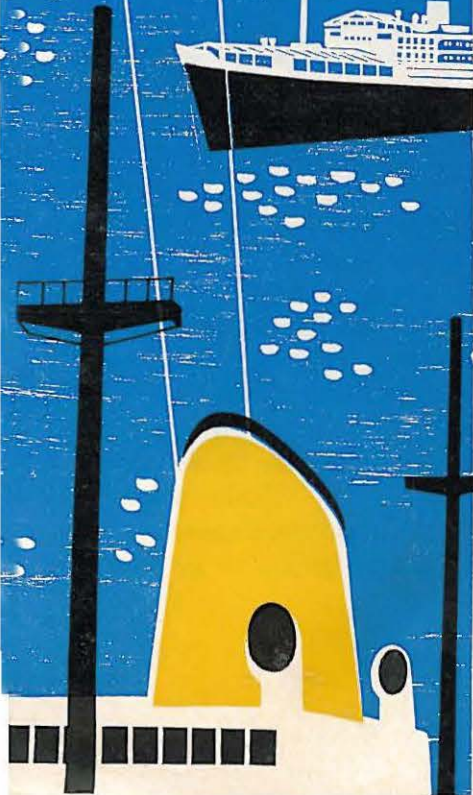
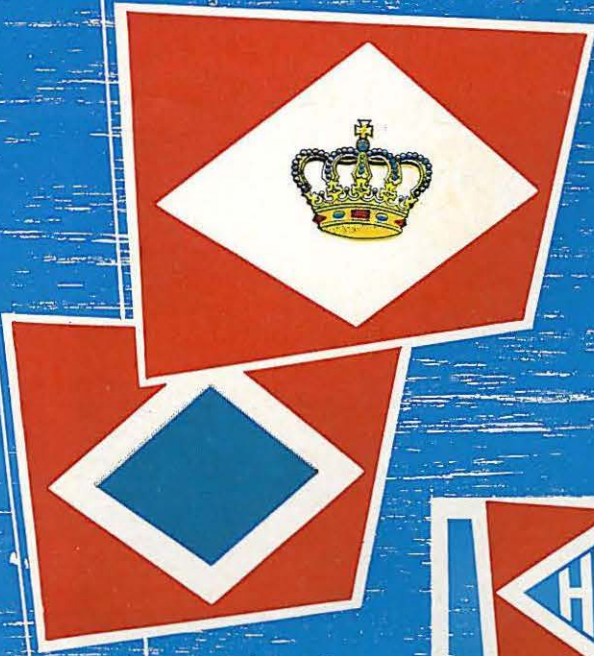


# De uitlaat

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 augustus-num-  
mer dient vóór 30 juli in het  
bezit van de redactie te zijn.

Bij de foto op de omslag:

Op 17 mei jl. werd het m.s.  
„Hollands Dreef” tewatergela-  
ten bij Boele's Scheepswerven  
en Machinefabriek N.V. te  
Bolnes.

(foto Tom Kroeze)



Z.K.H. DE PRINS

DER NEDERLANDEN

1911 - 29 JUNI - 1962

(foto Hamelberg).

# Ideeën bus

*Aan het personeel der K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M.*

Wij delen u mede, dat wij hebben besloten over te gaan tot het instellen van een Ideeënbus.

Dit instituut, bij vele bedrijven reeds in gebruik, is gebleken in vele gevallen van groot nut te zijn, nut zowel voor het betrokken bedrijf, als ook voor het bij haar werkzame personeel. Het zal echter in hoge mate van uw daadwerkelijke medewerking afhangen of onze Ideeënbus zal beantwoorden aan het gestelde doel, dat wij als volgt zouden kunnen omschrijven:

1. Onze personeelsleden blijvend aan te moedigen om praktische verbeteringen op elk gebied in het bedrijf op te sporen, uit te werken en vervolgens bij een speciaal daartoe ingestelde Commissie als voorstel in te dienen;
2. Behandeling en beoordeling van de voorstellen door deze onafhankelijke Commissie;
3. Beloning van het voorstel indien het wordt aangenomen, en toepassing van het voorgestelde in de praktijk mogelijk blijkt.

Ieder van ons zal wel eens overwogen hebben of zijn werk, of het werk van een ander, niet op een andere manier zou kunnen worden uitgevoerd, vlugger, goedkoper, met betere resultaten of eenvoudiger.

Misschien hebben deze overpeinzingen verder geen resultaat gehad, of heeft een zekere schroom betrouwen belet met zijn idee naar voren te komen. De Ideeënbus nu, is de kans.

Enerzijds heeft u het vooruitzicht op een geldelijke beloning, indien uw voorstel praktisch uitvoerbaar blijkt en ook wordt toegepast, anderzijds hebt u de waarborg van een onpartijdige en onafhankelijke behandeling van uw idee(ën), daar de Secretaris, bij wie uw voorstel moet worden ingediend, het enige lid van de Ideeëncommissie is, die uw naam weet, en deze niet bekend maakt, zolang de behandeling van het voorstel duurt.

Uit bovenstaande blijkt, dat in de kantoorgebouwen, noch op de schepen Ideeënbussen zullen worden geplaatst.

