

De uitlaat

PERSONEELSORGAAN DER N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ





H.M. KONINGIN JULIANA

1909 — 30 APRIL — 1961

(foto Max Koot)

**De Redactie
bestaat uit:**

Redactrice:
Mejuffrouw Mr. M. C. Dijkshoorn

Redactiecommissie:

G. J. Boom	Administratie
H. A. de Jong	P.Z.
H. J. J. Nietzsche	P.Z.
R. Romswinkel	Registratie
J. M. van Suylekom	V.Z.
R. J. de Vries	B.T.D.

Alle stukken „De Uitlaat” betreffende,
te adresseren:

De Redactie van „De Uitlaat”
p/a N. V. Koninklijke Paketvaart-
Maatschappij

„Het Scheepvaarthuis” - Postbus 714
AMSTERDAM

Kopij voor het juni-nummer dient
vóór 15 mei in het bezit van de redac-
tie te zijn.

De foto op de voorpagina, genomen
door de Employé H. van Overhagen
(Amsterdam-kantoor), stelt voor het
m.s. „Waibalong” gezien vanaf het
m.s. „Waingapoe” in de nabijheid van
Umm Said in de Arabische Golf.
Veertien nieuwe crewleden werden hier
van het m.s. „Waingapoe” overgeno-
men door het m.s. „Waibalong”.

De KPM bouwt

In februari werd bijgaande foto in een van de werkplaatsen van de Scheepswerf en Machinefabriek P. Smit te Rotterdam genomen. De foto toont een aantal motoren in diverse stadia van opbouw. Een beeld zoals dat bij diverse motorenfabrieken kan worden gezien.

Toch is deze foto op haar gebied bijzonder. Deze vertegenwoordigt namelijk een stukje KPM-KJCPL leven, zoals nog niet eerder bij een motorenfabriek werd gezien. Alle motoren, die U op de foto ziet (en meer kunnen er niet in de werkplaats) zijn namelijk bestemd voor beide maatschappijen.

P. Smit bouwt in licentie een motor van Deens ontwerp, de Burmeister & Wain-motor. Reeds vele schepen kregen motoren van dit fabrikaat, zoals de „Houtman-schepen” en de „Straat-schepen” van de KJCPL.

Op de foto staat vooraan de toekomstige hoofdmotor voor het m.s. „Sloterkerk” van de NTPM. Deze motor kan met haar negen cilinders maar eventjes 10.600 PK. leveren bij 115 omwentelingen. Dit is nogal wat, maar het schip moet dan ook een dienstsnelheid van ongeveer 17½ mijl per uur krijgen.

Achter deze kolos staan twee motoren voor de trampschepen van de KPM (Sorry, Hollandse Vrachtvaart Maatschappij!). Hoewel deze trampschepen heel wat groter worden dan de „Sloterkerk”, lijken hun toekomstige hoofdmotoren in het niet te vallen bij de hoofdmotor van de „Sloterkerk”. Maar de trampschepen behoeven dan ook maar een dienstsnelheid van ongeveer 13¼ mijl per uur te hebben.

Tenslotte kunt U nog net achter in de werkplaats de toekomstige hoofdmotor voor het m.s. „Straat Chatham” van de KJCPL zien. Deze motor kan zo meteen 6800 PK. leveren en moet het schip met 15½ mijl per uur door de zee stuwten.

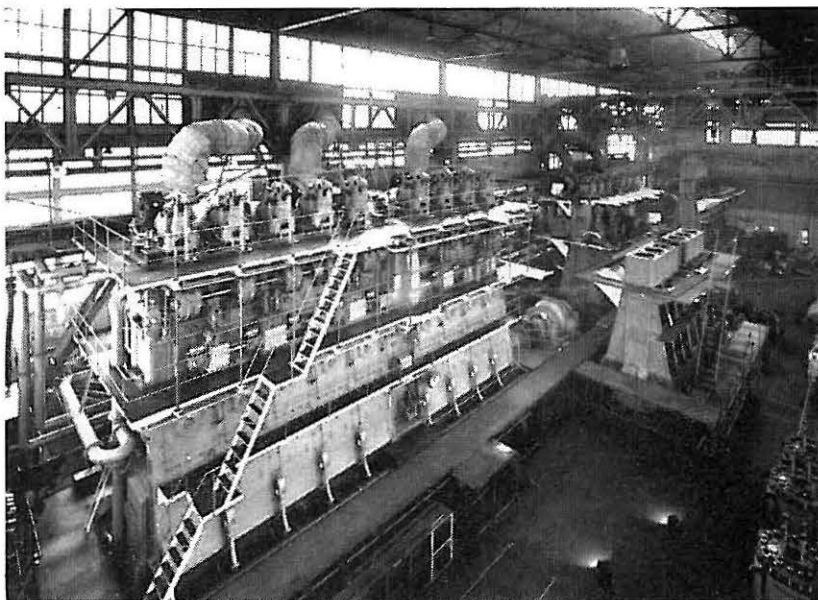
Op gevaar af U te lang te vermoeien met PK's en cilinders kan bij het bovenstaande nog worden verteld dat de toekomstige ontwikkeling in de lijnvaart in de richting van snellere schepen wijst. Snelheden van 18 mijl per uur en meer worden steeds meer gevraagd.

