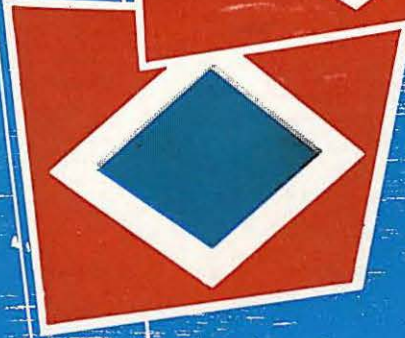
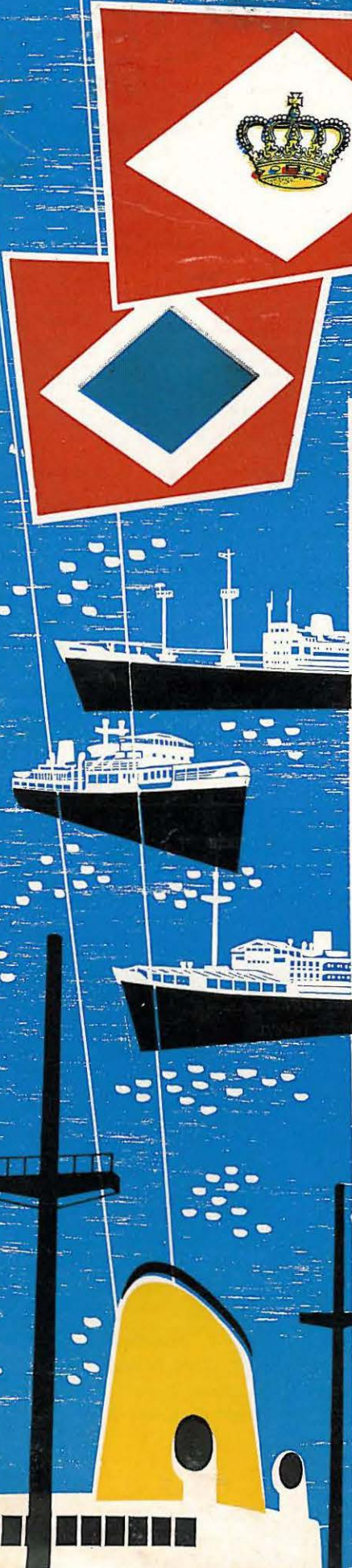


De uitlaat

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 september-
nummer dient vóór 30 augustus
in het bezit van de redactie
te zijn.

**Bij de foto op de voorpagina:
Belangstelling voor het m.s.
„Keerkring”. Overgenomen uit
„de Vliegende Hollander”, of-
ficieel orgaan van de Konink-
lijke Luchtmacht.**

NIEUWBOUW

*De aanbouw van twee nieuwe schepen
Elk metend twaalf duizend ton
Begon op veertien juni, toen men
De eerste kielplaat leggen kon.*

*„Straat Frazer” zal de eerste heten
„Straat Franklin” wordt de andere boot
Die volgend jaar, als alles goed gaat,
Een aanwinst zijn voor onze vloot.*

*Zij zullen snelle vracht gaan varen
In combinatie met de „RIL”
Voor stukgoed niet alleen, doch ook met
Gekoelde lading als men wil.*

*De outillage is modern
Zoals dat tegenwoordig hoort,
De hele crew woont airconditioned
Wat 't leven prettig maakt aan boord.*

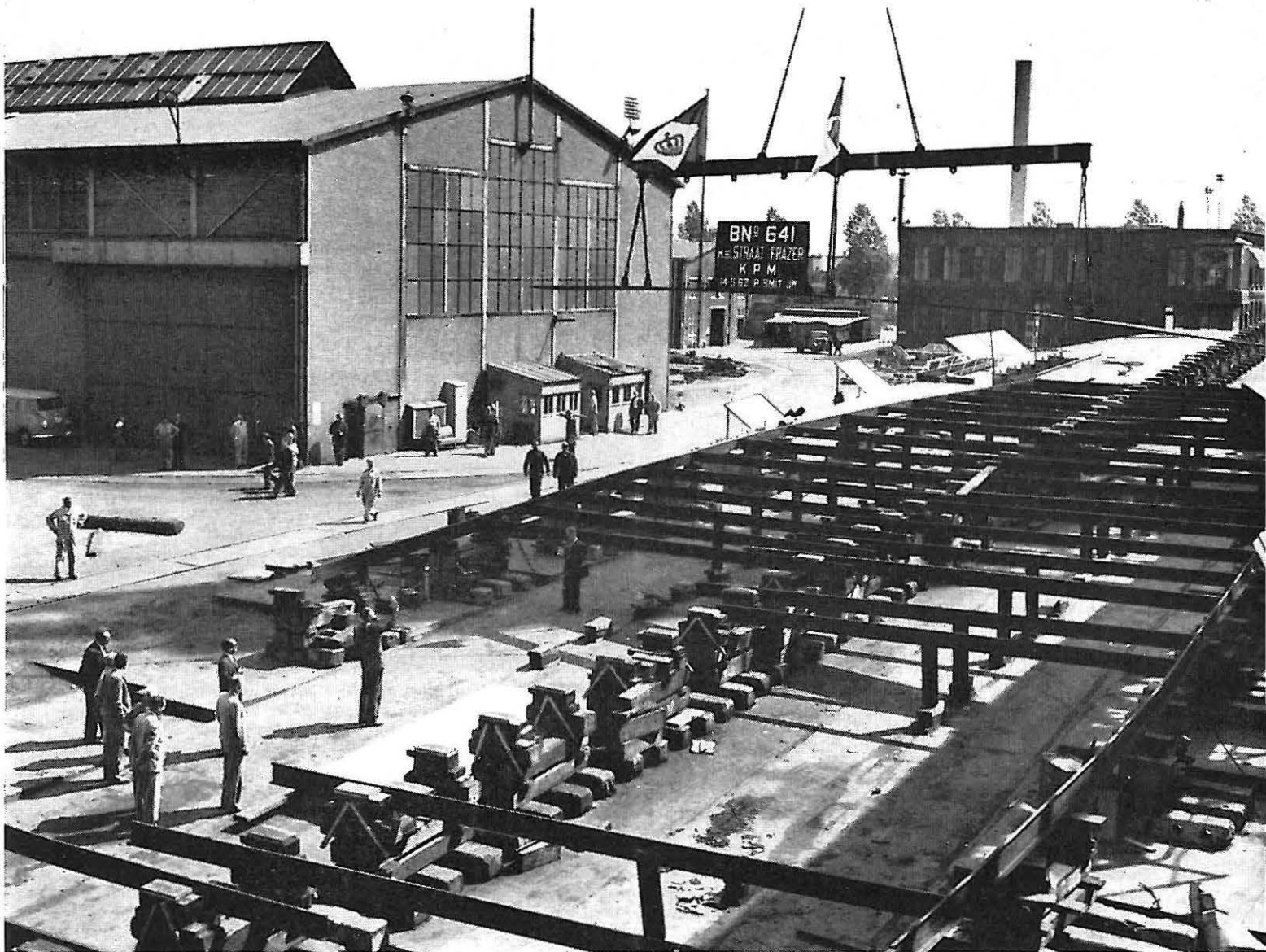
*De bouw betekent weer een schrede
Omhoog voor onze Maatschappij,
Die 't oog gericht houdt op de toekomst
En op het gunstigste getij.*