Uw voorstellen dient u schriftelijk ter kennis te brengen van de Secretaris van de Commissie.

Speciale formulieren voor de Ideeënbus zijn thans in druk en zullen na distribueren verkrijgbaar zijn bij de Secretaris, de Gezagvoerder, de Hoofdwerktuigkundige en de Agent ter plaatse.

De bovengenoemde Commissie Ideeënbus K.P.M., N.T.P.M., H.V.M. is als volgt samengesteld:

Voorzitter: C. H. Poulus

Secretaris: Mr. N. L. Wijnstok, tevens als jurist

Leden : A. J. J. de Feyter, voor de N.T.P.M.,  
tevens als nauticus

A. P. Krul, als econoom

Ir. P. Th. Meerdink, als technicus

S. W. Oost Lieveense, voor de H.V.M.

Wanneer de Commissie een voorstel moet afwijzen, vanwege de praktische onuitvoerbaarheid, vanwege de kosten of wegens een andere reden, dan zal dit in alle gevallen aan de betrokken inzender worden bekend gemaakt.

Wij rekenen er op, dat een dergelijke gemotiveerde afwijzing de betrokkene er niet van zal weerhouden een volgende keer met een nieuw voorstel te komen; wellicht dat hem of haar dan wel de eer van een beloning te beurt valt.

Voor nadere details omtrent de Ideeënbus worde verwezen naar de publikatie op pagina 4 waarover wij nog één opmerking willen maken.

U zult uit de redactie van artikel 1 van de spelregels kunnen lezen, dat de Ideeënbus geldt voor alle personeelsleden van de Maatschappijen, ook dus voor de leden van het lager varende personeel, en van het lokale walpersoneel. Het stuit echter op velerlei bezwaren om de betreffende publikaties in „De Uitlaat” in de landstaal van ons uit zeer verschillende nationaliteiten samengestelde personeel te vertalen. Wij verzoeken u daarom, aan boord van uw schip dan wel op uw Agentschap op de wijze die u goeddunkt, aan de instelling van deze Ideeënbus de nodige bekendheid te geven, opdat ook zij, die de publikatie

in „De Uitlaat” niet kunnen lezen zullen weten, op welke wijze zij de eventueel bij hen levende vruchtbare ideeën ten algemenen nutte kunnen doen aanwenden.

Tenslotte doen wij gaarne een beroep op uw aller medewerking en enthousiasme om deze Ideeënbus tot

een geslaagde instelling te maken, een instelling waardoor niet alleen de efficiëncy van onze Maatschappijen zal worden verhoogd doch waardoor tevens de band van onze medewerkers met hun Maatschappij zal worden verstevigd.

DE DIRECTIE

## **Reglement Ideeënbus**

*Nu u hebt kennisgenomen van de instelling van een Ideeënbus voor onze Maatschappijen, zult u ongetwijfeld willen weten hoe een en ander precies in elkaar zit.*

*In dit artikel zullen wij u, aan de hand van het Reglement, de „spelregels” uitleggen, door, waar nodig, de verschillende artikelen nader toe te lichten.*

*artikel 1 „Tot inzending van een idee worden uitgenodigd alle werknemers van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, de N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij en de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V.”.*

*artikel 2 „Als idee zal worden beschouwd elk voorstel, dat beoogt de efficiëncy van de Maatschappij(en) te verhogen”.*

Voor inzending als „idee” komt derhalve in aanmerking, hetzij een technische wijziging, hetzij een verandering van een werkwijze, waarvan de bedenker meent, dat zij de Maatschappij(en) ten goede komt. De voorgestelde verbetering behoeft dus niet geheel nieuw of origineel te zijn, maar wel voor plaats en tijd nieuw.

Als „idee” wordt bijvoorbeeld niet beschouwd een algemene vage aanduiding, dat een bepaalde procedure verbeterd moet worden, zonder dat daarbij tevens wordt aangegeven, hoe deze verbetering wordt gedacht.

Het gaat om voorstellen, die beogen een bepaalde behandeling of handeling sneller of met minder materiaal te doen verrichten, of voorstellen, die ten doel hebben de omstandigheden waaronder wordt gewerkt te verbeteren, of welke de verhoudingen in het bedrijf ten goede kunnen komen.

Deze voorstellen kunnen voor een beloning in aanmerking komen.

*artikel 3 „De ideeën dienen in een gesloten enveloppe te worden gezonden aan de Secretaris van de Commissie Ideeënbus, p/a afdeling Personeelszaken der K.P.M., „Het Scheepvaarthuis” te Amsterdam. Ondertekening van de inzending is verplicht (zie art. 7).*

Formulieren voor het verzenden van ideeën zijn voor het personeel van de kantoren te Amsterdam verkrijgbaar bij de Secretaris, voor het varende personeel bij de Gezagvoerder en Hoofdwerktuigkundige, dan wel bij de Agent ter plaatse. Het gebruik van de formulieren is niet verplicht”.

