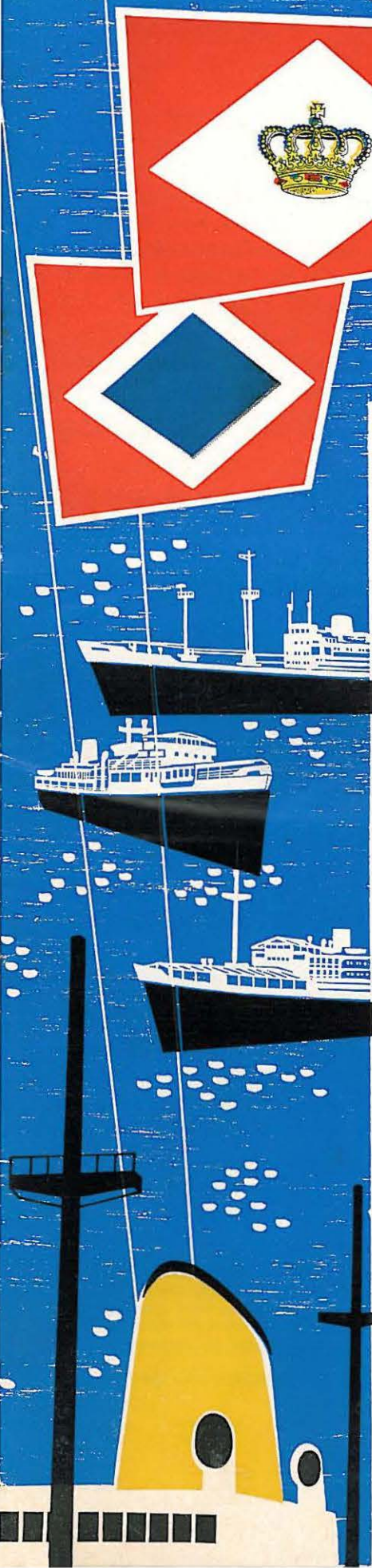
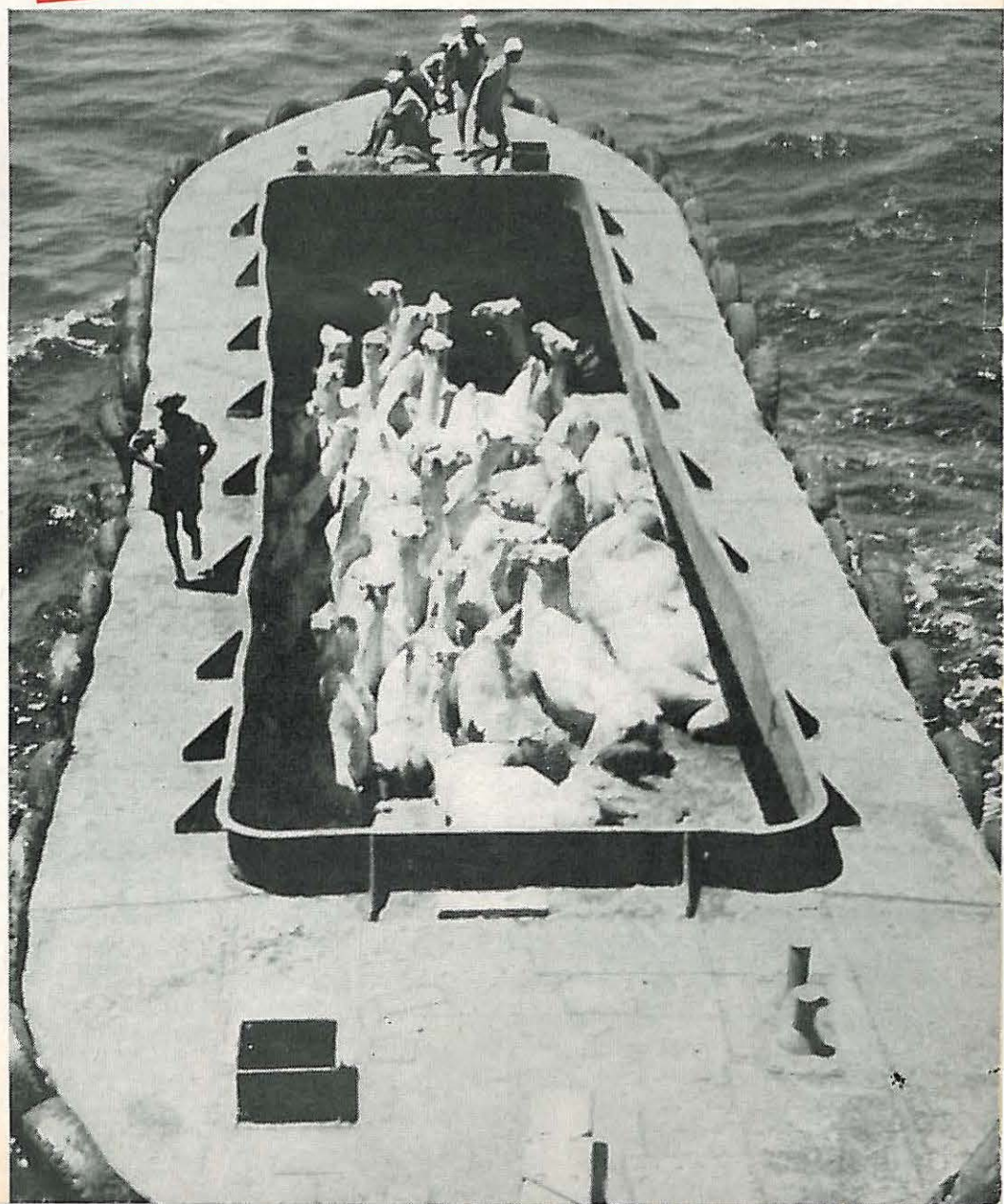


# *De uitlaat*

PERSONEELSORGaan DER



N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ  
N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ  
HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.





# Ideeën **būs**

## **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 mei-nummer  
dient vóór 15 april a.s. in  
het bezit van de redactie te  
zijn.

**Bij de foto op de voorpagina:**

Een door 2e Stuurman F. E.  
Roelofsma te Berbera ge-  
maakte opname van een lich-  
ter met kamelen.

