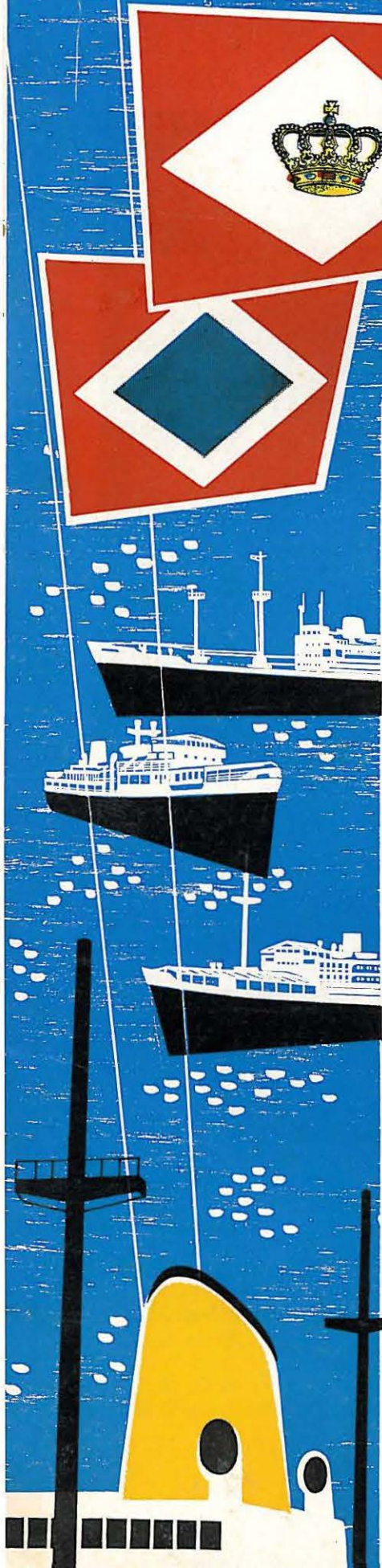
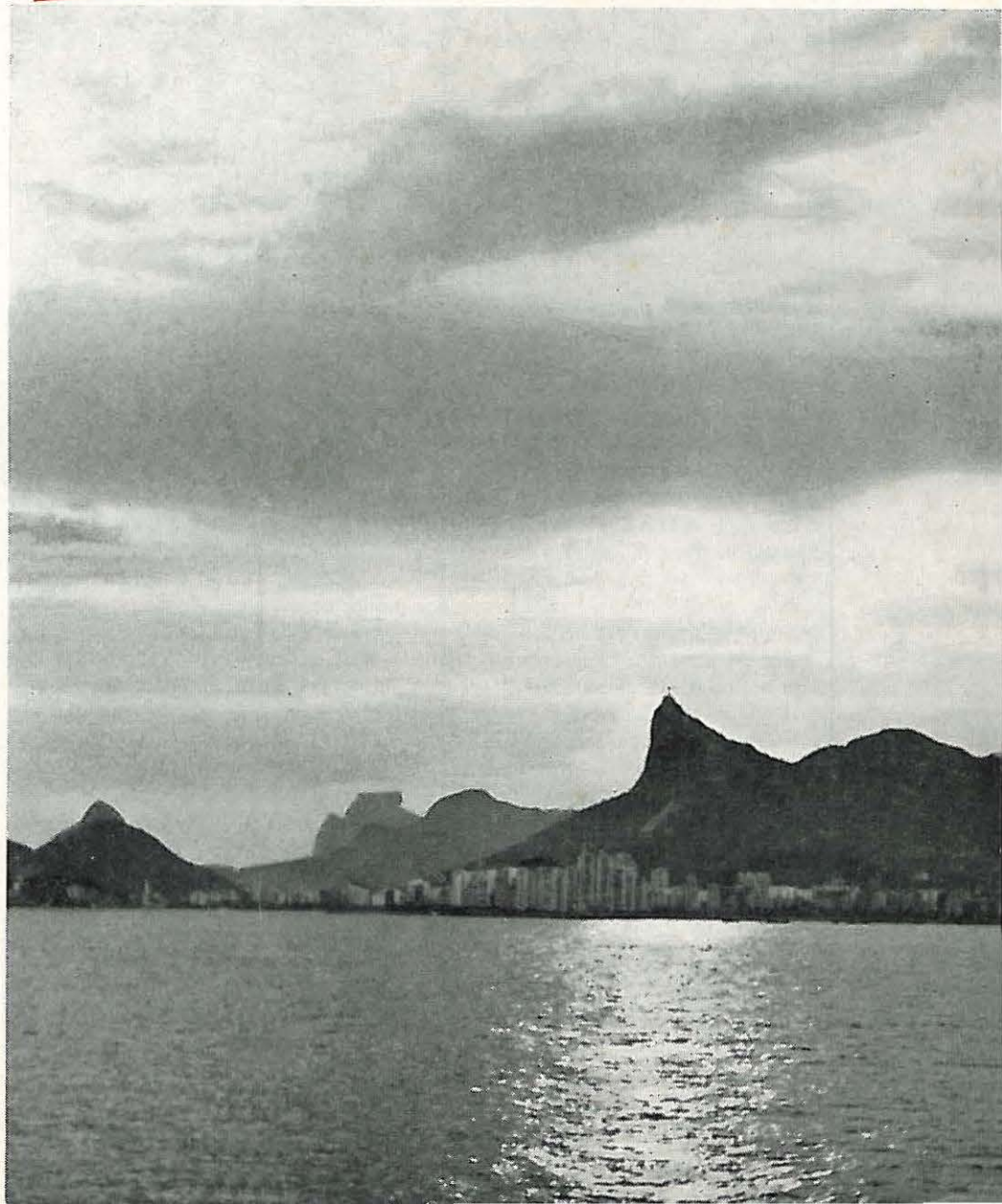


De uitlaat

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 oktobernum-
mer dient vóór 30 september
in het bezit van de redactie te
zijn.