*artikel 4 „De behandeling en beoordeling van de ingezonden ideeën berusten bij de Commissie Ideeënbus, die zich, indien nodig, kan doen bijstaan door een of meer deskundigen”.*

*artikel 5 „De leiding van de dagelijkse werkzaamheden van de Commissie berust bij de Voorzitter en de Secretaris. De Voorzitter kan de Commissie zo vaak bijeen roepen als hij noodzakelijk acht”.*

*artikel 6 „De Secretaris zal de ontvangst van een idee zo spoedig mogelijk schriftelijk aan de inzender bevestigen, terwijl hij tevens vermeldt, op welke datum het idee aan de Commissie ter behandeling werd doorgezonden”.*

*artikel 7 „De naam en andere gegevens van de inzender zullen, zolang de behandeling duurt, niet in de Commissie worden bekendgemaakt. Indien zulks bij de behandeling noodzakelijk zou blijken, kan de Commissie de Secretaris verzoeken de identiteit van de inzender aan haar bekend te maken, hetgeen deze eerst doet, na daartoe van de inzender verkregen schriftelijke toestemming”.*

Uit dit artikel blijkt duidelijk, dat de anonimiteit van de inzender en daarmee de onpartijdige en onpersoonlijke behandeling en beoordeling door de Commissie volledig is gewaarborgd.

Omdat het echter weleens nodig kan zijn, de inzender omtrent zijn voorstel te raadplegen is hiertoe in de tweede zin van dit artikel de mogelijkheid genoemd.

*artikel 8* „Alle beslissingen worden door de Commissie schriftelijk aan de inzender bekend gemaakt. Indien een inzender zich met het oordeel der Commissie niet kan verenigen, kan hij, mits met redenen omkleed, de Commissie verzoeken zich nader uit te spreken.

Van de beslissing der Commissie staat geen beroep open”.

In de praktijk zal het misschien kunnen voorkomen, dat de Commissie in haar motivering van de afwijzing van een idee niet volledig is. Daarom is de mogelijkheid geopend de Commissie om nadere uitleg te verzoeken. Ook hierin vindt de deelnemer een waarborg voor de juiste en onpartijdige behandeling en beoordeling van zijn of haar idee.

*artikel 9* „De beloning voor een door de Commissie goed bruikbaar geoordeeld idee bedraagt minimaal f 50,—.

Een idee dat wel bruikbaar is, doch dat in zijn uitwerking de efficiëncy in slechts geringe mate ten goede komt kan evenzeer voor een beloning in aanmerking komen.

Een idee, dat niet bruikbaar wordt geoordeeld, doch dat bepaalde elementen bevat die voor een zekere waardering in aanmerking komen kan met een aanmoedigingspremie van f 15,— worden gehonoreerd”.

*artikel 10* „Alle ingezonden ideeën zullen na behandeling door de Commissie in „De Uitlaat” worden gepubliceerd. Vermelding van de naam van de inzender geschiedt alleen indien deze daarin toestemt”.

*artikel 11* „Alle rechten die uit een idee kunnen voortvloeien, worden door het enkele feit van inzending, eigendom van de gezamenlijke, in artikel 1 genoemde Maatschappijen”.

*artikel 12* „De Directie behoudt zich het recht voor, de regels en het beleid van de Ideeënbus-organisatie te wijzigen, indien en wanneer dit haar goedgevindt”.

---

## TOEVAL?

De enige Amerikaanse torpedobootjager door vijandelijke actie in de eerste wereldoorlog getorpedeerd was de „Jacob Jones”. Het schip zonk in 1917, 400 mijl van Brest.

Het eerste Amerikaanse oorlogsschip dat in de tweede wereldoorlog getorpedeerd werd, was de torpedobootjager „Jacob Jones”. Dat geschiedde in de buurt van Kaap May in 1942.

## EN DIT . . . ?

Op 5 december 1664 leed een schip schipbreuk in de Menaistraat (aan de Westkust van Wales) en zonk; slechts één passagier, Hugh Williams werd gered.

Op 5 december 1785 kwam een tweede schip met 60 passagiers aan boord in dezelfde zeestraat tot zinken. Slechts één man, Hugh Williams bracht er het leven af.

De 5e augustus 1920 ging er een derde schip met 25 passagiers in de Menaistraat verloren. Op één na kwamen allen om het leven. Zijn naam was Hugh Williams.

(Uit: „Buitengaats”)

## RINSCH- OF SCHEEPSLIKEUREN

Daarvan sprak men vroeger. Aan boord van de zeilschepen was altijd de barbier chirurgijn en heelmeester. Hij had er geen zevenjarige universitaire studie voor doorlopen, liet ader tegen hoofdpijn, verkoudheid of opgezette enkels en dwong overigens zijn weinig benijdenswaardige patiënten ricinus-olie (castor-olie) in te nemen, een olie die wonderen deed. Opstandig scheepsvolk schijnt tegen het gedwongen gebruik van dit zo aanlokkelijke medicijn te hebben gerebelleerd. Tactische barbiers gaven de olie een smaakje, voegden er wat alcoholica bij (zij kenden hun pappenheimers), en gaandeweg werd een medicinale likeur geboren. De naam van de oude scheepslikeur „Hempje ligt op” is hiermede tevens verklaard!