*Ik hoop dat deze beide schepen
De K.P.M.-vlag hoog in top,
Lang en gelukkig mogen varen
Op 's werelds wijde zilte sop.*

Eljé Teha.

Foto rechts:

*Op 14 juni j.l. vond bij de N.V. Machine-
fabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. de
kiellegging plaats van het m.s. „Straat Frazer”.
(foto Fotobureau C. Kramer)*



K.P.M. Bedrijfsnieuws

Het thans in de GEAS varende m.s. „Waingapoe” zal eind juli/begin augustus te Mombasa worden omgewisseld met het thans in de MEAS varende m.s. „Silindoeng”. Hiermede zal dus een tweede „Wai”-type op de MEAS worden ingezet, hetgeen voornamelijk verband houdt met het feit dat het veevervoer van Oost Afrika/Somalia naar Rode Zee-havens zich gunstig ontwikkelt; het veevervoer naar Perzische Golf-havens is daarentegen wat afgenomen.

In de MEAS wordt in Noordwaartse richting de beschikbare

koel/vries-ruimte steeds ten volle benut voor het vervoer van vlees en boter van Mombasa naar Beirut en Famagusta. Ook in Zuidwaartse richting kan deze ruimte thans hoe langer hoe meer benut worden. Zo vervoerde de „Silindoeng” begin juli 40 m³ kaas van Trieste naar Beirut, terwijl voor begin augustus de gehele koelruimte op de „Waibalong” werd afgesloten voor het vervoer van druiven van Famagusta naar Mombasa.

Het m.s. „Musi” arriveerde ultimo juni in Nederlands Nieuw-Guinea, waar het schip gedurende één maand in bezinecharter vaart ter tijdelijke vervanging van het m.s. „Letong”.

In de Singapore—West Nieuw-Guinea Service deed het m.s. „Karrassa” op de uitreis in vaarbeurt 12 (begin juli) Bangkok extra aan voor overname van een lading rijst naar Nieuw-Guinea. Tengevolge van de grote animo van verlofgangers uit Nieuw-Guinea om de reis naar Nederland per schip te maken, is de passagiersaccommodatie op de thuisreis van de in deze dienst varende schepen doorgaans goed bezet.

Op het Burma—Malaya/Singapore traject werd een aantal extra afvaarten gegeven. Zowel het s.s. „Karsik”, het m.s. „Siberoet” als schepen van het type „Sa” werden hiervoor ingezet.

Niemand, die de „Keerkring” heeft bewoond of bezocht, zal verklaren dat het er comfortabel verblijven is. Er moet met de ruimte worden gewoerd, een plekje om je rustig terug te trekken is er nauwelijks. In sommige delen van de ruimen, grenzend aan de machinekamers met hun eeuwig stampende generatoren, is het soms onaangenaam warm. Luchtzuigers en ventilatoren moeten op volle toeren werken om voor afdoende luchtcirculatie te zorgen. En de van air-conditioning voorziene hutten vragen veel van de behendigheid van de bewoners als deze zonder botsen hun bed of de deur willen bereiken.

De Keerkring

En toch...

Op de dekken wordt elk verkoelend windje uit de Geelvinkbaai opgevangen. Men geniet er van de eindeloze kleurschakeringen van de zich kilometers ver uitstreckende zee. Of van het weerlicht in de tropisch-hoge cumuli boven Japan; de sterrentwinkeling aan een nachtelijk uitspansel, helder als een zeldzame vriesnacht in het verre Holland; de rustig voortschuivende lichten van de ranke vissersprauwen.

Na de siësta is het slechts enkele passen naar een koele duik overboord. Op de pier strek je je even uit ter bij-

De bakker zorgt ervoor dat er straks weer vers brood op tafel komt.



Het is een beetje behelpen, maar de in een hut gelegerde onderofficieren hebben toch meer comfort dan de mannen in de ruimen vindt s.m. v. d. Burg.

werking van het kleurenschema. Daarna: geen vermoeiende terugkeer naar huis; via de douche is de eetzaal en vervolgens een openluchtfilmvoorstelling of een frisse dronk aan eigen bar, in de directe nabijheid. Als strakjes het eigen woonkamp zal zijn betrokken, zal men veel van deze voordelen hebben ingereuild voor meer woon-comfort. Inderdaad...

