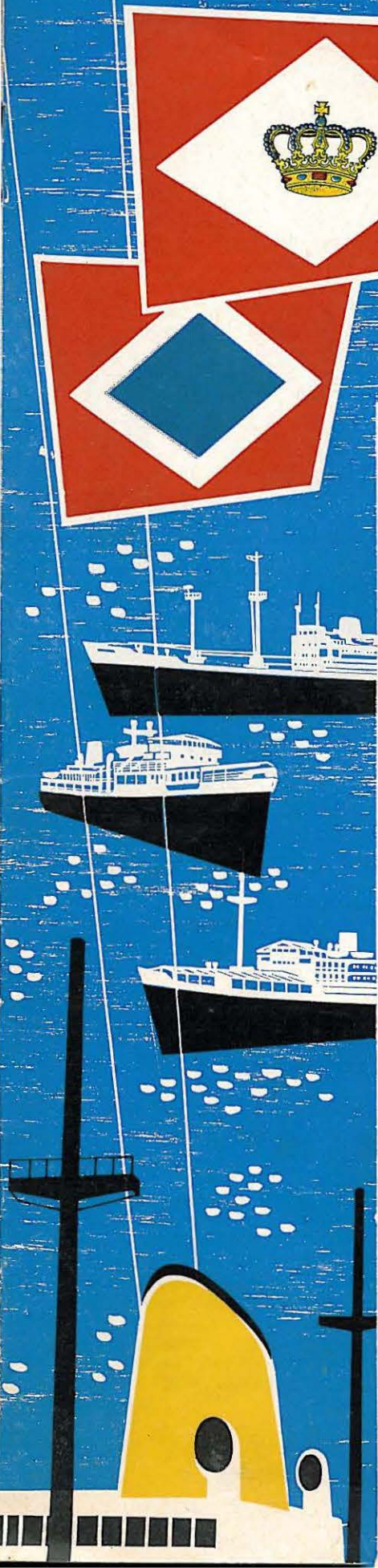


De uitlaat

PERSONEELSORGAAN DER



N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ
N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ
HOLLANDESE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



**De Redactie
bestaat uit:**

Redactrice:

Mej. Mr. M. C. Dijkshoorn

Redactiecommissie:

G. J. Boom AS/PV
H. A. de Jong P.Z.
H. J. J. Nietzman N.T.P.M.
R. Romswinkel AS/P & A
J. M. van Suylekom V.Z.
R. J. de Vries B.T.D.

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

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

„Het Scheepvaarthuis” - Post-
bus 714 AMSTERDAM

**Kopij voor het maart-num-
mer dient vóór 10 februari a.s.
in het bezit van de redactie
te zijn.**

Bij de foto op de voorpagina:
Het m.s. „Straat Lombok” ge-
zien door het onderstel van
een kraan te Port Kembla
(Australië). De opname werd
gemaakt door Gezagvoerder
H. Zeijlstra.



(foto Nat. Foto Persbureau)

H. K. H. Prinses Margriet

het Petekind van de Nederlandse Koopvaardij,
vierde op 19 januari j.l. haar negentiende
verjaardag.

H. K. H. Prinses Beatrix

hoopt op 31 januari a.s. haar vierentwintigste
verjaardag te vieren.

Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V.

Nadat in december 1957 de K.P.M. haar voornaamste vaargebied verloren had zien gaan, werd aanvankelijk getracht dit verlies te compenseren door buiten Indonesië nieuw emploti te vinden voor de uit de archipelvaart vrijgekomen schepen. Het valt te begrijpen, dat niet voor alle schepen een passend nieuw emploti kon worden gevonden en een aantal hiervan werd dan ook al spoedig verkocht.

Hoewel de sinds begin 1958 geopende nieuwe lijndiensten de levensvatbaarheid bleken te bezitten, die daarvan werd verwacht, meende onze Maatschappij nog verdere mogelijkheden tot opbouw van het actieve bedrijf te zien in deelname aan de algemene vrachtvaart. Andere Nederlandse rederijen waren de K.P.M. hierin reeds voorgegaan en de hierbij behaalde resultaten wettigden de verwachting, dat niettegenstaande de in de jaren 1958/1959 heersende depressie in de vrachtenmarkt, op dit gebied redelijke resultaten zouden kunnen worden bereikt. Echter werd hierbij wel degelijk beseft, dat de K.P.M. zich dan op een volslagen nieuw en vrijwel onbekend terrein zou moeten gaan begeven, dat geheel zou afwijken van de specifieke taak op vervoersgebied, die de maatschappij zich in een lange reeks van jaren had eigen gemaakt. Insteede van het bevaren van lijndiensten volgens lang van tevoren vastgestelde vaarschema's, zou men nu worden geconfronteerd met de exploitatie van schepen, die over alle wereldzeeën hun weg zouden moeten vinden. Uit een verdere bestudering van dit nieuwe project kwam al spoedig als conclusie naar voren, dat de enige kans van slagen zou liggen in de bouw van moderne, speciaal voor de algemene vrachtvaart uitgeruste schepen. Teneinde het arbeids-terrein zo groot mogelijk te houden, viel uiteindelijk de keuze op het zogenaamde „general purpose” schip, waaronder wordt verstaan een schip, dat geschikt is om deel te nemen aan het vervoer van een zo gevarieerd mogelijk aantal goederen, zoals graan, kolen, erts, doch dat ook ingezet zou kunnen worden voor het vervoer van stukgoederen, indien hieraan be-

hoefte zou blijken te bestaan. De gedachte aan het bouwen van een „bulkcarrier”; een scheepstype, dat de laatste jaren sterk op de voorgrond is getreden en waaraan speciaal door reders in Scandinavië voorkeur wordt gegeven boven het „general purpose” schip, werd prijsgegeven, aangezien aan de exploitatie van een bulkcarrier bijzondere eisen worden gesteld, waaraan voorlopig nog niet zou kunnen worden voldaan.

Reeds enkele maanden, nadat het denkbeeld om deel te nemen aan de algemene vrachtvaart was opgekomen, werd opdracht gegeven tot de bouw van twee vrachtschepen van circa 14.000 ton deadweight en wel volgens de specificaties van het ms. „Amstelhoek”, een schip dat op dat moment voor de N.V. Reederij „Amsterdam” in aanbouw was. Een daartoe speciaal uitgeschreven prijsvraag voor ons gehele personeel deed de keus vallen op de namen „Hollands Diep” en „Hollands Duin” voor deze nieuwe schepen.

De exploitatie zou worden opgedragen aan een op te richten dochtermaatschappij, de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V. Nog hetzelfde jaar gaf de Raad van Bestuur van de K.P.M. zijn goedkeuring aan een voorstel der Directie om nog een derde schip in aanbouw te geven, welk schip de naam „Hollands Dreef” zal krijgen.

