

Rapport over HUISVESTING

Al hebben wij er lange tijd niet over geschreven: het betekent niet, dat de huisvesting van het K.P.M.-personeel onze aandacht had verloren. Nu deze kwestie een belangrijk punt van bespreking heeft uitgemaakt op de recente Agenten-conferentie te Batavia, achten wij het ogenblik gekomen om ons nog eens tot de maatschappij-leiding te wenden met vragen omtrent de huidige situatie en nieuwe mogelijkheden van huisvesting, die eventueel geschapen zouden kunnen worden. Als gevolg van ons speuren naar inlichtingen van die aard, kunnen wij er —om te beginnen— hieronder een algemeen beeld van geven, hoe ons personeel in de voornaamste vertegenwoordigingen in de Archipel is gehuisvest en wat nog wordt ondernomen om hier en daar uitbreiding te geven aan de beschikbare accommodatie, voor zover de omstandigheden daartoe noodzaken (wat lang niet overal het geval blijkt te zijn).

Laten wij dan beginnen met te vermelden, dat de maatschappij-leiding het standpunt inneemt, dat de voorziening in huisvesting in eerste instantie een Overheidszaak is, een kwestie bovendien, waarin ook van de zijde van het personeel enig initiatief mag worden verwacht. Het is echter bepaald ook zo, dat de maatschappij doet, wat onder de omstandigheden mogelijk is, om mede te werken aan de oplossing —voor wat haar eigen personeel betreft— van een van de neteligste problemen in het na-oorlogse Indonesië. Zij doet in dit verband, wat in haar vermogen ligt. Zij is zich er tevens van bewust, dat —afgemeten naar de totale (absolute) behoefte aan huisvesting— dit misschien als onvoldoende zou kunnen worden gequalificeerd, doch dat —afgemeten naar de behoeften van het eigen personeel— zij heeft gedaan, wat in redelijkheid van haar mocht worden verwacht en in sommige gevallen zelfs meer.

De gehele situatie der K.P.M.-huisvesting is, zoals wij reeds zeiden, onlangs doorgepraat op de Agenten-conferentie te Batavia. Het leverde de volgende feiten en beelden op:

Medan

Het enige huis, dat de maatschappij daar voor de oorlog bezat, heeft zij terug gekregen en het wordt door enige gezinnen bewoond. De situatie is in Medan in het algemeen zodanig, dat er geen behoefte bestaat om meer woonruimte aan te trekken. Vestiging van varend personeel aldaar is nog niet acuut, omdat er nog geen z.g. „home“-lijnen zijn.

Makassar

Van Makassar kan zonder omhaal worden toegegeven, dat de toestand aldaar ongunstig is. Het inwonertal van de stad is sedert het einde van de oorlog van 80.000 tot bijna 200.000 gestegen. Als K.P.M.-centrum is Makassar uiteraard buitengewoon belangrijk. De maatschappij heeft er slechts 2 huizen in eigendom en in beheer. Beide zijn vol. Verder heeft zij 1 huis in huur, dat eveneens volledig wordt bewoond. Pogingen om meer plaats te krijgen voor ons personeel zijn tot dusverre met slechts weinig succes bekroond geworden. Men kan nu eenmaal van een kikker geen veren plukken.

Overigens is de maatschappij thans in onderhandeling over de aankoop van een pand met een groot erf. Mocht de koop daarvan doorgang vinden, dan ligt het in de bedoeling om pand en erf te gebruiken voor de bouw van wat we gemakshalve maar een „flat-gebouwtje“ zullen noemen. In ieder geval zal er dan iets van worden gemaakt, waarin weer een aantal K.P.M.-ers behoorlijk zullen kunnen worden ondergebracht.

Palembang

Daar bezaten wij voor de oorlog een kantoor met een bovenwoning, een agentenwoning en twee kleinere woningen. Van al deze eigendommen is echter slechts één van de twee kleinere

woningen te onzer beschikking. De rest is nog in gebruik bij de militaire autoriteiten.

Er is echter een kans, dat het kantoor plus de bovenwoning binnenkort zullen worden ontruimd, in welk geval er voorlopig —naar het oordeel van de agent— geen extra-voorzieningen nodig zullen zijn, aangezien het personeel elders op de plaats redelijke accommodatie geniet.

Semarang

Enige weken geleden heeft de maatschappij in Semarang twee huizen aangekocht, waarvan er een inmiddels wordt bewoond door onze agent. Het andere huis is, zoals dat tegenwoordig wel meer gaat met huizenbezit, nog niet beschikbaar, doch acuut is de kwestie nog niet, aangezien ook de rest van ons personeel goed is ondergebracht.

Pontianak

Daar heeft de maatschappij twee huizen in eigendom, die beide te harer beschikking staan en volledig worden bewoond door agent en personeel. De huisvesting-situatie voor ons personeel aldaar is voldoende.

Soerabaja

Ons percelen-bezit in de Krokodillenstad omvat 1 eigendoms-huis, 10 z.g. „instantie-huizen“ in huur ten behoeve van het personeel en naast het kantoor het z.g. „kleine logeergebouw“, waarin ook enige gezinnen permanent zijn ondergebracht.

De maatschappij is thans bezig met de inrichting van het z.g. „Ngemplak-complex“, een serie van 5 zeer verouderde en bouwvallige huizen, die echter volledig geres-taureerd en bewoonbaar zullen worden gemaakt teneinde huisvesting te scheppen voor 12 gezinnen, die elk dan minstens de beschikking zullen krijgen over een slaapkamer, een zitkamer en de noodzakelijke bijgebouwen. Een vleugel van het complex zal voorts

Vervolg: Rapport over HUISVESTING

worden gereserveerd voor „los-vaste” leden van ons personeel, mensen, die maar voor betrekkelijk korte tijd in Soerabaja zullen blijven.

Bij de verdeling van de accommodatie, die in het „Ngemplak-complex” ter beschikking zou komen, had de maatschappij de keuze tussen twee mogelijkheden, n.l. de percelen te verhakken in een aantal één-kamer-woningen (waarvoor men misschien wel 50 mensen onderdak zou hebben kunnen brengen) en de inrichting, zoals die thans gekozen (voor 12 gezinnen). De maatschappij is daarbij van het standpunt uitgegaan, dat het beter was om aan wat minder mensen redelijke huisvesting te bieden en hun tenminste het gevoel te geven, dat zij op zichzelf stonden, dan een geforceerde poging te doen om veel mensen te accommoderen, die het dan allen eigenlijk vrij povertjes zouden hebben.

Batavia en Priok

Dan komen we nu aan de zetel van ons bedrijf, waar de moeilijkheden ongetwijfeld het grootst zijn. Het maatschappij-bezit in de stad is totaal 18 huizen, waarvan er 14 volledig ter beschikking staan. Het verlies van de 4 huizen, die nog niet vrij zijn, wordt echter gecompenseerd door 5 „instantie-

huizen”, die de maatschappij zijn toegewezen. Verder heeft het personeel, dat in het ziekenhuis op Petamboeran werkzaam is, aldaar ook huisvesting. Op Priok heeft de chef van de Bewakingsdienst een eigen huis, terwijl de maatschappij-dokter samenwoont met de directeur van de „Unie”-kampong. Tenslotte is er het Logeergebouw op Molenvliet, dat plaats biedt aan 160 personen, doch waarin b.v. per 1 September j.l. 198 mensen vertoefden. Voor het lagere personeel is er verder het Logeergebouw op Tjikini.

In Batavia heeft de maatschappij dus huisvesting geboden aan enige honderdtallen leden van haar personeel en behoeft zij zich geen verwijten te laten aanleunen, dat zij in dit opzicht in gebreke zou zijn gebleven.

Niettemin is thans door de directie een plan aanbesteed tot uitbreiding van het Logeergebouw aan het Molenvliet, n.l. door op het terrein daarvan een 10-tal eengezins-woningen te doen optrekken, bestaande uit 2 kamers, voorgalerij en bergruimte. De bewoners van die eengezins-woningen zullen in de toekomst binnen het verband van het Logeergebouw leven, d.w.z. centraal eten en worden bediend. Aanvankelijk zouden de woningen in Maart gereedkomen, doch de directie heeft opdracht gegeven de bouw te versnellen en zij hoopt, dat de woningen ongeveer een maand eerder gereed zullen zijn, opdat zij in de loop van Februari a.s. in gebruik zullen kunnen worden genomen. Op deze wijze, zal een aanzienlijke verruiming van de huisvesting in Batavia worden verkregen.

*

Tot zover dit algemene beeld, waaruit ieder objectieve beoordelaar binnen het bedrijf nimmer de conclusie kan trekken, dat de maatschappij het er op het gebied van de huisvesting maar zo'n beetje bij heeft laten liggen.

Het is in verband met huisvestings-behoefte altijd gevaarlijk om met cijfers te komen, omdat men gauw geneigd zou zijn om hetgeen werd gedaan af te meten naar de 100% behoeften, die toch nooit geheel door de maatschappij zouden kunnen worden vervuld, in het verleden niet, nu al evenmin en in de toekomst zeker niet. Voor wie echter uit wat wij hierboven schreven nog niet tot de conclusie mocht zijn gekomen, dat hetgeen van maatschappij-wege werd gedaan in redelijke

Slot: Zie pag. 12

Borstbeeld M. C. KONING

Gelijk wij in het vorige nummer reeds meldten, vierde de Voorzitter van de Raad van Bestuur onze maatschappij, de heer M. C. Koning, op 14 September j.l. zijn 75e verjaardag.

Van verschillende zijden is de wens geuit om die dag, wat betreft het personeel der K.P.M., niet ongemerkt voorbij te laten gaan.

