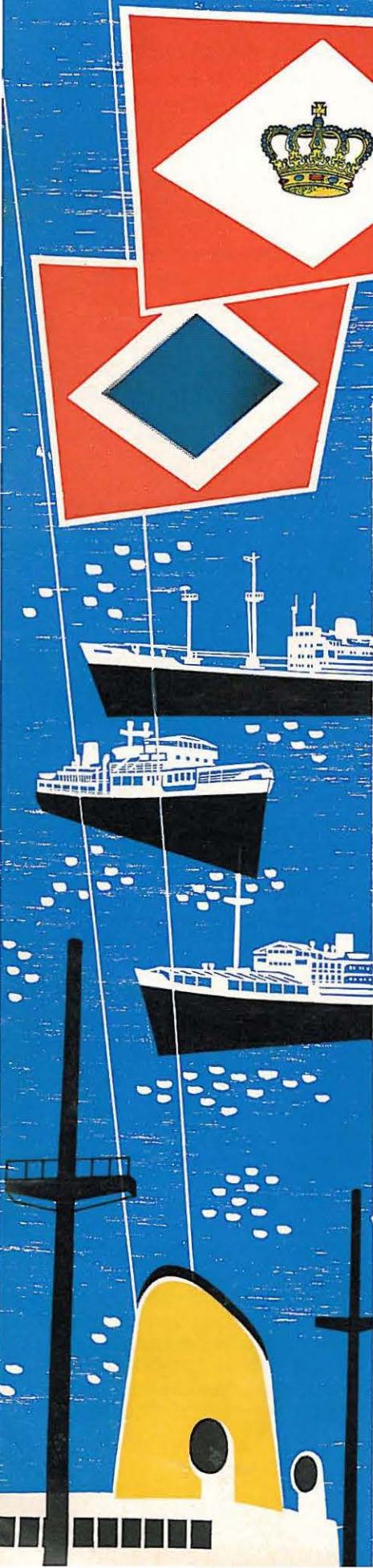
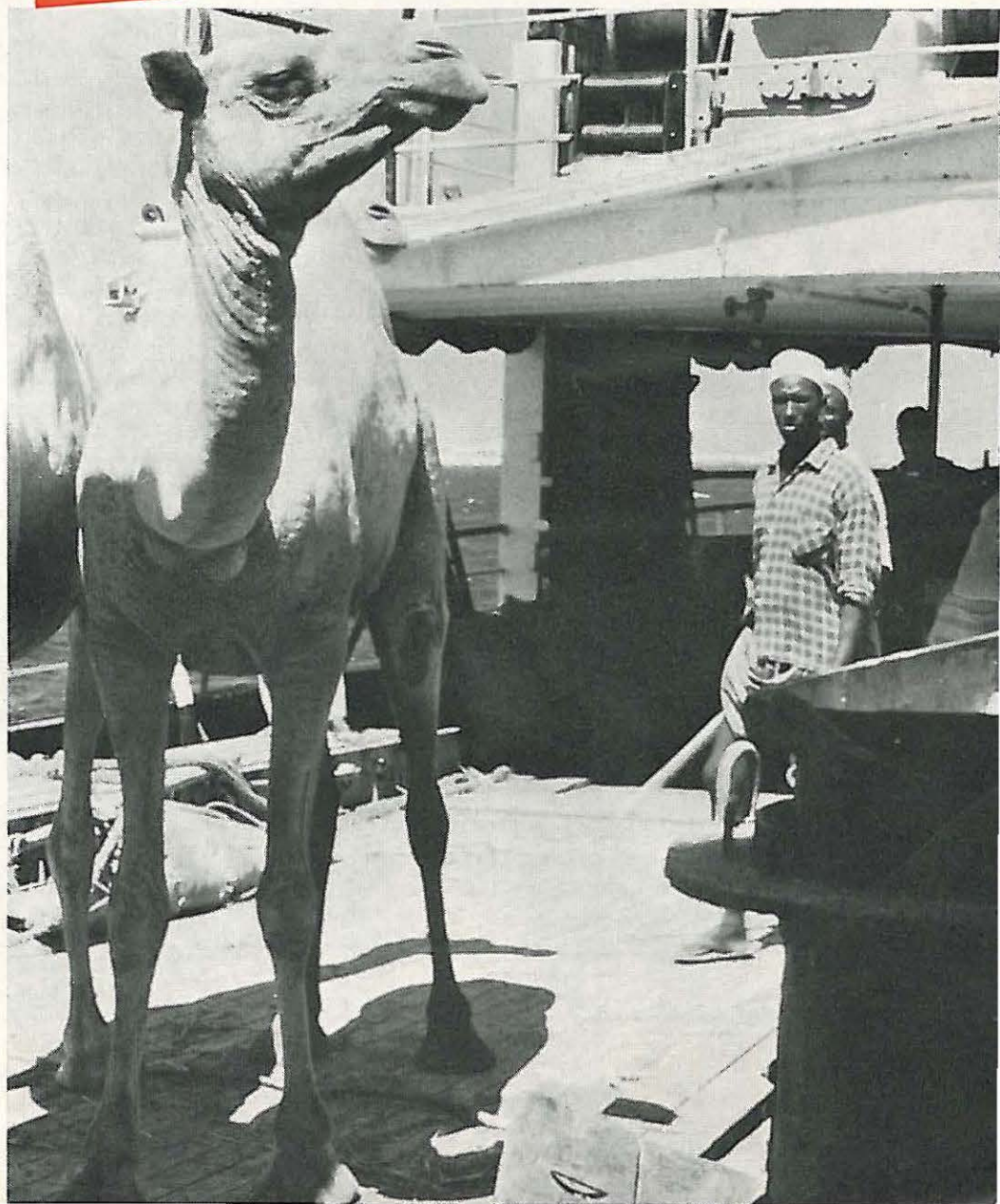


# De witlaat

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 novem-  
bernummer dient vóór 15 oktober  
a.s. in het bezit van de redac-  
tie te zijn.

**Bij de foto op de voorpagina:**

Een opname van de 2e Stuur-  
man F. E. Roelofsma, geno-  
men aan boord van het ms  
„Waibalong”.

## **K.P.M.-journaal**

Eén onzer leerlingen, die de 2-jarige cursus in de Kweekschool voor de Zeevaart heeft gevolgd bleek het beste eindexamen in de B.S.-afdeling van de in Nederland gevestigde Zeevaartscholen te hebben afgelegd.

Het is de 18-jarige W. A. van Erk, die daarvoor van het College Zeemanshoop te Amsterdam als prijs een prisma-kijker kreeg toegekend.

Stuurmansleerling Van Erk kon zijn prijs niet persoonlijk in ontvangst komen nemen, aangezien hij op 4 augustus, geplaatst aan boord van het m.s. „Straat Frazer”, reeds uit Nederland vertrokken was.

Hem wordt gaarne een goede vaart toegewenst.

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

Het m.s. „Waikelo” vertrok eind september in de 24e M.E.A.S. zuidreis van Triëst met 172 stuks vee.