De Commissie heeft met genoegen geconstateerd, dat aan de in „De Uitlaat” van januari geplaatste oproep Uw aandacht aan de Ideeënbus te blijven schenken, gehoor is gegeven. Het aantal inzendingen steeg namelijk van 15 in begin december tot 22 begin maart.

Omdat een aantal daarvan kort voor de op 7 maart gehouden vergadering werd ontvangen, was een grondige bestudering niet meer mogelijk. Deze ideeën, alsmede enkele, waarvan de behandeling nog voortduurt, zullen derhalve op de volgende vergadering ter sprake komen.

De inzendingen, die op deze vergadering konden worden beoordeeld, zijn:

Idee no. 4:

Het voorstel beoogde op de helling van de fietsenstalling van de N.V. „Het Scheepvaarthuis” materiaal aan te brengen, dat het wegglijden bij op- en aflopen zou tegengaan.

Zij die van deze fietsenstalling gebruik maken zullen gemerkt hebben, dat inmiddels een voorziening is getroffen, waardoor dit euvel is verholpen.

De Commissie heeft dan ook besloten dit idee met een bedrag van f 40,— te honoreren, omdat het, hoewel dit een aangelegenheid is, die in de eerste plaats de N.V. „Het Scheepvaarthuis” aangaat, in zijn uitwerking mede de veiligheid van het personeel van onze Maatschappijen ten goede komt.

Idee no. 9:

Inzender stelt voor geen vlaggelijn meer te varen aan de gaffel aan de achtermast, daar dit een besparing op de vlaggelijnen zal geven.

De Commissie is van oordeel, dat het voeren van de vlag aan de gaffel een zinvol ceremonieel is, en dat dit gebruik op schepen, die een gaffel varen, moet worden gehandhaafd.

Het idee kan derhalve niet voor een beloning in aanmerking komen.

Idee no. 15:

Voorgesteld werd een vereenvoudiging van de gageadministratie aan boord van de „Westertoren” en „Munttoren”.

Op 1 januari 1961 werd een nieuwe methode van gageadministratie ingevoerd voor de vrachtschepen van de N.T.P.M., terwijl voorts in de desbetreffende mededeling werd bekend gemaakt, dat deze methode op een nader te bepalen tijdstip voor de tankschepen zou worden gerealiseerd. Dit laatste is per 1 januari 1963 het geval geworden.

De Commissie moest dan ook op grond hiervan concluderen dat het voorstel van inzender, dat een onderdeel vormt van de thans voor de tankers geldende nieuwe methode, niet kan worden beloond, daar immers reeds in 1961 bekend gemaakt werd, dat voor tankers t.z.t. dezelfde regeling zou gelden als voor de vrachtschepen.

Idee no. 18:

De inzender stelt voor de diepgangsmarken en het Plimsollmerk bij voorkeur verzonken aan te brengen in een witmetaal legering. Deze merken kunnen dan, door aangroeiing of vuil onzichtbaar geworden, gemakkelijk weer zichtbaar worden gemaakt.

Bij de bespreking hiervan is de Commissie tot de slotsom gekomen, dat dit idee, hoewel op zichzelf genomen uitvoerbaar, in de praktijk zeer moeilijk en slechts tegen hoge kosten te realiseren zal zijn. Bovendien werd erop gewezen, dat het reeds geruime tijd gewoonte is genoemde merken voor een deel op de scheepshuid te lassen, hetgeen de vindbaarheid en derhalve ook de zichtbaarheid aanmerkelijk vergemakkelijkt.

Deze overwegingen hebben de Commissie doen besluiten voor dit idee geen beloning toe te kennen.

# JAARVERSLAG 1962

In de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 25 maart 1963 werden de jaarstukken over 1962 evenals het door de Raad van Bestuur op 28 januari 1963 voorgestelde dividend van 8% over het verstreken boekjaar, goedgekeurd.

Op pagina 5 treft U aan de geconsolideerde cijfers van de Verlies- en Winstrekening over 1962 alsmede die van de Balans per 31 december 1962 van de K.P.M. en haar volle dochterondernemingen de N.T.P.M. en de H.V.M.

Ter vergelijking zijn daarbij de cijfers over de twee voorafgaande jaren gegeven.

## BEDRIJFSRESULTATEN

Zoals U bekend is en zoals ook uit de geconsolideerde cijfers van de Verlies- en Winstrekening blijkt, worden de resultaten van onze Maatschappij niet alleen bepaald door het eigen scheepvaartbedrijf en door de 100% dochtermaatschappijen, de N.T.P.M. en de H.V.M., doch eveneens door de opbrengst van andere (niet geconsolideerde) deelnemingen, beleggingsresultaten, assurantie zaken en incidentele resultaten, zoals b.v. die uit de verkoop van schepen.

Wij geven U daaromtrent hieronder een toelichting.

### *Resultaten Scheepvaartbedrijf*

Evenmin als in 1961 werd in 1962 een voldoende resultaat uit de exploitatie van de gezamenlijke K.P.M., N.T.P.M.- en H.V.M.-vloot verkregen ter volledige dekking van de afschrijvingen op de schepen.

Het bruto overschot van de Exploitatier rekening bedroeg namelijk f 15.133.000, terwijl de afschrijvingen f 16.993.000 beliepen, zodat het scheepvaartbedrijf per saldo een verlies laat zien van f 1.860.000. Ca. 89% der afschrijvingen werd dus goedge maakt. Het overeenkomstige verlies in 1961 bedroeg f 1.939.000, hoewel in dat jaar ten bate van de Exploitatier rekening werd gebracht een incidentele belastingrestitutie over 1957 van f 1.423.000, zodat het feitelijke bedrijfsverlies over 1961 f 3.362.000 bedroeg.

Weliswaar werd bovendien ten bate van de Exploitatier rekening in 1961 een onttrekking aan de Reserve voor heroriëntering gebracht van f 1.900.000, doch hiertegenover stonden extra kosten, verband houdende met de ontwikkeling van nieuwe lijndiensten en de daarmee samenhangende verbouwing van enkele schepen.