Op 17 maart 1961 werd de oprichtingsacte van de H.V.M. te Amsterdam verleden, waarmede door de K.P.M. wederom een nieuwe weg werd ingeslagen naar de verdere consolidatie van het bedrijf. Het was dan ook een belangrijke dag toen op respectievelijk 16 en 24 november 1961 de „Hollands Duin” en „Hollands Diep” door de werven konden worden overgedragen om kort daarop hun eerste reis te aanvaarden. Beide schepen vertrokken op hun eerste reis in ballast naar de Golf van Mexico, waar een volle lading graan werd ingenomen met bestemming Japan.

K.P.M. Bedrijfsnieuws

Het s.s. „Karsik” werd door de Combinatie op 27 november 1961 te Hong Kong aan de K.P.M. teruggeleverd en onderging aldaar een D.K.O. beurt. Daarna werd het schip toegevoegd aan het Singapore rayon ter vervanging van het m.s. „Siaoe” in de Bay of Bengal - South China Service. Laatstgenoemde dienst wordt dus thans door de „Siberoet” en „Karsik” bevaren. De nieuwe dienst tussen Oost-Afrika en de Adriatische Zee zal voortaan heten: **MEDITERRANEAN (ADRIATIC) - EAST AFRICA SERVICE (MEAS)**.

Op deze dienst, sedert haar instelling medio 1961 bevaren door het m.s. „Waibalong”, werd het m.s. „Silindoeng” bijgeplaatst. De bedoeling is om thans elke maand van beide eindpunten (Triëst, resp. Mombasa) een afvaart te geven.

Het m.s. „Silindoeng” werd door de Combinatie aan ons teruggeleverd en vertrok daarna op 10 december j.l. uit Singapore naar Brits Oost Afrika (aankomst aldaar eind december). Daar-teenover stelden wij het m.s. „Siaoe” aan de Combinatie ter beschikking.

De reden tot deze omwisseling is geweest, dat in de MEAS een ruime vraag naar ruimte voor koel- en vrieskamerlading bestaat, waaraan wij tegemoet kunnen komen met de „Silindoeng”. De „Siaoe” en „Siberoet”, beschikken niet over koel- en vriesruimte.

Aan boord van het m.s. „Camphuys”, dat thans de eerste zuidwaartse reis Perzische Golf - Oost- en Zuid-Afrika maakt, zullen ter kennismaking ontvangsten voor relaties en autoriteiten georganiseerd worden te Mombasa, Durban, Port Elizabeth en Kaapstad.

Overdracht van het m.s. Hollands Diep



(foto Teunissen)

Rotterdam, vrijdag 24 november 1961. Een belangrijke dag voor de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij, de jongste dochteronderneming van de K.P.M., waarop de officiële overdracht plaatsvond van het m.s. „Hollands Diep”, een schip in opdracht van de K.P.M. gebouwd door de N.V. Scheepswerf en Machinefabriek „De Biesbosch” te Dordrecht voor de H.V.M., die het schip in de algemene vrachtvaart zal exploiteren.

Om half tien des morgens scheepten de gasten zich aan de Parkkade te Rotterdam in. Het weer gedroeg zich prachtig.

Om elf uur vertrok het schip naar zee. Om 12.15 voerde Ir. W. Hildernisse, directeur van „De Biesbosch”, als eerste het woord tijdens de overdrachtsplechtigheid. „Partir c'est mourir un peu”, aldus de heer Hildernisse. „Het is moeilijk afscheid te nemen van dit schip, waar wij zoveel zorgen aan hebben gegeven”. Na allen te hebben bedankt die op enigerlei wijze bij de bouw betrokken zijn geweest, verzocht spreker aan Gezagvoerder G. H. Groenhof de vlag van „De Biesbosch” te willen strijken en de vlag van de K.P.M. voor te hijsen, terwijl gelijktijdig de vlag van de H.V.M. in de voormast werd geheesen. Dit was een plechtig moment!

Daarna nam onze Directeur, de heer Pronk van Hoogeveen, het woord, om het schip aan de H.V.M. over te dragen. „Het is voor onze jongste dochtermaatschappij een grote dag”, aldus spreker. „Het m.s. „Hollands Diep” is een mooi en gaaf schip geworden. Na allen die hieraan medegewerkt hebben hulde voor hun prestaties te hebben gebracht, droeg hij het schip op zijn beurt over aan de Directeur van de H.V.M., de heer Oost Lievense, wien hij veel geluk met dit tweede schip wenste.

De heer Oost Lievense richtte zich vervolgens tot de Gezagvoerder aan wie hij het commando over het schip opdroeg, waarna hij de Gezagvoerder en zijn Officieren een goede vaart toewenste. Met het traditionele glas champagne werd deze heilwens bezegeld.

Gegevens over de „Hollands Diep”

Bruto inhoud: 9631,12 RT

Lengte o.a.: 155,12 m.

Breedte: 19,35 m.

Het schip heeft een 6 cil. Burmeister & Wain, Smit dieselmotor van 5400 a.p.k. en heeft een diensnelheid van 13,28 mijl per uur.

Voor de behandeling van de lading zijn aan boord 12 3-tons laadbomen; zij is geheel ingericht voor het vervoer van graanladingen. Alle verblijven zijn air-conditioned.



Tijdens de proeftocht maakte de heer L. W. Wakka bovenstaande foto. Op de achtergrond de Euromast en het nieuwe ziekenhuis Dijkzigt.

K.P.M.-nieuws uit Singapore

Op 1 januari j.l. aanvaardde de heer D. Reyneker zijn functie als lid van de directie buiten Europa der Koninklijke Java-China-Paketaart Lijnen N.V. te Hong Kong, daarmee zijn in 1937 begonnen loopbaan bij de K.P.M. beëindigend.

Op 22 december 1961 nam de heer Reyneker vergezeld van zijn echtgenote, officieel afscheid van het personeel van de beide Singapore-kantoren van de K.P.M. Nadat het gehele personeel, onder wie wij ook gezagvoerder Potjewijd, 1e stuurman Kaptijn en 2e wtk. (K.V.) v. d. Hoed aantreffen, zich bij de ingang van het kantoor op Finlayson Green verzameld had, werd allereerst aan mevrouw Reyneker een bouquet orchideeën aangeboden.

De heer Hut — sprekend namens de directie — dankte de heer Reyneker voor al hetgeen hij voor de K.P.M. gedaan had en sprak de hoop uit dat de toch al nauwe samenwerking met de Royal Intercean Lines door zijn opname in haar directie nog meer versterkt zou worden.

Daarna bood de heer P. Hulleman, agent te Singapore, namens het personeel aan de wal en op de vloot, aan de heer en mevrouw Reyneker een afscheidscadeau aan bestaande uit 2 zilveren kandelaars, 2 kristallen wijnkaraffen en een zilveren peper-, mosterd- en zoutgarnituur.