Het m.s. „Schouten” voer in de zuidgaande 24e G.E.A.S.-vaartbeurt extra via Aden, Berbera en Kismayu.

Met m.s. „Kasimbar” bevoer van ultimo juli tot half september het traject Calcutta-Chittagong-Singapore in charter van de American Export Lines.

Zowel het m.s. „Sanana” als het m.s. „Sabang” maakten in september een reis Sihanoukville-Haiphong-Phnom Penh in charter van Vietfracht. Het m.s. „Musi” kreeg in Singapore een volle lading benzine voor Rangoon te laden.

De Singapore—Phnom Penh Service werd in augustus/september bevaren door het m.s. „Kaloekoe”.

In het Rangoon-Malayahavens/Singaporevervoer gaven het m.s. „Keerkring” en het m.s. „Karossa” respectievelijk een en tweemaal een afvaart van Rangoon.

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

*Scheepsposities per oktober 1963*

m.s. „Senegalkust”	Freetown	23-10-1963
m.s. „Congokust”	Freetown	± 22-10-1963
m.s. „Zuiderkerk”	Genua	± 7-10-1963
m.s. „Sloterkerk”	Genua	± 30-10-1963
s.s. „Munttoren”	Buenos Aires	± 17-10-1963
s.s. „Westertoren”	vertrek Amsterdam	± 10-10-1963

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

*Scheepsposities per oktober 1963*

m.s. „Hollands Diep”	ETA Shimonoseki	6-10-1963
m.s. „Hollands Duin”	ETA Yokohama	7-10-1963
m.s. „Hollands Dreef”	ETA Yokohama	2-10-1963

# Jaaroverzicht Commissie Ideeën bus



Gaarne maakt de Commissie van de gelegenheid gebruik U in dit nummer van „De Uitlaat” een kort overzicht te geven van de activiteiten, die in het kader van onze ideeënbus gedurende het afgelopen — eerste — jaar zijn ontplooid.

Hoewel de instelling van de ideeënbus dateert van medio juni 1962, zijn wij van mening, dat een juister beeld wordt verkregen door het verslagjaar van september 1962 tot september 1963 te laten lopen, aangezien de eerste inzending vorig jaar september werd ontvangen.

Gedurende die periode kwamen in totaal 44 inzendingen binnen, waarvan 36 afkomstig waren van ons varend personeel, de overige 8 derhalve van het walpersoneel. Thans zijn 27 inzendingen volledig behandeld.

Van deze 27 inzendingen werden er 8 gehonoreerd, wat neerkomt op bijna 30%. Voor 3 ideeën werd een beloning toegekend van resp. f 35,—, f 40,—, en f 50,—, terwijl voor 5 inzendingen, die niet in de praktijk konden worden toegepast, doch elementen bevatten, die voor een bijzondere waardering in aanmerking kwamen, een aanmoedigingspremie van f 15,— elk werd gegeven.

Het is wellicht interessant U hiernaast enige cijfers te geven, die het Nederlands Instituut voor Efficiëncy

te 's-Gravenhage over de werking van de Ideeënbusen in 140 Nederlandse bedrijven, met een totaal van 495.000 personeelsleden, over het jaar 1961 heeft verzameld.

Ingezonden werden 44.000 ideeën, een inzendpercentage derhalve van circa 9%. Ruim 31% hiervan werd beloond, waarmee een bedrag van bijna f 800.000,— was gemoeid. De landelijk gemiddelde beloning bedroeg f 55,—, de aanmoedigingspremies varieerden van f 5,— tot f 10,—.

Vergelijken wij het resultaat van onze ideeënbus met de uitkomsten van het NIVE-onderzoek, dan kunnen wij stellen, dat de verschillen, op één belangrijk punt na, niet zo groot zijn. Dit ene punt is het inzendpercentage, dat bij ons een stuk lager ligt dan het landelijk gemiddelde. Stellen wij namelijk het aantal potentiële werknemers bij onze Maatschappijen op circa 1000 personen, dan werkt dit, bij een totaal aan inzendingen van 44 in een jaar, uit op rond 4,5% hetgeen de helft is van het landelijk inzendpercentage over 1961. Wij willen dit verslag besluiten met alle inzenders nogmaals dank te zeggen en voorts alle lezers op te wekken hun aandacht aan de ideeënbus te blijven geven. Wellicht dat dan in het volgende verslag een aanmerkelijk hoger inzendpercentage uit de „bus” komt.

---

## IN MEMORIAM

Op 30 augustus 1963 overleed de heer L. J. Bos in de leeftijd van 48 jaar. De crematie heeft op zijn uitdrukkelijk verzoek in alle stilte te Dieren plaatsgevonden.

De heer Bos, die op 18 november 1945 in dienst trad van onze Maatschappij, is werkzaam geweest op de afdeling Personele Zaken van het Hoofdkantoor te Djakarta, op het Agentschap Surabaia, bij de Buitendienst te Tandjong Priok en het Agentschap Buleleng. In oktober 1953 werd hij herplaatsd op de afdeling Personele Zaken te Djakarta en sedert april 1958 te Singapore.

In het bijzonder uit hoofde van zijn werkzaamheden op laatstgenoemde afdeling genoot hij een grote bekendheid bij het gehele personeel. Velen hebben hem leren kennen zoals hij inderdaad ook was, een harde werker, altijd bereid anderen van dienst te zijn.

Een ernstige ziekte die hem tijdens zijn verlof in sep-

tember 1961 overviel, maakte het onmogelijk dat hij wederom naar het Verre Oosten zou kunnen vertrekken. Wel is hij nog enige tijd werkzaam geweest op de afdeling Personeelszaken van het Amsterdam kantoor, maar zijn herstel vorderde slechts langzaam, te langzaam naar zijn eigen idee.

In juli j.l. moest hij wederom in een ziekenhuis worden opgenomen waar hij, hoewel het scheen, dat hij herstellende was, door een onverwachte complicatie op 30 augustus 1963 is overleden.

Onze deelneming gaat uit naar zijn vrouw en kinderen en naaste bloedverwanten. Het is moeilijk om woorden van troost te vinden.

Het moge voor de nabestaanden desondanks een troost zijn te weten dat zijn nagedachtenis door de K.P.M. en allen die hem in en door onze Maatschappij hebben leren kennen in hoge ere zal worden gehouden.

