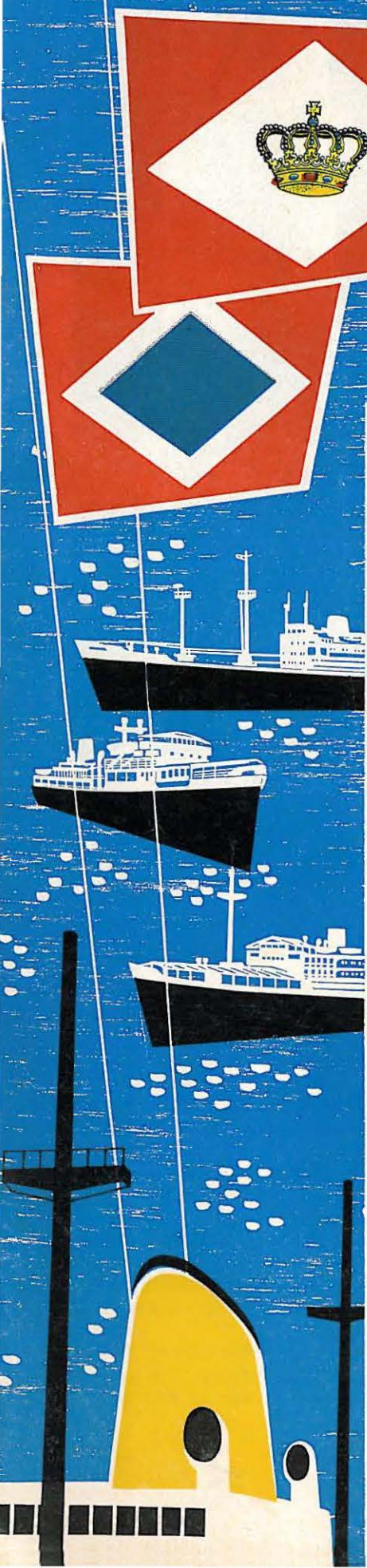


De uitlaat

PERSONEELSORGaan DER



N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ
N.V. NEDERLANDSE TANK-EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ
HOLLANDSE 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.
R. Romswinkel AS/P & A
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 Paket-
vaart-Maatschappij.

„Het Scheepvaarthuis” - Post-
bus 714 AMSTERDAM

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

Bij de foto op de omslag:

**Veelossing te Jeddah. Een
opname van gezagvoerder
H. Meyer van het m.s. „Wai-
balong”.**

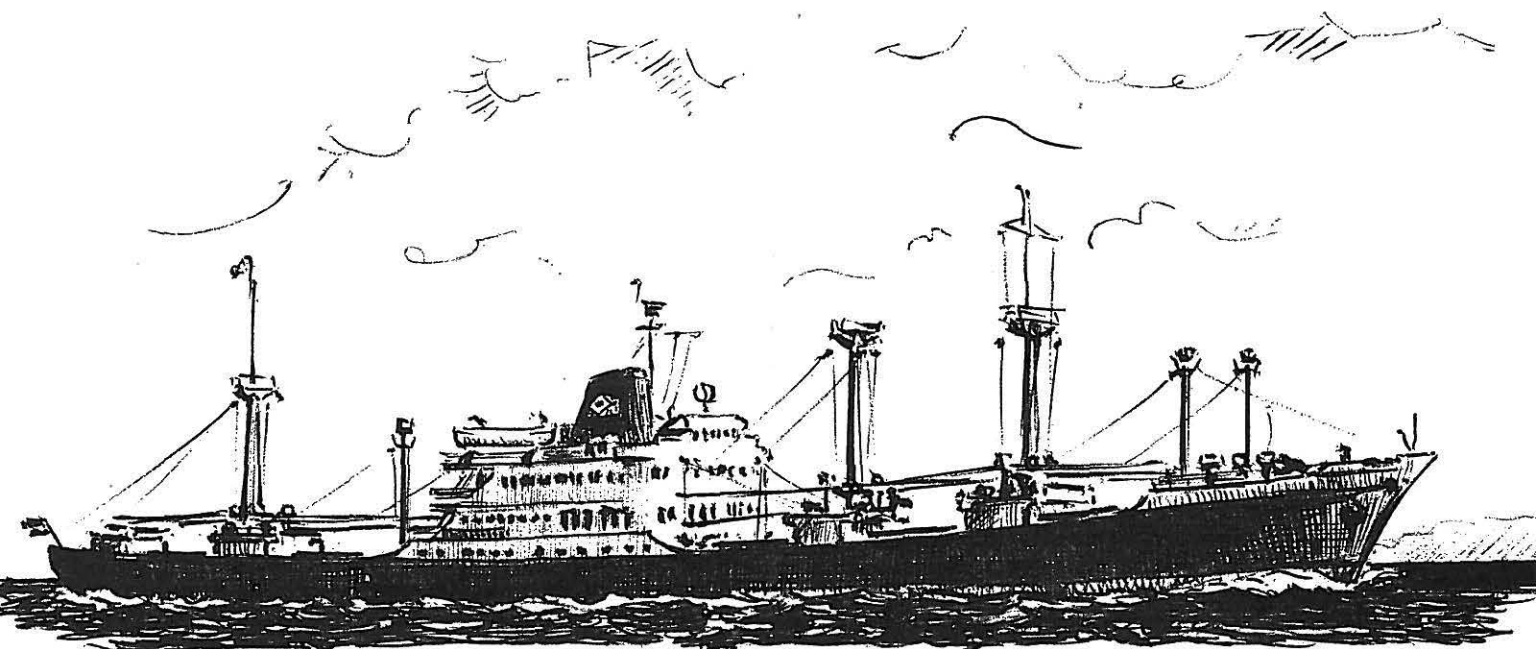


(Foto: Max Koot)

H. K. H. Prinses Marijke

heeft op 18 februari j.l.

haar vijftiende verjaardag gevierd.



Twee nieuwe snelle motorvrachtschepen

De K.P.M. heeft twee nieuwe, snelle motorvrachtschepen besteld, één bij de Machinefabriek & Scheepswerf van P. Smit Jr. te Rotterdam en één bij Verolme Verenigde Scheepswerven te Alblasserdam.

De beide schepen zijn bestemd voor de Combinatie met de K.J.C.P.L., die eveneens de bouw van twee van deze schepen aan P. Smit Jr. heeft opgedragen.

De schepen, ontworpen door onze Afdelingen Scheepsbouw en Machinebouw te Amsterdam, zullen de namen ontvangen „Straat Frazer” en „Straat Franklin”. Het draagvermogen op zomerdiepgang zal rond 12.000 ton bedragen bij een balespace van 560.000 kub.voet, waarvan 60.000 kub.voet is bestemd voor koel- en vrieslading.

Er komen drie laadruimen vóór de machinekamer en twee er achter. Bij een voorstudie zijn de voor- en nadelen van meer achter in het schip geplaatste machinekamer tegen die van het drie-twee ruimen schip afgewogen en is een bewuste keuze gemaakt voor dit laatste type.

In verband met een betrekkelijk geringe behoefte aan dieptankruimte voor vloeibare lading, zijn slechts twee dieptanken ontworpen, die uit overwegingen van stabiliteit en van vervoer van erts en lang ijzer niet in het onderruim doch in het boventussendek van ruim III geprojecteerd zijn en die op het „weather”-dek elk van een afzonderlijk laadhoofd met een scharnierbaar, oliedicht stalen deksel worden voorzien.

Teneinde tijd en kosten te sparen wordt een inrichting gemaakt om de dieptanks met lucht te kunnen persen.

