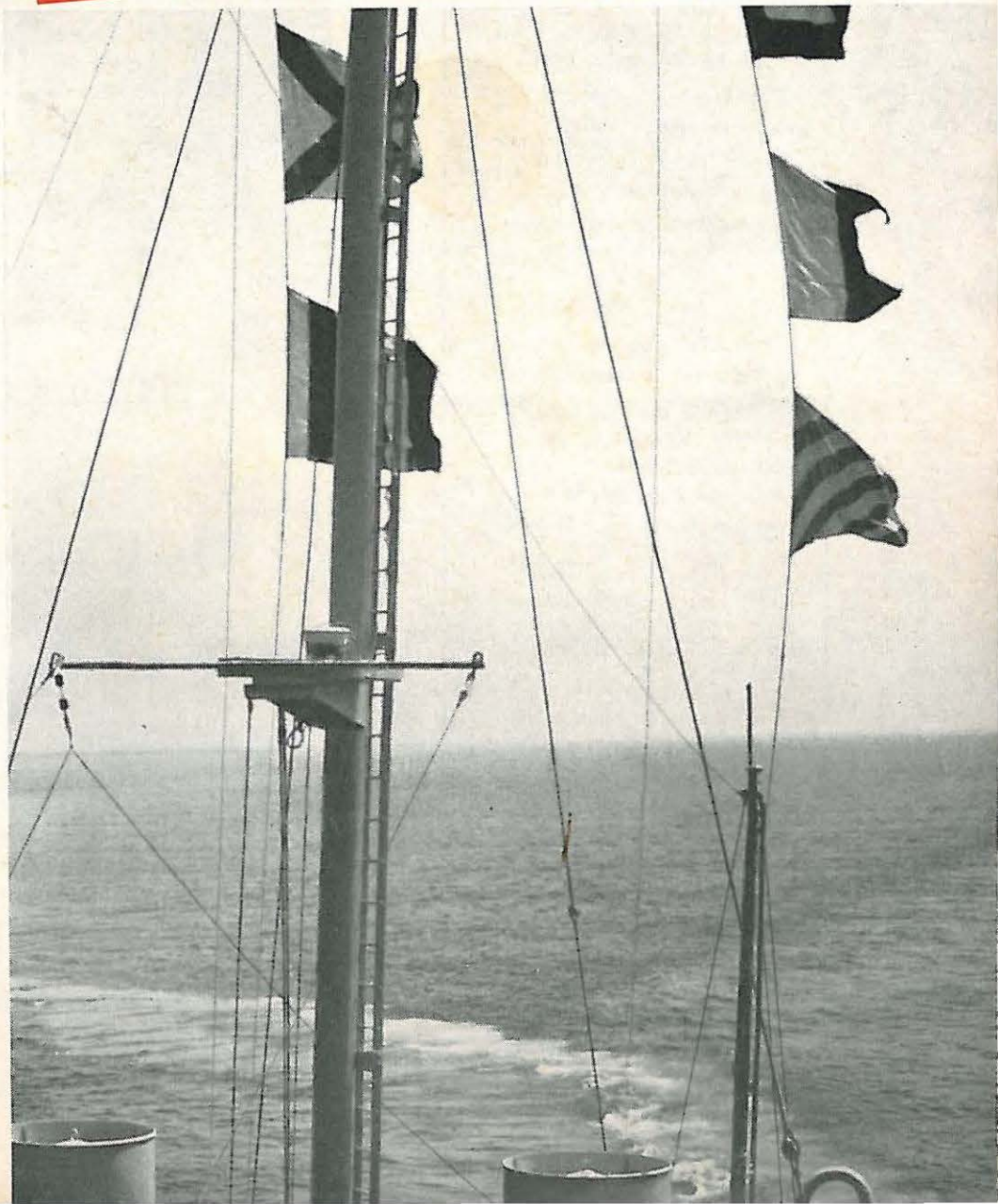
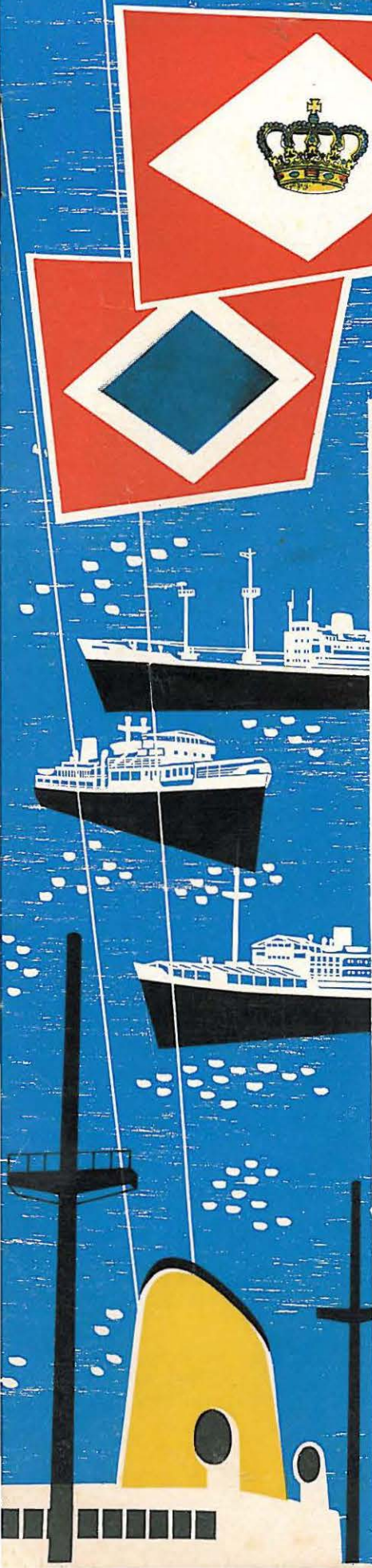


# De uitlaat

P E R S O N E E L S O R G A A N D E R



N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ  
N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ  
HOLLANDE 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” be-  
treffende te adresseren:

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

„Het Scheepvaarthuis” - Post-  
bus 714 AMSTERDAM

Kopij voor het april-nummer  
dient vóór 15 maart a.s. in  
het bezit van de redactie te  
zijn.

**Bij de foto op de voorpagina:**

2e Stuurman F. E. Roelofsma,  
momenteel met studieverlof in  
Nederland, maakte deze foto  
aan boord van het m.s. „Wai-  
balong”.



(foto Max Koot)

*H. K. H. Prinses Marijke*

*heeft op 18 februari j.l.*

*haar zestiende verjaardag gevierd.*

Op 15 januari jl. werd in de Vergaderzaal van het Scheepvaarthuis het 25-jarig dienstjubileum gevierd van de heer C. H. Poulus, Chef Algemene Dienst, en tevens afscheid genomen van de heer H. van Zutphen, Inspecteur van de Afdeling Machinebouw, die na ruim 42 jaar dienst van een welverdiend pensioen gaat genieten.