Gedachtenwisseling met de directeur in Nederland en met het bestuur van de Vereniging van oud-geëmployeerden der K.P.M. heeft geleid tot de vorming van het plan, om de heer Koning namens het gehele actief-dienende- en gepensioneerde personeel der maatschappij te verzoeken, zijn toestemming te willen verlenen tot het doen vervaardigen van een borstbeeld. Afgietsels in brons zullen worden geplaatst in het Hoofdkantoor te Batavia.

Hoewel de heer Koning de viering van zijn 75e verjaardag wenste te beschouwen als een „familie-feest” en er derhalve geen ruchtbaarheid aan wilde geven, heeft de directie toch gemeend, dat er alle aanleiding bestond om de heer Koning — die in zijn veeljarige loopbaan bij de K.P.M. zoveel ten bate van de maatschappij en van het personeel tot stand hielp brengen — op de 14e September de gelukwensen van het gehele actief-dienende- en gepensioneerde personeel over te brengen. Dit geschiedde op de wijze, waarvan wij in no. 18 van „de Uitlaat” melding maakten. Tevens werd bij die gelegenheid de heer Koning mededeling gedaan van het gerijpte plan.

Met de directie twijfelen wij er niet aan, of genoemd plan zal de instemming van het gehele personeel hebben en wij verwachten, dat die instemming dan ook zal blijken uit de bedragen, die zullen worden ingetekend op een lijst, die binnenkort zal circuleren, ten behoeve van de vervaardiging van het borstbeeld.

Dit is no. 19 - derde jaargang van

DE UITLAAT

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

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

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

Aan de Redactie van

„De Uitlaat”,
p/a K.P.M.,
BATAVIA-C.

In dit nummer:

Rapport over huisvesting

Gibraltar-tunnel?

Op zoek naar Noach's Ark.

Kantoor voetbal.

De scheepsbouwers der gehele wereld zinnen algemeen op steeds grotere en nog meer luxueuze modellen. Onder hen is echter één uitzondering. Hij heet Frederick Avery, is Engelsman van geboorte en werkt in Amerika, als ontwerper van modellen, verbonden aan het museum van de U. S. Naval Academy. En waarom is hij een uitzondering? Niet, omdat hij alleen maar modellen maakt, maar omdat hij voornemens is om een getrouwe kopy te vervaardigen van het meest bekende vaartuig uit de geschiedenis der Mensheid: de Ark van Noach.

Avery gaat mee op een expeditie die ten doel heeft, om de overblijfselen van de Ark te vinden. Men veronderstelt, dat deze zich bevinden in het ijs op de top van de Ararat-Berg in Turkije.

Oude droom

Het vinden van de Ark — en daarmee het bewijzen van de juistheid van het Oude Testament — is al lang een droom geweest van de z.g. „fundamentalisten”, die geloven in de letterlijke onfeilbaarheid van de Heilige Schrift.

Bijzonderheden over deze expeditie zijn al even geheim als die over de Ark zelf. Het is echter bekend, dat een zekere dr. Aaron Jacob Smith, deken van een volksschool-met-de-bijbel te Greensboro in North-Carolina (U.S.A.) het initiatief tot de expeditie heeft genomen. Deze dr. Smith gelooft, dat de droom der „fundamentalisten” nu bewaarheid kan worden. Hij schreef tezamen met de missionaris Gail Fletcher — die lange tijd in India werkzaam was — het boek „The Amazing Discovery of Noah's Ark”, waarvan de inhoud is gebaseerd op oude geschriften en mededelingen van vliegeniers, omtrent de overblijfselen van iets, dat zij zagen op de ruim 5.000 meter hoge top van de Ararat-Berg. De expeditie is dus vooral religieus van betekenis en de modellenbouwer Avery gaat slechts mee als „nautisch adviseur”.

Vergunning verleend

Dr. Smith heeft van de Turkse regering vergunning gekregen om een expeditie te doen ondernemen naar de Ararat-Berg, die 10 maanden van het jaar onder het ijs zit. Augustus en September zijn de enige maanden, waarin het ietwat dooit. De taak van Avery zal zijn om de overblijfselen, die men op de berg hoopt aan te treffen, te vergelijken met de beschrijving, die van de Ark in de Bijbels is gegeven. Die beschrijving — in Genesis VI 14:16 — is vrij nauwkeurig en luidt als volgt:

„Maak U een ark van pijnboomhout in vakken verdeeld en bestrijk die van buiten met pek. Gij zult ze aldus maken: 300 ellen hare lengte en 50 ellen hare breedte en 30 ellen hare hoogte; een venster zult Gij boven in de ark maken en aan hare zijden een deur aanbrenge; en Gij zult ze maken met een onderste, een middelste en een bovenste verdieping”.

Als men de meest gebruikelijke maat van de el neemt — 69 cm — komt men aan een lengte van 207 meter, een breedte van 35 meter en een hoogte van 20 meter, wat voor een modellenbouwer genoeg zou moeten zijn om zijn eigen conceptie van het schip te geven.

Meer bewijsmateriaal

Maar er is meer bewijsmateriaal voor dr. Smith en de zijnen, dat welbekend is aan Bijbel-onderzoekers. Al eeuwen lang hebben onderzoekers van het Armenische Plateau verhalen verteld over een enorm schip, hoog op de hellingen van de Ararat-Berg. In 1883 meldde een Turkse expeditie, dat zij een grote houten vorm had gezien. In de 90-er jaren beweerde aartsdeken Nouri van de Nestoriaanse Kerk, dat hij de berg had beklommen en de Ark had gezien. Van meer recente datum is de verklaring van een Russische vlieger, die over de Kaukasus had gevlogen, dat hij een grote houten boot op de Ararat-berg had gezien. Die had tengevolgde, dat een vliegenier van de Tsaristische luchtmacht, Vladimir Roskovitsky (thans in Amerika vertoevend) zich plotseling ook herinnerde, dat hij tijdens een proefvlucht gedurende de 1e Wereldoorlog iets dergelijks had gezien. Volgens hem zond de regering van de Tsaar zelfs twee compagnieën soldaten op een berg-expeditie. Zij berichtten de vondst van een schip ter grootte van een slagschip. In dat schip waren honderden kamers en kooien met ijzeren tralies. Het was gebouwd van oleander-hout, dat nimmer rot, en al het houtwerk was beschilderd met een verf, die op schellak geleek. In verband met de Bolsjewistische revolutie, zo zeide Roskovitsky werd dit bewijsmateriaal nimmer gepubliceerd.

Doch een Turkse officier meldde kortgeleden aan de Britse ambassade te Ankara, dat hij de Ararat-Berg had beklommen en geen Ark had gevonden, maar voor de „fundamentalisten” bewijst dit helemaal niets. De top van de berg is groot, zo zeggen zij.

Verschillende versies

Een van de grootste folkloristische verhalen ter wereld, dat van de Arke Noachs, is ook te vinden in Babylonische en Mohammedaanse tradities. Het Babylonische verhaal gebruikt bijna dezelfde woorden als de Bijbel en vertelt, hoe de Ark werd gebouwd, de zondvloed overleefde en aan de grond liep op een berg. Utnapishtim (de Noach uit dit verhaal) zond drie vogels uit om zijn „positie” te melden.

In de meer kleurrijke Koran-versie — de commentaren van Al-Baidawi — wordt verteld, hoe in de ark mannen en vrouwen aparte verblijven hadden. Er kwamen twee dieren uit, die er nooit in waren gegaan. Het ene was het varken, geproduceerd door de olifant om vuilresten op te ruimen, het andere de kat, geproduceerd door de leeuwen om de ratten-plaag tegen te kunnen gaan.

Maar de goede Mohammedanen verschillen in twee opzichten van mening met de „fundamentalistische” Christenen. Zij geloven, dat de Ark strandde op de Al Judi-Berg in Armenie (en daar 1.200 jaren geleden nog was) en dat de wateren van de zondvloed heet waren en golfd en uit de oven van een oude vrouw, Zala Cufa genaamd.

Dr. Smith zelf niet mee

Dr. Smith, voor wie dit punten van onderschikt belang zijn, zal zelf niet met de expeditie meegaan. Hij is 70 jaar oud en doof. Indien de expeditie de ark op de Ararat-Berg kan vinden, zullen de „fundamentalisten” in het gelijk zijn gesteld. De Ark zal dan worden gefotografeerd en rustig worden gelaten, waar zij is. Als zij er niet is, zal er nog geen steen door de ruit zijn. Dan blijft altijd nog de mogelijkheid, dat zij ergens anders ligt, gelijk het Engelse magazine „News Review” opmerkte.

Avery

Avery, de nautische man, is 50 jaren oud. Al drie jaren neemt hij deel aan de voorbereidingen tot deze expeditie. Als de Ark inderdaad wordt gevonden, zal hij er een getrouwe copie van kunnen maken. Avery heeft zijn hele leven lang modellen van schepen gebouwd, al sinds hij een kleine jongen was in Sunderland, aan de Noord-Oostkust van Engeland. Hij heeft 20 jaren lang gewerkt voor een scheepsbouw-firma in New York. Daarna werkte hij voor twee rijke verzamelaars van scheepsmodellen, tot de U.S. Naval Academy hem in 1938 tot modellen-maker aanstelde.

De Ark, symbool van de Vrede, heeft al heel wat onenigheid op deze wereld veroorzaakt. Misschien wordt daaraan door de expeditie nu voorgoed een einde gemaakt.

Gibraltar-tunnel?