(Uit de Collectie Lucas Bols, een allergezelligst boekje van de hand van wijlen Piet Bakker, verlucht met tekeningen van Eppo Doeve en F. Zipper.)



## ***Tewaterlating***

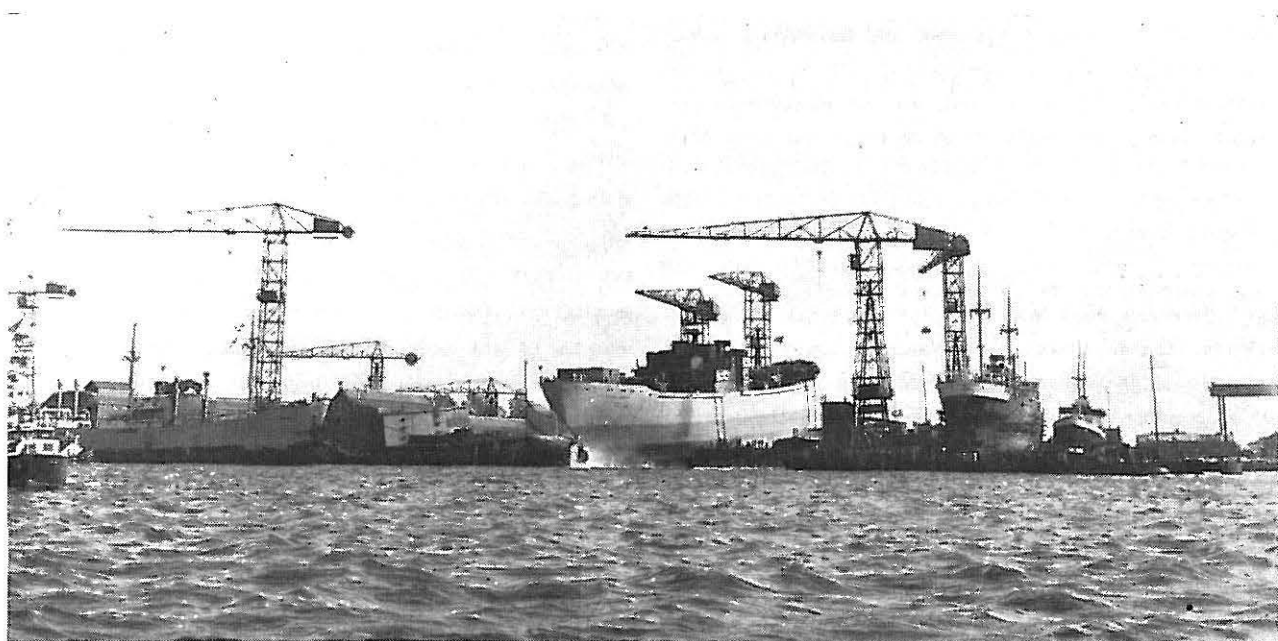
***m.s.***

***„HOLLANDS DREEF”***

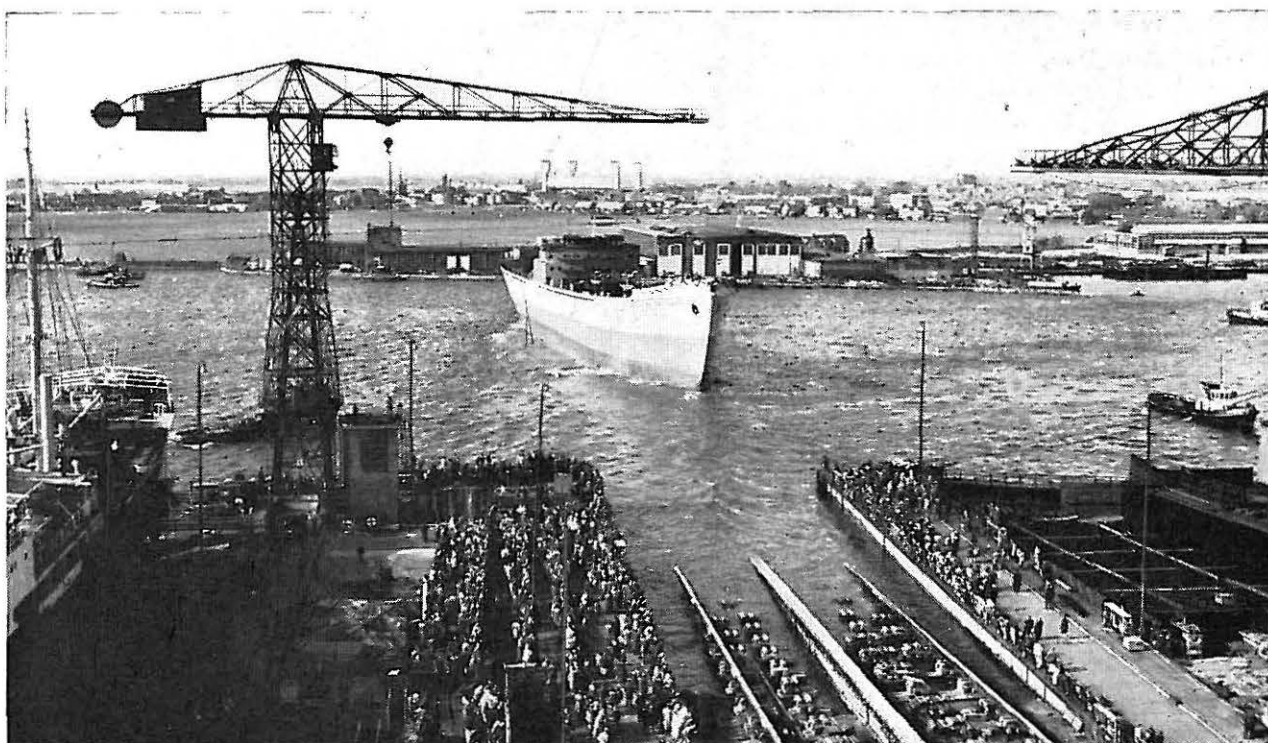
Op 17 mei jl. vond de stapelloop plaats van het m.s. „HOLLANDS DREEF”, in aanbouw bij Boele's Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes.

