een uitgebreid loon- en budgetonderzoek nodig zijn om deze kosten op enigszins nauwkeurige wijze te bepalen en dit zou te veel tijd en personeel hebben gevegd, terwijl bovendien de zich steeds wijzigende indexcijfers van de prijzen der voornaamste voedingsmiddelen de waarde van zulk een onderzoek zeer tijdelijk zou maken. De Arbeidsinspectie heeft daarom moeten volstaan met een berekening van de minimum-kosten van levensonderhoud — zulks in nauwe samenwerking met het Instituut voor Volksvoeding (Eykman-instituut) en het Centraal Kantoor voor de Statistiek.

Doch zelfs bij deze eenvoudige doelstelling stuitte men op vele onzekere factoren. Het bleek o.a. niet mogelijk een duidelijk beeld te verkrijgen van de kosten van huisvesting, huisinrichting, licht, water, brandhout en van verplichte familiebijdragen. Hierdoor moest men zich beperken tot de kosten van voeding en textiel, vermeerderd met vaste bedragen voor tabak, zeep, petroleum en haarknippen, een en ander ter berekening van het bestaansminimum van een volwassen Indonesische arbeider, die middelzware arbeid heeft te verrichten, vrijgezel is en te Tandjong Priok woont.

In totaal varieerden deze kosten in November 1948 van f 0.90 tot f 1.65 per dag, al naar gelang de arbeider in het distributiesysteem van de Overheid was opgenomen (en dus de z.g. DKW-zegels ontving) dan wel zijn levensbehoeften op de vrije markt moest kopen. In elke volgende maand schommelden de minimumbedragen sterk, mede doordat de via de distributiedienst verstrekte goederen maandelijks in soort, kwantiteit en kwaliteit verschilden. Verder liep in het begin van 1949 het indexcijfer van de 19 voornaamste voedingsmiddelen belangrijk omhoog, waarna een geleidelijke daling volgde tot Juli 1949, toen de grafiek weer een sterk stijgende lijn ging vertonen. Voor November 1949 zijn tenslotte de minimum-kosten van levensonderhoud, berekend op de wijze en voor een arbeider als boven omschreven, becijferd op f 1.93 tot f 2.11 per dag.

Hoewel zoals uit het bovenstaande blijkt, een rechtstreekse vergelijking dezer kosten van levensonderhoud met de sterk uiteenlopende lonen en verstrekkingen slechts een conclusie van geval tot geval toelaat, is de algemene indruk der Arbeidsinspectie dat de lonen van vele categorieën der laagste — met name de losse — arbeiders vaak te laag zijn. Met het oog hierop stimuleert de Arbeidsinspectie voorshands vooral het toekennen, door de werkgevers, van grotere verstrekkingen in natura aan de havenarbeiders. Hierdoor wordt haar doel: verbetering van het reële loon, veel meer bevorderd dan door plotselinge aanzienlijke verhogingen van de geldlonen, die een inflatorische werking hebben en in de huidige omstandigheden waarschijnlijk weinig voordeel voor de werknemers opleveren.

Bij haar streven tot verbetering van de positie der arbeiders heeft de Arbeidsinspectie niettemin begrip voor de moeilijkheden der werkgevers in de havenbedrijven. In het vorenstaande werd reeds aangestipt, dat deze thans voor de rijst en andere artikelen welke dienen voor goederen-verstrekkingen aan de arbeiders, op de vrije markt vele malen het bedrag moeten betalen dat in 1946 kon worden uitgetrokken. De belangrijkste moeilijkheid is echter, dat de inkomsten der havenbedrijven bij vele werkzaamheden worden beperkt door prijsvoorschriften van het Departement van Economische Zaken. Gemiddeld zijn deze vastgestelde prijzen gelijk aan drie maal de vooroorlogse. Daartegenover liggen de huidige lonen echter veel

hoger dan het drievoud der lonen vóór de oorlog werden betaald. Het vroegere evenwicht tussen inkomsten en uitgaven der havenbedrijven is derhalve in zekere mate verstoord en daar het vinden van een nieuwe balans tussen beide factoren afhankelijk is van een redelijke stabilisatie der nationale economie in Indonesië, is het begrijpelijk dat de directies der havenbedrijven huiverig zijn om al te ingrijpende maatregelen door te voeren, welker consequenties in de toekomst niet kunnen worden gehonoreerd.

Het standpunt van de Arbeidsinspectie, dat grotere verstrekkingen van goederen aan de havenarbeiders voorlopig het best aan hun behoeften tegemoetkomen, fixeert evenwel geen maatregelen voor een nog onbekende toekomst en lijkt uit dien hoofde het meest aanbevelenswaardig.

Arbeidsduur

Over het algemeen ligt de arbeidsduur in de havens, voorzover men niet op varende schepen werkt, tussen 8 en 9 uur per dag. Het aantal werkdagen loopt zeer uiteen van 20 tot 26 per maand. Als gevolg van de fluctuaties in de bedrijvigheid komt overwerk regelmatig voor. Anderzijds worden in havens die niet geregeld worden bezocht door grotere schepen, drukke perioden afgewisseld met een reeks vrije dagen. De beloning voor overwerk bedraagt in de meeste havens 150 tot 200% van het uurloon. Soms — te Priok veelvuldig — verstrekt het bedrijf een extra maaltijd bij overwerk.

Dit alles geldt uiteraard niet voor arbeiders die op taakloon werken.

Arbeidsomstandigheden

De drinkwatervoorziening laat op verschillende plaatsen veel te wensen over. Niet alleen functioneerde in 1948 nog lang niet overal de drinkwaterleiding (in 1949 was hierin nog niet veel verbetering te constateren), maar ook bleek op bepaalde plaatsen de aanleg van het buizenstelsel niet terstond mogelijk. Wanneer in de steden de watertoevoer reeds vaak niet toereikend is, blijft er voor de havencomplexen nog minder water beschikbaar. Te Semarang is men er in geslaagd artesische zoetwaterputten te boren; de leiding naar alle delen van de haven is echter nog niet gereed. In Priok ontbreken in het eigenlijke havengebied drinken en wasplaatsen nog geheel. In Perak wordt het drinkwater — in uiteraard nooit toereikende hoeveelheden — per tankwagens aangevoerd.

