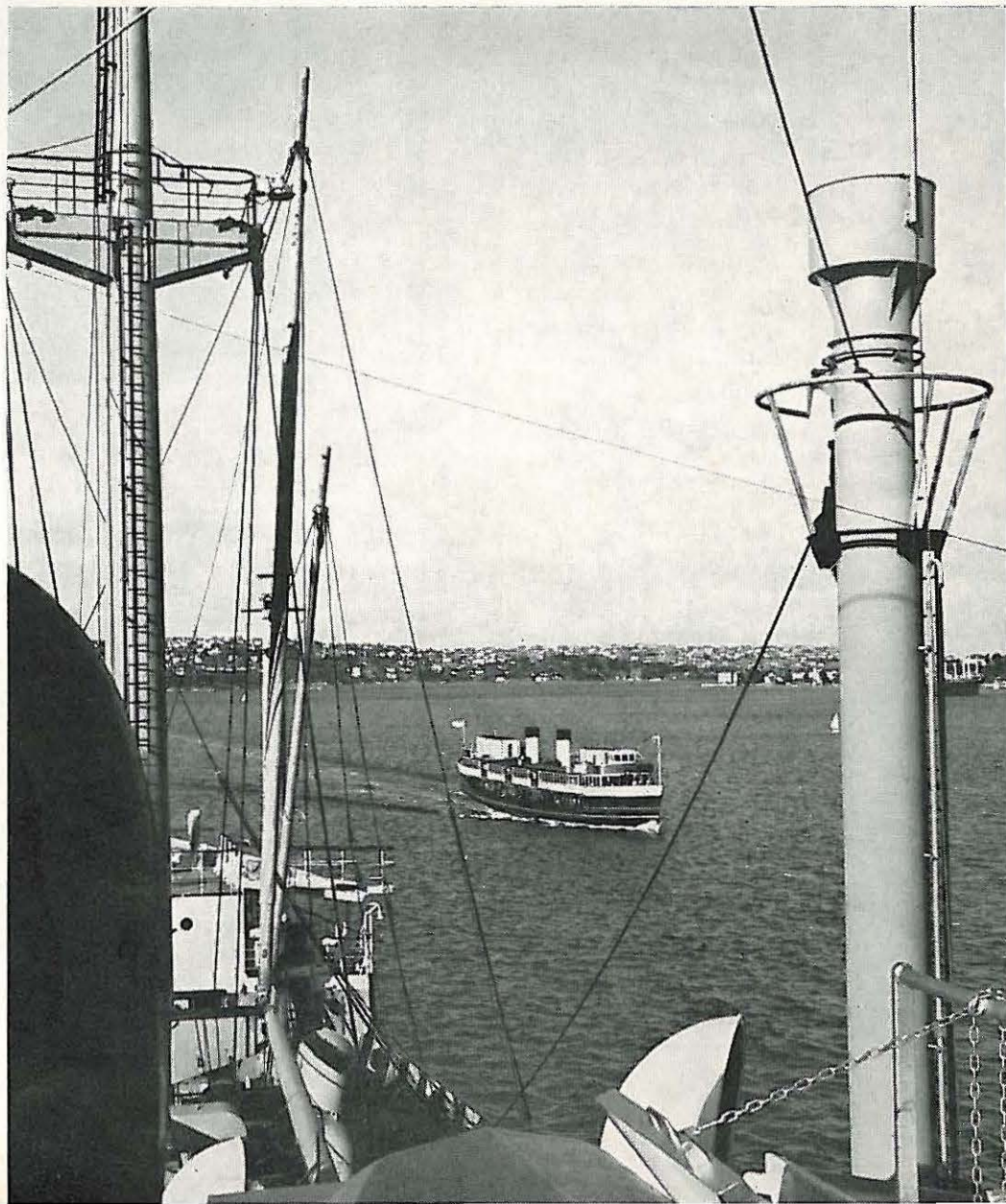
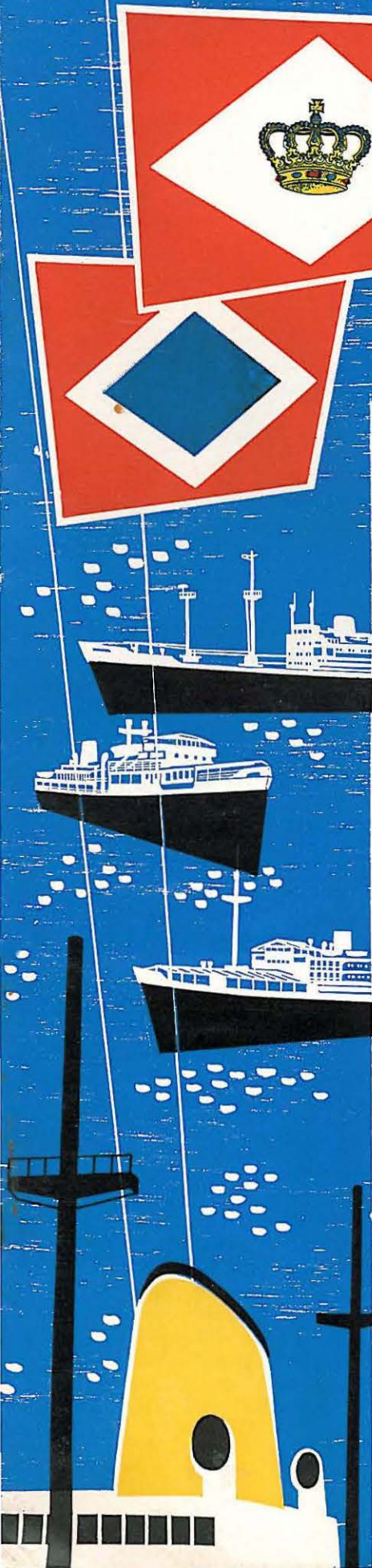


De uitlaat

PERSONEELSORGaan DER



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



**De Redactie
bestaat uit:**

Redacteur:

H. A. de Jong

Redactiecommissie:

G. J. Boom AS/PV

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 A M S T E R D A M

Kopij voor het oktobernum-
mer dient vóór 15 september
a.s. in het bezit van de redactie
te zijn.

Bij de foto op de voorpagina:

5e Werktuigkundige J. L.
Schijsma maakte bij vertrek
Sydney vanaf het m.s. „Straat
Madura” deze opname tijdens
het passeren van de veerboot.



H. K. H. Prinses Irene

vierde op 5 augustus j.l. haar 24e verjaardag.