Serieuze plannen ontworpen

Terwijl er nog steeds wordt gepraat over een Kanaaltunnel, komt Spanje met een héél ander project voor de dag: een onderzeese verbinding tussen Gibraltar en Tanger!

Sedert het einde van de oorlog heeft men weer het oude plan opgevat, om door middel van een tunnel onder het Kanaal een directe wegverbinding tussen Frankrijk en Engeland tot stand te brengen. Drie maanden geleden werden hierover te Parijs voorlopige besprekingen gevoerd, terwijl drie Britse geleerden al per duikboot onderzoeken verrichtten, inzake de gesteldheid van de zeebodem in het Kanaal.

De Spaanse tunnel

Minder bekend is echter, dat er eveneens serieuze plannen bestaan om door middel van een tunnel onder de zee-engte van Gibraltar een directe verbinding tussen Zuidwest-Europa en Noordwest-Afrika te verwezenlijken. Dit plan is zeer wel uitvoerbaar, terwijl de bouw van deze tunnel niet meer zou kosten dan de bouw van twee slagschepen van elk 45.000 ton, aangezien de Straat van Gibraltar maar 15 km breed en niet dieper dan 500 m is. Ofschoon dit Gibraltar-tunnelplan niet zo oud is als dat van de Kanaaltunnel, dateert het toch ook niet van gisteren. Het eerst werd het opgevat door de Franse ingenieur Berlier, die de métro-verbinding onder de Seine door, tussen de Parijse métrostations Concorde en Chambre des Députés bouwde. In 1897 ontwierp Berlier een 42 km lange tunnelverbinding op 400 meter diepte tussen de Baai van Valdenaqueros op Spaanse bodem en de stad Tanger in Marokko.

Vele projecten

Later hebben nog vier Spaanse technici en een Franse ingenieur overeenkomstige projecten voor een Gibraltar-tunnel ontworpen. Om niet te spreken van Gallego Herera's fantastische ontwerp voor een in het water zwevende tunnelverbinding, een soort reusachtige slang met een breedte van 26 m bij een hoogte van 18½ m, die op een bepaalde hoogte onder water zwevende moest worden gehouden door middel van een groot aantal ankerkettingen. Dit was overigens een ontwerp, waarbij

de maker geen rekening schijnt te hebben gehouden met de krachtige zee-stromingen van de Atlantische Oceaan naar de Middellandse Zee.

Serieus opgevat

Eerst in 1927 vond de idee van het boren van een tunnel onder de Straat van Gibraltar een serieuze voorstander en bijveraar in de persoon van de Spaanse overste Pedro Jevenois, die in 1928 — daartoe financieel in staat gesteld door de Spaanse staatsman Primo de Rivera — een voorlopig maar desondanks zeer uitvoerig ontwerp voor de aanleg van zo'n tunnel maakte.

Sedertdien heeft Jevenois een uitermate grondig onderzoek ingesteld naar het werkelijke verloop van het bodemprofiel der zee-engte ter plaatste waar de tunnel zou moeten komen en tevens naar de aard van de verschillende bodemlagen, waar men doorheen zou dienen te boren.

Bij zijn tot op een diepte van 400 m doorgevoerde bodemonderzoekingen te Tarifa in Spanje en aan de Afrikaanse kust bij Tanger ontdekte Jevenois het bestaan van een zeer dikke laag mergelsteen aan beide zijden der zee-engte. Het was toen zaak na te gaan, of deze als basis voor de te boren tunnel zo geschikte mergellaag zich ook onder water tussen het Spaanse en het Afrikaanse gebied voortzette. Jevenois heeft dit gedaan volgens de merkwaardige methode der z.g. „kunstmatige aardchokken” (welker omschrijving hier te ver zou voeren) en daarbij zodanige resultaten verkregen, dat het boren van de Gibraltar-tunnel alleszins mogelijk lijkt.

Uitvoerbaar

De parallel lopende tunnelgaten resp. voor het op- en afgaand verkeer, zouden door een onderzeese bodemkam moeten worden geboord, die als een drempel onder de zee-engte van Spanje naar Afrika verloopt en aan weerszijden daarvan zeediepten van 700 m en zelfs nog veel meer werden gemeten.

Daar deze bodemkam of drempel geen rechtlijnig verloop heeft, zou de tunnel iets langer worden en een lengte krijgen van rond 37 km bij een grootste diepte van 450 m (waarvan 33 m onder de zeebodem). Ter vergelijking diene, dat de Kanaaltunnel 53 km lengte zou krijgen bij een diepte van 105 m onder de bodem van de Noordzee.

Nederland en het Marshall-plan

Ons land heeft, als scheepsbouw land, behoefte aan staal, zowel voor de eigen scheepsbouw als voor de export van producten onzer scheepsbouwindustrie. Nederland heeft geen behoefte aan „Liberty”-schepen uit de Amerikaanse surplus-voorraad, omdat de „Liberty's” voor de lijndiensten ongeschikt zijn. Dit is de mening van de directeur-generaal van Scheepvaart, mr. J. J. Oyeveaar, weergegeven in „Economische en Statistische Berichten”.

Er is in Amerika een stroming, die er de voorkeur aan geeft om aan Europa bestaande schepen uit de surplus-voorraad af te staan, liever dan het schaarse materiaal (hout en staal) voor de kwaliteitschepen, die op de duur de Amerikaanse scheepvaart zullen beconcurreren.

Beknotting van onze natuurlijke economische activiteit kan echter niet de bedoeling van het Marshall-plan liggen, zo merkte mr. Oyeveaar op en hij hoopt, dat het alternatief: staal of Liberty's niet zal worden gesteld, evenmin als koppelverkoop van staal, met deze schepen.

Voor kolenvervoer heeft Nederland in 1946 gecharterd 228 „dollar-schepen” voor 22 miljoen dollar-deviezen en in 1947 276 voor 30 miljoen dollar. Zou hier hulp worden geboden, dan komt er een einde aan deze belangrijke dollaruitgaven.

Drie mogelijkheden

Er zijn drie mogelijkheden in welke vorm die hulp zou kunnen geschieden.

Vooreerst zouden de schepen — als thans — van Amerikaanse exploitanten kunnen worden gecharterd, die van de Amerikaanse regering dollarvrachten ontvangen, terwijl ons land hier in guldens betaalt.

Een tweede mogelijkheid zou kunnen zijn, dat de Ver. Staten een aantal „Liberty's” in eigendom afstaan (op nader te bepalen voorwaarden onder het Marshall-plan) waarbij dan voor de dollar-exploitatiekosten een regeling zou worden getroffen.

Op de derde plaats zouden de Ver. Staten de „Liberty”-schepen als „naakt schip” aan ons kunnen verhuren. De exploitatiekosten zouden kunnen worden verrekend volgens nader onder het Marshall-plan vast te stellen voorwaarden, maar waarbij het voornaamste deel der exploitatiekosten (gages e.d.) in ieder geval in guldens zou zijn verschuldigd.

Men zal moeten afwachten op welke wijze deze hulp vorm krijgt.

Uit: C.K.O.-Mededelingenblad.

Voetballende K.P.M.-ers

Eerste competitie-wedstrijden

Dank zij de voortvarendheid van het huidige bestuur van de Bata-viase Kantoor Voetbalbond werd onlangs deze vooroorlogse organisatie weer opgericht. Dat hiermede in een behoefte werd voorzien, bleek wel uit het feit, dat terstond de voetballiefhebbers van 24 maatschappijen en overheidsdiensten hier ter stede zich in organisatorisch bij de B.K.V.B. aansloten met het doel elkander's krachten op de voetbalvelden te meten.

K. P. M. schrijft in

Ook bij de voetballers onder het K.P.M.-personeel bleek voldoende animo tot deelname te bestaan met het gevolg, dat spoedig het nodige werd verricht, opdat de K.P.M.-ers die tenslotte ook op het gebied van de sport een goede naam moeten hoog houden als van ouds weer op het voetbalveld vertegenwoordigd zouden kunnen zijn. Dit werd mogelijk gemaakt door het beschikbaar stellen van een renteloos voorschot door de directie voor aanschaffing van materiaal, kleding etc.

Proef-competitie

Teneinde een idee te krijgen van de sterkte der deelnemende ploegen heeft het B.K.V.B.-bestuur besloten om eerst een proef-competitie te doen houden, welke intussen is begonnen. De clubs zijn daartoe verdeeld in 3 groepen van acht. Na afloop van deze halve compe-

titie zal aan de hand van de verkregen ranglijsten de definitieve samenstelling der toekomstige afdelingen plaats hebben.

Het K.P.M.-team nu is in één groep ondergebracht met Unilever, Immigratiedienst, S.M. „Nederland”, Kolff, Geowehry, Factory en Economische Zaken. De tweede groep bestaat uit: Ned. Ind. Gas Mij., Jacobson van den Berg, Javasche Bank, Ned. Ind. Escompto, Kian Gwan, N.I.H.B., S.S., Politie. De derde uit: A.I.O., Internatio, Gemeente Zaken, Borsumij, Harmsen Verwey Dunlop, B.P.M., Nillmij 1845, Java Staal.

In verband met het feit, dat niet over voldoende velden kan worden beschikt, kan voorlopig door elke vereniging slechts met één elftal worden deelgenomen. Het ligt echter in de bedoeling, om na de definitieve indeling t.z.t. ook eventuele reserve-elftallen in te passen.

K. P. M. slaat S. M. N. en E. Z.

Op Maandag 20 September j.l. had op het Koningsplein-Zuid de eerste ontmoeting van het K.P.M.-team plaats en wel tegen het vertegenwoordigende elftal van de S.M. „Nederland”.