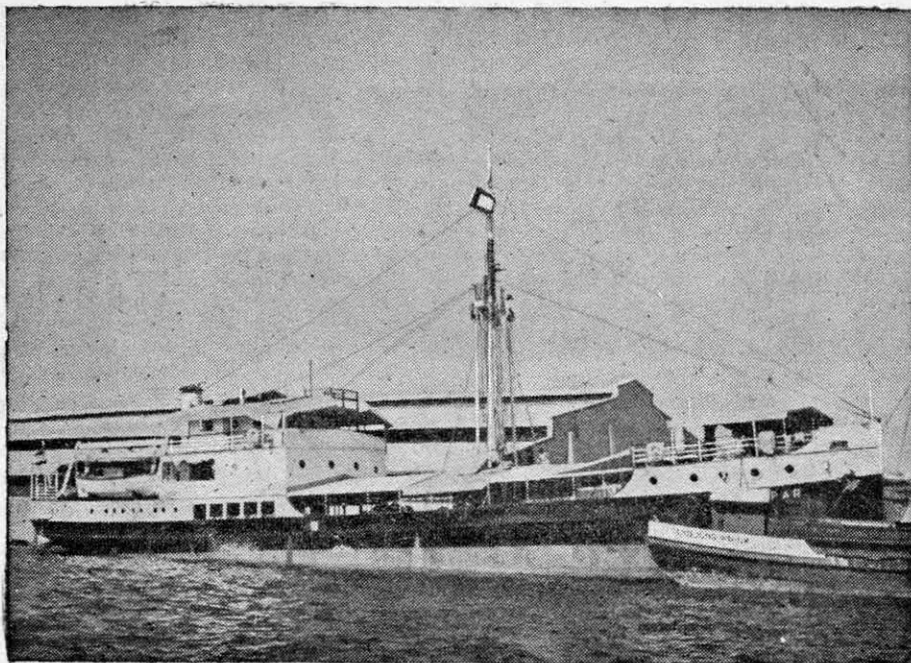
Buiten het eigenlijke haven terrein van Tandjong Priok zijn wel hydranten aanwezig, die echter niet erg veel water verschaffen. Hierbij doet zich bovendien het euvel voor, dat deze hydranten verpacht zijn. De pachter moet aan het water dat hij verkoopt verdienen, zodat het weinige beschikbare water nog duur is ook. De Arbeidsinspectie heeft reeds bij herhaling de aandacht der autoriteiten op deze misstand gevestigd, tot dusverre echter zonder resultaat. Een lichtpunt in dit geheel is de Unie-kampong: daar is de watervoorziening behoorlijk geregeld.

In het algemeen behoort de drinkwaterinstallatie tot de zaken, die zeker de aandacht moeten hebben van de op dit gebied werkzame overheidsinstanties, al mag ook van de werkgevers worden verlangd, dat zij voorzieningen treffen.

Een weinig gunstige omstandigheid voor de havenarbeiders is verder, dat latrines en schafstokken vrijwel overal ontbreken.

Voor de medische verzorging der arbeiders zijn wel overal poliklinieken aanwezig. Men ziet echter tijdens het werk op de terreinen vele arbeidskrachten, voor wie het geen luxe zou zijn deze poliklinieken te bezoeken. De

slot: zie pag. 12.

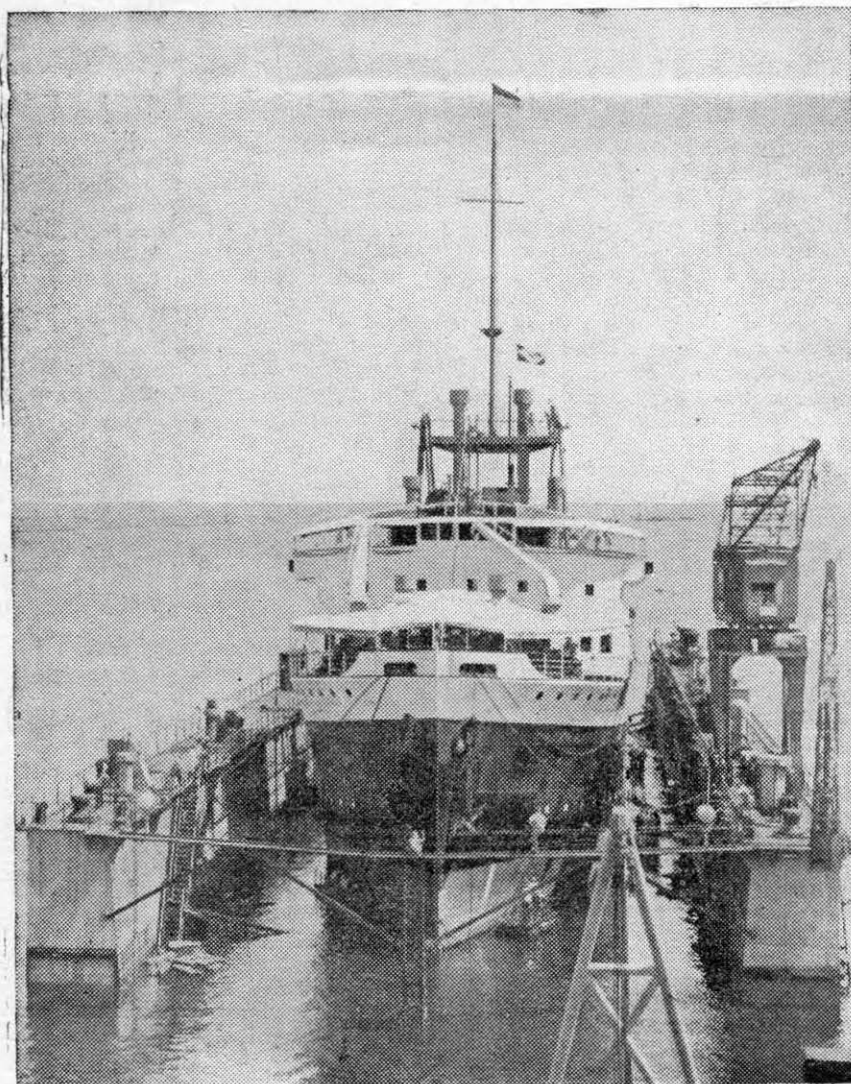


1



OVERZICHT IN BEELDEN

8



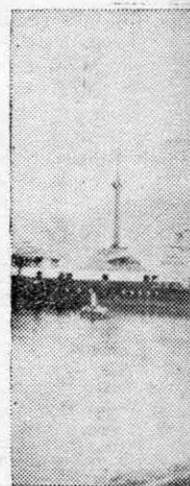
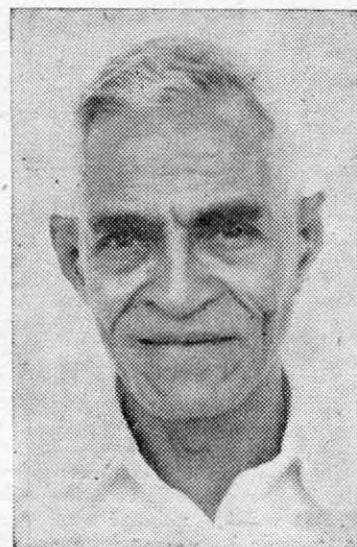
1) Het m.s. Kampar werd onlangs bij Koninklijke Dagorder vermeld voor het succesvolle optreden van schip en bemanning gedurende de japanse invasie van de Indonesische archipel in 1942.

2) Mej. L. Jacometti, beambte van de afd. Tikkerij/HK herdacht op 18 Februari j.l. haar 25 jarig jubileum. Gedurende een feestje ten huize van de jubilarisse maakten wij deze opname: v. l. n.r.: Mevr. Wasterval, chef van de afd. Tikkerij, Mej. L. Jacometti en de heer Roering van de afd. P.Z./HK.

3) De grote volkskeuken te Tandjong Priok is nu, — uiterlijk althans-practisch voltooid. Reeds is een begin gemaakt met de inrichting van de keuken die dagelijks aan maximaal 8 duizend arbeiders een maaltijd zal kunnen verstrekken.

4) De eerste haven van de K.P.M. te Tandjong Priok ondergaat langzaam maar zeker een verandering. In de loop der tijd zullen alle 8 goedangs worden afge-

7





2



Bij de foto's:

ken en opnieuw enkele meters achteruit worden gebouwd, om zodoende meer ruimte op de kade zelf te krijgen. De goedang aan de kop van de haven is thans voltooid, terwijl men No. 2 reeds begint te bouwen. Het kleine C.D. kadedienst-kantoorje tussen de beide nieuwe gebouwen zal binnen afzienbare tijd verdwijnen.