Zichtbaar getroffen bedankte de heer Reyneker voor deze bijzondere attentie en hij memoreerde o.a. hoe gedurende zijn verblijf te Singapore de K.P.M. vele veranderingen heeft ondergaan.

Bestond eerst alleen het gebouw aan Finlayson Green, indertijd het hoogste en grootste in dit gedeelte van Singapore doch thans overschaduwde door grotere broers, daarna werd het gebouw van Mistri Road aan de K.P.M. kantoren toegevoegd.

Toen de K.P.M. niet meer in Indonesië kon varen bracht dit ook voor het personeel in Singapore grote veranderingen, doch dit vermocht niet af te doen aan

de teamspirit van onze mensen, zowel op de vloot als aan de wal.

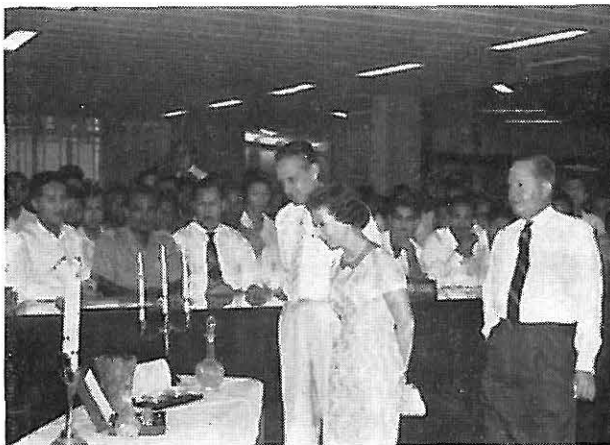
De heer Reyneker richtte vooral een woord van dank tot verscheidene „old-timers” die hij sinds zijn komst in Singapore gedurende een lange reeks van jaren van dichtbij had meegemaakt en legde er de nadruk op, dat het in onze wereld erop neer komt, dat er een eendrachtige samenwerking bestaat tussen iedereen, ongeacht ras, huidskleur en nationaliteit.

Hierna werd een ieder de gelegenheid geboden persoonlijk van de heer en mevrouw Reyneker afscheid te nemen.

Nadat het officiële gedeelte voorbij was verzamelde het gehele personeel zich op de tussenverdieping van het Finlayson Green kantoor voor een koele drank en reeds spoedig was dit een zeer gezellig samenzijn waarbij „nam sengs” niet van de lucht waren.

Zondag 24 december vertrok de familie Reyneker per „Straat Rio” naar Hong Kong uitgeleide gedaan door een groot aantal vrienden en kennissen.

De redactie van de „Uitlaat” wenst de heer Reyneker in zijn nieuwe werkkring alle succes toe!



K.P.M.-journaal

Ter gelegenheid van de intrede van het Nieuwe Jaar werd op 2 januari het K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M. personeel in de vergaderzaal van het Scheepvaarthuis door onze Directeur, de heer Pronk van Hoogeveen, toegesproken. De heer Pronk releveerde, dat onze maatschappij thans 71 jaren bestaat en dat op 1 januari 1891 onze diensten in het toenmalige Ned. Indië een aanvang namen. Sedertdien hebben we perioden van opgang en terugslag beleefd. Eind 1957 luidde voor ons opnieuw een periode van neergang in, doch hoe zwaar de „slagzij” ook moge zijn geweest, de hechte structuur, waarvan veerkracht en toewijding van het personeel de voorname spanten zijn, is oorzaak dat de K.P.M. zich ook van deze tegenslag wederom langzaam opricht.

De heer Pronk sprak zijn volste vertrouwen uit, dat het gehele personeel zowel op de vloot als aan de wal, ook in 1962 zijn taken met hetzelfde enthousiasme zal blijven vervullen.

Op 2 januari werd, voorafgaande aan de door de heer Pronk van Hoogeveen uitgesproken Nieuwjaarswensen, het 25-jarig dienstjubileum gevierd van de heer B. H. Rijnten en werd voorts afscheid genomen van de heer G. A. J. van Munster die thans, na 43 jaren trouwe dienst, geniet van een welverdiend pensioen. De heer Pronk van Hoogeveen sprak beide heren in hartelijke bewoordingen toe en dankte hen, namens de Raad van Bestuur en Directie, voor de toewijding, waarmee zij hun werkzaamheden steeds hebben verricht.

De heer Rijnten ontving uit handen van de heer Pronk het traditionele jubileumgeschenk, nl. een gouden polshorloge, terwijl aan de heer Van Munster een zilveren sigarendoos werd aangeboden.

Vervolgens werd de heer Rijnten toegesproken door de heer Van Haastert die hem, namens het personeel, een filmcamera overhandigde.

Daarna richtte de heer Krul zich tot de heer Van Munster en bood hem, namens het personeel, een fotovergrootingsapparaat aan.

Nadat de heren Rijnten en Van Munster de toespraken hadden beantwoord en hun grote dank hadden vertolkt voor de ontvangen geschenken, bleven de vele aanwezigen nog geruime tijd in gezellig samenzijn bijeen.

Tien menu's voor honden aan boord van de „France”

Frankrijk heeft momenteel vermoedelijk wel het modernste passagiersschip. Met de proefvaart en de daarop volgende maiden-trip van de „France” vreest Engeland reeds geduchte concurrentie voor de „Queen”-schepen „Mary” en „Elizabeth”, die tot nu toe een van de snelste verbindingen tussen Southampton en New York onderhouden. Thans zal de „France” tezamen met de „United States” wekelijks een 31-knopen „express-dienst” onderhouden.

Het schip is het duurste passagiersschip, dat ooit werd gebouwd, want het kost bijna 300 miljoen gulden en het is ook het langste met 316,16 meter, waarbij het de „Queen Elizabeth” net met 1,22 cm slaat. Toch



is de tonnage van 67.000 bijna 15.000 minder dan van het Queen-schip van de Cunard Lijn, waarvan men het geheim moet zoeken in de toepassing van veel aluminium en lassen in plaats van het gebruik van klinknagels. Het is ook het eerste schip in zijn soort, waaraan geen hout te pas is gekomen, noch bij de constructie, de decoratie of de meubilering. Alles is van lichtmetaal of plastic, zelfs het stokje van de dirigent van het orkestje! De scheepsbouwers zijn van mening, dat hierdoor ook het gevaar van brand aanzienlijk wordt beperkt.

Op de maiden-trip in februari zullen tweeduizend passagiers hebben kunnen constateren, dat het schip werkelijk tot de zeer luxe klasse behoort. Het heeft het grootste aantal telefoonaansluitingen, meer dan duizend, de grootste eerste klas salon, met een oppervlak van bijna vijfhonderd vierkante meter, de grootste rooksalon, de grootste bioscoop te water, met plaats voor bijna zevenhonderd mensen en de grootste wandeldekken zowel voor de passagiers van de toeristen- als de eerste klasse. Het schip is horizontaal in plaats van verticaal in klassen verdeeld, hetgeen dus wil zeggen, dat elke klasse het gebruik van de gehele lengte van het dek heeft.