Ten opzichte van 1961 is er dus in 1962 van een verbetering der bedrijfsresultaten van rond f 1.500.000 sprake, ten aanzien waarvan het Jaarverslag zegt, dat het werd bereikt „zowel ten gevolge van grotere bedrijvigheid in enkele sectoren van ons bedrijf, als dankzij de met grote medewerking van ons personeel verkregen aanzienlijke verlaging van sommige exploitatie-uitgaven”.

Het vervoer van passagiers, lading en vee in de diensten tussen Zuid- en Oost Afrika en de Arabische Golf heeft zich gunstig ontwikkeld.

Evenwel blijkt de maandelijks dienst tussen de Adriatische en Oostelijke Middellandse Zee en havens in de Rode Zee en in Oost Afrika een langere aanlooptijd nodig te hebben dan aanvankelijk was voorzien.

Tengevolge van de grote concurrentie en het lage vrachtenpeil was de bijdrage van de diensten in het Singapore Rayon tot het exploitatieresultaat nog gering.

Het resultaat behaald met de diensten tussen Singapore en Nieuw Guinea en die tussen havens in Nieuw Guinea onderling was bevredigend. Aan deze vaart zal echter eerlang een einde komen.

De resultaten van de schepen in exploitatie bij de H.V.M. zijn niet onverdienstelijk geweest, in aanmerking nemende de lage vrachten in de trampvaart door een surplus aan schepen en de omstandigheid dat in 1962 vele tankschepen aan het vervoer van graan hebben deel genomen.

De resultaten van de N.T.P.M. hebben over 1962 geen dividenduitkering toegelaten.

De bedrijfsuitkomsten van de K.J.C.P.L. bleven in 1962 enigszins achter bij die van het voorgaande jaar, doch hebben, gegeven de omstandigheden, niet teleurgesteld.

Het algemene vrachtenpeil blijft nog steeds gedrukt, zodat de aandacht in het bijzonder gericht blijft op bezuiniging en beheersing der kosten. In dit licht moet worden gezien de oprichting per 1 januari 1963 van de „K.P.M. (Far East) Ltd” te Singapore, waarin de walorganisaties te Singapore en Penang werden ondergebracht.

Gestreefd is daarbij te komen tot een verdere verlaging der kosten, door de bedrijfsuitoefening aldaar op een meer eenvoudige en niettemin verantwoorde leest te schoeien.

Per 31 december 1962 was de gezamenlijke vloot van K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M. als volgt ingezet:

<i>schepen</i>	<i>aantal schepen</i>	<i>tonnen draagvermogen à 1000 kg op Z-merk</i>	
<b>K.P.M.-VLOOT</b>	<b>1962</b>	<b>1962</b>	<b>1961</b>
<i>Afrika-Rayon</i> (GEAS, GESAS, MEAS)			
mss. Waibalong, Silindoeng, Camphuys, Van Riebeeck, Waikelo, Waingapoe	6	20.260	
<i>Singapore-Rayon</i>			
ss. Karsik, mss. Waiwerang, Siberoet, Sabang, Sambas, Sanana, Batavia, Musi	8	18.942	
<i>Nieuw Guinea-Rayon</i>			
mss. Keerkring, Kaloekoe, Karossa, Kasimbar, Letong, Sungei Panai . . .	6	9.969	
	20	49.171	
<i>In emplooi in de lijndiensten der K.J.C.P.L.</i>			
mss. Van der Hagen, Van Heemskerck, Van Linschoten, Van Spilbergen, Straat Lombok, Straat Madura, Houtman, Roggeveen, Schouten, Van Waerwijck, Van Cloon, Van Neck, Van Noort, Siaoe, Sibigo, Sigli, Sinabang . . . . .	17	86.234	
<i>In emplooi (trampvaart) bij de H.V.M.</i>			
mss. Hollands Diep, Hollands Duin, Hollands Dreef . . . . .	3	43.149	
	40	178.554	165.518
<b>N.T.P.M.-VLOOT</b>			
<i>In participatie bij de V.N.S.</i>			
mss. Sloterkerk, Zuiderkerk, Congokust, Senegalkust . . . . .			
<i>In charter bij Shell Tankers Ltd Londen</i>			
sss. Munttoren, Westertoren . . . . .	6	71.478	71.478
	46	250.032	236.996
<b>NIEUWBOUW</b>			
Per ultimo 1962 waren in aanbouw (verwachte oplevering 1963): mss. Straat Franklin, Straat Frazer . . . . .	2	± 24.000	± 38.600

#### *Resultaten buiten het scheepvaartbedrijf*

De Opbrengst van niet geconsolideerde deelnemingen en het Resultaat assurantie zaken zijn een weinig hoger dan over 1961.

De inkomsten uit Interest zijn met ca. 10% gestegen, waarbij echter moet worden aangetekend, dat ten laste van deze post in 1961 een revaluatieverlies werd gebracht.

#### *Kort Resumé van de bedrijfsuitkomst*

##### *Verlies scheepvaartbedrijf:*

Saldo exploitatie minus afschrijvingen . . . . . V f 1.860.000

##### *Winsten buiten scheepvaartbedrijf:*

Opbrengst niet geconsolideerde deelnemingen, interest, resultaat assurantie zaken en resultaat verkochte schepen . . . . . W „ 5.485.000

W f 3.625.000

Aangehouden winst vorig jaar . . . W „ 266.000

Totaal . . . . . W f 3.891.000

Dit winstsaldo ad f 3.891.000 is voldoende voor een dividenduitkering — evenals vorig jaar — van 8 %.

#### **VERMOGENSPOSITIE**

Het totale (geconsolideerde) eigen vermogen bedroeg ultimo 1962 f 171.694.000 en is derhalve ten opzichte van 1961 gestegen met f 2.325.000 door toevoeging aan de Reserve vlootvernieuwing van laatstgenoemd bedrag.

Tegenover deze vermogensaanwas daalden de voorzieningen en het Vermogen door derden geleverd (schulden) met f 4.887.000.

De wijze waarop het totale vermogen ad f 266.990.000 werd geïnvesteerd en belegd wordt aangegeven aan de actiefzijde van de op pagina 5 afgedrukte geconsolideerde balans.

Wij willen hier nog even nader ingaan op de Duurzame Bedrijfsmiddelen ad f 145.617.000 per ultimo 1962.