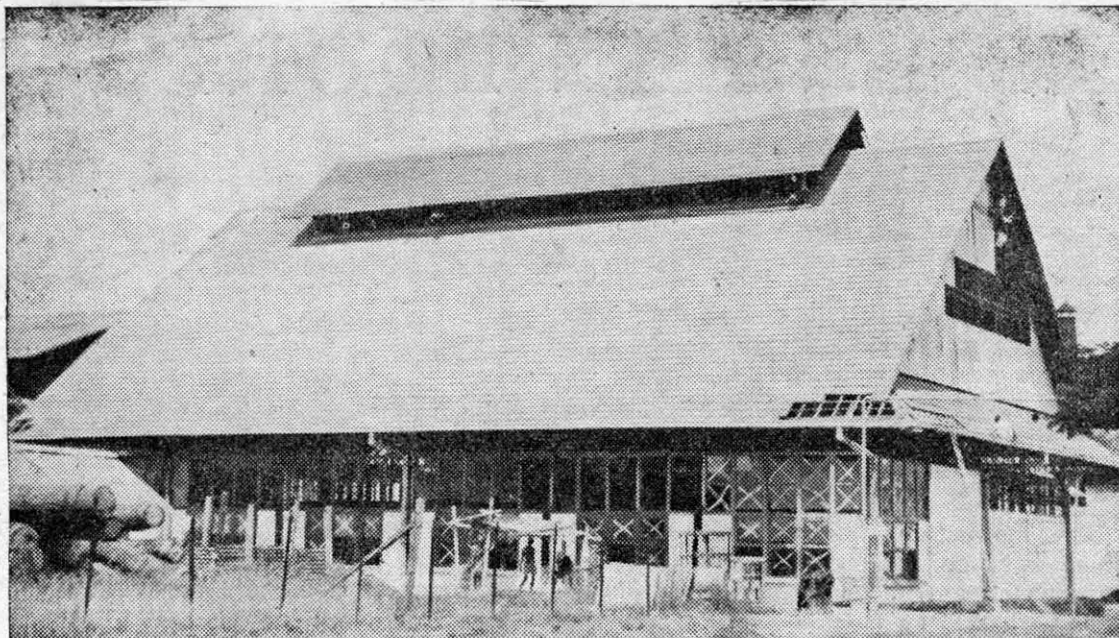
Het interieur van goedang No. 1 die met zijn 35 x 35 meter een aanzienlijke bergruimte levert;

Het m.s. *Baud* aan de kop van de steiger te Terste. Foto welwillend afgestaan door gezagvoerder van de kade.

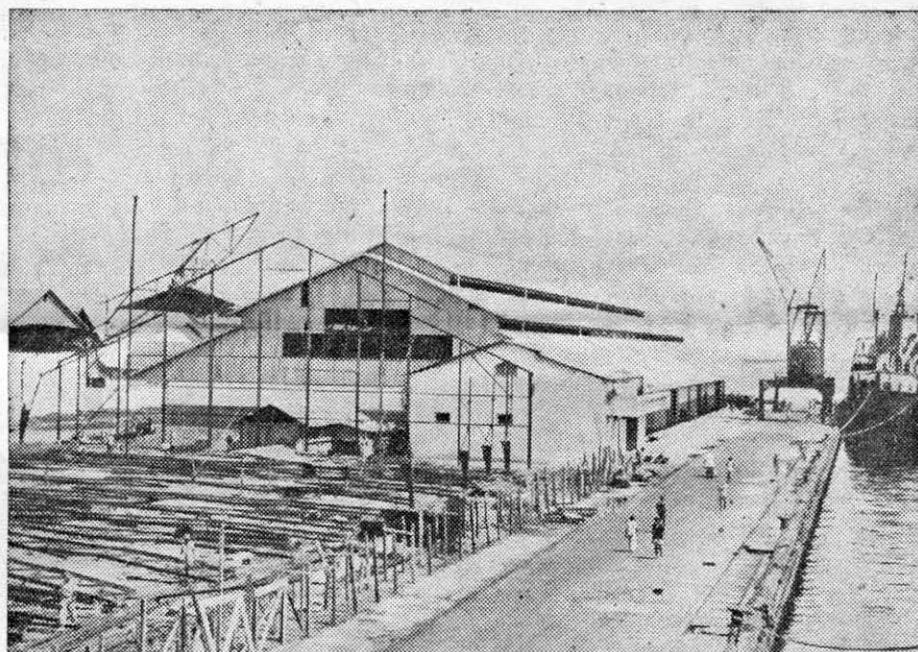
Op 27 Februari j.l. herdacht oud-prov. klerk van de K.P.M., die na zijn pensionering onlangs weer in dienst trad het feit dat hij 35 jaar bij de K.P.M. werkzaam was.

Het m.s. *Waiwerang* dokt. Een vogelvucht op de kade van deze operatie.

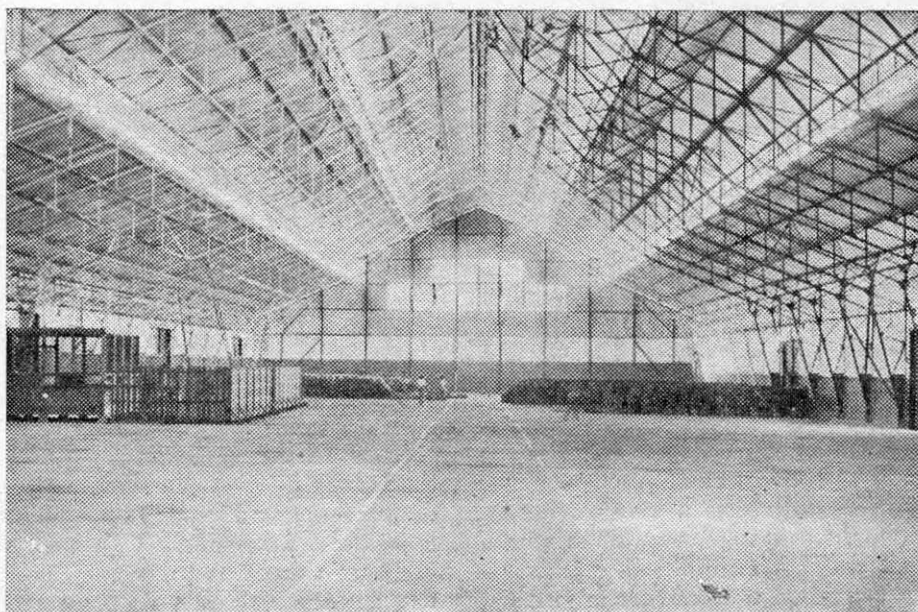
3



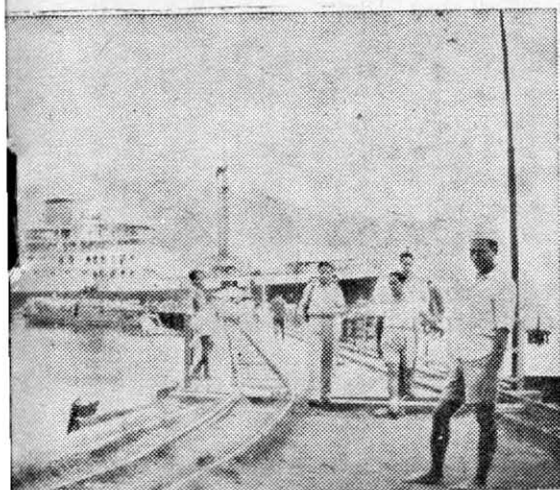
4



5



6



TYPEN AAN BOORD

„Ziezo”, zei bootsman Hobbema toen het werk klaar was en hij afnokken had gefloten, „dat zit er weer op voor vandaag. Nou gaan ik me's effetjes fijn onder me tuig zetten en dan gane-me aan wal een potje bier kopen. In 't Maleis zouden ze zeggen, jongens, kassie akoe poenja jassie, akoe mau pikki. Ga je mee, Bertus —dit tegen de timmerman, oftewel „baas”— dan gane me samen an de stuurman vragen, of me de wal op kenne gaan.”