# „De Ruyterschool” 60 jaar

*Er kan gezegd worden, dat deze school een begrip is geworden voor velen, die de Nederlandse Koopvaardijvloot hebben gediend en nog dienen.*

*Wat onze Maatschappij betreft hebben door de jaren heen goede banden bestaan met de jubilerende Zeevaartschool in Vlissingen.*

*Vele van onze Gezagvoerders, Stuurlieden en Scheepswerktuigkundigen — gepensioneerd en actief dienend — hebben ongetwijfeld goede herinneringen aan hun studiejaren in Vlissingen. Speciaal de opleiding destijds van de aanstaande Machinisten was voor onze Maatschappij en de toenmalige J.C.J.L. voor een belangrijk deel geconcentreerd in Vlissingen, waar voor de praktische opleiding door ons een eigen machinistenwerkplaats werd gesticht.*

*Na de tweede wereldoorlog is bij de bouw van de nieuwe „De Ruyterschool” wijziging gekomen in deze structuur en is de gehele opleiding — theoretisch en praktisch gedeelte — onder de vanen van het bestuur van de vereniging „De Ruyterschool” gekomen. Bij de gehouden reünie heeft een groot aantal K.P.M.-ers acte de présence gegeven.*

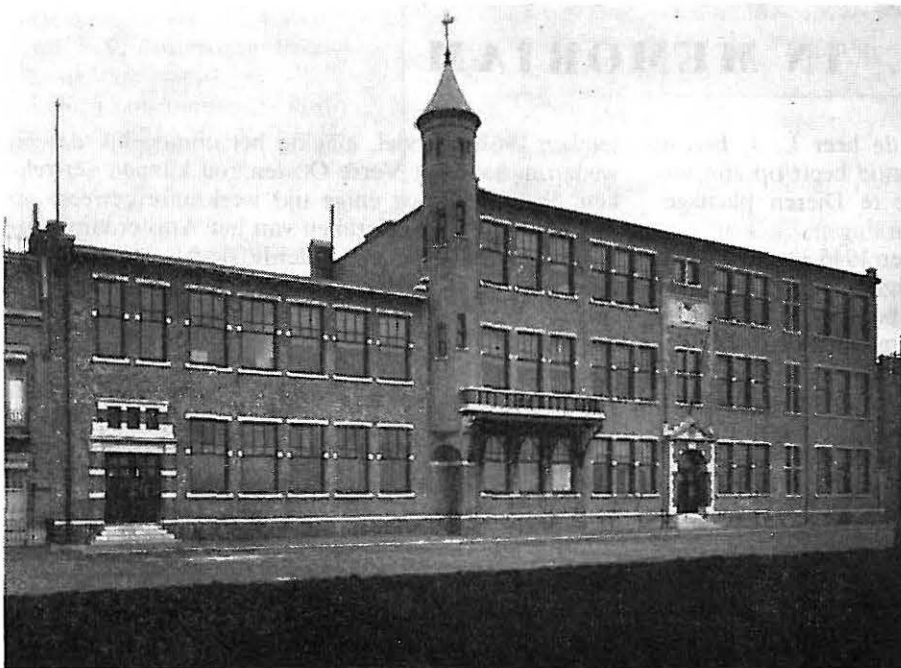
*Eén onzer werktuigkundigen verzocht zelfs telegrafisch vanuit het vaargebied vervroegde aflossing teneinde de feestelijkheden in Vlissingen te kunnen bijwonen. Zijn verzoek kon worden ingewilligd.*

*Voor een (door de Redactie van „de Uitlaat” verkort) verslag van de feestelijkheden geven wij hiernaast gaarne het woord aan de redacteur van de Provinciale Zeeuwse Courant.*

## FEESTENDE OUD-LEERLINGEN VAN ZEEVAARTSCHOOL ZOCHTEN HET WATER WEER OP...

Zelfs om feest te vieren hebben de stuurlieden, werktuigkundigen en marconisten, die op de Vlissingse zeevaartschool hun vak leerden, de zee weer opgezocht. Aanleiding voor een feest was er zeker: de „De Ruyterschool” bestaat welgeteld zestig jaar! Maar dat deze jubileumvierders, die nu toch het grootste deel van hun leven op de zeven wereldzeeën slijten, uitgerend het water opzoeken om te feesten, zal een landrot wellicht niet verwacht hebben. Niettemin deden ze het en het was nog uitbundig geslaagd ook: 568 mannen en vrouwen, allemaal oud-leerlingen met hun dames, voeren pratend, lachend, drinkend en etend met de „Koningin Wilhelmina” van Hoek van Holland naar Vlissingen. Het was op dit schip van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland eerst en vooral een feest van herkenning en herinnering. Oude schoolmakers konden hun enthousiasme nauwelijks de baas als ze elkaar weer zagen, werden weer jongensachtig, schudden elkaar uitvoerig de hand, voegden er nog wat opgewekt schouderkloppen aan toe en beklonken ten slotte met een goed glas de vriendschap weer...

's Ochtends al had de stemming iets van het spontane enthousiasme van een schoolreisje, toen op het Vlissingse station enkele honderden reünisten zich „inscheepten” in een speciale trein. Later zouden er in Middelburg, Goes, Kruijningen, Roosendaal, Dor-



*De „De Ruyterschool” zoals hij was, met links de machinistenwerkplaats van de KPM/JCPL.*

*Het tegenwoordig aanzien van de „De Ruyterschool”.*



drecht en Rotterdam nog vele tientallen bijkomen. Het vroege ochtenduur — om 9.28 uur richtte deze speciale trein in Vlissingen zijn koers op Hoek van Holland — kon de toen al jolige stemming niet temperen.

#### *Handen tekort.*

Inmiddels kwam een man als de heer P. Vijn, oud-directeur van de zeevaartschool, handen tekort, toen hij van achter naar voren door de trein wandelde. Naar ruwe schatting heeft hij anderhalf uur gedaan over dat wandelingetje, omdat al zijn oud-leerlingen hem de hand nog wel eens wilden schudden.

#### *Modeshow*

Aan boord van de „Koningin Wilhelmina”, die tegen twaalfen de steven richtte naar Vlissingen, werden al die herinneringsverhalen bij tijd en wijle onderbroken. Want het tochtje-over-zee mag dan voor deze oud-leerlingen geen bijzonderheid zijn, toch krijgen ze aan boord van hun schepen zelden of nooit gracieus draaiende en schrijdende mannequins voor de brug of in de mess te zien, wat op deze dag wel het geval was.

's Avonds tussen vijf uur en half zes kwam in Vlissingen tijdelijk een einde aan het ophalen van de herinneringen en aan de feestvreugde. Even nog zorgde de harmonie „Ons Genoegen” met een daverend muzikaal welkom voor een hoogtepunt, maar toen gingen men zich gereed maken voor een vergadering en een diner in het Scheldekwartier. Natuurlijk vertegenwoordigde Burgemeester mr. B. Kolff daar het Vlissingse gemeentebestuur. Een eregast was ook de heer Mohammed Nazir, ambassadeur van Indonesië in Zwitserland, die ook oud-leerling van de Vlissingse zeevaartschool is.

#### *Hart verloren.*

Natuurlijk had de heer G. K. Brouwer, directeur van de zeevaartschool, 's avonds tijdens het koud buffet een bijzonder woord van welkom voor de ambassadeur. Ook had hij een verklaring voor het feit, dat aan dit 60-jarig jubileum zoveel aandacht is geschonken: „Nu zijn er nog oud-leerlingen van het eerste cursusjaar en de kans daarop is toch klein bij het 75-jarig bestaan”.