Onder de belangstellenden, die voor deze eerste wedstrijd in grote getale en van hoog tot laag waren opgekomen —ook van S.M.N.-zijde— bevond zich menig „oudstrijder”, zoals de heren Harinck, de Koe, Rabé en Pesch, die in vroeger jaren de K.P.M.-kleuren met ere hebben verdedigd. Voorts waren aanwezig de heren Post en Ter Braake en nog vele anderen, terwijl ook enige dames van het Hoofdkantoor van hun belangstelling blijk gaven.

Het K.P.M.-team kwam in de volgende opstelling in het veld:

E. F. H. van Santen (Cm III)		
J. Mangindaan (Priok)	H. F. Meeng (Priok)	
F. V. Scheefhals (Cm III)	R. H. Ahmadi (Cm III)	W. Ch. Sahulata (Cm III)
F. A. Smith (Priok)	Arifin (Tikkerij)	
A. Blitz (CD)	E. F. Jüch (Cm III)	C. Tumengkol (Cm III)

Het was van beide kanten een vlot en fair gespeelde wedstrijd, die door onze jongens met 1—0 werd gewonnen, hetgeen inderdaad een goed resultaat

was tegen de sterke S.M.N.-ploeg. Na \pm 10 minuten spelen in de eerste helft wist Jüch, uit een goede pass van Tumengkol, te scoren (1—0). Ging de strijd voor de rust vrij gelijk op, na de pauze werd practisch alleen op de S.M.N.-helft gespeeld. Dat de „Nederland”-heren niet met een grotere nederlaag naar huis moesten, dankten zij aan hun solide achterhoede, waarin onze aanvallers steeds weer hun meerdere moesten erkennen.

De wedstrijd werd, bij afwezigheid van de scheidsrechter, geleid door de heer S. C. Boss (Inkoop- en Magazijn-dienst).

Op Woensdag 29 September kwam de K.P.M.-ploeg uit tegen die van het departement van Economische Zaken. Hij won opnieuw, met 3—2.

Het programma voor de komende weken, ziet er voor de K.P.M. als volgt uit:

6 Oct. tegen het elftal van de Factory, terrein Kebon Sirih, 13 Oct. tegen dat van Unilever op het Koningsplein Zuid.

Reyniersz te water

Op 16 Juli j.l. gleed het motorvracht- en passagiersschip Reyniersz van een van de hellingen bij de N.V. C. Van der Giessen & Zonen's Scheepswerven te Krimpen a/d IJssel te water. De Reyniersz is het eerste van een serie van 4 schepen, waarvan er op de werven van Van der Giessen en Wilton-Feijenoord elk een tweetal in aanbouw zijn voor rekening van onze maatschappij.

De doopplechtigheid van het nieuwe schip werd verricht door mevr. L. A. Backer-Esser, echtgenote van jhr. I. H. A. Backer, directeur der K.P.M. in Nederland.

Feest op de Ruys

75 Hollandse kinderen, leerlingen van de Hollandse school in Singapore, zijn op 6 September j.l. de gast geweest van de K.J.C.P.L. aan boord van de Ruys, die op die dag in Singapore was.

Voor de lunch zongen de kinderen vaderlandse liederen onder leiding van mevr. de Boer, hoofd van de Hollandse school. De meisjes droegen oranje, de jongens rood-wit-blauwe feestmutsen. Zij maakten een rondgang over het schip en werden toegesproken door gezagvoerder Koning. De waarnemend consul-generaal der Nederlanden, de heer Haverkorn van Rijsewijk en zijn echtgenote, evenals de K.P.M.-agent te Singapore, de heer Meyer en zijn vrouw, namen aan de lunch deel, die een groot feest werd.

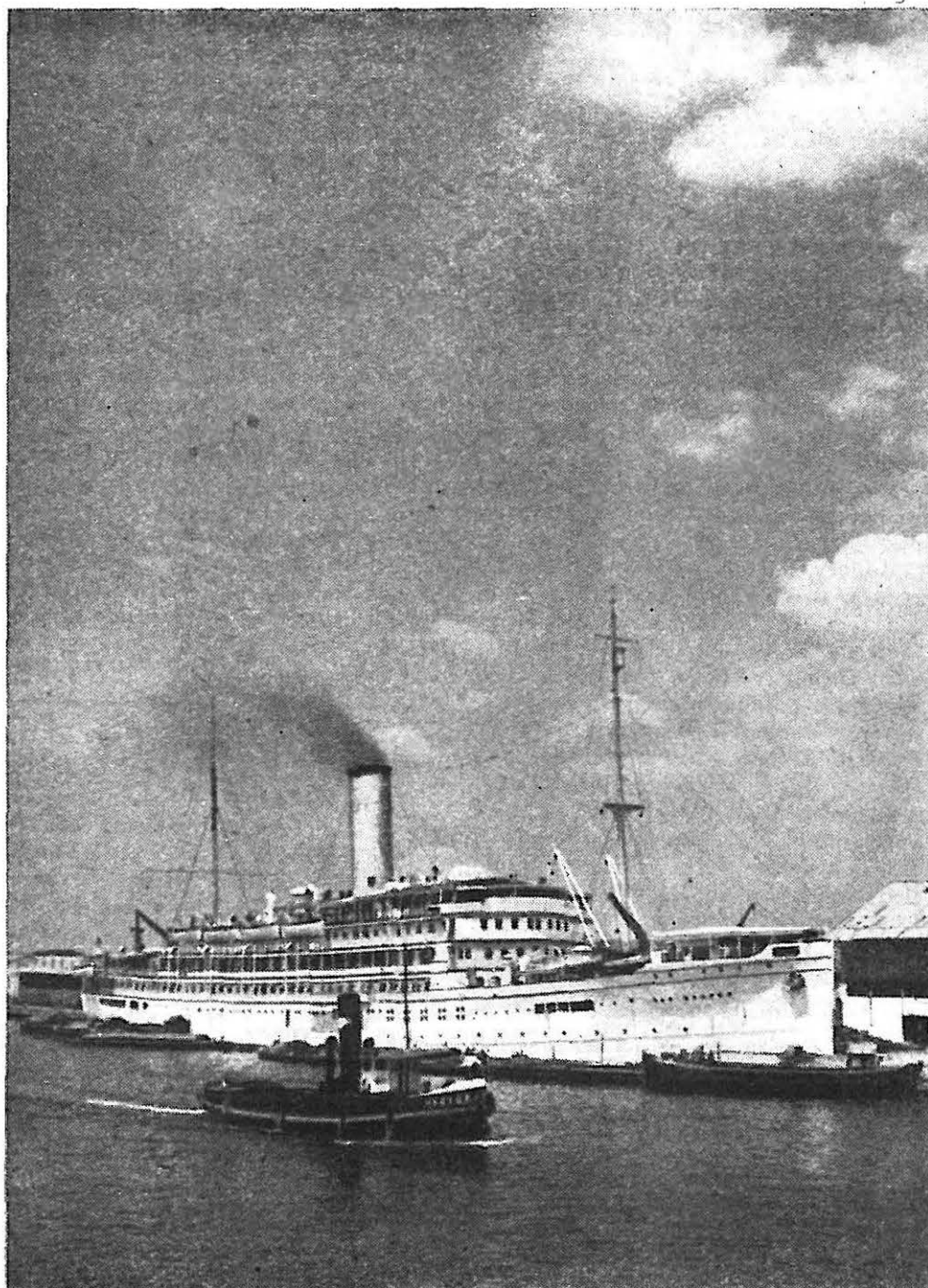
STUURMAN SIEGERS GEHULDIGD

Op 15 September j.l., 's morgens te kwart voor twaalf, had een kleine plechtigheid plaats aan boord van het m.s. Toba, varende tussen Soerabaia en Bandjermasin.

De gehele bemanning stond aangeschoten op het achterdek. Gezagvoerder de Best reikte met enige toepasselijke woorden in het Indonesisch zowel als in het Nederlands de Kleine Zilveren Ster van Trouw en Verdienste uit aan de stuurman lokaal-vaart D. P. A. Siegers, die deze onderscheiding na 31 jaren trouwe dienst zeker heeft verdiend.

De gedecoreerde werd door allen gelukgewenst.

Nadat in de 1e-klasse-salon de gedecoreerde was toegedronken door de officieren, werd door de onder-officieren op het achterschip het feest nog korte tijd voortgezet, waarna iedereen weer aan het werk ging.