**Bij de foto op de voorpagina:
Zonsondergang achter Monte
Christo te Rio de Janeiro. Een
opname van Gezagvoerder H.
Zeylstra.**



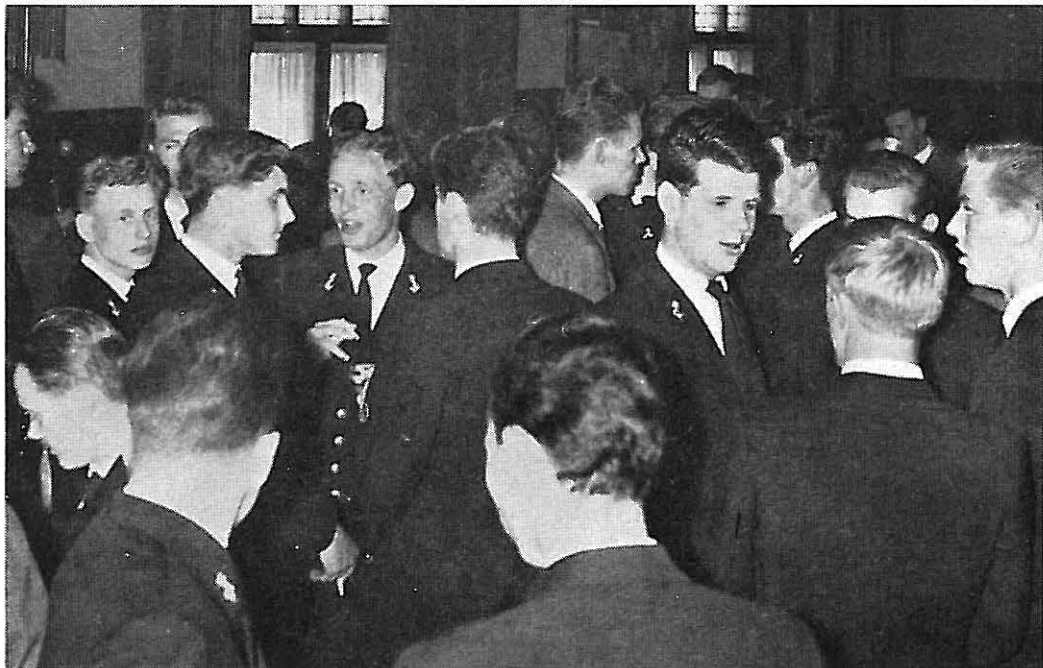
(foto: Max Koot)

H. K. H. Prinses Irene

vierde op 5 augustus j.l. haar 23e verjaardag.

H. K. H. Prinses Wilhelmina

hoopt op 31 augustus a.s. de 82-jarige leeftijd
te bereiken.



Begroetingsbijeenkomst nieuwe leerlingen

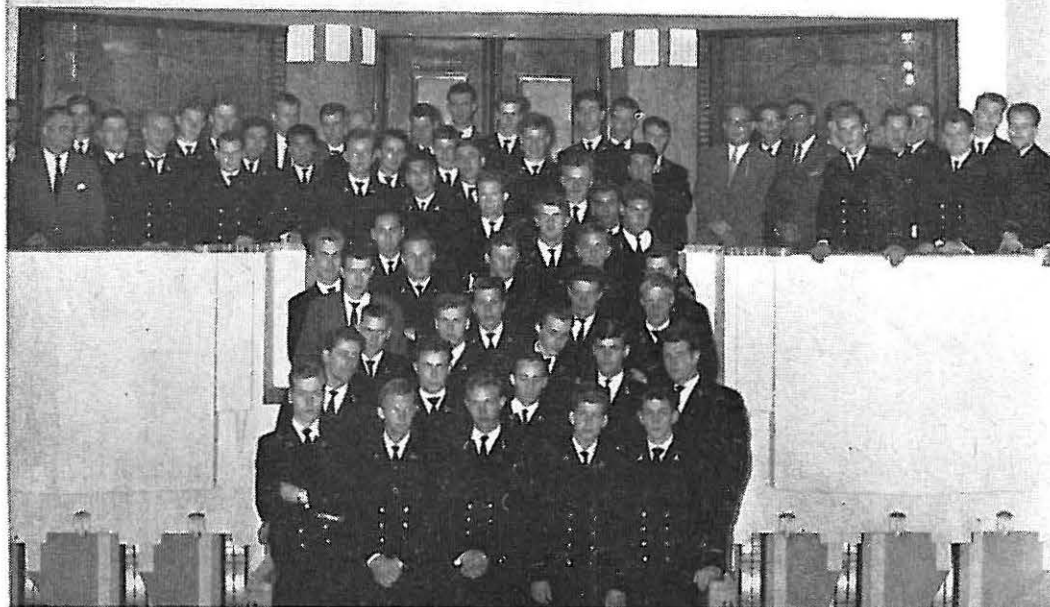
Voor de eerste maal waren dit jaar de nieuwe leerlingen na beëindiging van de studie op de Hogere Zeevaartscholen een dag bij onze Maatschappij in Amsterdam te gast. Op maandag 23 juli 1962 vond deze ontvangst plaats in de Grote Vergaderzaal op de 3e etage van Het Scheepvaarthuis. Twintig a.s. Officieren van de dekdiens en veertig a.s. Officieren van de machinedienst hadden gaarne gevolg gegeven aan de uitnodiging van de Directie. Een a.s. 4e Stuurman geeft hieronder zijn indrukken van die dag weer.

Maandagmorgen 23 juli wemelde het op het Centraal Station in Amsterdam van blauwe koopvaardij-uniformen. De witte petten, oude en nieuwe, nette en eigenaardige, voerden de emblemen van vrijwel alle Nederlandse Zeevaartscholen en andere het nog blinkende en glinsterende K.P.M.-embleem, dat na het nog kortgeleden afgelegde eindexamen was verkregen. Het doel van deze mensen was hetzelfde, namelijk het Hoofdkantoor van de K.P.M. In de Grote Vergaderzaal van Het Scheepvaarthuis opende de heer von Meyenfeldt te klokslag 10 uur een voor de K.P.M. geheel nieuwe en naar later bleek zeer succesvolle bijeenkomst, een begroetingsbijeenkomst van de Chefs der verschillende afdelingen met de nieuw-aangenomen Leerling-Stuurlieden en Leerling-Machinisten. Als gastheren namens de K.P.M. traden op de heer C. H. Poulus, Chef Algemene Dienst, de heer A. J. J. de Feyter, Chef Nautische Dienst, de heer R. J. de Vries namens de heer H. W. Groot, Chef B.T.D., mr. F. H. von Meyenfeldt, Chef Personeelszaken en de heer B. J. H. Scholte.