De Etna lag in Newhaven, somewhere in Engeland, en was die dag gereed met lossen. Alles was bezemschoon gemaakt en morgen zouden ze beginnen met een lading in te nemen, dus dacht Hobbie, dat hij best wat kon gaan passagieren.

„Als jelui maar niet weer met een nat zeil aan boord terugkomen, net als laatst in Flimsgate, want je weet, de ouwe is niet mals op dat punt en als die je snapt dan zwaait er vast wat voor jelui beiden, denk daaraan”.

Na deze vaderlijke vermaning van de „chief” stapten de bootsman en de „baas” met hun goeie plunje de wal op. Bertus kende wel wat Engels, terwijl Hobbema zich met z.g. „steenkolen-Engels” best wist te redden. Dat zouden ze samen wel rooien.

„Weet je waar ik nou zinnigheid in heb,” zei Bertus, „om ons eens tof te laten rondtoeren in een bakkie, eerst langs de zeekant en dan de stad in, de lichies langs”.

„Bestig,” zei Hobbie, „maar dan in een autermebiel, zo'n taksie, da's veul fijner en daar hij-je een log op, waar je op kan zien hoeveel mijl of je gemaakt heb. Dan kan die vent je tenminste niet bij de wind brassen als je opdokken moet. Daar he-je d'r net een, praaï jij die nou's effe met je Engels gebit. Mijn verstaan ze zo gauw niet.”

En weldra zaten ze immes-fijn in de taxi. „Slow on maar” had Hobbie tegen de chauffeur gezegd. „Porcelain-rijen hoor, we hebben de tijd an ons eigen, wat jij Bert?”

Al gauw vond Bertus, dat je zo'n dorst kreeg van dat stof en dus was het eerste „snoepwinkeltje” het beste raak. „Om benzine in te nemen”, zei Hobbie. De benzine in de vorm van „ale” liet zich goed smaken en ze namen er de nodige en als royale zeelui hielden ze de chauffeur natuurlijk ook vrij, zodat het drietal in een vrij „zwoele” stemming zijn tocht voortzette. En daar je zo stijf van het rijden werd, moest je je benen weer eens uitschoppen. Waar kon je

dat beter doen dan in een bar met een nice barmaid achter de zinken toonbank? Toen zij dan ook, na voor de idem-zoveelste keer ten anker te zijn gegaan om een potje ale te kopen, weer verder gingen, vond Hobbie, dat de taxi „erg wild op het roer was”, want de chauffeur maakte zo nu en dan wel eens een valse haal. Toen de taxi net op een haartje vrij zwaaide van een handkar met potten en pannen, zette Hobbema de telegraaf op stop en vond het veel Zuidelijker om maar te gaan tippelen.

„Zal jij eerst van onze cente je joeker op de leest kloppen met ale en ander nobel spul om ons dan met je benzine-prouw in aanvaring te brengen met een handd'wer met komalie-want,..... get away, koekebakker, en laat je inlijven bij de gemobiliseerde rijdende water-en-vuurvrouwen. En leg nou niet langer te kalegezichten, you no get een penny more, je log wijst de fare an en je fooi heb je already drunk up. Hier is je money and be off quick, want je bederft me trek in een glasje bier.”

„En nou gane-me eerst een spatje kopen voor de schrik en dan zalle me wat gaan winkelen, want ik wou nog wel een dingsigheidsje kopen voor me schoonzusters kinderen.”

Zo gezegd, zo gedaan, maar een aardige barmaid, die lol had in het vrolijke tweetal, deed hen langer in de bar blijven dan voor hun gezondheid strikt noodzakelijk was, zodat ze daarna met vrij onvaste zeebenen aan het winkelen togen. De baas trachtte nog een afspraakje te maken met de barmaid: „Tomorrow..... hik..... seven o'clock..... hik..... in de timberharbour..... hik..... you know.....”

„All right,” lachte de barmaid en Bertus— al hikkende— in de wolken.

„Gaan ik me..... hik..... morgen effe fijn uit, daar blijf jij..... hik..... met je kale pit koksgast van, Hob..... hik..... Hobbie.”

Deze bromde zo iets van dat-ie dood kon waaien met een zacht windje en vond het nodig een luchtballonnetje te kopen, dat hij achter aan z'n kraaglusje vast maakte. „Voor de stabiliteit”, zei hij, „als ik nou val, dan word ik van zelf weer recht op getrokken door dat bobbeding”.

Nadat ze verscheidene winkels onveilig hadden gemaakt en een station van de „underground” voor zo'n onmisbaar huisje met waterspoeling, je weet wel, hadden aangezien wat oorzaak was, dat ze een ritje met de trein gingen maken en in een heel onbekend stads-

gedeelte belandden, kwamen zij na veel omzwervens en nog meer ale, vrijwel „afgeladen” aan boord terug.

Hobbie met z'n ballonnetje aan zijn nek voorop, op handen en voeten de loopplank over, alsmaar zingende, dat 't zo'n long wee naar tippererie was. En daar achter de „baas” met een steen aan een touw, hield het lood gaande: „vijf vaam klein, jongen..... hik..... straks zitten we in de bl..... hik..... blubber.”

De „chief” had het stel al zien aankomen, had natuurlijk inwendig lol, maar moest voor zijn fatsoen een zuur snuit trekken.

„Gaan jelui nou maar als de bliksem naar kooi, en hou je wafels dicht, want als de ouwe je hoort, raken jelui haakstuk.....”

Die stuurman was toch wel een geschikte baas, vond Hobbema, daar kon je nog eens mee uit vissen gaan.

De volgende morgen beweerde Hobbema, dat hij een gevoel in z'n kop had, alsof de behanger bezig was een nieuw vloerzeiltje daarin te spijkeren.

X

in het K.P.M.-
Jaarboekje 1948

De stijl van dit verhaal komt ons wel erg bekend voor..... Red.

Plaatselijke voorschriften militaire autoriteiten

In verschillende havens van Indië zijn de laatste weken door plaatselijke autoriteiten maatregelen uitgevaardigd ter beveiliging van deze havens, welke soms tot nu toe ongebruikelijke voorschriften bevatten voor personen en schepen in het havengebied.

O.m. betreffen deze voorschriften het bezitten van een identiteitsbewijs en verlofbriefje van de gezagvoerder ingeval een opvarende het haventerrein wil verlaten. (Deze maatregel geldt momenteel b.v. te Palembang). Verder is er onderzoek door een arts aan boord van passagiersschepen bij aankomst (welke maatregel onlangs te Tjilatjap is uitgevaardigd).