1

OVER IN B

2



3



Bij de foto's

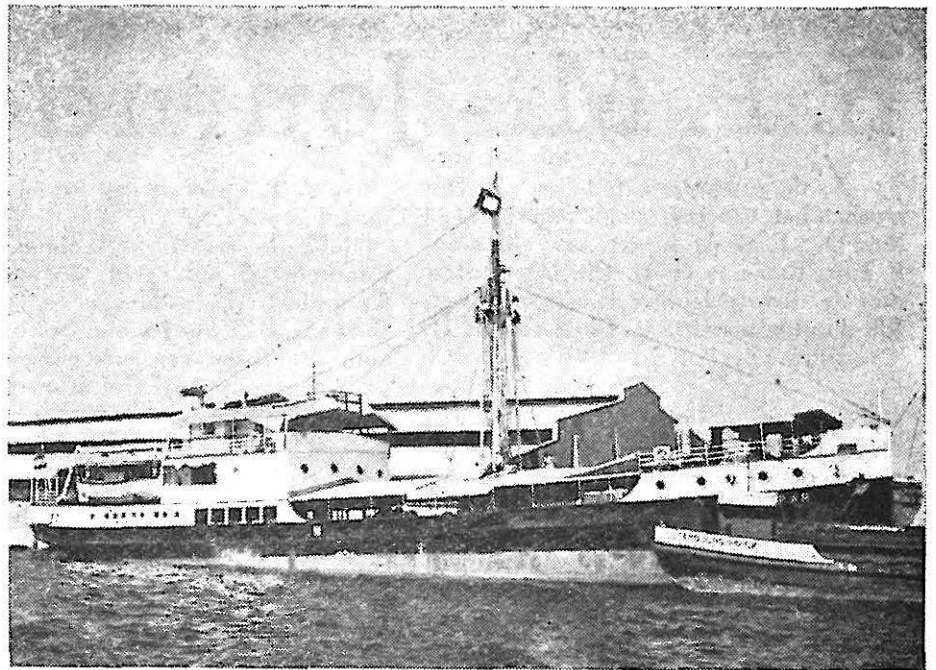
- 1) Het vlaggeschip der maatschappij, het s.s. *Plancius* wordt gereed gemaakt voor de volgende reis op de Priok—Belawan-Deli—Singapore—Muntok—Priok lijn.
- 2) Een terugblik op de afgelopen feestdagen. Ter gelegenheid van de onderscheiding van hoofdklerk Tanda, liet het gehele personeel van het agentschap Samarinda zich fotograferen.
- 3) Sabang in feesttooi. Een foto van het personeel en van het gebouw van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”, die in Sabang optreedt als agente der K.P.M.
- 4) De hernieuwde *Kampar* klaar voor vertrek. Het schip werd geheel omgebouwd gedurende de laatste maanden.
- 5) Het K.P.M.-elftal, dat beide wedstrijden die het sinds zijn oprichting speelde wist te winnen.
- 6) Een spannend moment in de wedstrijd tussen het K.P.M.-elftal en een ploeg van de S.M.N. te Batavia.

RZICHT BEELD

*



4



5



6



K. P. M. - Journaal

—Na de terugkeer van de heer H. Harinck, chef Cm/H.K., zijn van 13 September j.l. af de heren A. Veldboom, F. J. R. Ceuleers en H. Ch. Hart belast met de directe leiding van respectievelijk de afdelingen Cml, CmII en CmIII.

—Op 9 September j.l. had in het stadskantoor van ons agentschap te Soerabaia de uitreiking plaats van een drietal onderscheidingen, die aan leden van ons agentschapspersoneel waren toegekend ter gelegenheid van de 68e verjaardag van Prinses Wilhelmina der Nederlanden. De gedecoreerden waren de heren W. E. Latuperissa (Eq.) en Hadji Anang (Uitgaande Lading), die beiden de Kleine Zilveren Ster voor Trouw en Verdienste kregen en de heer Abdoelgani (Uitgaande Lading), die werd begiftigd met de Bronzen Ster voor Trouw en Verdienste.

Onze agent, de heer Van Doggenaar sprak in aanwezigheid van het gehele personeel de gedecoreerden als volgt toe: „Dertig jaren en meer hebt U dezelfde maatschappij gediend. Bij de K.P.M., zoals elders, wordt nog weleens gemopperd en blijven, niettegenstaande de goede verzorging, die de maatschappij biedt, nog veel wensen over. Eén ding staat echter vast en dat is, dat men als dienaar van de K.P.M. zich gevoelt als te behoren tot de grote familie, die onze maatschappij vormt. Het is een feit, dat dit gevoel vanzelf meebrengt het dienen van de belangen der maatschappij, omdat men beseft, dat men daarmede ook zijn eigen belangen dient. Zo is het steeds geweest tijdens de 50 jaren, gedurende welke de maatschappij heeft bestaan en zo zal het in de toekomst ook zijn, wanneer deze tussenperiode van ontwrichting voorbij is en de oude beproefde maatstaven zijn teruggevonden”.

Nadat de heer Van Doggenaar de gedecoreerden namens de Raad van Bestuur, de directie in Nederland, de directie in Indië en het gehele personeel van harte had gelukgewenst, reikte mevrouw van Doggenaar de onderscheidingen uit.

De heren Latuperissa en Hadji Anang vertolkten in enige welgekozen woorden hun gevoelens en verzochten de agent hun dank te willen overbrengen aan de directies en de Indische regering. Een der gedecoreerden sprak nog de hoop uit, dat vele jongeren de K.P.M. trouw zullen blijven dienen, opdat ook zij te zijner tijd deze onderscheiding zullen verdienen.

Na de toespraken was er gelegenheid tot felicitaties.

Rest ons nog te vermelden, dat de waarnemend sub-agent, de heer A. H. Knoppin, de rede van de heer Van Doggenaar in het Indonesisch vertaalde voor die leden van ons personeel, die de Nederlandse taal niet of onvoldoende machtig waren.

—Hoofdwtk. H. van Lent is op 12 dezer per vliegtuig voor gezinsscheidingsverlof naar Nederland vertrokken.

—Aan de 5e wtk. S. Leenstra is m.i.v. 12 dezer op eigen verzoek eervol ontslag uit de dienst onzer maatschappij verleend. Hij vertrok op 6 dezer met de *Willem Ruys* naar Nederland.

—Hfdwtk. R. J. Wynia, 2e wtk. J. Dikstaal en de 3e wtkn. H. Hillebrandt en J. K. Nijdam zijn op 21 Augustus j.l. aan boord van de nieuwe *Kaloeke* dienstdoend van E.V. naar Indië vertrokken. Aan boord van hetzelfde schip —het zevende van de *Kalasse*— zijn de leerling-wtkn. H. A. Buermann, J. Moora, B. Bronsvort, L. J. Warbeek, A. C. Koning en G. B. Edwards van Muyen geplaatst.

—Met het m.s. *Willem Ruys*, dat op 6 September j.l. van Tandjong Priok naar Nederland vertrok, reisden behalve degenen, wiens vertrek wij in het vorige nummer van „de Uitlaat” reeds meldten, nog de volgende leden van ons personeel: dienstchef J. van Lier (oud-agent Makassar, vergezeld van zijn echtgenote, de bekende zangeres Hans Gruys), adjunct-chef C. J. B. Oudsteyn, dr. C. A. Adamse (Med. Dienst), (vergezeld van zijn echtgenote) en hoofdwtk. P. Wessels. Voorts employé G. J. Koper (vergezeld van vrouw en zoon), hoofdemployé H. H. Oosterbaan met zijn gezin, employé J. C. Seegers, en de leerling-stuurlieden H. W. G. Kuster, C. v. d. Brink, J. van Broekhoven, H. A. van Tilburg, T. C. Planken, A. P. Kroon, H. A. Brandt, J. A. C. Berting en K. Holwerda. Voorts de verpleger J. Brouwer.

—De hfdwtkn. W. Hartman, F. P. van der Laan en J. A. Walrave vertrokken resp. op 18, 31 en 31 Augustus j.l. per „Constellation” naar Nederland, om een drietal onzer in aanbouw zijnde schepen naar Indië uit te brengen.

—Hfdwtk. P. Wessels vertrok op 11 September j.l. met de *Willem Ruys* naar Nederland, om aldaar zijn resterend E.V. te verbrengen. Na afloop van zijn verlof, zal ook hij een van de nieuwe schepen voor onze maatschappij helpen uitbrengen.

—Aan hfdwtk. J. van den Berg werd, na genoten E.V., op 30 September j.l. in Holland eervol ontslag verleend onder toekenning van vervroegd pensioen.

—Op 12 Augustus j.l. slaagde de leerling-motordrijver J. Sihasale te Makassar voor het diploma motordrijver en werd op die datum aangesteld in deze functie.

—Motordrijver R. Manaboeng werd met ingang van 1 Sept. j.l. op eigen verzoek ontslagen.

—Machine-motordrijver M. Sapulging op 5 Sept. j.l. met binnenlands verlof, dat hij in Ambon en Menado zal doorbrengen.

—Machine-motordrijver G. Sumual vertrok op 16 Sept. j.l. met de *Kasimbar* naar Menado, waar hem na aankomst binnenlands verlof werd verleend.

—Op 15 Sept. j.l. werd J. G. Pieters in dienst genomen als leerling-motordrijver.

—De état-major van de *Kalabahi*, bestond —wat betreft de nautici— uit W. H. Frentz, gezagvoerder; P. H. Zweers, tijd. 1e stm.; E. Dijkstra, 2e stm.; P. A. de Vries, 3e stm.; P. J. J. Maas en J. W. Wagemans stl. en I. Harms, W. L. M. v. Troost en J. E. Smith, leerling-stlieden.

(Slot: zie pag. 11).

Radiotoestel vermist Inlichtingen verzocht!

De 3e wtk. F. J. M. Mattaar mist een kistje, inhoudende een radiotoestel. In November 1947 arriveerde het met de *De Eerens* in Tandjong Priok en is daarna naar het Logeergebouw op Molenvliet geëxpedieerd. Enige maanden geleden moet het —met deszelfs inhoud— namens de heer Mattaar door een tot dusverre onbekend gebleven persoon in ontvangst zijn genomen.

Zij, die terzake inlichtingen zouden kunnen verstrekken, worden verzocht zich met de afdeling Claims ten Hoofdkantore in verbinding te willen stellen.

Brief van K. P. M. - employé

Aan zijn zuster, die K. P. M. - oorlogsweduwe is.

Op ons verzoek heeft het Amsterdam-kantoor op een populaire en originele wijze een uiteenzetting gegeven van de financiële positie der K.P.M.-oorlogsweduw en -wezen. Deze uiteenzetting is gegeven in de vorm van een brief van een K.P.M.-employé aan zijn zuster, die K.P.M.-oorlogsweduwe is, die wij hieronder onverkort afdrucken.