Dit bedrag betreft de waarde van voornamelijk de vloot, verminderd met de op de aanschaffingsprijs gebaseerde afschrijvingen gedurende de tijd dat de schepen in bedrijf zijn geweest.

Sinds het tijdstip van de bouw der schepen hebben zich echter belangrijke prijsstijgingen voorgedaan, zodat vervanging t.g.t. meer vermogen zal eisen dan bij de aanschaf destijds nodig is geweest.

Teneinde in deze hogere bouwrijzen bij vervanging te kunnen voorzien wordt telkenjare aan de Reserve vlootvernieuwing een bedrag toegevoegd. Deze Reserve bedroeg aan het eind van 1962 f 106.904.000.

# GECONSOLIDEERD BEDRIJFSRESULTAAT

(in duizenden guldens)

<i>Samenstelling</i>	1962	1961	1960
Aangehouden winst vorig jaar . . . . .	266	907	386
Saldo Exploitatierkening . . . . .	15.133	13.598	13.941
Intrest . . . . .	2.152	1.953	2.634
Opbrengst van niet geconsolideerde deelnemingen . . . . .	2.581	2.516	2.177
Resultaat assurantie zaken . . . . .	515	487	578
Opbrengst verkochte schepen . . . . .	237	— 97	460
	<u>20.884</u>	<u>19.364</u>	<u>20.176</u>
 Afschrijving duurzame bedrijfsmiddelen . . . . .	 16.993	 15.537	 15.692
Winstsaldo . . . . .	<u>3.891</u>	<u>3.827</u>	<u>4.484</u>
 <i>Besteding winstsaldo</i>			
Statutaire tantièmes . . . . .	180	205	218
Uitkeringen op winstbewijzen . . . . .	239	246	249
Dividend op aandelen 8% . . . . .	3.110	3.110	3.110
Onverdeeld winstsaldo . . . . .	362	266	907
	<u>3.891</u>	<u>3.827</u>	<u>4.484</u>

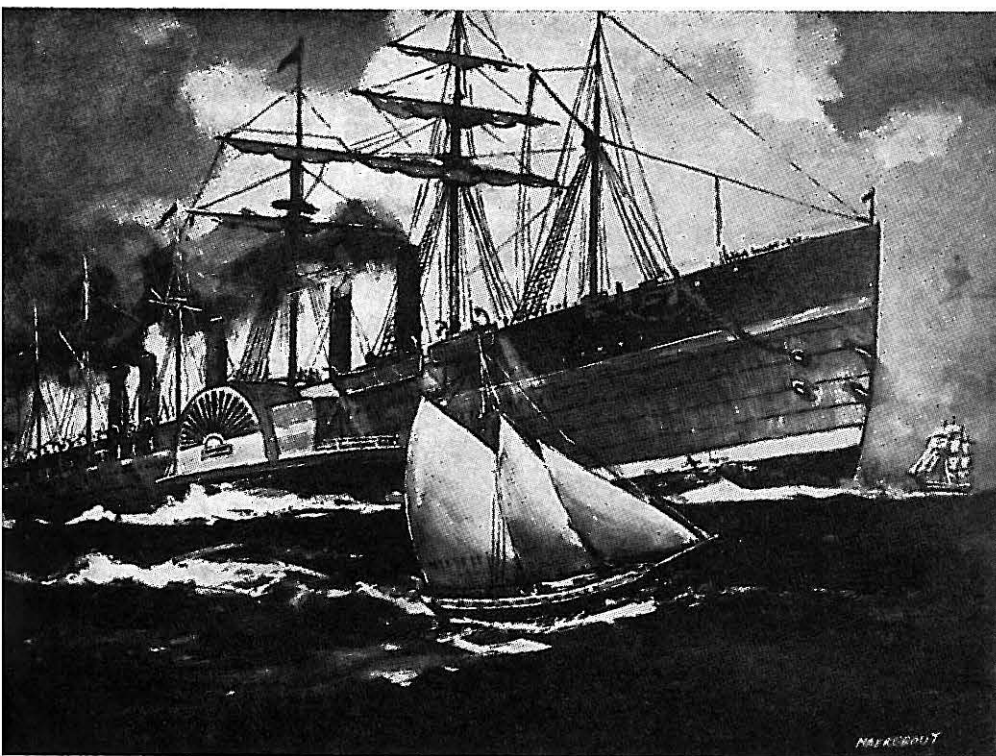
## GECONSOLIDEERDE BALANS

<i>Activa</i>	145.617	145.414	133.105
Duurzame bedrijfsmiddelen . . . . .	47.051	50.654	44.554
Niet geconsolideerde deelnemingen en leningen daaraan . . . . .	1.022	1.684	1.985
Bedrijfsvoorraden . . . . .	10.090	9.329	8.963
Vorderingen . . . . .	63.210	62.471	76.242
Beschikbare middelen . . . . .	<u>266.990</u>	<u>269.552</u>	<u>264.849</u>
 <i>Passiva</i>			
Eigen vermogen:			
Geplaatst kapitaal . . . . .	38.880	38.880	38.880
Reserves . . . . .	25.910	25.910	25.910
Reserve vlootvernieuwing . . . . .	106.904	104.579	102.474
	<u>171.694</u>	<u>169.369</u>	<u>167.264</u>
Voorzieningen . . . . .	58.246	61.575	63.805
Schulden . . . . .	33.159	34.781	29.296
Winstsaldo: ter verdeling . . . . .	3.529	3.561	3.577
onverdeeld . . . . .	362	266	907
	<u>266.990</u>	<u>269.552</u>	<u>264.849</u>
 <i>Pro Memorie</i>			
Aanbouwverplichtingen . . . . .	20.818	5.717	21.188
Borgtocht inz. niet geconsolideerde deelnemingen . . . . .	7.044	8.019	8.575