Het in 1948 afgebouwde motorschip „Keerkring” is met zijn kleine 5500 bruto registerton ongeschikt om er semi-permanent te legeren. Dit was ook niet de opzet. Met dit schip zou het luchtmachtpersoneel worden overgebracht van Nederland naar Biak; een korte tijd zou het na aankomst nog als legeringsschip moeten dienen.

Edoch: met de bouw van het voor land- en luchtmacht bestemde woonkamp vlotte het niet zo best en dientengevolge moest de „Keerkring” langer worden afgehuurd.

Een te lang samengeperst leven van zóveel mannen in zó'n kleine ruimte scheidt problemen. Niet alleen van materiële aard in de vorm van leefruimte, maar ook geestelijke. De mannen hebben geen plekje voor zichzelf, er is zelden

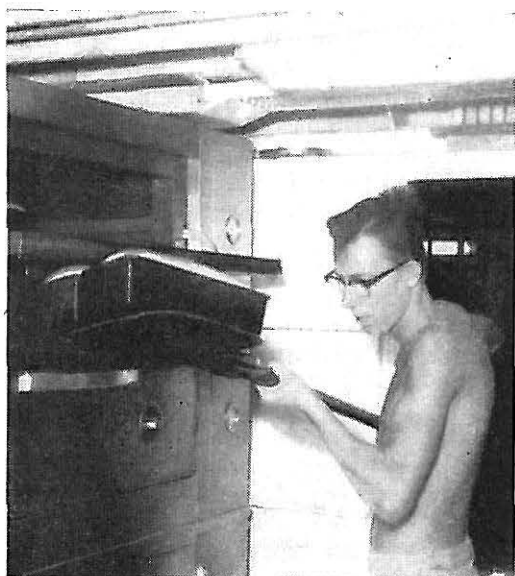
rust aan boord. Het valt niet te ontkennen dat dit alles bijzonder onaangenaam is.

In dit licht bezien, zijn de tot op heden bereikte resultaten een nóg grotere prestatie van dit vér van het moederland gelegerd onderdeel; een prestatie door allen — van hoog tot laag, beroeps of dienstplichtig — geleverd.

Ook dát nog...

Dit problemschip herbergt ook nog verschillende burelen en verzorgings-eenheden. De ziekenboeg doet zijn aan de scheepvaart ontleende naam weer alle eer aan, zij het dat patiënten die een langdurige verpleging of een ernstige ingreep moeten ondergaan gastvrijheid vinden in het marine-hospitaal; ook de tandarts heeft daar zijn stoel.

Maar aan boord vinden we tevens: **de keuken**, een hokje, waar dagelijks opnieuw van de zo weinig variërende ingrediënten door koks die onwennig tegenover de „indische keuken staan”, de maaltijden moeten worden geproduceerd. Eerlijk: de maaltijden zijn vaak zeer smakelijk, maar de rijst kan ook heus wel eens „klef uit de hand lopen”. En uitstekend bereide corned-beef gaat



Papoea's zijn wel wat hitte gewend en zijn daarom de aangewezen figuren om in de perserij aan boord van de „Keerkring” de kleding uit de kreuk te halen.



bij dagelijks consumeren op zeker moment tóch ook de keel uithangen.

de wasserij, een voor een luchtmacht-onderdeel uniek bedrijf, hier voor de immense taak gesteld de militairen van schone kleding te blijven voorzien. Een kleine 900 kg wasgoed per dag betekent dat. Continu! Kort wit is alleen een militair aanvaardbaar tenue, wanneer het werkelijk wit is. D.w.z. iedere dag een schoon aantrekken. Ook de overige kleding moet toch zeker om de twee dagen worden verschoond, wil men huidirritatie voorkomen. Begrijpt u de wanhoop wanneer de wasmachines of de stoomgeneratoren een keer uitvallen?

de bakkerij, waar bij een eeuwige strijd tegen infiltrerende kakkerlakken per dag honderden broden uit de oven te voorschijn moeten komen, en nog sma-

kelijk ook! Daarbij houden de bakkers nog tijd over om eens een koekje te bakken of een taart te componeren, ter verwelcoming van een uit Nederland arriverend gezin.

de machinekamers, waarin enkele K.P.M.-werktuigkundigen met assistentie van een paar luchtmachters de generatoren draaiende houden, benodigd voor de (gelijk-) stroom-, de water- en de stoomvoorziening aan boord. Het eeuwige bonken uit dit hart van het schip wordt waarlijk wel eens vervloekt; maar een wegvallen ervan betekent onmiddellijk: meer ongerief.

het vriesruim, met een temperatuur van om en nabij — 12 à — 20 graden Celcius alwaar gemiddeld 10 ton voeding tegen de tropenhitte wordt beschermd. Zij die hierin een voorraadstelling moeten uitvoeren, wanen zich korte tijd in het

koude Nederland. Tot zij weer terugkeren in de normale 30° C.: de illusie is dan met één klap vervlogen.

Alleen: die recreatie.

Wanneer alles uiteindelijk toch nog wel meevalt, dan blijft de recreatie aan boord toch wel het zorgenkind. Beschikbaar hiervoor zijn alleen de eetruimten en de dekken. Rustig een brief schrijven, je concentreren op studie, een serieus partijtje schaak spelen, het is er niet mogelijk. Zelfs de hutbewoners kampen met deze moeilijkheid tenzij zij sloffen door afwezigheid van de kamergenoten. En zo blijft de recreatie beperkt tot „massa-ontspanning” zoals zonnebaden, het verschalken van enkele der duizenden rond de „Keerkring” voedsel vindende vissen, zwemmen, filmvoorstellingen, een enkele keer een bingo, klaverjas-drive of een optreden van één der zelfgevoerde bandjes. Wil men iets anders, dan moet men het schip — en dus het eigen „huis” — verlaten. En zelfs dan blijven de mogelijkheden beperkt.

Kortom . . .