Om meer dan één reden was dit een bijzondere gebeurtenis. De „HOLLANDS DREEF” was nl. het duizendste schip dat deze werf in de 108 jaar van haar bestaan bouwde; bovendien was het het grootste schip dat ooit door deze werf werd gebouwd. En tenslotte wordt de „HOLLANDS DREEF” ook nog het grootste vrachtschip van de Paketvaart en haar dochters.

Geen wonder dus dat aan dit evenement iets meer aandacht werd besteed dan gewoonlijk en dat een zeer groot aantal gasten uit binnen- en buitenland voor het bijwonen van de plechtigheid was uitgenodigd. Voor de werfdirectie was de tewaterlating van bouwnummer 1000 aanleiding om een bedrag van f 50.000.— te schenken aan







(Foto's Tom Kroeze)

de Gemeente Ridderkerk, waartoe Bolnes behoort, te gebruiken ten bate van de bevolking.

Mevrouw W. Fockema Andreae-Schaafsma, echtgenote van een der leden van de Raad van Bestuur van de K.P.M., was uitgenodigd de doopplechtigheid te verrichten. In een geestig toespraakje na de stapelloop vertrouwde zij de aanwezigen toe, dat het haar buitengewoon genoeg deed, na vier zonen, thans een dochter ter wereld te mogen brengen — immers een schip is naar oude traditie een „she” — doch het moest haar wel enigszins verontrusten, dat deze dochter bestemd was voor de „wilde vaart”. Zij vertrouwde er evenwel op dat ook deze dochter, eenmaal goed op „dreef” zijnde, haar weg wel zou weten te vinden.

Jhr. S. G. van Weede, sprekend namens de K.P.M., memoreerde dat de „HOLLANDS DREEF” het 14e schip was dat Boele in de loop der tijden voor de K.P.M. bouwde — het eerste was de Singkap in 1914 — en dat dit schip bestemd was voor de Algemene Vrachtvaart. Evenals haar beide reeds in de vaart zijnde zusterschepen „HOLLANDS DIEP” en de HOLLANDS DUIN” zal de „HOLLANDS DREEF” na oplevering, in beheer en exploitatie komen bij de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V., de „dochter voor de wilde vaart” van de K.P.M.

De „HOLLANDS DREEF” zal, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, omstreeks 31 augustus a.s. door de werf worden opgeleverd. Hier volgen nog enkele bijzonderheden omtrent dit schip:

Tonnage:	± 9700 BRT.
Draagvermogen op zomermerk:	± 14.440 ton van 1016 kg.
Lengte over alles:	152.40 M.
Lengte tussen de loodlijnen:	142.34 M.
Breedte:	19.35 M.
Diepgang:	9.125 M.
Inhoud (grainspace):	± 757.100 cubic feet
Hoofdmotor:	Burmeister & Wain/Smit, vermogen 5400 apk.
Dienstsnelheid:	± 13,2 mijl.

# **Prachtig stokanker kreeg plaats bij het Havengebouw**



(Foto Nationaal Foto Persbureau)

Op 26 mei jl. kreeg de havenstad Amsterdam haar eerste op de scheepvaart betrekking hebbende monumentale beeld. Toen bood de Amsterdamse Binnenvaart-Sociëteit namelijk een groot, ruim drie eeuwen oud stokanker — vermoedelijk afkomstig van één van de eerste grote koopvaarders van de Verenigde Oost-Indische Compagnie — aan aan het Gemeentebestuur van Amsterdam. Namens het stadsbestuur aanvaardde de Wethouder voor de Publieke Werken, de Stadsontwikkeling en Monumentenzorg, mr. G. van 't Hull, deze monumentale aanbieding. Het ruim 2½ ton zware anker — een prachtig voorbeeld van smeedkunst uit het begin van 1600 — werd op een bijpassende sokkel geplaatst op het voorplein van het Havengebouw aan de De Ruijterkade.