Om de laadhoofden op het bovenste doorlopende dek zo snel mogelijk met zo min mogelijk arbeidskrachten te kunnen openen en sluiten (onder meer

des nachts in de haven bij plotseling optredende regenbuien), zullen deze laadhoofden voorzien worden van waterdichte stalen luiken, die hydraulisch geopend en gesloten kunnen worden.

Ook de tussendek laadhoofden ter plaatse van de ladingkoelvrieskamers krijgen dergelijke luikdeksels, onder andere om zo min mogelijk ruimte tussen laadhoofd en koelkamerlangswand te verliezen.

Voor het laadgerei is na een vergelijking tussen dekranen en laadbomen met laadlieren de keuze om financiële redenen op de laatste gevallen. Elk schip krijgt 18 laadbomen, waarvan er vier een hijsvermogen van 15 ton zullen krijgen, die twee aan twee tezamen 30 ton zullen kunnen hijsen.

De schepen krijgen als opbouw een bak, drie lierendekhuizen, midscheeps een brug met verdere bovenbouw en achteruit een klein dekhuisje voor behuizing van een op bepaalde trajecten meevarende onderhoudsploeg. Er komt dus op het achterschip geen kampanje.

Doordat besloten werd geen accommodatie voor passagiers op deze schepen te bouwen doch slechts te volstaan met een z.g. „ownershut” met twee kooien, was het mogelijk de nodige accommodatie voor de Chinese bemanningsleden zodanig in de midscheeps onder te brengen, dat de accommodatie van alle bemanning (dus inclusief die der Officieren) tussen laadhoofd drie en vier kon worden ontworpen, zonder de commandobrug hoger te leggen dan voor een goed uitzicht naar het voorschip noodzakelijk is en zonder accommodatie voor Chinezen boven ruim vier te moeten projecteren.

De heer R. J. de Vries (B.T.D.) maakte bovenstaande schets van de in aanbouw gegeven schepen, bestemd voor de Combinatie met de K.J.C.P.L.

Alle verblijven voor Officieren en Chinese crew worden airconditioned.

De Gezagvoerder, Hoofdwerktuigkundige, 1e Stuurman en 2e Werktuigkundige krijgen ieder een eigen toilet, grenzende aan hun hut; de overige Officieren, die allen over éénpersoonshutten beschikken, krijgen twee aan twee een eigen toilet, eveneens direct toegankelijk vanuit hun hut.

De Officieren krijgen verder een eetsalon met een aangrenzende zitsalon, terwijl de Chinezen over drie messrooms zullen kunnen beschikken, die dicht bij hun kombuis zijn gelegen.

Voor de betimmering der hutten zal van moderne bouw- en bekledingsmaterialen gebruik gemaakt worden.

De schepen worden met moderne nautische en veiligheidsinstrumenten uitgerust zoals radar, echolood, automatisch gyrokompas gekoppeld met de stuurmachine-installatie, draadloze telegrafie-telefonie-installatie met richtingzoeker en auto-alarmtoestel, draagbaar reddingbootradiotelegraaftoestel, clear view screens, sallog, telefoons, CO₂-brandblus tevens rookmeldinstallatie, enz.

Er komen twee kunststoffen reddingboten aan boord, elk voor 90 personen en voorzien van een hand-schroefbeweging; verder een zeiljol van kunststof met aanhangmotor.

Om de schepen een snelheid te geven van circa 20 mijl zullen zij worden voorzien van voortstuwingsmotoren met een vermogen van niet minder dan 12100 aspk. De motoren zullen met zes cilinders worden uitgevoerd. De cilinder-diameter van deze motoren is dan ook de grootste welke tot nu toe is gemaakt. Behalve dat deze motoren de schepen snel doen varen, wordt met de uitlaatgassen in een uitlaatgassenketel zo veel stoom geproduceerd, dat hiermede alle verwarming van de officieren- en bemanningsverblijven, het badwater, de brandstoftanks, de palmolietanks enz. gemakkelijk kan worden onderhouden. Hiermede is de taak van de hoofdmotor nog niet geëindigd, want met het warme cilinderkoelwater wordt in een verdamperinstallatie door verdamping van zeewater 30 ton zoetwater per dag gemaakt dat ruimschoots voldoende is voor al het zoetwaterverbruik. Het voordeel hiervan is dat weinig zoetwater moet worden geladen en dus meer lading kan worden vervoerd.

De hoofdmotoren van m.s. „Straat Franklin” en m.s. „Straat Frazer” zijn resp. ontworpen door de Gebr. Sulzer te Winterthur en Bürmeister en Wain te Kopenhagen. Hoewel dus van buitenlandse oorsprong, worden zij geheel in Nederland vervaardigd. De Sulzer-motor wordt gemaakt bij de N.V. Koninklijke Machinefabriek „De Schelde” in Vlissingen, de B. en W.-motor bij P. Smit Jr. in Rotterdam. Om deze grote motor te kunnen fabriceren moest de werkplaats bij P. Smit enige meters worden verhoogd. Om een idee te geven hoe groot het vermogen van een dergelijke motor is, kan deze het beste worden vergeleken met de voortstuwingsinstallatie van de bekende passagiersschepen de m.s.s. „Ruys”, „Tegelberg” en „Boissevain”, welke oorspronkelijk voor

de K.P.M. zijn gebouwd en thans behoren tot de vloot van de K.J.C.P.L.. Elk van deze schepen is voorzien van drie motoren elk met acht cilinders en met een gezamenlijk vermogen van 10.800 pk. Deze drie motoren tezamen wegen 850 ton of per pk. ca. 78 kg.

De nieuwe motor met slechts 6 cilinders weegt 510 ton of per pk. ca. 42 kg.

Als bijzonderheid kan nog worden vermeld dat de manoeuvreerinrichting, welke gewoonlijk aan de motor is gebouwd, bij de nieuwe installatie in een afzonderlijke manoeuvreerstand zal worden ondergebracht. In deze manoeuvreerstand worden behalve het bedieningsmechanisme van de hoofdmotor, de telegraaf enz., ook alle instrumenten, manometers en thermometers van de gehele installatie op een duidelijk overzichtelijke wijze opgesteld. Deze manoeuvreerstand wordt bovendien voorzien van een overkapping voorzien van ruime ramen en geluid absorberend materiaal. Door een goede verlichting en luchtventilatie wordt hierdoor voor de wachthebbende werktuigkundige een rustige observatiepost verkregen van waaruit de gehele installatie op overzichtelijke wijze kan worden gecontroleerd.

De brandstof voor de hoofdmotor is voor het grootste gedeelte ondergebracht in de dubbele bodem. Er kan voor een lange rondtrip zoveel brandstofvoorraad worden meegenomen, dat niet op tussenhavens behoefte te worden gebunkerd.

Voor het z.g. hulpbedrijf zullen vier hulpmotoren worden opgesteld waarvan twee stuks het normale bedrijf kunnen onderhouden, één motor is stand by, dus in geval van storing voor gebruik gereed, terwijl aan de vierde motor de nodige reparaties kunnen worden verricht.

Voor het eerst zal op deze schepen uitsluitend draaistroom worden toegepast. Het verschil tussen de tot nu toe gebruikelijke gelijkstroom en de draaistroom is niet zo eenvoudig te omschrijven, wel de reden waarom draaistroom nu algemeen toepassing vindt, n.l. de belangrijke besparing op de kosten voor onderhoud en reparatie.

