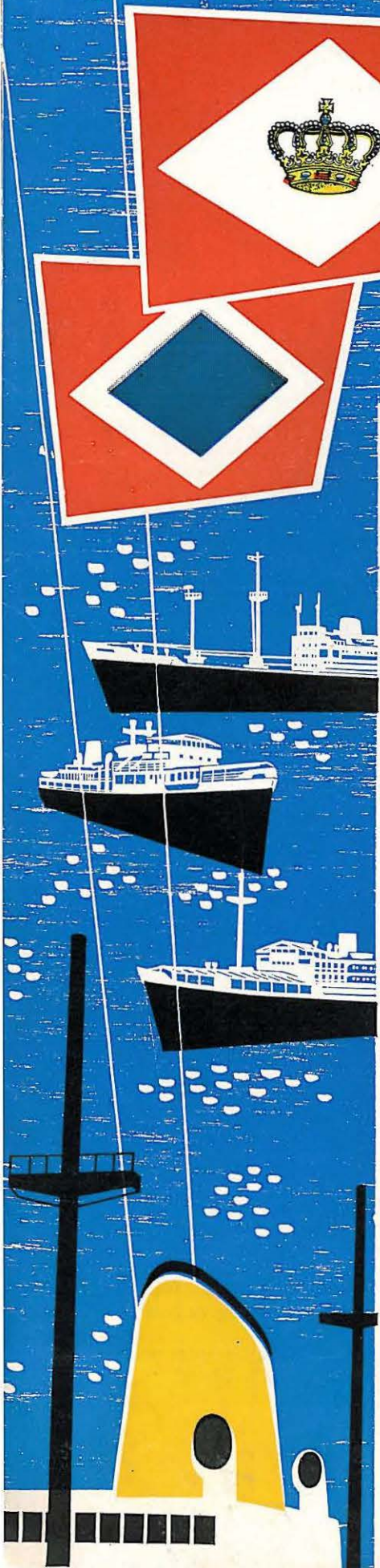


De uitlaat

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.

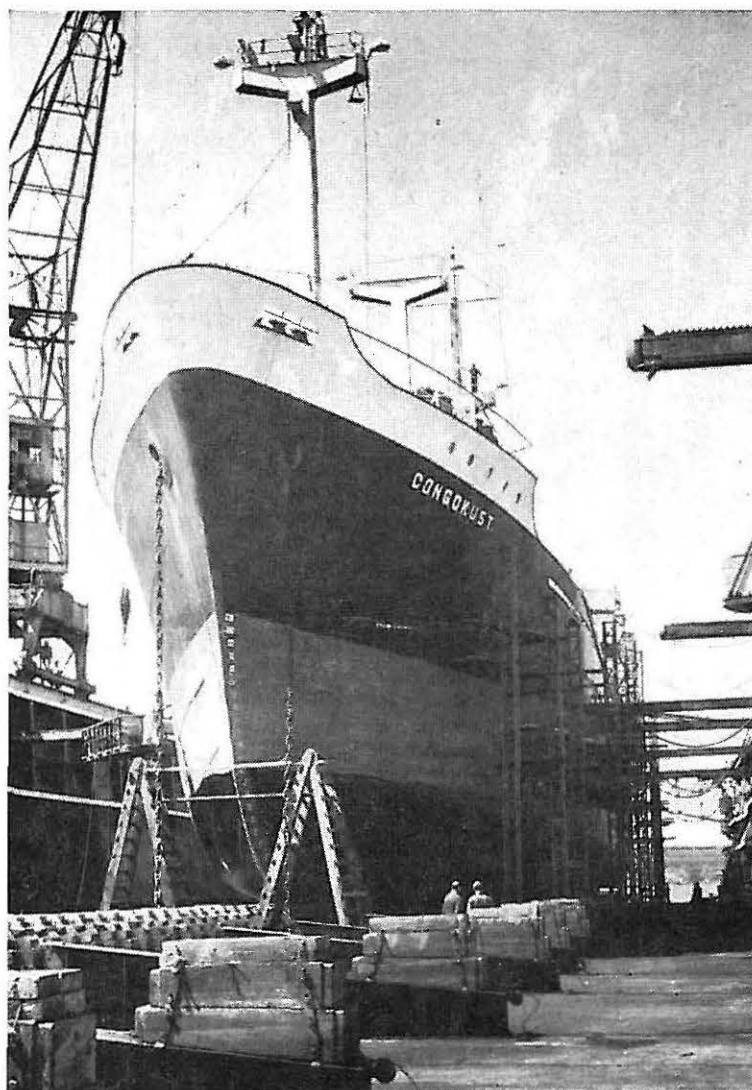
Alle stukken „De Uitlaat” betreffende te adresseren:

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

„Het Scheepvaarthuis” - Post-
bus 714 AMSTERDAM

Kopij voor het november nummer dient vóór 30 oktober in het bezit van de redactie te zijn.

Bij de foto op de voorpagina:
Het m.s. „Straat Lombok” in volle zee (Indische Oceaan).
Deze foto werd gemaakt door Gezagvoerder H. Zeylstra.



De „beste foto van de maand”: het m.s. „Congokust” tijdens dokking bij de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij N.V., genomen door de heer J. Rieder, die hiervoor de uitgeloofde prijs van f 15,— ontvangt.

K.P.M. Bedrijfsnieuws

Het m.s. „Labuan Hadji” maakte in september een reis naar de Cocos-eilanden in charter van de heer Clunies Ross, de ongekroonde koning van deze eilandengroep in de Indische Oceaan.