De zeevaart historie van Vlissingen werd door burgemeester mr. B. Kolff onder de loep genomen. Hij kwam tenslotte tot de conclusie, dat vele oud-leerlingen hun hart aan Vlissingen, maar ook in Vlissingen verloren hebben. Dat kon oud-leerling Gerrit („Mimosa”) Blok bevestigen: „Het onderwijs heeft me niet gebracht wat ik er van verwacht had”, bekende hij eerlijk, „maar Vlissingen wel: Ik vond er mijn vrouw”. Niettemin noemde hij de Vlissingse zeevaartschool een voortreffelijk instituut, „maar er zijn twee tekortkomingen; er moet ook nog een cursus voor hospita's en een cursus voor zeevrouwen komen”...

De heer Mohammed Nazir verklaarde gefundeerd, dat het Vlissingse onderwijs inderdaad tot het beste behoort. „Als commandant van de marine en als minister van de scheepvaart in Indonesië, heb ik destijds vele academiën voor zeeofficieren en zeevaartscholen bezocht. Daarom kan ik gemakkelijk vergelijken. En ik moet zeggen, dat het onderwijs aan de Hollandse zeevaartscholen tot het beste behoort”, aldus deze ambassadeur, die 31 jaar geleden in Vlissingen afstudeerde.

Op de muziek van Baby den Toonder en zijn band was het daarna nog geruime tijd gezellig toeven in het Scheldekwartier.





## Om en nabij „Het Scheepvaart- huis”

Wanneer men op de tegenwoordige kaart van Amsterdam een lijn trekt van de Haarlemmersluis af over de Singelgracht naar de Munt en vervolgens door de Nieuwe Doelenstraat naar de Kloveniersburgwal over de Nieuwmarkt en langs de westzijde van de Gelderse-kade tot de Schreierstoren, dan heeft men de grens van Amsterdam anno 1538. De noordzijde van de stad, van laatstgenoemde toren tot het uitgangspunt, werd bespoeld door het zeewater van het IJ.

Een duidelijk beeld van de toenmalige stad, in 1538 geschilderd door Cornelis Antonisz, kan men bewonderen in het museum van de St. Anthoniszpoort (het zgn. Waaggebouw). C. Antonisz was niet alleen kunstschilder maar ook houtgraveur. Er bestaat dan ook van zijn hand een kaart, bestaande uit 12 bladen uit het jaar 1544. Deze houtgravure is iets uitgebreider dan het schilderij; er staan meer schepen op en in de rechter bovenhoek is een beeltenis van de zeegod Neptunus, zittende op een wolk. De oude Neptunus had nog niets van zijn kracht ingeboet, want hij houdt het schild van Amsterdam met één hand staande, terwijl er feitelijk twee leeuwen voor nodig zijn. Met zijn linkerhand houdt hij zijn drietand vast, waaraan een bord hangt met de naam Amsterdam. Neptunus is hier uit zijn element gehaald, maar ik kan mij de gedachtengang van de kunstenaar best voorstellen. Hij wilde Neptunus een goed overzicht geven van de zeehaven en de handelsstad.

Op het schilderij en de gravure kan men dadelijk zien, dat het Scheepvaarthuis, of de plaats waar het zou worden gebouwd, buiten de genoemde grens valt, doch niettemin op historische grond, die er echter toen nog niet was, nl. ten oosten van de Gelderse-kade. Op die plek was een waal of inham van het IJ. Die inham was afgezet met een rij palen met twee ingangen of oorgaten. Hierbinnen lagen schepen in de winter en oefende men scheepsbouw uit. Het was enigszins een voorstadje buiten de verdedigingsmuur.

Men noemde dit gedeelte de Lastage (= laad- of losplaats) en de grens was de lijn Schreierstoren tot de Montelbaanstoren in het noorden tot ongeveer de tegenwoordige Dijkstraat in het zuiden, terwijl de westzijde en de oostkant werden afgesloten door de Gelderse-kade en de Oude Schans.

Schreierstoren en Montelbaanstoren maakten deel uit van de verdedigingswerken. Het waren bastions met de nodige kanonnen, welke de inham moesten beschermen tegen de toenmalige Gelderse en Utrechtse vijanden. Maar wat zij niet konden verhinderen was het aanslibben van de waal of inham.

Het duurde nog ongeveer een halve eeuw voordat deze inham werd gedempt. Drie vergrotingen van de stad gingen hieraan vooraf. De Heren-, Keizers- en Prinsengracht werden respectievelijk uitgemodderd, nadat de Spaanse Factie (Spaansgezinde Bestuurders van de stad) in 1578 Amsterdam werd uitgezet en de banne-

lingen en vluchtelingen en ook zij die tijdens de bezetting van Antwerpen, Brabant en Vlaanderen op de vlucht waren gegaan en naar Amsterdam kwamen. Het lag dus voor de hand dat Amsterdam te klein werd en men aan vergrotingen moest gaan denken. Maar eerst moet de muur worden verplaatst en die was gereed in 1597 volgens de kaart van Pieter Bast. In de Spaanse tijd was de handel gevluht, de haven gesloten en de Lastage platgebrand. Na het uitzetten van de Spaanse Factie herleefde Amsterdam:

„Van deez' tijd zag men alles Leeven  
De welvaard aan den Amstel kleeven.”