Het is niet doenlijk om al deze plaatselijke voorschriften steeds per maatschappijmededeling bekend te maken. De agenten zullen binnenkomende schepen zoveel mogelijk van dergelijke maatregelen verwittigen en gezagvoerders er op attenderen, dat voorlopig plaatselijk verschillende afwijkende maatregelen te verwachten zijn.

Wij meenden door plaatsing in „de Uitlaat” de naleving van deze voorschriften te kunnen bevorderen.

◇ De nieuwe empl. D. F. Blaauw kwam met de *Silindoeng* uit. Hij ging met de *Plancius* naar Singapore, waar hij is geplaatst.

◇ Ook arriveerde met de *Silindoeng* de nieuwe empl. G. J. Jansen, die met de *Van der Lijn* doorreisde naar Palembang, waar hij is geplaatst.

◇ Empl. H. C. J. Huissen (ag. Samarinda) is met de *Patras* naar Soerabaia gereisd.

◇ Empl. M. Kleinjan (ag. Pontianak) is geplaatst op Claims/H.K.

◇ Empl. J. W. Lips (ag. Singapore) begaf zich met de *Tosari* naar Pontianak.

◇ Empl. H. A. Pesch (wrnd. agent Asahan) is via Djakarta naar Sibolga vertrokken.

◇ In verband met gewijzigde vervoerseisen is het noodzakelijk gebleken om de bestaande lijn 4 door te trekken via Boeleleng, Makassar en Ambon tot Sorong. Teneinde de huidige frequentie op het traject Belawan-Singapore-Java v.v. in deze lijn te handhaven is het voorts noodzakelijk geworden om de lijn voortaan met 3 schepen te bevaren. Het traject Makassar-Java v. v. in de nieuwe lijn wordt op dezelfde weekdagen bevaren als de huidige lijn 2.

In de nieuwe lijn 4 geven wij o.m. een rechtstreekse verbinding Makassar-Singapore/Belawan v. v.

Te Sorong geeft de nieuwe lijn 4 aansluiting op de nieuwe diensten Sorong-Hollandia v.v. en Sorong-Merauke v.v., waarmee dus een verbinding Belawan - Singapore - Java naar Nw. Guinea en terug wordt geschapen. Aangezien in de lijn 81 verbinding naar Merauke wordt gegeven van Sorong via diverse plaatsen

K. p. m. - Journaal

aan de Zuidkust van Nw. Guinea (waardoor deze havens dus een verbinding met de overige plaatsen in de archipel krijgen) is het niet langer noodzakelijk om Merauke en Fak² in lijn 75 te bedienen. Hierdoor kan deze, met behoud van de daarna geboden verbinding, worden omgezet in een 3-wekelijkse dienst, welke door een Ka-type zal worden bevaren.

Door het bieden van een rechtstreekse vervoersgelegenheid van Java via Makassar naar Sorong en het instellen van de Sorong-Hollandia verbinding kan de bestaande lijn 74 komen te vervallen.

◇ In verband met de omstandigheid, dat Java voortdurend is besmet met mondenklauwzeer, eist de Veeartsenijkundige Dienst te Singapore thans, dat vee en varkens bestemd voor Singapore, rechtstreeks van de veehavens naar Singapore worden gebracht. De maatschappij heeft daarom besloten om lijn 5, thans bevaren door de *Waingapoe* en *Waiwerang*, zodanig om te werken, dat bedoelde rechtstreekse verbinding wordt geboden.

Het m.s. *Waibalong* is tot dusverre eveneens in het vee- en varkensvervoer ingedeeld. Het voer echter „wild”, hetgeen in de praktijk onbevredigend werkte, daar in de eerste plaats afschepers niet op vaste data konden rekenen en in de tweede plaats de passagiersaccommodatie aan boord van dit schip om dezelfde reden onvoldoende wordt benut. De K.P.M. is er thans toe overgegaan om een aparte vee-dienst van Java naar de Kleine Soenda-eilanden (eindpunt Koepang) te creëren. Door deze dienst tezamen met de lijn 5 door

de vorengenoemde 3 *Wai*-schepen te doen bevaren kon de 14-daagse frequentie op Singapore worden gehandhaafd en tegelijkertijd de reisduur van lijn 5 van vier op ongeveer drie weken worden terug gebracht.

Aangezien in de nieuwe lijn 5 de schepen na belading in de veehavens geen Java-havens meer mogen aanlopen, bleek het bovendien mogelijk om de vrijegekomen tijd te gebruiken om Belawan-Deli na Singapore in te lassen, waarmee tegemoet wordt gekomen aan de behoefte aan méér scheepsruimte van Java naar Belawan.

De hierdoor vervallende gelegenheid voor ladingvervoer van Tg. Priok, Cheribon en Semarang naar Singapore en terug wordt opgevangen door een nieuwe 14-daagse dienst, n.l. lijn 55 (Java-Nordkust. Billiton-Singapore v.v.).

◇ In het keurig versierde kantoor aan de Kali-Mati, had op 15 Februari j.l. een kleine plechtigheid plaats. Ten overstaan van alle employé's en mandoers van de Werkplaatsen, Surveydienst en Magazijndienst van Priok richtte de heer Van Oosterhout, administrateur der Werkplaatsen zich met enkele woorden tot jubilaris hoofdbaas P. de Leeuw. Hij overhandigde een rookstel en sigarettenkoker.

Na een dankwoord van de jubilaris bleef men nog enige tijd gezellig bijeen.

◇ Is het Logeergebouw te Djakarta de zetel van vrijwel alle bijzondere K.P.M.-gelegenheden, te Makassar is dit bijna altijd een schip. Een K.P.M.-feest betekent meestal een jubileum of een afscheid van een gezagvoerder of een officier. Het was medio Januari weer de *Kasimbar* en het feestvarken

was Dirk Hessel van den Bunt, hoofdwerktuigkundige, inmiddels naar Nederland vertrokken.

Kapt. Corsten memoreerde in een rede, dat „Baas” v. d. Bunt heeft medegewerkt aan de opbouw van de Berouw-mijnen van Jan. '46 tot Sept. '47. De uitdrukking „Dat gaat niet” kwam in het woordenboek van Van den Bunt niet voor.

Namens officieren en onderofficieren bood gezagv. Corsten hem als souvenir een sigarettendoos en asbak van Djokja-zilver aan.

De scheidende „baas” dankte geroerd.

◇ De hoofdemployé J.B.K. Slebe, wiens detachering bij de K.J.C.P.L. te Hongkong is beëindigd arriveerde op 15 Februari j.l. in Djakarta en werd geplaatst bij de Survey Dienst te Tandjong Priok.

◇ De nieuw aangenomen employé M.J.A. Moerman arriveerde op 16 Februari j.l. met het vliegtuig uit Nederland en werd geplaatst op het agentschap Tandjong Priok.

◇ Met het m.s. *Madura* vertrok op 20 Februari j.l. eerste stuurman H.J.B. Koeven naar Nederland met E.V.

◇ Op zijn verzoek werd aan 2e stm. H.J. Visser in Australië eervol ontslag verleend met ingang van 13 Februari j.l.

◇ Gezagvoerder A.J. Bakker en 1e stm. E.C. Pronk keerden op 13 Februari j.l. met de *Constellation* uit Nederland te Djakarta terug resp. van tussentijds- en gezinsscheidingsverlof.