Verder is in de machinekamer de grote vriesmachine-installatie ondergebracht voor de koel- en vrieslading, waarmee de tien koel- en vrieskamers met een totale inhoud van ca. 60.000 cub.ft. kunnen worden gekoeld op een temperatuur van -15° gedeeltelijk -20°C. De regeling en controle van deze over het schip verspreide kamers kan geheel van de machinekamer uit geschieden, zodat het niet nodig is dat een van de wachthebbende werktuigkundigen de machinekamer moet verlaten om ter plaatse bij de kamers deze controle uit te voeren.

De koelvrieskamers krijgen een isolatie van polyurethaanschuim met een lichtmetalen binnenbekleding en gemakkelijk beweegbare schuifdeuren.

Uit het bovenstaande moge blijken, dat deze nieuwe schepen zo goed mogelijk aangepast zijn aan de nieuwe ontwikkelingen op scheepvaarttechnisch gebied.

Tenslotte willen wij nog vermelden dat het eerste schip in juni 1963 en het tweede schip in november 1963 zal worden opgeleverd.

HAAIEN OP DE KUST

In de maand november lag de „Straat Lombok” — zo schrijft ons Gezagvoerder W. Vader Dzn. — wegens congestie een veertiental dagen buiten Beira voor anker, wachtend op een beurt.

Het was voor mij wel een zorg, hoe de mensen in hun vrije tijd bezig te houden. Een zwembad aan dek werd geïmproviseerd en verder bleek het er goed viswater te zijn. Vooral de Chinese crew is daar erg op gesteld, want behalve het aantrekkelijke van een vers visje komt het ook de foodmoneykas ten goede.

Op zondagavond 12 november kreeg de No. 1 M.D. een naar schatting 2-pondertje aan zijn lijn, die echter even voor het binnenhalen met haak en al verschakt werd door een flinke haai. Aangezien haak en lijn van klein kaliber waren, leek het uitgesloten hiermee de haai te vangen. Lijnen werden op elkaar gestoken, gevierd en weer ingehaald en eerst na 2½ uur na veel geschreeuw en de hele crew present, kwam het beest enigszins uitgeput langs. Op dat ogenblik kon,

nadat bliksemsnel een jacobsladder was opgetuigd, een der bemanningsleden de moed opbrengen zich tot het water te laten zakken en het beest een zware lijn om de kop te leggen na hem de genadestoot gegeven te hebben. Na veel gespartel en machtige slagen met de staart werd onder groot gejuich het dier binnenboord gehesen. Het lieve beestje was van de drie-meter klasse en we kwamen over de tweehonderd kg toen we de stukken nawogen. De Chinezen keurden het vlees goed, het was een jong beest en ik moet zeggen, de haaienvinnensoep, de volgende dag smaakte best.

De woensdag daarop volgend werd 's middags wederom alarm gemaakt wegens een zwaar geval aan een nu veel zwaardere lijn en haak. Na een goed uur hing nu een ander soort haai van het formaat van zijn voorganger aan de reep van L. III. Hiervan werd het vlees niet goed bevonden, 't was een oude taaie en men kon er met het mes bijna niet doorheen komen. Hij ging dan ook dezelf-



de dag nog terug naar zijn element, nadat zijn machtige tanden als souvenirs waren verwijderd. Groot was mijn verbazing toen ik enkele dagen later van twee kanten tegelijk alarm hoorde. Zowel de 3e Stuurman als een een der Stewards zou iets groots aan de haak hebben. De 3e Stuurman bevond zich aan Sb bij L. III, de Steward een dek hoger aan Bb. Het werd een spel van vieren en halen. Dit geval vanaf het sloependek aanzien, viel het mij plotseling op dat, als de 3e Stuurman haalde, de Steward tegelijkertijd vierde en omgekeerd. Groot was dan ook de hilariteit toen bleek, dat beide lijnen in elkaar gehaakt waren en dat een klein zielig visje aan de lijn van de 3e Stuurman deze verwarring c.q. bundeling had gecreëerd.

Gezagvoerder Vader zond ons, tenslotte mogelijk verondersteld visserslatijn te ontzenuwen, bijgaande foto's genomen door de 1e ladingklerk Poon Cheung.

De onderste foto toont U de eerste vangst; de bovenste: „een ouwe taaie”.



K.P.M. Bedrijfsnieuws

Het m.s. „Silindoeng” arriveerde in zijn eerste noordreis in de Midditerranean (Adriatic) — East Africa Service te Triëst en vertrok vandaar wederom in zuidwaartse richting.

Inmiddels werd de K.P.M. tot de navolgende Conferences toegelaten:

East African Conference Lines (Outward & Homeward Sections):

Europese Oostelijke Middellandse Zeehavens - Somalia en Brits Oost Afrika, v.v.;

East African Conference Lines (Coastwise Section):

Brits Oost Afrika - Rode Zee en niet Europese Oostelijke Middellandse Zeehavens, alsmede van Brits Oost Afrika naar Portugees Oost- en Zuid-Afrika;

respectievelijk met ingang van 18 december en 24 januari j.l.

Het m.s. „Camphuys” volbracht de eerste zuidreis in de GESAS en vertrok van Kaapstad naar Oost Afrika en de Perzische Golf. In zuidreis werden te Mombasa, Durban, Port Elizabeth en Kaapstad zeer geslaagde cocktailparties gegeven voor relaties en autoriteiten.

Het m.s. „Leti” werd aan de Cathay Shipping Corporation te Panama verkocht voor oplevering eind maart a.s. te Singapore.

STOPWATCH ZOEK

Het kantoor in Amsterdam werd „opgeschrikt” door de melding van de Hoofdwerktuigkundige van een onzer schepen, dat de stopwatch — die ge-

bruikt wordt voor het nemen van diagrammen van de hoofdmotor — na gebruik door een der Werktuigkundigen door het trillen van het schip van de tafel in diens hut was gegleden en toevalligerwijze in de prullemand was terechtgekomen en bij het ledigen daarvan door de hutbediende in zee was geworpen. Hij vroeg nu om een nieuwe.

De Maatschappij, zeer accuraat, informeerde hoe het mogelijk was dat de verdwijning van dit instrument op deze wijze kon worden gereconstrueerd. De oplossing was als volgt.

De hutbediende had de stopwatch wel degelijk gevonden, maar omdat hij pas door de Maatschappij was aangenomen en dus nog nieuw in het vak, was hij ermee naar de pantry-bediende gegaan en samen waren ze tot de conclusie gekomen dat een „horloge” dat na één minuut al stopte, waardeloos moest zijn...

SOCIALE KRONIEK

Beste Marin,

Meen niet, dat ik nu wederom over je oudedag ga schrijven! Over dat onderwerp zal ik in deze brief met geen woord reppen. De Portugezen hebben een spreekwoord, dat luidt: „Grão a grão enche a galinha o papo”, hetgeen in onze moedertaal vertaald wil zeggen: „Graantje voor graantje vult de kip de krop”. Als men zo’n stuk pluimvee op een boerenerf ziet rondscharrelen, krijgt men niet de indruk, dat het beest zijn terrein systematisch afpikt. Toch komt zijn krop vol. Evenzo wil ik in mijn brieven hier en daar wat van hetgeen voor je van belang is wegpikken en zo, schijnbaar systeemloos, tot een geheel trachten te komen. Zo heb ik dan ook de A.O.W. niet „uitputtend” voor je beschreven, doch nog het een en ander voor later bewaard. In deze brief wil ik je iets zeggen over het Ziekenfondsenbesluit, dat in de jaren ‘40—‘45 in werking trad. Het regelt de verzekering tegen de kosten van geneeskundige behandeling en verpleging en was van stonde af aan verplicht voor personen in loondienst, wier vast loon in geld beneden een zekere grens (de z.g. loon- of welstandsgrens) ligt. Deze welstandsgrens is sindsdien herhaaldelijk opgetrokken en bedraagt thans f 8.000,— per jaar.