De Amsterdamse Binnenvaart-Sociëteit, een organisatie van ondernemers en functionarissen uit de sectoren van de haven en de Rijn- en binnenscheepvaart, bood dit unieke anker aan ter gelegenheid van haar tienjarig bestaan. De A.B.S. wil hiermede het stadsbestuur van Amsterdam huldigen voor hetgeen het op het gebied van de havenuitbreidingen en de bevordering van de zee-, Rijn- en binnenscheepvaart en het havenbedrijf na de oorlog en vooral de laatste

jaren tot stand heeft gebracht. Dit geschenk is dus een huldeblijk en een symbool van dankbaarheid.

Het anker, dat nog zijn originele eikehouten zgn. stok heeft, is door een IJmuidense visserij-kotter gevestigd in de positie 52°, 34' Noorderbreedte en 4° Oosterlengte, dat is ongeveer 40 mijl uit de kust voor Egmond in de Noordzee. Het anker lag daar op een diepte van 13 vadem. Vermoedelijk heeft het anker eeuwenlang onder het zand verborgen gelegen en is het door de verplaatsing van een zandbank onder de zeespiegel bloot gewoeld.

Amsterdam is deels door toeval en anderdeels dank zij de bijzondere medewerking van de Burgemeester van Velsen, mr. J. C. Bührmann (die ambtshalve als strandvonder voor zijn gebied optreedt), in het bezit van het stokanker gekomen.

Toen de Evenementen-commissie van de A.B.S. in de afgelopen winter uitzag naar mogelijkheden om de stad Amsterdam iets in de geest van een monument aan te bieden, rees de gedachte aan de schenking van een zo mogelijk waardevol historisch koopvaardij-anker. Vrijwel alle grote havensteden in Europa bezitten namelijk zo'n gebenedijd attribuut. Maar het was reeds direct duidelijk, dat de verwerving er



van uiterst moeilijk zou zijn. Historische ankers worden namelijk zelden gevonden en vinden, wanneer zij worden aangetroffen, snel hun weg òf naar musea òf naar schatrijke verzamelaars. Een zeldzaam exemplaar als Amsterdam nu werd aangeboden, leek tot de schone illusies van genoemde commissie te behoren, tot de commissie vernam van het bij de strandvonder in Velsen gedeponeerde anker. Onmiddellijk na het vernemen van dit bericht werd contact opgenomen met de strandvonder. Zoals gezegd: deze heeft alles in het werk gesteld om de hoofdstad in het bezit van het anker te stellen. Een ingesteld onderzoek bracht bovendien reeds direct aan het licht, dat het geviste anker een bijzonder fraai exemplaar is, dat door zijn spectaculaire afmetingen ten volle verdient een in het oog vallende plaats te krijgen. Het Gemeentebestuur van Amsterdam heeft zelf alle maatregelen genomen om die plaats vrij te maken. Genoemd onderzoek leverde vele interessante gegevens over het stokanker op. Het blijkt gemaakt te zijn van zgn. gepuddeld ijzer. De typische wijze van vervaardiging van dit ijzer bracht mee, dat zgn. lagen ontstonden, waardoor de benaming gelamelleerd ijzer ontstond. Op het anker is deze gelamelleerde structuur zeer goed te zien.

Het smeden van een dergelijk anker was vroeger een kunststuk omdat de grote massa metaal op vloeitemperatuur gebracht diende te worden. De twee ankerdelen — de ankerschacht en de vloeien — werden

met een vloeilas bijeengebracht. Deze bijzondere las is zo duidelijk zichtbaar, dat deskundigen verwachten, dat vele leraren van technische scholen het anker aan hun leerlingen zullen gaan tonen. Aan de hand van de metallurgische gegevens van het anker heeft men kunnen vaststellen, dat het in de eerste helft van de 17e eeuw is gesmeed. Een andere bijzonderheid, die wijst op de hoge ouderdom van het anker, wordt gevormd door de verbinding van de twee stokhelften met behulp van eikenhouten pennen. Later in de 17e eeuw verbond men de stokhelften namelijk door middel van ijzeren banden.

Het anker is, gemeten tussen bevestiging van schacht en vloeien en het oog van de ijzeren ring, 3,8 meter lang, de stok heeft een lengte van 4,3 meter, tussen de uiteinden van de vloeien meet het anker  $2\frac{1}{2}$  meter en de diameter van de ring is 60 cm.

Uit gegevens en berekeningen in het boek „Scheepsbouw en Bestier” van Nicolaas Witsen, welke op het vervaardigen van ankers voor allerlei scheepstypen betrekking hebben, blijkt, dat het Amsterdamse stokanker moet worden thuisgebracht aan de plecht van een van de grootste Oostindische schepen.

Voorlopig zijn voor het conserveren van het anker geen maatregelen nodig. Vanwege de bijzondere aangroei van het anker — met name interessante versteende overblijfselen van schelpdieren — zal het niet worden geteerd.

(Uit „De Kroonvlag”)

---

## Wet Buitengewoon Pensioen Zeelieden Oorlogsslachtoffers (Wet H 420)

De publikatie in ons nummer van april 1962 is aanleiding geweest, dat verschillende gepensioneerden en gepensioneerde weduwen die een pensioen genieten vanwege het Pensioenfonds der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, zich tot de Buitengewone Pensioenraad, Benoordenhoutscheweg no. 46 te Den Haag hebben gewend voor aanvraag van een buitenge-

woon pensioen uit hoofde van de Wet H 420.