◇ Met het m.s. *Sibajak* vertrok op 15 Februari j.l. naar Nederland 4e stm. A.A. de Waard die op 27 Januari j.l. voor de zeedienst werd afgekeurd.

vervolg: zie pag. 10

Verkeersregeling te water

„Seinen, hoe eenvoudig het ook lijkt, is nog lang niet iedereen's werk”, beweerde de Havenloods. „Daar hebben we hier laatst nog een staaltje van meegemaakt.”

Nu is het systeem in Indonesië toch niet bijster ingewikkeld. Een rode vlag betekent b.v.: „Stroom om de Noord”; een witte: „Stil water” en een blauwe: „Stroom om de Zuid”.

Zo gaat U maar door. Groene tonnen liggen op een gezonken vaartuig. Hijst een baggermolen één kegel, dan moet men om de Oost passeren. Hijst hij er twee, dan om de West. Heeft een baggermolen ankers in het vaarwater liggen, dan worden die aangeduid door blauwe tonnen, om te voorkomen, dat diepgaande schepen er op tippelen en hun bodem beschadigen.

Alles heel eenvoudig. Alleen, men moet het niet al te gemoedelijk opvatten en dat doet men nogal eens. „Laatst”, zo vertelde de loods— „moest een tegen de avond uit onze haven vertrekkend stoomschip juist in het smalste gedeelte van de geul een ten anker liggende baggermolen passeren, die bij nadering van dat schip één kegel hees, dus „om de Oost passeren”. In het vaarwater om de West constateerde de kapitein een aantal hel groene tonnen: de officiële waarschuwing voor een gezonken vaartuig, of wrak.

Veronderstellend, dat een bij de molen behorende baggerschuit was gezonken, werd de aslijn van de geul verlaten en voorzichtig manoeuvrerend getracht de molen aan de Oostzijde te passeren.

Mis evenwel: de baggermolen bleek aan die zijde stijf tegen de bank aan te liggen, het schip liep vast en kon eerst na lossing worden vlotgebracht.

Wat bleek het geval te zijn geweest? De molenbaas, die zijn blauwe tonnetjes wat verschoten vond, had de tandil (bootsman) opdracht gegeven om ze eens „bij te halen” en deze— geen blauwe verf in voorraad hebbend— had ze, niet vermoedend dat hiermede de betekenis werd gewijzigd, toen maar groen geschilderd.....”

„Ook voor het sein „één kegel” kregen we een pracht verklaring” zo vervolgde de loods. „De molen, die de laatste maanden steeds aan de Westzijde van het vaarwater had gelegen, had die middag zand gebaggerd aan de Oostzijde van de geul, waarbij hij natuurlijk twee kegels had moeten tonen. Hiertoe had de molenbaas ook opdracht gegeven. Hoe er toch slechts één kegel kwam

te hangen, bleek pas de volgende morgen, toen de slimme tandil—ter verantwoording geroepen— zich verdedigde met een: „Mana bisa pasang keggel dua, tuan. Satu suda lama petjah” („Hoe kan ik nu twee kegels opzetten, meneer. De ene is al lang kapot!”)

Om z'n plicht nog zoveel mogelijk te benaderen, had hij de resterende kegel toen maar opgezet en daarmee de scheepvaart om de Oost geleid”.

„Ja Mijnheer” besloot de loods „het systeem is inderdaad eenvoudig, maar al te gemoedelijk moet je het toch ook weer niet opvatten”. *Ben Poeder.*

PHILATELISTEN NIEUWS

Medio Januari is overgegaan tot verdeling onder 49 liefhebbers van 3680 Nederland-zegels. Hieronder waren ook hoge waarden en vele blokken. De f 10.— „Juliana”-zegel was nog niet in voldoende hoeveelheid aanwezig, zodat met de verdeling hiervan wordt gewacht tot er voor iedereen een exemplaar beschikbaar is.

In de loop van Maart zullen de Indische zegels worden verdeeld. Ook hiervan is een zeer groot aantal zegels beschikbaar doch helaas geen enkele boven de f 1.—.

Ons Amsterdam-kantoor heeft er in toegestemd om een aantal van de hogere waarden terug te sturen in ruil voor hoge waarden van Nederland, Singapore etc. Uiteraard zullen wij slechts enkele exemplaren ontvangen, welke zullen worden verlost. Eveneens hebben wij ter verlating enige enveloppen met bijzondere afstempeling, waaronder enige afgestempeld op 31-12-49 op Ned. Indische zegels en zelfs met Januari-afstempeling (hoewel de N. I. zegels slechts tot 31-12-49 mochten worden gebruikt).

De Indonesische zegels zullen niet meer worden afgeweekt. Het werk hieraan verbonden, is te tijdrovend; terwijl de kwaliteit van het papier dermate slecht is, dat beschadiging bij het afweken meer regel dan uitzondering blijkt te zijn. Wij geven belanghebbers in overweging deze zegels in lauw water te laten liggen, totdat zij uit zichzelf loslaten.

De buitenlandse zegels zullen zo spoedig mogelijk na de verdeling der Indonesische zegels worden gedistribueerd.

Wij mochten reeds meerdere dankbetuigingen ontvangen voor de onlangs verzonden zegels, de welke dezerzijds zeer wordt gewaardeerd. *P.V.C.*

Slot: K. P. M. - Journaal

◇ De nieuw aangenomen 4e stm. K.P. C.A. Gramberg arriveerde in Djakarta met de Constellation op 16 Februari j.l.

◇ Gezagvoerder A.H. v.d. Belt vertrok op 17 Februari per vliegtuig voor gezinsscheidingsverlof naar Nederland.

◇ Met ingang van 1 Januari j.l. werd te Manokwari aangesteld als commissie-agent de heer P.P. Heidsieck ter vervanging van de helper M.A. Paiman.

◇ Adjunct-chef M.P. Koning van het agentschap Singapore arriveerde op 25 Februari j.l. met het m.s. *Waiwerang* te Tandjong Priok. De heer Koning werd geplaatst op de afdeling Vrachtzaken van het Hoofdkantoor.

◇ Met ingang van 1 Februari j.l. is het Preanger Administratie- en Incasso Kantoor, J.A.C. de Kock van Leeuwen & Co., te Bandoeng aangesteld als commissie-agentschap voor het boeken van passagiers.

◇ Empl J.F.H.W. Israel, van het ag. Palembang is op 24 Februari vertrokken per s.s. *van Swoll* voor overname van het ag. Singkawang.

◇ Empl J. Klerekoper is op 18 Februari per vliegtuig uit Nederland aangekomen en geplaatst op het agentschap Tandjong Priok.

◇ Empl Mevr. E. Langendijk is op 15 Februari in dienst gekomen en geplaatst op het passage-kantoor te Djakarta.

◇ Empl J.M. Roeffen is per vliegtuig uit Nederland aangekomen. Hij is geplaatst bij Cm. III-Ag/HK.

◇ Empl. P. N. van Veen is op 19 Februari per vliegtuig uit Nederland aangekomen. Hij vertrok op 25 Februari per *Baud.* naar het agentschap Medan.

Nieuwbouw te Soerabaia

Te Soerabaia is de bouw aanbesteed van een viertal woningen, welke in blokken van twee aan de Djambistraat zullen worden gezet.