Beide heren werden toegesproken door onze Directeur Jhr. S. G. van Weede, die hen, na een opsomming van beider voortreffelijke staten van dienst, namens de Raad van Bestuur en de Directie dankte voor de toewijding waarmee zij onder vaak moeilijke omstandigheden hun werkzaamheden verrichtten.

De heer Poulus ontving uit handen van de heer Van Weede het traditionele jubileumgeschenk, het gouden polshorloge, terwijl de heer Van Zutphen een zilveren sigarendoos ontving.

Vervolgens werd de heer Poulus toegesproken door Ir. P. Th. Meerdink, die hem namens Directie en Personeel een Winkler Prins



*Van rechts naar links: de heer en mevrouw Poulus en de heer en mevrouw Van Zutphen.*

encyclopedie, bestaande uit vijf delen, aanbood.

De heer Van Zutphen werd toegesproken door Ir. J. Van Haastert, die namens Directie en Personeel een verrekijker en een telelens aanbood.

De heren Poulus en Van Zutphen brachten beiden een dankwoord uit, waarna de vele aanwezigen nog enige tijd in gezellig samenzijn bijeen waren.

De heer A. C. Metzelaar, Chef Afdeling Vrachtsaken, bracht van 4 tot 11 februari een bezoek aan Beirut.

De Raad van Bestuur van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij zal in de jaarvergadering, die gehouden zal worden op 25 maart a.s., aan aandeelhouders voorstellen over het boekjaar 1962 een dividend uit te keren van 8 %.

## **K.P.M. Bedrijfsnieuws**

De strenge koude heeft ook onze „Waingapoe” veel overlast bezorgd. In allerijl moest de verwarming aan boord op peil worden gebracht. Gedurende enkele dagen was de koude zo hevig, dat de autoriteiten geen arbeid toestonden. Dit gaf aanzienlijke vertraging.

Als gevolg hiervan kon het schip in deze reis niet doorlopen naar Oost Afrika en keerde het in februari om in Aden.

Voor de eerste keer sinds de instelling van de GESAS vertrokken zowel de „Camphuys” (dec.

1962) als de „Van Riebeeck” (jan. 1963) met praktisch volle ladingen van Zuid- en Portugees Oost Afrika naar de Arabische Golf.

Het m.s. „Keerkring” werd na beëindiging van de reparatiebeurt (G.S.) te Singapore in de vaart gebracht op het traject Singapore/Malaya—Burmahavens v.v.

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

*Scheepsopties per 15 februari 1963.*

m.s. „Senegalkust” 19-2-63 Rotterdam

m.s. „Congokust” 23-2-63 Free-town

m.s. „Zuiderkerk” 23-2-63 v. Melbourne

m.s. „Sloterkerk” 26-2-63 Aden  
s.s. „Westertoren” Perzische Golf  
s.s. „Munttoren” 23-2-63, Abadan

## **H.V.M.-NIEUWS**

*Scheepsopties per 15 februari 1963.*

m.s. „Hollands Duin” op weg naar Sydney

m.s. „Hollands Diep” op weg naar Singapore

m.s. „Hollands Dreef” op weg naar Sydney

## Het Nederlands

## Scheepsbouwkundig

## Proefstation

Het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation (N.S.P.), gevestigd aan de Haagsteeg te Wageningen, werd opgericht met het doel door schaalonderzoek van scheepsmodellen te komen tot de meest gunstige vorm van scheepsromp en voortstuwert voor handels- en marinevaartuigen. Men koos Wageningen als plaats van vestiging, omdat men aldaar het zware betonnen sleepbassin vanwege de toestand van de grond op staal heeft kunnen funderen, hetgeen een grote besparing aan bouwkosten betekende. Bovendien werd

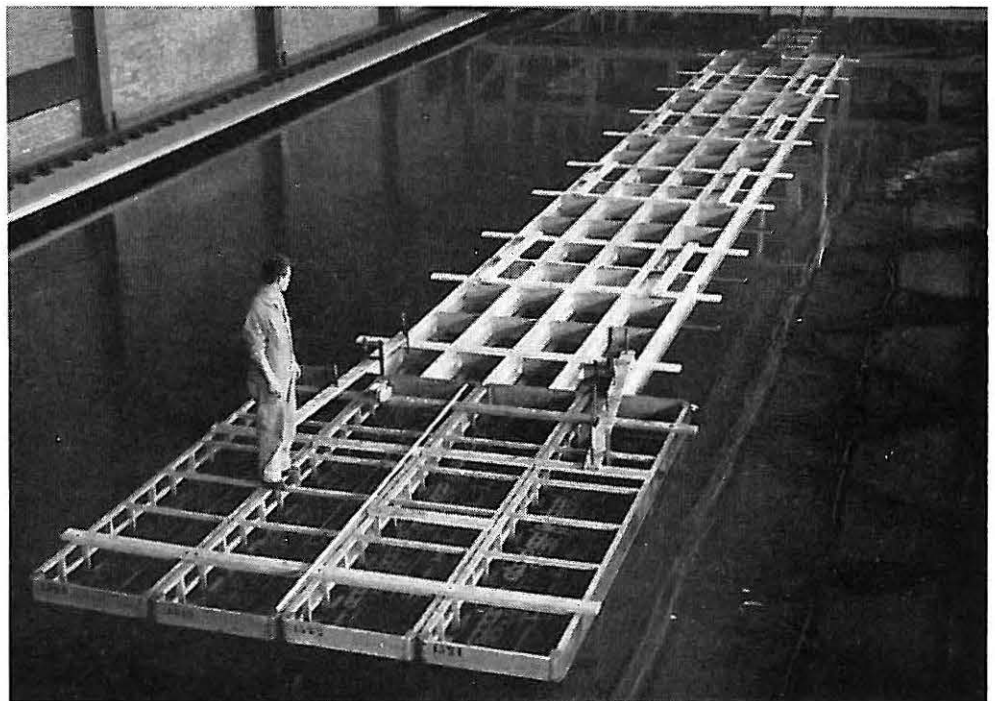
de destijds benodigde grond door de gemeente Wageningen gratis ter beschikking gesteld.

Het N.S.P. is een stichting, die op non-profit basis werkt. De opdrachten worden tegen betaling uitgevoerd. De tarieven zijn, rekening houdend met die van de buitenlandse zusterinstellingen, zodanig vastgesteld, dat het proefstation bij normale bezetting zichzelf kan bedruipen.