Voordien waren er wel ziekenfondsen, doch geheel op vrijwillige basis en met een vrij beperkte werkingssfeer.

Nu zijn er fervente voor- en tegenstanders van de verplichte ziekenfondsverzekering. Zoals meestal het geval is, zal hier de waarheid wel in het midden liggen. De ideale toestand zou zijn dat ieder, eigen verantwoordelijkheid kennende, zelf maatregelen nam ter dekking van het risico van ziektekosten. Doch de maatschappij bevat nu eenmaal elementen, die in feite tegen zichzelf beschermd moeten worden. Deze zouden op vrijwillige basis geen enkele maatregel treffen en zou zich bij hen een ernstig ziektegeval voordoen, dan zou niet Leiden doch de gemeenschap in last zijn.

Ingevolge deze verplichte verzekering heeft de verzekerde aanspraak op de verstrekkingen van het ziekenfonds, waarbij hij of zij staat ingeschreven.

Deze verstrekkingen omvatten huisartsenhulp, specialistische hulp, genees- en verbandmiddelen, tandheelkundige hulp, ziekenhuisverpleging, sanatoriumverpleging, ziekenvervoer, kunstmiddelen en in bepaalde gevallen vergoeding van reiskosten.

De verplichte verzekering kent twee soorten verzekerden, n.l. de direct-verzekerden, dat zijn de personen, die op grond van het feit, dat zij in loondienst werkzaam zijn en een vast loon in geld genieten, dat minder bedraagt dan de gestelde welstandsgrens, verzekerd zijn, en de indirect-verzekerden, dat zijn de gezinsleden van de direct-verzekerde. De indirect-verzekerden hebben dezelfde aanspraken als de direct-verzekerden.

Zeelieden, die voor de verplichte verzekering in aanmerking komen, moeten door de werkgever aangemeld worden bij het Algemeen Ziekenfonds voor Zeelieden te Amsterdam, dat een bewijs van inschrijving uitreikt, hetwelk door de werkgever moet worden geldig gemaakt en aan de verzekerde overhandigd. Op vertoon van dit bewijs van inschrijving kan de zeeman zich in geheel Nederland laten behandelen. Dit verschaft hem een voorrechtje ten opzichte van de overige verplicht-verzekerden.

Doch daarover schrijf ik je in een volgende brief meer. Ik moet nu sluiten en wens je „behouden vaart” en een „tot wederlezen” toe.

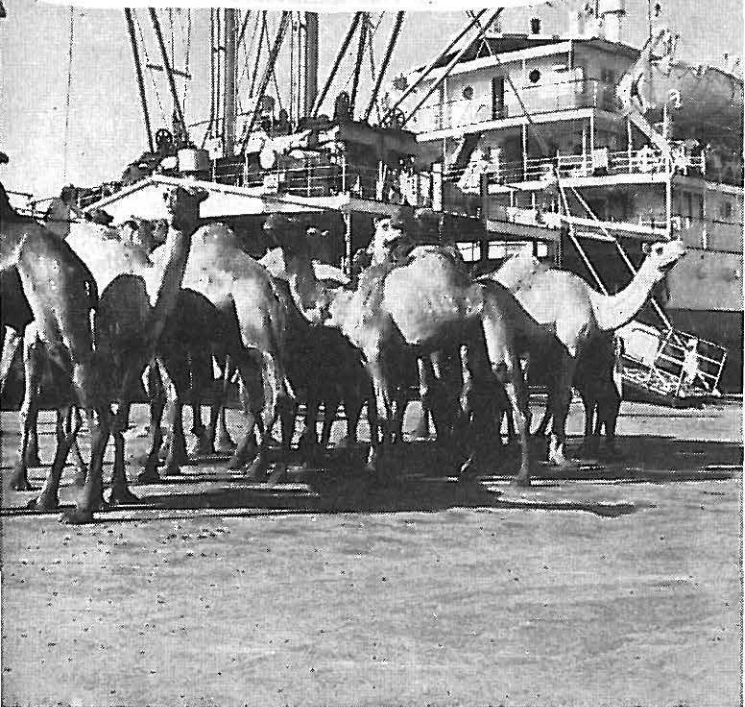
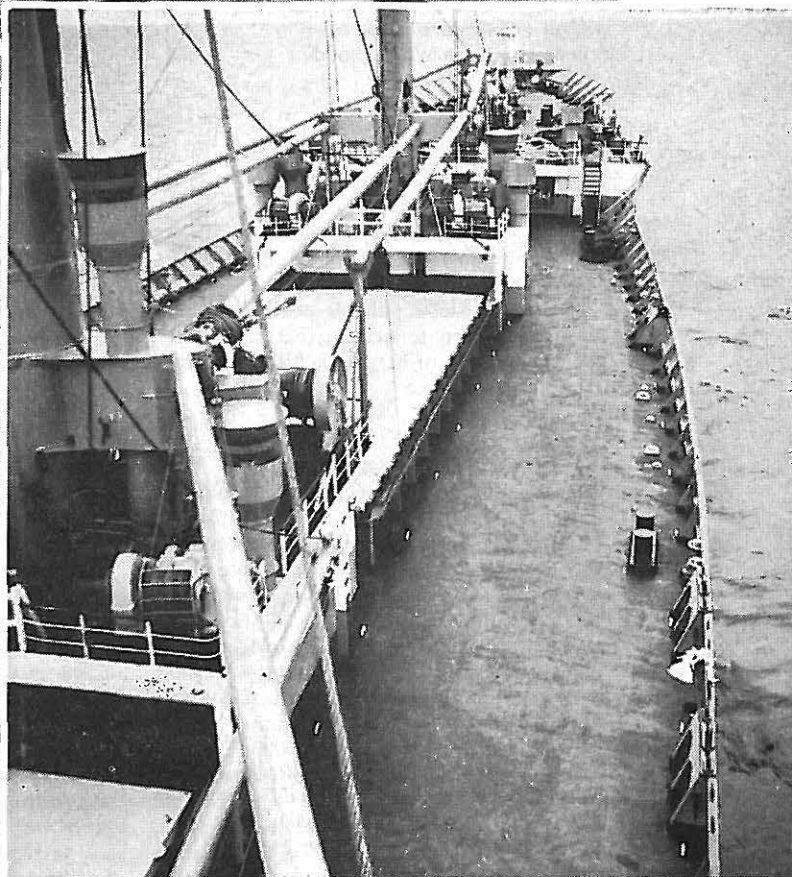
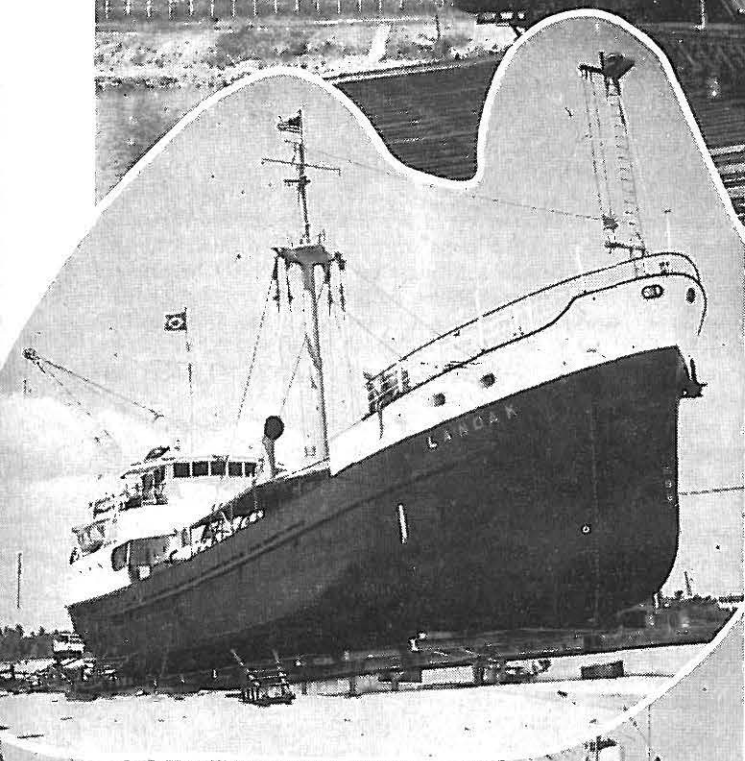
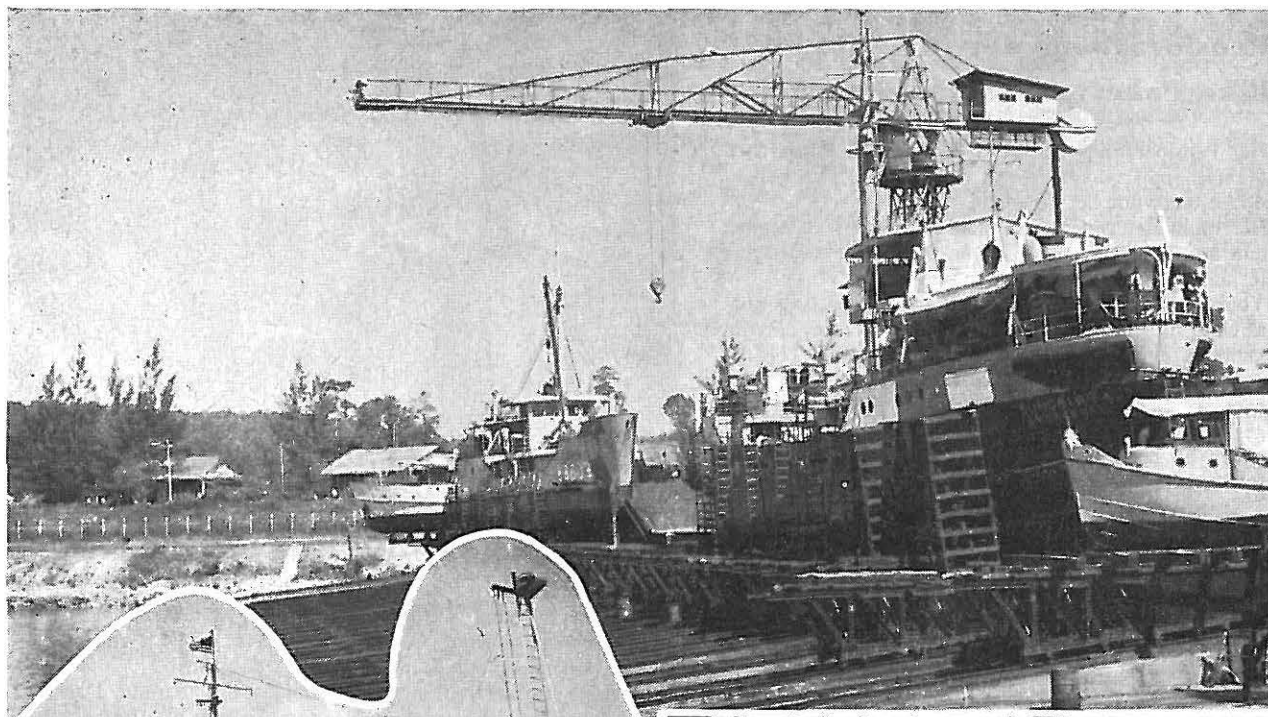
Je vriend Socius.