De „France” heeft tevens de beste televisie-installatie. De studio heeft twee camera's die directe uitzendingen

in zwart-wit en kleur kunnen verzorgen en die door meer dan zevenhonderd toestellen in hutten en algemene salons etc. kunnen worden ontvangen.

Ook voor hen, die een gezellige aperitief waarderen is goed gezorgd, want de bar is bijna twintig meter lang.

De bouwers en ontwerpers hebben trouwens aan alles gedacht, ook aan babies. De kinderverpleegsters zitten in een centrale ruimte, waarin een apparatuur staat opgesteld, die veel weg heeft van een telefooncentrale. Alle wiegjes zijn met deze centrale verbonden en als er een baby is met een natte luier, gaat er een bel rinkelen. Ook honden hebben het nog nooit zo goed gehad aan boord van een schip, want er is dagelijks een keuze uit niet minder dan tien menu's.

De „France” wordt voortgestuwd door vier turbine installaties met een totaal van 160.000 pk. Men heeft de romp echter reeds zodanig geconstrueerd, dat het schip ook gemakkelijk tot voortstuwing met atoomkracht kan worden verbouwd.

Volgens in de Engelse pers verschenen mededelingen vraagt iedereen zich af, of een zo luxueus schip als de „France” rendabel kan varen. In Engeland is men namelijk van mening, dat dit niet het geval is en daarom heeft de Cunard Lijn de voorlopige plannen voor de bouw van een nieuwe „Queen” (het z.g. Q 3 plan) van 75.000 ton op de lange baan geschoven en zoekt men het in kleinere — en langzamere schepen. Maar de Fransen zijn het in het geheel niet eens met de Engelsen. De „France” werd in drie jaar gebouwd en de Franse regering gaf slechts een subsidie van vijftig miljoen gulden voor de bouw; voor de exploitatie zal de regering verder met geen franc meer bijspringen. De directie van de Compagnie Générale Transatlantique, eigenaresse van het nieuwe schip, meent echter, dat de transatlantische passagiers om steeds grotere luxe zullen vragen en men voegde eraan toe: „De toeristenklasse is bijna zo goed als de eerste klasse van andere lijnen en alleen zeer grote schepen kunnen een dergelijke service bieden.”

Bovendien is men van mening, dat vooral de zakenman graag van deze lijn gebruik zal willen maken, want de „France” vertrekt vrijdagavond van Southampton en is woensdagmorgen in New York, hetgeen erop neerkomt, dat slechts twee werkdagen verloren gaan. Maar werken kan men eveneens aan boord, want er zullen verschillende stenotypisten met talenkennis aan boord zijn, er is een dictafoon installatie, een uitgebreide bibliotheek en er zijn conferentiekamers en privé salons, waar men kan dineren. De hoofdingenieur van het Franse schip, Jean-Paul Ricard zei: „In de komende dertig jaar zal er plaats zijn voor drie van zulke grote schepen op de Atlantische route.”

De toekomst zal moeten leren, of de heer Ricard gelijk zal krijgen maar in ieder geval mag men de „France”, die zeker zal proberen de blauwe wimpel te veroveren (het schip kan ruim 35 knopen halen), een voorspoedige vaart toewensen.



Met bovenstaande foto van het s.s. „Westertoren” behaalde 3e Stm. J. van Zalinge (N.T.P.M.) de derde prijs bij een door een onzer dagbladen uitgeschreven fotowedstrijd onder het motto: „Van de brug af gezien”.

Tijdens de overdracht van het m.s. „Hollands Duin” op 11 november jl. voerde onder meer Jhr. S. G. van Weede het woord.

Nog een foto al/b van het m.s. „Hollands Duin”; het strijken der vlag van Van der Giessen en het hijsen der K.P.M.-vlag.

(Foto's Fotobureau C. Kramer)

SOCIALE KRONIEK

Beste Marin,

Wanneer je dit leest, schrijven we alweer A.D. 1962. De dagen snellen daarheen als een ruimtecapsule! Zo óók de jaren in een mensenleven!

De mens is oud voordat hij het goed en wel beseft.

En deze overdenking brengt mij op het chapter, waarover ik het met je wilde hebben. Je oude dag!

Daar zul je als negentienjarige niet zo vaak bij stilstaan, hetgeen overigens een gezond verschijnsel is.

Toch is het zaak eens even aan de oude dag te denken!

Nu ik daarover begin, ga je misschien fantaseren en zie je jezelf al zitten: oud van dagen (doch niet der dagen zat!), met geslonken krachten, trachtend je stramme leden te verwarmen bij het vuur.

En in die fantasie ga je er natuurlijk van uit, dat je geld hebt om dat vuur brandende te houden, dat je geld hebt voor het nodige voedsel, geld voor kleding om je kouwelijke leden te bedekken.

Met de bestaande regelingen ziet het er inderdaad naar uit, dat je dan echt niet zult verkommeren. Je hebt immers je ouderdomspensioen en je A.O.W.-uitkering.

Dat dit een grote verbetering is ten opzichte van de toestanden in vroeger tijden, zul je wellicht niet zo beseffen.

In de tijd van je overgrootvader waren er vele werknemers, die geen aanspraak hadden op ouderdomspensioenen.

Maar ja, men wist toen niet beter of het hoorde zo en de gelukkigen, die wel recht op ouderdomspensioen hadden omdat zij bij een grote maatschappij met eigen pensioenfonds werkzaam waren, vormden een kleine minderheid. (Pensioenverzorging bij de KPM kwam reeds in 1908 tot stand).

Daarin is na de Tweede Wereldoorlog verandering gekomen door de oprichting van een groot aantal bedrijfspensioenfondsen. Men kan thans wel zeggen dat er voor praktisch elke bedrijfstak een bedrijfspensioenfonds bestaat.

Naast deze individuele pensioenvoorziening is er op 1 januari 1957 een algemene pensioenregeling in werking getreden, de wet op het z.g. bodempensioen, de Algemene Ouderdomswet. De algemene regel van deze wet is, dat ze aan ingezetenen van Nederland, die de leeftijd van 65 jaar hebben bereikt, een periodieke uitkering toekent en dat de middelen daarvoor worden opgebracht door de ingezetenen van Nederland in de leeftijd van 15 tot en met 64 jaar.

Familiegroeten voor zeevarenden

Op donderdag 30 november — voor de laatste maal in 1961 — waren wij bijeen in Hotel Gooiland te Hilversum voor de opname van familiegroeten. Aan de beurt was de „Van Cloon”, varende van Brisbane naar Singapore.

Aan de groeten en muziek konden wij merken dat 5 december naderde, want het orkestje van Harry Bannink speelde een aardige Sinterklaaspotpourri, terwijl Jules de Corte voor de liedjes zorgde, onder andere een lied over „Sinterklaas, Goed Heiligman” maar — zoals hij zelf al vertelde — de inhoud had niets met Sint te maken.