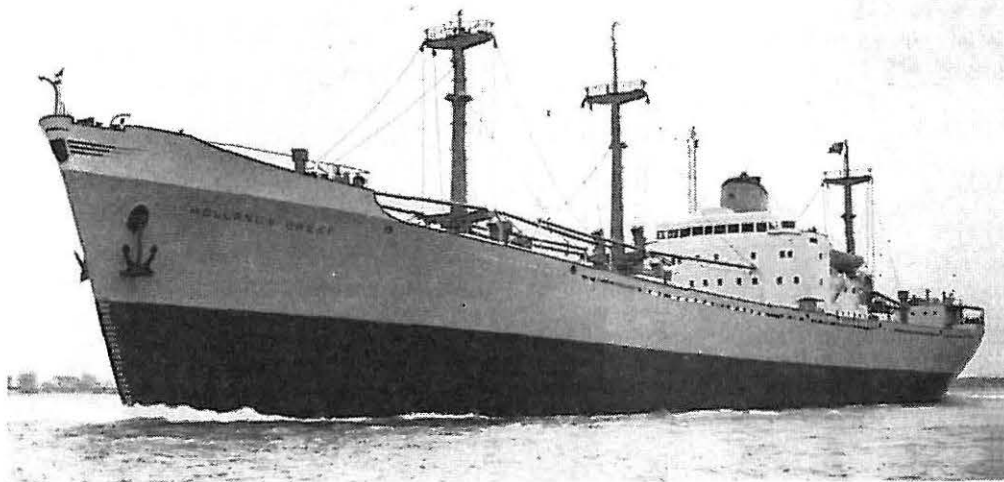
Het m.s. „Sanana” laadde in Sikanoukville hout voor Haiphong in welke laatste haven een lading cement voor Phnompenh werd overgenomen.

Het m.s. „Batavia” werd in de Singapore-Phnompenh Service (vaarbeurt 10 en 11) ondergebracht.

Het m.s. „Kaloekoe” deed in vaarbeurt 14 van de Singapore-West New Guinea Service na vertrek Singapore op weg naar Sorong de haven van Bangkok extra aan.

Het ladingaanbod van Bassein/Rangoon naar Malaya/Singapore was van dien aard, dat extra ruimte (m.s. „Sambas”, m.s. „Sabang” en m.s. „Siberoet”) op dit traject kon worden ingelegd.

Technische proeftocht m.s. „Hollands Dreef”



Op 22 augustus vertrok het m.s. „Hollands Dreef” ’s morgens om acht uur van de Jobshaven te Rotterdam, voor het houden van een tweedaagse technische proeftocht onder commando van Gezagvoerder C. Tjebbes.

Aan boord bevonden zich de volledige bezetting Officieren en Chinese bemanningsleden, de Directie en vertegenwoordigers van Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V., haar vele onderaannemers, de voor het verkrijgen van de nodige certificaten uitgenodigde officiële instanties, de Chefs en leden van de technische, nautische en civiele diensten van de K.P.M., alsmede de nautische adviseur, de loods en enkele gasten.

Nadat op de Nieuwe Waterweg sloepenrol was gehouden, passeerde het schip om tien uur de pieren van Hoek van Holland.

Eenmaal buiten gekomen werd een begin gemaakt met het stellen van het kompas.

Het weer was buiig, maar de storm van de vorige dagen was afgenomen tot windkracht vijf. De „Hollands Dreef” bleef bijzonder rustig, zodat er voor mensen „zonder zeebenen” geen complicaties waren te verwachten.

Na het beproeven van het anker- en stuurgerei werd koers gezet naar Vlissingen, waar de ééndagsgasten op de loodsboot debarkeerden.

De eerste dag werd besloten met het afstellen van de degaussingsinstallatie en het meten van het vermogen van de hoofdmotor en de hulpwerktuigen in machinekamer.

De morgen van de tweede dag werd besteed aan het meten van de snelheid van het schip en de prestaties van de hoofdmotor.

Voor het meten van de juiste snelheid werd dit keer niet naar een plaats gevaren waar langs de kust een gemeten mijl is afgezet (b.v. New Biggin) maar werd gebruik gemaakt van de zogenaamde „Decca Mijl”. Deze mijl, die in werkelijkheid geen mijl is, doch alleen een bepaalde afstand, wordt door radiobakens aan de wal aangegeven. Het moment van invaren van de bepaalde afstand en het moment van uitvaren ervan wordt radiografisch aan het schip medegedeeld.

Met behulp van de voor dit doel tijdelijk aan boord geplaatste Decca-apparatuur en begunstigd door goed weer, werd een snelheid gemeten, die overeenkwam met de contractuele snelheid van het schip bij deze ballasttoestand.

De beproevingen verliepen verder gunstig en nadat de manoeuvreerbaarheid van de hoofdmotor door elk van de wtk's was geprobeerd, alle beveiligingen in orde werden bevonden en elk werktuig terdege was beproefd, werd 's avonds om zes uur Hoek van Holland binnengelopen.

Afgemeerd werd op de vertrekplaats van de vorige dag, aan de Jobshaven te Rotterdam.

Tenslotte zij nog vermeld, dat de „Hollands Dreef” wat betreft bouw, uitrusting en capaciteit volkomen voldoet aan de gestelde verwachtingen en dat zij als derde schip zal worden toegevoegd aan de vloot van de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V.

K.P.M.-journaal

Op 19 september j.l. is onze Directeur Jhr. S. G. van Weede voor een dienstreis van ongeveer zes weken naar het Verre Oosten vertrokken.

Onder meer zal de heer van Weede een bezoek brengen aan Nieuw Guinea, Bangkok, Singapore, Malaya en Hong Kong.

H.V.M.-Nieuws

Scheepsposities per 15 september 1962.
m.s. „Hollands Diep” 16-9-62 te Moji.

m.s. „Hollands Duin” vertrek Singapore naar Japan 19-9-62.