## VLOOT (K.P.M. + N.T.P.M.)

	1962		1961		1960	
<i>Vrachtschepen:</i>	<i>aantal</i>	<i>BRT</i>	<i>aantal</i>	<i>BRT</i>	<i>aantal</i>	<i>BRT</i>
varend in eigen bedrijf . . . . .	20	49.553	25	51.573	25	50.164
„ „ combinatie K.J.C.P.L. . . . .	17	68.264	17	68.264	18	71.395
„ „ participatie V.N.S. . . . .	4	28.524	4	28.524	3	18.713
„ „ charter H.V.M. . . . .	3	29.016	2	19.262	—	—
	<u>44</u>	<u>175.357</u>	<u>48</u>	<u>167.623</u>	<u>46</u>	<u>140.272</u>
 <i>Tankschepen:</i>						
in charter bij Shell Ltd. . . . .	2	24.578	2	24.578	2	24.578
	<u>46</u>	<u>199.935</u>	<u>50</u>	<u>192.201</u>	<u>48</u>	<u>164.850</u>
 Gemiddelde leeftijd gehele vloot . . . . .	46	7,8 jr.	50	7,2 jr.	48	7,6 jr.
<i>Schepen in aanbouw:</i>						
Vrachtschepen . . . . .	2	19.000	3	28.700	4	38.700





## De „GREAT EASTERN”

Omstreeks 1854. Londen in rep en roer. Duizenden spoeden zich naar Millwall, waar de „Great Eastern”, schip van gigantische afmetingen, ontworpen door I. K. Brunel, van stapel zal lopen. Schrik! Door de geweldige kracht, waarmee het gevaarte van de dwarshelling kraakt, slaan de hellingwinches door. Mensen worden tegen de grond geworpen. Enkelen staan niet meer op. De „Leviathan” — oorspronkelijke naam, die lugubere spel(l)ing van het lot: „kwaadaardig watermonster” betekent — heeft haar eerste slag geslagen. De tweede, van financiële aard, is voor de bouwer: de Great Eastern Company. Deze raakt failliet. Nieuwe geldschietters echter brengen de bouw weer op gang. En, eenmaal op de baren van de Atlantic blijkt het monster uitstekend te voldoen! De bouw is hecht en men nam veiligheidsmaatregelen bij de vleet. Wordt de „Great Eastern” als passagiersschip een mislukking — vanwege zijn reputatie als man-killer? — als kabellegger boekt zij successen! Maar ze blijft met haar lengte van 679 voet, haar breedte van 84 voet een ontoelaatbare „witte olifant” in de havens. Al gauw vervalt ze tot kolenhulk. En als ze eindelijk bij de sloper verzeild raakt, vindt men in de dubbele bodem het lijk van een tijdens-de-bouw vermiste arbeider...

### K.P.M. Bedrijfsnieuws

De „Van Riebeeck” vaart in de 18e GESAS Zuidreis na vertrek van Oost-Afrika naar Majunga (Madagascar) voor de lossing van 959 ton asfalt.

Terwijl de „Camphuys”/17 en de „Van Riebeeck”/18 met praktisch

volle ladingen van Zuid- en Portugees Oost-Afrika naar de Arabische Golf vertrokken, ziet het er naar uit, dat ook de „Camphuys”/19 en de „Van Riebeeck”/20 vol van Zuid- en Portugees Oost-Afrika naar de Golf zullen varen.

Het m.s. „Silindoeng” vertrok in de 38e GEAS Zuidreis rechtstreeks van Abadan naar Pointe

des Galets (Réunion) voor lossing van 988 ton asfalt. Daarna onderging het schip te Durban haar jaarlijkse reparatiebeurt.

Op verzoek van de UNTEA in Hollandia gaf het m.s. „Karossa” in maart nog een afvaart van Singapore naar Nieuw-Guinea havens. Dit schip zal, evenals het m.s. „Kaloekoe”, in de tweede helft van april de wateren rond Nieuw-Guinea gaan verlaten.

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

*Scheepsposities per 15 maart 1963.*

m.s. „Senegalkust”, Freetown  
24-3-63

m.s. „Congokust”, Freetown  
22-3-63

m.s. „Zuiderkerk”, Suez, 18-3-63

m.s. „Sloterkerk”, R’dam, 21-3-63

s.s. „Munttoren”, P. Elizabeth,  
22-3-63

s.s. „Westertoren”, Madras,  
20-3-63

## H.V.M.-NIEUWS

*Scheepsposities per 15 maart 1963.*

m.s. „Hollands Diep”, Visakhapatnam.

m.s. „Hollands Duin”, Tsingtao.

m.s. „Hollands Dreef”,  
Chinwangtao, 18-3-63.

### K.P.M.-journaal

De Heer R. A. Dekker, Vertegenwoordiger voor Nieuw-Guinea, kwam op 14 februari voor besprekingen in Nederland aan.

Op 20 februari arriveerden onze Algemeen Vertegenwoordiger voor het Verre Oosten, de heer Th. Hut en zijn echtgenote met verlof in Nederland.

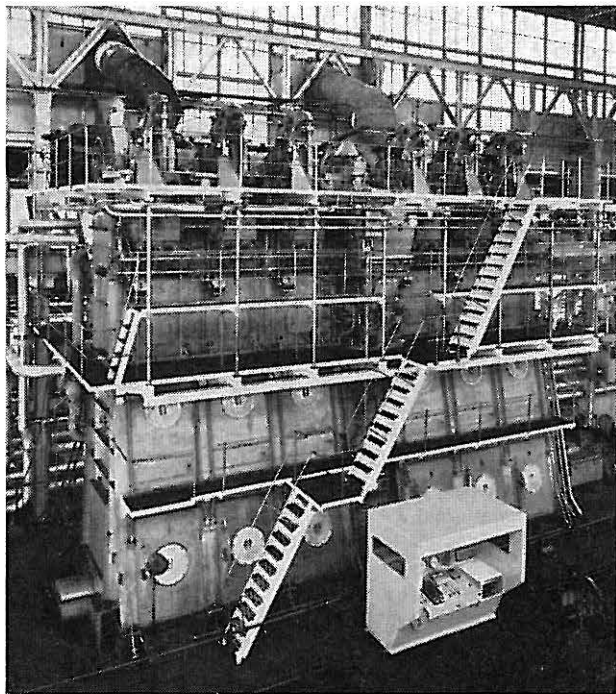
De Heer C. H. Poulus, Chef Algemene Dienst, vertrok op 27 februari voor een bezoek aan Westelijk Nieuw-Guinea.

De Heer A. C. Metzelaar, Chef Vrachtzaken, maakte van 26 februari tot 2 maart een dienstreis naar Marseille.