Uit bij het Pensioenfonds gevraagde informaties blijkt dat er bij meerdere dames nog onzekerheid bestaat of zij eventueel in aanmerking kunnen komen voor een weduwepensioen uit hoofde van genoemde wet.

Ter informatie diene daarom nog het volgende.

Voorwaarde is dat het overlijden van hun echtgenoot verband moet hebben gehad met de gevolgen van oorlogsomstandigheden.

Indien daarvoor enigszins een vermoeden kan bestaan, is er alle aanleiding om zich tot bedoelde Pensioenraad te wenden, die elk gemeld geval in onderzoek neemt.

## PERSONALIA

### PROMOTIES

N.T.P.M.

Tot 5e Werktuigkundige de Ass. werktuigkundige E. Grootveld (m.i.v. 30-12-61).

*Hartelijk gelukgewenst*

### MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.

G. E. Kaersenhout (1e Stm.) m.s. „Houtman” dd. 16-5-62  
Gezagv.  
F. Fleischer ex m.s. „Houtman” met RV/OP 16-5-62  
J. Ch. Beynon ex RV naar m.s. „Waingapoe” 26-5-62  
H. P. Valk ex m.s. „Waingapoe” met RV 26-5-62  
Th. ten Klooster ex RV naar m.s. „Van Waerwijck” 25-5-62  
F. J. Woudstra ex m.s. „Van Waerwijck” naar m.s. „Houtman” 31-5-62  
G. E. Kaersenhout (dd. Gezagv.) m.s. „Houtman” 1e Stm. 31-5-62

W. A. Breebaart ex RV naar m.s. „Siaoe” 30-5-62  
L. J. Willems ex m.s. „Siaoe” met RV 30-5-62

### MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

G. Doesburg (2e Wtk.) ex RV naar m.s. „Siaoe” (dd. Hfd.wtk.) 14-5-62  
B. B. Liem ex m.s. „Siaoe” met RV/OP 14-5-62  
T. J. Postma (2e Wtk. KV) m.s. „Karossa” d.d. Hfd.wtk. KV 17-5-62  
N. Esteie ex m.s. „Karossa” naar Manokwari survey m.s. „Sungei Bila”, „Cycloop” en „Sungei Bila” 17-5-62  
N.T.P.M.  
Sj. Haitsma ex verlof naar s.s. „Munttoren” 20-5-62

*Alle verlofgangers: een prettig verlof.  
Alle herplaatsten: een goede vaart.*

### K.P.M. BEDRIJFSNIEUWS

Na afloop van 8e reis in de MEAS kreeg het m.s. „Waibalong” te Triëst een dokbeurt, waarna het schip begin juni wederom zuidwaarts vertrok. (10e reis).

Een staking van de havenloodsen in Calcutta in mei j.l. veroorzaakte ernstige stagnatie in het in- en uitgaand schepenverkeer van deze haven. Er lagen 65 schepen binnen, waaronder ons s.s. „Karsik”. Doordat aan de staking een betrekkelijk spoedig einde kwam bleef de vertraging voor het s.s. „Karsik” tot 12 dagen beperkt.

Het m.s. „Sanana” maakte een extra reis van Rangoon en Moulmein naar Hong Kong, waarna het schip via Haiphong naar Phnom Penh werd geleid.

Het m.s. „Sambas” maakte in mei een extra houtreis van Phnom Penh naar Whampoa.

### K.P.M.-JOURNAAL

Op 2 juni jl. keerde onze directeur de heer D. J. Pronk van Hoogeveen in Nederland terug na zijn dienstreis naar Canada en de Verenigde Staten.

Ook de heer A. C. Metzelaar, Adjunctchef afdeling Planning keerde op 2 juni jl. van zijn dienstreis terug. Hij bracht een bezoek aan het Oostelijk Middellandse Zeegebied en aan Jordanië.

### N.T.P.M.-NIEUWS

#### Scheepsposities

m.s. „Senegalkust” 28-6-62 Free-town.

✕ m.s. „Congokust”. Vertrek Amsterdam 3-7-62.

m.s. „Zuiderkerk” Dar-es-salaam ± 16-6-62.

m.s. „Sloterkerk”. Vertrek Rotterdam 29-6-62.

s.s. „Westertoren”. Ingezet vaart Europese wateren.

s.s. „Munttoren”. Aankomst Rotterdam 2-7-62.

### H.V.M.-NIEUWS

#### Scheepsposities

m.s. „Hollands Duin”. 19-6-62 vertrek Yokohama naar Vancouver.

m.s. „Hollands Diep”. 22-6-62 te Kobe van Seattle.