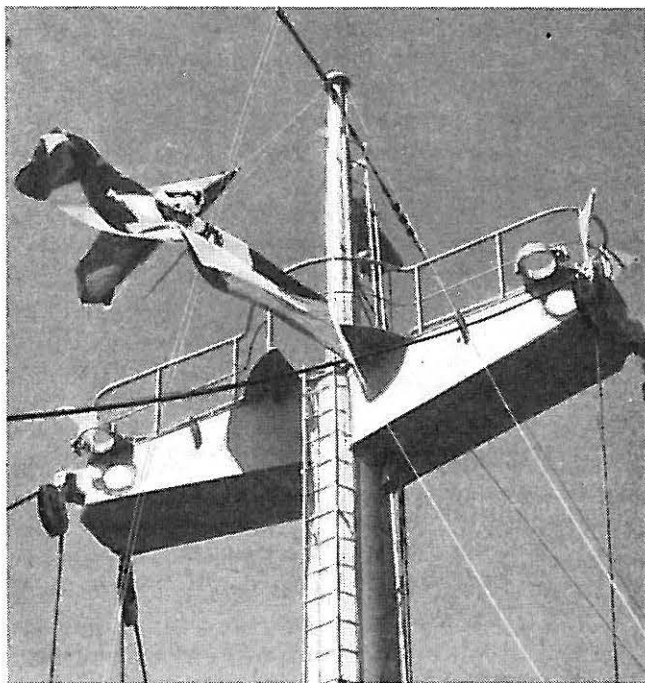
m.s. „Hollands Dreef” 22-9-62 te Suez.

N.T.P.M.-Nieuws

Scheepsposities per 15 september 1962
m.s. „Senegalkust” 14-9-62 te Abidjan
m.s. „Congokust” 20-9-62 van Amsterdam naar West-Afrika
m.s. „Zuiderkerk” 14-9-62 te Beira
m.s. „Sloterkerk” 14-9-62 te Adelaide

s.s. „Westertoren” 15-9-62 te Thameshaven en ± 27-9-62 dokking te Amsterdam

s.s. „Munttoren” 23-9-62 vertrokken van Berre (Zd. Fr.)



Overdracht

m.s. „Hollands Dreef”

Tijdens de officiële proeftocht van de „Hollands Dreef” op 1 september 1962 vond de overdracht van het schip door de werf aan de K.P.M. plaats. Hierbij werd allereerst het woord gevoerd door de heer Joh. Boele. Waar het hier de aflevering gold van het 1000e schip dat door Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V. in de afgelopen 108 jaar werd gebouwd, was als symbool een van de medewerkers van de firma Boele met als werknemersnummer 1000, voor deze proeftocht uitgenodigd. Namens de firma Boele werd hem een schilderij aangeboden. Hierop toonde de heer Boele het cadeau van het personeel van de werf (een als maquette uitgevoerde voorstelling van de „Hollands Dreef”), dat de Directie van haar personeel ontving.

Vervolgens richtte de heer Pronk van Hoogeveen zich tot de heer Boele, waarbij hij uitdrukking gaf aan de grote tevredenheid der K.P.M. over de prestaties van de werf. Tijdens de technische proeftocht heeft het schip volledig aan alle gestelde eisen voldaan, bovendien is het fraai afgewerkt en precies op tijd afge-



leverd. Hij nam dan ook namens de Paketvaart het schip gaarne van de werf over. In zijn speech bedankte de heer Pronk de Chefs en de staf van het Bouwbureau der K.P.M. voor hun kundig ontwerp, waarbij hij enkele veranderingen in de „Hollands Dreef” ten opzichte van de beide andere Holland-schepen (onder andere de betere waterballastcapaciteit, het grotere draagvermogen en de goed ingerichte machinekamer) opsomde.

Ter herinnering aan de overdracht van het 1000e schip van de werf werd door de heer Pronk namens de rederij aan de firma Boele een fraaie oud-Hollandse gekleurde gravure overhandigd, alsmede cadeaux voor de 1000e werknemer en zijn echtgenote.

Zich richtende tot mevrouw W. Fockema Andreae-Schaafsma, de doopster van het schip, sprak de heer Pronk er zijn verheugenis over uit dat zij gevolg heeft gegeven aan de uitnodiging om deze proeftocht mede te maken. Zij heeft hierdoor de gelegenheid gekregen, met eigen ogen de deugdelijkheid en fraaie afwerking van de „Hollands Dreef” te aanschouwen.

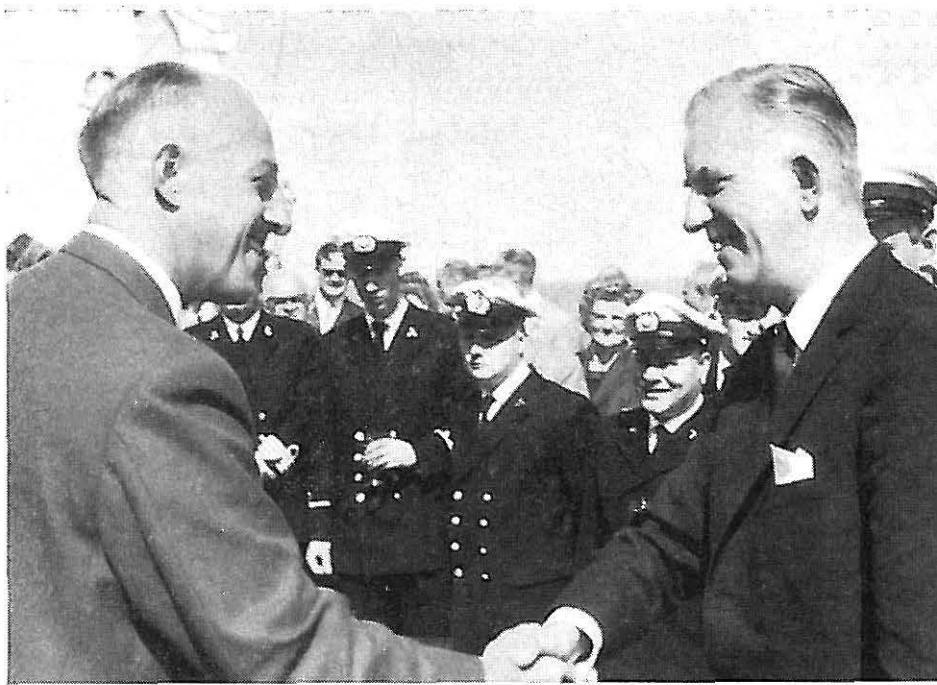
Tenslotte droeg hij in vertrouwen het commando van het m.s. „Hollands Dreef” op aan Kapitein C. Tjebbes en de zorg voor de machine-installatie aan de Hoofdwerktuigkundige J. A. Gieltjes, terwijl hij alle Officiëren een behouden vaart toewenste.