Het voornaamste van dit hele programma zijn toch altijd weer groeten van thuis. De jongste dochter van 1e stuurman R. C. J. van Dijk, Meggy — 3½ jaar — zong voor Papa: Sinterklaas Kapoentje. Al met al was het voor de familie weer een gezellige dag en naar wij veronderstellen voor de opvarenden een genoeglijk halfuurtje.

Als gasten waren aanwezig: Kapitein J. C. Schouw en zijn echtgenote.

Mochten er onder de verlofgangers en onder degenen die in de loop van dit jaar met verlof komen, stemmen opgaan om eens een opname van „Het schip van de Week” mede te maken, dan kunnen zij zich daarvoor te allen tijde in verbinding stellen met de afdeling Personeelszaken — Amsterdam.

Nu zul je vragen: Ben ik, die geruime tijd in het buitenland verblijf houd en op een schip vaar, dat niet in Nederland komt, ingezetene van Nederland?

De wet zegt dat een minderjarige zijn woonplaats heeft bij zijn wettelijke vertegenwoordiger (vader, voogd of voogdes). Dat wil dus zeggen, dat je als ingezetene van Nederland wordt aangemerkt en dat je premieplichtig bent ten aanzien van de A.O.W.

Je wordt niet meer geacht in Nederland te wonen, zodra je meerderjarig bent geworden.

Dit feit brengt echter geen einde aan je premieplichtigheid voor de A.O.W. Je valt dan onder een bepaling in een Koninklijk Besluit, die o.m. zegt, dat Nederlandse schepelingen, die wonen aan boord van een zeevaartuig, dat zijn thuishaven niet in Nederland heeft, premieplichtig zijn.

Tot de status van ingezetene keer je weer terug, indien je een huwelijk sluit en je echtgenote in Nederland blijft wonen. Zou je echtgenote zich bijv. in Duitsland of Engeland vestigen, dan brengt dit geen verandering in je premieplicht, daar Nederland met deze en met andere Westeuropese landen een verdrag ter zake heeft gesloten.

Aan je premieplicht als gehuwde komt een einde door het vertrek van je echtgenote naar een land waarmede Nederland geen verdrag heeft gesloten, bijv. Singapore. Dan bestaat er echter de mogelijkheid de premiebetaling vrijwillig voort te zetten. Ik moet hierbij vermelden, dat men voor elk jaar, dat men niet verzekerd is geweest, later 2% op de ouderdomsuitkering gekort wordt.

Er valt over deze A.O.W. heel wat te vertellen, doch ik vrees, dat indien ik dat nu zou doen, mijn brief veel te lang zou worden.

Een ding wil je natuurlijk nog wel graag weten. Hoeveel het je kost! De premie die voor 1961 nog 6,75% bedroeg wordt in 1962 verhoogd tot 7%.

Het maximum premieplichtig inkomen blijft gehandhaafd op f 8.250,—. In de percentages, die ik noemde, is de premie ad 1,25% voor de A(lgemene) W(eduwen)-en W(ezenwet) begrepen.

Zoals je zult hebben bemerkt wordt de premie van je loon ingehouden.

Ik ga nu eindigen en wens je toe: Behouden vaart en Goede wacht en (nogmaals) een voorspoedig 1962.

Je vriend Socius.



(foto: J. H. C. Vermeulen.)

Stuurman aan de wal

In 180 dagen rond de wereld

Op 20 april 1960 vingen 1e Stuurman P. Zonneveld en zijn reisgenoot de heer Tan Thiang Huat met een Volkswagen in Singapore hun reis om de wereld aan. Het eerste deel van hun reis is achter de rug; via Malakka, India, Pakistan, Iran, Turkije, Griekenland, Joegoslavië, Italië, Oostenrijk en Duitsland bereikten zij drie maanden later Nederland.

Na een kort oponthoud begonnen zij het tweede deel van hun reis en in deze aflevering van Stuurman Zonneveld's reisverhaal leest U, hoe zij met het m.s. „Prinses Irene” van de Oranje Lijn de oversteek naar Canada maakten en hun reis vervolgens voortzetten naar de Verenigde Staten.

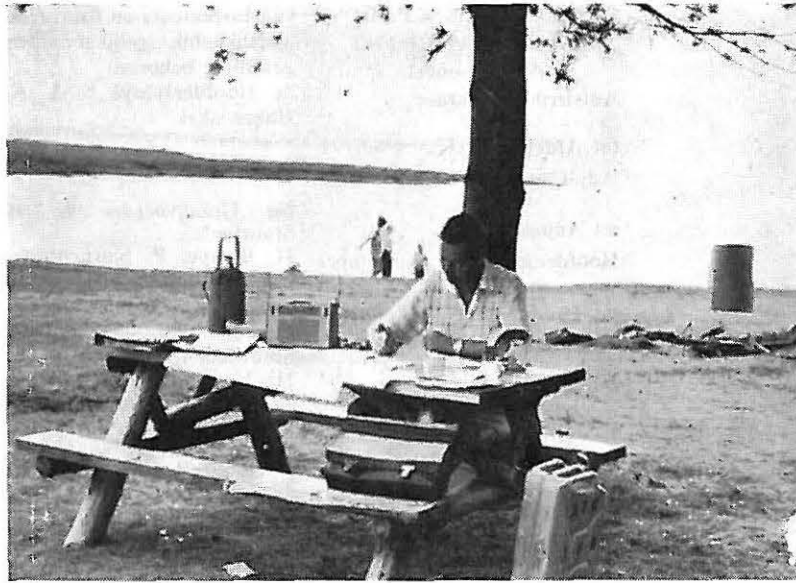
Met dit bijzonder fraai ingerichte schip deden we Southampton en Le Havre aan en voeren vervolgens over de grootcirkel naar Montreal waarbij de Atlantic deed of hij ons niet zag, zich koesterend in een late zomerzon. Met nog tachtig andere passagiers, waaronder veel Amerikanen, onthaalde de Oranje Lijn ons op een vorstelijke overtocht; tent en petromax waren nog slechts verre vage begrippen. De Yanken kwamen na een paar dagen zienderogen bij, hun gerafelde zenuwen zich herstellend van het vele dat zij in Europa „gedaan” hadden; ons daarvan uitgebreid vertellend aan de bar, onder het genot van iets „on the rocks” of een „screwdriver”. Edoch, ze likten zich reeds de lippen bij 't vooruitzicht op een onvervalste steak in „Gods own country”, aan boord kon men daarover niet in vervoe-ring geraken, ook niet over gebraden niertjes. 't Is nooit de bedoeling geweest dat mensen deze aten, werd verklaard. Amerika is ongetwijfeld een groot land, maar toch niet zó!