K.P.M.-journaal

Op 14 januari ll. vertrok Chef van Dienst C. H. Poulus voor een dienstreis van ongeveer zes weken naar Zuid- en Oost-Afrika, het Midden Oosten en de Perzische Golf.

De Hoofdeployé van de Afdeling P.Z., de heer H. J. J. Nietzman vertrok op 23 januari ll. naar Singapore ter vervanging van de heer P. W. A. Keller.

De heer A. J. J. de Feyter, Chef Nautische Dienst, ving op 1 februari jl. zijn dienstreis aan naar het Singapore-rayon. Eventueel zal hij ook een bezoek brengen aan Hong Kong.



Bovenaan de pagina: een opname van de „Sungei Billa” te Manokwari van 1e Stuurman J. Zonneveld.
 Links boven: het m.s. „Landak” tijdens de D-beurt op de „Bagan Dalam Slipway” te Penang.

Links onderaan: De „Waibalong” te Jeddah. Een opname van Gezagvoerder H. Meyer.

Rechts onderaan: Employé G. Rieder maakte bovenstaande foto van het m.s. „Sloterkerk”.

Pensioenfonds der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij

Het Pensioenfonds der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij vraagt gaarne de aandacht van gepensioneerden voor het volgende.

Het blijkt dat gepensioneerden dikwijls of verzuimen hun adreswijziging op te geven of een adreswijziging te laat ter kennis van het fonds brengen.

Voorts komt het bij verandering van woonplaats nogal eens voor, dat niet tijdig een bankrekening bij een kantoor in de nieuwe woonplaats wordt geopend, danwel dat het nieuwe adres niet tijdig of in het geheel niet aan de postcheque- en girodienst wordt opgegeven. Hieruit ontstaan voor betrokkene moeilijkheden bij het ontvangen van het pensioen en bij het fonds extra-werkzaamheden.

Tenslotte komt het herhaaldelijk voor dat een verlangde wijziging in betalingswijze van het pensioen niet tijdig of pas op het laatste moment aan het fonds wordt opgegeven.

Hoewel als uiterste tijdstip de 10de van iedere maand hiervoor is bepaald, is het minder gewenst dat vlak voor dit tijdstip nog wijzigingen in de betaling van het pensioen worden opgegeven.

Het zal op prijs worden gesteld indien gepensioneerden in voorkomende gevallen met het bovenstaande rekening zouden willen houden.

SPREKERS-PERIKELLEN

„Het onaangenaamste wat je als spreker op een vergadering kan overkomen is dat de toehoorders op hun horloge beginnen te kijken,” zei eens een groot politicus tegen een groot schrijver die meermalen een lezing hield over een literair onderwerp.

„Dat is nog niet zo erg,” antwoordde de schrijver. „Het ellendigste is, als de toehoorders na op hun horloge gekeken te hebben, het tegen het oor houden om te horen of het niet is blijven stilstaan...”

BOEKENHONGER

*Een boekenwurm uit Overschie
Verslond een encyclopedie
Van twintig delen, lang niet mis,
En gaf zich toen op voor een quiz.
Hij wurmde zich door alle vragen,
En vrat ze op met welbehagen.
Nog nooit had iemand zo gequiz-ed
Hij kreeg de hoofdprijs onbetwist!*

*Er was een gevarieerde keuze;
Een bungalow vlak bij Terneuzen,
Een voettocht door de Dolomieten,
Naar Groenland, om groot wild te schieten,
Een dagje naar de Deltawerken,
Een mandfles kina om aan te sterken.*

*De wurm opende plots z'n kaken
En zei: „k Wil geen van deze zaken.
Wat mij het allermeeft bekoort,
Dat is de gave van het woord.
M'n honger kan ik daaraan stillen,
't Is 't enige wat ik graag zou willen:
Geef mij, dat zal mij nooit vervelen
Tien „Ency's” elk van twintig delen”.*

R.V.