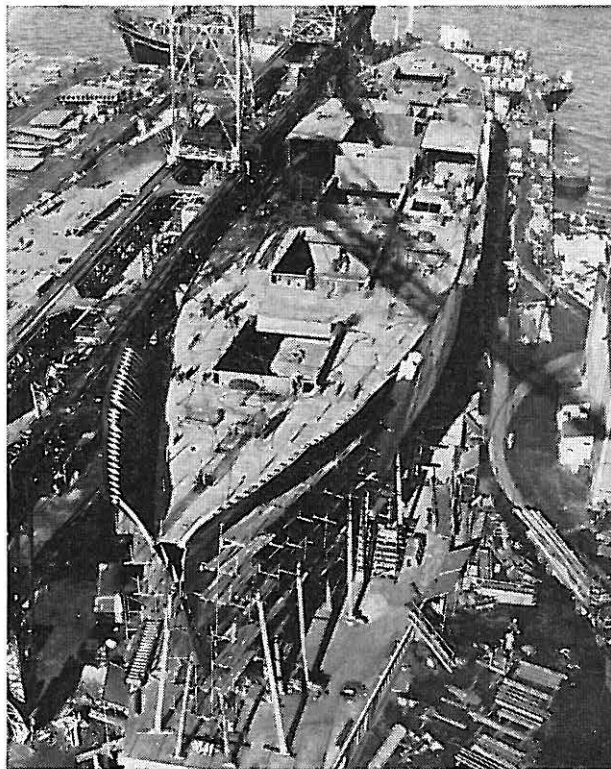
## Excursie naar de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V.

op dinsdag 19 februari

De uitnodiging van de Directie van de K.P.M. en van P. Smit Jr. voor het maken van een excursie naar Rotterdam was, zoals u kunt begrijpen, met vreugde aanvaard. De trein stopte, ondanks het winterweer, op tijd en daar stonden ze dan bij het Feyenoordstation, de 16 „blikjes” met hun begeleider, leraar J. den Arend uit Vlissingen in de Rotterdamse sneeuw. Op een „brul” zette de stoet zich in beweging, op weg naar de werf van P. Smit Jr. Onderweg werd de heer B. Scholte van het K.P.M.-kantoor gepraaid en met de twee burgers voorop kwamen ze bij de poort van de werf aan. Hier voegden zich bij de groep vier a.s. collega's, die in Rotterdam studeren en vanzelfsprekend ook gaarne een dag de schoolbanken ruilden voor een excursie naar een draaiende scheepshoofdmotor. Doorgelaten, arriveerden ze op hun volgende bestemming, de montagehal waar motor no. 757 op de proefstand stond. De jassen werden uitgetrokken en er werden groepjes van zes gevormd. De gids van groep één was de heer J. F. de Bakker, inspecteur K.P.M. Het eerst werd een blauwdruk van de dwarsdoorsnede van de motor bekeken en aan de hand hiervan vertelde de heer De Bakker de bijzonderheden en de werking. Vervolgens namen ze allemaal een dotje poetskatoen en beklommen de motor. Boven gekomen begon de verdere uitleg en barstten de vragen los.



De motor op de proefstand.



Het m.s. „Straat Fraser” in aanbouw.

Bouwnummer 757 wordt de motor van de door de K.P.M. bestelde „Straat Frazer”. Het is een 6 cilinder Smit/B & W scheepsdieselmotor, type 684-VT2BF-180 en heeft een vermogen van 12.100 apk. bij 110 omw/min. De spoellucht werd geleverd door twee Franse turbo's. Men had juist een noodtoestand geïmproviseerd. Eén turbo was vastgezet, de ander draaide. Het vermogen van de machine werd zodoende 3000 apk., indien echter een noodturbo werd ingeschakeld liep het op tot 5000 apk. Per cilinder waren er drie verstuivers. De smeerpunten (zes) van de cilinder werden gesmeerd door een cilindersmeertoe-stel van een nieuw type; men had hier namelijk zes glazen buisjes waarin men een tapse vloeistofkolom zag met erin een koperen kogeltje. De zuigers waren oliegekoeld, wat het mooiste is wat men maar kan hebben.

Rond de motor stond allerlei meetapparatuur opgesteld, alles nauwkeurig registrerend. Want b.v. twee gram brandstofverbruik méér per pk. betekent een verlies van ongeveer 7.000 gulden per jaar.

Opmerkelijk was ook de afzonderlijke manoeuvreertafel van de motor, allerlei meetinstrumenten waren hierin ondergebracht. Ook de telegraaf en een noodstop, zodat in geval van nood een leek de machine kan stoppen door alleen een handle uit te trekken. In de montagehal lagen ook nog verschillende onderdelen en die zijn ze ook nog gaan bekijken. Zo was er een geheel opgebouwde krukas die op 0,03 mm zuiver was.

Ook leerden ze wat de grote zorgen zijn voor de

Maatschappij: de intering van de turbohuizen. De wand van deze huizen is na ongeveer zes jaar op verschillende plaatsen doorgeteerd. En dan te bedenken dat dit nog altijd een 12 mm is. Tegenwoordig is de wanddikte 18 mm.

Door de vorst was er enige vertraging in de bouw van het schip, want bij een vorst van 5 °C mag men niet lassen in verband met kans op broosheidsbreuk.

Na een voortreffelijke lunch kregen de „blikjes” ook nog een rokertje aangeboden. Enkelen voelden zich al Hoofdwtk. en namen een dikke Havana. Alleen Kees kreeg er spijt van en ruilde hem met een zekere meneer van P. Smit Jr. voor twee Phillip Morris sigaretten. 's Middags zouden ze nog les krijgen over de motor. En daarvoor verhuisden ze naar een filmzaal van de bedrijfsschool. Ir. C. Bakker, Onderdirecteur van P. Smit Jr. nam het woord en verontschuldigde zich, hij had namelijk geen goede „leerspeech”. Ofschoon hij

hem driemaal had geschreven, vond hij het niet gaan en gelukkig vond hij een andere oplossing. Een film. En wat voor een film. Alles van de B & W motor werd grondig belicht. Het arbeidsproces, de brandstofpomp en het PV-diagram. Ook kwam tot grote vreugde van een „ex-blik” er nog een wet aan te pas:  $A = PV$ . Iedereen was enthousiast. Heren van P. Smit Jr. dit was magnifiek!