(Foto: Nat. Fotopersbureau)

VAN DE REDACTIE

Tegen onze verwachting zal „De Uitlaat” dit jaar niet 12 maal, maar 11 maal verschijnen.

De oorzaak hiervan is een samenloop van omstandigheden, waarvan één onderdeel reeds op pagina 2 onopvallend is verwerkt en wel in de opgave van de samenstelling van de redactie.

Mejuffrouw Mr. M. C. Dijkshoorn, die sedert de herverschijning van „De Uitlaat”, in december 1959 als redactrice de samenstelling daarvan heeft verzorgd, heeft zich in verband met haar andere werkzaamheden genoodzaakt gezien deze functie neer te leggen. Als haar opvolger is aangewezen de heer H. A. de Jong van de afdeling Personeelszaken.

Het zal U, lezer, ongetwijfeld bekend zijn, dat de verzorging van een personeelsblad de nodige tijd vergt en de nodige voorzieningen te dien aanzien konden ten opzichte van de nieuwe redacteur, mede met het oog op de vakanties, die in Nederland nu eenmaal altijd in de zomer worden opgenomen, niet op korte termijn worden getroffen. Dit is dan ook de belangrijkste oorzaak waarom moest worden besloten het juli-nummer te doen vervallen.

Wat de toekomst van „De Uitlaat” betreft staat de nieuwe redacteur voor een moeilijke opgave. Hij zal op eigen wijze alle aandacht besteden aan de inhoud van ons blad. Eén van de moeilijkheden is om een

idee te krijgen van de interessen van onze lezers. Daarom doet de redactie een beroep op haar lezers om haar ideeën aan de hand te doen betreffende haar eventuele wensen te dien aanzien en haar mede te voorzien van kopij en foto-materiaal.

U dient daarbij wel te bedenken, dat niet elke foto en elk artikel zal kunnen worden opgenomen, maar de redactie is van mening dat er zich, zowel op de schepen als aan de wal, geregeld omstandigheden voordoen die het vermelden waard zijn, indien zij op een prettige wijze aan het papier worden toevertrouwd. Ook voor Uw kritiek staat de redactie gaarne open, doch alleen indien U daarbij de remedie ter voorkoming van de oorzaak van Uw kritiek kunt vermelden.

De redactie hoopt in de toekomst de medewerking van velen Uwer te krijgen en zal van haar kant alles doen om „De Uitlaat” zoveel mogelijk overeenkomstig Uw wensen uit te voeren.

Ons adres is U bekend, maar wordt hieronder voor alle zekerheid nog eens vermeld:

Redactie „De Uitlaat”
Postbus 714
A m s t e r d a m

K.P.M.-journaal

Donderdag 27 juni werd door de Directie afscheid genomen van de Heer D. G. Dingshoff, Employé van de afdeling TD/Scheepsbouw, die na 38 dienstjaren de Maatschappij met ouderdomspensioen ging verlaten. Als herinnering aan deze lange diensttijd werd hem door onze Directeur, Jhr. S. G. van Weede, een zilveren sigarendoos aangeboden.

Daarna werd in aanwezigheid van het gehele personeel van de beide technische diensten en deputaties van alle andere afdelingen in de Vergaderzaal van Het Scheepvaarthuis het woord gevoerd door Ir. P. Th. Meerdink, Chef van de

afdeling TD/Scheepsbouw. De Heer Meerdink schetste in het kort de levensloop van de Heer Dingshoff, waarbij hij gewag maakte van de enorme hoeveelheid technische tekeningen die door de Heer Dingshoff werden gecatalogiseerd en opgeborgen. „Wellicht een stapel hoger dan het Scheepvaarthuis” naar hij veronderstelde.

De keuze van het afscheidscadeau van het personeel, een fototoestel met paraattas, was mede bepaald door de plannen van de Heer Dingshoff om met zijn echtgenote een reis naar Zuid-Afrika te maken, teneinde een aldaar wonende broer te bezoeken.

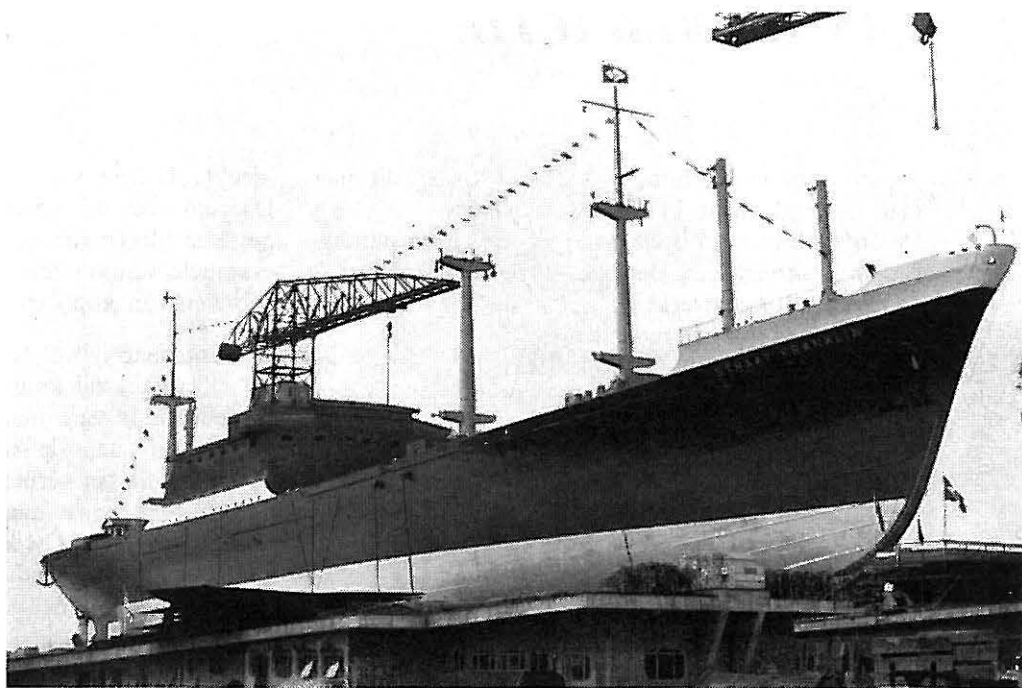
Na het dankwoord van de Heer Dingshoff bleven de aanwezigen, onder wie ook verschillende be-

langstellenden van de K.J.C.P.L. nog geruime tijd in de Vergaderzaal bijeen.