Wat de opdrachten betreft, zo deelde de huidige directeur, prof. dr. ir. W. P. A. van Lammeren op een lezing mede, deze ko-

men zowel van de zijde van rederders, scheepsbouwers en marineinstanties in binnen- en buitenland als van wetenschappelijke instellingen, zoals het Studiecentrum Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (T.N.O.) voor Scheepsbouw en Navigatie. Het is verheugend te vernemen, dat ruim zestig procent van de opdrachten uit het buitenland komt.

Voor een instelling als het N.S.P. is er echter meer te doen dan het uitvoeren van opdrachten. Het biedt alle gelegenheid tot het zo noodzakelijk geworden speur-



*Model van een duwsleep.*

werk. Dit geschiedt onder auspiciën van werkgroepen, gevormd door vertegenwoordigers van reders, scheepsbouwers, Koninklijke Marine, Scheepsbouwkundig laboratorium van de Technische Hogeschool te Delft en andere instanties.

Dit speurwerk wordt gefinancierd uit het zogenaamde „Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek” van het N.S.P. Dit fonds wordt bijeengebracht volgens het principe van T.N.O., d.w.z. de helft wordt betaald door reders en scheepsbouwers, de andere helft door T.N.O. De resultaten van dit speurwerk worden ten algemenen nutte gepubliceerd. Dit in tegenstelling tot de resultaten van de routineopdrachten, die het exclusieve eigendom blijven van de betrokken opdrachtgever en dus vertrouwelijk worden behandeld. Wanneer dus een scheepsbouwer of een reder bijv. meent een verbeterde scheepsvorm te hebben gevonden, dan kan hij deze vorm tegen betaling natuurlijk door het N.S.P. laten onderzoeken. Het resultaat van dit onderzoek blijft het exclusieve eigendom van de opdrachtgever, zodat geen ander er zijn voordeel mede kan doen.

#### *Omzet en personeelsbezetting*

De totale omzet van het N.S.P. bedroeg over 1960 circa f 2.800.000, waarvan plm. f 900.000 aan research. Over 1961 is een groot gedeelte van de research onder contract met Amerikaanse instanties uitgevoerd. De bijdrage uit het fonds W.O. wordt overeenkomstig verminderd. Deze nieuwe vorm van research is in hoge mate aantrekkelijk, omdat de resultaten ook ten algemenen nutte gepubliceerd mogen worden. De staf omvat circa 150 personen, onder wie 15 academici. De bedrijfsoverschotten worden gebruikt voor de financiering van uitbreidingen en nieuwe apparatuur, waaraan in toenemende mate behoefte bestaat.

Dit valt helemaal niet te verwonderen, gezien de ontzaglijk snelle vooruitgang zowel op het gebied van de wetenschap als op het terrein van de techniek. Hierbij spreekt natuurlijk de steeds voortschrijdende automatisering een rol

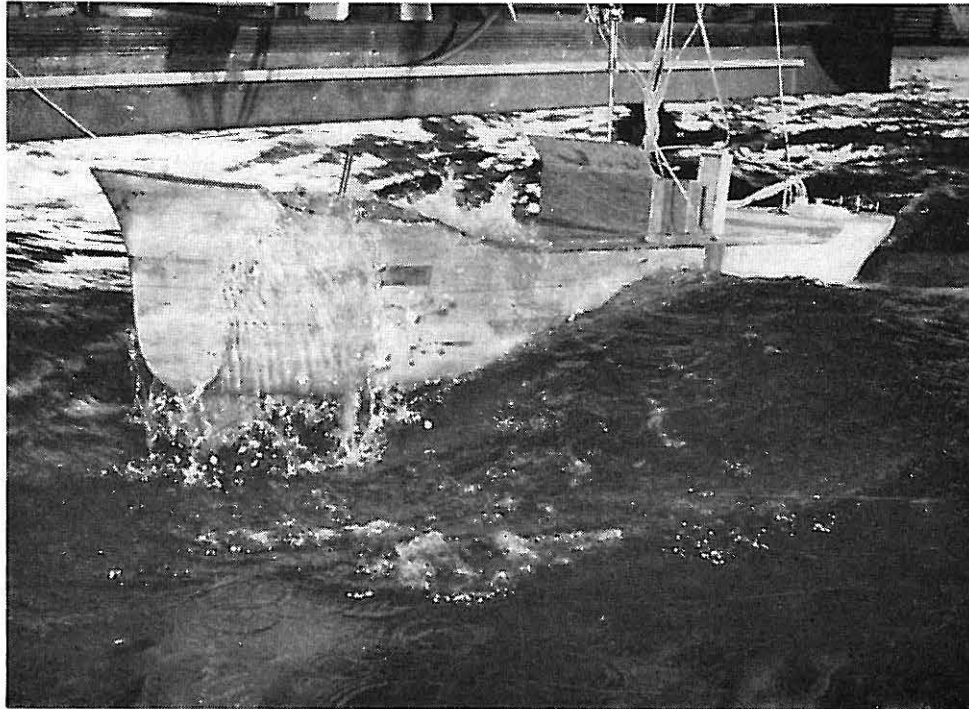
van betekenis. Aangezien op het gebied van de scheepsbouw en op dat van de voortstuwing het laatste woord nog lang niet is gesproken, is het zaak van het N.S.P. volkomen op de hoogte van de tijd te blijven, zowel wat betreft de mogelijkheden van onderzoek, als wat de apparaturen voor dat onderzoek betreft.

Om een concreet voorbeeld te noemen: snelheid is de ziel van onze tijd. De snelheid van de scheepsbouwers en de organisatie

T.N.O., die door bijdragen en leningen de recente uitbreidingen mogelijk hebben gemaakt.

#### *Gestadige ontwikkeling*

Aanvankelijk, dat is in de eerste twintig jaren van zijn bestaan, had het onderzoek in hoofdzaak plaats op het gebied van stationaire verschijnselen. Het beperkte zich tot het bepalen van de meest gunstige scheepsvorm in stil water en het



*In een zeegangstank.*

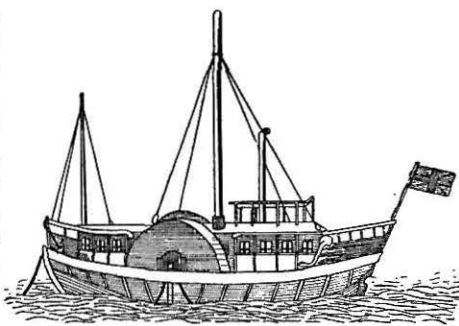
pen varend zowel aan de oppervlakte als onder water wordt steeds hoger opgevoerd, met als natuurlijk gevolg, dat het N.S.P. moet zijn ingericht, om op dat gebied ook onderzoekingen te verrichten. Om misverstand te voorkomen zij opgemerkt, dat steeds met schaalmodellen wordt gewerkt, waarvan de snelheid dienovereenkomstig wordt gereduceerd. Voor dit onderzoek zijn er plannen ontworpen om te komen tot een bassin voor hoge snelheden, waarbij zowel aan de oppervlakte als onder water varende modellen kunnen worden onderzocht. Dat dit alles veel geld kost, behoeft geen nader betoog. Gelukkig werd en wordt nog grote steun ondervonden van reders,

ontwerpen van de voortstuwer in een homogeen snelheidsveld. Dit soort onderzoek is nog een belangrijk deel van het werk, dat door het N.S.P. wordt verricht. Scheepsmodellen op schaal werden met de sleepwagen door het stille water getrokken, of zij waren voorzien van een eigen voortstuwingsinrichting, waarbij de sleepwagen het model volgde. De verkregen uitkomsten werden nauwkeurig opgetekend en later vergeleken met de gegevens van het schip, als het in de vaart was gebracht.