Ja, kortom: nog enige tijd zal een aantal luchtmachtmilitairen grotendeels op de „Keerkring” zijn aangewezen. Zij moeten zich op dat schip iedere dag opnieuw behelpen, wat voor een enkeling soms een vrij zware opgave is. Doch het is zeker niet zo, dat het er een „hel” is. Een term is er redelijk op door te brengen, en zelfs heeft de Biak-periode er een zekere charme door gekregen.

Corn. Z. A. Beek.



Ook in de keuken zijn Papoea's gewaardeerde helpers.

(Uit „de Vliegende Hollander”, officieel orgaan van de Koninklijke Luchtmacht).

Amsterdamse haven **in woord en beeld**

Nederland, het kleine stukje grond aan de Noordzee beschikt over een haven-outillage die zijn weerga in de hele wereld niet kent. Rotterdam, 2e haven ter wereld en grootste van Europa geniet alle bekendheid in binnen- en buitenland. Ook Amsterdam met zijn eeuwenoude geschiedenis heeft een goede reputatie. In twee nummers van de UITLAAT zullen wij over deze twee facetten van het Nederlandse bedrijfsleven, waar wij zo uitzonderlijk dicht bij betrokken zijn, artikelen wijden. Nemen wij eerst de Amsterdamse haven onder de loupe, in een tweede artikel zullen wij Rotterdam nader beschouwen.



AMSTERDAM EN DE RIJN

De verbinding van de Rijn met het gebied, waar eens de eerste Amsterdammers zich vestigden, is duizenden jaren ouder dan de stad Amsterdam. Toen in het begin van het z.g. Atlanticum, de periode van 5500 v. C. tot 3000 v. C., de Britse eilanden nog met het vaste land van Europa verbonden waren, stroomde de Rijn, langs de plaats waar nu Amsterdam ligt, dwars door het land waar later de Noordzee ontstond, om ongeveer bij de Doggersbank in de open zee uit te monden. De Theems was in die periode een zijrivier van de Rijn.

En in het tegenwoordige IJ voor Amsterdam is nog de prehistorische Rijnbedding te herkennen.

Toen voor het begin van onze jaartelling de Romeinen naar ons land kwamen, stroomde de Rijn, via de Kromme



Rijn, zowel door het meer Flevo als door de Oude Rijn naar de Noordzee. Via Kromme Rijn en Vecht, door het meer Flevo en het Vlie zochten de Romeinse triremen zich een weg naar de noord-germaanse landen.

Wanneer er in de dertiende eeuw sprake is van een Amsterdamse scheepvaart en handel, krijgt ook de Rijnhandel voor Amsterdam betekenis. Aanvankelijk voerde de weg van Amsterdam naar de Rijnsteden over de Zuiderzee en langs de IJssel. En in het jaar 1367 gaan twee Amsterdamse burgemeesters langs deze weg sloop naar Keulen om daar besprekingen te voeren over een oorlog tussen de Hanze en de koning van Denemarken.

Amsterdam groeit in de veertiende eeuw tot een handelsstad van internationale betekenis. De weg naar de Rijn — vanwaar de Amsterdamse handel, wijn, molenstenen, ijzer of aardewerk haalde en waarheen vis, graan en Fries laken werd gebracht — voerde toen over de Zuiderzee naar Muiden en verder langs Vecht en Vaartse Rijn naar de Lek. In later jaren verkoos men soms de weg door de Hollandse waterwegen om verder westelijk op de Lek te komen. Men verreed op deze wijze de toch altijd gevaarlijke vaart over de Zuiderzee.

In de zeventiende eeuw, na het graven van de Weespertrekvaart, gingen de beurtschepen tussen Amsterdam en de Rijnsteden, de z.g. Samoereuzen, door Amstel, Weespertrekvaart, Vecht en Vaartse Rijn naar de Lek.

Deze z.g. Keulse vaart heeft enkele eeuwen lang de voornaamste verbinding gevormd tussen Amsterdam en de Rijn. In het jaar 1825 werd deze waterweg gemoderniseerd en geschikt gemaakt voor schepen van 500 ton. Drie jaar later kwam het Zederikkanaal, een verbinding tussen Vreeswijk, Vianen en Gorkum, tot stand. Maar Amsterdams scheepvaart groeide snel en met de komst van de stoomvaart, na 1850, werden ook de scheepsafmetingen steeds groter. In het jaar 1893 wordt het nieuwe Merwedekanaal in gebruik genomen. Een kanaal — berekend voor schepen tot circa 1400 ton — drie meter diep, met niet minder dan zes sluisen, een en twintig draaibruggen en een groot aantal veerponten.

Maar nog geen drie jaar na het in gebruik nemen van het Merwedekanaal werden er reeds Rijnschepen gebouwd van 2000 en zelfs van meer dan 3000 ton, zodat het nieuwe kanaal al binnen enkele jaren niet meer voldeed aan de eisen van de scheepvaart.

De scheepvaart door het Merwedekanaal groeide in alle richtingen.

In het Duitse achterland ontstond een steeds omvangrijker moderne industrie.

Het Merwedekanaal deed echter niet alleen dienst voor de vaart tussen Amsterdam en de Rijnsteden, maar ook voor die tussen Amsterdam en België en tussen Amsterdam en de Maas.

