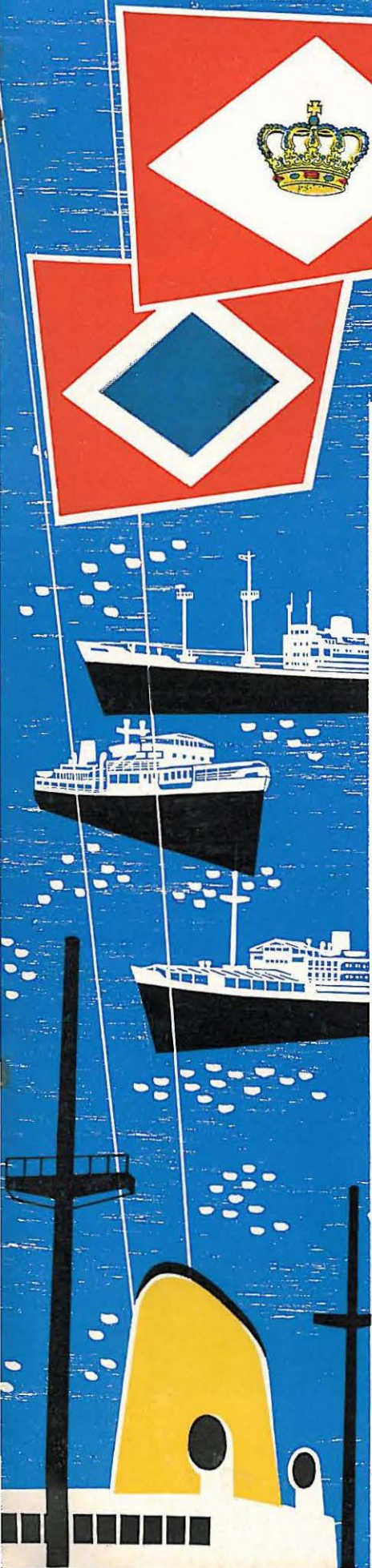


De uitlaat

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 januarinum-
mer dient vóór 15 december
a.s. in het bezit van de redac-
tie te zijn.

Bij de foto op de voorpagina:

Australische schapen, veel-
ding aan boord m.s. „Straat
Madura”.

Opname van de 5e Werktuig-
kundige J. L. Schijfsma.

K.P.M.-journaal

Op 16 oktober j.l. is onze Directeur, Jhr. S. G. van Weede, via Bangkok naar Djakarta vertrokken. Hij wordt vergezeld door de Heer J. A. van den Broek Humphrey. In Bangkok zullen beide Heren de Managing Director K.P.M. (Far East) Ltd., de Heer Hut, ontmoeten en daarna gedrieën naar Djakarta doorreizen.

De Heer van den Broek Humphrey zal in Djakarta achterblijven en enige tijd aldaar als Owners' Representative optreden.

Zojuist vernemen wij dat de m.s. „Houtman” en „Sibigo” betrokken zouden zijn geweest bij het bezoek van onze Koninklijke Familie aan Thailand. Wij hopen in ons volgend nummer een verslag hiervoor te kunnen publiceren.

K.P.M. Bedrijfsnieuws

Het m.s. „Waingapoe” ging na afloop van de 23e vaarbeurt in de M.E.A.S. (begin november) te Triëst repareren, terwijl de „Waikelo” na afloop van de 24e M.E.A.S. reis (eind november/begin december) eveneens te Triëst in reparatie zal gaan.

De oktober-afvaart van Calcutta in de Bay of Bengal—South China Sea Service werd gegeven door het m.s. „Kasimbar”. Het m.s. „Keerkring” maakte een charterreis Haiphong—Rangoon met een lading cement.

Het m.s. „Karossa” en het m.s. „Musi” vonden gedurende de maand oktober regelmatig emplooi op het traject Rangoon—Malaya havens/Singapore.

De Singapore—Timor Dilly Service werd door 2 coasters bevaren (m.s. „Landak”; m.s. „Letong”).

De Penang Coaster Dienst wordt ingaande 1 oktober bevaren door de m.s. „Sungei Bila” en „Sungei Panai”.

De „Sungei Asahan” werd ingezet op de rubbertrade tussen Zuid-Oost Thailand-havens en Singapore.

N.T.P.M.-NIEUWS

Scheepsposities per november 1963

m.s. „Senegalkust” Freetown	± 24-11-1963
m.s. „Congokust” Bordeaux	± 25-11-1963
m.s. „Zuiderkerk” Townsville	± 23-11-1963
m.s. „Sloterkerk” Amsterdam	± 17-11-1963
s.s. „Munttoren” Curaçao	± 6-11-1963
s.s. „Westertoren” Rotterdam	± 7-11-1963

H.V.M.-NIEUWS

Scheepsposities per november 1963

m.s. „Hollands Diep” ETD Sydney	2-11-1963
m.s. „Hollands Duin” ETA Geelong	± 6-11-1963
m.s. „Hollands Dreef” ETA Durban	± 4-11-1963