Ook de motorenfabrikanten hebben deze tendenz gevoeld en zijn zich in allerijl gaan toeleggen op grotere vermogens (10.000—20.000 PK.).

Nu kan zo'n groot vermogen natuurlijk worden bereikt door de bestaande motoren met steeds meer cilinders uit te breiden. Maar U voelt wel dat dit door de rederijen maar weinig zou worden geapprecieerd, omdat daardoor de machinekamer in lengte steeds meer zou gaan toenemen.

Neen, de motorenfabrikanten hebben getracht, hierbij gestimuleerd door de rederijen, om juist het toenemen van de lengte van hun motoren met grote vermogens te beperken. Men heeft het meer gezocht in het vergroten van het vermogen per cilinder. Dat dit gemakkelijker is geschreven dan uitgevoerd, zult U begrijpen. Hiertoe moest eerst veel materiaal-onderzoek worden verricht en waren tevens de fabriekproblemen legio.

Maar toch heeft het afgelopen jaar wel het een en ander over deze (voor buitenstaander langzame, voor de insider



(Foto: Fotobureau C. Kramer)

stormachtige!) ontwikkeling te zien gegeven. Vrijwel alle grote motorenfabrikanten introduceerden namelijk het afgelopen jaar proefmotoren met meer vermogen per cilinder. Stork, Sulzer, Fiat, Burmeister & Wain en M.A.N. gingen allen tot ongeveer 2000 PK. per cilinder. Om U een idee te geven, hoeveel dat is, moet U weten dat dit bijna het vermogen van de hoofdmotor van de „Van Noort-schepen” is in één cilinder. Eén van de „big five” ging zelfs tot 3000 PK. (zij het maar voor enkele minuten). U merkt wel, de ontwikkeling op motorengedebiet staat niet stil. We gaan steeds vlugger, steeds veiliger, maar wel, als we naar de prijzen kijken, steeds onvoordeliger vooruit.

Bedrijfsnieuws

Naar wij vernamen werd het besluit genomen de GESAS (Gulf - East & South Africa Service), die thans door de „Van Riebeeck” in een driemaandelijkse dienst bevaaren wordt, in de loop van 1961 te verdubbelen. Een zusterschip van de „Van Riebeeck”, nl. het m.s. „Camphuys” zal op ongeveer dezelfde wijze als eerstgenoemd schip worden uitgerust voor het vervoer van salon- en dekpassagiers, vee en koel/vrieskamerlading. De verwachting is, dat het schip in de tweede helft van 1961 in het nieuwe emplot kan worden ingezet.

Het m.s. „Van Riebeeck” is inmiddels aan zijn vierde uitreis begonnen en liep ditmaal Aden extra aan voor de lossing van koelkamerlading.

Het m.s. „Kasimbar”, varende in de Singapore—Nieuw-Guinea Dienst, werd tijdens de lichtijd te Hollandia (31 maart tot 9 april) ter beschikking van het Gouvernement van Nederlands Nieuw-Guinea gesteld voor het accommoderen van gasten, die door het Gouvernement werden uitgenodigd de opening van de Nieuw-Guinea Raad op 5 april 1961 bij te wonen.

K.P.M.-journaal

In de op 24 april gehouden Aandeelhoudersvergadering van de K.P.M. werden de heren D. de Jong en Jhr. H. A. van Karnebeek benoemd tot lid van de Raad van Bestuur van onze Maatschappij.

Commissarissen van de N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij „Holland-Amerika Lijn” hebben — na overleg met de Raad van Bestuur van onze Maatschappij — besloten aan een op 8 mei a.s. te houden buitengewone Algemene Vergadering van Aandeelhouders voor te stellen onze Directeur de heer J. W. Brand in de Directie van de Holland-Amerika Lijn te benoemen.

Het ligt in de bedoeling dat de heer Brand zijn functie bij de K.P.M. neerlegt en zijn functie bij de H.A.L. aanvaardt op 1 september a.s.

De Adjunctchef de heer A. C. Metzelaar vertrok op 18 februari jl. voor een dienstreis naar het Nabije Oosten; hij bezocht o.m. Alexandrië, Beirut en Cyprus en enige Rode Zee havens; hij keerde op 7 april te Amsterdam terug. Onze Directeur de heer J. W. Brand keerde op 10 maart jl. terug in Nederland na een bezoek van enige weken aan Nederlands Nieuw-Guinea. Op 12 maart vertrok de chef N.D. de heer A. J. J. de Feyter voor een dienstreis naar Singapore, waarvan hij op 20 april terugkeerde.

De Hoofdemployé de heer F. R. A. Nolles werd tijdelijk tewerk gesteld op de Afdeling I.M.D. te Singapore en vertrok daartoe op 13 maart uit Amsterdam.

Op 17 maart jl. werd de oprichtingsacte van de N.V. Hollandse Vracht-

vaart-Maatschappij gepasseerd en daarmee deze nieuwe dochtermaatschappij officieel opgericht.