Op 17 juli vertrok het m.s. „Straat Frazer” voor het houden van de technische proeftocht. Tijdens deze proeftocht bleek op de mijlennvaart bij New Biggin, dat de snelheid van het schip geheel aan de verwachtingen voldeed. De resultaten van alle overige technische en nautische proeven waren van dien aard, dat bij de terugtocht op 20 juli kon worden teruggezien op een geslaagde proeftocht.

De heer H. H. W. Groot, chef B.T.D., keerde 13 juli jl. terug van zijn dienstreis naar het Verre Oosten.

Tewaterlating m.s. „Straat Franklin”



Op 18 juli jl. werd bij „Verolme Verenigde Scheepswerven N.V.” te Alblasterdam het m.s. „Straat Franklin” te water gelaten; dat, voor rekening van de K.P.M. gebouwd, bestemd is voor de Combinatie met de K.J.C.P.L.

Na de vlote stapelloop, die door Mevrouw O. ter Braake-Meeter, echtgenote van onze oud-directeur Mr. L. ter Braake werd verricht, begaven de genodigden zich naar de cantine van de werf, waar de Heer C. Verolme, Mevrouw ter Braake bedankte voor haar bereidwilligheid de naamgeving en de tewaterlating van het m.s. „Straat Franklin” te hebben willen verrichten. In zijn speech haalde de Heer Verolme voorts aan, dat het m.s. „Straat Franklin” weliswaar het eerste schip van de K.P.M. is, dat op een van zijn werven wordt gebouwd, doch dat dit niet zijn eerste contact met de K.P.M. is, daar dat reeds van ver voor de oorlog dateert.

Onze directeur, Jhr. S. G. van Weede herinnerde in zijn toespraak aan de geheel eigen plaats die Mevrouw ter Braake in de K.P.M.-gemeenschap in Indonesië heeft ingenomen en uit welke tijd haar vriendschapsbanden dateren met zovele K.P.M.-ers.

Bij aankomst op de werf werden Mevrouw ter Braake bloemen aangeboden door Dorothea Marid Geers.

De Heer ter Braake uitte tenslotte, namens zijn echtgenote, haar grote dank voor de eer, dat zij dit K.P.M.-schip te water mocht laten.

De „Straat Franklin” zal, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, medio december a.s. worden opgeleverd. Hier volgen nog enige bijzonderheden omtrent dit schip:

Tonnage	: 9300 BRT.
Draagvermogen op zomermerk	: ca. 12000 ton.
Lengte over alles	: 156,73 meter
Lengte tussen de loodlijnen	: 142,25 meter
Breedte op spanten	: 20,42 meter
Holte in de zijde	: 12,192 meter
Zomerdiepgang	: 9,44 meter
Draagvermogen bij deze diepgang	: circa 12000 ton à 1016 kg
Hoofdmotor	: „Schelde-Sulzer diesel-motor 6 RD 90” (nieuwste uitvoering)
Vermogen Hoofdmotor	: 12.100 aspk.



foto's: J. A. Vrijhof



K.P.M. Bedrijfsnieuws

Zowel het m.s. „Waikelo” als het m.s. „Waingapoe” (in de MEAS) ondervonden in juni op de kust van Oost-Afrika grote vertragingen tengevolge van congestie en slecht weer.

Het m.s. „Musi” vertrok op 13 juni jl. in charter van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst van Singapore naar Chittagong, alwaar het schip werd ingezet voor tendering van lading uit het Amerikaanse m.s. „Excelsior” (American Export Lines), welk schip tengevolge van een cycloon in Oost Pakistan aan de grond gelopen was.

Het uit de vloot afgevoerde en te Hong Kong liggende s.s. „Karsik” werd verkocht aan de Leecho Steamship Co. S.A. te Hong Kong en aldaar op 25 mei jl. aan de nieuwe eigenaren opgeleverd.

N.T.P.M.-NIEUWS

Scheepsposities

m.s. „Senegalkust”	Port Harcourt ± 25-8-63
m.s. „Congokust”	Amsterdam ± 31-8-63
m.s. „Zuiderkerk”	Rotterdam ± 5-9-63
m.s. „Sloterkerk”	Amsterdam ± 21-8-63
s.s. „Westertoren”	Calcutta ± 12-8-63
s.s. „Munttoren”	Stanlow 17-8-63

H.V.M.-NIEUWS

Scheepsposities

m.s. „Hollands Diep”	ETA. Japan 19-8-63 (dokking)
m.s. „Hollands Duin”	ETA. Japan 22-8-63
m.s. „Hollands Dreef”	ETA. Japan 15-8-63 (dokking)



BRUG OVER DE STRAAT VAN MESSINA?

Droom van jong ingenieur zou dan eindelijk vervuld worden

Beloofd een vaste verbinding tussen Sicilië en Calabrië, de droom van een jong ingenieur, werkelijkheid te worden? Maar helaas leeft deze jonge ingenieur niet meer.

In 1870 maakte hij een project voor een tunnel onder de Straat van Messina, de sterk stromende watermassa, die Calabrië van het eiland Sicilië scheidt. Andere projecten volgden in de loop der jaren. Tot men aan een brug dacht, die belangrijke voordelen zou bieden boven een tunnel van 22 kilometer lengte, welke in de rotsachtige bodem van de straat zou moeten worden uitgehouwen. Het aanleggen van een tunnel was tot nog maar betrekkelijk kort geleden een technisch te moeilijke en kostbare onderneming. Althans zo beschouwde men dat.

Met een brug echter was het eigenlijk hetzelfde. Maar bekwaame constructeurs bouwden bruggen als die over de Forth, over de Hudson bij New York en over de Golden Gate van San Francisco. Voor de Straat van Messina leek nu ook een stalen hangbrug de enig mogelijke oplossing. Het zou dan afgelopen zijn met het getob van de veerbotten, waarop weliswaar hele treinen geladen kunnen worden, alsmede talrijke auto's, maar die desondanks niet in het kader van het moderne verkeer passen.

Reeds in 1882 had een minister in de Italiaanse Kamer een afgevaardigde — wiens plan tot het scheppen van een geregelde veerdienst door hem was afgewezen — minachtend toegeroepen: „Waarom zullen we voor die paar kisten sinaasappelen uit Sicilië zoveel

geld uitgeven?” Nog lang daarna kon men van Calabrië uit het eiland Sicilië slechts bereiken met boten en vaartuigen, waarvoor men lang van tevoren plaats moest bespreken, of die toevallig in die richting voeren. Maar als gevolg van de snelle economische ontwikkeling zowel van Calabrië als van Sicilië in deze eeuw, werd het probleem der oeververbindingen steeds nijpender en het geroep om een brug allengs luider. Een brug zou de dure veerdienst tussen Reggio Calabrië en Messina overbodig maken en grote verkeerstechnische voordelen bieden.