Elk dezer woningen zal bevatten zit- en eetkamer van respectievelijk $\pm 4 \times 4.5$ m en 4×5 m, zo mede twee slaapkamers van $\pm 4 \times 4.5$ m, voorts goedang, keuken, bediendenkamer, badkamer etc. Het erf is ongeveer 16×25 m groot.

Verwacht wordt, dat deze woningen omstreeks Augustus a.s. zullen kunnen worden betrokken.



K. P. M. - op bezoek in Bogor

Zij kwam, zag, en - speelde gelijk

Op Zondag 5 Februari j.l. speelde de K.P.M.-Voetbalvereniging op uitnodiging van het Bogorse P.O.R.I.-bestuur en aangemoedigd door ongeveer veertig supporters een „friendly game” tegen een Bogors bondsselftal.

Men vertrok om 9 uur uit Djakarta en bereikte om ongeveer half elf het doel van de tocht, alwaar de K.P.M. door de voorzitter van de P.O.R.I. welkom werd geheten en men in de gelegenheid werd gesteld om zich in het zwembad in- zowel als uitwendig enigszins te verfrissen.

Na een gezamenlijk bezoek aan de beroemde Plantentuin zaten spelers en reserves aan een door het bestuur der P.O.R.I. aangeboden lunch, waarbij over en weer enige toepasselijke woorden werden gewisseld. Natuurlijk brak om twee uur 's middags de traditionele Bogorse stortregen los.

De wedstrijd

Om half vijf kwamen de spelers van beide elftallen in een miezerig regentje het in prima conditie zijnde veld op en overhandigde aanvoerder Juch namens de K.P.M. met enige woorden de aanvoerder van het Bogorse team een krans, waarna de voorzitter der P.O.R.I. dankte en de aftrap verrichtte. Van meet af aan, werd er zeer snel gespeeld, ondanks de gladheid van terrein en bal en het spel golfde dan ook met gevaar voor beide doelen op en neer totdat na een kwartier spelen Zomers een fout van de doelverdediger, die de gladde bal liet vallen, strafte met een fraai Zomers-doelpunt (0—1) met welke stand de rust inging.

Tweede helft

Direct na de hervatting moest Baudouin, die geblesseerd was geraakt, worden vervangen door O. Suhandi, wat geen versterking bleek te zijn. Gedurende deze periode kwam Bogor krachtig opzetten en onze achterhoede werd zodanig onder druk gezet, dat na tien minuten spelen keeper Van Santen voor de eerste maal moest zwichten voor een schot van de vrij voor doel gekomen P.O.R.I.-middenvoor (1—1).

De gastheren hadden echter niet lang plezier van dit doelpunt, want nog was het gejuich van het talrijke

publiek niet verstomd of Zomers had de bal reeds aan de andere kant in de veste gejaagd en de stand weer op 1—2 gebracht.

Even later had de K.P.M. pech, toen een „gloeiende kogel”, wéér van Zomers, tegen de binnenkant van de paal stuitte en recht in de handen van de onthutste keeper terecht kwam. Direct hierop kon Van Santen nog net ten koste van een hoekschop een doelpunt voorkomen na een bliksemsnelle doorbraak van de P.O.R.I.-linksbinnen. Toch moest de K.P.M.-keeper negen minuten voor het einde voor de tweede maal de bal uit het net halen, toen een harde schuiver in de benedenhoek hem te machtig bleek (2—2).

Met deze stand, Bogor in de aanval en de K.P.M. in de verdediging, kwam het einde van deze spannende, prima gespeelde en zeer sportieve ontmoeting in Bogor. Een wedstrijd, zoals we er meer zouden willen zien.

De competitie-wedstrijden

Sinds het laatste voetbalverslag in „de Uitlaat” speelden onze elftallen meestal met goed succes een aantal wedstrijden. Hieronder een kort overzicht van de prestaties en tegenslagen.

K.P.M. I won op het kante van A.I.O. met 3-2. Een slechte wedstrijd waarin onze ploeg voor het eerst onvolledig in het veld moest komen.

Weliswaar waren 5 reserves aangevoerd, doch 4 spelers zegden af en 2 bleven zonder kennisgeving weg. Begonnen werd dus met 10 man en na de rust viel nog een speler uit. Gelukkig moest de tegenpartij ook met 10 man spelen.

Ook in de volgende wedstrijd was ons eerste elftal nog hopeloos uit vorm, en waar de tegenstander, D.I.V.I. uitstekend speelde, werd vlot met 1-6 verloren. De enige goede K.P.M.-er was Piet Pool, die bij de idem zoveelste ontstentenis van de scheidsrechter maar weer zijn hoed uittrok en spelregelboekje opzette.

In de wedstrijd tegen „de Nederlanden van 1845” kwam het oude vuur weer enigszins terug, zodat deze wedstrijd met 6-1 werd gewonnen.

De plaats op de ranglijst is voor ons eerste elftal zeker niet slecht.

K.P.M. II won van DIVI met 1-0.

De veteranen bonden de strijd aan met de Politie en kwamen, na een aardige op en neer golvende strijd, tot een 3-3 gelijkspel.

Daarna werd een wedstrijd tegen het Departement van Scheepvaart gespeeld. De ambtenaren benutten de kans op revanche echter niet en gingen op het modderige Vios-veld met 9-5 ten onder.

M.

K. P. M. I - Kolff I: 0-1

K.P.M. verscheen met drie invallers.

Bij Kolff was het ploegverband beter dan bij ons. Reeds dadelijk werd door de tegenpartij aanval op aanval ondernomen en werd doelman Van Santen danig aan de tand gevoeld, waarbij hij niet te klagen had over te weinig medewerking van vrouwe Fortuna.

Al duurde het even voor de rust, voor Kolff het overwicht in een doelpunt kon uitdrukken door een fout in onze verdediging, waarvan de linksbinnen van Kolff de kbaar gebruik maakte (0-1).

Intussen zaten onze aanvallers ook niet stil, maar zij strandden op de zeer hechte Kolff-verdediging, die onze voorhoede volkomen in bedwang hield. Het kwam dan ook niet tot doelpunten. Mede door de onproductiviteit van de voorhoede der tegenpartij kwam geen verandering in de score. Overigens een welverdiende overwinning voor Kolff.

K. P. M. I - DIVI I: 3-0

Van het zo sterke DIVI-elftal, waartegen wij enige tijd geleden een smadelijke 6-1 nederlaag leden, bleek niet veel te zijn overgebleven.

Om te beginnen kon DIVI gedurende de eerste helft van de wedstrijd slechts 9 man in het veld brengen, waardoor de strijd wel ongelijk werd. DIVI werd dan ook direct in de verdediging gedrongen. De K.P.M.-ploeg maakte echter de fout om de tegenpartij geheel in te sluiten, waardoor het spel te kort werd gehouden en wij het de DIVI-verdediging mogelijk maakte om steeds met succes in te grijpen.

Rust: 0-0. Na de thee was DIVI voltallig, hetgeen uiteraard het spel ten goede kwam, doch praktisch geen verandering in de krachtsverhouding bracht. De K.P.M.-ers bleven sterk in de meerderheid maar konden hun spel echter niet ontplooiën hetgeen resulteerde in 3 doelpunten, waarvan de laatste 2, van Blitz en Ahmadi, van goed gehalte waren.