Familiegroeten voor zeevarenden

Voor de eerste maal in 1962 waren wij op donderdag 11 januari weer bij elkaar in Hotel Gooiland te Hilversum voor een groetenopname, bestemd voor de mss. „Sibigo” en „Musi”.

In verband met de treinramp op maandag 8 januari bij Harmelen was voor vrijdag een rouwdag uitgeschreven voor alle Radio-omroepen, waaraan de Wereldomroep zich zou aanpassen. Aan het groetenprogramma mocht echter niets worden gewijzigd; alleen het orkestje met de gebruikelijke aanvangs- en slottune bleef achterwege en daarvoor in de plaats was Pierre Palla naar Hilversum gekomen om voor ons werken van Chopin, Dvorak en Rachmaninoff te spelen.

Als gast was aanwezig 5e Werktuigkundige H. P. van Lingen, vergezeld van zijn verloofde.

Het programma werd aan boord van de „Sibigo” niet goed ontvangen, er was veel storing; intussen heeft Kapitein Smit het bandje reeds ontvangen.

Na afloop van de opnamen werd bovenstaande foto van de familieleden van de opvarenden van de „Sibigo” gemaakt.

Op de tweede foto ziet men de familieleden van de opvarenden van de „Musi” bijeen.

(foto's J. H. C. Vermeulen)



Stuurman aan de wal

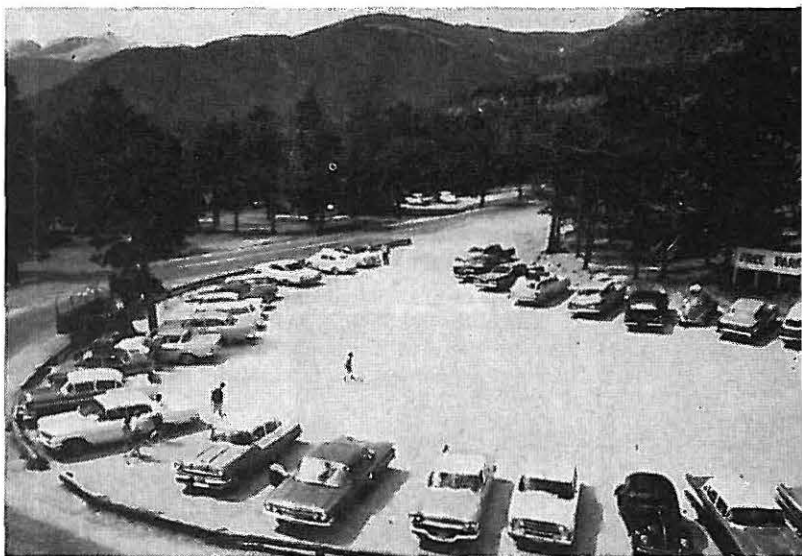
In 180 dagen rond de wereld

le Stuurman Zonneveld en zijn reisgenoot, met de „Prinses Irene” van Le Havre naar Montreal overgestoken, reizen nu weer met de SU 482, verder, richting San Francisco.

't Wegverkeer in Canada was matig de volgende dagen en we reden rustig door een mooie omgeving via Brighton, Hamilton naar de Niagara watervallen. De dollarprijzen vielen tegen en onze dagkosten stegen aanzienlijk. Voor een motelovernachting alleen betaal je zo'n \$ 8,— = $\pm f$ 30,—! We maakten er ook alleen in noodgevallen b.v. in stromende regen of gebrek aan kampeerplaats, gebruik van. Bezichtigden op 22 augustus the Falls, de Rainbow Bridge (naar U.S.), de imitatie Britse kroonjuwelen en maakten massa's foto's. De watervallen zelf vonden we niet zo imposant, wat waarschijnlijk komt door het erop gelijke hoogte tegenaan kijken. De parkeerplaatsen waren overvol en hele files auto's reden stapvoets rond op zoek naar een plaatsje. Verder via Fort Erie naar Long Point Park alwaar temidden van een Zandvoort-achtige menigte gekampeerd. Velen slaan hier voor weken hun enorme familietenten op, compleet met ijskasten, fornuizen, speedboten etc. De entree is één dollar waarbij je niet langer dan een week mag blijven staan. Tan bereidde een waarlijk groots maal en ondervond hierbij intense belangstelling, aangetrokken door de verfijnde Oosterse geuren welke dit verspreidde. De volgende morgen om \pm negen uur afgereisd, reden via St. Thomas en Blenheim en sloegen ons laatste kamp in Canada op in Point Pelee National Park. Toegang \$ 0,75, alles inbegrepen, waaronder 's avonds in de open lucht 16 mm movies about Canada en een door het park rijdende auto welke anti-insect wolken produceerde. Service! Vertrokken de dag daarop naar de U.S.A., die we in de middag over de Ambassador Bridge nabij Detroit binnenreden. Werden in het zwarte boek nageslagen, onschuldig bevonden, en verder zonder moeilijkheden haastig toegelaten. Na Canada leek hier alles in een versneld tempo te geschieden. Er heerst een geweldig verkeer in en om Detroit over uitstekende zes- en achtbaanswegen met zulke geniale kruisingen dat we behoefte gevoelden om deze eerst eens vanuit een helicopter te bestuderen om te zien waar alles naartoe ging. Enfin, wij wilden naar het Fordmuseum en willen dit nog.

Na enige tijd bleken we Highway 112 te volgen temidden van honderden gemotoriseerde Amerikanen die wel haast hadden maar toch goed en gedisciplineerd reden. Daar Chicago er op de kaart nog sfinxachtiger uitzag dan Detroit, omzeilden we dit en kwamen terecht op No. 66, volgden deze tot Springfield en koersten West over No. 36, richting Denver, door uitgestrekte mais- en tabaksvelden. Kampeerden op de avond van 30 augustus nabij Rocky Mountains National Park. Ontmoetten hier een van de vele Amerikanen die ons bij hun kampvuur uitnodigden om popcorn te eten, een boom op te zetten en nu eens niet een gretige bevestiging verwachtend van de voor vele hunner landgenoten blijkbaar rhetorische vraag: „Are we not a wonderful country and people?” Er zit iets in maar men vergeet dat niet alles te koop is.

We verkenden de Rocky Mountains, waarbij Tan het onzalige idee kreeg om deze prachtige contreien langs ongebaande wegen vanaf een paardenrug te aanschouwen. Deze kon men op diverse ranches huren voor dit doel plus gids. Met nog een stel Yanken gingen we op weg en genoten volop van het landschap. Genoemde Amerikanen kwamen van Texas en het werd al spoedig duidelijk dat zij tot een nog actieve tak van een cowboyfamilie behoorden, we gingen in draf en vandaar in galop en dit niet in de steppe, doch door een geaccidenteerd terrein met struiken, boomstronken en rotsblokken naar z.g. viewpoints. De paarden kenden elkaar blijkbaar al lang en bleven solidair bijeen, wat we hier ook tegen deden. Na ruim twee uur bliezen we de terugtocht, waarbij het laatste kwartier maximum werd gedraaid. Was zo de gewoonte verklaarde onze gids



Een Volkswagen viel hier wèl op!

naderhand. Dat we er heelhuids zijn afgekomen is niet waar, 't kostte bovendien nog tien dollar, m'n camera heb ik weten te redden en Tan heeft het woord „paard” uit zijn vocabulair geschrapt. We zijn voorzichtig in de auto gaan zitten om met een matige vaart de reis te vervolgen langs de geboorteplaatsen van de Colorado rivier via Grand Junction, Monticello door de Monument Valley, waar nog vele Navajo Indianen in hun kleurige klederdrachten huizen, doch zeer schuw zijn. Grote carbid- en uraniumvindplaatsen zijn hier in ontginning. Bereikten 4 september Grand Canyon waar we door het grootse en fantastische natuurschoon overmand, enige dagen zijn gebleven. Op een onopzichtige manier zijn hier kampplaatsen met winkels, restaurants, postkantoor etc. ingericht met goede wegen langs het canyon waar men 5000 voet lager de Colorado rivier ziet stromen. Het is hier onbeschrijfelijk mooi, vooral 's morgens vroeg en bij zonsondergang. Men kan per vliegtuig over de canyon heen ad \$ 15,— en ook per muilezel erin afdalen. Na drie dagen komen de meesten weer terug. Wij hebben dit niet gedaan. Het weer slaat soms opeens om en hagelstormen zijn geen zeldzaamheid zoals we ondervonden. Als knikkers zo groot deze Amerikaanse hagel en 't waren toch geen mislukte satellieten.