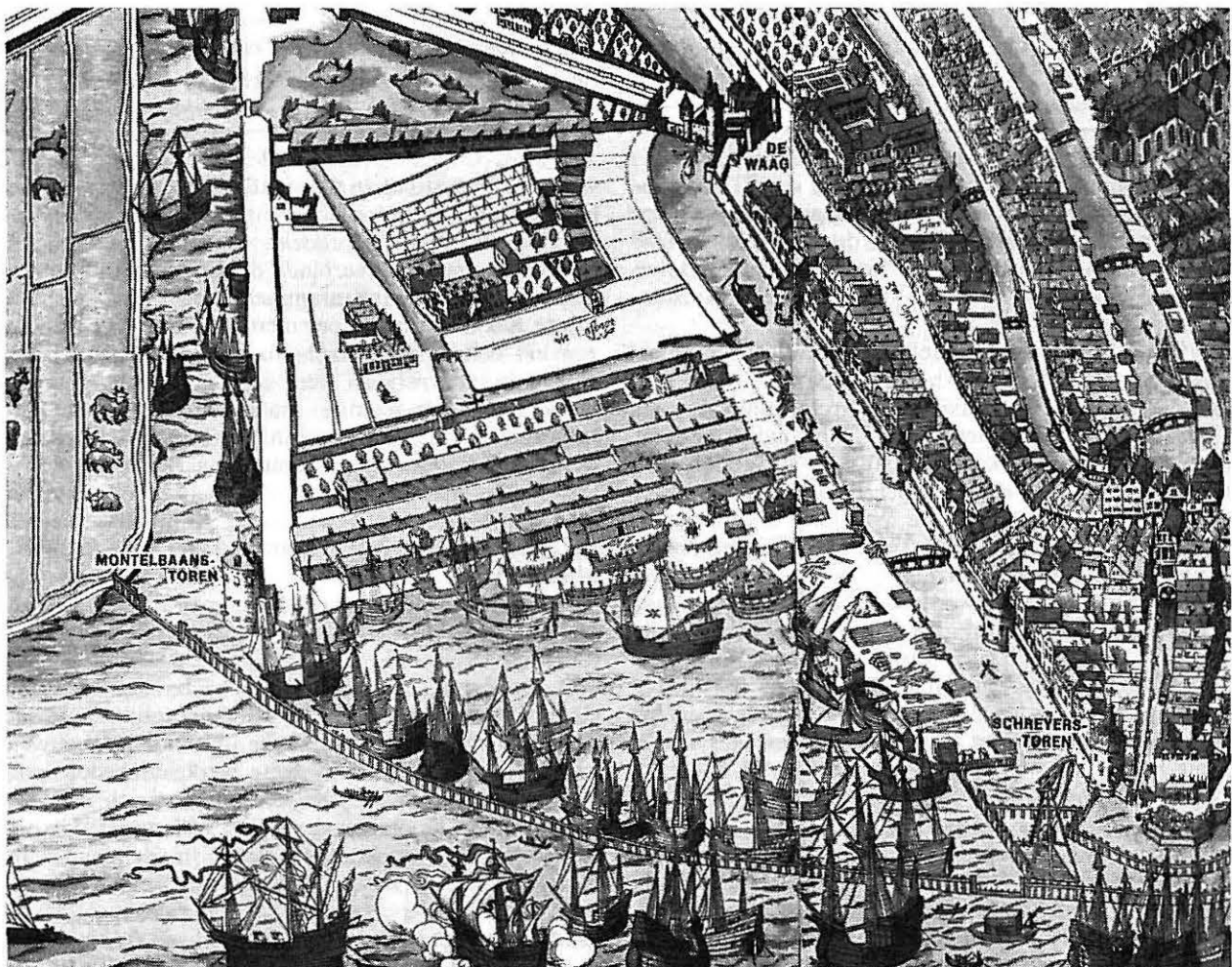
In het jaar 1585 begon men weer aan een vergroting, waar de Lastage een goede gelegenheid toe bood. Dit was de eerste vergroting na de nieuwe bemuring. Zij omvatte de straten en grachten, die gelegen zijn tussen Gelderse kaai en de Oude Schans en van de St. Antonisbreestraat tot de Waal. Zo ontstond Walenburg of het Waaleiland, waarop na ongeveer drie eeuwen het Scheepvaarthuis zou verrijzen. De naam Walenburg hield geen stand, terwijl Rapenburg zijn naam heeft kunnen handhaven. Beide eilanden tezamen vormden de Indische buurt. De straatnamen Foelie-

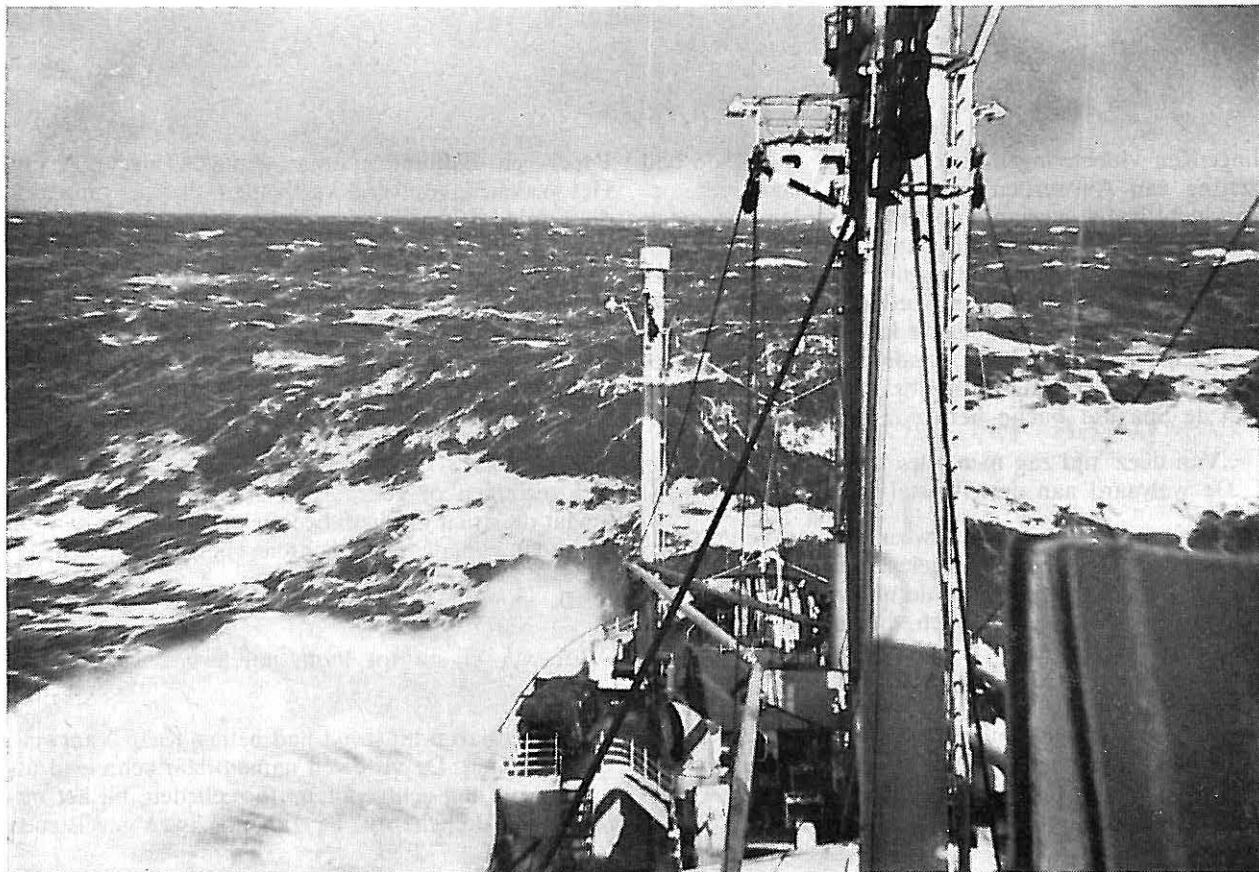
Peper- en Bantammerstraat getuigen hier nog van. Het Waleneiland werd verbonden met de omgeving door middel van vier bruggen, nl. de Kraansluis, de Bantammerbrug, de Kikkerbilsluis en de brug bij de Montelbaanstoren.

De oorsprong van de verschillende namen is als volgt: De Schreierstoren werd gebouwd in het jaar 1482 en is er nog, maar hoe! Vroeger verhief hij zich trots boven zijn omgeving en spoelde zijn voeten in het zee-water van het IJ, bespiedend vanuit zijn trans al wat op het water woelt. Thans is het een dikke dwerg, die niet gezonken of gekrompen is, maar die klein lijkt omdat de straat om hem heen is verhoogd. Ik kan mij de zucht van de oude Schreier best voorstellen:

„Ik stond hier kloek en trouw als wachter aan  
de haven  
En wilt gij nu tot loon, mij levend gaan  
begraven?”