De heer Poulus hield een causerie over het werk van de K.P.M., haar vaargebieden en haar schepen. Hij wees op de noodzaak van heroriëntatie sedert de vaart op de bakermat der K.P.M. onmogelijk was geworden en op de aan deze omschakeling verbonden moeilijkheden. Hij wees de plaatsen aan waar de K.P.M. tracht nieuwe vaargebieden te openen. Natuurlijk kwam daarbij de goede samenwerking met

de R.I.L. ter sprake. In het kort schetste hij het werk van een Scheepvaartmaatschappij die, georganiseerd in verschillende diensten slechts een doel voor ogen heeft, te weten een rendabel bedrijf. „Er wordt”, aldus spreker, „weleens gedacht, dat toch wel een van deze diensten de belangrijkste zal zijn. Wij moeten ons echter terdege realiseren, dat al deze diensten van elkaar afhankelijk zijn en dat geen ervan kan werken zonder de andere”. De heer Poulus wees op de samenwerking in het bedrijf, die door het jarenlang varen en improviseren in Indonesië is ontstaan en nog steeds leeft in de K.P.M. Hij vroeg zijn jonge toehoorders het hunne te willen bijdragen om deze in het verleden ontstane samenwerking in de toekomst te handhaven.

Na deze causerie waarmee de heer Poulus het gehele gezelschap boeide, werd gezamenlijk de koffie gebruikt. Het eerste gedeelte van het programma werd afgesloten met het maken van een groepsfoto in de hall. Het werd voortgezet aan boord van het m.s. „Fair Lady”, waarmee een rondvaart door de Amsterdamse havens werd gemaakt. Hier kwamen de tongen los en werd het tweede deel van de bijeenkomst bereikt namelijk het scheppen van onderling contact tussen de jongens. Ook werd druk gebruik gemaakt van de gelegenheid om met de aanwezige Chefs van gedachten te wisselen en vragen te stellen. De rondvaart duurde ongeveer anderhalf uur en daarna werd voet aan wal en koers naar Het Havengebouw gezet. In het restaurant waren de tafels gedekt en de aangeboden lunch deed denken aan de vermaarde lunches aan boord van de K.P.M.-schepen van weleer. Na deze voortreffelijke lunch die was voorafgegaan door een glas sherry en beëindigd met ijs en mocca-koffie werden korte causerieën gehouden door de heren de Feyter, de Vries en von Meyenfeldt. Alle sprekers legden de nadruk op samenwerking, goodwill en uiteraard... zuinigheid bij ons gezamenlijk streven naar een winstgevend bedrijf. De



foto's: Brusse-
Materman)

heer von Meyenfeldt besloot de bijeenkomst met een welkom bij de Maatschappij en een goede vaart toe te wensen, waarna namens de aanwezigen de oud-Voorzitter van de Leerlingenvereniging van de Kweek-school voor de Zeevaart, Leerling-Stuurman A. F.

Kuyper bedankte voor de genoten gastvrijheid en de goede zorgen.

Te ongeveer zestien uur vertrok het gezelschap naar huis teneinde zich gereed te maken voor het vertrek naar zee. BIS.

Rotterdams hart klopt aan het water

Hoe ontstaat een wereldhaven? Een moeilijke vraag, want bij haar ontstaan weet niemand dat ze een wereldhaven zal worden, en eenmaal een wereldhaven, kan deze vraag alleen maar beantwoord worden met een verwijzing naar de geschiedenis. De geschiedenis van een wereldhaven, indien al tot in onderdelen bekend, kan nimmer dienen als handleiding voor het stichten van een nieuwe. Ten hoogste kan men achteraf zeggen welke omstandigheden tot haar bestaan, haar groei en ontwikkeling hebben bijgedragen.

Rotterdam is een oude stad die altijd aan het water heeft gelegen. Vast staat, dat Rotterdam zijn ontwikkeling aan het water te danken heeft. Dit was in het grijze verleden de Maese of de Maas. In de loop der eeuwen ontwikkelde Rotterdam zich tot een havenstad van betekenis, zij het ook dat voor ruim 100 jaar de betekenis van de haven achterbleef bij die van Amsterdam en zeker bij die van Londen. De verbinding van Rotterdam met de zee liep over de Brielse Maas, bezuiden het latere eiland Rozenburg, dat overigens sedert 1950 geen eiland meer is, omdat in dat jaar de dam door de Brielse Maas tot stand kwam. De Nieuwe Waterweg is een kunstmatige vaarweg (doorgraving) van Rotterdam naar zee.

Een haven heeft een achterland nodig; zonder achterland van betekenis kan een haven nimmer tot bloei

komen. Ondernemingsgeest, goed en vooruitziend beheer en een moderne outillage zijn onmisbaar, maar van geen betekenis als er geen achterland is. Tot het midden van de negentiende eeuw echter ontleende Rotterdam zijn betekenis in de eerste plaats aan het Nederlandse achterland, dat meer dan de helft van het havenverkeer voor zijn rekening nam.

Hierin begon verandering te komen toen in het begin van de tweede helft van de negentiende eeuw de industrialisatie van het Roergebied tot grotere ontwikkeling begon te komen. Ongeveer tegelijk daarmee begon de stoomvaart de zeilvaart te verdringen, aanvankelijk nog met zeilschepen met hulpstoomvermogen, vervolgens door stoomschepen met hulpzeilvermogen en tenslotte door echte stoomschepen.

Het is een grote verdienste van de Rotterdammers in die tijd geweest, dat men de betekenis van deze ontwikkeling heeft gezien en onderkend en . . . dienovereenkomstig maatregelen heeft genomen. Men voorzag steeds grotere schepen en ook dat deze ontwikkeling een geheel nieuw tijdperk inluidde en voor Rotterdam en zijn haven ongekende vooruitzichten opende en dat buitengewone maatregelen nodig zouden zijn om van de toekomstige ontwikkeling ten volle te profiteren.