Paketboot Harwich-Hellevoetsluis

legde de basis
voor de
rechtstreekse
bootdienst
op Engeland

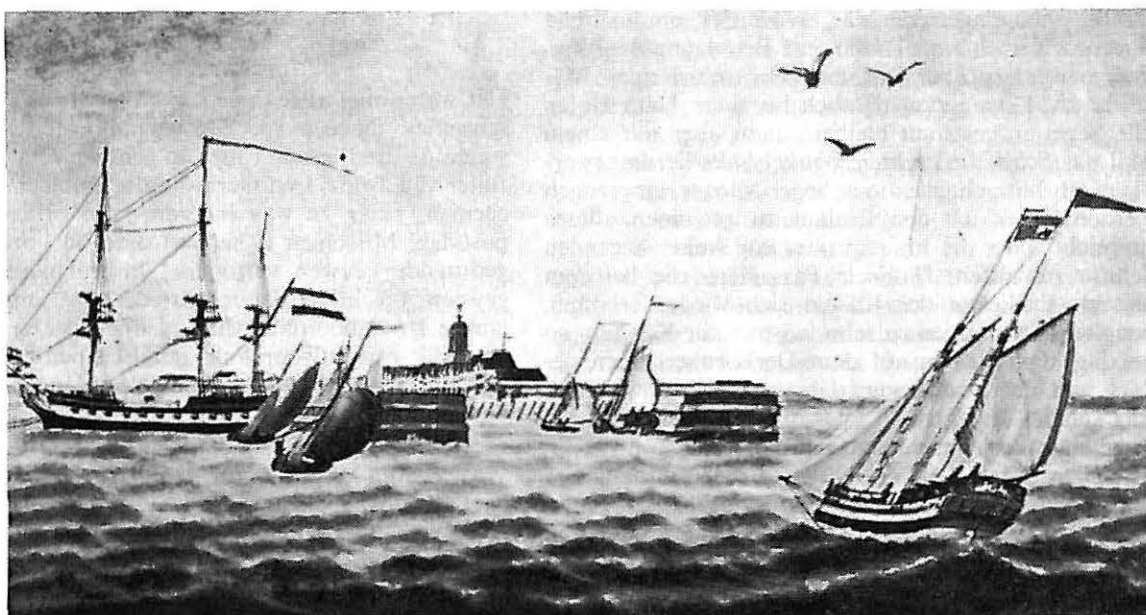
De rechtstreekse bootdienst tussen Nederland en Engeland heeft zijn ontstaan te danken aan de post. Tot het midden der 17de eeuw liepen de brieven over Antwerpen naar Oostende, een situatie waaraan verschillende postmeesters in ons land een eind hebben trachten te maken. Zij handelden als particuliere ondernemers en werden daarbij gesteund door de steden Rotterdam en Amsterdam, die elkaar fel beconcurrerden. Dat een algemeen belang vroeger op een dergelijke manier behandeld werd komt ons vreemd voor en nog zonderlinger schijnt het ons toe, dat afgezanten van de stad Amsterdam in 1668 een definitief tractaat met de Britse Postmeester-Generaal wisten te sluiten, dat voortaan voor het gehele postvervoer van en naar Holland gold. Daartoe had men natuurlijk een concessie moeten doen en die bestond hierin, dat de pakketdienst zelf aan de Engelsen zou worden overgelaten! En aldus is het eeuwenlang gebleven.

Amsterdam noch Rotterdam konden echter dienen als Nederlandse vertrekhaven, want met tijstoppen of bij tegenwind zou het veel te lang hebben geduurd eer men in zee geraakte. Daarom was Hellevoetsluis ge-

kozen en tot in de 19de eeuw werden post, reizigers en goederen te paard en per wagen naar deze oude marinebasis gebracht, die dan ook een grote mate van vertier gekend heeft.

De bootdienst was goed geregeld en had tweemaal per week een afvaart. Deze frequentie is tot de tijd van de stoomvaart in de 19de eeuw gehandhaafd. Het interesseert ons natuurlijk te weten, hoe men in de zeiltijd met de pakketboot naar Engeland reisde en hierop is wel een antwoord te geven omdat in dagboeken, en reisverhalen tal van bijzonderheden te vinden zijn. Het interesseert ons natuurlijk te weten, hoe men in de zeiltijd met de pakketboot naar Engeland reisde en hierop is wel een antwoord te geven omdat in dagboeken, en reisverhalen tal van bijzonderheden te vinden zijn. Het interesseert ons natuurlijk te weten, hoe men in de zeiltijd met de pakketboot naar Engeland reisde en hierop is wel een antwoord te geven omdat in dagboeken, en reisverhalen tal van bijzonderheden te vinden zijn.

De pakketboot, waarover dit artikel handelt, ziet men links op deze afbeelding.





Een tafereel in de kajuit van een pakketboot zoals die zich van tijd tot tijd voordoen.

teressant te constateren, dat deze pakketboot destijds reeds als schoener getuigd was. De schriftelijke bronnen uit die periode verhalen ons, hoe handig de bemanning er mede omging; vooral de inloopmanoeuvre bij Hellevoetsluis, als de eb flink doorstond, maakte een diepe indruk op de landrotten.

„Der Hafen ist sehr klein,” verhaalt Archibald, „und da die Ebbe eingetreten war, so kam es, um während ihrer doch noch einzulaufen, auf Benutzung des Windes, besonders aber auf ein sehr schwieriges Manövre an. Es mussten nämlich bis dicht beim Hafen alle Segel aufgespannt bleiben, dann aber mit einem Mal das Schiff im rechten Winkel links herumgeworfen und blitzschnell diese Segel wieder eingezogen werden. Jenes um den Einlauf zu gewinnen, dieses um nicht wider die Mauern oder vor Anker liegenden Schiffe zu laufen. Da viele Passagiers, die bei dem bloßen Erblicken der Küsten sich wieder erholten, neugierig waren dies zu sehn, so war der Kapitain so gefällig, das Bleiben auf dem Deck zu erlauben, jedoch mit der Bedingung, dass wenn er down rufe, was „nieder” heisst, sich alles niederlege, um von der Takelage nicht beschädigt zu werden.