Kapitein Tjebbes aanvaardde gaarne het commando over dit fraaie schip met dankzegging voor het in hem en zijn Officiëren en bemanning gestelde vertrouwen.

Op de bekende statige wijze werd daarna in de achtermast de K.P.M.-vlag en in de voormast de H.V.M.-vlag gehesen. Na deze overdracht werd in de salon door mevrouw W. Fockema Andreae-Schaafsma een ets aan het schip aangeboden. Deze ets, welke door Professor M. C. Escher werd vervaardigd, is bekend als „Dag en Nacht” en is een voorstelling van Hollandse dag- en nachtschappen, welke elkaars spiegelbeeld zijn. Deze wisselwerking is in de ets verwerkt door middel van een voorstelling van akkers, waaruit zich zwarte en witte vogels ontwikkelen.

Voor de aanwezigen, onder wie leden van de Raad van Bestuur en Directie, was deze door fraai weer begunstigde proeftocht een prettige belevens.

Om 22.00 uur vertrok de „Hollands Dreef” voor haar „maidentrip”. De eerste reis gaat, na belading te La Pallice, naar China.



Bij de foto's

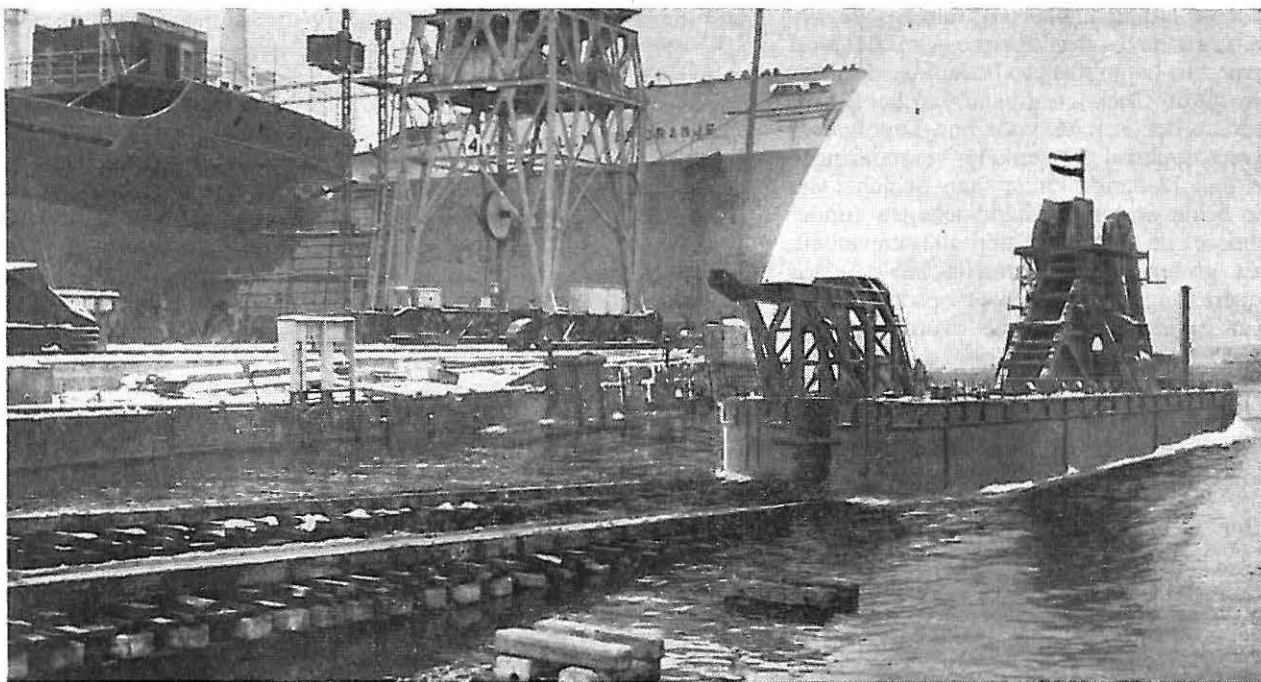
Links boven: Verwisseling vlag Boele door K.P.M.-vlag.

Links onder: Tijdens de toespraak van de heer Joh. Boele, Directeur van Boele's Scheepswerven en Machinefabriek N.V.

Rechts boven: Bekrachtiging van de overdracht door de heren Joh. Boele en D. J. Pronk van Hoogeveen.

Rechts onder: Overhandiging van de geschenken aan werknemer no. 1000 en zijn echtgenote door onze Directie.
(foto's Tom Kroeze)





Een stapelloop waarbij te hard van stapel werd gelopen

(Het verslag hierover ontleenden wij aan „Boele-Nieuws”)

Niet altijd verloopt een tewaterlating geheel volgens plan. Men mag dan van de beste voornemens bezielde zijn en al het mogelijke gedaan hebben om een voorspoedige gang van zaken te garanderen, toch blijft daar altijd nog dat onvoorziene element, dat een venijnig spaakje in goot of slee zou kunnen steken. Menig scheepsbouwer weet daar van mee te praten! Zo'n tewaterlating heeft dan ook altijd weer de bekoring van het sensationele. Al zou je iedere week een schip van de helling laten glijden, toch kan niemand zich onttrekken aan de invloed van dat van spanning trillende moment, waarop de klink het schip verlof geeft te vertrekken.