Batavia, 15 Juli 1948.

Lieve Mary,

Ik heb je brief van 28 Juni ontvangen en ben er —eerlijk gezegd— niet eens blij mee. Ik had er wat meer in willen lezen over je verblijf in Holland, over je huisvesting en vooral ook over jezelf en de kinderen. Maar 't is een echte „kankerbrief” geworden over je financiële positie.

Je weet, dat ik niet van het type ben, dat zegt: „Right or wrong, our Company”, maar over de manier waarop de K.P.M. haar oorlogsweduw en -wezen oft behandeld, zeg ik nog altijd „Right, our Company”.

De oorzaak van je —laat ik het maar noemen— gebrek aan appreciatie ligt, geloof ik, in de omstandigheid, dat je de geschiedenis niet kent.

Ik zal je het hele geval nog eens op een huis- en keukenmanier uitleggen, hoewel ik er zeker van ben, dat ze je op 't kantoor in Amsterdam al precies hebben verteld, hoe het in elkaar zit.

Daar gaat-ie dan.

Jou noem ik een „A.O.R.-weduwe”. Daaruit moet je niets onaardigs of ongevoeligs distilleren, maar 't is korter dan: „Op jou zijn de bepalingen van de Algemene Oorlogsongevallen Regeling van toepassing”.

Dat komt hierop neer, dat jij ten laste van het gouvernement een pensioen krijgt van f 120.— per maand en voor Karel en Wim elk f 60.— per maand, maar voor Karel niets meer, want die is al boven de 18.

Jij hebt maximum-weduwe-pensioen van de A.O.R., omdat je man destijds een inkomen had van meer dan f 600.— per maand.

Behalve „A.O.R.-weduw en”, heeft de K.P.M. ook nog „Marineweduw en” en „Z.O.W.-weduw en”, vrouwen dus, die onder de bepalingen van het Marinepensioen of van de Zee-Ongevallenwet vallen.

Nu moet je weten, dat in 1945 die Marinepensioenen erg laag waren, vooral voor de wezen. Van de Z.O.W. waren ze een stuk beter, tenminste voor de oorlogs-zee-ongevallen, maar in de bepalingen van Z.O.W. staat ook, dat wezen maar tot hun 16e jaar een uitkering krijgen.

Dan zijn er verder nog S.C.H.O.R.-we-

duwen”, maar die vallen niet alleen onder de Schepelingen Ongevallen Regeling, maar ook onder de A.O.R., dus die kunnen we met jou gelijk stellen.

En dan tenslotte was er nog een enkele oorlogsweduwe, voor wie geen enkele wettelijke regeling was; dat was dus K.P.M.-sadjja.

Ziedaar het tableau. Vier soorten oorlogsweduw en, een K.P.M.-pensioen-reglement en het besluit van de Raad van Bestuur om voor de nabestaanden van het overleden personeel meer te doen dan de bepalingen van het reglement aangeven.

Er zijn twee besluiten „geslagen” —noemen ze dat— waarover ook wel is gekankerd, maar die ik altijd erg heb kunnen waarderen. En dat zijn deze:

1e. De K.P.M. stelt zich op het standpunt, dat het zuiver toeval is geweest of een lid van het personeel als burger in een kamp of in Marinedienst of als opvarende in de Indische wateren of als opvarende in de Middellandse Zee of elders is overleden. Dat toeval mag op de verzorging der nabestaanden geen invloed uitoefenen. Er moet dus een pensioenregeling komen, die de verschillende bedragen van A.O.R., Z.O.W. en Marinepensioen tot één —en dan hoger— niveau ophoogt.

2e. Er wordt niet naar het aantal dienstjaren in een bepaalde rang gekeken. Een 2e stuurman is een 2e stuurman en een employé is een employé. Die twee regelingen samen komen neer op het principe: „Gelijke monniken, gelijke kappen”.

Dat is dat. Ja, lieve Zus, 't is een droog verhaal en je hebt je wel wat op je hals gehaald met je klaagbrief aan mij. Maar ik ga toch nog even door.

De volgende stap van de K.P.M. was het vaststellen van de normen. Die weet je al, tenminste voor jezelf, maar ik zet ze hier allemaal nog even neer.

Weduwe van een gezagvoerder, hwtk., 1e stuurman, 2e wtk. en hfdempl.: totaal pensioeninkomen f 2.100.—; met 1 kind f 2.820.—; met 2 kinderen f 3.540.—; met 3 kinderen f 4.260.— en met meer kinderen f 4.500.— per jaar.

Weduwe van een 2e stuurman. 3e wtk. en employé: totaal pensioeninkomen f 1.950.—; met 1 kind f 2.610.—; met 2 kinderen f 3.270.—; met 3 kinderen f 3.930.— en met meer kinderen f 4.140.—.

Weduwe van overige officieren en beambte totaal pensioeninkomen

f 1.500.—; met 1 kind f 2.100.—; met 2 kinderen f 3.270.—; met 3 kinderen f 3.300.— en met meer kinderen f 3.480.—.

En wat zo mooi is in die regeling, kinderen krijgen pensioen tot hun 21e jaar, omdat ze —zeg maar— 3 jaar in een kamp hebben doorgebracht. (Later is die 21 jaar bij alle wezen-pensioenen ingevoerd, maar bij jouw kinderen is het begonnen).

Zeg Mary, als je deze bedragen nu eens vergelijkt met wat ons Pensioenfonds vroeger gaf of met de Marinepensioenen van 1945 of met andere pensioen-regelingen, dan kun je niet anders zeggen, dan dat het zeer behoorlijk is.

Tot zover was er dus niet te kanke-

ren.

Toen kwam de narigheid.

De Marine-pensioenen werden per 1 Januari 1946 belangrijk verhoogd, de lagere Z.O.W.-uitkeringen ook, terwijl de A.O.R. met ingang van 1946 een duurtetoeslag ging geven van 25%.

Nu moet je nog eens even je pensioenbrief nakijken. Daarin staat duidelijk, dat verhoging van de wettelijke regeling, verlaging van het aanvullende K.P.M.-pensioen tengevolge heeft.

Er gebeurt dus niets onlogisch, als nu jouw K.P.M.-pensioen wordt vermindert met het bedrag van A.O.R.-duurtetoeslag, net zoals het vanzelf spreekt, dat een K.P.M.-oorlogsweduwe met een verhoogd marinepensioen minder of geen aanvullend K.P.M.-pensioen gaat ontvangen. Want wat nu de A.O.R. doet, had de K.P.M. al bij het begin gedaan, n.l. een duurtetoeslag in de aanvullende pensioenen berekenen.

Er komen nog drie dingen bij:

1. dat vermindering op het aanvullende pensioen pas op 1 Jan. 1948 ingaat, terwijl je A.O.R.-duurtetoeslag (en ook het verhoogde marinepensioen) al op 1 Jan. 1946 begon. Dat surplus over twee jaar heb je dus extra.
2. Nog een extra-tje. Over de periode vóór 1 Oct. 1945 betaalt de K.P.M. het gehele verhoogde pensioen, want de A.O.R. begint pas met Oct. 1945.
3. De K.P.M. kijkt niet naar de A.O.R.-duurtetoeslag voor je kinderen. Dus voor jou weer extra. Dat laatste is niet helemaal consequent, zal je zeggen. Nee, inderdaad niet, maar het zou nog meer complicaties geven.

Hoewel nu een weduwepensioen van f 2.100.— of f 1.950.— of 1.500.— toch zeker niet slecht te noemen is, moet je je vooral in de wezenpensioenen de grote waarde zien van de K.P.M.-regeling. (Slot: zie pag. 12).

m. s. *Waingapoe*

Ongewone gang van zaken; geboren te Vlissingen, gedoopt te Gorinchem, aan het werk in Indonesië.

In het personeels-orgaan van de N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde”, de bakermat van vele schepen onzer maatschappij vonden wij enkele interessante gegevens omtrent de aanbouw van het eerste schip der *Wai*-klasse, dat voor de K.P.M. in aanbouw is. Het blad vertelde hoe vele Vlissingers vertrouwd raken met de combinatie bouwnummer-naam en het type-schip in aanbouw op de „Schelde”-werf. Zo leefde heel Vlissingen mee met bouwnummer 214 (de *Willem Ruys*) en bouwnummer 216 (de *Borneo*). Iedere rechtgeaarde Vlissinger kent dus de groeiende en gereedgemaakte schepen. Hij leeft mee op de hoogtijdagen, bij stapelloop en het vertrek der producten van de werf. En toch kan het weleens anders lopen.....

Bouwnummer 217

Met bouwnummer 217, het vierde schip, waarvan de opdracht reeds voor de oorlog aan de „De Schelde” werd gegeven, wordt de *Waingapoe* aangeduid, die voor de K.P.M. werd gebouwd. Het casco van dit schip is vrijwel geheel door de Schelde-mannen te Vlissingen afgetekend en bewerkt en toch..... heeft het schip nooit een van de Schelde-hellingen bezet en is dan ook nooit in Vlissingen gezien.

Dit paradoxaal-klinkende geval vindt zijn uitleg in het feit, dat de *Waingapoe* op tijd moest worden opgeleverd, terwijl het uitgesloten was om het schip op één van de hellingen te Vlissingen op stapel te zetten. Wel was dit mogelijk bij een relatie van „De Schelde”, n.l. Bijkers' Aannemingsbedrijf N.V., Scheepswerf en Constructiebouw te Gorinchem, aan de Merwede.