Onze Directeur de heer D. J. Pronk van Hoozevee vertrok op 20 maart jl. voor een dienstreis naar het Verre Oosten.

Vereniging van Oud-Employé's der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij

Deze Vereniging, die bij zeer veel lezers van de „Uitlaat” natuurlijk bekend is, bestaat reeds 36 jaar en telt thans bijna 1000 leden, donateurs en donatrices.

Het doel van de Vereniging is de band door jarenlang samenwerken in dienst van dezelfde maatschappij ontstaan te onderhouden en zij tracht dit doel te bereiken door het houden van bijeenkomsten van haar leden en het zoveel mogelijk behartigen van de belangen harer leden.

Het Bestuur heeft regelmatig contact met de Directie van de K.P.M.

Begin november elk jaar wordt een Jaarvergadering gehouden, tot nu toe steeds in Krasnapolsky te Amsterdam. Hier wordt dan tevens in principe besloten waar de Zomer-reünie het komende jaar gehouden zal worden.

Na afloop van de Vergadering wordt ook in Krasnapolsky het Jaarfeest gevierd, soms met een gezamenlijk diner en altijd gelegenheid tot dansen.

Door een jaarlijkse zeer gewaardeerde donatie van de K.P.M., kunnen de kosten voor de Réunies, voor een groot deel door de Vereniging gedragen worden, zodat bij inschrijving slechts een gering bedrag overgemaakt



In „De Uitlaat” van 10 jaar geleden — 1 maart 1951 — lazen wij:

AL BETAALD

Passagiere: „Stop het schip! Er is een man overboord gevallen!” Nieuwe 4e Stuurman: „Maakt U zich niet bezorgd, mevrouw. Hij heeft zijn passage al betaald”.

behoeft te worden. De reiskosten zijn uiteraard voor eigen rekening.

De Zomer-reünie zal dit jaar gehouden worden op woensdag 7 juni in het Vogelpark „Avifauna” te Alphen a/d Rijn.

Twee jaar geleden werd in deze bij uitstek geschikte gelegenheid de Zomer-reünie ook gehouden en vele leden en donateurs zullen nog een prettige herinnering aan deze zeer geslaagde dag hebben.

In het begin van het jaar ontvangen alle leden en donateurs een Jaarboekje waarin verslagen over de Jaarvergadering en réunies, financieel verslag, een complete lijst van leden, donateurs en donatrices en eventuele bijdragen van de leden.

In verschillende plaatsen van Nederland zijn aparte Kringen, die gewoonlijk eens per maand bijeenkomen.

Er zijn thans kringen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Groningen en Zeist, terwijl kort geleden ook een kring Haarlem werd opgericht.

De meeste van deze kringen hebben ook een bridgemiddag of -avond en in Den Haag zelfs eens per week een kegelavond.

Aanmeldingen voor het lidmaatschap of van donateurs of donatrices worden gaarne ingewacht door de Secretaris van de Vereniging, de heer A. J. Komen, Herenweg 3, Oudorp (N.H.) bij Alkmaar. Telefoon 02200/7295.

De contributie bedraagt voor leden f 4,— voor donateurs en donatrices f 2.50 per jaar.

M. F. S. van Zeijl.
Voorzitter.

Op 8 februari jl. werd in hotel Gooiland te Hilversum nevenstaande foto gemaakt tijdens de groetenuitzending „Het-schip-van-de-week” door Radio Nederland Wereldomroep. Aanwezig waren de familieleden van de opvarenden van de mss. „Sabang” en „Sambas”.

(foto: J. H. C. Vermeulen)



Stuurman aan de wal

In 180 dagen rond de wereld

De heer Zonneveld vervolgt thans zijn beschrijving van zijn bezoek aan Benares, waar hij en zijn reisgenoot een gids hadden gevonden die hun de wonderen van deze bedevaartplaats zou tonen.

In de vroege morgen dobberden we reeds in een roeiboot op de Ganges in gezelschap van enige horden Amerikanen die op grote, met zonnetenten bespannen, boten rondvoeren en behangen met kijkers en camera's op „fun” uit waren. De lijkverbranding op de oevers mochten we van verre aanschouwen; met de telelens heb ik getracht deze te verslaan. De badende bevolking en pelgrims waren zeer vriendelijk en verzochten ons herhaaldelijk ook in 't water te komen hetgeen ons wel aantlokte gezien de weer stijgende hitte. Daar men de lijken van de armen ook aan dit water toevertrouwde en de watertonelen zekere associaties opwekten met ons aller Molenviet, bleven we in de boot.