Nu mogen we bij Boele beslist niet mopperen. Wij schijnen over uitnemende tewaterlaatexperts te beschikken, want bij mijn beste weten hebben we op dit gebied geen tegenslagen gekend (afkloppen). Bij ons plonst alles vlot tewater of dat nou een heel, een half of een kwart schip is. Desnoods helemaal geen schip, maar b.v. een enorm caisson, een kraanponton, een stuk dok, 't kan niet schelen wat, wij plonsen het te water. Niet dat gezanik van zouden we wel of zouden we niet, nee, plons, daar gaat 'ie. Wij houden van tempo en dat tempo nemen we dan doorgaans prestissimo.

We zijn zelfs eens een keer te hard van stapel ge-

lopen. Dat was in 1957 met de tewaterlating van een baggermolen, de H.A.M. 112.

Niet alleen ons snelle tempo heeft bijgedragen tot het kleine, komische drama dat zich toen afspeelde, maar ook het onvoorziene, onberekenbare element, waarvan we in onze aanhef spraken. 't Was een doodongelukkig misverstandje dat deze tewaterlating tot een heel gedenkwaardige maakte.

U weet, dat de klink pas los gaat, als de rivierpolitie daartoe verlof heeft gegeven en als de direktie met haar gasten ter plaatse gearriveerd is. Goed. De rivierpolitie gaf al voor de tweede maal het sein „laat maar komen”, alles was in gereedheid en het wachten was nog slechts op de direktie en genodigden. Het was steenkoud en ten gevolge van het hoge tij zat de klink nagenoeg in het water. De in lieslaarzen opererende tewaterlatingsbaas keek gespannen naar de rivierkant, vanwaar hij het sein „los”, via de bedrijfsleider verwachtte. Een bepaalde handbeweging vatte de baas echter als het sein „los” op, hoewel dat helemaal de bedoeling niet geweest was en het misverstand was geboren.

„Rang”, daar ging de klink, want zo zijn ze bij Boele. Vlot tot en met. Plons, daar ging de baggermolen, nagestaard door vertwijfelde gezichten, die keken of ze water zagen branden.

Wie zal de verbazing beschrijven van de genodig-

den, toen ze na hun wandeling over de werf een lege helling te aanschouwen kregen, terwijl de baggermolen grijslachend een ererondje voer?

En nu komt het mooiste nog. Onder de gasten bevond zich ook fotograaf Tom Kroeze, die in de direktiekamer foto's had moeten maken. Ook hij was de tewaterlating dus misgelopen. En toch plaatsen we hierbij een opname van die stapelloop en wel degelijk een opname van Kroeze. Hoe kan dat?

Hoe reageerde de fotograaf? Hij maakte als de weerlicht een opname van de lege helling, snelde vervolgens naar de rivier, waar de baggermolen nog lag te stikken van de lach en maakte daar ook een foto van. Snel naar het atelier en de foto's afgedrukt. De baggermolen netjes uitgeknipt en zorgvuldig op de foto van de helling geplakt. Wat golfjes en een vlagje erbij getekend, van dat geheel een nieuwe opname gemaakt en... het voorbeeldige resultaat ziet u hier afgedrukt! Inderdaad een voortreffelijk staaltje.

Met de blik van een groot triomfator kwam de heer Kroeze de volgende dag met zijn foto onder de arm het kantoor binnenstappen en drukte glimlachend de bel van de direktiekamer in. Hij zou ze daar eens paf laten staan!

„Binnen”, klonk een stem. Waardig schreed Tom naar binnen, overhandigde met een zwierige buiging zijn foto en hield zich gereed om mijnheer Boele op te vangen, zo die flauw mocht vallen van verbazing, want dat zat er in.

„Handig, buitengewoon handig gedaan, mijnheer Kroeze”, zei de heer Boele en gaf de foto terug. „Een klein vergissinkje hebt u echter wel gemaakt. De baggermolen loopt er achterstevoren af! Goeie morgen, mijnheer Kroeze!”

De overwinnaar wankelde weg als een verslagene. De baggermolen achterstevoren... hij was er ondersteboven van!

Familiegroeten

voor het

m.s. „Van Linschoten”

Op donderdag 6 september 1962 was de opname van familiegroeten voor het m.s. „Van Linschoten” (Gezagvoerder J. J. Hazelhoff).

Alle door ons aangeschreven familieleden waren aanwezig.

Als gast hadden wij Gezagvoerder Starkenburg en echtgenote uitgenodigd.

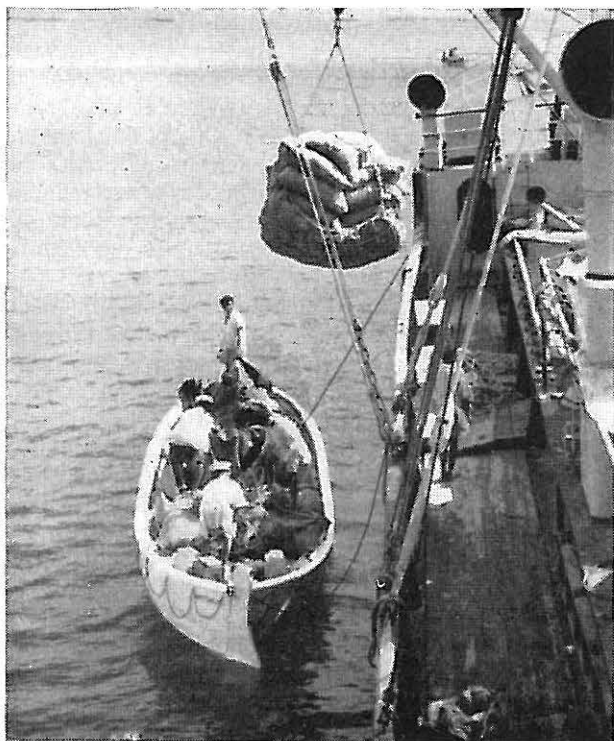
Aardig is even te vermelden dat de Wereldomroep voor het „Vlaggeschipprogramma” hetgeen aan het groetenschip voorafgaat, Gerard de Haan met echtgenote had uitgenodigd. De heer de Haan verzorgde reeds vele jaren het Vaderlandse nieuwstijdschrift. In verband met zijn pensionering nam hij die dag officieel afscheid temidden van vrienden en bekenden op zee, hetgeen gebeurde in een interview met Guus Weitzel.