Na nog enkele dankwoorden te hebben angehooord vertrokken de leerling w.t.k.-tjes met studiemateriaal naar het Centraal Station. Hier dronk een enkeling nog een „lekker” kopje koffie met „Rotterdams water” en toen ging het voldaan Vlissingenwaarts. Het was een meesterlijke dag geweest!

Vermeulen - K.P.M.-leerling „De Ruyterschool”  
B.M.-cursus - klasse 2.



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



## Familiegroeten voor zeevarenden

Niettegenstaande het barre winterweer was men op 14 februari van heinde en ver — o.a. uit Zeeland, Friesland en Limburg — naar Hilversum gekomen om een groet aan boord te brengen van onze motorschepen „Schouten” en „Straat Lombok”.

Er heerste in Hotel Gooiland een gezellige stemming na wederzijdse kennismaking, uitwisselen van foto's enz.

Gezagvoerder D. J. Smit en zijn echtgenote maakten als gasten deze opname mede.

Dit programma werd weer verzorgd door Guus Weitzel als gastheer en Teddy Scholten als gastvrouw, terwijl het Cock-tail Trio onder leiding van Ad van der Gein zorgde voor enige „geinige” liedjes.

De Gezagvoerders J. Bennink en G. H. den Hoed hebben de Wereldomroep laten weten, dat het programma aan boord goed is ontvangen. Voorts berichtte ons de vader van Stuurmansleerling R. J. Edelenbosch van de „Straat Lombok” dat men aan boord enthousiast was geweest over het programma en er nog lang over had nageboomd en uit een brief van de ouders van Leerlingwerktuigkundige R. R. W. van Beek van het m.s. „Schouten” lazen wij onder meer het volgende: „De 14e februari was voor ons een echte feestdag en de ontvangst in Hilversum had allure. Hedenmorgen ontvingen wij een brief van onze zoon, waarin deze ons schreef dat de ontvangst perfect was en door de opvarenden zeer enthousiast werd ontvangen...”. Hoewel het geen gewoonte is uit te weiden over het Vlaggeschip-programma, willen wij ditmaal toch iets zeggen over het gesprek dat Guus Weitzel heeft gehad met de gast op het Vlaggeschip, Kapitein W. Koens, oud-Gezagvoerder van de K.J.C.P.L. en sedert 1957 Directeur van het Zeemanshuis aan het Kadijksplein. In dit huis is namelijk een verbouwing gaande, die mogelijk is geworden door een gift van de International Transport Workers Federation (I.T.F.). Reeds is een op prachtige manier verbouwde en gemoderniseerde recreatiezaal tot stand gekomen. Het zal echter nog wel een jaar duren voordat de gehele restauratie zal zijn voltooid. De belangstelling voor het Zeemanshuis is de laatste jaren steeds groter geworden, hetgeen samenhangt met het toenemende aantal Spaanse zeelieden, dat op Nederlandse schepen dienst is gaan doen. Zij vormen dan ook verreweg de meerderheid van de gasten. Het zal zeker de moeite waard zijn te zijner tijd een kijkje te nemen in het „vernieuwde” Zeemanshuis.





## ***Beste foto van de maand***

*3e Werktuigkundige J. R. Beem ontvangt voor zijn foto „rust”heurt, het m.s. „Waikelo” te Durban tijdens D.M.O., de prijs van f 15,— voor de „beste foto van de maand”.*

---

## **STICHTING M. C. KONING STUDIEFONDS**

### *Uit het Jaarverslag over 1962*

Het Bestuur van het M. C. Koning Studiefonds bracht op 8 februari 1963 zijn verslag uit over het jaar 1962. Hieruit blijkt, dat in 1962 een bedrag ad f 23.332,— beschikbaar werd gesteld voor studiebeurzen.

In 1962 hebben drie pupillen van het Studiefonds hun studie met succes beëindigd; wegens onvoldoende studieresultaten werden de beurzen van twee pupillen gestaakt.

Op 1 januari 1963 volgden 28 pupillen hun opleiding met een tegemoetkoming uit het Fonds en wel:

- 8 aan een Universiteit
- 3 aan een Technische Hogeschool

- 1 aan een Zeevaartschool
- 3 aan een Hogere Technische School
- 1 aan een Kweekschool voor Onderwijzers
- 1 aan een Hogere Hotelvakschool
- 2 voor het diploma Heilgymnastiek en Massage
- 1 aan een Huishoudschool
- 1 voor het diploma Jeugdleider

terwijl financiële steun werd verleend bij de aanschaf van leermiddelen, extra lessen of reiskosten aan

5 pupillen, die Mulo-, Middelbaar- of Voorbereidend Hoger Onderwijs volgden en aan

2 pupillen, die Buitengewoon Onderwijs volgden.

## PERSONALIA

### Promoties:

#### K.P.M.

##### Technisch Varend Personeel

Tot 2e Werktuigkundige de 3e Werktuigkundige A. Fortgens (m.i.v. 1-1-63).

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

##### Technisch Varend Personeel

Tot Ass. Werktuigkundige de Llg. Werktuigkundigen: J. Snip (m.i.v. 29-12-62) en H. Ph. Ingwersen (m.i.v. 10-1-63).