De kaap waarop hij stond had beter „Kaap Vaarwel” kunnen heten. De vrouwen namen daar schreiend afscheid van hun echtgenoten, de zeelieden, bij het uitzelen van de schepen. Er zijn nog twee gevelstenen





## **Beste foto van de maand**

*De premie van f 15,— gaat ditmaal naar 3e Stuurman J. J. Teutscher voor diens opname van het ms „van Waerwijck” in de Australische Bight bij windkracht 10.*

in de toren aangebracht en naderhand in 1927 een gedenkplaat door de „Greenwich Village Historical Society”, met het Engelse opschrift, dat hier 4 april 1609 Henry Hudson wegvoer op het schip „De Halve Maen”. Op die tocht stichtte hij Nieuw Amsterdam, het huidige New York.

In 1956 is een kist met enkele stenen uit de Schreierstoren per K.L.M. naar Chicago vervoerd. Daar kregen die stenen een plaatsje in de grote muur van het Chicago-Tribune krantenpaleis. Zij bevinden zich nu in gezelschap van enkele brokstukken uit andere beroemde gebouwen, o.a. van het Pantheon te Athene, de Notre Dame te Parijs, de Wartburg bij Eisenach, Hamlets Kasteel in Denemarken en de Chinese muur, aldus schreef J. H. Kruizinga.

De Montelbaanstoren werd ongeveer 30 jaar na de Schreierstoren gebouwd. Torens heten gewoonlijk „Jan” (Lange Jan, Jan Rompie etc.) maar deze heet Mallejapik. Dit was niet in de archieven te vinden, schreef Ter Gouw en dan moet men te rade gaan bij de buurtbewoners. Het bleek dat de bewaker malle Japik heette. Hij was de grappemaker van de buurt en niet wel bij het hoofd. Bij zijn dood ging zijn bijnaam over op de toren. Hendrick de Keijser zette er naderhand de spits op.

In de Waal dicht bij de Schreierstoren stond, binnen de palenrij, een kraan voor het inzetten van masten en het laden en lossen van zware stukken. Op die plaats bevindt zich nu de Kraansluis. Een sluis was

van steen en stond in het water; een brug was van hout en werd over het water aangebracht. Torensluis en Hoge Sluis als voorbeeld.

De Bantammerbrug verbindt de Buiten Bantammerstraat en de Binnenbantammerstraat.

Bij de Kikkerbilsluis moet men nu niet direct denken aan het consumptieartikel, maar aan een stuk hout, dat bij de scheepsbouw werd gebruikt. Waar het werd aangebracht weet ik niet, maar het zal wel aan het achterschip nodig geweest zijn. Die houten onderdelen werden opgeslagen in de buurt van die brug.

De wegen op Walenburg of Waalseiland zijn de Buitenkant, de Binnenkant, de Kalkmarkt en de dwarsstraten Buiten-Bantammerstraat en Schippersstraat.

De Prins Hendrikkade had vroeger vijf namen, nl. van de Singelgracht af: de Haringpakkerij, de Texelse Kade, de Houttuinen, de Buitenkant en de IJ-gracht. Met verwerping van de historische namen nu Prins Hendrikkade genoemd. Men kan duidelijk zien, dat de schoonheids-commissie lange tijd voor het bouwen van het Scheepvaarthuis, haar werkzaamheden nog niet was aangevangen. Op de Buitenkant en Binnenkant stonden mooie geveltjes; het is jammer dat die zijn gesloopt en nu citeer ik uit de historische gids van A. E. d'Ailly:

„Aan het Scheepvaarthuis zijn heel wat fraaie koopmanshuizen ten offer gevallen. De amotie dezer



## FAMILIE GROETEN

In een der studio's van de VARA — de Wereldomroep-studio was die dag bezet — werden op donderdag 12 september j.l. groeten opgenomen voor het m.s. „Camphuys”.

Wij hadden 11 families aangeschreven die alle aan de uitnodiging gehoor gaven. Men had veel te vertellen; lange teksten waren gemaakt, want de post komt niet zo regelmatig door.

Als gastvrouw zwaaide Teddy Scholten weer de scepter, terwijl „De Windmolens” o.l.v. Johnny Holshuysen met zang van Annie Palmen voor de muzikale omlijsting zorgden.

Men zegt wel eens dat vrijdag de dertiende ongeluk brengt, doch de 857ste uitzending van dit groetenprogramma op vrijdag 13 september bracht de opvarenden van de „Camphuys” beslist geluk en veel groeten van thuis.



De Wereldomroep ontving het volgend telegram:

„groeten kwamen in Beira uitstekend „door, organisatoren en medewerkers „dank, terwijl Kapitein Hoomans ons seinde als volgt:

„danken U zeer voor familieleden en „ons geboden geslaagde groetenuit- „zending”.

Na deze prettige berichten is verder commentaar overbodig. Als gasten waren aanwezig 1e stuurman J. Ozinga en echtgenote.

huizen-reeksen is echter rijkelijk vergoed door het bouwen van dit voornamelijk kantoorgebouw, aan welks totstandkoming de beste Amsterdamse architecten en beeldhouwers hebben meegewerkt.”

Ten zuiden van het Scheepvaarthuis zijn verscheidene straatnamen met de nodige adjectieven, als: recht krom, kort, lang, oud en nieuw aan te treffen. Tussen de Waalseilandsgracht en de Rechtboomsloot vindt men de Oude Waal en daarmee evenwijdig de Nieuwe Jonkerstraat en de Nieuwe Ridderstraat. Beide straten hebben echter geen jonkheerlijk of ridderlijk aanzien meer.

Dwars op de Oude en Kromme Waal vinden we de Geldersesteeg, de Waalsteeg, de Lastage weg en de Montelbaansteeg, uitlopend op de Rechtboomsloot. Er is overigens nog een boomsloot, maar die is Krom. Voorts zijn er nog de Konings- en Keizersstraat met de adjectieven „kort” en „dwars”.

Ook is er nog een Kleërsloot, maar van waar die naam? Het was vroeger inderdaad een sloot, die naderhand werd gedempt, maar hoe komen die kleren er bij? Van de negotie der „Kleër-verkopers en lap-duyvels”, zoals Melchior Fokkens ze noemde toen hij hun uitstallingen zag.

Vervolgens zijn er nog de Dijkstraat en de Korte Dijkstraat. De Kalkmarkt was de plaats waar de schepen hun lading losten en het is niet zeker of daar wel ooit een markt is geweest.

Het vorenstaande kan geen aanspraak maken op volledigheid, maar ik hoop belangstelling te hebben gewekt voor de omgeving van het „Scheepvaarthuis” bij degenen die hun werk aldaar verrichten.

F. J. van Veen  
gepensioneerd Gezagvoerder der K.P.M.  
Gegevens ontleend aan:  
„Amsterdamsch Vergrootingen” en „Amsterdamsche Straatnamen” van J. ter Gouw. (Deze boekjes zijn niet in de handel geweest.)

<sup>1)</sup> Noot van de Redactie.

Tekst van de gedenkplaat, die in sept. 1927 in de muur van de Schreierstoren aangebracht is.