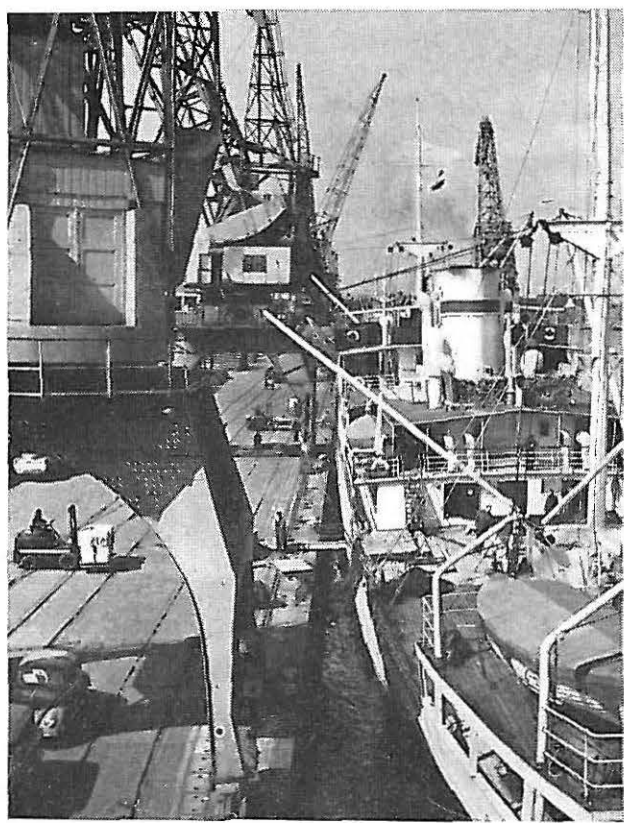
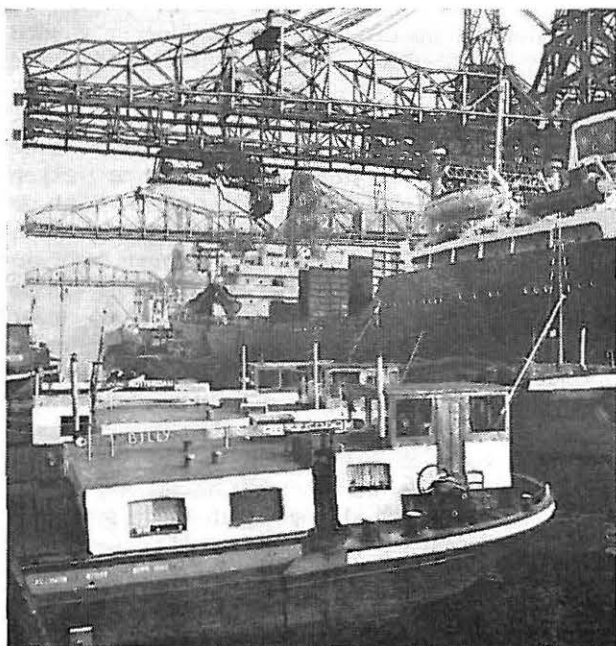
Pieter Caland, ingenieur van Rijkswaterstaat, ontwierp

de Nieuwe Waterweg, welke de Rotterdamse haven een open en rechtstreekse verbinding met de zee gaf. Met de uitvoering daarvan werd in 1866 begonnen en in 1871 ging het eerste schip er doorheen en was het feitelijke werk dus voltooid.

Ongeveer gelijktijdig met de aanleg hiervan ontwikkelde Rotterdam een koortsachtige activiteit op het gebied van de bouw van scheepswerven, reparatiewerven, opslagruimten voor stukgoederen en kolen, de bouw van bunkerstations voor de snel groeiende stoomvaart, de stichting van Rijnvaartondernemingen, enz. waarvoor de linker Maasoever volop de gelegenheid bood. Rotterdam liep niet achter de feiten aan, maar was gereed de benodigde accommodatie te bieden op het ogenblik dat daar de vraag naar kwam. Omgekeerd heeft zij ook van de ontwikkeling van het achterland geprofiteerd.

Hoe verheugend ook op zichzelf, de afhankelijkheid van het buitenland was min of meer beangstigend. Daar kwam nog bij: reeds traditioneel was het havenverkeer van Rotterdam in hoofdzaak massagoed, als b.v. kolen, ertsen, granen, meststoffen, enz. en het stukgoederenverkeer werd in overwegende mate aan Amsterdam overgelaten. Het massagoederenverkeer is veel meer aan schommelen door economische crises enz. onderhevig dan het stukgoederenverkeer, zodat ook in dit opzicht de haven uitermate kwetsbaar was geworden.

De in de nazomer van 1939 uitgebroken tweede wereldoorlog had reeds dadelijk de haven voor een belangrijk deel lamgelegd; toen de oorlog ook over Nederland kwam was elk verkeer in de haven onmogelijk. Vóór de Duitse capitulatie in 1945 werden de havens door de bezetter volledig en grondig vernield. 40% van de totale kadelengete voor de zeevaart werd opgeblazen, inclusief de outillage aan kranen, laadbruggen, loodsen en pakhuizen. De tankopslaginstallaties gingen in haar geheel verloren. Toen de Duitser eindelijk het veld had geruimd, was er zelfs



geen gereedschap om het puin te ruimen. Het stadscentrum was één grote ruïne. Niettemin, de Rotterdammer is geen mens om bij de pakken neer te zitten. Met behulp van gedeeltelijk geallieerd materiaal werden de opruimingswerkzaamheden aangevat en binnen verbluffend korte tijd waren overal voorlopige maatregelen getroffen die weer enig verkeer mogelijk maakten. Na de oorlog werd getracht, meer dan vroeger, industrie aan te trekken. De uitzonderlijk gunstige ligging van de stad, met uitgestrekte terreinen aan diep vaarwater, maakt Rotterdam zeer aantrekkelijk voor industrievestiging. Hierbij wordt niet alleen de stad minder afhankelijk van de haven, doch wordt ook de haven minder afhankelijk van het buitenland, zeker waar het een verbetering brengt in de verhouding massagoederen/stukgoederen. Dit maakt de positie van Rotterdam als geheel minder kwetsbaar.

Voor de tweede wereldoorlog was de algemene tendens de olieraffinage te vestigen in de onmiddellijke nabijheid van de vindplaatsen. Dit leek rationeel, in het bijzonder met betrekking tot het zo laag mogelijk houden van de kostprijs, in verband met minder transport en lagere arbeidslonen in de landen van herkomst. Vandaar dat destijds de grootste olieraffinaderij ter wereld in Abadan werd gebouwd, maar de bekende oliecrisis maakte deze opvatting onzeker. Was het niet beter deze miljarden-investeringen over meer landen te spreiden?