*Van harte gelukgewenst.*

### Mutaties gezagvoerders:

#### K.P.M.

H. N. L. Hoomans ex RV naar m.s. „Camphuys”	13-2-63
D. Minnema ex. m.s. „Camphuys” naar m.s. „Roggeveen”	13-2-63
C. Zuidscherwoude ex m.s. „Roggeveen” met RV	15-2-63
P. J. Bruls (1e Stm.) ex m.s. „Sambas” naar m.s. „Batavia” (dd. Gezagv.)	19-2-63
H. Buth ex m.s. „Batavia” naar s.s. „Karsik”	19-2-63
J. C. Schouw ex s.s. „Karsik” met RV	19-2-63

#### H.V.M.

G. H. Groenhof ex m.s. „Hollands Diep” met verlof	12-2-63
P. A. Reuvekamp naar m.s. „Hollands Diep”	12-2-63

### Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

#### K.P.M.

H. E. Kattenbroek (2e Wtk.) ex m.s. „Roggeveen” naar m.s. „Sambas” (dd. Hfd. Wtk.)	26-1-63
J. W. A. Berends (2e Wtk.) ex TTV naar m.s. „Sigli” (dd. Hfd. Wtk.)	2-2-63
J. H. Waldt (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Sambas” met RV	2-2-63
E. de Vries (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Sigli” naar m.s. „Waingapoe” (dd. Hfd. Wtk.)	6-2-63
J. C. S. van Bijsterveld ex m.s. „Waingapoe” naar m.s. „Schouten”	6-2-63
P. A. de Vlieger ex m.s. „Schouten” met RV	18-2-63
W. Best (dd. 2e Wtk.) naar m.s. „Sabang” (dd. Hfd. Wtk.)	19-2-63
A. J. H. J. Rötter (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Sabang” naar m.s. „Siberoet”	19-2-63
S. Dam ex m.s. „Siberoet” met RV	19-2-63
C. J. P. van Lieshout ex RV naar m.s. „Van der Hagen”	22-2-63
J. B. Jens ex m.s. „Van der Hagen” met RV/VP	22-2-63

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

R. Pafels ex m.s. „Congokust” met verlof	24-1-63
J. Moorman (2e Wtk.) naar m.s. „Congokust” (dd. Hfd. Wtk.)	13-2-63

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

### Onze K.P.M. jubilarissen



H. H. Kolkmeier  
Employé  
Amsterdamkantoor  
25 jaar  
1 april 1963



P. W. A. Keller  
Hoofdemployé  
Amsterdamkantoor  
25 jaar  
7 april 1963



B. Claasz Coockson  
Hoofdwerktuigkundige  
25 jaar  
21 april 1963



### Geslaagd voor een hoger diploma :

#### K.P.M.

5e Wtk. J. Pranger	28-1-63	A
5e Wtk. J. Smit	29-1-63	A
3e Stm. H. de Reuver	5-2-63	S II
5e Wtk. P. R. Rongen	5-2-63	A
3e Wtk. A. Fortgens	5-2-63	B
5e Wtk. N. van Buuren	5-2-63	A

3e Wtk. A. A. Loenen	6-2-63	B I
2e Wtk. H. R. Meyjes	15-2-63	C I
4e Wtk. J. Korevaar	21-2-63	B
4e Wtk. W. de Vries	21-2-63	B

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

3e Wtk. H. J. H. Driessen Dubois	20-2-63	B
----------------------------------	---------	---

*Onze gelukwensen met het behaalde succes.*

### Met verlof gegaan :

#### K.P.M.

17-1-63	2e Wtk. G. Reitsma	uit Durban	RV
19-1-63	3e Wtk. A. H. l'Herminez	uit Biak	RV/SV
22-1-63	2e Stm. G. J. Hosmar	uit Singapore	RV/SV
28-1-63	3e Stm. M. Vodegel	uit Mombasa	RV/SV
3-2-63	2e Wtk. J. H. Waldt	uit Singapore	RV
5-2-63	3e Stm. B. W. Smaal	uit Bangkok	RV/SV
7-2-63	1e Stm. J. W. Swaving	uit Beirut	RV
14-2-63	2e Stm. J. P. Goossens	uit Bahrain	RV/SV
14-2-63	3e Wtk. L. W. Nagel	uit Bahrain	RV/SV
16-2-63	5e Wtk. D. J. Meijer	uit Melbourne	RV
26-2-63	1e Stm. P. S. IJsseling	uit Singapore	ontslag op eigen verzoek

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

30-1-63	5e Wtk. M. van der Steen ex s.s. „Westertoren”
31-1-63	Ass. Wtk. J. J. N. Bosschaart ex s.s. „Munttoren”
14-2-63	1e Stm. H. Besanger ex s.s. „Munttoren”

*Een prettig verlof toegewenst.*

### Na verlof vertrokken :

#### K.P.M.

16-1-63	Llg.Wtk. J. Ch. Römer (Triëst) m.s. „Waingapoe”
26-1-63	2e Stm. J. Eikelenboom (Kaaipstad) m.s. „Van Waerwijck”
31-1-63	4e Stm. C. O. Hindriks (Bangkok) m.s. „Houtman”
31-1-63	4e Stm. M. P. Slotboom (Bangkok) m.s. „Houtman”
31-1-63	3e Stm. H. Rath (Singapore) m.s. „Kaloekoe”
6-2-63	3e Wtk. A. J. Koomans (P. Swettenham) m.s. „Sigli”
11-2-63	5e Wtk. N. van Buuren (Bahrain) m.s. „Camphuys”
19-2-63	3e Wtk. R. W. Jansen (Triëst) m.s. „Waikelo”

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

4-2-63	4e Stm. A. F. J. Ducrot (Amsterdam) m.s. „Congokust”
11-2-63	1e Stm. B. J. Hennephof (Calcutta) s.s. „Munttoren”
19-2-63	1e Stm. J. Sjouwke (Rotterdam) m.s. „Senegalkust”

*Goede wacht en behouden vaart.*

### Huwelijken :

#### K.P.M.

3e Wtk. L. J. de Groot en mej. C. H. Baams ddo. 10-1-63 te Schiedam.
3e Stm. J. van Wier en mej. C. M. Taanman ddo. 4-3-63 te Amsterdam.

*Proficiat en „behouden vaart”.*

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

Bennekom, 6-2-63: Sjoukje, dochter van 1e Stm. J. Ozinga en mevrouw U. H. Ozinga-van den Bos.

Den Haag, 8-2-63: Mireille Berendina Adrienne, dochter van de heer Th. C. van Waart (Amsterdamkantoor) en mevrouw J. G. van Waart-Vierkamp.

*Welkom in de „familie”.*

### In memoriam

Gepensioneerd Gezagvoerder C. de Graaf overleed ddo. 10-2-63 te Amsterdam in de leeftijd van 76 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder J. W. Kummer overleed te Driebergen op 21-2-63 in de leeftijd van 69 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder W. B. H. Strubbe overleed te Maarn op 4-3-63 in de leeftijd van 65 jaar.

*Zij rusten in vrede.*