Door de afdeling Scheepsbouw van „De Schelde” in Vlissingen werd ruim 90 % van het stalen casco vóórbewerkt en gedeeltelijk samengebouwd tot stukken van ten hoogste 10 ton, die dan per motorlichter naar Gorinchem werden overgebracht. Hoewel praktisch geen overleg kon plaatsvinden tussen de bouwersbaas te Gorinchem en deze afdeling te Vlissingen, bleken de stukken bij de aanbouw op de helling te Gorinchem uitstekend te passen.

Zo werd de werf van Gorinchem een beeld van een ophloeiend scheepsbouwbedrijf met de hoog boven de uiterwaarden van de Merwede uitstekende scheepsrump van de gestadig groeiende *Waingapoe*.

ilijkheden

Het schip is —volgens plan— in 10 Augustus j.l. te water gelaten en men

hoopt in de maand December de proeftochten met de *Waingapoe* te kunnen ondernemen. Er zijn echter nog heel wat moeilijkheden te overwinnen geweest bij het wegslepen van het voltooide schip van de werf te Gorinchem naar Rotterdam.

Tussen Gorinchem en Dordrecht moet men onder de vaste spoorbrug bij Baanhoek doorvaren, hetgeen voor de *Waingapoe* alleen mogelijk was door het afnemen van masten, schoorsteen en topdekhuis. Daarenboven moest de *Waingapoe* op zijn eerste reis al zwaar ge-ballast worden. Na dokken en opnieuw optuigen in Rotterdam zal men dan over enkele maanden de proeftochten kunnen beginnen.

De *Waingapoe* in cijfers

De *Waingapoe*, met een waterverplaatsing van 3000 ton, heeft een lengte van 96 m en een breedte van 15.2 m. Het schip meet verder in de holte 7 m en heeft een diepgang, als het geladen is, van 5.40 m. Een schroef, aangedreven door een „Werkspoor”-motor van 2.500 pk, geeft dit schip een snelheid van 13½ zeemijl per uur. Aan boord kunnen 12 passagiers in 4 hutten van drie personen worden ondergebracht. De *Waingapoe* is echter voornamelijk ingericht voor het vervoer van sapi's en ander vee. Hiervoor heeft men op de tussendecken en de hoofddecken stallen aangebracht en is grote aandacht besteed aan speciale trappen, waarmee het vee aan en van boord kan worden gebracht.

In het begin van 1949 zal de *Waingapoe*, die dus geboren is in Vlissingen, gedoopt in Gorinchem en in Indië als volwassen wordt geboekt in deze wateren worden verwacht.

President-directeur voor besprekingen naar Nederland

Onze president-directeur, de heer A. F. Vas Dias, heeft zich op 20 September j.l. per vliegtuig voor de duur van ongeveer een maand naar Nederland begeven voor het voeren van verschillende besprekingen onzer maatschappij betreffende. Hij hoopt ongeveer medio October weer in Batavia terug te zijn.

Wij menen te weten, dat spoedig daarna inlichtingen mogen worden verwacht over plannen, die van directie-wege zijn ontworpen tot het aanbrengen van een gedenkplaat in brons met de namen van de leden van ons personeel, die in de afgelopen oorlog het leven hebben gelaten. Een tweede plan betreft het aanbrengen van een gebrandschilderd raam in de hall van het Hoofdkantoor, met de namen van de schepen, die onze maatschappij in de oorlog heeft verloren, terwijl een derde plan betreft het oprichten van een monumentale mast op het voorterrein van ons Hoofdkantoor, ter herinnering aan de oorlogsperiode.

150-jarig bestaan der Zeevaartschool te Groningen

In deze maand October zal het 150 jaar geleden zijn, dat de Zeevaartschool te Groningen werd opgericht.

Anderhalve eeuw lang heeft deze school stuurlieden afgeleverd, die een sieraad voor de Nederlandse koopvaardijvloot mochten heten en nog steeds worden daar velen opgeleid, die op hun beurt de roem van de Nederlandse koopvaardij over de wateren zullen verbreiden.

Natuurlijk is in de loop der jaren in het onderwijs veel veranderd. Nieuwe uitvindingen leidden noodzakelijkerwijze tot het zoeken naar nieuwe banen voor het onderwijs en zo vinden we nu naast elkaar de opleiding voor stuurlieden, scheepswerktuigkundigen en radio-telegrafisten.

Het zou ons te ver voeren de geschiedenis van de school geheel op te halen. Een 150-jarig bestaan mag echter niet ongemerkt voorbij gaan en het ligt dan ook in de bedoeling aan deze herdenking een feestelijk karakter te geven.

Op Zaterdag 13 November a.s. zal in Huize Maas te Groningen, een receptie worden gehouden en een avond worden gegeven in de Schouwburg.

Uit: C.K.O.-Mededelingenblad.

Eerste Nederlandse schip „geridderd“

Het tankschip *Ondina* van de Koninklijke/Shell is het eerste schip geweest, dat een „Koninklijke Vermelding bij Dagorder“ heeft ontvangen, die bij K. B. van 16 December 1947 werd ingesteld. De *Ondina* behoort toe aan de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona“, onderdeel van de Koninklijke/Shell-groep. Volgens het „Dagblad Scheepvaart“ was het op 11 November 1942, geëscorteerd door de *Bengal*, een kleine Br. Indisch marine-vaartuig, op de Indische Oceaan op weg naar Abadan, toen het werd aangevallen door twee Japanse hulpkruisers. De *Bengal* beantwoordde onmiddellijk het Japanse vuur en ried de *Ondina* aan naar eigen inzichten te handelen. Inplaats van er vandoor te gaan, schaarde de Nederlandse tanker zich aan de zijde van het escorte-vaartuig en nam de Japanse ridders mede onder vuur. Haar vijfde deed aan boord van een der Japan-schepen brand uitbreken. Later werd de Jap door de *Ondina* in de grond geschoten, waarop de tweede Jap de *Ondina* begon te beschieten en de tanker deerlijk havende, ook met twee torpedotreffers, waardoor het schip, nadat alle munitie was verbruikt, moest worden verlaten. De Jap dacht,

dat de *Ondina* was verloren en verliet het toneel van de strijd. De gezagvoerder en eerste machinist verloren in dit gevecht het leven.

De *Ondina* bleef echter drijven. De machines waren ook gespaard. Officiëren en bemanning gingen weer naar boord terug en wisten de *Ondina* naar een Australische haven te brengen. Het deed de gehele oorlog door dienst als transportschip voor de onontbeerlijke vloeistof. De *Ondina* was het eerste tankschip, dat na de bevrijding de haven van Antwerpen binnenvoer en ook was zij de eerste langszij de steiger van Pernis, de eerste tanker dus die in het Vaderland terugkeerde.

Wij wensen de *Ondina* hartelijk geluk met deze onderscheiding, die zij ten volle heeft verdiend. Het stemt tot verheugen, dat het eerste gedecoreerde schip de vermelding kreeg, naar aanleiding van een wapenfeit, dat plaats had in de Pacific, waar de oorlog meer ter zee dan te land werd gevoerd. Het stemt tot nog grotere verheugen, dat het eerste schip met deze „Koninklijke Vermelding bij Dagorder“ een koopvaardij-schip is geweest.

Jubileumfeesten op SABANG

Een onheilspellend geluid zwelt aan en op het hoogtepunt wordt het abrupt afgebroken en is alleen hoorbaar de sombere cadans van het tromgebons. Een kleurige stoet van het Niasserkrijgsvolk klimt langzaam de heuvel op en daalt af naar het pasar malem-terrein waar de bevolking van Poeloe-Wéh is vergengestroomd om de Jubileumfeesten van onze Vorstin, Koningin Wilhelmina, te vieren.

Vlaggen en wimpels, groen en bloemen, strikken en linten verhogen de kleurige aanblik van het feestelijk versierde terrein, dat zich baadt in een zee van oranje lichten.

Om half acht neemt de voorzitter van het Pasar-Malem-Comité, de heer Chamot, het woord en brengt dank aan allen, die hebben medegewerkt aan de opbouw en versiering van het feestterrein en nodigt daarna mevrouw Niehof-Meijer, secretaresse van het Oranje-Comité, uit om het openingslint door te knippen, waarna de mensenmassa het feestterrein opdromt en de kleurige, elektrische zweefmolen wordt bestormd.

We zien de vele tenten, waar men zijn geluk kan beproeven op draaischijven en met werpspiezen, we ruiken de lekkere geurtjes van saté, petjil, bamie, nasi-goreng en andere heerlijkheden.

De padvindsters hadden voor een bijzondere stand gezorgd, waarin behalve de fleurige, zelf-gemaakte bloemen ook haar kleurige handwerkjes ten toon lagen gespreid. De clou van het feest was echter ongetwijfeld de elektrische zweefmolen, die de hele nacht door werd belegerd.

Als dan de rondgang langs alle stands is afgelopen, verzamelt men zich onder de grote overkapping, waar een uur lang de Niassers hun krijgdsansen zullen vertonen.

In hun fraaie klederdracht, met hun eigenaardig hoofdsierselen met hun helbeschilderde gevechtsschilden, speren, zwaarden en dolken en bij hun sombere krijgsliederen, ondergaan wij even een bijzondere angstspanning van een dreigend onheil.

De rhythmische cadans neemt in vaart langzaam aan toe, terwijl de krijgssang wilder wordt. De eerst nog verstarde karakteristieke „gelaatsuitdrukkingen“ komen in beweging en nemen een woeste uitdrukking aan, tot plotseling met een wilde kreet de dans stopt.

Deze algemene krijgdsansen worden dan afgewisseld door degen- en speerdansen.

En aldus werd dit zesdaagse feest geopend door de Niasser scheepskoelies der S.M.N., agente der K.P.M.