Deze overwegingen leidden ertoe, dat men toch liever de ruwe olie raffineerde in de consumptiegebieden i.c. Europa. Rotterdam was in staat aan de grote wereldconcerns nagenoeg ideale accommodatie te bieden, waarvan dan ook grif gebruik werd gemaakt. Pernis groeide en bloeide!

Daarna kwam de Suezkanaal-crisis. Deze maakte dat het vervoer van de olievindplaatsen in het Oosten naar de raffinaderijen in Europa om de Kaap moes-



ten geschieden, maar, voor deze veel langere route waren de tankers niet rendabel. Het gevolg was, dat men met grote spoed tankschepen ging bouwen van 60.000 tot 70.000 ton en dat men in ernst ging overwegen om over te gaan tot het bouwen van schepen van liefst 100.000 ton. Deze schepen kunnen geen gebruik maken van het Suezkanaal, doch kunnen wel rendabel gebruikt worden voor het vervoer om de Kaap en men maakte zich onafhankelijk van het vroeger onmisbare kanaal. De behoefte aan deze grote tankers kwam op haar beurt de Rotterdamse scheepsbouw ten goede, die geen ogenblik aarzde de accommodatie te scheppen voor de bouw van deze reuzenschepen. In het Rotterdamse Waterweggebied breidden de scheepswerven hun dok- en hellingcapaciteit uit terwijl in het Botlekgebied een nieuwe scheepswerf uit de grond werd gestampt, met het gevolg, dat Rotterdam ook in staat is de grootste schepen ter wereld te bouwen en te repareren. Op het ogenblik beschikt zij over de grootste olieraffinagegelegenheid van de oude wereld, met een jaarlijkse capaciteit van ca. 24.000.000 ton, en ook over de grootste scheepswerven van het Europese continent. Dit alles kwam de stabiliteit van de stad en de haven van Rotterdam zeer ten goede; maakte haar positie minder kwetsbaar. In 1960 is de grootste fabriek van kunstrubber in Europa in Rotterdam in gebruik genomen. Hoewel dus de olie voor een belangrijk percentage heeft bijgedragen tot de fantastische groei van de haven, zou het onjuist zijn te beweren, dat dit de enige oorzaak is geweest. Met name is de verwerking van stukgoederen, verhoudingsgewijze sterk gestegen. Parallel met deze stijging van het stukgoederenverkeer zien we een sterke toeneming van het lijndienstenverkeer. Door al deze oorzaken is de

structuur, vergeleken bij die van voor de oorlog, aanzienlijk gezonder geworden, minder afhankelijk van de conjunctuur en van het buitenland. De accommodatie van de havens heeft hiermede gelijke tred gehouden. In het oostelijke deel van de Waalhaven zijn na 1945 nieuwe kadeterreinen voor stukgoed voorzien van moderne loodsen en walkranen ingericht, tot een gezamenlijke lengte van niet minder dan 4 kilometer!

Botlekplan

Reeds voor de tweede wereldoorlog was het duidelijk, dat bij het steeds toenemende havenverkeer de bestaande haven installaties, ondanks uitbreiding en modernisering, op den duur niet voldoende zouden zijn. Dit was aanleiding tot het opstellen van twee nieuwe plannen: het Botlekplan en het „Europoort”-plan. Het denkbeeld van het Botlekplan werd gedurende de oorlog uitgewerkt en kon in 1947 aan de openbaarheid worden prijsgegeven. In grote trekken bedoelde dit plan van de Botlek, een water tussen de Oude Maas en de Brielse Maas, een haven te maken en de aangrenzende terreinen te bestemmen voor industrieën. Niet alleen de geweldige uitbreiding van de raffinaderijen van de Koninklijke Shell-groep, maar ook de grote uitbreidingen van de Caltex- en Esso-raffinaderijen, maakten het nodig een belangrijk deel van het Botlekcomplex te bestemmen voor de olie-industrie. Hiermede kwam de derde petroleumhaven tot stand. Naast de raffinaderij van de Esso en de aanverwante petro- en carbochemische industrieën zijn in het Botlekgebied nog verschillende grote op- en overslagbedrijven van minerale oliën gevestigd; de dok- en scheepsbouwmaatschappij Verolme; een opslag- en overslagbedrijf voor Canadese erts, dat een opslagcapaciteit zal hebben van 4.000.000 ton erts.

Voorts vestigt zich in het westelijk deel een groot en zeer modern geoutilleerd graan op- en overslagbedrijf. Voor de uitvoering van dit grootse plan heeft de gemeente Rotterdam een bedrag van f 120.000.000 beschikbaar gesteld, terwijl het particuliere bedrijfsleven voor niet minder dan ongeveer f 400.000.000 heeft geïnvesteerd.

Het Europoort-plan

Nog voor de voltooiing van het gehele Botlekproject werd een nieuw en niet minder grootse plan op stapel gezet, het z.g. „Europoort”-plan, dat voorziet in de bouw van een reeks havenbassins voor zeer grote schepen, in de kop van het eiland Rozenburg, tegenover

Hoek van Holland. Dit plan omvat in eerste aanleg een oppervlakte van niet minder dan 1550 ha; ter vergelijking moge dienen dat het Botlekcomplex in totaal 790 ha verhuurbare grond omvat.

Hierdoor is het zeker dat in b.v. de eerstvolgende jaren Rotterdam, ten gevolge van haar bijzonder gunstige ligging aan de delta van de Rijn, Maas en Schelde voordeel zal trekken uit de verdere uitbreiding van het scheepvaartverkeer. De belangrijkheid van Rotterdam zal in de toekomst nog toenemen als de Rijnmondhaven wordt vergroot en verdiept.

Na de voltooiing van Botlek- en Europoortplannen zal Rotterdam niet alleen de grootste haven van Europa en de tweede van de wereld zijn, maar vermoedelijk in outillage de eerste van de wereld!

Compound stoommachine

Een zeer bijzondere omstandigheid vroeg nog eens aandacht voor de compound stoommachine.

Door leerlingen van de School voor Scheepswerktuigkundigen te Haarlem werd namelijk een compound machine gebouwd op schaal 1:25. Het prachtige werkstuk (zie foto) werd vervaardigd door de leerling J. van der Mey en de K.P.M.-leerling A. J. W. Scholten.