Mit allen Segeln liefen wir nun in die Mündung der Maas ein, die Matrosen waren sämtlich auf ihren Posten, der Kapitain ergriff selbst das Steuerruder, und sah aufmerksam bald nach dem Hafen, bald nach der Flagge. Jetzt rief er einige Worte den Matrosen zu, dann „down” und während in einem Nu die

Segel gedreht wurden, stemmte er mit ganzer Gewalt das Steuer auf die linke Seite, worauf das Schiff links wendete, und, als es nun grade in die Mitte des Hafens schosz auch alle Segel herabsanken, so dasz wir eben so glücklich als künstlich beilegten”.

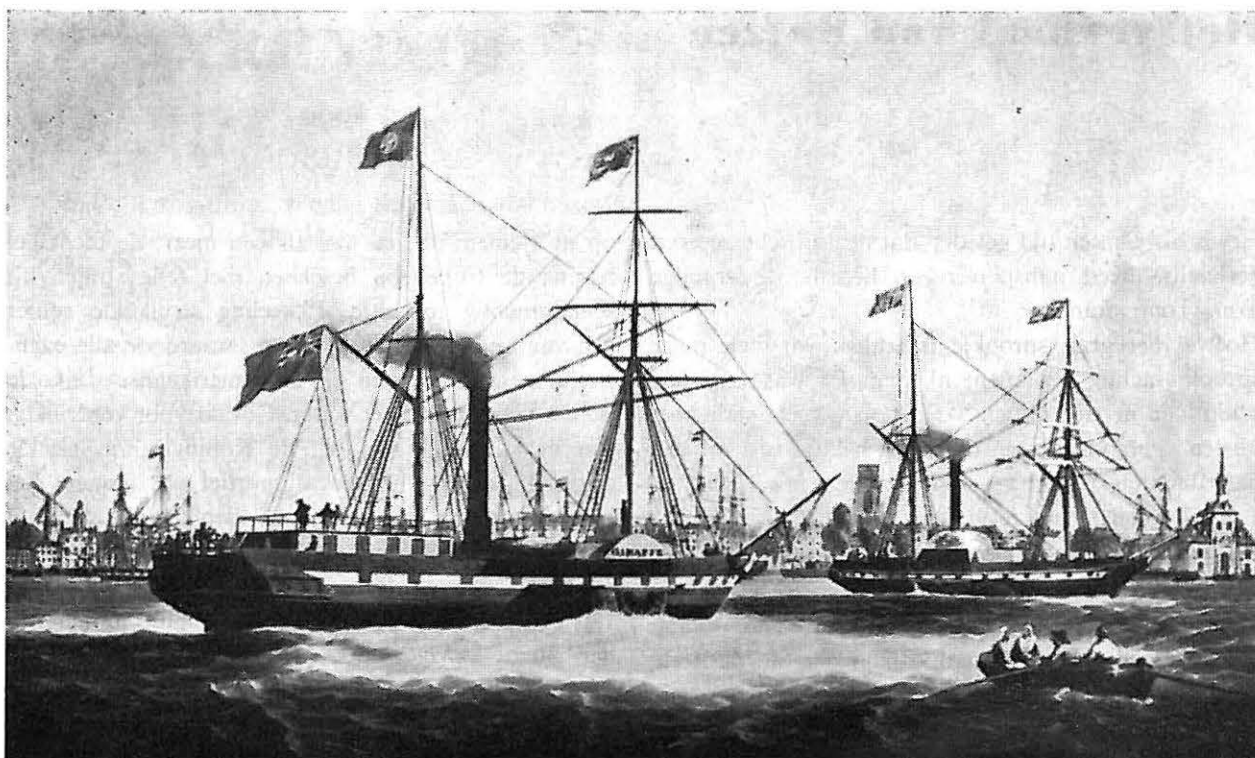
(Archibald, Umrisse einer Reise nach London, Amsterdam und Paris im Jahr 1817.

Magdeburg 1821, S. 144—145).

* * *

Het waren niet alleen goed wendbare, maar ook fiere scheepjes, die een speciale vlag mochten voeren, te weten de „red-ensign” met, in een wit veld, een postruiter van zwart. Een merkwaardig embleem voor een zeeman, maar zo was inderdaad de officiële Britse postvlag. Misschien is het wel deze, in onze wateren gedurende eeuwen vertoonde, buitenlandse postvlag geweest, die in een latere periode onze jonge Nederlandse stoombootrederijen zou doen haken naar een dergelijk cachet voor hun „mailschepen”, maar een officiële erkenning heeft de Nederlandse postvlag nooit verworven.

Waar bleven nu gedurende de overtocht de passagiers? Niet aan dek, zoals hierboven al gebleken is; benedendecks, was er evenmin veel plaats, althans in de midscheeps. Maar het achterschip was vrij hoog opgeboeid en hierin was een grote kajuit ingericht met een flinke tafel in het midden, verlicht door een schijn-



De raderstoomboten die later in de vaart kwamen.

licht met zeer dik glas. Van de overgeleverde beschrijvingen van het interieur is de navolgende de meest waarderende.

„Zwei Zimmer und zwei Kabinette halten 26 Betten für Reisende; alles ist äusserst nett. Das vordere Zimmer ist mit Mahagoniholz ausgetäfelt und hat einen schönen Spiegel und Wandleuchter. Die Betten sind an den Seitenwänden in zwei Reihen wie Logen übereinander, haben recht gute Matrazzen, weisse gesteppte Decken, hübsche weisse Kopfküssen, artige Vorhänge, und in einer mit einer Latte verwahrten Ecke den Nachtopf von Englischem Porcellan, dessen man sich bei den Uebelkeiten bedient. Das vordere Brett dieser Logen wird, wenn man sich legt, ausgehoben, und dann von den Matrosen wieder eingepaszt, damit man nicht herausfalle. Eine Person kann bequem darin liegen, und das Ganze sieht recht artig aus.” (Tagebuch einer Reise durch Holland und England von der Verfasserin von Rosaliens Briefen, Offenbach/Main 1788. S. 184).