We zagen de gouden- en apentempel plus nog andere, alsmede de Universiteit waar men erg trots op is en vernámen de levensgeschiedenis van onze gids. Vertrokken 's avonds via Aligarh naar New Delhi. De elfde mei worstelden we de wagen door het drukke verkeer van Oud Delhi op weg naar de Nederlandse Ambassade, die zich volgens de laatste berichten in de diplomatieke enclave zou bevinden. 't Was tegen vijven in de middag. De enclave was fraai aangelegd en de diverse landen hebben hun best gedaan om mooie ambassadegebouwen neer te zetten. Vooral het Amerikaanse was opvallend. De Russische en Chinese Ambassades waren minder gedurfd van lijn, maar indrukwekkender. Het Nederlandse gebouw vonden we om negen uur ergens anders. Verheugd en hongerig zwaaiden we de oprijlaan in. Wij troffen de bewoners niet thuis, doch de bedienden verzekerden ons, dat zij spoedig zouden terugkomen. Bovendien was er een logeerkamer aanwezig! Namen een bad en aten ergens aan de straat. Daar de bewoners langer wegbleven dan werd verwacht en de bedienden vertelden dat eerstgenoemden vaak in de tuin sliepen toen er nog geen airconditioning was geïnstalleerd, zagen we er geen been in dit ook te doen. De volgende morgen werden we gepord door de heer des huizes, kregen een hand uit de heup waarbij belangstellend naar onze gezondheid en financiën werd geïnformeerd. Beide waren best te noemen. Kregen een ontbijt aangeboden. Door een fout in de navigatie waren we helaas Agra (Taj Makal) voorbij gereden. Lieten de auto bij een smeestation achter en vielen de trein naar Agra aan welke afgeladen met mensen, hitte en stof een uur te laat vertrok. 's Avonds bereikten we Agra waar het stationsrestaurant juist zijn deuren sloot. Daar niet wij alleen met jeukende magen en droge kelen op 't perron achterbleven (de trein ging naar Bombay) werden we — zij het niet van harte — toch nog van brood en cake voorzien. Overnachtten in de tweedeklas wachtkamer in een zogenaamde „easy chair”. Voor dag en dauw zaten we naast de Taj Makal om de zon erover op te zien komen. Met ons waren nog meer kijkende zwijgers. Zelfs de Yankees hielden perplexed hun mond. De zon kwam uit zijn burgerlijke schemering en 't sprookje begon. De Taj leek uit haar nachtelijk marmeren luister te ontwaken, tintte zich met pastelkleuren om dan verblindend-wit peinzend op ons neer te zien, bewust van haar triomfantelijke schoonheid.

Des middags kropen we als aardse stervelingen weer in de trein naar Delhi, haalden de auto op en gingen sightseen.



Met de trouwe V.W. SU 482 in Beloedjistan.

New Delhi is schitterend aangelegd en hier en in Oud Delhi valt enorm veel te zien, werkelijk te veel om op te schrijven. Laadden water en brandstof en vertrokken richting Pakistan. Overnachtten in de dakbungalow te Jullunder, mooi gelegen in de bergen met een kasteelachtig interieur en een humoristische yes-no beheerder die onmiddellijk een kan verse koeienmelk bracht ons daarna geruime tijd aanstaarde, klaarblijkelijk tot het idee komende dat wij vermomde rondreizende geneesheren waren want een half uur later waren hij, z'n familie en andere omwoners plotseling tegelijk lijdend aan een of andere ziekte. Enfin, we hebben onze medische kist opengeklapt en, alhoewel erg hongerig zijnde, met aspirine en Tigerbalm de zaak te lijf gegaan. Men vond 't blijkbaar een meesterlijke inval van genoemde grapjas om zich maar es te laten „behandelen”. Men at aspirine als pepermunt (deze waren zoetig gecoat) de kinderen kregen zalfjes, oren werden met water uitgespoten en met optrex de ogen gewassen. Bij de vrouwen was het moeilijk enige diagnose te stellen daar ze kronkelend van de lach stijf onder een deken bleven en alleen hun neus lieten voorzien. Nadat tot grote woede van Tan iemand zich van onze gehele Tigerbalmvoorraad had meester gemaakt, de koortsthermometer in tweeën was gebeten en onze tenen zo langzamerhand omkrulden van de honger werd het feest gestaakt en uitbundige medewerking verleend bij het bereiden van ons rijst met bonen diner, hetwelk omstreeks middernacht bij kaarslicht in de ridderzaal werd genuttigd. Sliepen buitengewoon in dit klimaat en vertrokken de volgende morgen op majestueuze wijze. Alles was met gebarentaal gegaan, maar een iegelijk had zich uitermate vermaakt. Een goed verstaander heeft zelfs geen half woord nodig! Passeerden 16 mei de grens, waar men heel wat soepeler te werk ging dan te Calcutta. Bleven twee dagen in Lahore, logeerden in de Y.M.C.A., goedkoop en morsig en waar de letter Y en ook waarschijnlijk de C. misplaatst was. 't Leek me meer een trefpunt van lieden die zo aan het eind van de oorlog op de Zeedijk „hep nog sek” fluisterden. Troffen hier een Amerikaans student op weg van Californië naar New Zealand. Jerry had z'n Simca in Parijs verkocht en was verder gaan liften. Een lokaal student liet ons fanatiek de oude gebouwen zien, dat zijn er heel wat, in een weer stoffige hitte en onderwijl geestdriftig een Young Men's United Nations willende oprichten. Toen wij na een slopende dag meer liefhebberij hadden in watermeloenen en Coca Cola dan zijn oplossingen voor wereldproblemen, werden we ongeschikt verklaard en ging hij op zoek naar andere kandidaten.