Als één grote familie bereikten we op 18 augustus om 20.00 uur Montreal na een subliem captainsdinner bij candlelight. Het op satijn gedrukte menu op welks achterkant vele handtekeningen prijken, als wegwijzer en herinnering aan deez' schone avond meenemend, you never know, en 't lijkt me een goede gewoonte aan boord. Tan had een lamme hand van 't tekenen op deze menu's in Chinese karakters. Só funny!

De reis was onzes inziens veel te snel gegaan, doch de „Prinses Irene” liep niet langzamer dan 17 mijl, zijnde een astronomische snelheid, volgens K.P.M.-begrippen.

Auto en bagage gingen vlot de wal op en we brachten een beetje stervend de laatste avond aan boord door. Raakten uiteindelijk toch nog in een feeststemming vanwege het afscheid nemen. Dit werd in gepaste vrolijkheid aan de bar gedaan. „Screwdriver” is toch niet zo'n gekke naam! Kregen diverse uitnodigingen om eens aan te komen, die van San Francisco noteerden we op een apart blaadje. Hier zouden we ons namelijk van zelfverzorgende auto-tourist moeten omtoveren om panklaar in een vliegtuig op te rijzen met 20 kg bagage. Ook moest de auto aan iemand worden verkocht.

De 19e augustus brak aan, we zeiden de „Prinses Irene”, haar Gezagvoerder en anderen vaarwel, spoedden ons naar de loods, waar we in Canada werden toegelaten. Twee in witte overalls gestoken monteurs hielden zich met de auto bezig. 't Was een adembenemend schouwspel en vertederd



Het eerste kamp in Canada werd opgeslagen bij Ingleside aan een kunstmatig meer, gevormd door de aanleg van de Seaway. Over comfort gesproken.

gingen we er op onze koffers naar zitten kijken. Men sloot eerst de accu weer aan (zeer belangrijk!), plaatste de wioldoppen, mat olie en lucht, liet de motor lopen, overtuigde zich van de ruitenwisser- en lampenwerking en richtingaanzijzers, oliede de portieren, deed na enig gezoek een blik benzine in de tank, alleen toen ze ook ergens water in wilden gieten zijn we even opgestaan (heeft weinig zin om benzine in het carter en water in de benzinetank te doen).

De wagen werd voorgereden en na de lieden welwillend bedankt en getipt te hebben, zijn we onvervaard op Montreal ingereden. Het is een verwarrende stad met zijn Frans/Engelse opschriften en tekens, plus onverwacht éénrichtingsverkeer waar we ons wel aan hielden, alleen de verkeerde kant op. Brachten een bezoek aan de heer F. Zwarts van het Oranje Lijn kantoor voor inlichtingen, route, advies etc., hetgeen in ruime mate werd gegeven. Ook hier had Directeur Pronk van Hooegeven het pad geëffend en was men van onze komst op de hoogte gesteld.

Hierna werd getracht bij drie verzekeringsmaatschappijen de auto te verzekeren voor „third party”. In Holland had men er niets voor gevoeld en hier ondervonden we hetzelfde. Komt zeker door de emigratie, deze eendrachtigheid. In de namiddag verlieten we onverzekerd doch onbezwaard Montreal via Highway 2. 't Is wel gemakkelijk deze nummering als je eraan gewend bent. Soms ziet men drie bordjes met drie verschillende nummers onder elkaar. 't Is een mysterie waar je dan terecht komt, anyhow niet in Rome.

Sloegen 's avonds nabij Ingleside ons eerste kamp weer op aan een kunstmatig meer, gevormd door de aanleg van de Seaway. 't Was wel merkbaar dat we er wat uit waren, door het luie leven thuis en aan boord. 't Ging allemaal niet erg van harte. We waren vergeten een supermarkt aan te lopen en aten zodoende wat halfgare rijst met soep. De tent scheen om een duistere reden niet recht te willen staan. Na nog enige medekampeerders te hebben ingelicht wat toch wel S.G.P. op onze nationaliteitsplaat betekende en waar we met dat „autootje” vandaan kwamen, zetten we de afwas buiten de deur in de hoop op regen en hielden 't voor gezien vandaag.

(wordt vervolgd)

**PROMOTIES K.P.M.
PER 1 JANUARI 1962
Walpersoneel
Amsterdam kantoor.**

tot Afdelingschef:

Adj.-Chef Ir. G. J. Hogewind.

tot Adjunct-Chef:

Hoofdemployé H. C. Kemp.

tot Hoofdemployé:

de Employé's J. A. Davids, C. de Knecht, J. J. Stroo, M. H. Slinger, H. J. van den Tempel, Th. M. P. Angevaere, G. J. Verhoeven en T. C. Endhoven.

tot Employé:

Beambte G. Grondman.
Tevens werd met ingang van 1 januari 1962 tot de groep

van Inspecteurs en daarmee uitdrukkelijk gelijkgesteld geacht te behoren: de Hoofdemployé S. J. A. Hazewinkel.

Nautisch varend personeel

tot Gezagvoerder de 1e Stuurlieden:

H. Boeree, P. Starckenburg, M. M. Adamse en H. Buth.

tot 1e Stuurman de 2e Stuurlieden:

H. M. Tonino, F. G. van Amersfoorth, R. Groenemeyer, G. H. de Jong, H. A. van Geldere, F. G. Ormel, P. C. Ysseling en F. van der Linden.

tot 2e Stuurman de 3e Stuurlieden:

J. Houweling en R. Wagner.

tot 3e Stuurman de 4e Stuurlieden:

G. J. G. Mulder, H. de Reuver, G. N. C. Janssen, W. L. Reyling en H. H. Trabringa.

Technisch varend personeel

tot 2e Werktuigkundige de 3e Werktuigkundigen:

J. H. Waldt, E. Timmer, P. J. Bolijn, J. W. Stortelers, G. H. Bijen en E. de Vries.

tot 3e Werktuigkundige de 4e Werktuigkundigen:

B. J. Bouwman, A. A. Loenen, J. B. Nolthenius, A. M. l'Herminez, A. E. van der Hoff, G. W. Mateman, J. A. Pruyt, W. Sangers, H. Lagerwey, J. A. J. Paaúwe, R. F. Schöls, J. de Vlas, A. Klomp, J. W. Rusche, H. J. G. Schoolkate, M. Th. Koning en J. de Vries.

tot 4e Werktuigkundige de 5e Werktuigkundigen:

P. M. Joha, L. J. de Groot, F. M. Verhoeve, G. Barendregt, B. Bakker, L. Jobse, J. Meyer, J. J. Glas en P. C. H. Poppelaars.

PROMOTIES N.T.P.M.

tot 5e Werktuigkundige de Ass. Werktuigkundige B. Verdoorn (m.i.v. 21-9-61)

tot Ass. Werktuigkundige de llg. Werktuigkundigen:

M. v. d. Steen (m.i.v. 1-11-61)
N. W. Dikstaal (m.i.v. 7-11-61)
P. Visser (m.i.v. 7-11-61)
R. L. Luyendijk (m.i.v. 13-11-61)

Hartelijk gelukgewenst.