De inrichting aan boord varieerde niet zo sterk in de behoudende zeemanswereld en daarom menen wij hierbij wel de prent te mogen afbeelden die G. Cruikshank in 1824 van het interieur van de pakketboot op Oostende maakte. Zij komt goed overeen met het beeld, dat men zich uit de contemporaine reisbeschrijvingen van de Harwichboten vormt. „Hätten wir nicht gemusst! Keine Minute wären wir in der Kajüte geblieben” luidt het in één hiervan. Men stelle zich de

anticlimax voor als de vreemdeling, na de zeereis te hebben doorstaan, op weg naar Den Haag in een trekschuit terechtkwam! Dat idyllische voortglijden tussen groene oevers en buitenplaatsen leek hem dan iets onwezenlijks. In de oude tijd vóór de Franse revolutie, hebben velen zich over dit vredige landschap en het knusse schuitenverkeer vriendelijk uitgelaten, doch de 19de eeuwse reizigers waren niet meer tevreden met de veiligheid, het zachte glijden en het op tijd aankomen en in 1817 barst één hunner los, als hij na de pakketboot de trekschuit ervaart: „deze mensen die de schuit sturen en die ook al kapitein genoemd worden, zijn zo onaandoenlijk dat zij wel houten beelden lijken.”

Toen reeds woude de geest van de haast in het binnenste van het geslacht van reizigers, dat de eerste spoorwegen heeft zien aanleggen. In 1831 ten slotte begon de vertwijfelde strijd van Harwich, dat geen spoorwegverbinding had, om het behoud van de pakketdienst. Doch in 1832 verscheen een ambtelijke mededeling van de Nederlandse postadministratie, dat de dienst voortaan met Britse stoomschepen zou worden uitgevoerd, die eveneens tweemaal per week zouden varen, en wel van Londen op Rotterdam. De General Steam Navigation Company verwierf het mailcontract van de Britse Posterijen en opende de rechtstreekse verbinding met radarboten. Harwich is er later in geslaagd, de maildienst terug te krijgen, doch voor Hellevoetsluis was het definitief afgelopen.

Dr. R. E. J. Weber.

Overgenomen uit „Ons Zeewezen”

Het verhaal van de zee

Het is alweer een tijd geleden dat de Indische zee een verhaaltje deed aanspoelen op het mooie, zonnige Tong-Tong strand.

Hoewel het geen sprookje is, zullen wij toch maar sprookjesachtig beginnen; nl. met: Er was eens een schip dat in tijden van weleer, langs Halmaheira's kusten voer om hier en daar een baaltje rijst, of een paar bundels textiel te lossen en een bos rottan of een zak copra, mede te nemen.

Tevens was er nu en dan een enkele klasse passagier(e). Zo geviel het dat op zo'n tocht zich aan boord een Amerikaanse dame bevond, die zoveel belangstelling had voor ons toenmalig tropenland aan de periferie der beschaving, zomede voor de folklore van ons „be-zit” dat ze telkenmale met de 2e officier de „wal” op ging als deze scheepsofficier zijn plichten als waarnemend maatschappij-agent moest vervullen. Doch wat voor die scheepsofficier gesneden koek was, nl. om zonder aanleggelegenheid droog voet aan wal te zetten, met al de paperassen welke hij moest meenemen, was dat voor die, nogal „gewichtige” dame niet zo eenvoudig. Op de schouders van 4 stoere Makassaarse bootwerkers, in de wandeling badjo's genoemd, werden dan 2 roeiriemen gelegd; daarop nam de dame dan als amazone plaats en mede in evenwicht gehouden door nog 2 andere badjo's, bij wijze van slippendragers, ging de karavaan, voetje voor voetje, met het water vaak tot borsthoogte der badjo's, landwaarts. Tot de hoogwaterlijn was bereikt; daar zakten de dragers door de knieën; de Amerikaanse liet zich in het zand glijden; kwam natuurlijk altijd op haar voeten terecht... en de tocht was volbracht. Op gelijksoortige wijze werd de terugtocht aanvaard, waarbij dan de dame droog in de boot werd gehesen. Het liep allemaal gesmeerd en geruisloos als een naaimachientje. Maar eens!! toen kwam de katastroof. Onze Amerikaanse zat weer als een Koningin

op de riemen; de zee was als een meer; de lucht hel blauw; de tropenzon bescheen met felle stralen dit schilderachtig toneeltje. Plotseling struikelde echter een van de voorste bootwerkers, waardoor alle evenwicht werd verbroken en de Amerikaanse duikelde schuin voorover in het water. Gevaar voor verdrinken was er natuurlijk niet bij; de Koningin was slechts drijfnat. Ze nam het nogal sportief op; immers het beste paard kan wel eens struikelen. Er lag dan wel een Amerikaanse, doch geen kind in het water. Doch omdat de scheepsofficier zich voor de samenstelling van de karavaan verantwoordelijk achtte, immers hij had uit de stevige kerels, de 4 sterksten uitgezocht, klampte hij de mandoer aan om zijn ongenoegen — ambtshalve doch ook niet meer dan dat — over het voorgevallene te betuigen. Dat deed hij — vertaald in het Nederlands — op de volgende wijze: Zeg eens, mandoer, zijn jouw 4 mensen nog te slap en te beroerd om nog geen 1½ picol wegende dame, droog aan wal te brengen???