Vervolg: K. P. M. - Journaal

Voorts waren op de *Kalabahi*: M. M. Helms, hofmeester en H. H. Luttger chefkok, die beiden naar Holland zullen terugkeren.

Als passagiers reisden mede H. Hazelhoff Roelofsma; G. P. Proper; J. J. Kruger; H. Haringa en C. Dekker allen leerling-stlieden, bestemd voor de K.J. C.P.L., alsmede K. Pompe, leerling-wtk. eveneens bestemd voor de K.J.C.P.L.

Mej. M. H. L. Gribbling, is als verpleegster-passagieresse aan boord.

De technici a.b. *Kalabahi* vermeldden wij reeds in het vorige nummer.

— Te Samarinda werd op 8 Sept. j.l. door agent Mulder, de Kleine Zilveren Ster voor Trouw en Verdienste uitgereikt aan de hoofdklerk Tanda, hem ter gelegenheid van de 68e verjaardag van Prinses Wilhelmina der Nederlanden verleend. De uitreiking geschiedde in tegenwoordigheid van de état-major van de binnenliggende *Generaal van Geen* en belangstellenden uit het particuliere bedrijfsleven van Samarinda. Hoofdklerk Tanda heeft onze maatschappij 33 jaren gediend.

STOP PRESS!

Bakongan onbeschadigd

In het dok te Priok is gebleken, dat de *Bakongan* tengevolge van de stranding bij Parigi (Celebes) geen schade heeft opgelopen, behoudens — wat de Afrikaanders noemen — enige „skraopies“ op de huid. Dat is dus buitengewoon goed afgelopen.

Camphuys te water

Op de werf Wilton-Feyenoord is het m.s. *Camphuys*, een zusterschip van de *Reyniersz*, te water gelaten. In Januari a.s. zal het schip worden opgeleverd.

Van Riemsdijk vertrokken

Onze nieuwe *Van Riemsdijk* is 25 Sept. naar Batavia vertrokken.

Kaloekoe verwacht

De *Kaloekoe* werd op 1 October te Priok verwacht.

FOEI V. R. V. !!

Gelezen in een telegram van VRV: „.....verzoeken veelatmogelijk OP-HURRIEN verband rubberafhaal.....“

Lelijk, hè?

v. R.

(t Mosniemagge — Red. Uitlaat).

verhouding staat tot de totale (absolute) behoefte binnen het bedrijf, willen wij hier toch nog wel een paar cijfers geven.

E. W. P.

Aan Europees Walpersoneel had de maatschappij per 1 September j.l. in dienst 388 man, waarvan er 87 met E.V. waren of zich nog in militaire dienst bevonden, zodat men onmiddellijk te maken heeft met 301 man, van wie er 59 ongehuwd zijn, voor wie het probleem van gezinshereniging (dat zo nauw met huisvesting samenhangt) dus geen rol speelt. Van de 242 leden van het E.W.P. hebben nog slechts 66 hun gezinnen niet hier. Voor 25 hunner is echter reeds huisvesting aanwezig, doch wordt gewacht op vervoer per boot naar Indonesië. Er blijven dus 41 leden van het E.W.P. veroordeeld tot de gedwongen gezinsscheiding, doch ook dit cijfer is zeer betrekkelijk, omdat daaronder ook mensen zijn, die nog maar pas uit Holland terug of nieuw bij de maatschappij zijn. Voor hen is de voorgeschreven termijn van 6 maanden wachten, vóór gezinshereniging kan worden aangevraagd, nog lang niet verstreken. Anderen in deze groep zijn misschien niet eens voornemens om hun gezinnen te laten uitkomen, zolang het nog zo moeilijk blijft een behoorlijke accommodatie te vinden. Wat wij maar wilden aantonen, is, dat men zich op het cijfer 41 vooral niet moet blindstaren. Zoals de Amerikanen zeggen: „Liars can't figure, but figures can lie” en in het geval van de 41 gezins-gescheiden walslurpen moet men hun groep niet percentsgewijze gaan afwegen tegen het totaal van 388 man personeel.

N. V. P.

Dezelfde reserve dient men in acht te nemen bij het bestuderen van de cijfers, betreffende het Nautisch- en het Technisch Varend Personeel. Van de eerste groep had de maatschappij per 1 September j.l. 440 man in dienst, van wie er 81 met E.V., 26 in militaire dienst, 31 met gezinsscheidings-verlof en 94 ongehuwd waren, die dus ten aanzien van de gezinshereniging voorlopig buiten beschouwing kunnen blijven. De maatschappij had dus rechtstreeks te maken met 208 man N.V.P., van wie er nog 23 hun gezin in Australië of elders buiten de archipel hadden en 82 hun gezin reeds hier in Indonesië. Rest een groep van 103 leden van het N.V.P. die nog gescheiden van hun gezin leven. Voor 17 echter is reeds huisvesting aanwezig, doch wordt gewacht op boot-accommodatie. Rest 86, doch ook hier geldt, wat wij ten aanzien van de

41 walslurpen reeds zeiden. (Pas-uitgekomenen, pas-terugkeerden, onzekerheid of periodiek gezinsscheidings-verlof niet wordt verkozen boven de rompslomp van het doen uitkomen van het gezin).

T. V. P.

Dan tenslotte nog de groep Technisch Varend Personeel, in totaal 433 man sterk, van wie 56 met E.V., 8 in militaire dienst, 29 met gezinsscheidings-verlof en 109 ongehuwd, een groep van 231 latend, van wie er bovendien 20 hun gezin in Australië of elders „buiten” hebben en 114 hun gezinnen reeds hier, zodat er 97 overblijven wier gezinnen zich nog in Holland bevinden. Daarvan is voor 16 gezinnen reeds huisvesting beschikbaar, doch wordt gewacht op de mogelijkheid tot overkomst naar Indonesië. Rest 81, ten aanzien waarvan precies hetzelfde geldt als voor nog gezins-gescheiden walslurpen en nautici.

Eerlijk verdeeld

De beschikbare K.P.M.-woonruimte in Batavia is vrij gelijkelijk verdeeld tussen walmensen en varenden. In het Logeergebouw —waar-op 1 September j.l. 198 personen in woonden, t.w. 158 gezinshoofden, 28 vrouwen en 12 kinderen— overheerste per die datum de wal (n.l. 98 gezinshoofden, 21 vrouwen en 9 kinderen), doch deze situatie is uitermate variabel. Over het algemeen kan —zo verklaart de bedrijfs-leiding— de klacht, dat het walpersoneel in kwesties van accommodatie wordt bevoorrecht boven de varenden niet serieus worden genomen. Het argument, dat er in het Logeergebouw eigenlijk geen walmensen (eventueel met hun gezinnen) zouden mogen wonen, wordt geheel van de hand gewezen, op grond van de overweging, dat het weinige, dat er is, zo gelijkmatig mogelijk dient te worden verdeeld over allen, die er zelf nog niet in slaagden een redelijke accommodatie te vinden en dientengevolge op de maatschappij terugvielen.

Slotconclusies

Wij menen op basis van dit algemene overzicht de uitspraak te mogen doen, dat er op het gebied van de huisvesting in de drie voornaamste centra van de K.P.M.-bedrijfsactiviteit (Makassar, Soerabaja en Batavia) nog veel te wensen overblijft, doch verbinden daaraan op grond van wat ons werd medegedeeld en met cijfers aange-toond, gaarne de conclusie dat dit de maatschappij-leiding niet kan worden verweten. De aankopen van

panden, de restauratie daarvan, het inhuren van percelen —waar mogelijk— en nieuwbouw op kleine schaal bewijzen, dat zij voor het huisvestings-vraagstuk bij voort-during naar verruiming streeft.

Een belangrijke omstandigheid is, dat van de totale personeels-sterkte thans kan worden gezegd, dat zij normaal en vrij stationnair is, ook al komen er nog wel nieuwelingen en de gewone aanvullingen (abituriënten van kweek-scholen der zeevaart) bij. In het algemeen echter wordt door hun komst bij onze maatschappij het accommodatie-vraagstuk niet verergerd en iedere verruiming is daarom min of meer permanent.

Geén correspondent

De employé C. H. Poulus verzoekt ons mede te delen, dat ons aan het V.W.S.-mededelingenblad ontleende bericht in no. 16 van „de Uitlaat”, als zou hij in Nederland optreden als correspondent van genoemde vereniging, op een misverstand —van V.W.S.-zijde— moet berusten.

Slot:

Brief van K. P. M.-employé

want b.v. voor jouw Karel ontvang jij maandelijks nog f 60.— (tot z'n 21e jaar), terwijl hij bij de A.O.R. al is „doorgehaald”; zelfs voor de laagste rang is het totale oorlogswezenpensioen nog f 600.— per jaar.

Misschien zie je hieruit, dat het in 't geval niet zo gek in elkaar zit. De wettelijke regelingen hebben het de K.P.M. niet makkelijk gemaakt met hun wijzigingen en duurtetoeslagen. Maar je moet niet praten van „dat steekt de Paketvaart in z'n zak” of zo, want dan vergeet je, dat ze is begonnen met een lieve duit uit d'r zak te halen (je moest eens weten, hoe duur pensioen in 't algemeen is!) en voor alle wezen nog maandelijks uit de zak haalt.

Tot zover de „zaken”.

Hier is alles goed. Schrijf mij nu ook eens iets prettigs, dan hoef ik 's avonds niet nog eens „kantoor” te spelen.

Groeten aan alle familieleden, felicitaties met de goede schoolresultaten van je jongens, aan wie ik gauw een extra brief zal schrijven en veel liefs voor jezelf.

Je broer