Wordt vervolgd.

Archipelvaart in het verleden

door G. Knijpinga

Uit de bewoording van het in de vorige aflevering aangehaalde telegram van de heer Landberg bij vertrek van de „Albertine Beatrix”, proeven wij direct de ouderwetse reder die zijn schepen door en door kende, ze bewonderde en er hart voor had. Deze eigenschappen zullen de heer Landberg ongetwijfeld reeds met de paplepel zijn ingegeven.

Zijn grootvader Peter Landberg was een Zweed van geboorte (1791), doch moet op jeugdige leeftijd naar de Nederlanden zijn gekomen. Reeds in 1823 vinden we hem als Gezagvoerder genoemd van de brik „Sarah” (86 last) van Rotterdam een paar reizen naar Java maken. Een advertentie in de Bataviase krant van 1824 vestigt hier de aandacht op:

For Rotterdam.

The fast sailing brig „Sarah” Capt. Landberg with excellent accommodation for passengers.

Apply to: Stewart Turing & Co.

Het zeemanschap van Kapitein Landberg wordt geïllustreerd door het bericht: juni 1824 uit en januari 1825 weer terug te Hellevoetsluis.

„Een spoed, waarvan in de geschiedenis der zeevaart geen voorbeeld is.” Na een reis gemaakt te hebben met de brik „Koning der Nederlanden” naar Carthage, bracht Kapitein Landberg in 1830 de brik „Mercator” (252 ton) naar Java. Dit schip was in Antwerpen gebouwd bij Le Carpentier voor rekening van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en bestemd voor de Kustvaart in de Archipel.

Kapitein Landberg maakte met de „Mercator” een drietal reizen vanuit Batavia naar de Coromandel kust

(Bushire, Basrah, Bombay). De bijzonderheden van deze reizen, hoe interessant ook, zullen wij niet vermelden, daar ze buiten ons bestek vallen. Alleen willen wij uit het reisrapport van de Gezagvoerder het slot aanhalen, daar het de geest destijds in het algemeen, de persoon van Peter Landberg in het bijzonder typeert. Ter toelichting diene, dat hij bij de bouw van het schip te Antwerpen toezicht had gehouden. „De „Mercator” geen goedkoop gebouwde schip geworden zijnde zoo hebben UWED alle redenen te verwachten dat denzelfden duurzaam zouden zijn. Drie jaren zijn verlopen en nu moet het reeds gerepareerd worden, dit zoude de Directie en UWED ligt aanleiding kunnen geven tot de vermoeding dat de optimmering niet behoorlijk was toegegaan en dat ik misbruik gemaakt had van het door UWED in mij gesteld vertrouwen; het is wel te beklagen dat zulks dikwijls onder veel bedienden plaats heeft, zonder twijfel heeft de Directie en UWED, daar reeds ondervinding van gehad en het zoude mij zeer hard vallen indien ik onder dat getal zou gerekend worden, door eene zaak, waaraan ik geen schuld heb; om zulks voort te komen acht ik het noodzakelijk UWED te verzoeken deskundigen aan boord te laten komen om het schip te inspecteren of eenige knoeierijen bij de optimmering en verdere uitrusting plaats gehad hebben niet twijfelende of deze gunst zal mij wel toegestaan worden indien UWED oordelen moogt dat zulks mij niet recht toekomt. Mogelijk val ik UWED al te lastig met zwarigheden maar de zaak is van veel belang en als Vader eener rijkta-

lige familie is het noodzakelijk dat ik alle voorzorgen draag mijnen goeden naam te bewaren ten einde het reeds genoten vertrouwen van de Directie en van UWED voortdurend te blijven genieten.”

Of de door Kapitein Landberg gevraagde inspectie van de „Mercator” heeft plaats gehad, weten we niet. Uit het feit echter dat, hoewel de drie reizen naar Coromandel slechts matig voordeel hadden opgeleverd hij toch een gratificatie van f 1000,— kreeg en er over hem geschreven werd als „een bekwaam en getrouw dienaar” blijkt wel, dat de mankementen aan het schip en de daaruit voortvloeiende reparatie hem niet persoonlijk werden aangerekend.

Van 1832 tot 1839 zagen we Kapitein P. Landberg op de te Alblasserdam nieuw gebouwde bark „Dankbaarheid” (237 last). Van dit schip is een afbeelding bewaard gebleven, alsmede één der inkeringen te Batavia, gedateerd 6 Januari 1837.

Volledig heette het schip „Dankbaarheid aan de Nederlandsche Handel Maatschappij”. Waarschijnlijk wel één van de langste scheepsnamen die wij in de koopvaardij gehad hebben. Daarna voer Kapitein P. Landberg nog 6 jaren op de bark „President Ram” (320 last). Dit schip kwam eveneens nieuw van de werf Smit te Alblasserdam.

In 1845 moet hij zich te Batavia hebben gevestigd. In december van dat jaar werd althans door het Gouvernement benoemd tot „visiteur of meter van schepen” P. Landberg, gewezen scheepsgezagvoerder.