Dat hierbij onvolkomenheden aan het licht traden, valt gemakkelijk te begrijpen. Toch was al dit werk niet vergeefs, want de kwaliteit van de scheepsvorm en van de

voortstuwing is in de periode van het bestaan van het N.S.P. met circa 25 procent verbeterd. Deze verbetering zet zich, zij het in een langzamer tempo voort. Voor de nieuwere en de bijzondere schepen kan dit soort onderzoek zeker niet worden gemist. De schepen worden steeds groter, de snelheid blijft evenmin achter, zodat het machinevermogen daarmee in overeenstemming dient te zijn. Aan het onderzoek van de rivierschepen is nog betrekkelijk weinig gedaan. Nieuwe ontwikkelingen op allerlei gebied hebben zich in de laatste jaren voorgedaan. Zo zijn er draagvleugelboten en luchtkussenboten verschenen. Of deze al hun optimale scheepsvorm en het hoogste rendement van de voortstuwing hebben bereikt, valt te bezien. Verder dateren van de laatste tijd, wat de voortstuwing betreft, schroeven in vaste en draaibare straalbuizen, kantelbladpropellers, verstelbare schroeven en straalpropellers.

Naarmate de drukte op de rivieren toeneemt gaat de manoeuvreerbaarheid van een vaartuig een rol van betekenis spelen. De opkomst van de duwboten en de hogere snelheid van de riviervaartuigen vragen elk voor zich uitgebreide studies en tal van proefnemingen.



#### *Proeven in stilstaand water*

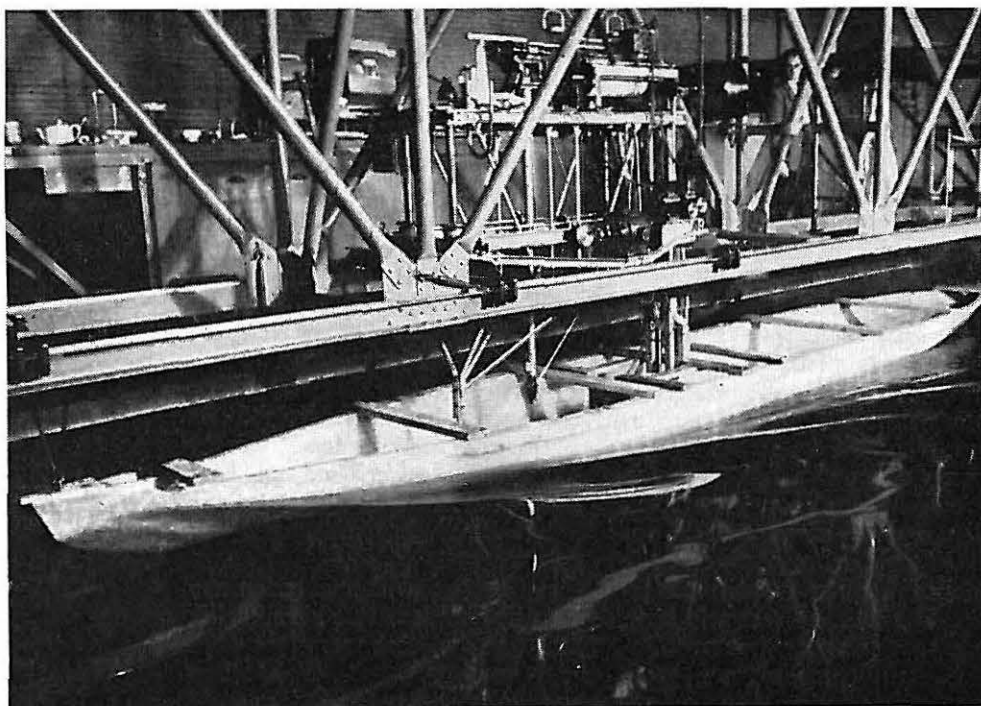
Hiervoor hebben wij met een enkel woord al melding gemaakt van proeven, die met scheepsmodellen worden genomen in stilstaand water, waarbij het model wordt gesleept, of van een eigen voortstuwingsinrichting wordt voorzien. In beide gevallen komen waardevolle gegevens uit de bus, waarbij men de gelegenheid heeft, de verkregen resultaten te vergelijken met een aantal onderzochte goede schepen van hetzelfde type en de overeenkomstige standaardvormen van Taylor. (Systematisch gevarieerde scheepsmodelseries).

Ten aanzien van de modellen met een eigen voortstuwing zij opgemerkt, dat de gegevens wat het vermogen betreft bij een model een houvast bieden bij de definitieve bouw van het schip. Hierbij

mag niet uit het oog worden verloren, dat de verkregen gegevens slechts benaderingen zijn van wat de werkelijkheid te zien zal geven. Een ander belangrijk onderzoek is dat naar de eigenschappen van een schroef. Om de kwaliteit van de voortstuw te kunnen beoordelen wordt deze in zgn. „vrijvarende” toestand onderzocht, dat wil zeggen, zonder dat het scheepslichaam voor de schroef aanwezig is.

De schroef wordt nu aangedreven door een elektromotor, die tezamen met de dynamomotor in een slanke boot wordt ingebouwd, die zich achter het schroefmodel bevindt. Bij deze proeven wordt de slip van de schroef gevarieerd van 0—100 procent. Uit de verkregen gegevens kan men nu gemakkelijk beoordelen hoe een schroef in natuurlijke grootte zich zal gedragen. De stuurproef, die minder frequent wordt genomen, is mede belangrijk. Bij een varend model worden de stureigenschappen zoals draaicirkel, roerkoning, koppel, dwarskrachten, hellingshoeken e.d. gemeten.