(foto rechts onder).

Het Ballroom-orkest onder leiding van Jan Corduener met zang van Corry Brokken zorgde voor een speciale muzikale omlijsting.

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





Ten anker liggend wordt de lading overgenomen uit de laadboten, die heel wat keren heen en weer varen van Home-Island naar het schip (1½ mijl).

De vloot waarmee de eilandbewoners er op uittrekken om de klappers te rapen op de verschillende koraaleilanden van South-Keeling. In hun vrije tijd gaan ze er ook mee vissen. (foto rechts onder).

De laadboten komen tjokvol met zakken copra langsij de „Labuan Hadji”. (foto links onder).



Met de „LABUAN HADJI”

naar de

COCOS- EILANDEN

door G. J. Hosmar

(met foto's van de schrijver)

Ongeveer 600 mijl ten zuidwesten van Straat Sunda kan men een paar stippen op de kaart vinden die een kleine oase aanduiden in de grote waterwoestijn van de Indische Oceaan.

Deze atolgroep draagt de naam Cocos-eilanden en deze naam wordt wel eer aangedaan, aangezien alle koraaleilandjes bedekt zijn met klapperbomen. Het aanlopen van Cocos zou wel eens moeilijkheden kunnen opleveren wanneer de zon of de sterren een paar dagen verstek laten gaan. Er staat nl. aardig wat stroom dwarsop tussen Straat Sunda en Cocos, en daarbij komt ook nog, dat de atolgroep pas op ongeveer 13 mijl in zicht komt. Dus het zou best mogelijk zijn de eilanden te „missen” (met veel pech), wanneer geen bestek verkregen kon worden. Het is ons gelukt om Cocos „netjes” aan te lopen en, na voorzichtig vanuit het noorden de lagune te zijn binnengestoomd, (voorzichtig, want we zagen de koraalbloemkolen onder en naast het schip voorbijschuiven in het zeer heldere water), goed ten anker te komen op een mooie zanderige plek omringd door koraal.

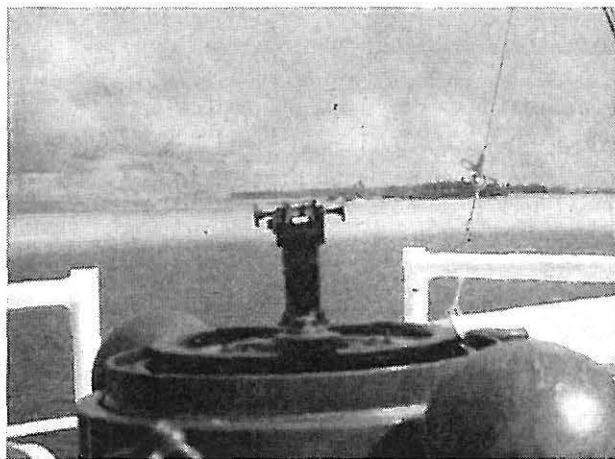


De atolgroep is in 1608 ontdekt door een zekere heer Keeling en wordt dan ook wel Keeling-Islands genoemd, verdeeld in North- en South Keeling. De eerste zijn onbewoond maar South-Keeling, hetwelk uit een cirkelvormige groep van 20 eilandjes bestaat, heeft 3 bewoonde eilanden nl. West-Island waar Australiërs wonen die werkzaam zijn bij de airstrip (er is een regelmatige vliegtuigverbinding met Perth en Darwin), Direction-Island waar Cable & Wireless een radiostation heeft en het z.g. Home-Island.

Van dit Home-Island is het meeste te vertellen. Hier woont de eigenaar van South-Keeling de heer Clunies-Ross (een nazaat van kapitein Clunies-Ross die zich in 1827 alhier vestigde).

De heer Ross en z'n (charmante) vrouw wonen in een zeer ruim, ietwat ouderwets huis op het zuidwestelijk deel van het eiland. Ze worden door de bevolking van Home-Island aangesproken met King en Queen. De bevolking bestaat uit een mengelmoes van Aziatische rassen met het Maleis als voor-naamste. Er zijn volgens de heer Ross ongeveer 450 „zielen" op het eiland woonachtig, uitgezonderd zijn gezin. Meer dan de helft zijn kinderen beneden de 12 jaar. Vergeleken met andere delen van Azië hebben deze natives niets te klagen en zijn sociaal een stuk verder dan hun rasgenoten in andere landen. Ziektes komen er haast niet voor (alleen asthma, volgens de Ocean Pilot) en de mensen zien er gezond en stevig uit. Er worden huizen gebouwd van moderne structuur, waarin de gezinnen een onderdak kunnen vinden (één gezin per huis). Er staan al heel wat van deze in frisse kleuren geverfde bungalows. Ze zouden zelfs in Europese vakantieplaatsen geen gek figuur slaan!

De hand van grootvader Ross is nog te zien in de mooie en praktische vorm van de vissersbootjes waarvan hij het prototype vervaardigde en nu nog ter plaatse gemaakt worden van geïmporteerd hout. Als tegenprestatie voor al dit goede der aarde moet



Het aanlopen van Cocos-Island. Het voorste eiland is Direction-Island, daarachter het grotere Home-Island.

Overal in de lagune ziet men op ondiepe plaatsen ontelbare, schitterend gekleurde koraalvissen. (foto links onder).

Cocospalmen op Home-Island.



PERSONALIA

Promotie:

K.P.M.