De door het Gouvernement ingehuurdde schepen voor het vervoer in de Archipel van zout, rijst, militaire goederen etc. moesten door hem op zee-waardigheid en algemene geschiktheid gekeurd worden.

Met zijn oud-collega A. Jacometti opende de heer Landberg een toko in scheepsartikelen, als ankers, touwwerk, teer, provisiën etc.

Daar ook oud-kapitein Jacometti visiteur was, ontstond er bij het publiek al spoedig wantrouwen (het zullen vermoedelijk wel inblazingen van naijverige concurrenten geweest zijn) of de heren als handelaren in scheepsbehoefden de goedkeuring der schepen niet afhandelbaar zouden stellen van de aanschaffing door deze schepen van sommige behoeften. Deze verdenking werd

Deze foto werd eveneens op 8 februari jl. in hotel Gooiland gemaakt en wel tijdens de groetenuitzending, die bestemd was voor de opvarenden van het m.s. „Van Spilbergen”.

(foto: J. H. C. Vermeulen)





Tijdens het groetenprogramma „Het-schip-van-de-week” op 9 maart jl. waren de familieleden van het m.s. „Van Neck” aanwezig. 1e Stm. R. E. J. van Dijk die, met zijn echtgenote, als gast de uitzending bijwoonde, sprak ook een groet uit voor Gezagvoerder H. Meijer en de Officieren van het m.s. „Van Neck”.

Bij deze uitzending en bij die van 8 februari jl. was mejuffrouw M. C. Tjepkema als vertegenwoordigster van de K.P.M. aanwezig.

(foto: J. H. C. Vermeulen)

Uitlaat” en men belangstelling heeft voor bedoelde publicatie, kan deze bij de redactie van dit blad worden opgevraagd.

PERSONALIA

Promoties:

Per 1-1-61 werd de heer A. de Quillettes bevorderd tot *Assistent Regionale Staf* (Sorong).

Per 1-4-61 werd de heer G. Homan bevorderd tot *Beambte* (Amsterdam).

Hartelijk gelukgewenst.

Geslaagd voor een hoger diploma

3e Wtk. J. W. A. Berends	18-1-61	B II
2e Stm. G. H. de Jong	1-2-61	S I
5e Wtk. L. W. Nagel	3-2-61	A
3e Stm. H. J. Thijssens	8-2-61	S II
3e Wtk. M. Verwoest	8-2-61	B II
3e Stm. W. J. A. v. Alebeek	10-2-61	S II
4e Wtk. P. J. H. Riksen	17-2-61	A
Hfdwtk. J. B. Jens	21-2-61	C II
3e Stm. C. H. P. te Lintelo	21-2-61	S II
5e Wtk. O. Kamstra	21-2-61	A
Hfdwtk. J. Pronk	23-2-61	C I
4e Wtk. J. de Vlas	9-3-61	A
4e Wtk. J. de Vries	9-3-61	A
3e Stm. A. J. Rijkaart	14-3-61	S II
2e Stm. B. H. P. Houwing	15-3-61	S I
4e Wtk. A. Verhey	16-3-61	A

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

Huwelijken:

2e Wtk. W. E. Woutering en mej. I. de Graaf ddo. 28-1-61 te Heemstede.
 4e Stm. O. E. A. Vermeulen en mej. A. C. J. Woltjer ddo. 31-1-61 te Nijmegen (bij volmacht).
 4e Wtk. J. A. J. Paauwe en mej. L. C. de Korte ddo. 10-2-61 te 's Hertogenbosch.
 3e Stm. J. A. Kaspers en mej. A. Damstra ddo. 10-3-61 te Oostdongeradeel.

Proficiat en „behouden vaart”.

bij onderzoek evenwel ongegrond gevonden.

Veel merken we de eerste jaren niet van de activiteit der heren Landberg. Behalve leveranciers van scheepsbehoeften is de fa. Jacometti & Landberg ook agente voor diverse schepen. In 1852 adverteert zij althans met aanbiedingen voor passage naar Nederland, voor het barkschip „Jonge Jan”. Later ook voor de „Kolonel Koopman”, „Souburg” en andere. Verder adverteert de firma met koolteer, boter, wijnen etc. In de cargo-listen zagen we vrij geregeld verschepingen onder andere naar Soerabaia en Makassar van kleine partijtjes zeilgaren, spijkers enz.

Vermoedelijk door overlijden van de heer Jacometti, verdwijnt dan de firma Jacometti & Landberg geleidelijk uit het nieuws en adverteert de firma Landberg & Zoon met tin in schuitjes, bladzink en spijkers.

Wordt vervolgd.

WET BUITENGEWOON PENSIOEN ZEELIEDEN OORLOGSSLACHTOFFERS (Wet H 420)

In „De Uitlaat” no. 4 van augustus 1960 namen wij een bericht op, betreffende het alsnog aanvragen van een buitengewoon pensioen, indien men dit verzuimd had te doen.