Mutaties gezagvoerders:

K.P.M.

R. Severien (1e Stm. B.M.C.) ex m.s. „Labuan Hadji” naar m.s. „Musi” (dd. Gezagv.) 4-11-61.
J. C. Schouw ex m.s. „Musi” met RV 4-11-61.
F. J. Woudstra ex RV naar m.s. „Van Waerwijck” 8-11-61.
C. Zuidschermoude ex. m.s. „Van Waerwijck” met RV 8-11-61.
W. Vader Mzn. ex RV naar m.s. „Straat Lombok” 9-11-61.
H. Zeylstra ex m.s. „Straat Lombok” met RV 9-11-61.
D. J. Smit ex RV naar m.s. „Sibigo” 16-11-61.
B. H. Niessen ex m.s. „Sibigo” met RV 16-11-61.
Tj. v. d. Molen ex m.s. „Batavia” met TTV Singapore 16-11-61.
A. N. Kloots ex m.s. „Batavia” naar m.s. „Van Heemskerck”
M. M. Adamse (1e Stm.) ex m.s. „Van Waerwijck” naar m.s. „Sigli” (dd. Gezagv.) 21-11-61.
J. Maan ex m.s. „Sigli” met RV 21-11-61.
Tj. v. d. Molen ex TTV Singapore naar m.s. „Batavia” 28-11-61.
A. N. Kloots ex m.s. „Batavia” naar m.s. „Van Heemskerck” 2-12-61.
P. J. Balder ex m.s. „Van Heemskerck” met RV 2-12-61.

N.T.P.M.

W. J. Bos ex m.s. „Congokust” met verlof 30-12-61.
W. E. Sonneveldt aflos Gezagv. naar m.s. „Congokust” 30-12-61.

H.V.M.

G. H. Groenhof Gezagvoerder m.s. „Hollands Diep”.
C. Tjebbes Gezagvoerder m.s. „Hollands Duin”.

Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

K.P.M.

C. J. P. v. Lieshout ex R.V. naar m.s. „Van der Hagen” 6-11-61.
J. B. Jans ex m.s. „Van der Hagen” naar m.s. „Houtman” 6-11-61.
J. J. Pieterse (dd. Hfdwtk.) ex m.s. „Houtman” naar m.s. „Van Waerwijck” (2e Wtk.) 8-11-61.
Th. J. Bronsvort ex RV naar m.s. „Sinabang” 12-11-61.
H. H. Swaluë (dd. Hfdwtk.) ex m.s. „Sinabang” naar m.s. „Waiwerang” (2e Wtk.) 16-11-61.
J. Koke ex RV naar m.s. „Roggeveen” 16-11-61.
H. J. Spruyt (dd. Hfdwtk.) ex m.s. „Roggeveen” naar m.s. „Straat Lombok” (2e Wtk.) 16-11-61.
F. J. Poelstra ex survey m.s. „Camphuys” naar m.s. „Campphuys” 27-11-61.
J. Schriemer ex m.s. „Camphuys” naar m.s. „Batavia” 27-11-61.
F. J. Haan (dd. Hfdwtk.) ex m.s. „Batavia” naar m.s. „Kaloe-koe” (3e Wtk.) 4-12-61.
G. Buyze ex RV naar m.s. „Sibigo” 19-12-61.

H.V.M.

J. A. Gieltjes, Hoofdwerktuigkundige m.s. „Hollands Diep”.
C. J. Tettelaar, Hoofdwerktuigkundige m.s. „Hollands Duin”.

Alle verlofgangers: een prettig verlof.

Alle herplaatsten: goede vaart.

Geslaagd voor een hoger diploma

K.P.M.

5e Wtk. K. Vos 23-11-61 A
5e Wtk. G. M. van Kuyk 4-12-61 A
3e Wtk. P. J. Bolijn 7-12-61 B II
5e Wtk. B. Bakker 12-12-61 A
3e Wtk. E. Timmer 14-12-61 B II
2e Stm. H. M. Tonino 15-12-61 S I
2e Wtk. H. E. Kattenbroek 15-12-61 C I
3e Wtk. J. H. Waldt 18-12-61 B II
5e Wtk. J. Lanting 18-12-61 A

N.T.P.M.

3e Wtk. M. D. Treurniet 16-10-61 B
Onze gelukwensen met het behaalde succes.

Met verlof gegaan:

K.P.M.

11-11-61 3e Stm. D. J. Keuvelaar
12-11-61 3e Stm. J. M. Bridié
12-12-61 5e Wtk. F. H. A. Crooymans
16-11-61 2e Stm. J. E. Celosse
18-11-61 1e Stm. A. M. Frigge
18-11-61 5e Wtk. S. G. Adema
20-11-61 3e Stm. G. A. B. Dokter
20-11-61 5e Wtk. P. M. Bos
25-11-61 2e Wtk. W. H. van der Poel
26-11-61 1e Stm. H. K. Kruk
29-11-61 5e Wtk. N. van Buuren
29-11-61 5e Wtk. H. Nakken

uit Walvisbaai RV/SV
uit Aden RV/SV
uit Singapore ZV/SV/RV
uit Kaapstad RV/SV
uit Port Swettenham RV
uit Singapore RV/SV
uit Hong Kong RV/SV
uit Hong Kong RV/SV
uit Biak RV/SV
uit Hong Kong RV
uit Singapore RV/SV
uit Singapore RV/SV

4-12-61	2e Stm. V. Ch. van der Hoff	uit Singapore	RV/SV
4-12-61	4e Wtk. R. M. L. de Rozario	uit Singapore	RV/SV
6-12-61	1e Stm. J. van Driel	uit Hong Kong	RV
6-12-61	5e Wtk. H. Bos	uit Singapore	RV/SV
7-12-61	4e Stm. G. Verkroost	uit Singapore	RV/SV
13-12-61	3e Wtk. H. V. van Velthoven	uit Singapore	RV/SV
13-12-61	5e Wtk. K. J. Veldman	uit Singapore	RV/SV
16-12-61	2e Stm. P. C. IJsseling	uit Biak	RV
17-12-61	3e Stm. R. Wagner	uit Calcutta	ZV
17-12-61	3e Wtk. J. Fikse	uit Singapore	RV/ontslag op verzoek
21-12-61	2e Wtk. W. van Dam	uit Bangkok	RV/SV
22-12-61	2e Stm. F. Monteiro	uit Aden	RV/SV

N.T.P.M.

17-11-61	4e Wtk. J. G. Kooyman (ZV) ex s.s. „Westertoren”.
24-11-61	2e Wtk. G. A. van Stuivenberg ex s.s. „Westertoren”.
5-12-61	4e Wtk. J. Baan ex s.s. „Westertoren”.