(wordt vervolgd)

PROMOTIES PER 1 JANUARI 1962

(nagekomen opgave)

K.P.M.

Locaal walpersoneel

tot BEAMBT:

de Hoofdklerken I: Lee Ah Guew (Penang) en P. van Heuven van Staereling (Sorong).

tot HOOFDKLERK I:

de Hoofdklerken II: Heng Joo Khiam (Singapore), Khoo Beng Chin (Penang), P. Talahatu (Hollandia), M. O. Hau-lussy (Hollandia) en B. R. E. Jungst (Manokwari).

tot HOOFDKLERK II:

de Klerken I: Goh Gek Seng (Singapore), Ong Boon Thong (Penang), Mej. Cheah Ah Leng (Penang), W. J. Rompas (Hollandia), J. L. Hehamahua (Hollandia), J. Brouwer (Hollandia), R. G. de Quillettes (Sorong) en A. C. Kimmel (Manokwari).

tot KLERK 1:

de Klerken 2: Wong Chee Seng (Singapore), Yeo Siak Chong (Singapore), T. John Mathew (Singapore), T. Augustijn (Hollandia), M. I. Manubulu (Sorong) en J. Jacobus (Sorong).

tot KLERK 2:

de Klerken 3: Teh Ee Lay (Penang), Tan Kee Hin (Penang),

Lim Hock Kheng (Penang), Yeoh Hoe Hin (Penang), Mohd. Hussain (Penang), Yahaya bin Hashim (Penang), Mej. Ang Ghin Lean (Penang), Mevr. C. Klaassen-Choo (Penang), J. P. Sipasulta (Hollandia), J. Pattiehahuan (Sorong), S. Pir-souw (Merauke), A. Jelira (Merauke) en A. Loupatty (Manokwari).

tot KLERK 3:

de Tallyklerken: A. Jouwe (Hollandia) en J. Hamadi (Hollandia).

N.T.P.M.

Technisch varend personeel

tot 5e WERKTUIGKUNDIGE:

de Ass. Werktuigkundigen: S. Nanuruw (m.i.v. 11-6-61) en A. J. van Zomeren (m.i.v. 21-10-61).

tot ASS. WERKTUIGKUNDIGE:

de Ll. Werktuigkundigen: R. J. Klap (m.i.v. 22-12-61), J. Huisman (m.i.v. 29-12-61), A. J. Faken (m.i.v. 29-12-61), E. Grootveld (m.i.v. 1-1-62) en L. van Heulen (m.i.v. 13-1-62).

H.V.M.

Technisch varend personeel

tot 3e WERKTUIGKUNDIGE:

de 4e Werktuigkundige J. A. Nauta. X

Hartelijk gelukgewenst.

Mutaties gezagvoerders:

K.P.M.

L. J. Willems ex m.s. „Silindoeng” naar m.s. „Siaoe” 9-12-61

W. C. Mulder ex m.s. „Siaoe” naar m.s. „Silindoeng” 9-12-61

H. Buth ex m.s. „Leti” naar m.s. „Musi” 2- 1-62

R. Severien (dd. Gezav.) ex m.s. „Musi” naar m.s.

„Leti” (1e Stm. BMC) 2- 1-62

S. J. Krijt ex RV naar m.s. „Waibalong” 24- 1-62

H. Meyer ex m.s. „Waibalong” met TTV Singapore 24- 1-62

N.T.P.M.

A. de Best ex m.s. „Zuiderkerk” einde aflostdienst 15- 1-62

J. P. van Haften ex verlof naar m.s. „Senegalkust” 29- 1-62

A. Witteveen ex m.s. „Senegalkust” einde aflostd. 30- 1-62

Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

K.P.M.

H. Lyklema ex m.s. „Straat Madura” met TTV East London 9-12-61.

M. A. C. van Riet (2e Wtk. KV) m.s. „Straat Madura” (dd. Hfdwtk.) v/m 9-12-61 t/m 29-12-61.

H. Lyklema ex TTV East London naar m.s. „Straat Madura” 30-12-61.

H. v. d. Ridder (2e Wtk.) ex RV naar m.s. „Waibalong” (dd. Hfdwtk.) 9-1-62.

S. L. Schot ex m.s. „Waibalong” met RV 13-1-62.

H. H. Swaluë (2e Wtk. KV) ex m.s. „Waiwerang” naar m.s. „Sigli” (dd. Hfdwtk. KV) 18-1-62.

A. Augusteyn (dd. Hfdwtk. KV) ex m.s. „Sigli” naar Nederland, einde KV 18-1-62.

P. A. de Vlieger ex RV naar m.s. „Schouten” 19-1-62.

B. Claasz Cockson ex m.s. „Schouten” naar m.s. „Van Noort” 19-1-62.

J. Appeldoorn (dd. Hfdwtk.) ex m.s. „Van Noort” naar s.s. „Karsik” (dd. Hfdwtk.) 19-1-62.

H. Weevers ex s.s. „Karsik” met RV 26-1-62.

H. J. Wijtenburg ex Amsterdamkantoor naar m.s. „Van Linschoten” 23-1-62.

G. Jansen ex m.s. „Van Linschoten” met RV/VP 23-1-62.

J. M. Meinen ex RV naar m.s. „Van Riebeeck” 25-1-62.

P. de Frenne ex m.s. „Van Riebeeck” naar m.s. „Waikelo” 4-2-62.

G. H. Bijen (2e Wtk.) m.s. „Waikelo” dd. Hfdwtk. v/m 26-1-62 t/m 3-2-62.

G. Doesburg (dd. Hfdwtk.) ex m.s. „Waikelo” met RV 26-1-62.

N.T.P.M.

H. A. A. Schneider ex verlof naar s.s. „Munttoren” 10-1-62.

A. van der Laan ex m.s. „Senegalkust” einde aflostdienst 30-1-62.

H.V.M.

J. A. Gieltjes ex m.s. „Hollands Diep” eind januari 1962, blijft een reis aan boord.

J. W. Janssen eind januari 1962 naar m.s. „Hollands Diep”.

Alle verlofgangers: een prettig verlof.

Alle herplaatsten: goede vaart.

Geslaagd voor een hoger diploma

K.P.M.

4e Wtk. B. G. Hakstege 11-1-62 A

4e Wtk. L. Jobse 11-1-62 A

5e Wtk. F. Roelse 11-1-62 A

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

Huwelijken:

K.P.M.

3e Stm. C. A. Koops en mej. H. D. van Woudenberg ddo. 5-1-62 te Baarn.

5e Wtk. S. G. Adema en mej. L. J. Dingemanse ddo. 5-1-62 te Vlissingen.