Jaarvergadering watersporters

De K.P.M.-Watersportvereniging zou haar jaarvergadering houden op Woensdag, 1 Maart. In het volgende nummer komen wij daarop terug

Voor het houden van deze jaarvergadering kreeg zij de beschikking over het schoollokaal bij het Logeergebouw. De heer Hogeveen zou voor zitjes, bediening e.d. zorgdragen.

De op dit ogenblik nog van kracht zijnde avondklok maakte het noodzakelijk het aanvangsuur op kwart over zeven te stellen.

De agenda vermeldde de volgende punten:

1e. Opening

2e. Notulen vorige jaarvergadering

Uitzending goed ontvangen

De K.P.M.-uitzending van de wereldomroep P.C.J. is op 1 Februari j.l. goed ontvangen aan boord van het m.s. *Waingapoe* en m.s. *Palopo*. Ook kwam bericht binnen van het m.s. *Van der Hagen*, dat zich die dag te Priok bevond. Mevr. Th. Anker, echtgenote van de hoofdwerktuigkundige, schreef, dat zij bericht had gekregen, dat „de uitzending van 1 Februari schitterend doorkwam en de stemmen van de kinderen zeer duidelijk waren”.

In het Logeergebouw van de K.P.M. aan de Molenvliet in Djakarta werd deze uitzending eveneens beluisterd door binnenzijnd K.P.M.-personeel. Naar aanleiding hiervan schreef de heer Roering, die enige tijd in Indonesië is: „Wij hebben de uitzending hier in het Logeergebouw uitstekend ontvangen. Ik had er hier meerdere bekendheid aan doen geven, zodat wij in vele kamers hebben geluisterd”.

3e. Verslag Kascommissie

4e. Decharge penningmeesteresse

5e. Benoeming nieuwe Kascommissie

6e. Bestuursverkiezing

7e. Bespreking van het plan „Indeling Vloot”

8e. Rondvraag.

Het bestuur heeft als kandidaat voor de functie van voorzitter gesteld de heer Manson (V.Z.), die ook voor de oorlog zitting had in het bestuur van de toenmalige K.P.M.-zeilclub.

Wat betreft het plan „Indeling Vloot” kan nog het volgende worden opgemerkt:

De praktijk heeft uitgewezen, dat het huidige systeem voor de toewijzing der boten onbevredigend werkt.

Indien men tijdens het weekeinde wil zeilen, dan moet dit voor Vrijdag n.m. worden opgegeven aan de secretaresse, opdat aan de hand van de binnengekomen opgaven een indeling kan worden gemaakt.

Velen geven zich te laat op, of vergeten dit geheel en gaan op goed geluk naar de Jachtclub, met als gevolg teurstelling en ontstemming, wanneer blijkt, dat de boten zijn uitgevaren of niet kunnen uitvaren wegens gebrek aan geoefende zeilers. Verder weet men op deze manier nooit met welke boot men zal zeilen en met wie.

Het bestuur neemt aan, dat deze onvolledigheid in de organisatie een van de redenen is, waarom ettelijke leden slechts sporadisch of in het geheel geen gebruik van de jachten maken. Met de „Indeling Vloot” wil zij daaraan een einde maken.

Slot:

Arbeidstoestanden in havens

meesten gaan er echter niet heen, hetzij uit innerlijke traagheid dan wel uit vrees, dat zij van voortgezette arbeid zouden kunnen worden uitgesloten, met als gevolg minder verdienen. Te Priok werden voor de oorlog alle havenarbeiders, die in de Unie-kampong waren opgenomen, medisch gekeurd voordat zij aan het werk mochten gaan. Dit is na de oorlog, wegens het grote verloop onder de arbeidskrachten, nog niet hervat. Wel beschikt de Unie-kampong thans over een goed geoutilleerd hospitaal met polikliniek, beide onder beheer van een eigen arts met staf.

Semarang heeft onlangs het lofwaardige initiatief genomen tot systematische bestrijding van de malaria onder de havenarbeiders. Regelmatig wordt er kinine verstrekt, sloten en afvoergoten worden bespoten en men organiseert verder (ter voorkoming van pest) geregeld klopjachten op ratten, terwijl het Hoofd van de Quarantaine-dienst controle uitoefent op de voedselbereiding.

Huisvesting

Tijdens het onderzoek in November/December 1948 moest worden geconstateerd, dat de huisvesting der arbeiders over het algemeen veel te wensen overlaet, en sedertdien is de toestand nog weinig gewijzigd, al zijn hier en daar reeds plannen tot verbetering beraamd. Met name in de twee grootste havenplaatsen op Java — Djakarta en Surabaia — is de toestand in dit opzicht bedroevend te noemen. Ook voor de werkgevers klemde derhalve de vraag, hoe aan de havenarbeiders betere accommodatie kon worden verschaft.

Een waardig antwoord is hierop in de loop van 1949 gegeven door het beheer van de Unie-kampong, waar een algehele vernieuwing en verbetering is doorgevoerd door een besteding van enkele miljoenen guldens. Thans zien rond 4800 havenarbeiders, van wie velen met hun gezinsleden, zich verzekerd van een goede huisvesting.

Een Vee combinatie wil thans nabij Priok eveneens een nieuw complex voor haar arbeiders optrekken, waarmee in 1950 een begin wordt gemaakt.

In Belawan is een nieuwe Unie-kampong in aanbouw (zij het in nog langzaam tempo), evenals te Makassar, waar de bouw vordert.

In de kleinere havenplaatsen heeft het huisvestingsprobleem voor de havenarbeiders lang niet die vormen aangenomen als in de grote centra. In ongunstige gevallen is thans samenwoning nodig van gezinnen, die voor de oorlog over een eigen woning beschikten.

Tripartite overleg

Plaatselijk wordt getracht om door onderling overleg de belangen der havenarbeiders te behartigen. Zo houdt te Menado een tripartite-commissie zich met deze arbeid bezig, te Priok een havencommissie. Incidenteel vloeien uit dergelijke besprekingen verbeteringen voor de werkers voort. In het algemeen blijkt de huidige grote labiliteit in de havenbedrijven een belemmering voor succes.

Bemiddeling

Bij voorkomende conflicten in de havenbedrijven wordt van werknemerszijde in toenemende mate de bemiddeling van de Arbeidsinspectie ingeroepen. Ook bij de werkgevers bestaat hiertoe meer en meer neiging. Een moeilijkheid is, dat de tussenkomst van de Arbeidsinspectie dikwijls te laat wordt gevraagd, zodat deze Dienst dan voor voldongen feiten komt te staan waarvan redres veelal niet geheel mogelijk is, terwijl een voortgaan op de ingeslagen weg niettemin een bedreiging van de arbeidsvrede inhoudt.

Uit „Sociaal Spectrum”

JUBILARISSEN IN MAART

25 jaar

1 Maart :

H. K. Helder	Hoofdemployé	Doorvoer/HK
N. van Joost	Beambte	Ag. Medan

3 Maart :

R. R. Pelenkahu	H. K.-1	PZ/WP/HK
-----------------	---------	----------

5 Maart :

Mej. M. Townsend	Hoofdtikkster	Tikkerij/HK
------------------	---------------	-------------

6 Maart :

H. Leeuwe	Gezagvoerder	m.s. De Eerens
-----------	--------------	----------------

13 Maart :

C. Hondsmark	Hoofdwtk.	m.s. Bandjermassin
--------------	-----------	--------------------

26 Maart :

A. Anker	Hoofdwtk.	s.s. v.d. Hagen
----------	-----------	-----------------