Op de technische proeftocht van een nieuw schip worden buiten zowel de ankerproef, als de stuurproef genomen, bij welke laatste de draaicirkel op het oog zo goed mogelijk wordt geschat. Uit de modelproef heeft men uiteraard al een indruk kunnen krijgen van de uiteindelijke stuurproef. Voor het nemen van de stuurproef is buiten een vijver aanwezig. Een dergelijke proef kan ook worden genomen in de binnenvaarttank of grote sleeptank. In de stuurvijver wordt in de regel alleen de grootte van de draaicirkel gemeten. De voortstuwing geschiedt dan door middel van een benzinemotor. Dikwijls bevindt zich de stuurman in de boot. Men kan ook in de binnenvaarttank schroeven en roeren met behulp van een elektro-mechanisch servo-mechanisme van de wal af besturen. De meeste proeven hebben betrekking op bijzondere scheepstypen, vooral voor de binnenvaart.



„Schuttevâer”.

## Bent U een goede collega?

Het is niet altijd gemakkelijk om in een gemeenschap te werken. Overall waar mensen dagelijks bij elkaar zijn, kunnen gemakkelijk onenigheden en kleine wrijvingen ontstaan en het komt er derhalve op aan een goed aanpassingsvermogen te hebben om tevens een

prettige collega te zijn. Loyaliteit en betrouwbaarheid zijn ook twee belangrijke factoren. Bezit u die? Kijkt u zelf maar of u een prettige kameraad en collega bent. Tel de punten op en kijk naar de waardering.

- 1 — Werkt u liever in een kamer alleen dan in een ruimte met anderen tezamen?
- 2 — Hebt u het gevoel, dat men uw werk niet voldoende waardeert en dat anderen worden voorgetrokken?
- 3 — Vindt u het prettig als een van uw collega's een pluim krijgt?
- 4 — Hindert het u, als iemand ongevraagd een raam openzet?
- 5 — Vindt u de eerste werkuren 's morgens het prettigst?
- 6 — Knappt u wel eens een karwei op, dat eigenlijk iemand anders moest doen?
- 7 — Houdt u van pasteltinten, in het bijzonder lichtgroen en geel?
- 8 — Kunt u een geheim bewaren?
- 9 — Droomt u vaak levendig?
- 10 — Hebt u veel broers en/of zusters?
- 11 — Vindt u het prettig een vertrouwenspositie in te nemen met veel verantwoordelijkheid?
- 12 — Richt u zich altijd naar de mening van anderen?

	ja	soms	neen
1	3	0	5
2	1	2	5
3	5	1	2
4	2	1	4
5	5	0	1
6	6	2	1
7	5	0	2
8	5	2	1
9	2	1	4
10	5	—	2
11	5	1	2
12	2	0	5

*Tot 12 punten.* U schijnt niet in staat te zijn deel uit te maken van een werkgemeenschap. U bent licht geraakt en u voelt zich achteruit-gezet. U bent eerzuchtig, maar ten koste van anderen. Het liefst zou u helemaal alleen ergens willen werken, u hebt geen behoefte aan contact met uw medemensen.

*Tot 25 punten.* U bent schuchter en daarom staat u tamelijk afzijdig. Als men u over het hoofd ziet, voelt u zich beledigd. U bent dankbaar voor elke vriendelijke geste. U zult meer zelfvertrouwen moeten kweken.

*Tot 35 punten.* Men mag u graag, omdat u altijd van de partij bent. Maar men moet naar u toekomen, zelf zult u zelden het initiatief tot iets nemen.

*Tot 50 punten.* Men mag u graag, omdat u open en eerlijk bent. Soms kan u heftig uitvallen, maar u zult altijd proberen de zaak weer snel te sussen. U laat u niet de kaas van het brood eten.

*Meer dan 50 punten.* Een prima collega met een uitstekend aanpassingsvermogen. Maar hebt u alle vragen wel eerlijk beantwoord?

## Twee dagen klaploper

Zondagavond elf uur. Telegram! Komt nooit voor in ons eentonig bestaantje. Consternatie. Alarmstemming.

„Just arrived. Want to see you. Come tomorrow 9 a.m. lounge Hilton Hotel. Peterson”.

De zoon van de jeugdvriend van mijn vader is dus in Amsterdam. Wisten we niets van. Hadden de laatste jaren geen briefwisseling meer. Maar wat bezielt die Mr. Peterson nu eigenlijk om mij te ontbieden? Als hij mij wil spreken, kan hij bij ons komen. Een beetje ontstemd loop ik de volgende morgen naar het pompeuze nieuwe hotel. Is niet ver en het spaart een trammetje uit. Gelukkig dat ik nog in het bezit ben van één goed kostuum, denk ik wanneer ik het hotel nader. Ineens kan ik dat povere mannetje aanvoelen, dat in een of ander humoristisch geschrift een dergelijk hotel binnenkomend bedremmeld aan de portier vraagt: „Wat kost het als ik er weer uit ga?” Nee, ik hoor hier niet als kleine gepensioneerde.

In de luxueuze hall met het ronde dikke oranjekleurige tapijt komt mij dadelijk een joviale man in een pak met grote ruiten tegemoet: „Mr. Palmtree I suppose?” Hij doet zo hartelijk al heeft hij me nooit gezien behalve op een foto, dat mijn ontstemming wijkt. Hij heeft van zijn vader veel over mij gehoord en nu in een zonderlinge opwelling mij uitverkoren twee dagen als gids te fungeren. O.K.?

Hij was als kind eenmaal in Holland, maar weet er niets meer van. „Want to do Europe and Egypt in two months. Two days for Holland”. Al verzeker ik hem dat dit veel te weinig is, hij blijft bij zijn two days.

Mr. P. is een energiek self made man in de States, een manager of zo iets, die zijn plannen nooit wijzigt. Ik krijg koffie met echte Franse cognac aangeboden. Een kwartier later rijden we in een taxi door Amsterdam. Wat is onze mooie stad weer vuil vanmorgen. Vorige maand liep ik met een Zwitserse familie door de Jacob Marisstraat, waarachtig geen achterbuurt; we waadden letterlijk door vodden en krantenflarden. Ik geneerde me, evenals nu. Wij zijn toch een naar volkje, poetsen een stukje zeil tot er ook door de microscoop geen vlekje valt te ontdekken. Maar gooiën lomp en kranten bij pakken op de straten.