Men heeft jarenlang over die brug gepraat en gedebatteerd. Thans echter schijnt de verwezenlijking van het project dichter bij dan ooit. Er zijn zelfs concurrerende ondernemingen, die wedijveren om de brug te mogen bouwen. Niemand meer of minder dan Krupp interesseert zich ervoor.

Volgens geruchten op Sicilië zou de regering te Rome zelfs al concrete voorstellen hebben gedaan, inclusie enkele condities, bijv. dat de exploitatie van de brug, waarop tolgelden zouden moeten worden geheven, dertig jaar lang aan zijn onderneming wordt toevertrouwd. Hiervoor zou uiteraard een aparte maatschappij opgericht worden. Dezer dagen heeft Hans Krupp, één der kopstukken van het concern, enige tijd te Taormina vertoefd en zijn verblijf is niet ten onrechte in verband gebracht met de bouw van de brug.

Er is evenwel een machtige concurrent. Deze heeft de Italiaanse regering te verstaan gegeven, dat hij geen enkele financiële bijdrage nodig heeft, de brug met eigen middelen wil bouwen en hiertoe reeds een bedrag van enkele honderden miljoenen dollars op Ita-

liaanse banken deponeerde. Het lijkt pure weldadigheid. En het heeft er iets van. Want het Amerikaanse concern, dat zich als Krupps concurrent heeft opgeworpen, de „Steinman-Boyn-ton”, wenst met de bouw van de brug over de Straat van Messina zijn stichter, David Bernard Steinman, te eren, een bouwer van honderden bruggen in de Verenigde Staten (o.a. de Hudson Bridge te New York), wiens droom het is geweest Calabrië en Sicilië te verbinden met een constructie, die een sieraad zou zijn voor het onvergetelijke schone landschap tussen de Scylla en de Charibdis... Het Amerikaanse bedrijf wil de brug en de opritten gratis bouwen, maar toch ook tolgelden heffen.

David Steinman was de zoon van arme emigranten uit Lijfland. Zijn ouders konden hem evenwel voor ingenieur laten studeren. Hij specialiseerde zich in bruggenbouw en grondvestte de „Steinman-Boyn-ton”. Samen met een der ingenieurs daarvan, Lehman genaamd, maakte hij kort voor zijn dood het project voor een stalen hangbrug over de Straat van Messina. Dat was in 1950. Hij diende het bij de Italiaanse regering in, maar deze kon voorlopig geen besluit nemen.

Steinmans brug is een fantastisch bouwwerk uit een centrale boog van 1524 meter lengte en twee arcaden van elk 752 meter. Ze heeft twee verdiepingen, een voor het autoverkeer. De totale lengte zal 3038 m, dus ruim drie kilometer bedragen. De middenboog zal op twee enorme pijlers rusten. Er is berekend, dat als materiaal voor deze constructie o.a. nodig zullen zijn: 567.000 kubieke meter cement, 47.000 ton staaldraad en 75.000 ton staal. De kosten zullen ongeveer 270 miljard lire bedragen of bijna twee miljard gulden. Vijftigduizend werklozen uit Sicilië en Calabrië zullen er gedurende vijf à zes jaar emplooi mee vinden.

De Italiaanse regering aarzelt niettemin het project-Steinman te aanvaarden. Ze moet ook rekening houden met de belangen van de talrijke ontwerpers, die in deze eeuw hun ideeën over de zo hard nodige oeververbinding hebben uitgewerkt. En tevens met de belangen van de Italiaanse industrie.

Men overweegt daarom alsnog een internationale prijsvraag uit te schrijven. Ondertussen wordt er achter de schermen danig aan de touwtjes getrokken. Met dat al, lezen wij in „Ons Zee-vezen”, staat het nog niet vast, dat de brug over de Straat van Messina eens werkelijkheid zal worden...

H.

FAMILIE GROETEN

Voor een opname van het groeten-programma voor het m.s. „Straat Madura” waren wij op donderdag 18 juli jl. naar Hilversum gekomen. Na een gezellige ontvangst en dito lunch in Hotel Gooiland werden wij met een bus naar het nieuwe gebouw van de Wereldomroep gebracht. De aanblik van dit nieuwe gebouw met de prachtige fontein in de tuin — geschenk bij de opening — was de moeite waard.

Het studiozaaltje was heel aardig ingericht; een en ander werkte mede aan een gezellige stemming, welke niet verminderde ondanks het feit dat door een technische storing aan het opname-apparaat de laatste zes groeten niet op de band stonden, zodat deze families hun tekst opnieuw moesten uitspreken. Ondanks dit kleine opont-houd verliep alles echter uitstekend; bovendien liet de jongste telg van de familie Claasz Coockson, Bennie, nu zijn stem horen, terwijl hij de eerste maal verstek liet gaan.

Door vacaties waren enkele families helaas verhinderd. Bij de Wereldomroep was Guus Weitzel met vakantie, daarvoor in de plaats was Hans Kra-



foto: J. H. C. Vermeulen

mer gastheer, terwijl Teddy Scholten als onze gastvrouw fungeerde. Het muzikale gedeelte werd verzorgd door het Orkest Virtuosa onder leiding van Harry de Groot met zang van de Spotlights, gekleed in een symphonie

van cerise-rood en gebroken wit. Alhoewel het weer op de achttiende niet „zomers” genoemd kon worden, werd toch besloten de foto buiten op het terras van Hotel Gooiland te maken.

MOMENTOPNAME

Du sublime au ridicule, il n'y a q'un pas!

Onze woning is gelegen in een mom-kumse buurt waar, figuurlijk gesproken, de cultuur van de gevels druipet. Immers van onze woonstulp naar twee musea, het Concertgebouw of het Cultureel Centrum bij het Vondelpark, met uitzicht op een groen uitgeslagen bronzen Vondel: het is slechts een stap!

In deze vergeestelijkte buurt wonen vele dienaren van de kunst, met een grote of kleine k, eendrachtig samen. Zo kan het gebeuren dat men beroemde solisten uit het Concertgebouwworkest in een kruidenierswinkel tegenkomt. Wie ontsnapt immers aan het proza des levens, zelfs een kunstenaar moet eten!