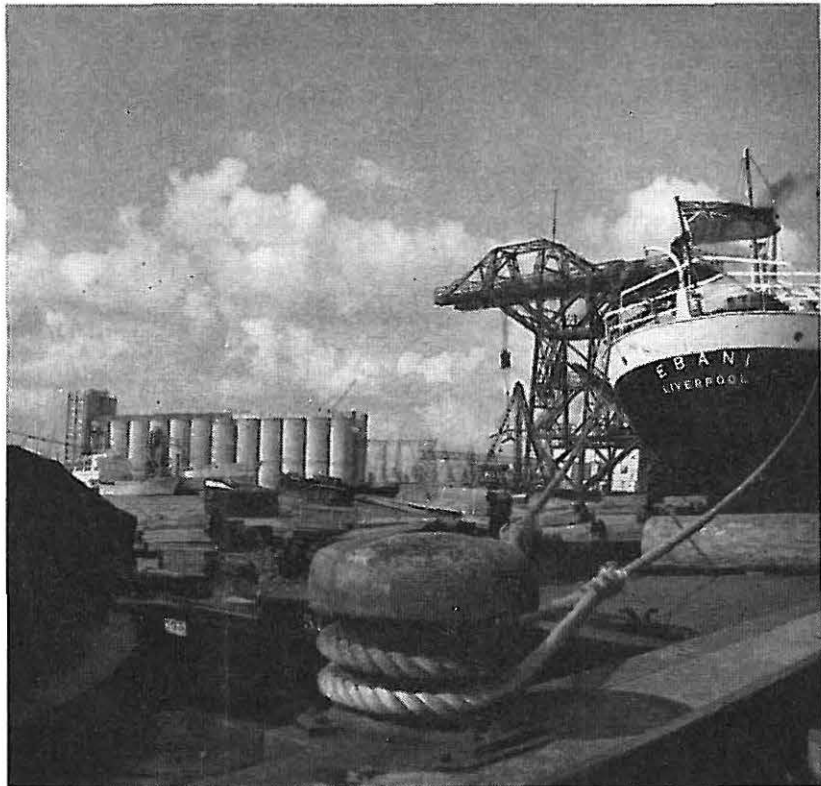
In het jaar 1894 had de scheepvaart bij de Sluis te Zeeburg een omvang van 2.800.000 ton, waarvan slechts 429.000 ton Rijnvaart.

Naarmate deze laatste verder steeg deed Amsterdam moeite een nieuwe, betere verbinding met de Rijn te verkrijgen. Maar het heeft ongeveer een derde eeuw geduurd, tot het jaar 1931, voor de wet die de aanleg van een nieuw Amsterdam-Rijnkanaal beval, werd afgekondigd.

Aan deze eisen zou men kunnen voldoen door de reeds vroeger voorziene verdubbeling van de bestaande sluisen bij Tiel en bij Wijk bij Duurstede. Maar vooral de nieuwe duwvaart maakt speciale voorzieningen noodzakelijk.

De kanalisatie van de Rijn tussen Arnhem en Vreeswijk, de aanleg van drie stuwcomplexen in dit gedeelte van de rivier, brengt veranderingen teweeg in de voorkeur die de scheepvaart heeft voor Rijn of Waal. Wat weer van invloed kan zijn op de scheepvaartbewegingen door de sluis bij Tiel of die bij Wijk bij Duurstede.

In ieder geval zal de structuur van het Amsterdam-Rijnkanaal zo worden, dat



Tengevolge van de tweede wereldoorlog heeft de aanleg van het nieuwe kanaal langer geduurd dan men in 1934, toen er met het werk een begin werd gemaakt, had verwacht. Eerst in het jaar 1952 kon het Amsterdam-Rijnkanaal feestelijk in gebruik worden genomen. Sedert dien is de vaart door het kanaal, is de Rijnvaart van en op Amsterdam sterker gestegen dan men tevoren had durven hopen.

Maar Nederland en Amsterdam zijn zich bewust dat deze waterverbinding door reeds aangebrachte en nog uit te voeren veranderingen en verbeteringen op de hoogte van de tijd moet blijven. Niet alleen de toeneming van de vaart, uitgedrukt in schepstonnen, stelt nieuwe eisen.

de vaart op Amsterdam zal kunnen blijven groeien.

GEGEVENS OVER DE AMSTERDAMSE HAVEN

De toegang van de Amsterdamse haven wordt gevormd door de buitenhaven, de sluisen te IJmuiden en het Noordzeekanaal. Het laatste werd geopend op 1 november 1876. Om een goede indruk te geven van de buitenhaven geven wij enkele afmetingen. De havenhoofden, de Noord- en de Zuidpier zijn elk 1528 meter lang, de afstand van de haveningang tot de voet van de duinen bedraagt 1400 meter. De breedte van de haveningang is 260 meter op de waterspiegel. Welke schepen kunnen nu zonder meer worden binnengeloodst? Zonder specia-

le vergunning mogen schepen met een diepgang tot 10,2 meter binnenvaren. Andere schepen moeten dus een speciale vergunning aanvragen.

Momenteel is men bezig de havenmonden aanzienlijk te verruimen. Ze worden daartoe verder in zee uitgebouwd tot een zeediepte van 13,50 — 14,50 meter, zodat in de toekomst schepen met een diepgang van circa 13 meter (tankers van 75.000 ton!) kunnen binnenlopen. Bij hoog water zelfs schepen met een diepgang van circa 14,5 meter!

Sluizen.

In totaal zijn er 4 sluizen aanwezig met daarbij een spuisluis. Door de Noordersluis, de grootste ter wereld, kunnen schepen die 14 m. diep steken, worden geschut. Ook lengte en breedte van de sluis zijn geschikt voor de grootste schepen.

Noordzeekanaal.

Wij zouden een eindeloze, min of meer droge, opsomming van cijfers kunnen geven. Het leidt echter tot eentonigheid. Enkele bijzonderheden van het Noordzeekanaal willen wij toch wel vermelden. Dit internationaal bekende kanaal heeft zijn vermaardheid, mede door de enorme sluizen, reeds ver over de grenzen doen kennen.

Het kanaal heeft in het algemeen een spiegelbreedte van 175 meter, een bodembreedte van 75 meter en een diepte van 13 m. De lengte van het kanaal bedraagt van Middensluis tot Hembrug 16,6 km.

Havenouillage.

Vele soorten goederen worden in de Amsterdamse haven verwerkt. Daarvoor zijn loodsen en vemen, koelhuizen en opslagterreinen, olietanks, graanopslagbedrijven, kranen en bokken en velerlei andere stations aanwezig. Het zou te ver voeren hierover een gedetailleerd overzicht te geven. Een summier relaas laten wij echter volgen. Voor een wateroppervlakte van 896,98 ha. hebben wij in Amsterdam 19.605 meter kade, 250.000 m² loodsen, 44.500 m² koelhuizen, 756.000 m³ olietanks. Kranen in overvloed: drijvende (19), walkranen (264), 8 brugkranen en 9 laadbruggen. Totaal 322 kranen, die voor het laden en lossen van de schepen zorgen. Verder zijn er nog 18 drijvende bokken en 4 gegraven dokken.