Rijksmuseum en Stedelijk Museum. The Nightwatch natuurlijk. Vermeer, Hals, Breitner. Veel meer zien wij niet, want Mr. P. dringt aan op spoed. Om één uur hebben we al het prachtige patriciërshuis, thans museum Willet Holtuysen en het Rembrandthuis een bezoek gebracht, lunchen dan bij Dikker en Thijs. Nooit had ik gedacht dit select etablissement nog eens te betreden. Wat 'n geluk dat ik tenminste dat nette pak heb. Onze chauffeur, goedge Amsterdammer, gaat broodjes pekkel eten in de Leidsedwardsstraat. Wij hebben heerlijke pasteitjes, om nooit te vergeten. Bij de pousse-café geeft Mr. P. de excentrieke wens te kennen een bepaald huis te zien aan de Lindengracht. Weldra zijn we in de Jordaan. Voor het door Mr. P. genoemde nummer stoppen we. Hij stapt uit. Tot mijn verbazing gaat hij, aangestaard door vrouwen met boodschappentassen, een minuut of twee met zijn grote hoed in de hand eerbiedig voor het huisje staan.

„My father was born here” zegt hij ter verklaring. Zulk een piëteit had ik niet verwacht van de dynamische Mr. P. Hij wil nu kriskras door de Jordaan rijden en geeft het verlangen te kennen een interieur te bezichtigen. Toevallig ken ik een in de Goudsbloemstraat wonende oude weduwe. Wanneer we met onze grote glimmende wagen stilsthouden bij haar houten trapje voor de deur, schrikt het aan haar venster gezeten mensje zich een hoedje. Met een paar woor-

den stel ik haar gerust. Mr. P. bekijkt inmiddels het proper kamertje vol verbleekte portretten van sedert lang overledenen, beklimt het vermolmde trapje naar de sombere achterkamer, die uitzicht heeft op een triestig tuintje en vervallen achtergevels. Brutaal opent hij een deur, waarachter zich een ouderwetse plee bevindt, welke hij vol aandacht bestudeert. Dan ziet hij een stoof met een kooltje vuur er in. Ondanks het zachte herfstweer zat het oudje met haar voeten op dit toestel vanwege haar rimmetiek. Op de stoof wijzend zegt hij imperatief: „I buy it. I pay twenty dollars for it”. Ze liggen al op het glimmend gepoetste tafelzeiltje. Ik vertaal het aanbod. „Wat, me stovie!” krast het wijfje schrill. „U krijgt daarvoor bij de Bank meer dan zeventig gulden”, licht ik haar in. Het oudje zwicht bij het vooruitzicht van zulk een kapitale aanvulling van haar A.O.W. Ze wil nog een lekker bakkie thee zetten voor de heren, doch Mr. P. staat al met de veroverde stoof, het kooltje er nog in, op het houten buitenstoepje. Hij wil verder Amsterdam doen. We rijden door Zuid en het gigantische Nieuw West. Hij heeft er weinig aandacht voor. De Jordaan scheen hem veel meer te interesseren. Hij steekt telkens en grote groene sigaar op, die hij na vijf minuten wegwerpt. Herhaaldelijk vraagt hij: „Shall we have a drink?” Dan blijf ik bij de chauffeur, want ik verdraag geen alcohol. Aan Mr. P. valt niets te bespeuren van genoten spiritualiën. Hij moet ijzersterk zijn, deze robuuste celibatair.

Om vijf uur zijn we weer in het Centrum. Bij Hoppe op het Spui ga ik mee naar binnen om een glas bier te gebruiken. Het is er vol. Er staan en zitten wel dertig mannen. In het originele proeflokaal vindt Mr. P. het nice, trekt aller aandacht door een rondje weg te geven, vlak daarna nog een. In een hoek zit een sjoel eenzelvig ventje heel zuinig aan zijn kelkje te nippen. Mr. P. wil een foto van hem maken. Hij heeft er al vele genomen vandaag met zijn ex-orbitant uitziende camera. Ook een van de plee in de Goudsbloemstraat. Hij legt een tiendollarbiljet onder het glaasje van het oude mannetje, dat onthutst kijkt, beverig wordt als ik hem vertel wat het waard is. We verlaten het lokaal onder een loeiende ovatie van de cliëntèle. Mr. P. vraagt over Marken and Volendam. Vooruit maar weer. Naar Oost. Daar over de kilometerslange brug naar Schellingwoude. De brug vindt Mr. P. knap werk. Broek in Waterland, Ransdorp, Marken, Edam en Volendam vallen in zijn smaak. We dineren uitstekend bij Spaander. Dan is het al donker. Om elf uur zijn we weer in het Centrum. Ik ben meer dan vermoeid, Mr. P. niet in het minst. Hij wil de binnenstad in floodlight zien. P. H. Kade, Dam, Herengracht, Keizersgracht. Tegen twaalf uur staan we in de doodstille Zandhoek naar de verlichte geveltjes te kijken. Zij, die het bijzondere van Prinsen- en Bickerseiland nog willen savoureren, zullen zich moeten haasten. Er hangen reeds aanplakbiljetten, die gewagen van aanleg van industrie-terreinen. Nu, dit betekent het graf van de innig schilderachtige plekjes.

Na middernacht staan we voor Hilton. „Till to-morrow at eight. You're all right” zegt Mr. P. met dreunende klappen op mijn schouder. „By this car I want to see Rotterdam, Utrecht, Arnhem and Giethoorn”. Ik vertel het de driver, die opspringt van vreugde. „Reken maar dat ik d'r bin; eindelijk us 'n boffer” zegt hij handenwrijvend. Ik kan nog met een remisetram naar huis. Kost een kwartje. Het enige wat ik vandaag uitgaaf.

Klokslag acht. Heerlijke herfstmorgen. Onze chauffeur heeft zich reeds opgesteld. In de houding. Mr. P. komt monter naar buiten. Er ontstaat een hartige Amsterdamse ruzie als





## **Beste foto van de maand**

*De prijs van f 15,— voor de „beste foto van de maand” ontvangt de heer J. J. Teutscher, 3e Stuurman m.s. „Van Neck”. Hij maakte deze foto aan boord van het m.s. „Van Waerwijck”, in de Australische Bight bij windkracht 10.*

de buitenportier, blijkbaar op de hoogte van onze plannen, adviseert „You'd better go by train, Sir”. De chauffeur trekt van leer: „Waar bemoei jij je mee! Mot jij mijn 't brood uit de mond stoten, lelijke pias in je apepakkiel!” Mr. P. staat er bij te schateren, zijn gehele gebit zichtbaar. Als hij niet zulke sympathieke trekken had, zou hij nu op een verscheurend beest lijken. Hij geeft de potsierlijk bont uitgedoste portier een paar dollars, we stappen in. Tempo. Richting Rotterdam. Daar éven langs de havens, éven door de nieuwe stad, éven bij Boymans naar binnen. Have a drink. Richting Utrecht. De Dom bekijken. Janskerkhof. De singels. Lunch. Voortreffelijk: Chateaubriand! Ik had daar wel een uur over willen doen. Vreselijk dat die Amerikaanse snelheidsduivel achter alles zo'n vaart zet. — Naar Arnhem.