Waarop deze mandoer, zelf een reus van een kerel, met spijkerharde armen en benen, antwoordde: „Natuurlijk mijnheer, al mijn mensen zijn in staat twee picol door het water te dragen maar mogelijk heeft de „njonja” nog niet... en toen volgde de bekende manuele schuifbeweging van duim en wijsvinger... „begini - begitoe”. En toen draaide de vrager zich maar om; het antwoord was ook voor hem verstaanbaar. Of daarna nog een „begini-begitoe” werd ontvangen, vertelt dit historische sprookje niet, doch wel is het in de herinnering dat „onze Amerikaanse”, zoals ze werd genoemd, op haar tochten schip - strand - vice versa - niet voor een tweede keer met het zilte nat kennis maakte.

A. J. v. d. Boon

Overgenomen uit „Tong-Tong”.

ARENDJE

DOOR

J. NOORDEGRAAF

Arendje is zo'n forse, blonde Katwijker, die evenveel van de kerk als van de zonde weet, en dat alles noodgedwongen een ruim plaatsje in zijn matrozenbestaan heeft gegeven.

Als je Arendje aan boord hebt, ben je goed af. Hij weet wel precies waar zijn rechten beginnen, maar is nooit te beroerd iets voor iemand te doen, wanneer en zolang daartoe aanleiding bestaat. Een paar keer t'ies de roertorn te laat komen overnemen vergeeft hij je graag, als je er maar geen vaste gewoonte van maakt. En de stuurman van de wacht kan rekenen op een heerlijke bak gloeiende koffie tijdens de nacht, en een stevige, vastberaden hand aan het roer, wanneer hij dat tenminste waard is. Want als je Arendje tergt, is er niet veel meer met hem te beginnen. Zeg dan maar: „Arendje, het spijt me!”, en dan schieten de tranen in zijn blauwe ogen en is hij trouw tot in de dood.

Arendje is wel eens lollig, maar nooit onbekwaam. Alcohol is voor hem een bij de zee behorend opwekkingsmiddel, maar geen bedwelmingmiddel. Toch is hij, als het moet, bereid enorme risico's te lopen voor een maat, die zich te sterk voelt en een aframmeling dreigt te krijgen.

Lachen kan hij ook. De bakken die Columbus' matrozen nog aan de Indianen hebben verteld — toen die nog aan de kust woonden en niet in reservaten — gaan er bij hem vele malen in. Hij lacht ze urenlang na. Hij kauwt de humor als een fijnproever, en laat het als hete kost op zijn tong verteren, bang om door te slikken, waarbij hij zijn mond wijd openspert.

Van jongens als Arendje heeft de vloot er te weinig. Misschien zijn er wel anderen die ook zo zijn geweest, maar de ervaring heeft hen stugger en onvriendelijker gemaakt. Arendje niet. Die verandert niet. Die heeft het voordeel van zijn calvinistische opvoeding, en daarop teert hij nog steeds.

Laatst zit hij met zijn maat Jaap te verven op het bakboords voorschip, en ziet hij een aankomende roestvlek net buiten binnenboord, een goeie meter onder de reling; hij reikt er naar met de kwast. Dat hoeft hij niet te doen, buitenboord verven, maar Arendje is nou eenmaal zo.

Onder hem schuimt het opgejaagde boegwater de ruimte in. Als een zilveren snor hangen de golven aan de steven. Arendje reikt verder. Hij gaat plat op het dek liggen en wringt zijn lichaam tussen de reling en dek door. Zo ziet Jaap hem liggen, — Jaap, die zo nu en dan te laat komt aan de roertorn.

„Héé, Arendje!”, roept hij, over de reling hangend; „Ken je die al van Antwerpen?”

„Nee”, steunt Arendje, maar zijn gezicht grijnst al. Dat is bij hem zoiets als speeksel tussen de tanden krijgen bij het denken aan voedsel of een opengesneden citroen.

„Hoe is die, Jaap?”



„Nou”, roept Jaap. „We hebben net vastgemaakt, en dan roept de Ouwe van de brug naar de kaai: liggen we zo goed, bootsman? En wat denk je dat die kerel terug roept, Arendje?”

„Nou?”, antwoordde Arendje gretig.

„Van voren ligde ge goed, kaptaan, roept die kerel, maar van achteren moede gij nog vijf meter naar voren!”

Arendje lacht. Hij spert de kaken open, de tranen springen hem in de ogen en zijn buik schudt. Die Belgen toch! Denken zeker dat een schip een harmonika is!

Te laat, veel te laat, bemerkt Arendje dat zijn gebit losweekt uit zijn mond, en omdat hij Arendje is, weifelt hij te lang tussen de kwast loslaten en zijn gebit grijpen.

Nalachend kijkt hij zijn eigendom na. Het valt op de wind schuin naar achteren en plompt in het zog.

Arendje wurmt zich geschrokken terug naar het dek. Jaap bemerkt het pas als hij een vreemde stem hoort die zegt:

„Me gebit ligt in de laut, Jaap!”

„Wat zeggie nou?”

Arendje wijst verwezen op zijn lege bovenkaak en over de muur.

Jaap ziet het ingevallen gelaat van Arendje en rent weg, gierend van de lach, om even later terug te komen met een belangrijk deel van de bemanning, die stuk voor stuk nog eens veelbetekenend maar onnodig over boord kijken, alsof daar iets anders te zien zou zijn dan golfjes.



Beste foto van de maand

De premie „Beste foto van de Maand” gaat naar Gezagvoerder H. Zeylstra, voor diens foto van het m.s. „Straat Frazer” vóór het schip zijn maidentrip begon.

„Gebitten drijven!”, roept de kok; „Vraag de Ouwe te stoppen!”.

„Drijven niet”, zegt de bootsman; „het mijne zinkt al in een glas water. Nee, 't is naar de haaien!”.

„Niet gek, een haai met een gebit!”, vindt de hofmeester. „In zout water drijft, wat in zoet water zinkt”, verkondigt de stuurmans-leerling wijs.

„Stoppen, opzoeken en jompen!”, zegt de 5e WTK.