Tot de vloot van de K.P.M. hebben vroeger ook schepen behoord met een compound stoommachine als voortstuwingswerktuig, t.w. enkelschroefschepen van het type „Singaradja” en „Koemoei” en dubbelschroefschepen van het type „Merkus”.

Na het in de vaart komen van de motorschepen type „MA” en type „TO” werden de stoomschepen afgevoerd.

Voor technisch-geïnteresseerden doen wij enkele gegevens volgen betreffende het s.s. „Merkus”, dat in 1903 bij de Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen werd gebouwd.

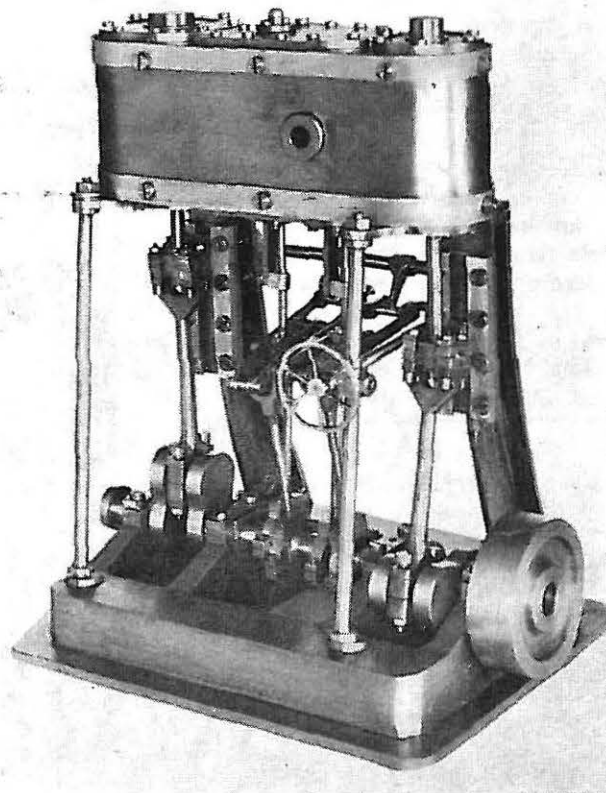
Het schip mat 629 BRT, machinevermogen 2 x 200 i.p.k., met welk vermogen het schip $9\frac{3}{4}$ mijl kon lopen.

Het brandstofverbruik bedroeg gemiddeld 0,29 ton/Gm.

De waterinhoud van de Schotse ketel bedroeg 20 ton. Voor stoomlevering binnenliggend was het schip voorzien van een Cochranketel met een waterinhoud van 3 ton.

Elke machine dreef door middel van een balans, gekoppeld aan het kruishoofd van de L.D., een stel pompen aan z.a. luchtpomp, circulatiepomp, ketelvoedingpomp, badpomp en lenspomp.

De L.D. van beide machines ontlastte de afgewerkte stoom in een gemeenschappelijke condensor van cilindervormige vorm.



(foto: Brusse-Mateman)

Deze condensor was vervaardigd van roodkoperen plaat en werd door het lagere machinekamerpersoneel, evenals de aanwezige koperen leidingen, bijna dagelijks gepoetst met blauwsteen. Het aanzien van de machinekamer werd hierdoor wel verhoogd.

Daar men bang was dat door het poetsen de plaat op den duur te dun zou worden, werd de condensor later geschilderd.



Familiegroeten voor zeevarenden

opgenomen op 2 augustus j.l., bestemd voor het m.s. „Van Heemskerck” (Oostschip) en het m.s. „Straat Madura” (Westschip).

Wij hadden verondersteld dat in deze vakantiemaand wel enkelen verstek zouden laten gaan. In plaats daarvan waren de familieleden in grote getale naar Hotel Gooiland in Hilversum gekomen. Het waren twee gezellige groepen, die beide met een aardig praatje uit de bus kwamen.

Guus Weitzel was van vakantie terug en fungeerde weer als gastheer; Ilse Wessel was onze gastvrouw. De muziek werd verzorgd door het Charley Nederpelt Combo, zangsoliste was Janie Bron.

In verband met de grootte van de groep familieleden van opvarenden van het m.s. „Van Heemskerck” hebben wij voor dit schip twee foto's laten maken, een met de familieleden van Gezagvoerder en Stuurlieden en een van de families van de Werktuigkundigen. Op de eerste foto staan tevens onze gasten van die dag, 1e Stuurman A. M. Frigge en zijn echtgenote.

Blijkens een telegram van de Gezagvoerders aan de Wereldomroep hadden beide schepen een uitstekende ontvangst.

Van enkele familieleden ontvingen wij een reactie op deze opname, onder andere de volgende:

„Vanavond hebben wij via de Draadomroep de heruitzending beluisterd van het Koopvaardijprogramma „Oostschip” ddo. 2 aug. j.l. en



de gezellige sfeer van die dag kwam ons daardoor weer geheel voor de geest. U hebt ons door uw uitnodiging aan dit programma mee te werken een heel groot genoegen gedaan en ik stel me voor, dat dit nog wel in de allereerste plaats geldt voor mijn zoon.

Ik wil niet nalaten een ieder die betrokken was bij de organisatie, verzorging of anderszins, ook nog hartelijk dank te zeggen. Het was in ieder opzicht een geweldig leuke dag”.

„Met genoegen kan ik u mededelen dat de groeten alle heel duidelijk werden ontvangen.

Mogelijk zond mijn man u hieromtrent wel bericht. Maar ik vond het ook prettig dit zelf even door te geven.

U nog hartelijk dankend voor de gezellige ontvangst”.

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



De prijs van f 15,— voor de „beste foto van de maand” gaat ditmaal naar de dd. 5e Wtk. G. Timmer a/b m.s. „Houtman” voor zijn havenimpressie van Melbourne: „Als de luiken gesloten zijn”. Links op de foto is de boeg van de „Houtman” gedeeltelijk zichtbaar, rechts ligt het m.s. „Sigli”.

Van deskundige zijde werden wij erop attent gemaakt dat het volledig afstand doen van een negatief veelal bezwaren zal uitlokken, zodat wij hebben besloten de voorwaarde dienaangaande te laten vervallen. Alle negatieven van ingezonden foto's blijven derhalve het eigendom van de inzender en zullen na verloop van tijd worden geretourneerd.