Mr. P. vraagt honderduit over ons leven in Nederland. Wanneer ik hem vertel hoe sober mijn vrouw en ik genoodzaakt zijn te leven in deze zogenaamde welvaartsstaat, buldert hij van de lach. Hij schijnt het een goede joke te vinden. Hij geeft per dag een veelvoud uit van mijn maandelijks pensioen. Nu ja, ik zou toch nooit hebben bereikt wat hij bereikte. Doch had ik in mijn jonge jaren maar praktisch gestudeerd in plaats van te wroeten in Kant, zijn tegenstander Bergson, de antipoden Locke en Berkeley, in Schopenhauer en andere filosofen, die alle weer op vele punten elkaars tegenstanders zijn. Wat bereikte ik er mee? Enkel het besef niets te weten. En zie nu deze gezonde, zonnige man zonder problemen, als weggelopen uit Reader's Digest. Openhartig bekent hij zijn eenvoudig geloof in God, gelijk het in dit typisch Amerikaans tijdschrift wordt geponeerd.

Even openhartig vertelt hij op zoek te zijn naar een Europese echtgenote, daar vrouwen in de States haar echtgenoten alleen maar beschouwen als kassiers.

Half drie bereiken we Arnhem. Rondrit van een kwartier door de prachtige omgeving. Dwaas bliksembezoek aan het Openluchtmuseum. Full Speed naar Giethoorn. Tien minuten naar het punteren kijken. Very interesting.

Tijdens het diner krijgt de wervelstorm Mr. P. het in zijn hoofd terug te willen via de Afsluitdijk. De chauffeur, die glunderend met ons meetafelt, grinnikt. Hij ziet een stapeltje bankjes van honderd. Op naar Harlingen. Een eindeloze rit volgt. Wat kan die man rijden...

Mr. P. keeps smiling. Praat en vraagt. Rookt en drinkt. Hij heeft een kruik Bols ingeslagen. In het pikdonker rijden we eindelijk door Noord-Holland Amsterdam tegemoet. Wat een dag. Het loopt naar middernacht als we de hoofdstad bereiken. Midden in een gesprek over het Oranjestad zegt Mr. P. tot mijn verrassing abrupt: „I want to see your Sandhook again”.

Al ben ik tot het uiterste vermoeid ondanks meegenomen stimulerende medicijnen, deze wens doet mij veel genoegen. Het heeft hem dan toch iets gedáán, peins ik. Daar staat hij weer bij de geveltjes, juist als gisteravond.

Morgen is hij in Parijs, volgende week in Rome, volgende maand in Afrika, maar dit zal hij onthouden.

Voor het Hilton Hotel shake hands en good bye.

Onze chauffeur is zó uitermate tevreden, dat hij mij gratis naar huis brengt. De gehele dag heeft mij ditmaal geen cent gekost. Wat 'n klaploper.

*Uit: „Banknoten”*

## PERSONALIA

### Promoties

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

##### Technisch Varend Personeel

Tot 5e Werktuigkundige de Ass. Werktuigkundigen:

N. W. Dikstaal (m.i.v. 17-6-62), J. Huisman (m.i.v. 3-10-62),  
H. J. Bieber (m.i.v. 9-10-62), R. J. Klap (m.i.v. 23-10-62)  
en L. van Heulen (m.i.v. 17-11-62).

#### H.V.M.

##### Nautisch Varend Personeel

Tot 3e Stuurman de 4e Stuurman G. M. Buit (m.i.v.  
1-1-63).

##### Technisch Varend Personeel

Tot 5e Werktuigkundige de Llg. Werktuigkundige J. L.  
Geerts (m.i.v. 1-1-63).

*Hartelijk gelukgewenst.*

### Mutaties gezagvoerders:

#### K.P.M.

J. Jonkman (1e Stm. BMC) ex m.s. „Landak” naar  
m.s. „Sabang” (dd. Gezagv.) 20-12-62  
J. A. Haringsma (dd. Gezagv.) ex m.s. „Sabang”  
met RV 20-12-62  
J. A. Houtman ex RV naar m.s. „Van Riebeeck” 10- 1-63  
J. A. v. d. Broek Humphrey ex m.s. „Van Rie-  
beeck” naar m.s. „Van Spilbergen” 10- 1-63  
B. G. Bloemers ex m.s. „Van Spilbergen” met  
RV/OP 10- 1-63

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

G. Klun naar m.s. „Senegalkust” 27-12-62  
A. Witteveen ex m.s. „Senegalkust” einde aflos-  
dienst 28-12-62

### Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

#### K.P.M.

E. N. van Don (2e Wtk.) ex TTV Singapore naar  
m.s. „Keerkring” (d.d. Hfd. Wtk.) 19-12-62  
J. R. Holman (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Keerkring”  
met RV 19-12-62  
H. J. van der Veer (2e Wtk.) m.s. „Houtman” (dd.  
Hfd. Wtk.) 19-12-62  
J. B. Jens ex m.s. „Houtman” naar m.s. „Van der  
Hagen” 19-12-62  
C. van Huizen ex m.s. „Van der Hagen” met ZV  
Auckland 19-12-62  
Ch. J. Hulst (2e Wtk.) s.s. „Karsik” (dd. Hfd. Wtk.) 21-12-62  
G. R. Hommes (dd. Hfd. Wtk. KV) ex s.s. „Kar-  
sik” naar Nederland einde KV 21-12-62  
P. Winkeler (2e Wtk.) m.s. „Sibigo” (dd. Hfd. Wtk.) 23-12-62  
G. Buyze ex m.s. „Sibigo” met RV 23-12-62  
A. J. H. J. Rötter (2e Wtk.) ex m.s. „Keerkring”  
naar m.s. „Waikelo” (dd. Hfd. Wtk.) 6- 1-63  
J. W. A. Berends (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Sabang”  
met TTV Singapore 6- 1-63  
B. Claasz Coockson ex RV naar m.s. „Straat  
Madura” 17- 1-63  
H. Lyklema ex m.s. „Straat Madura” met RV/OP 17- 1-63  
J. W. Stortelers (2e Wtk.) ex m.s. „Straat Madura”  
naar m.s. „Waikelo” (dd. Hfd. Wtk.) 18- 1-63  
H. v. d. Ridder (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Waikelo”  
met RV 18- 1-63  
H. J. Spruyt ex RV naar m.s. „Van Riebeeck” 21- 1-63  
J. M. Meinen ex m.s. „Van Riebeeck” met RV 21- 1-63  
A. Bakker ex RV naar m.s. „Waibalong” 22- 1-63  
P. de Frenne ex m.s. „Waibalong” met RV 22- 1-63