Arendje staat er beteuterd bij. Er is zo ontzaglijk veel water tussen Las Palmas en Fernando de Noronha. Er is geen tandarts in de buurt...

Zo wordt er de komende dagen veel gepraat over Arendje en zijn bovengebit. De kok kookt goedig speciale pap voor hem, omdat die ouwe, tandeloze stakker alleen nog maar soppen kan. De 2e WTK maakt een roodkoperen noodgebit, dat niet past. Hij is ook geen fijn-instrumentmaker, verontschuldigt hij zich. In de messroom wordt Arendje flink waargenomen. „Héé, Arendje! Lekker pappie eten en geweekt broodje, hè? Arendje! is nog maar een broekie, mannen. Dada! Lach eens tegen papa Jaap! Zie je wel jongens,

hij kan al lachen. Volgende week krijgt hij zijn eerste tandje...”

En soms wordt Arendje vergeleken met een oude vrouw van een soort, dat onder andere op de Amsterdamse walletjes te vinden is. En Arendje slikt. Hij



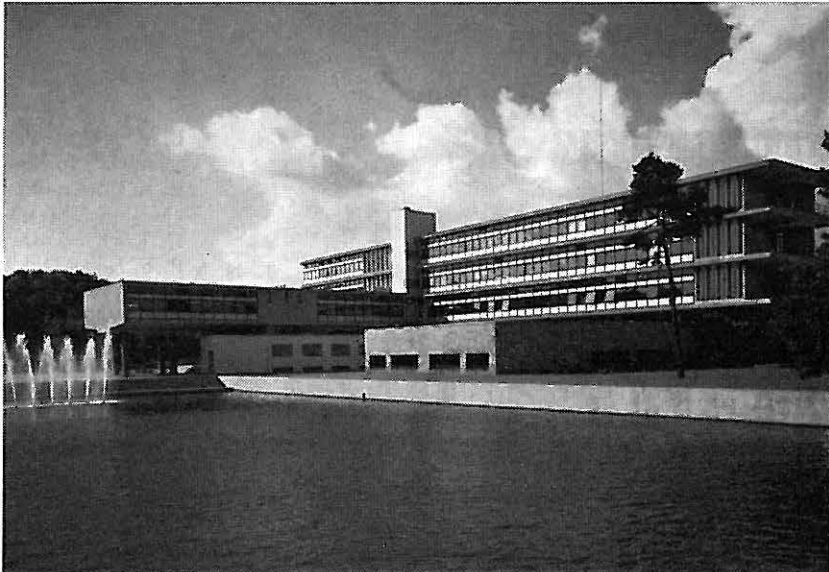
FAMILIE GROETEN

Voor een opname van het groetenprogramma voor het m.s. „Van Riebeeck” waren op donderdag 17 oktober jl. negen families in de Wereldomroep-studio aanwezig. Enkele personen waren helaas door omstandigheden verhinderd en voor de teleurgestelden aan boord werd door gastvrouw Teddy Scholten namens ons allen een hartelijke groet gebracht. Omroeper was Guus Weitzel, terwijl het orkest „Confetti” o.l.v. Harry de Groot zorgde voor een gezellige muzikale noot. Zangsolisten in dit programma waren Johnny en Cesarine Hoes.

Behalve de gebruikelijke groepsfoto in het Hotel Gooiland leek het ons aardig ditmaal ook een fraaie foto van het gebouw van de Wereldomroep te plaatsen.

De heer G. A. Kal van de Groetendienst heeft die middag in de hal, vóór wij de studio binnentraden, enkele bijzonderheden verteld over de inrichting, hetgeen door de aanwezigen zeer op prijs werd gesteld.

Wij ontvingen van de Gezagvoerder het volgende telegram: „Uitzending familiegroeten zeer goed ontvangen stop hartelijk dank voor medewerking”.



slikt moeilijk, zonder te kauwen, en natuurlijk ligt het hem zwaar op de maag.

In de messroom officieren is het al niet veel beter. De marconist had graag een TTT-bericht uitgezonden, zo zegt hij. Waarschuwing voor de scheepvaart. — Drijvend bovengebitt, gevaarlijk voor navigatie. Please keep a sharp lookout.

En omdat deze man jarenlang in de Oost gevaren heeft, verklaart hij, hoe in het Maleis een tand gigi heet, en een kunstgebit gigi belazer. Het TTT-bericht zou in het Maleis luiden:

— Awas! Gigi belazer pergi di laut. Tjoba minta kombali. Terima kassi! —

't Is wel passaar Maleis en geen officiële behassa Indonesia, maar de sparks is dan ook zo'n verdomde koloniaal... Zo wordt er gelachen rondom Arendje. En zo verstrijken de dagen op de wereld, de wereld van Arendje en zijn medeopvarenden. Wereldnieuws is niet zo belangrijk als een kunstgebit... Deze zeelieden weten zelf niet, hoe gelukkig ze eigenlijk zijn. En Arendje? Die wordt stil en trekt zich terug. Hij durft niet meer te lachen, want dan komen de stoppels bloot.

Wanneer het schip eindelijk in Rotterdam is afge-meerd (gelukkig gebeurde het op de thuisreis) sluipt Arendje naar de stuurman om zijn afrekening in ontvangst te nemen en dan gauw, zonder afscheid te nemen, de wal op te glippen. Maar in plaats van zijn zuurverdiende geld alleen, krijgt hij nog honderdvijftig gulden meer. De bemanning heeft in stilte besloten het goed met hem te maken. Jaap heeft een intekenlijst laten rondgaan. „Voor Arendje's nieuwe gebitt” staat er boven.