K.P.M. Bedrijfsnieuws

Volgend op de omwisseling van de „Waingapoe” en de „Silindoeng” zullen ook de „Waikelo” en „Waibalong” omgewisseld worden, hetgeen inhoudt dat de „Waikelo” na afloop van de dokbeurt te Durban te Mombasa in de 12e Noordreis van de MEAS zal invalen, terwijl de „Waibalong” na afloop van de 12e Zuidreis de 33e vaarbeurt in de GEAS zal vervullen. Wegens groot aanbod van lading zullen zowel de „Silindoeng” 32 als de „Waibalong” 33 van Kuwait naar havens in de Shatt al Arab doorlopen.

De augustus afvaart van Calcutta in de Bay of Bengal - South China Sea Service werd gegeven door het

m.s. „Sabang”. Het m.s. „Sibe-roet” zal de dienst in deze lijn vanaf Singapore weer van eerdergenoemd schip overnemen. Wegens het geringe lading aanbod van Bangkok werden de vaarbeurten 90 en 91 van de Singapore-Bangkok Service niet bevaaren. Het m.s. „Batavia” vond emplooi in de Singapore - Phnompenh Service (vaarbeurt 7 en 8).

Het m.s. „Letong” vertrok na een reparatiebeurt te hebben ondergaan (Groot Survey) op 15 juli van Singapore naar de Nederlands Nieuw-Guinea wateren.

Op het Burma - Malaya/Singapore traject werden wederom schepen extra ingezet.

N.T.P.M.-NIEUWS

Scheepsposities per 15-8-62

m.s. „Senegalkust” - Douala (West Afrika)

m.s. „Congokust” - Freetown ± 24-8-62

m.s. „Zuiderkerk” - Lissabon

m.s. „Sloterkerk” - Brisbane ± 20-8-62

s.s. „Westertoren” - Rotterdam 18-8-62

s.s. „Munttoren” - Pointa Cardon

H.V.M.-NIEUWS

Scheepsposities per 15-8-62

m.s. „Hollands Duin” liggend te Durban, vertrek 31-8-62 naar Japan.

m.s. „Hollands Diep” vertrek Yokohama 17-8-62 naar Vancouver (eta 29-8-62).

PERSONALIA

Promoties

K.P.M.

Technisch Varend Personeel

Tot 2e Werktuigkundige de 3e Werktuigkundigen D. J. Lansink en R. K. K. Lie (m.i.v. 1-7-62).

N.T.P.M.

Nautisch Varend Personeel

Tot 3e Stuurman de 4e Stuurlieden M. van der Woude, G. P. Stout en J. M. Th. M. Blokdijk (m.i.v. 1-7-62).

Hartelijk gelukgewenst.

Mutaties gezagvoerders

K.P.M.

H. Boeree ex m.s. „Sambas” naar m.s. „Sibigo” 13-7-62
B. Land (dd. Gezagv.) ex m.s. „Sibigo” naar m.s. „Sambas” (dd. Gezagv.) 13-7-62

N.T.P.M.

W. E. Sonneveldt aflos Gezagv. naar s.s. „Westertoren” 3-7-62
G. Klun ex s.s. „Westertoren” met verlof 10-7-62
A. Witteveen aflos Gezagv. naar m.s. „Senegalkust” 24-7-62
P. van Zalinge ex m.s. „Senegalkust” einde aflostdienst 25-7-62

H.V.M.

C. Tjebbes naar m.s. „Hollands Dreef”

Mutaties hoofdwerktuigkundigen

K.P.M.

N. Esteie ex survey Manokwari naar m.s. „Karossa” 12-7-62
T. J. Postma (dd. Hwtk.) m.s. „Karossa” 2e Wtk. K.V. 12-7-62
J. van Willigen ex m.s. „Van Neck” naar m.s. „Sambas” 18-7-62
P. J. B. Kint (dd. Hwtk.) ex m.s. „Sambas” naar m.s. „Van Neck” 18-7-62
E. de Vries (2e Wtk.) ex m.s. „Kaloekoe” naar m.s. „Sigli” (dd. Hwtk.) 28-7-62
H. H. Swaluë (dd. Hwtk.) ex m.s. „Sigli” naar m.s. „Sambas” (dd. Hwtk.) 28-7-62
J. van Willigen ex m.s. „Sambas” naar m.s. „Camphuys” 28-7-62
D. Snip ex RV naar m.s. „Van Heemskerck” 31-7-62
C. van Huizen ex m.s. „Van Heemskerck” met RV 31-7-62
E. Poelstra ex m.s. „Camphuys” met RV 2-8-62

N.T.P.M.

H. A. A. Schneider ex s.s. „Munttoren” met verlof 7-7-62

H.V.M.

J. A. Gieltjes naar m.s. „Hollands Dreef”

Alle verlofgangers: een prettig verlof.

Alle herplaatsten: een goede vaart.



FAMILIEGROETEN VOOR ZEEVARENDEN

Op donderdag 19 juli j.l. waren wij in Hotel Gooiland te Hilversum bijeen voor een opname van familiegroeten, bestemd voor het m.s. „Van der Hagen”. Wij hadden elf families een uitnodiging gestuurd, die hiervan gaarne gebruik maakten. Eigenlijk mogen wij slechts tien families uitnodigen. In verband met het grote aantal Officieren aan boord moesten wij de familieleden van degenen die in een der komende maanden met E.V. hopen te gaan, laten afvallen.

Bij de Wereldomroep was de vakantie begonnen; gastheer was die dag Bert Steinkamp, terwijl Ilse Wessel de honneurs als gastvrouw waarnam.

De muziek werd verzorgd door De Windmolens onder leiding van Johnny Hólshuysen, terwijl Herman Emmink enkele aardige liedjes ten gehore bracht.

Als gasten waren aanwezig 3e Werktuigkundige J. A. Pruyt en zijn verloofde.

Gezagvoerder W. Vader Mzn. van de „Van der Hagen” seinde de Wereldomroep dat de ontvangst aan boord niet goed was geweest, zodat om toezending van het bandje werd verzocht.