AMSTERDAM-RIJNKANAAL

Het Amsterdam-Rijnkanaal is wel de voornaamste verbinding van Amsterdam met het achterland. Door middel van het Amsterdam-Rijnkanaal kunnen alle grote rivieren, zonder veel moeite, bereikt worden. Is het Noordzeekanaal belangrijk voor de zeeschepen, het Amsterdam-Rijnkanaal is even belangrijk voor schepen, welke de goederen naar en van het binnenland vervoeren.

Dit kanaal heeft een lengte van 60,5 km. tot aan Wijk bij Duurstede en 15 km. meer tot aan Tiel waar het de Waal bereikt.

Amsterdam is een belangrijke overslag-

haven voor grote hoeveelheden massa-goederen, waarbij kolen, ertsen, minerale oliën, meststoffen en granen aan de spits staan.

Ook het hout neemt een voorname plaats in. Duizenden tonnen worden dagelijks verwerkt.

Het is een machtig bedrijf, tot in zijn kleinste onderdelen levendig. Duizenden schepen leggen ieder jaar aan.

Een bedrijf met een gezond kloppend hart.

K.P.M.-JOURNAAL

Op 21 juni jl. keerde de heer H. H. W. Groot, Afdelingschef B.T.D., in Nederland terug na een bezoek te hebben gebracht aan Singapore, Sydney, Nieuw-Guinea en Hong Kong.

N.T.P.M.-NIEUWS

Scheepsposities per 15 juli 1962.

m.s. „Zuiderkerk” te Genua.

m.s. „Sloterkerk” in Rode Zee.

m.s. „Senegalkust” vertrek Amsterdam 14-7-1962.

m.s. „Congokust” aankomst Dakar 15-7-1962.

s.s. „Munttoren” te Falmouth dokking 17-7-1962.

s.s. „Westertoren” aankomst Curaçao 22-7-1962.

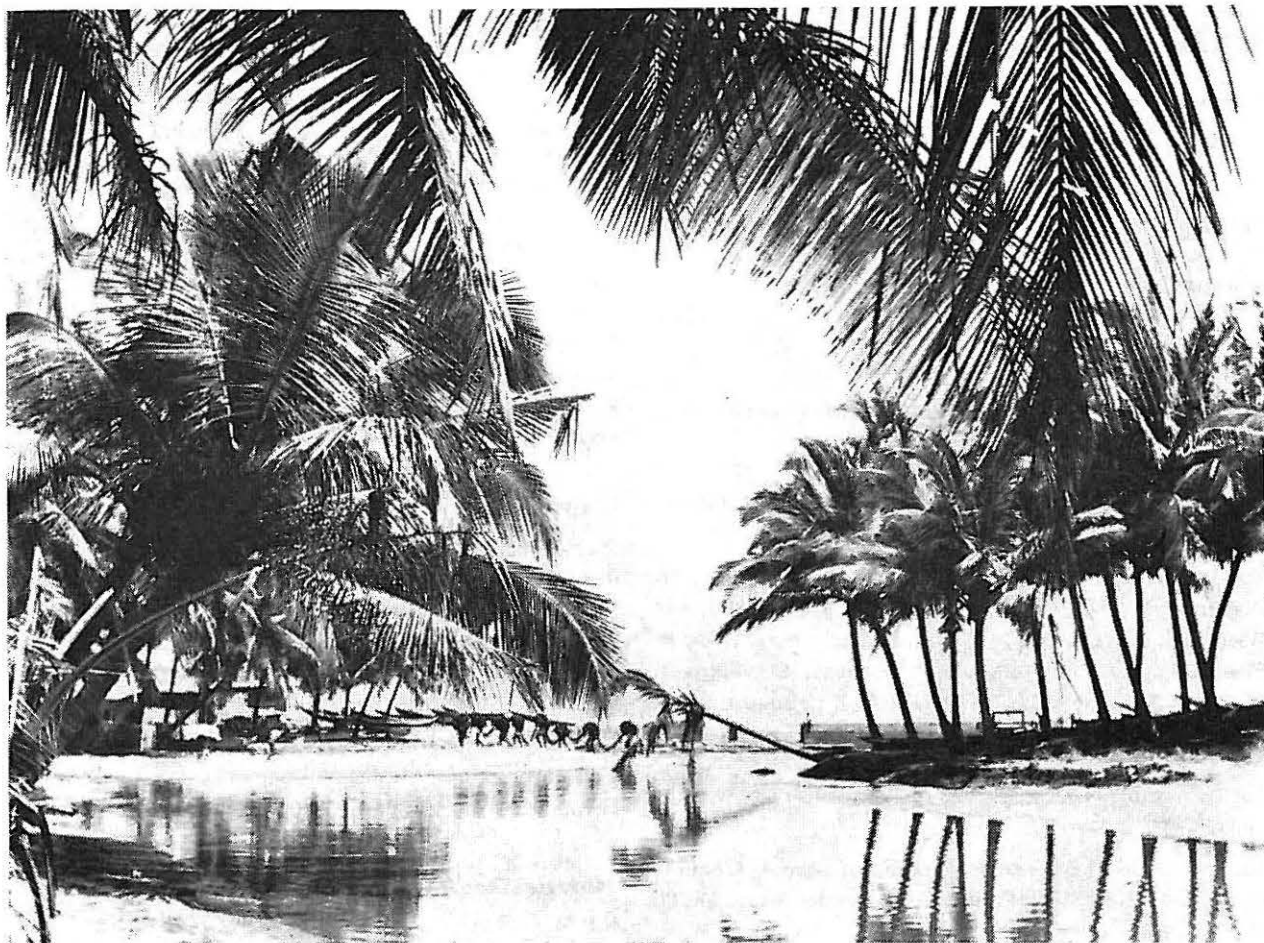
H.V.M.-NIEUWS

Scheepsposities per 15 juli 1962.

m.s. „Hollands Duin” 6-7-1962 vertrek Vancouver naar Zuid-Afrika.

m.s. „Hollands Diep” 13-7-1962 aankomst te Vancouver.