Van uit ons bovenhuisje zien we neer op een brede verkeersweg, een der drukste verkeersaders van onze geliefde vaderstad. Een file van duizenden auto's en andere vehikels draait als

een film zonder einde aan onze ogen voorbij. In de spitsuren bestormen dichte drommen de beide vluchtheuvels, waar elk ogenblik een tramstel stilhoudt, tenminste als wijzelf niet meegaan, anders gebeurt het meestal dat we een stief kwartiertje moeten wachten! Maar tja, zo is nu eenmaal 's werelds gang!

Op een van die vluchtheuvels dan stond enige dagen geleden een grote „volschlanke” dame van middelbare leeftijd op de tram te wachten. Autoritair was haar houding. Streng het gezicht boven de dure bontmantel, die haar als een zwartglanzende koker omsloot. De koele ogen in het als uit steen gehouwen gezicht schenen me in staat iedereen te doen bevriezen die te dicht in haar nabijheid kwam.

„Is dat nu een mens of een robot?”, vroeg ik me af.

„Zou zij ooit met een tere glimlach

naar een baby hebben gekeken?”

Mededogen met haar naasten of een andere liefde dan voor zichzelf kon men moeilijk bij haar veronderstellen. Opeens schaterde mijn vrouw van het lachen. Ik keek haar verwonderd aan. „Waar lach je toch zo om?” vroeg ik. „Ach”, kwam er met moeite uit, „Zie je die opgetuigde dame daar?” „Wat is daar dan mee? Het lijkt me een nurks vrouwspersoon, waarom ik misschien zou kunnen huilen. Maar lachen?”

„Kijk dan eens wat ze onder haar arm heeft”, schaterde ze weer. En toen zag ik het. De ijzige vrouw klemde met haar linkerarm een engels tijdschrift tegen haar lichaam. En op het bontgekleurde omslag van dat tijdschrift stonden met grote rode letters, die ik zelfs hier op mijn uitkijkpost kon lezen, de woorden „kiss me”!

(Uit: „Banknoten”)

ARENDJE

DE STOEL

door Jan Noordegraaf

Op een goede morgen ontdekt de kapitein vanaf de brug een prachtige ligstoel naast de ankerwinch op het voorschip.

Kennelijk helpt deze de uitkijk op de bak 's avonds en 's nachts wakker te blijven...

De kapitein is dicht bij woedend.

De laatste matroos op uitkijk was een zekere Arendje, die onmiddellijk op het matje wordt geroepen en danig op zijn plicht wordt gewezen, onder bedreiging met gagestraf.

Arendje zegt niet veel terug. Een alibi heeft hij niet bepaald met zo'n levensgrote rieten stoel daar op de bak.

„Ik zal hem weghalen, kapitein,” zegt hij.

De kapitein vindt dat wis en waarachtig geraden ook, en herinnert zich tegenover de derde stuurman een geschiedenis van vroeger, toen er nog in het vooruit werd gewoond.

Een stel Chinezen had eenvoudig een lang touw aan de klepel van de bel gebonden. Ze deden dat touw door de luchtkoker naar het verblijf. Onder het majongen door — je weet wel, dat Chinese spel met een soort dominostenen — trokken ze keurig op tijd aan dat touw... En af en toe praaiden ze gewoon een vuurtje uit, zonder wat te zien.

Maar een ligstoel! Dat is wel de limit!

Als ze opnieuw naar de bak kijken, is de stoel verdwenen.

✱

Enkele dagen later nadert het goede schip Unicum onder loodsaanwijzingen de gebrekkige steiger van Victoria B.C., een aardig stadje aan de gastvrije Canadese westkust.

Het is zondagmiddag en prachtig helder weer.

De steiger staat vol met papa's en mama's en kinderen. Ze wijzen enthousiast naar het Hollandse schip, en volgen met belangstelling haar bewegingen om langs de steiger te komen.

„Red White Blue, papa! What flag?”

„French, son!”

„French, papa? Amsterdam is in France.

„Well... yes... It's in Central Europe anyhow...”

Unicum nadert de pier. Wat te hard, denkt de kapitein; maar wellicht is de loods hier beter bekend.

Dat is weer zo'n leemte in de wet: de loods geeft de bevelen, maar de kapitein blijft ervoor verantwoordelijk!

Arendje staat op de bak, afwachtend starend naar de naderende wal.

„Tros uitgeven!”

De tros glijdt gemakkelijk omlaag. Een bootje zigzagt

ermee naar de wal. Op de steiger rekken de mensen de halzen om beter te kunnen zien.

„Spring aan de wall!”

Dat is moeilijker dan een tros uitgeven.

Een spring is een taai, verend stuk gevlochten staal-draad; weerbarstig en soms vol vuile weerhaakjes. De matrozen weten er weg mee. Weldra ligt het spring ginds om de bolder aan de wal, maar het schip heeft nog teveel vaart.

„Houwe dat spring!”

Ze zwoegen snel kilo's en meters slack naar binnen. Arendje neemt een torn om de bolder en wacht af, klaar om mee te vieren.

„Houwe dat spring!” Dat betekent soepel meevieren, zonder haast, maar niet te traag, anders breekt de staaldraad.

Op de brug kijkt de kapitein bezorgd toe. De snelheid is absoluut te groot. Dat worden brokken...

„Vol achteruit!” roept hij, de loods negerend.

„Full astern!” zegt de loods.

De kapitein slikt een glimlach in. Die vent is te laat! Straks vliegen ze tegen het beton. De machine heeft zijn toeren nog niet gevonden.

„Houwe dat spring!” roept de kapitein.

Arendje's handen geleiden de draad, waar het schip met haar volle massa invalt. Het strak trillende spring vibreert in een lage toon.

„Meevieren! Meevieren!” roept de stuurman achter hem.

Krakend en piepend, slijtend en warm wordend, schuurt het spring met schokjes langs de blank wordende bolder. Het schip wordt in haar vaart afgeremd.

De kapitein op de brug herademt. Hij beseft op dit moment, dat Arendje's vakmanschap tussen hem en een ramp staat. Breekt de draad, dan vliegt het schip tussen al die nietsvermoedende, glimlachende mensen op die gammel likkende pier.

Arendje viert mee, steeds trager. Het zweet staat op zijn voorhoofd en zijn handen bloeden.