De kok wil aanvankelijk niet geven. „'t Is verzekering, zeerisico”, zegt Jaap; „Neem je maar een reserve mee voor volgende keer!”. Arendje staat met tranen in de ogen. Hij schaamt zich diep, dat hij van plan was dit schip en deze maats in de steek te laten.

Met een hand voor de mond bedankt hij, ontroerd en verlegen. De rest is hij alweer vergeten. Even Katwijk zien en dan maar weer varen. Met een nieuw gebitt.

Ja, Arendje is een beste jongen. Zo moesten er meer zijn op de koopvaardij!

(Uit: De Blauwe Wimpel)

PERSONALIA

Promoties:

K.P.M.

Tot 2e Werktuigkundige de 3e Werktuigkundige L. J. N. Willemse (m.i.v. 1-7-63).

N.T.P.M.

Tot Ass. Werktuigkundige: K. J. W. Tinga m.i.v. 26- 9-63
Tot 3e Stuurman de 4e Stuurman J. L. M. Rasch

m.i.v. 1-10-63

Tot 3e Stuurman de 4e Stuurman G. G. Rutting

m.i.v. 1-10-63

Van harte gelukgewenst.

Mutaties gezagvoerders:

K.P.M.

G. H. den Hoed ex Hospitaal naar m.s. „Schouten” 24- 9-63

F. E. de Nieuwe (dd. Gezagv.) m.s. „Schouten”
1e Strm. 24- 9-63

G. J. van der Heiden (1e Strm.) m.s. „Kaloekoe” dd.
Gezagv. 30- 9-63

A. N. Kloots ex m.s. „Kaloekoe” naar m.s. „Van
Linschoten” 3-10-63

P. J. Balder ex m.s. „Van Linschoten” naar m.s.
„Straat Franklin” 3-10-63

E. M. J. Corten (1e Strm.) ex TTV Spore naar m.s.
„Batavia” 1e Strm. BMC 7-10-63

R. A. Corten (dd. 1e Strm. BMC) ex m.s. „Batavia”
naar m.s. „Musi” dd. 1e Strm. BMC 7-10-63

H. Koch ex m.s. „Musi” met RV 7-10-63

R. E. J. van Dijk (1e Strm.) ex RV naar m.s. „Wai-
balong” dd. Gezagv. 11-10-63

L. J. Willems ex m.s. „Waibalong” met RV 11-10-63

Mutaties hoofdwerktuigkundigen:

K.P.M.

J. v. van Dinteren ex RV naar m.s. „Musi” 20- 9-63

P. J. Bolijn (dd. Hfd. wtk.) ex m.s. „Musi” naar
m.s. „Karossa” (2e Wtk.) 21- 9-63

H. van de Ridder ex RV naar m.s. „Van Riebeeck” 30- 9-63

H. J. Spruyt ex m.s. „Van Riebeeck” met RV 30- 9-63

N.T.P.M.

H. Kruyshaar (dd. Hfd. wtk) ex ziekteverlof n ss.

„Munttoren” 21- 9-63

D. Bus ex ss. „Munttoren” m/verlof 23- 9-63

H.V.M.

J. W. Janssen ex m.s. „Hollands Duin” met RV 17-10-63

F. W. Muller naar m.s. „Hollands Duin” 17-10-63

Alle herp'aatsten: een goede vaart

Alle verlofgangers: een prettig verlof

Geslaagd voor een hoger diploma:

K.P.M.

3e Stm. A. Ch. O. Meynderts
18- 9-63 S II

5e Wtk. C. Bel 24- 9-63 A

3e Stm. H. Schipper 4-10-63 S II

5e Wtk. E. R. Gorter 4-10-63 A

3e Stm. J. C. van 't Veer

9-10-63 S II

3e Wtk. L. J. N. Willemse

10-10-63 B

4e Wtk. H. P. van Lingen

14-10-63 B I

3e Wtk. J. W. Rusche 14-10-63 B I

3e Stm. E. G. van Tellingen

16-10-63 S II

3e Stuurman J. J. van Leeuwen en
mej. T. S. H. de Baan ddo. 25-9-63
te Den Haag.

3e Werktuigkundige J. G. Bos en mej.
J. J. Wisse ddo. 26-9-63 te Vlissingen.

3e Werktuigkundige M. Th. Koning en
mej. M. M. van der Geer ddo. 4-10-63
te Vreeland.

Leerling-werktuigkundige G. J. van
Tellingen en mej. H. J. I. Lindgreen
ddo. 4-10-63 te Zeist.

2e Werktuigkundige E. de Vries en
mej. T. Faber ddo. 11-10-63 te Rotter-
dam.

3e Stuurman H. L. Scheurkogel en
mej. M. Kooderings Clemens ddo.
1-11-63 te Heemstede.

Proficat en „behouden vaart”.

*Onze hartelijke gelukwensen met
het behaalde succes.*

Huwelijken:

K.P.M.

1e Stuurman F. van der Linden en mej.
S. Atkinson, ddo. 16-8-63 te Nairobi.

3e Werktuigkundige W. Sangers en
mej. J. E. Langeraar ddo. 24-9-63 te
Vlissingen.

Nieuwe K.P.M.-mertjes:

Sydney, 20-9-63: Otto Charles, zoon
van 2e Stuurman V. Ch. van der Hoff
en mevrouw G. J. van der Hoff-Muis.

Singapore, 21-9-63: Robert Frank, zoon
van 2e Stuurman M. F. Gout en me-
vrouw V. Th. Gout-de Krieger.

Den Haag, 21-9-63: Linda, dochter
van 4e Werktuigkundige H. de Weerd
en mevrouw M. C. de Weerd-Toet.

Den Haag, 25-9-63: Eric Theodorus,
zoon van 2e Stuurman A. Treffers en
mevrouw A. M. Treffers-van den
Berg.