4e Wtk. G. W. van Nijkerken en mej.

J. Lobeek ddo. 11-1-62 te Winterswijk.

3e Wtk. D. J. Lansink en mej. A.

Willemsen ddo. 24-1-62 te Eibergen.

Proficiat en „behouden vaart”.

Nieuwe K.P.M.-mertjes:

Baarn, 29-12-61: Gerard H., zoon van 3e Wtk. A. Fortgens en mevrouw B. F. Fortgens-Oehlers.

Singapore, 26-1-62: Roberto, zoon van 1e Stm. G. J. van der Heiden en me-

vrouw M. C. van der Heiden-Weysenfeld.

Nieuwe N.T.P.M.-mertjes

Amsterdam, 17-12-61: Peter J., zoon van 1e Stm. J. H. F. Stausebach en mevrouw A. Stausebach-Born.

Leeuwarden, 22-12-61: Wietske M., dochter van de 3e Wtk. F. G. Veenstra en mevrouw F. H. Veenstra-Ferwerda.

Welkom in de „familie”!

Met verlof gegaan :

K.P.M.

22-11-61	5e Wtk. C. Adriaanse	uit Auckland	RV/SV
23-12-61	1e Stm. K. P. C. A. Gramberg	uit Hong Kong	RV
4- 1-62	2e Stm. W. L. G. van der Raay	uit Lagos	RV/SV
6- 1-62	3e Wtk. G. Veenstra	uit Singapore	RV/SV
10- 1-62	2e Wtk. J. E. Hartzuiker	uit Singapore	RV/ontslag op verzoek
10- 1-62	2e Klerk J. A. Abell	uit Sorong	EV
10- 1-62	3e Stm. N. G. H. M. Hetterschijt	uit Singapore	RV/SV
15- 1-62	1e Stm. P. Zonneveld	uit Singapore	RV/naar H.V.M.
18- 1-62	3e Stm. H. Rath	uit Bahrain	RV/SV
22- 1-62	3e Stm. W. J. Jongenotter	uit Singapore	RV/SV
25- 1-62	2e Wtk. J. C. van Dinteren	uit Lagos	RV/SV

N.T.P.M.

27-12-61	4e Wtk. J. Ch. Jackson.	
28-12-61	3e Wtk. H. J. H. Driessen Dubois.	
28-12-61	5e Wtk. J. van Broekhuizen.	
16- 1-62	2e Wtk. C. Schoemaker (SV).	
19- 1-62	4e Wtk. W. Brugman (SV).	
19- 1-62	4e Stm. A. F. J. Ducrot.	
29- 1-62	Ass. Wtk. A. J. Faken.	
1- 2-62	3e Stm. D. Ch. L. van Amson (SV).	
1- 2-62	3e Stm. J. van Zalinge (SV).	

Een prettig verlof toegewenst.

Na verlof vertrokken :

K.P.M.

22-12-61	5e Wtk. B. Bakker (Bahrain) m.s. „Waikelo”.	
2- 1-62	3e Wtk. J. W. Stortelers (Singapore) m.s. „Musi”.	
2- 1-62	Gezin Gezagv. H. Meyer (Singapore).	
2- 1-62	3e Wtk. E. Timmer (Yokohama) m.s. „Van Linschoten”.	
3- 1-62	Ll. Wtk. A. R. Tophoven (Bangkok) m.s. „Waiwerang”.	
3- 1-62	3e Wtk. A. M. l’Herminez (Biak) m.s. „Cycloop”.	
6- 1-62	4e Stm. H. J. M. den Brinker (Singapore) s.s. „Karsik”.	
6- 1-62	5e Wtk. G. M. van Kuyk (Singapore) m.s. „Sigli”.	
7- 1-62	5e Wtk. P. S. Hoope (Triest) m.s. „Waibalong”.	
10- 1-62	1e Stm. E. van de Wetering (Singapore) m.s. „Van Spilbergen”.	
12- 1-62	4e Stm. A. E. Eckhardt (Bahrain) m.s. „Van Riebeeck”.	
16- 1-62	Echtg. 1e Stm. J. Jonkman (Singapore).	
18- 1-62	4e Stm. B. W. Smaal (Singapore) m.s. „Labuan Hadji”.	
19- 1-62	2e Wtk. J. H. Waldt (Lagos) m.s. „Van Heemskerck”.	
21- 1-62	4e Wtk. B. G. Hakstege (Hong Kong) m.s. „Van Spilbergen”.	
23- 1-62	Assistent H. J. J. Nietzman en gezin (Singapore).	
23- 1-62	Ll. Wtk. P. G. H. Uges (Bangkok) m.s. „Sinabang”.	
24- 1-62	1e Stm. P. Hoogland (Kaapstad) m.s. „Van Waerwijck”.	
24- 1-62	2e Wtk. P. J. Bolijn (Kaapstad) m.s. „Van Waerwijck”.	
24- 1-62	4e Stm. C. Jolmers (Kaapstad) m.s. „Houtman”.	
24- 1-62	Ll. Wtk. W. P. Noorland (Kaapstad) m.s. „Van Waerwijck”.	
28- 1-62	2e Stm. J. P. Goossens (Durban) m.s. „Camphuys”.	

N.T.P.M.

21-12-61	Ass. Wtk. S. Nanuruw (Antwerpen) m.s. „Zuiderkerk”.	
23-12-61	3e Wtk. J. F. Vermaes (Curaçao) s.s. „Westertoren”.	
2- 1-62	3e Stm. H. L. Scheurkogel (Amsterdam) m.s. „Congokust”	18-1-62 a/b m.s. „Zuiderkerk”.
8- 1-62	1e Stm. J. H. F. Stausebach (Bremen) m.s. „Congokust”.	
10- 1-62	2e Wtk. C. Boeklagen (Rotterdam) s.s. „Munttoren”.	
10- 1-62	4e Wtk. J. den Hollander (Rotterdam) s.s. „Munttoren”.	
10- 1-62	3e Wtk. H. A. v. d. Wal (Rotterdam) s.s. „Munttoren”.	
10- 1-62	2e Stm. M. Kraal (Rotterdam) s.s. „Munttoren”.	
15- 1-62	3e Wtk. H. J. H. Driessen Dubois (Amsterdam) m.s. „Zuiderkerk”.	
15- 1-62	4e Wtk. J. Ch. Jackson (Amsterdam) m.s. „Zuiderkerk”.	
18- 1-62	5e Wtk. J. van Broekhuizen (Amsterdam) m.s. „Zuiderkerk”.	
17- 1-62	2e Wtk. G. A. van Stuivenberg (Amsterdam) m.s. „Congokust”.	

Goede wacht en behouden vaart!

RECTIFICATIE

In het januari-nummer werden abusievelijk de onderschriften behorende bij de foto's van de K.P.M.-jubilarissen verwisseld. Beide foto's met het goede onderschrift drukken wij daarom nogmaals af.

Onze K.P.M. jubilarissen



N. Hartvelt
Hoofdemployé Amsterdamkantoor
40 jaar
24 januari 1962



J. Tannenbaum
Employé Amsterdamkantoor
25 jaar
22 februari 1962

Hartelijk gelukgewenst.

In memoriam

Gepensioneerd Gezagvoerder C. van der Worp overleed op 23-1-62 te Heemstede in de leeftijd van 79 jaar.
Gepensioneerd Gezagvoerder H. Kolkman overleed op 26-1-62 te Bussum in de leeftijd van 61 jaar.
Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige H. de Hoogh overleed op 8-2-62 te Hilversum in de leeftijd van 71 jaar.
Zij rusten in vrede.