Het schip bonst tegen de kade. Snel worstelt Arendje nog enkele tornen om de bolder. Ze liggen stil.

De kapitein zucht verlicht. Geen schade. Geen ongelukken.

Arendje belegt spring en trossen verder op aanwijzing van de stuurman. Hij is opnieuw teruggezakt tot volgzzaam matroos; een van de vele matige mannetjes op de monsterrol.

De loods zwijgt. De kapitein zwijgt. Er is niets gebeurd en dus is alles goed gegaan. All is well, that ends well.

„You sign my papers, captain?” vraagt de loods.

„Allright!”

Het incident is vergeten. Zo is de zeevaart.

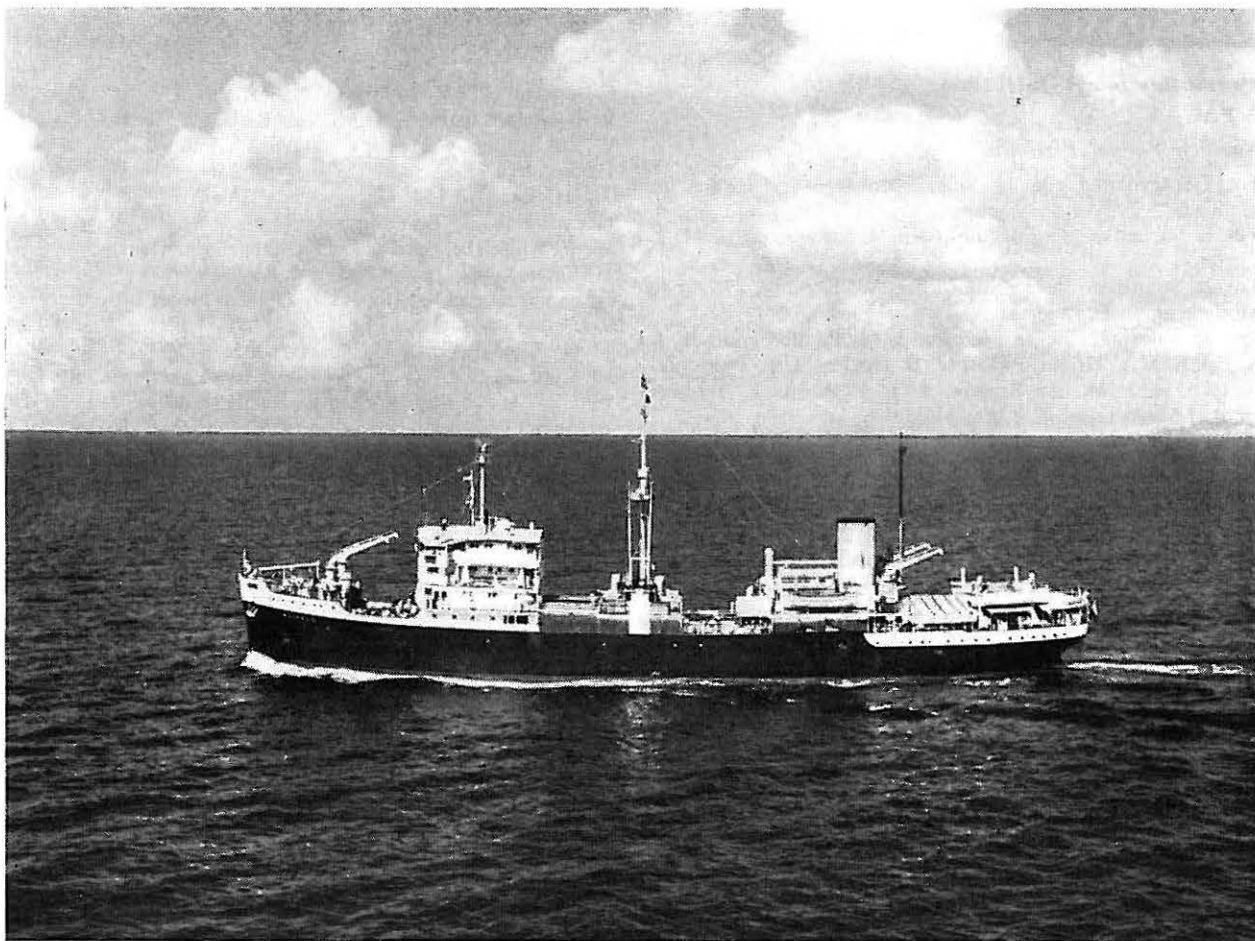
De kapitein neemt zich voor Arendje te bedanken, maar even later komt de agent aan boord, en dat geeft drukte.

„Good afternoon, captain... Goede reis gehad?

Mooi nieuw en exotisch boegbeeld heeft Uw schip.”

„Boegbeeld?”

„Ja, weet U dat niet? De mensen op de kade wilden



Beste foto van de maand

*Deze maand een foto van de 2e Stuurman F. E. Roelofsma aan boord van het m.s. „Waibalong” die met f 15,— is gehonoreerd.
„Het m.s. „Waikelo” in de Golf van Aden, saluerend met de natievlag en met het sein WAY.”*

ook de betekenis al weten. Er hangt een prachtige rieten stoel aan een touw voor de boeg.”

„Een rieten stoel? . . . Wel allemachtig! Laat Arendje hier komen, stuurman!”

Arendje komt. De kapitein koestert zich in zijn eigen zelfbeheersing.

„Bedankt, zeun! Bedankt dat je dat zo netjes hield . . .”

De tranen springen Arendje in de ogen. Zo iets waardeert hij.

Hij mompelt maar wat en loopt weg met een prop in zijn keel.

„Arendje!”

Arendje komt schoorvoetend terug.

„Je hebt twee dagen gagestraf!”

Arendje's mond valt wijd open. Hij begrijpt het niet. „En haal als de bliksem die stoel van de boeg, begrepen?”

Dat begrijpt hij. Hij rent naar voren en snijdt het touw door. De ligstoel plompt in de haven, tot stomme verbazing van de toeschouwers. Voortaan zal Arendje de wacht moeten uitstaan op de bak.

Stoel ophalen en weer laten zakken bij het krieken van de morgen is er niet meer bij. Hij is er gloeiend bij!

Maar de Ouwe is een moordvent. Dat vertelt Arendje aan iedereen. Als hij erbij vertelt, dat hij twee dagen gagestraf heeft gekregen, wordt hij voor de zoveelste maal in zijn leven niet begrepen.