Een prettig verlot toegewenst.

Na verlot vertrokken:

K.P.M.

2-11-61	1e Stm. J. Jonkman (Singapore) m.s. „Labuan Hadji”.
4-11-61	Ll. wtk. R. A. v. Eibergen Santhagens (Manilla) m.s. „Van Waerwijck”.
5-11-61	3e Wtk. KV G. R. Hommes (Singapore) m.s. „Leti”.
5-11-61	2e Stm. L. van der Boon (Aden) m.s. „Waikelo”.
5-11-61	5e Wtk. F. W. B. van Smaalen (Bangkok) m.s. „Kasimbar”.
7-11-61	Assistent W. Peschar (Singapore).
7-11-61	3e Stm. F. Kroder (Hong Kong) m.s. „Van Waerwijck”.
8-11-61	2e Wtk. J. R. Holman (Biak) m.s. „Keerkring”.
11-11-61	4e Wtk. H. J. G. Schoolkate (Biak) m.s. „Sungei Bila”.
11-11-61	4e Stm. P. S. Pot (Abadan) m.s. „Waingapoe”.
12-11-61	2e Stm. T. J. van Luyken (Kaapstad) m.s. „Van Linschoten”.
14-11-61	2e Stm. J. J. E. Madlé (Port Swettenham) m.s. „Sinabang”.
16-11-61	5e Wtk. H. H. Smulders (Hong Kong) m.s. „Van der Hagen”.
17-11-61	Electromonteur P. J. J. Hengstz (Mombasa) m.s. „Waikelo”.
22-11-61	3e Wtk. P. Bakker (Biak) m.s. „Sungei Panai”.
24-11-61	1e Stm. KV D. J. Uitenbroek (Bangkok) m.s. „Waiwerang”.
28-11-61	5e Wtk. P. N. Terpstra (Singapore) m.s. „Sanana”.
28-11-61	Adj. Chef H. H. Mersen Senn van Basel en echtg. (Singapore).
2-12-61	4e Stm. J. J. Teutscher (Hong Kong) m.s. „Van Waerwijck”.
5-12-61	5e Wtk. K. Vos (Singapore) m.s. „Silindoeng”.
5-12-61	4e Stm. E. Aukes (Singapore) m.s. „Silindoeng”.
11-12-61	3e Wtk. KV R. Mouthaan (Mombasa) m.s. „Waingapoe”.
13-12-61	1e Stm. W. C. Bouter (Biak) m.s. „Letong”.

N.T.P.M.

17-11-61	2e Wtk. H. B. Beck (van Rotterdam) s.s. „Westertoren”.
17-11-61	3e Wtk. H. J. H. Driessen Dubois (van Rotterdam) s.s. „Westertoren”.
23-11-61	4e Wtk. P. C. Verjans (van Amsterdam) m.s. „Senegalkust”.
27-11-61	2e Stm. J. Evelaar (van Bordeaux) m.s. „Senegalkust”.

Goede wacht en behouden vaart.

Huwelijken:

K.P.M.

3e Wtk. T. Engelsma en mej. M. G. de Kiewit ddo. 2-11-61 te Den Haag.
3e Wtk. R. W. Jansen en mej. E. M. Feenstra ddo. 24-11-61 te Groningen.
4e Stm. B. W. Smaal en mej. A. C. Korevaar ddo. 29-11-61 te Den Haag.
3e Wtk. J. Lourens en mej. J. C. E. Reidinga ddo. 1-12-61 te Leeuwarden.

N.T.P.M.

2e Stm. M. Kraal en mej. B. A. Kuiper ddo. 25-11-61 te Den Haag.

Proficiat en „behouden vaart”.

Nieuwe K.P.M.-mertjes:

Singapore, 13-11-61: Diederik Th., zoon van Gezagv. Tj. van der Molen en mevrouw A. v. d. Molen-Hettenga.
Singapore, 14-11-61: Renee C., zoon van Assistent J. A. Vermeulen en mevrouw H. Vermeulen-van Doorn.
Singapore, 3-12-61: Wolter J., zoon van 2e Stm. J. A. Kaspers en mevrouw A. Kaspers-Damstra.

Vlissingen, 13-12-61: Marjon H. J., dochter van 4e Wtk. J. A. J. Paauwe en mevrouw L. C. Paauwe-de Korte.
Amsterdam, 16-12-61: Ferdinand F., zoon van Employé A. van Dulken (Amsterdamkantoor) en mevrouw J. van Dulken-Mazurek.
Lonneker, 19-12-61: Hendrikus J., zoon van 2e Stm. J. Kwakman en mevrouw Th. H. M. Kwakman-Vaneker.
Huizen (N-H), 20-12-61: Ellen C. P., dochter van Chef van Dienst A. P. Krul (Amsterdamkantoor) en mevrouw G. W. Krul-Van Dam.

Nieuw N.T.P.M.-mertje

Burchwert (Fr.), 8-12-61: Margriet, dochter van 4e Stm. B. Buwalda en mevrouw T. Buwalda-Wiersma.

Nieuw H.V.M.-mertje

Delfzijl, 3-11-61: Robby, zoon van 2e Stm. R. van der Schaaf en mevrouw I. D. van der Schaaf-van der Geest.

Welkom in de „familie”.

Onze K.P.M. jubilarissen



J. Tannenbaum
Employé Amsterdamkantoor
25 jaar
22 februari 1962



N. Hartvelt
Hoofdemployé Amsterdamkantoor
40 jaar
24 januari 1962

Hartelijk gelukgewenst.

In memoriam

Gepensioneerd Souschef L. W. J. Larive overleed op 11-11-61 te Den Haag in de leeftijd van 84 jaar.
Gepensioneerd Geneesheer-Directeur J. Nieuwenhuyse overleed te Goes in de leeftijd van 75 jaar op 14-11-61.
Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige H. J. Schot overleed op 15-11-61 te Vlissingen in de leeftijd van 76 jaar.
Gepensioneerd 3e Werktuigkundige A. H. P. N. Boom overleed op 19-11-61 te Kingswood (Australië) in de leeftijd van 53 jaar.
Gepensioneerd Hoofdclerk I. H. J. Stadius van Magius overleed te Amsterdam in de leeftijd van 72 jaar op 17-12-61.
Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige C. de Graaff overleed te Sassenheim op 21-12-61 in de leeftijd van 65 jaar.
Gepensioneerd Gezagvoerder H. J. van de Weijer overleed op 23-12-61 te Maastricht in de leeftijd van 62 jaar.
Gepensioneerd Hoofdclerk I. H. J. Maitimo overleed op 26-12-61 te Rotterdam in de leeftijd van 65 jaar.
Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige S. J. P. Leyte overleed te Rotterdam op 28-12-61 op 61-jarige leeftijd.

Zij rusten in vrede.