”From this ancient ”Tower of Tears”, erected 1482 A.D., Henry Hudson set sail April 4th 1609 A.D. on the vessel ”Half Moon” on that voyage of discovery destined to bring him to the Harbor of New-York and the Hudson River. This memorial erected September 1927 by the Greenwich Village Historical Society of New-York City U.S.A. Catherine Parker Clivette, founder, Samilla Jameson Heinzman, sculptor.”

De gedenkplaat bevat verder een afbeelding van „De Halve Maen”, de wapens van Amsterdam en Nieuw-Amsterdam en een portret, dat Hudson moet voorstellen, maar dat niets anders dan fantasie kan zijn, omdat van deze man geen enkele afbeelding bekend is.

In 1948 is er in de muur van de Schreierstoren een gedenksteen, ontworpen door de beeldhouwer W. L. Reyers, aangebracht ter herinnering aan de eerste Nederlandse scheepvaart naar Oost-Indië, 1595-1597.

In 1959, toen de tocht van Hudson 350 jaar tot het verleden behoorde, is er nog een tweede gedenkplaat van deze reis aangebracht; deze is aangeboden door „The Port of New-York Authority.”

## PERSONALIA

### Mutaties gezagvoerders:

#### K.P.M.

H. L. van Damex RV naar m.s. „Silindoeng”	15-8-63
D. J. Smit ex m.s. „Silindoeng” naar m.s. „Straat Lombok”	20-8-63
J. Bennink ex m.s. „Straat Lombok” met RV/OP	24-8-63
W. A. Breebaart ex RV/Austr. naar m.s. „Siaoe”	25-8-63
J. Maan ex m.s. „Siaoe” met RV/Austr.	25-8-63
A. N. Kloots ex TTV S'pore naar m.s. „Kaloekoe”	3-9-63
D. van Hekken ex m.s. „Kaloekoe” met RV	3-9-63
H. P. Steggerda ex RV naar m.s. „van Spilbergen”	4-9-63
J. A. v. d. Broek Humphrey ex m.s. „van Spilbergen” met RV	4-9-63
G. H. den Hoed ex m.s. „Schouten” naar hospitaal/Bahrain	9-9-63
F. E. de Nieuwe (1e Strm) m.s. „Schouten” (dd. Gezagv.)	9-9-63

### Rectificatie Uitlaat September 1963.

Mutaties Gezagvoerders J. de Jong en F. W. Kaptijn konden niet geëffectueerd worden.

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

W. J. Bos ex verlof n/ms. „Zuiderkerk”	5-9-63
W. E. Sonneveldt ex ms. „Zuiderkerk” einde aflostdienst	6-9-63

### Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

#### K.P.M.

H. Weevers ex RV naar m.s. „Karossa”	24-8-63
W. H. van der Poel ex m.s. „Karossa” met RV	24-8-63
P. J. B. Kint (dd. Hfd. Wtk.) ex m.s. „van Neck” met TTV/S'pore	28-8-63
A. Klomp (dd. 2e Wtk.) m.s. „van Neck” (dd. Hfd. Wtk.)	28-8-63
P. J. B. Kint ex TTV naar m.s. „Kasimbar” (dd. Hfd. Wtk.)	9-9-63
P. de Frenne ex m.s. „Kasimbar” naar m.s. „van Neck”	9-9-63
A. Klomp (dd. Hfd. Wtk.) m.s. „van Neck” (dd. 2e Wtk.)	9-9-63
J. Coers ex RV naar m.s. „Schouten”	14-9-63
J. C. S. van Bijsterveld ex m.s. „Schouten” met RV	14-9-63

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

A. A. Egas ex verlof n/ms. „Congokust” td. Hfd. Wtk. J. Moorman ex ms. „Congokust” m/verlof	11-9-63
	12-9-63

*Alle herplaatsten: een goede vaart.*

*Alle verlofgangers: een prettig verlof.*

### Geslaagd voor een hoger diploma: Met verlof gegaan:

#### K.P.M.

3e Wtk. G. W. Mateman	11-9-63 B
5e Wtk. J. G. Meyer	12-9-63 A

#### H.V.M.

3e Stm. E. J. Aalders	10-7-63 S II
-----------------------	--------------

*Onze hartelijke gelukwensen met het behaalde succes.*

### Onze K.P.M.-jubilaris:



Ang Lian Teng  
Hd. Cl. II Singapore  
Technical Department  
25 years

17th October 1963

The editors herewith offer their congratulations to Mr. Ang Lian Teng.

#### K.P.M.

8-8-63	5e Wtk. L. H. Meyer	uit Sydney	RV/SV
17-8-63	2e Wtk. D. J. Lansink	uit Durban	RV/SV
17-8-63	2e Wtk. J. J. van Dillewijn	uit Hong Kong	RV/SV
18-8-63	5e Wtk. H. W. M. Veugeliers	uit Bahrain	RV/SV
21-8-63	4e Stm. W. G. Koper	uit Durban	RV
22-8-63	5e Wtk. H. R. Boddendijk	uit Kuwait	RV/SV
22-8-63	5e Wtk. V. J. Bouwman	uit Hong Kong	RV/SV
22-8-63	5e Wtk. F. A. Brouwer von Gonzenbach	uit Kuwait	RV/SV
29-8-63	2e Wtk. B. van Riessen	uit Chittagong	RV/SV
29-8-63	5e Wtk. L. L. A. Flem	uit Mombasa	RV/SV
29-8-63	5e Wtk. A. Hoogers	uit Mombasa	RV/SV
29-8-63	1e Stm. Th. H. Rappard	uit Monrovia	RV
29-8-63	4e Stm. P. Leenheer	uit Monrovia	RV/SV
31-8-63	5e Wtk. J. C. Stoffels	uit L. Marques	RV/SV
1-9-63	5e Wtk. A. L. Roelse	uit Abadan	RV/SV
1-9-63	2e Wtk. R. K. K. Lie	uit Aden	RV
1-9-63	5e Wtk. E. P. D. R. de Graaff	uit Mombasa	RV/SV
1-9-63	5e Wtk. L. de Nooyer	uit Abadan	RV/SV
2-9-63	3e Stm. P. R. Korsen	uit L. Marques	RV/SV
4-9-63	1e Stm. J. Ozinga	uit Chittagong	RV
5-9-63	2e Stm. J. Bos	uit Auckland	RV/SV
5-9-63	4e Stm. C. G. van der Groef	uit Rangoon	RV
7-9-63	5e Wtk. Q. J. Sas	uit Durban	RV/SV
7-9-63	4e Stm. J. P. Duyn	uit Durban	RV
7-9-63	5e Wtk. J. Kommers	uit Suez/Cairo	RV/SV
10-9-63	3e Stm. M. G. M. E. van Loon	uit Bahrain	RV/SV
11-9-63	3e Wtk. H. Nakken	uit Bangkok	RV/SV
15-9-63	5e Wtk. J. M. Ernst	uit Kuwait	RV/SV