(Uit: De Blauwe Wimpel)

PERSONALIA

Promoties per 1 juli 1963

K.P.M.

Nautisch Varend Personeel

Tot Gezagvoerder: de 1e Stuurlieden D. van Hekken en H. Koch.

Tot 1e Stuurman: de 2e Stuurlieden H. Samson en E. M. J. Corten.

Tot 2e Stuurman: de 3e Stuurlieden W. Kerkhof, G. A. de Munnik en P. L. Meert.

Tot 3e Stuurman: de 4e Stuurlieden M. P. Slotboom, B. J. Kamp, E. J. A. Urban, P. S. Pot, B. Dekker, J. J. Teutscher, E. Icke, H. J. M. den Brinker, A. E. Eckhardt, C. Jolmers en B. Lodder.

Technisch Varend Personeel

Tot Hoofdwerktuigkundige: de 2e Werktuigkundigen M. F. Muller, J. R. Holman en H. van de Ridder (allen m.i.v. 1.1.1963); J. C. v. Dinteren m.i.v. 1.7.1963.

Tot 2e Werktuigkundige: de 3e Werktuigkundigen A. Fortgens, W. Sandburg, P. Bakker en A. M. l'Herminez (allen m.i.v. 1.1.63).

Tot 3e Werktuigkundige: de 4e Werktuigkundigen L. M. Malingré, J. Siebert, G. Perik, O. Kamstra, G. M. van Kuyk, H. P. van Lingen, R. E. Boom, C. A. N. Boers, J. G. F. Beumer, A. P. van der Zanden, J. J. Broen, J. G. Bos, K. Vos, H. H. Smulders, A. A. A. van Onna, L. van Polen, J. Lanting, N. M. Meinsma, H. Nakken en W. C. J. M. Wiggerman.

Tot 4e Werktuigkundige: de 5e Werktuigkundigen P. den Hartigh, J. Jorna, N. van Buuren, L. Mostert, J. Dusselaar, H. C. Ravesteyn, C. Adriaanse, J. Pranger, H. de Weerd, R. V. Orth, P. B. G. M. Wesseling, J. Smit, P. E. Rongen, L. Smit en P. C. Meulman.

N.T.P.M.

Technisch Varend Personeel

Tot 4e Werktuigkundige: de 5e Werktuigkundige H. G. Vegter.

Tot 5e Werktuigkundige: de Ass. Wtk. R. L. J. Luyendijk (m.i.v. 24.11.62).

Hartelijk gelukgewenst

Mutaties gezagvoerders:

K.P.M.

S. J. Krijt ex RV naar m.s. „Van Riebeeck” 8-6-63

B. Land (dd. Gezagv.) m.s. „Van Riebeeck” 1e Stm. 8-6-63

C. Zuidscherwoude ex RV naar m.s. „Van Heemskerck” 30-6-63

Th. H. Rappard (dd. Gezagv.) m.s. „Van Heemskerck” 1e Stm. 30-6-63

W. F. Klute (1e Stm.) m.s. „Kasimbar” dd. Gezagv. 4-7-63

H. Buth ex m.s. „Kasimbar” met RV/Ned. 4-7-63

D. van Hekken (1e Stm.) ex m.s. „Van Noort” naar m.s. „Kaloekoe” 19-7-63

A. N. Kloots ex m.s. „Kaloekoe” met TTV Singapore 19-7-63

W. G. Sont (1e Stm. KV) m.s. „Sambas” dd. Gezagv. 19-7-63

R. E. J. van Dijk (dd. Gezagv.) ex m.s. „Sambas” met RV 19-7-63

Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

K.P.M.

P. A. de Vlieger ex RV naar m.s. „Waingapoe” 9-6-63

E. de Vries (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Waingapoe” naar m.s. „Camphuys” 2e Wtk. 10-6-63

M. F. Muller ex RV naar m.s. „Silindoeng” 18-6-63

Ch. J. Hulst (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Silindoeng” met RV 18-6-63

H. R. Meyjes (2e Wtk.) ex RV naar m.s. „Van Cloon” (dd. Hfd. Wtk.) 30-6-63

J. de Vlas (dd. Hfd. Wtk.) m.s. „Van Cloon” dd. 2e Wtk. 30-6-63

H. Hooyberg (2e Wtk.) ex RV naar m.s. „Waikelo” (dd. Hfd. Wtk.) 2-7-63

J. W. Stortelers (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Waikelo” 3-7-63

N. Bartels ex RV naar m.s. „Waingapoe” 13-7-63

B. van Riessen (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „Sambas” naar m.s. „Kasimbar” 2e Wtk. 17-7-63

J. B. Nolthenius (2e Wtk.) ex m.s. „Kasimbar” naar m.s. „Sambas” (dd. Hfd. Wtk.) 17-7-63

P. A. de Vlieger ex m.s. „Waingapoe” naar m.s. „Van der Hagen” 18-7-63

D. Snip ex m.s. „Van der Hagen” met RV 20-7-63

Alle verlofgangers: een prettig verlof.

Alle herplaatsten: een goede vaart.

Jubileum



Heng Hui Yam
Beambte Singapore
25 years

1st August 1963

The editors herewith offer their congratulations to Mr. Heng Hui Yam.

Gestaagd voor een hoger diploma:

K.P.M.

5e Wtk. H. de Weerd 6-6-63 A

5e Wtk. R. V. Orth 6-6-63 A

2e Stm. D. Plooy 11-6-63 S II

2e Wtk. M. F. Muller 12-6-63 C

2e Wtk. J. R. Holman 17-6-63 C

2e Wtk. H. v. d. Ridder 18-6-63 C

3e Wtk. P. Bakker 18-6-63 B

3e Wtk.

A. M. l'Herminez 25-6-63 B

2e Wtk. B. J. Bouwman 26-6-63 C I

3e Stm. W. L. Reyling 5-7-63 S II

5e Wtk. R. H. K. Everaarts 9-7-63 A

3e Stm. R. de Mes 19-7-63 S II

5e Wtk. P. M. Joha 29-7-63 A

5e Wtk. R. de Best 29-7-63 A

2e Wtk. J. C. van Dinteren 31-7-63 C

N.T.P.M.

Ass. Wtk. R. L. J. Luyendijk 24-11-62 VD

2e Stm. J. Evelaar 11- 6-63 S I

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

Met verlof gegaan :

K.P.M.