Naar ons thans ter ore komt blijkt bij sommige lezers de opvatting te bestaan, dat men hiervoor niet in aanmerking zou komen indien men reeds een (invaliditeits-, ouderdoms- of weduwe)pensioen van een particulier fonds geniet. Dit is echter niet juist. Indien betrokkene aan de voorwaarden van de wet voldoet, is het genieten van een pensioen van b.v. het Pensioenfonds van de K.P.M. géén beletsel dat alsnog een pensioen of weduwpensioen uit hoofde van de wet H 420 wordt verleend.

Ingeval men niet meer in het bezit is van het genoemde nummer van „De

Mutaties gezagvoerders:

F. J. Woudstra ex m.s. „Straat Madura” met RV Australië 6-2-61.
 W. Vader Mzn. ex RV naar m.s. „Straat Madura” 6-2-61.
 G. H. Groenhof ex RV met ontslag i.v.m. overgang H.V.M. 10-2-61.
 H. Boorsma ex RV naar m.s. „Karossa” 15-2-61.
 D. Minnema ex m.s. „Karossa” met RV 15-2-61.
 L. J. Willems ex RV naar m.s. „Silindoeng” 20-2-61.
 A. A. Dekker ex m.s. „Silindoeng” met RV 20-2-61.
 Th. ten Klooster ex RV naar s.s. „Karsik” 20-2-61.
 H. P. Valk ex s.s. „Karsik” met RV 20-2-61.
 W. C. Mulder ex RV naar m.s. „Siaoe” 22-2-61.
 C. Tjebbes ex m.s. „Kasimbar” met ontslag i.v.m. overgang H.V.M. 26-2-61.
 E. v. d. Wetering (dd. Gez.) ex m.s. „Van der Hagen” naar m.s. „Batavia” 7-3-61.
 Tj. van der Molen (dd. Gez.) ex m.s. „Batavia” naar m.s. „Kasimbar” 7-3-61.
 W. J. Pottinga ex m.s. „Siaoe” naar m.s. „Van Riebeeck” 10-3-61.
 J. A. v. d. Broek Humphrey ex m.s. „Van Riebeeck” met RV 10-3-61.
 B. G. Bloemers ex m.s. „Van der Hagen” met RV 19-3-61.
 H. P. Steggerda ex RV naar m.s. „Van der Hagen” 19-3-61.

Zij die met RV gingen: een prettig verlof.

Zij die ex RV vertrokken: goede vaart.

Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

H. Th. Pipper (dd. Hfdwtk. KV) ex Ned. naar m.s. „Silindoeng” 20-2-61.
 G. Buyze (dd. Hfdwtk.) ex m.s. „Silindoeng” met RV 20-2-61.
 S. Dam ex RV naar m.s. „Sinabang” 22-2-61.
 P. de Frenne ex m.s. „Sinabang” met ZV Singapore 23-2-61.
 W. van Dam (dd. Hfdwtk.) ex m.s. „Sambas” naar m.s. „Camphuys” 24-2-61.
 J. Schriemer ex m.s. „Camphuys” met T.T.V. Singapore 24-2-61.
 J. B. Jens ex RV naar m.s. „Straat Lombok” met RV 9-3-61.
 M. Berrevoets ex m.s. „Straat Lombok” met RV 9-3-61.
 J. J. H. A. Zindel ex ZV Singapore naar m.s. „Kasimbar” 11-3-61.
 W. van Dam (dd. Hfdwtk.) ex m.s. „Camphuys” naar m.s. „De Eerens” 12-3-61.
 J. Schriemer ex T.T.V. Singapore naar m.s. „Camphuys” 12-3-61.
 J. Coers ex RV naar m.s. „Karossa” 13-3-61.
 F. Poelstra ex m.s. „Karossa” naar m.s. „Sungei Bila” (surveyor) 15-3-61.

*Zij die met RV gingen: een prettig verlot.
 Zij die ex RV vertrokken: goede vaart.*

Met verlot aangekomen:

2-2-61	1e Stm. A. N. Kloots	uit Singapore	RV
2-2-61	2e Stm. J. Kwakman	uit Singapore	RV
2-2-61	2e Wtk. N. J. Persijn	uit Hong Kong	RV/ontslag op verzoek
21-2-61	1e Stm. G. J. van der Heiden	uit Bangkok	RV
21-2-61	2e Wtk. G. Buyze	uit Bangkok	RV/SV
21-2-61	3e Wtk. A. Fortgens	uit Bangkok	RV/SV
24-2-61	3e Wtk. S. Merkus	uit Bangkok	RV/SV
1-3-61	3e Wtk. E. Kats	uit Singapore	RV/SV
6-3-61	2e Stm. E. Th. W. Verkouteren	uit Mukallah	RV/overgang H.V.M.
9-3-61	3e Wtk. J. V. Wolff	uit Singapore	RV
9-3-61	5e Wtk. J. Kramer	uit Singapore	RV/SV
9-3-61	5e Wtk. G. M. van Kuyk	uit Singapore	RV/SV
11-3-61	2e Stm. H. A. van Geldere	uit Singapore	RV
11-3-61	3e Stm. A. F. van der Heyde	uit Durban	RV/SV
14-3-61	3e Stm. Th. P. A. Froma	uit Bahrain	RV/SV

Een prettig verlot toegewenst.