(foto J. H. C. Vermeulen)

Met verlof gegaan:**K.P.M.**

28-6-62	2e Stm. J. Zandstra	uit Bangkok	RV/SV
1-7-62	4e Wtk. H. Slotboom	uit Bahrain	RV/SV
5-7-62	3e Wtk. J. E. Houthuyzen	uit Singapore	RV/SV
9-7-62	2e Wtk. D. Horning	uit Singapore	RV
25-7-62	de Heer R. Weyhenke en gezin	uit Singapore	EV/plaatsing A'damkantoor
26-7-62	3e Stm. W. L. Reyling	uit Hong Kong	RV/SV
28-7-62	4e Stm. H. J. Kramer	uit Singapore	RV/SV

N.T.P.M.

7-7-62	2e Wtk. J. Moorman	ex m.s. „Slotkerk”	SV
7-7-62	3e Stm. L. C. van Kooten	ex s.s. „Munttoren”	
7-7-62	4e Wtk. F. J. v. d. Vooren	ex s.s. „Munttoren”	
13-7-62	2e Stm. J. Evelaar	ex m.s. „Senegalkust”	SV
27-7-62	4e Wtk. J. den Hollander	ex m.s. „Zuiderkerk”	SV
28-7-62	1e Stm. W. Benink	ex m.s. „Zuiderkerk”	
7-8-62	2e Wtk. H. Kruyshaar	ex m.s. „Zuiderkerk”	
10-8-62	Ass. Wtk. R. J. Klap	ex m.s. „Zuiderkerk”	
10-8-62	Ass. Wtk. L. van Heulen	ex m.s. „Zuiderkerk”	
10-8-62	2e Stm. Tj. van Dijk	ex m.s. „Zuiderkerk”	

*Een prettig verlof toegewenst.***Na verlof vertrokken:****K.P.M.**

4-7-62	3e Wtk. J. A. J. Paauwe (Triëst) m.s. „Silindoeng”.
5-7-62	2e Wtk. H. J. v. d. Veer (Singapore) m.s. „Houtman”.
8-7-62	4e Stm. E. J. A. M. Stas (Bahrain) m.s. „Waingapoe”.
14-7-62	2e Wtk. I. v. d. Berg (Tokio) in sept. m.s. „Van Heemskerck”.
15-7-62	1e Stm. J. A. van Beurden (Singapore) m.s. „Van Neck”.
17-7-62	3e Wtk. J. Lourens (Singapore) m.s. „Kasimbar”.
17-7-62	2e Stm. J. Plenter (Hong Kong) m.s. „Van Waerwijck”.
18-7-62	2e Wtk. B. van Riessen (Biak) m.s. „Van Cloon”.
18-7-62	5e Wtk. J. W. Preuss (Singapore) m.s. „Sambas”.
29-7-62	2e Stm. H. Schuitemaker (L. Marques) m.s. „Straat Madura”.
30-7-62	2e Stm. F. Monteiro (Triëst) m.s. „Waibalong”.

N.T.P.M.

27-6-62	Ass. Wtk. P. Visser (Rotterdam) m.s. „Slotkerk”.
7-7-62	4e Wtk. J. B. Binan (Genua) m.s. „Slotkerk”.
9-7-62	Ass. Wtk. N. W. Dikstaal (Rotterdam) m.s. „Senegalkust”.
14-7-62	1e Stm. J. Ruyter (Amsterdam) m.s. „Senegalkust”.
25-7-62	2e Stm. F. J. Kubinek (Amsterdam) m.s. „Senegalkust”.
5-8-62	1e Stm. J. Lameyer (Antwerpen) m.s. „Zuiderkerk”.
10-8-62	Ass. Wtk. R. L. J. Luyendijk (Amsterdam) m.s. „Zuiderkerk”.

*Goede wacht en behouden vaart.***Geslaagd voor een hoger diploma:****K.P.M.**

Hfdwtk. W. H. van der Poel	5-7-62 C
5e Wtk. J. W. Preuss	10-7-62 A
5e Wtk. J. Mazereeuw	18-7-62 A
X 3e Wtk. R. K. K. Lie	24-7-62 B
3e Wtk. D. J. Lansink	31-7-62 B

N.T.P.M.

4e Wtk. J. B. Binan	29-6-62 A
2e Stm. F. J. Kubinek	24-7-62 SI

H.V.M.

2e Wtk. J. M. Vrolijk	25-7-62 CI
-----------------------	------------

*Onze gelukwensen met het behaalde succes.***Huwelijken:****K.P.M.**

5e Wtk. D. H. C. Arden en mej. A. W. M. Wijchgel ddo. 4-6-62 te Rijswijk (bij volmacht).

3e Stm. A. J. Scheren en mej. C. J. de Waal ddo. 24-7-62 te Rotterdam.

De Heer J. A. Roth (Amsterdamkantoor) en mej. H. Horsmeier ddo. 3-8-62 te Amsterdam.

N.T.P.M.

3e Stm. L. C. van Kooten en mej. A. L. Vandermeeren ddo. 26-7-62 te Groningen.

4e Wtk. J. Ch. Jackson en mej. P. G. Nanlohy ddo. 3-8-62 te Ede.

*Proficiat en „behouden vaart”.***Nieuwe K.P.M.-mertjes:**

Haarlem, 6-7-62: Glenn Tek Djien, zoon van 2e Wtk. R. K. K. Lie en mevrouw I. M. Lie-Agaatsz.

Naarden, 13-7-62: Olaf Anton, zoon van 2e Stm. R. A. Corten en mevrouw A. C. Corten-Kwaaitaal.

Singapore, 14-7-62: Alexander Robert, zoon van de Heer D. Schotel en mevrouw L. H. Schotel-Vogel.

Rotterdam, 30-7-62: Jim David, zoon van 2e Stm. H. Samson en mevrouw V. W. Samson-Verboon.

Nieuw N.T.P.M.-mertje:

Harderwijk, 20-7-62: Maarten, zoon van 2e Wtk. M. D. Treurniet en mevrouw E. Treurniet-Polhoud.

*Welkom in de „familie”.***Onze K.P.M. jubilaris****KOH AH LEK**

Hoofdklerk I Singapore

25 jaar

1 september 1962

*De redactie biedt U haar hartelijke gelukwensen aan.***In memoriam**

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige Chr. Ingenhoest overleed op 29-7-62 te Naarden in de leeftijd van 66 jaar.

Hij ruste in vrede.