### Met verlof gegaan :

#### K.P.M.

21-4-62	Wtk. J. Kaper	uit Singapore	beëind. contract
4-5-62	de Heer W. H. Krahmer	uit Manokwari	EV
6-5-62	1e Stm. A. Welsch	uit Lome	RV/ontslag op verzoek
6-5-62	2e Stm. R. A. Corten	uit Singapore	RV/SV
7-5-62	2e Stm. J. Kwakman	uit Auckland	RV/SV
8-5-62	1e Stm. T. H. Rappard	uit Triëst	RV
9-5-62	3e Wtk. A. van den Brink	uit Singapore	RV/SV
10-5-62	1e Stm. R. E. J. van Dijk	uit Singapore	RV
12-5-62	1e Stm. J. Ozinga	uit Wellington	RV
13-5-62	3e Wtk. F. H. Busschers	uit Bahrain	beëind. contract
17-5-62	2e Stm. O. J. Stumpf	uit Fort Dauphin	RV/SV
19-5-62	3e Stm. J. A. Schelfaut	uit Durban	RV/SV
21-5-62	3e Wtk. H. Lagerwey	uit Bahrain	ontslag op verzoek
27-5-62	3e Stm. A. J. Scheren	uit Bahrain	RV/SV

#### N.T.P.M.

31-5-62	Ass. wtk. N. W. Dikstaal
31-5-62	Ass. wtk. P. Visser

*Een prettig verlof toegewenst.*

### Na verlof vertrokken :

#### K.P.M.

5-5-62	1e Stm. H. de Geest (Wellington) m.s. „van der Hagen”.
6-5-62	1e Stm. K. P. C. A. Gramberg (Singapore) m.s. „van Cloon”
8-5-62	3e Wtk. E. Kats (Singapore) m.s. „Sinabang”
12-5-62	4e Wtk. G. Barendregt (Singapore) m.s. „Houtman”.
13-5-62	2e Wtk. G. Doesburg (Bangkok) m.s. „Siaoe”.
15-5-62	2e Stm. E. M. J. Corten en gezin (Singapore) m.s. „van Noord”.
15-5-62	2e Stm. R. Wagner (Penang) m.s. „Landak”.
16-5-62	5e Wtk. E. H. J. Beduel (Kaapstad) m.s. „van Heemskerck”.
18-5-62	1e Stm. J. W. F. van Hummel (Luanda) m.s. „Schouten”.
19-5-62	3e Wtk. R. Frietman (Bahrain) m.s. „Camphuys”.
27-5-62	5e Wtk. G. Perik (Triëst) m.s. „Waibalong” (daarna m.s. „van Riebeeck”.
29-5-62	5e Wtk. J. Dijk (Kuala Lumpur) m.s. „Sinabang”.
29-5-62	1e Stm. J. J. van de Riet (Triëst) m.s. „Waibalong”.
31-5-62	4e Wtk. J. J. Glas (Singapore) m.s. „van Spilbergen”.

#### N.T.P.M.

10-5-62	5e Wtk. E. Wieringa (Amsterdam) m.s. „Senegalkust”.
30-5-62	5e Wtk. S. Nanuruw (Rotterdam) s.s. „Munttoren”.

*Goede wacht en behouden vaart.*

### Geslaagd voor een hoger diploma

#### K.P.M.

3e Stm. C. A. Koops	3-5-62 SII
5e Wtk. E. H. J. Beduel	8-5-62 A
5e Wtk. S. G. Adema	23-5-62 A
5e Wtk. J. Dijk	24-5-62 A
5e Wtk. J. Kramer	24-5-62 A
5e Wtk. P. M. Bos	25-5-62 A
5e Wtk. H. Nakken	25-5-62 A
3e Wtk. Ch. J. Hulst	30-5-62 BII

#### N.T.P.M.

5e Wtk. E. Grootveld	30-12-61 VD
----------------------	-------------

*Onze gelukwensen met het behaalde succes.*

### Huwelijken:

#### K.P.M.

De Heer P. Panhuis (Amsterdam-kantoor) en Mej. J. A. Ecker, dd. 21-5-62 te Amsterdam.

*Proficiat en „behouden vaart”.*

### Nieuwe K.P.M.-mertjes

Bussum, 28-12-61: Anouk, dochter van 1e Stm. A. Welsch en mevrouw A. Welsch-Wiersma.

Emmerich, 18-3-62: Berthold H. Th., zoon van 2e Stm. Th. A. J. Weymarshausen en mevrouw H. M. D. Weymarshausen-Berschot.

Singapore, 3-5-62: Robert A., zoon van de heer J. S. Wilting en mevrouw A. Wilting-Wilschut.

Baarn, 18-5-62: Franciscus N., zoon van 2e Wtk. H. J. van der Veer en mevrouw J. M. van der Veer-Nieuwenhuizen.

### Nieuwe N.T.P.M.-mertjes:

Bergen, 13-5-62: Mieke, dochter van 1e Stm. H. Besanger en mevrouw M. C. Besanger-Moerman.

Soestdijk, 19-5-62: Inge, dochter van 4e Stm. W. F. van Marle en mevrouw M. A. J. van Marle-Dijkhuizen.

*Welkom in de „familie”.*

### In memoriam

Gepensioneerd 1e Stuurman A. Ferberwee overleed op 28 mei 1962 te Soestdijk, in de leeftijd van 57 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder K. M. Bok overleed op 1 juni 1962 te Doorn, in de leeftijd van 68 jaar.

*Zij rusten in vrede.*