Amsterdam, 28-9-63: Machteld Catha-
rina, dochter van de heer G. H.
Schagen (Amsterdam-kantoor) en me-
vrouw E. H. Schagen-Wessels.

Waddinxveen, 5-10-63: Dorothy Mar-
gy Roxane, dochter van 5e Werktuig-
kundige D. M. C. Arden en mevrouw
A. W. M. Arden-Wychgel.

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

Leiden, 18-9-63: Yvonne, dochter van
4e Werktuigkundige J. den Hollander
en mevrouw S. den Hollander-van den
Hoonaard.

Welkom in de „familie”.

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Agent R. A.
Hermelijn overleed ddo.
1-9-63 te De Bilt in de leeftijd
van 77 jaar.

Gepensioneerd Employé H. E.
A. van Rijckevorsel overleed
ddo. 10-10-63 te Amersfoort
in de leeftijd van 60 jaar.

Zij rusten in vrede.

Met verlof gegaan :

K.P.M.

23- 9-63	3e Wtk. M. Th. Koning	uit Sandakan	RV/SV
23- 9-63	1e Stm. B. Land	uit Mombasa	ontslag op eigen ver- zoek.
24- 9-63	5e Wtk. R. Geiger	uit Walvisbay	RV/SV
24- 9-63	5e Wtk. G. Brand	uit Walvisbay	RV/SV
24- 9-63	5e Wtk. M. C. van Apeldoorn	uit Beira	RV/SV
24- 9-63	5e Wtk. H. van Brug	uit Kaapstad	RV/SV
29- 9-63	3e Wtk. R. E. Boom	uit Khorramshahr	RV/SV
29- 9-63	4e Wtk. S. G. Adema	uit Khorramshahr	RV
30- 9-63	5e Wtk. M. van Maanen	uit Singapore	ZV
1-10-63	2e Stm. J. Zandstra	uit Mombasa	RV/SV
1-10-63	5e Wtk. P. J. H. de Maar	uit Mombasa	RV/SV
7-10-63	4e Stm. D. Lub	uit Mombasa	RV

N.T.P.M.

23- 9-63	5e Wtk. L. van Heulen ex s.s. „Westertoren”
24- 9-63	4e Wtk. J. Meyer ex s.s. „Westertoren”
27- 9-63	4e Wtk. J. L. v. d. Valk ex m.s. „Zuiderkerk”
3-10-63	1e Stm. J. Sjouwke ex m.s. „Senegalkust”
4-10-63	5e Wtk. N. W. Dikstaal ex m.s. „Senegalkust”
6-10-63	5e Wtk. J. P. Bostelaar ex s.s. „Westertoren”
10-10-63	5e Wtk. A. J. Faken ex s.s. „Westertoren”
10-10-63	5e Wtk. R. J. Klap ex s.s. „Westertoren”
11-10-63	2e Stm. J. Evelaar ex s.s. „Westertoren”
12-10-63	3e Stm. M. v. d. Woude ex s.s. „Westertoren”
16-10-63	3e Stm. G. P. Stout ex m.s. „Senegalkust”

Een prettig verlof toegewenst.

Na verlof vertrokken :

K.P.M.

26- 9-63	5e Wtk. J. G. Meyer (Durban) m.s. „Straat Madura”
27- 9-63	Llg. Wtk. F. Oosterhoff (Mombasa) m.s. „Van Spilbergen”
27- 9-63	Llg. Wtk. F. Kroot (Mombasa) m.s. „Van Spilbergen”
27- 9-63	3e Wtk. G. W. Mateman (Abadan) m.s. „Schouten”
27- 9-63	5e Wtk. B. Anthonio (Abadan) m.s. „Schouten”
3-10-63	5e Wtk. C. Bel (Durban) m.s. „Van Heemskerck”
12-10-63	Llg. Wtk. G. J. van Tellingen (Triest) m.s. „Waibalong”
14-10-63	Llg. Wtk. R. Mackay (Bangkok) m.s. „Houtman”
16-10-63	Llg. Wtk. C. Th. J. M. Massar (Bangkok) m.s. „Sibigo”
23-10-63	3e Wtk. B. F. A. Kerger (Mombasa) m.s. „Waikelo”
23-10-63	3e Stm. E. G. van Tellingen (Mombasa) m.s. „Waikelo”
26-10-63	1e Stm. K. P. C. A. Gramberg (Sydney) m.s. „Roggeveen”

Na verlof geplaatst :

N.T.P.M.

22- 9-63	2e Stm. D. Ch. L. v. Amson (Rotterdam) s.s. „Westertoren”
22- 9-63	Ass. Wtk. P. I. Versprille (Rotterdam) s.s. „Westertoren”
27- 9-63	3e Wtk. I. Ch. Jackson (Rotterdam) m.s. „Zuiderkerk”
1-10-63	3e Wtk. H. J. H. Driessen-Dubois (Rotterdam) m.s. „Senegalkust”
9-10-63	3e Wtk. W. J. Jansen (Amsterdam) s.s. „Westertoren”
15-10-63	5e Wtk. H. J. Nijkamp (Amsterdam) m.s. „Senegalkust”

*Goede wacht en
behouden vaart.*

Onze K.P.M.-jubilarissen :



Th. Hut
Managing Director K.P.M.
(Far East) Ltd.
25 years
10 november 1963



Sng Choo Eng
Beambte Singapore
Inward Cargo Department
25 years
21 november 1963

**The editors herewith offer their
congratulations to the
celebrators.**

We regret to announce that the date of the service-jubilee of Hd. Cl. II Ang Lian Teng as mentioned in the October-issue of „de Uitlaat”, was erroneously indicated as October 17th. We now learn from Singapore office that the correct date was October 15th.