Tot 2e Stuurman de 3e Stuurman J. J. F. Mangelsdorf (m.i.v. 1-7-62).

Hartelijk gelukgewenst.

Mutaties gezagvoerders:

K.P.M.

J. Bennink ex RV naar m.s. „Camphuys” 5-8-62
J. A. Houtman ex m.s. „Camphuys” naar m.s. „Waikelo” 10-8-62
J. F. Kiepe ex m.s. „Waikelo” met RV/OP 10-8-62
R. E. J. van Dijk (1e Stm.) naar m.s. „Sambas” (dd. Gezagv.) 15-8-62

B. Land (dd. Gezagv.) ex m.s. „Sambas” met RV 15-8-62
B. de Blank ex RV naar m.s. „Van Neck” 18-8-62
H. Boorsma ex m.s. „Van Neck” met RV 18-8-62
J. A. Houtman ex m.s. „Waikelo” naar m.s. „Waibalong” 1-9-62
S. J. Krijt ex m.s. „Waibalong” naar m.s. „Waikelo” 1-9-62

Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

K.P.M.

W. H. van der Poel ex RV naar m.s. „Batavia” 20-8-62
H. Broekman (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Batavia” naar m.s. „Van Cloon” (dd. Hfd.wtk.) 23-8-62
I. S. Schaafsma ex m.s. „Van Cloon” met RV 23-8-62
P. de Frenne ex m.s. „Waikelo” naar m.s. „Waibalong” 1-9-62
H. v. d. Ridder (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Waibalong” naar m.s. „Waikelo” (dd. Hfd.wtk.) 1-9-62

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

Onze K.P.M. jubilarissen



A. K. DAVIES
Assistent Regionale Staf Sorong
25 jaar
15 september 1962

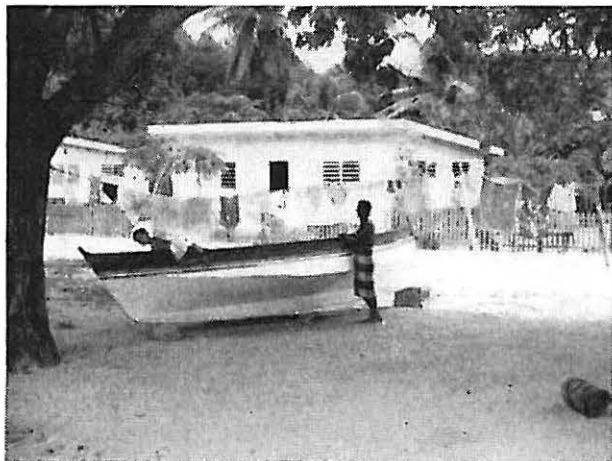
N. ESTEIE
Hoofdwerktuigkundige
25 jaar
1 oktober 1962



De redactie biedt U haar hartelijke gelukwensen aan.

de bevolking dan kokosnoten rapen op de 20 eilanden van South-Keeling. Ze hebben daar hun handen vol aan, want het is een en al palmboom wat er te zien valt. De heer Ross beweert dat hij de beste co-

Een der bewoners van Home-Island voor zijn huis-met-tuin. Bezig met het opknappen van z'n boot.



pra van de wereld exporteert, omdat alleen de gevallen klappers worden gebruikt (dus niet, zoals waarschijnlijk meestal het geval is, geplukt). Copra is dus het uitvoerproduct terwijl invoer vele dingen omvat; van pakjes puddingpoeder tot dieselmotoren toe, kortom alles wat er nodig is in een tamelijk moderne gemeenschap.

King en Queen Ross, hun jongste telg van 3 jaar en een administrateur zijn de enige Europeanen op het eiland. De 2 oudere kinderen van Ross zijn in Good Old England aan de studie en minstens éénmaal per jaar gaan de eilandbewoners ook daarheen om weer een beetje van de drukte te genieten(!).

Het lossen van de lading stukgoed vanuit de „Labuan Hadji” in de houten lichters en in de laadboten nam een dag en nacht in beslag waarna de belading van copra kon beginnen. Dit laden en lossen gaat natuurlijk niet zoals in Rotterdam of Amsterdam, maar op de gebruikelijke K.P.M.-manier n.l. met laadboten. Een dag later zat de lading erin en konden we „anker op”. We werden uitgewuifd door de, altijd op blote voeten rondlopende, Rossen. 1½ uur later verdwenen de kruinen van de „Cocospalmen” achter de kim en was er weer niets anders te zien dan lucht en water.

(Overgenomen uit „De Blauwe Wimpel”).

Met verlof gegaan :

K.P.M.

29-7-62	3e Wtk. A. C. Steers	uit Biak	einde KV-contract
1-8-62	3e Stm. H. H. Tjabringa	uit Beira	RV/SV
2-8-62	2e Stm. G. T. Zeegers	uit Singapore	RV/SV
6-8-62	4e Stm. R. R. Barnstijn	uit Tanga	RV
6-8-62	4e Wtk. J. Korevaar	uit Mombasa	RV/SV
7-8-62	4e Stm. J. J. M. Wasser	uit Triëst	RV
8-8-62	5e Wtk. P. B. G. M. Wesseling	uit Kaapstad	RV/SV
8-8-62	2e Wtk. G. H. Bijen	uit Durban	RV
10-8-62	5e Wtk. P. S. Hoop	uit Triëst	RV/SV
13-8-62	1e Stm. W. F. Klute	uit Manila	RV
19-8-62	3e Stm. G. J. G. Mulder	uit Bangkok	RV/SV
24-8-62	4e Stm. M. O. Slotboom	uit Singapore	RV
25-8-62	5e Wtk. A. M. A. Begemann	uit Singapore	RV/SV
25-8-62	5e Wtk. L. Boomsma	uit Bahrain	RV/SV
27-8-62	3e Stm. R. Rugebregt	uit Singapore	RV/SV
29-8-62	3e Stm. J. H. Bennekers	uit Manila	RV/SV
29-8-62	4e Wtk. B. F. A. Kerger	uit Bangkok	RV/SV
30-8-62	5e Wtk. J. Jorna	uit Singapore	RV/SV
30-8-62	4e Wtk. M. L. de Bruyn	uit Singapore	RV/SV

N.T.P.M.