8-6-63 5e Wtk. D. M. C. Arden
10-6-63 2e Stm. H. J. van der Wel
17-6-63 1e Stm. R. van der Sar
17-6-63 2e Wtk. Ch. J. Hulst
22-6-63 2e Wtk. J. N. van Wengerden
24-6-63 De Heer W. B. v. Ginneken m/gezin
26-6-63 3e Wtk. A. Verhey
29-6-63 3e Wtk. J. de Vries
30-6-63 1e Stm. K. P. C. A. Gramberg
7-7-63 2e Wtk. H. Broekman
12-7-63 1e Stm. J. J. van de Riet
16-7-63 2e Wtk. G. Veenstra
17-7-63 3e Wtk. O. Kamstra
17-7-63 De Heer W. H. Eendebak met gezin
25-7-63 2e Stm. F. Monteiro
25-7-63 3e Wtk. J. Lourens
25-7-63 4e Wtk. P. S. W. G. Kloosterman

27-7-63 3e Wtk. W. Sangers
27-7-63 2e Stm. W. J. A. van Alebeek
1-8-63 De Heer F. W. Bonsen met gezin

uit Mogadiscio
uit Singapore
uit Bahrain
uit Bahrain
uit Durban
uit Singapore
uit Hong Kong
uit Bangkok
uit Hong Kong
uit Singapore
uit Triëst
uit Aden
uit Bangkok
uit Singapore
uit Sydney
uit Sydney
uit Bangkok

uit Pnom Penh
uit Durban
uit Bahrain

RV
RV/SV
RV
RV/SV
RV/SV
EV
RV/SV
RV/SV
RV
RV
RV
RV
RV/SV
ontslag
op eigen
verzoek
RV/SV
RV/SV
EV

N.T.P.M.

27-6-63 1e Stm. W. Benink
5-7-63 3e Wtk. J. Ch. Jackson
14-7-63 2e Stm. Tj. van Dijk
14-7-63 3e Wtk. A. de Groote

ex m.s. „Congokust”
ex m.s. „Congokust”
ex s.s. „Westertoren”
ex s.s. „Westertoren”

Een prettig verlof toegewenst.

Na verlof vertrokken :

K.P.M.

17-6-63 2e Stm. H. Samson (Bangkok) m.s. „Waiwerang” (dd. 1e Stm.)
23-6-63 2e Wtk. P. Bakker (Hong Kong) m.s. „Van Linschoten”
26-6-63 2e Stm. D. Plooy (Mombasa) m.s. „Waibalong” (dd. 1e Stm.)
3-7-63 1e Stm. H. K. Kruk (Triëst) m.s. „Waikelo”
4-7-63 3e Wtk. A. van den Brink (L. Marques) m.s. „Van der Hagen”
(dd. 2e Wtk.)
4-7-63 4e Stm. F. Boonstra (L. Marques) m.s. „Van der Hagen”
4-7-63 1e Stm. H. de Geest (Singapore) m.s. „Van Linschoten”
6-7-63 5e Wtk. J. Datema (Singapore) m.s. „Siao”
15-7-63 5e Wtk. R. H. K. Everaarts (Bangkok) m.s. „Houtman”
17-7-63 2e Stm. W. L. G. van der Raay (Singapore) m.s. „Sambas”
21-7-63 3e Stm. B. C. Steevensz (Sydney) m.s. „Roggeveen”
22-7-63 3e Stm. W. L. Reyling (Durban) m.s. „Straat Lombok”

N.T.P.M.

20-6-63 3e Wtk. R. A. Kooymans (Rotterdam) m.s. „Congokust”
3-7-63 1e Stm. H. Besanger (Amsterdam) m.s. „Congokust”
8-7-63 2e Stm. J. Evelaar (L. Marques) s.s. „Westertoren”
17-7-63 4e Stm. A. F. J. Ducrot (Amsterdam) m.s. „Senegalkust”
17-7-63 4e Wtk. J. van Sluys (Amsterdam) m.s. „Senegalkust”
17-7-63 5e Wtk. J. Huisman (Amsterdam) m.s. „Senegalkust”

Goede wacht en behouden vaart.

Huwelijken :

K.P.M.

5e Werktuigkundige C. Bel en Mej. J. G. Lippinkhof ddo. 21-6-63 te Enschede.
3e Werktuigkundige A. E. van der Hoff en Mej. D. Brandenburg ddo. 12-7-63 te Baarn.
4e Werktuigkundige P. den Hartigh en Mej. J. Leunis ddo. 12-7-63 te Hoek
5e Werktuigkundige B. Anthonio en Mej. G. Kroese ddo. 26-7-63 te Leek.
Proficiat en „behouden vaart”.

Nieuwe K.P.M.-mertjes :

Singapore, 30-6-63: Nannette, dochter van de Heer J. Pilaar en Mevrouw N. W. Pilaar-Griep.
Gouda, 5-7-63: Maartje Jannigje, dochter van Hoofdwerktuigkundige W. van Dam en Mevrouw W. P. van Dam-Vis.
Enschede, 6-7-63: Johannes Wilhelmus, zoon van 3e Werktuigkundige L. J. N. Willemse en Mevrouw S. A. Willemse-Wessels.
Dordrecht, 10-7-63: Alexander Arie en Hendrik Christiaan, zoons van 2e Stuurman A. C. van Bezoooyen en Mevrouw K. v. Bezoooyen-Wundheiler.
Leeuwarden, 15-7-63: Michael, zoon van 3e Werktuigkundige C. A. N. Boers en Mevrouw P. F. M. Boers-Monkley.
Hilversum, 18-7-63: Nicolette Karin, dochter van 2e Stuurman B. H. Verseput en Mevrouw E. N. Verseput-van der Mark.
Hilversum, 19-7-63: Wilhelmina Francisca, dochter van 2e Werktuigkundige E. G. van Lonkhuysen en Mevrouw H. van Lonkhuysen-Moen.

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

Sneek, 22-6-63: Jan Bauke, zoon van 4e Stuurman B. Buwalda en Mevrouw T. Buwalda-Wiersma.
Welkom in de „familie”.

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Gezagvoerder R. Th. van der Spek overleed ddo. 13-6-63 te Zeist in de leeftijd van 74 jaar.

Gepensioneerd Hoofdemployé E. M. Cordesius overleed ddo. 26-6-63 te Den Haag in de leeftijd van 63 jaar.

Gepensioneerd Hoofdemployé J. Ponssen overleed ddo. 1-7-63 te Zeist in de leeftijd van 70 jaar.

Zij rusten in vrede.