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

### Geslaagd voor een hoger diploma:

#### K.P.M.

3e Stm. C. van Heezik 14-12-62 S II  
3e Stm. P. L. Meert 9- 1-63 S II  
5e Wtk. L. Smit 15- 1-63 A  
4e Wtk. J. Siebert 17- 1-63 A  
2e Stm. W. Flach 18- 1-63 S I

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

5e Wtk. N. W. Dikstaal 17- 6-62 Ass.  
5e Wtk. J. Huisman 3-10-62 Ass.  
5e Wtk. H. J. Bieber 9-10-62 VD  
5e Wtk. R. J. Klap 23-10-62 VD  
5e Wtk. L. van Heulen 17-11-62 VD

*Onze hartelijke gelukwensen met het  
behaalde succes.*

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

15-12-62	2e Wtk. M. A. C. van Riet	uit Durban	einde KV-contract
15-12-62	3e Wtk. T. H. v. d. Staay	uit Durban	RV/SV
16-12-62	3e Wtk. A. Fortgens	uit Aden	RV/SV
16-12-62	5e Wtk. L. D. van Duyn	uit Singapore	RV/SV
16-12-62	1e Stm. J. J. Maaskant	uit Singapore	RV
18-12-62	3e Wtk. G. H. Schurink	uit Bahrain	ontslag op eigen verzoek
20-12-62	4e Wtk. L. J. G. Peeters	uit Kaapstad	RV/SV
21-12-62	2e Wtk. J. R. Holman	uit Singapore	RV/SV
22-12-62	5e Wtk. R. de Best	uit Durban	RV/SV
23-12-62	3e Wtk. G. R. Hommes	uit Singapore	einde KV-contract
24-12-62	2e Wtk. J. J. Jansen	uit Hong Kong	RV/SV
29-12-62	3e Stm. R. de Mes	uit Singapore	RV/SV
3- 1-63	1e Stm. R. L. Hessel	uit Singapore	RV
3- 1-63	2e Stm. M. F. Gout	uit Singapore	RV/SV
12- 1-63	5e Wtk. P. L. G. Mols	uit Durban	RV/SV

**N.T.P.M.**

11-12-62	3e Wtk. J. J. v. d. Wilk (SV) ex m.s. „Senegalkust”
17-12-62	2e Wtk. H. B. Beck ex s.s. „Westertoren”
17-12-62	4e Wtk. J. L. v. d. Valk s.s. „Westertoren”
21-12-62	5e Wtk. S. Nanuruw (SV) ex s.s. „Munttoren”
29-12-62	3e Stm. H. L. Scheurkogel (SV) ex m.s. „Senegalkust”
29-12-62	5e Wtk. H. J. Nijkamp (SV) ex m.s. „Senegalkust”
14- 1-63	2e Stm. M. Kraal ex s.s. „Munttoren”
20- 1-63	4e Stm. A. F. J. Ducrot ex s.s. „Westertoren”

*Een prettig verlof toegewenst.*

**Na verlof vertrokken :****K.P.M.**

18-12-62	2e Stm. C. van Heezik (Singapore) m.s. „Sanana”
23-12-62	2e Stm. H. W. Pietersz (Singapore) m.s. „Musi”
29-12-62	4e Stm. B. Dekker (Singapore) m.s. „Van Noort”
6- 1-63	5e Wtk. H. C. Ravesteyn (Hong Kong) m.s. „Van Neck”
10- 1-63	4e Stm. E. A. M. Broeyer (Kaapstad) m.s. „Schouten”
10- 1-63	4e Stm. B. J. Kamp (Kaapstad) m.s. „Van Riebeeck”
10- 1-63	3e Wtk. J. A. Pruyt (Durban) m.s. „Van Spielbergen”
10- 1-63	4e Wtk. C. A. N. Boers (Singapore) m.s. „Keerkring”
10- 1-63	4e Wtk. J. Brinkman (Singapore) m.s. „Kasimbar”
13- 1-63	3e Stm. A. J. Scheren (Triëst) m.s. „Waigapoe”
17- 1-63	Gezin 2e Stm. J. Plenter (Durban)
19- 1-63	2e Stm. W. Flach (Singapore) m.s. „Keerkring” en gezin (Melbourne)

**N.T.P.M.**

12- 1-63	2e Stm. R. P. Rodenboog (Mombasa) s.s. „Munttoren”
13- 1-63	1e Stm. J. H. F. Stausebach (Durban) s.s. „Westertoren”

*Goede wacht en behouden vaart.*

**Huwelijken****K.P.M.**

5e Werktuigkundige W. Torn Broers en mej. J. Nieuwenhuis ddo. 4-1-63 te Lochem.

3e Stuurman H. Rath en mej. J.M.H. Spijk ddo. 11-1-63 te Oude-Pekela.

De heer W. Peschar en mej. Chua Ah Choo ddo. 21-1-63 te Singapore.

3e Werktuigkundige L. J. N. Willemse en mej. S. A. Wessels ddo. 25-1-63 te Enschede.

**H.V.M.**

3e Werktuigkundige H. J. Konings en mej. T. J. Witteveen ddo. 7-12-62 te Winterswijk.

3e Stuurman H. Comeys en mej. E. Linssen ddo. 19-1-63 te Amsterdam.

*Proficiat en „behouden vaart”.*

**Nieuwe K.P.M.-mertjes:**

Purmerend, 13-12-62: Henri Louis, zoon van 1e Stuurman H. L. van Dam en mevrouw A. C. van Dam-Bechtle.

Drachten, 10-1-63: Fimke, dochter van 2e Werktuigkundige G. Veenstra en mevrouw E. Veenstra-Veenstra.

Singapore, 15-1-63: Ronald, zoon van 2e Werktuigkundige J. W. A. Berends en mevrouw W. N. Berends-Rietveld.

Sluiskil, 22-1-63: Petrus Henri Gertrudis Johannes, zoon van 3e Stuurman P. L. Meert en mevrouw M.L.S. Meert-Verduyze.

Vlissingen, 25-12-63: Erwin Charles, zoon van 5e Werktuigkundige M. van Maanen en mevrouw J. L. van Maanen-Gillissen Verschage.

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

Hilversum, 28-12-62: Eleonora Johanna, dochter van 4e Werktuigkundige J. L. van der Valk en mevrouw E. P. van der Valk-Mondeel.

*Welkom in de „familie”.*

**In memoriam**

Gepensioneerd Employé J. A. Zandveld overleed op 24-12-62 te Zeist in de leeftijd van 87 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige H. H. van der Kwast overleed op 3-1-63 te Maarn in de leeftijd van 67 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige P. J. Kuling overleed op 11-1-63 te 's-Gravenhage in de leeftijd van 67 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige L. H. Menke overleed op 18-1-63 te Bussum in de leeftijd van 65 jaar.

*Zij rusten in vrede.*