Naar bestemming vertrokken:

14-2-61 5e Wtk. L. W. Nagel (Bahrain) m.s. „Waingapoe”
 18-2-61 3e Wtk. L. J. Feuerberg (Bangkok) m.s. „Silindoeng”
 19-2-61 5e Wtk. P. M. Joha (Singapore) m.s. „Sinabang”
 20-2-61 2e Wtk. J. Appeldoorn (Singapore) m.s. „Van Noort”
 25-2-61 1e Stm. J. W. F. van Hummel (Mukalla) m.s. „Waikelo”
 27-2-61 2e Wtk. M. F. Muller (Singapore) m.s. „Van der Hagen”
 27-2-61 Llgwtk. J. W. van den Broek Humphrey (Bangkok) m.s. „Camphuys”
 28-2-61 Llgwtk. B. Pluymers (Calcutta) m.s. „Siberot”
 28-2-61 3e Stm. K. Punt (Bahrain) m.s. „Waingapoe”
 2-3-61 3e Stm. C. H. P. te Lintelo en echtg. (Singapore) m.s. „Karossa”
 3-3-61 5e Wtk. O. Kamstra (Singapore)
 4-3-61 5e Wtk. L. Bouma (Bangkok) s.s. „Karsik”
 4-3-61 3e Stm. W. J. A. van Alebeek (Bangkok) s.s. „Karsik”
 5-3-61 2e Stm. M. F. Gout (Singapore) m.s. „Silindoeng”
 6-3-61 Gezin 3e Wtk. W. Best (Singapore)
 8-3-61 4e Stm. M. Vodegel (Durban) m.s. „Straat Lombok”
 9-3-61 4e Wtk. P. J. H. Riksen (Bangkok) m.s. „Sibigo”
 14-3-61 Ass. G. J. Reitsema en echtg. (Bahrain)
 15-3-61 Gezin 1e Stm. N. Dijns (Singapore)
 16-3-61 3e Wtk. J. W. A. Berends en echtgen. (Singapore) m.s. „Batavia”
 18-3-61 1e Stm. J. J. van de Riet (Hong Kong) m.s. „Van Spilbergen”
 19-3-61 5e Wtk. J. W. Weug (Beira) m.s. „Van Riebeeck”
 20-3-61 2e Stm. J. Schoutrop (Hong Kong) m.s. „Sanana”
 23-3-61 3e Stm. A. J. Rijkaart (Hong Kong) m.s. „Van Neck”
 26-3-61 4e Wtk. G. Ch. Grevink (Mombasa) s.s. „Karsik”
 26-3-61 2e Stm. R. van der Sar (Biak) m.s. „Cycloop”

Goede wacht en behouden vaart.

Nieuwe K.P.M.-mertjes:

Amstelveen, 5-2-61: Michiel M., zoon van Gezagv. J. A. Houtman en mevr. M. M. Houtman-De Wan.
 Singapore, 7-2-61: Martien G., zoon van Hfdwtk. J. Schriemer en mevr. A. Schriemer-Boonstra.
 Bolnes, 12-2-61: Raymond, zoon van 2e Wtk. H. R. Meyjes en mevrouw Th. Meyjes-Brocx.
 Hilversum, 12-2-61: Ellen M., dochter van 3e Wtk. (K.V.) J. Kaper en mevr. E. C. Kaper-Nel.
 's-Gravenhage, 15-2-61: Ilka L., dochter van 2e Wtk. E. N. van Don en mevrouw I. van Don-Quittner.
 Amsterdam, 15-2-61: Patricia L., dochter van Employé A. C. van Geffen (A'dam-kantoor) en mevrouw K. C. H. van Geffen-Wiegleb.
 Rotterdam, 18-2-61: Belinda B. R., dochter van 2e Stm. H. Samson en mevrouw N. W. Samson-Verboon.
 Vlissingen, 21-2-61: Marian, dochter van 2e Wtk. H. van de Ridder en mevrouw D. van de Ridder-Bosschaart.
 Eindhoven, 22-2-61: Rudy, zoon van 3e Wtk. A. van den Brink en mevr. C. J. van den Brink-Nieuwenhuize.
 Alkmaar, 1-3-61: Dolf A., zoon van Assistent W. H. Eendebak en mevrouw S. E. Eendebak-Tampi.
 Singapore, 1-3-61: Thomas, zoon van 1e Stm. F. W. Kaptijn en mevrouw J. Kaptijn-Buur.
 De Koog (Texel), 10-3-61: Laura W., dochter van 3e Stm. J. Zandstra en mevrouw C. D. Zandstra-Nugent.

Welkom in de „familie”.

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Agent W. Gol overleed te Arnhem op 29-1-61 in de leeftijd van 77 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige W. E. Kleian overleed op 79-jarige leeftijd in Den Haag op 5-2-61.

Gepensioneerd Employé J. E. Voermans overleed op 12-2-61 te Djakarta in de leeftijd van 60 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige C. A. Grin overleed op 26-2-61 te Bilthoven in de leeftijd van 77 jaar.

Zij rusten in vrede.