Dit is de eerste „beste foto van de maand”: Huiswaarts kerende vissers dragen hun net over een kreekje bij Butuah (Takoradi), Ghana. Deze foto werd gemaakt door Gezagvoerder H. Zeylstra, die hiervoor de uitgelofde prijs van f 15,— ontvangt.

Familiegroeten „Schip van de week”

Op 14 juni jl. was er een opname van familiegroeten voor het m.s. „Van Neck”.

Het was de eerste zomerse dag van het jaar in Nederland, zoals U op bijgaande foto kunt zien. Men zou kunnen veronderstellen dat wij voor deze opname naar de Italiaanse Riviera waren gereisd. Doch de foto is toch echt gemaakt buiten bij Hotel Gooiland in Hilversum!

Voordat de opname begon, kwam de regisseur Bert Steinkamp de gastvrouw en gastheer bij de Wereldomroep verrassen namens Gezagvoerder en Officieren van de „Van Neck”. Teddy Scholten ontving een fles parfum en Guus Weitzel een fles likeur. Een bijzonder aardige attentie van de Etat-Major. De muziek werd verzorgd door het Orkestje Virtuosa onder leiding van Harry de Groot, terwijl Rens van Dorth met begeleiding van Cas Oosthoek zorgde voor enige aardige liedjes. Gezagvoerder Boorsma seinde de Wereldomroep dat het programma redelijk goed was doorgekomen; af en toe was er echter enige storing geweest. Gevraagd werd om toch maar een bandje te willen toesturen. Inmiddels is dit al naar Hong Kong verzonden, zodat de groeten nog eens kunnen worden beluisterd.



PERSONALIA

Promoties per 1 juli

K.P.M.

Walpersoneel Amsterdamkantoor.

Tot Hoofdemployé de Employé J. Koopman (m.i.v. 1-5-62).

Singapore.

Tot Assistant Regional Staff de Hoofdclerk I Yau Kum Yuen.

Walpersoneel Nieuw-Guinea.

Tot Assistant Sr. Grade de Assistant Jr. Grade S. van der Mey.

Nautisch Varend Personeel.

Tot 2e Stuurman de 3e Stuurlieden J. K. L. Koster, J. Plenter, J. F. Tiemes en W. J. Jongenotter (allen m.i.v. 1-1-62).

Tot 3e Stuurman de 4e Stuurlieden F. R. de Cock, J. J. M. Wasser, J. J. Bos, J. J. van Leeuwen, R. Rugebregt, J. van Wier, J. C. van 't Veer, F. J. Dahrs, R. Wallenburg, H. A. R. Fleischeuer, E. G. van Tellingen, B. W. Smaal, G. Verkroost, E. Aukes, R. de Mes, M. Vodegel en A. J. Eelsing.

Technisch Varend Personeel.

Tot 2e Werktuigkundige de 3e Werktuigkundige Ch. J. Hulst (m.i.v. 1-1-62).

Tot 3e Werktuigkundige de 4e Werktuigkundigen A. J. Smink, R. M. L. de Rozario, G. Proper, T. H. van der Staay, Th. G. Pondaag, B. G. Hakstege, L. W. Nagel, J. C. Lamars en W. E. Tomei.

Tot 4e Werktuigkundige de 5e Werktuigkundigen G. Perik, O. Kamstra, J. Brinkman, G. M. van Kuyk, H. P. van Lingen, R. E. Boom, C. A. N. Boers, J. G. F. Beumer, A. P. van der Zanden, J. J. Broen, J. G. Bos, K. Vos, H. H. Smulders, A. A. A. van Onna, L. van Polen, P. S. W. G. Kloosterman, J. Lanting, N. M. Meinsma, H. Nakken en W. C. J. M. Wigerman.

H.V.M.

Technisch Varend Personeel.

Tot 5e Werktuigkundige de Llg. werktuigkundige P. G. M. Reivers.

Mutaties gezagvoorders:

K.P.M.

W. C. Mulder ex RV naar m.s. „Siberoet” 1-6-62
R. Severien (dd. Gezagv.) ex m.s. „Siberoet” naar m.s. „Sungei Asahan” (BMC) 1-6-62
H.P. Steggerda ex RV naar m.s. „Waiwerang” 11-6-62
G. Potjewijd ex m.s. „Waiwerang” met RV 11-6-62
B. Land (1e Stm.) ex m.s. „Van Linschoten” naar m.s. „Sibigo” (dd. Gezagv.) 25-6-62
D. J. Smit ex m.s. „Sibigo” naar m.s. „Karossa” 26-6-62
D. Minnema ex m.s. „Karossa” met RV 26-6-62
W. Vader Mzn. ex RV naar m.s. „Van der Hagen” 28-6-62
J. A. v. d. Broek Humphrey ex m.s. „Van der Hagen” met RV 28-6-62

N.T.P.M.

W. E. Sonneveldt ex m.s. „Senegalkust” einde afloosdienst 3-6-62
M. Hage ex verlof naar m.s. „Senegalkust” 21-6-62
J. P. van Haeften ex verlof naar m.s. „Sloterkerk” 26-6-62
T. M. Kuipers ex m.s. „Sloterkerk” met verlof 28-6-62

H.V.M.

C. Tjebbes ex m.s. „Hollands Duin” met verlof 29-5-62
H. van der Worp naar m.s. „Hollands Duin” 29-5-62

Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

K.P.M.