28-7-62	4e Wtk. H. G. Dirix (SV) ex s.s. „Munttoren”
21-8-62	5e Wtk. H. J. Nijkamp ex s.s. „Westertoren”
31-8-62	2e Wtk. C. Boeklagen (SV) ex s.s. „Munttoren”

Een prettig verlof toegewenst.

Na verlof vertrokken :

K.P.M.

4-8-62	5e Wtk. P. M. Bos (Singapore) m.s. „Siberoet”
5-8-62	2e Wtk. D. J. Lansink (Durban) m.s. „Waikelo”
5-8-62	Ll.wtk. J. Hendriks (Mombasa) m.s. „Van der Hagen”
5-8-62	Ll.wtk. Tj. Veenstra (Mombasa) m.s. „Van der Hagen”
7-8-62	2e Wtk. J. W. Stortelers (Triëst) m.s. „Waibalong”
8-8-62	1e Stm. T. H. Rappard (Manila) m.s. „Van Heemskerck”
8-8-62	5e Wtk. F. van Oostveen (Singapore) m.s. „Musi”
14-8-62	1e Stm. J. Ozinga (Singapore) m.s. „Kaloekoe”
15-8-62	Ll.wtk. J. Balder (Lourenço Marques) m.s. „Straat Lombok”
15-8-62	Ll.stm. W. de Jong (Lourenço Marques) m.s. „Straat Lombok”
15-8-62	Ll.stm. R. J. Edelenbosch (Lourenço Marques) m.s. „Straat Lombok”
15-8-62	4e Stm. E. Bismeyer (Bangkok) m.s. „Waiwerang”
18-8-62	Ll.wtk. H. D. van Leeuwen (Singapore) s.s. „Karsik”
18-8-62	Ll.wtk. T. C. Bergenhenegouwen (Singapore) s.s. „Karsik”
19-8-62	4e Wtk. W. C. J. M. Wiggerman (Singapore) m.s. „Batavia”
23-8-62	Ll.wtk. J. Wesselius (Singapore) m.s. „Sinabang”
25-8-62	2e Wtk. R. K. K. Lie (Beiroet) m.s. „Siaoe”
26-8-62	Ll.stm. M. van Dijk (Kaapstad) m.s. „Straat Madura”
26-8-62	Ll.stm. B. Hoff (Kaapstad) m.s. „Straat Madura”
27-8-62	De heer J. G. de Harde (Singapore)
28-8-62	Echtgenote 2e Wtk. H. J. v. d. Veer (Singapore)
28-8-62	Ll.wtk. A. A. A. Schulze (Singapore) m.s. „Siberoet”
30-8-62	Ll.wtk. A. J. M. Boelaars (Singapore) m.s. „Roggeveen”

Goede wacht en behouden vaart.

Geslaagd voor een hoger diploma:

K.P.M.

5e Wtk.		3e Stm.	
F. H. A. Crooymans	3-8-62 A	D. Ch. L. van Amson	24-8-62 S II
3e Stm.			Onze hartelijke gelukwensen
J. J. F. Mangelsdorf	31-8-62 S II		met het behaalde succes.

N.T.P.M.

Huwelijken:

K.P.M.

5e Wtk. H. de Weerd en mej. M. C. Toek ddo 11-8-62 te Den Haag.
2e Stm. A. J. Rijkaart en mej. P. G. M. Berrington ddo 13-8-62 te Auckland.
De heer J. Th. Fonville (A'dam kantoor) en mej. A. Swaak ddo 16-8-62 te Bilthoven.
3e Wtk. J. A. Pruyt en mej. C. T. von Hout ddo 20-8-62 te Den Haag.
4e Stm. R. F. Barnstijn en mej. J. A. Lecke ddo 21-8-62 te Castricum.
3e Wtk. G. Veenstra en mej. E. Veenstra ddo 22-8-62 te Drachten.
3e Stm. G. A. de Munnik en mej. P. M. Jansen ddo 23-8-62 te Zwijndrecht.
1e Stm. H. Koch en mej. R. Rijns-oever ddo 4-9-62 te Amsterdam.
2e Stm. J. F. Tiemes en mej. M. S. van Belzen ddo 4-9-62 te Vlissingen.
5e Wtk. J. F. van der Steene en mej. M. P. A. van Jole ddo 5-9-62 te Rotterdam.
3e Stm. J. J. Bos en mej. E. A. Jordan ddo 7-9-62 te Overveen.
De heer J. J. M. Lensing (Singapore) en mej. Y. E. Boddé ddo 11-9-62 te Amsterdam.

Proficiat en „behouden vaart”.

Nieuwe K.P.M.-mertjes:

Singapore, 7-8-62: Mario Franciscus Anthonius, zoon van 2e Wtk. A. J. H. J. Röter en mevr. M. G. A. Röter-Holweg.
Amsterdam, 12-8-62: Jerry Martin, zoon van 3e Wtk. W. E. Tomeï en mevr. E. E. Tomeï-Harms.
Groningen, 28-8-62: Juliette Wilhelmina, dochter van 3e Wtk. R. W. Jansen en mevr. E. M. Jansen-Feenstra.
Vlissingen, 31-8-62: Maria Christina Desirée, dochter van 5e Wtk. S. G. Adema en mevr. L. J. Adema-Dingemanse.

Welkom in de „familie”.

In memoriam

Gepensioneerd Employé L. Roobol overleed op 19-8-62 in de leeftijd van 57 jaar te Ermelo.

Gepensioneerd 3e Stuurman A. Visser overleed op 27-8-62 in de leeftijd van 53 jaar te Bloemendaal.

Zij rusten in vrede.