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

24-8-63 3e Wtk. H. J. H. Driessen Dubois ex m.s. „Slotkerk”

**H.V.M.**

13-9-63 2e Wtk. J. M. Vrolijk ex m.s. „Hollands Dreef” RV  
*Een prettig verlof toegewent.*

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

20-8-63 5e Wtk. K. J. Veldman (Hongkong) m.s. „Van Neck”.  
 26-8-63 Llg. Wtk. E. H. Schiffer (Monrovia) m.s. „Van Heemskerck”.  
 26-8-63 3e Stm. H. A. R. Fleischeuer (Aden) m.s. „Waingapoe”.  
 26-8-63 1e Stm. R. L. Hessel (Monrovia) m.s. „Van Heemskerck”.  
 29-8-63 Llg. Wtk. N. van Harten (Lourenco Marques) m.s. „Straat Frazer”.  
 29-8-63 Llg. Stm. P. Bootsman (Durban) m.s. „Van Linschoten”.  
 29-8-63 Llg. Stm. N. D. Tibout (Durban) m.s. „Van Linschoten”.  
 31-8-63 Llg. Wtk. S. Bottema (Bahrain) m.s. „Van Riebeeck”.  
 31-8-63 Llg. Wtk. J. H. Brouwer (Bahrain) m.s. „Van Riebeeck”.  
 1-9-63 Llg. Wtk. H. J. E. Peeters (Lourenco Marques) m.s. „Van Linschoten”.  
 2-9-63 Llg. Wtk. J. H. Buiteman (Singapore) m.s. „Roggeveen”.  
 2-9-63 Llg. Stm. G. Mulder (Singapore) m.s. „Roggeveen”.  
 2-9-63 Llg. Stm. A. M. v. d. Hout (Durban) m.s. „Van Spilbergen”.  
 2-9-63 Llg. Stm. J. M. Hoes (Durban) m.s. „Van Spilbergen”.  
 2-9-63 Llg. Stm. Ph. J. de Koning-Gans (Singapore) m.s. „Roggeveen”.  
 5-9-63 Llg. Wtk. A. B. Kupers (Singapore) m.s. „Van Neck”.  
 5-9-63 Llg. Wtk. L. J. Botzen (Singapore) m.s. „Van Neck”.  
 10-9-63 2e Stm. C. A. Koops (Singapore) m.s. „Roggeveen”.  
 11-9-63 De heer F. W. Bensen & gezin (Bahrain).  
 11-9-63 Llg. Wtk. A. J. A. M. v. d. Bogaard (Kuwait) m.s. „Schouten”.  
 11-9-63 Llg. Wtk. W. A. G. Verhulst (Kuwait) m.s. „Schouten”.  
 11-9-63 Llg. Stm. P. L. A. Lucas (Kuwait) m.s. „Schouten”.  
 11-9-63 Llg. Stm. H. v. d. Sanden (Kuwait) m.s. „Schouten”.  
 12-9-63 Llg. Wtk. F. Dalm (Lourenco Marques) m.s. „Camphuys”.  
 12-9-63 Llg. Wtk. H. A. C. Hauer (Lourenco Marques) m.s. „Camphuys”.  
 12-9-63 Llg. Wtk. A. J. van Klaveren (Cape Town) m.s. „Straat Madura”.  
 12-9-63 Llg. Stm. F. Bijker (Cape Town) m.s. „Straat Madura”.  
 12-9-63 Llg. Stm. H. J. J. Clasié (Cape Town) m.s. „Straat Madura”.  
 16-9-63 2e Wtk. G. Veenstra (Durban) m.s. „Camphuys”.  
 16-9-63 4e Stm. G. A. Smit (Mombasa) m.s. „Van Riebeeck”.  
 16-9-63 Llg. Wtk. H. O. Voorma (Mombasa) m.s. „Waingapoe”.  
 16-9-63 1e Stm. R. van der Sar (Mombasa) m.s. „Waingapoe”.  
 16-9-63 1e Stm. J. J. Maaskant (Mombasa) m.s. „Van Riebeeck” (met echtge-  
note).  
 18-9-63 Llg. Wtk. K. P. H. Pender (Triëst) m.s. „Waikelo”.  
 18-9-63 Llg. Wtk. F. A. Spoor (Singapore) m.s. „Sinabang”.  
 20-9-63 Llg. Wtk. F. Oosterhoff (Mombasa) m.s. „Van Spilbergen”.  
 20-9-63 Llg. Wtk. F. Knoop (Mombasa) m.s. „Van Spilbergen”.  
 22-9-63 Llg. Wtk. H. Vermeulen (Singapore) m.s. „Van Linschoten”.  
 23-9-63 Llg. Wtk. R. H. van Dapperen (Bangkok) m.s. „Siaoe”.  
 25-9-63 3e Wtk. G. W. Mateman (Abadan) m.s. „Schouten”.  
 26-9-63 Llg. Stm. C. N. Hoppenbrouwer (Lourenco Marques) m.s. „Van  
Heemskerck”.  
 26-9-63 Llg. Stm. J. A. J. P. van Riet (Lourenco Marques) m.s. „Van Heems-  
kerck”.

**Na verlof geplaatst:****N.T.P.M.**

21-8-63 1e Stm. W. Benink (Amsterdam) m.s. „Slotkerk”.  
*Goede wacht en behouden vaart.*

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

De Heer M. van der Graaf (Amsterdam-kantoor) en Mej. L. H. C. Uytterlinde, ddo. 4-9-63 te Zoetermeer.

Mejuffrouw H. J. A. van Beek (Amsterdam-kantoor) en de Heer H. W. van den Oordt, ddo. 12-9-63 te Amsterdam.

*Proficiat en „behouden vaart”.*

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

Winschoten, 22-8-63: Hermannes Johannes Henderikes, zoon van 3e stuurman H. Rath en Mevrouw J. M. H. Rath-Spijk.

Singapore, 29-8-63: Robert Gerard Alouis, zoon van 2e Werktuigkundige P. J. B. Kint en Mevrouw M. L. Kintvan Ooteghem.

Singapore, 31-8-63: Veneeta Nancy Maria, dochter van 2e Stuurman C. H. P. te Lintelo en Mevrouw N. C. C. te Lintelo-Rodrigues.

Singapore, 6-9-63: Winifred, dochter van de heer J. J. M. Lensing en Mevrouw Y. E. Lensing-Boddé.

St. Leonards (Sydney), 10-9-63: Robert Peter, zoon van 2e Stuurman R. B. Schabracq en Mevrouw J. J. Schabracqvan Reenen.

*Welkom in de „familie”*

**IN MEMORIAM**

Gepensioneerd Employé U. Coldenhoff overleed ddo. 25-8-63 te Zwolle, in de leeftijd van 73 jaar.

Op 12-9-1963 overleed in het hospitaal te Odda (Noorwegen) de Heer W. H. van Dam, in leven aflos olieman der Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij.

Zij die hem van nabij hebben medegemaakt hebben hem leren kennen als een zeer gewaardeerde kracht, waarmee het prettig was samen te werken.

*Zij rusten in vrede*