E. N. van Don (2e Wtk.) ex m.s. „Kaloekoe” naar m.s. „Musi” (dd. Hfd.wtk.) 1-6-62
W. Th. P. Mierop (dd. Hfd.wtk. KV) ex m.s. „Musi” einde KV 1-6-62
J. van Willigen ex IS/TD Singapore naar m.s. „Van Neck” 16-6-62
J. C. S. van Bijsterveld ex m.s. „Van Neck” met RV 16-6-62

H.V.M.

C. J. Tettelaar ex m.s. „Hollands Duin” met verlof 7-5-62
C. T. de Koning naar m.s. „Hollands Duin” 7-5-62

Alle verlofgangers: een prettig verlof.

Alle herplaatsten: goede vaart.

Hartelijk gelukgewenst.

Geslaagd voor een hoger diploma

K.P.M.

2e Stm. H. Schuitemaker	30-5-62 SI	3e Stm. J. F. Tiemes	27-6-62 SII
3e Stm. J. K. L. Koster	1-6-62 SII	3e Stm. W. J. Jongenotter	29-6-62 SII
5e Wtk. L. Mostert	1-6-62 A	2e Wtk. I. van den Berg	29-6-62 CI
5e Wtk. J. Dusselaar	5-6-62 A	4e Wtk. G. W. van Nijkerken	29-6-62 A
3e Stm. J. Plenter	15-6-62 SII		
3e Stm. J. M. Bridië	25-6-62 SII		

N.T.P.M.

4e Wtk. R. A. Kooymans 29-5-62 A

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

Met verlof gegaan:

K.P.M.

10-6-62	1e Stm. H. A. van Geldere	uit Triëst	RV
10-6-62	2e Stm. J. Bos	uit Mombasa	RV/SV
12-6-62	5e Wtk. J. G. F. Beumer	uit Aden	RV/SV
16-6-62	1e Stm. H. Veldkamp	uit Hong Kong	RV
20-6-62	3e Stm. H. de Reuver	uit Singapore	RV/SV
21-6-62	5e Wtk. L. J. E. van Bijlevelt	uit Singapore	RV/SV

N.T.P.M.

4-6-62	5e Wtk. H. G. Vegter (SV) ex s.s. „Westertoren”
17-6-62	Ass. Wtk. R. L. J. Luyendijk ex s.s. „Westertoren”

Een prettig verlof toegewent.

Na verlof vertrokken:

K.P.M.

6-6-62	2e Stm. C. A. Koops (Durban) m.s. „Schouten”.
7-6-62	2e Stm. J. K. L. Koster (Mombasa) m.s. „Waikelo”.
7-6-62	4e Stm. J. J. van Leeuwen (Manila) m.s. „Van Waerwijck”.
12-6-62	2e Wtk. KV A. J. M. Lauwers (Singapore) m.s. „Batavia”.
13-6-62	2e Wtk. Ch. J. Hulst (Rangoon) s.s. „Karsik”.
16-6-62	de Heer J. Gilman (Manokwari).
19-6-62	1e Stm. R. van der Sar (Mombasa) m.s. „Waingapoe”.
20-6-62	Echtg. 2e Stm. R. B. Schabracq (Sydney).
21-6-62	3e Wtk. A. Terpstra (Singapore) m.s. „Karossa”.
26-6-62	5e Wtk. G. Perik (Bahrain) m.s. „Van Riebeeck”.

N.T.P.M.

6-6-62	4e Wtk. R. A. Kooymans (Rotterdam) m.s. „Sloterkerk”.
6-6-62	4e Stm. G. G. Rutting (Rotterdam) m.s. „Sloterkerk”.
25-6-62	4e Stm. G. P. Stout (Amsterdam) m.s. „Congokust”.

Goede wacht en behouden vaart.

Onze K.P.M. jubilarissen



H. Grillis
Hoofdemployé Amsterdamkantoor
25 jaar
1 augustus 1962



Wong Koon Chan
Hoofdklerk I Singapore
25 jaar
16 augustus 1962

*De redactie biedt U haar hartelijke
gelukwensen aan.*

Huwelijken:

K.P.M.

3e Stm. P. L. Meert en mej. M. L. S. Vercruyse ddo. 22-5-62 te Schoondijke.

2e Wtk. E. G. van Lonkhuijsen en mej. H. Moen ddo. 26-6-62 te Baambrugge.

2e Wtk. W. van Dam en mej. W. P. Vis ddo. 27-6-62 te Waddinxveen.

5e Wtk. H. Nakken en mej. H. van der Eyk ddo. 28-6-62 te Vlissingen.

Proficiat en „behouden vaart”.

Nieuwe K.P.M.-mertjes

Singapore, 31-5-62: Irene, dochter van 1e Stm. F. W. Kaptijn en mevrouw Y. Kaptijn-Buur.

Merauke, 5-6-62: Gerda R., dochter van de heer W. H. Eendebak en mevrouw S. E. Eendebak-Tampi.

Terschelling, 16-6-62: Elizabeth C., dochter van 3e Stm. J. Plenter en mevrouw C. A. Plenter-Bokma.

Amstelveen, 21-6-62: Petra, dochter van de heer C. van Brederode (Amsterdamkantoor) en mevrouw I. A. J. van Brederode-de Rooy.

Hollandia, 23-6-62: Anne F., dochter van de heer J. F. Bicker en mevrouw H. C. Bicker-de Bruin.

Welkom in de „familie”.

In memoriam

Gepensioneerd Employé J. Wichers overleed op 1-6-62 in de leeftijd van 78 jaar te Hilversum.

Op 9-6-62 overleed aan boord van het m.s. „Sloterkerk”, liggende te Hamburg, de aflos-Olieman J. P. Arents. Zij, die hem van nabij medemaakten hebben hem leren kennen als een zeer gewaardeerde kracht, waarmee het prettig was samen te werken.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige G. W. Smidt overleed op 13-6-62 te Apeldoorn in de leeftijd van 79 jaar.

Zij rusten in vrede.