

# De uitlaat



**PERSONEELSORGAAN DER**

**N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ**

**N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ**

**HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.**



# Tankeritis

---

## De uitlaat

---

PERSONEELSORGAAN VAN DE

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

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” - Postbus 714 - AMSTERDAM

Foto voorpagina:  
Ruïnes van oud Hollandsch fort n/b Grand Port (Mauritius).  
Foto Gezagvoerder H. Zeylstra.

Daar stond je dan, pakkiesboer;  
op een tanker, ja het was een hele toer.  
Overall zag je vreemde dingen,  
en heel veel mensen die kwamen en gingen.

Druk was het in Rotterdam,  
maar dat ging je toch niets an.  
Er waren ook een paar bekenden,  
en mensen die je wel en niet herkende

Daar stonden ze, de rare snuiters,  
de rode, de groene en de witte tankafsluiters.  
Boven op het dek,  
je brak zowat je nek.

Doch na een maand aan boord,  
liep je ongestoord,  
het dek op en neer,  
je wist niet beter meer.

Je begon je al aardig thuis te voelen,  
ook liep je reeds zachtjes door de gang te joelen.  
Doch ziedaar het verraad,  
het kwam kijken, vol met haat.

Het was de olie die steeds maar aan kwam stijgen,  
in je kooi lag je nog te hijgen.  
Met olie visioenen in het verschiët,  
anders denken deed je niet.

Je zocht vergetelheid bij een pot bier,  
doch ook dat hielp je geen zier.  
Steeds was het er weer,  
je ging als een beest te keer.

Och arme stakker,  
met grote brullen werd je wakker.  
„De olie, ze komt eraan”  
was je nou maar hier ver vandaan.

Doch vlak onder het dek hield ze stil,  
nu nog voldeed ze aan jouw wil.  
Straks zou je het niet meer redden,  
Het was eigenlijk een verloren wedde.

Daar kwam het verlossend woord,  
je ging met verlof, ongestoord.  
Het kwam er niet meer opaan...  
Na het verlof vroeg je weer een tanker aan.

(FLITS)



## K.P.M.

Voor de vervulling van de 30e vaarbeurt in de M.E.A.S. werd het m.s. „Prins Willem III” van de Oranje Lijn voor een tweede rondreis gecharterd.

De m.s.s. „Waiwerang” en „Waikelo” werden in februari jl. aan Indonesische charterers opgeleverd.

M.s. „Musi” laadde in Bangkok, ten behoeve van de Caltex, rijst voor Sungei Rumbai, gelegen aan de Siak rivier (Midden Sumatra).

M.s.s. „Sabang” en „Sanana” werden aangewezen voor het vervoer rijst en bran van Burma naar Malaya-havens en Singapore, terwijl het m.s. „Siberoet” in het rijstvervoer van Bangkok naar Indonesië werd ondergebracht.

De maart-afvaart van Calcutta in de Bay of Bengal Dienst werd gegeven door het m.s. „Silindoeng”.

De in „De Uitlaat” van februari aangekondigde reis van het m.s. „Sambas” van Bangkok naar West Irianhavens werd gecancelld. Het schip vertrok, na beëindiging van haar D.M.O. van Singapore naar Bangkok voor de overname van lading naar Singapore en Malaya bestemmingen.

## N.T.P.M.

Het t.s.s. „Munttoren” werd dd. 10 februari jl. uit een 7-jarig timecharter met Shell Tankers aan ons teruggeleverd. Inmiddels werd een charter van twee korte reizen in de Middellandse Zee afgesloten, terwijl het schip in aansluiting daarop voor 2 of 3 maanden in een „consecutive trip charter” Libanon of Perzische Golf - Italië werd ondergebracht.

24 december jl. werd het m.s. „Straat Fremantle” van de K.J.C.P.L. op de werf van P. Smit Jr. te Rotterdam te water gelaten.

Op zichzelf voor de K.P.M. geen bijzondere gebeurtenis, ware het niet dat dit K.J.C.P.L.-schip het honderdste schip is dat onder verantwoordelijkheid van Ir. P. Th. Meerdink, Chef van de afdeling Scheepsbouw van de K.P.M. is gebouwd, uiteraard in samenwerking met de Afdeling Machinebouw.

De heer Meerdink is sedert juli 1946 belast met de leiding van de afdeling Scheepsbouw, hetgeen inhoudt dat in bijna 17½ jaar 100 schepen, dat is gemiddeld bijna 6 schepen per jaar, werden gebouwd. 76 daarvan voor de K.P.M., 24 voor de K.J.C.P.L.

De totale tonnage van deze 100 schepen is ongeveer 420.000 BRT; de totale lengte der schepen circa 10 kilometer. Een respectabele prestatie voor Ir. Meerdink en zijn staf.

De eerste sedert eind 1957 door de afdeling Inkoop voor Djakarta verscheepte kist.



# Verslag Neptunusfeest a/b m.s. van Spilbergen op 31 december 1963

Tijdens het kerstdiner ontving de gezagvoerder het volgende telegram wat hij terstond voorlas:

MSG Oceana City 1 63 25/12 1525 seatime—Master van Spilbergen = Neptunus Rex Ruler of the Raging Main has the honour to invite you and your etat-major to be present at the sea-christening to be held owing to the fact that some landlubbers and freshmen are going to pass the turn of the year in the bosom of Mother Ocean stop The session will be held on top of nr. 3 hatch about 10 o'clock in the morning of december 31st stop = Neptune +

Dagelijks wordt nu op een grote routekaart — waarop terwille van de passagiers onze scheepspositie wordt geplot — ook het bestek van H.M. Onderzeeër Neptune bijgehouden. Elders aan boord worden onder grote geheimzinnigheid drietand, zwaarden en pruiken gemaakt.

Op de vooravond komt nog het volgende telegram:

„Engine-trouble caused slight delay as the main-engine was fed with ‚White Horse‘ instead of ‚Johnny Walker‘ stop arrival 10.30 stop please lower your starboard anchor to enable us to make fast“ stop = Neptune +”

Zodra Neptunus met zijn gevolg aan boord is, beginnen fluit en misthoorn luide te loeien. Even later komt de eerste handlanger van Neptunus met enthousiaste brullen door de megafoon de komst van Zijne Majesteit aankondigen. Hartelijke welkomstkreten van de menigte. Daar komt Neptunus met een liefvallige zeemeermin in zijn armen. Bij het bestijgen van het trapje naar Luik 3 blijkt deze last toch teveel voor de oude man, en laat hij haar plompverloren vallen. „Olijf“ slaakt een in-vrouwelijk gillette. In een stoel geholpen kwispelt ze charmant met haar staart, en zit zó met haar heupen te draaien dat het zonneklaar is dat haar niets is overkomen. Olijf (maten 100-60-85) heeft een staart van zilverschilderde jutezak.

Het protocol wordt meteen al verstoord door een brul van Neptunus: „Water, een bak water, anders verschrompelt de staart van mijn lieveling en gaat ze dood“. Vlug wordt nu een teil water voor Olijf haar staart gebracht.

Met het ontvangst-comité — gezagvoerder en 1e stuurman met zijn vrouw — wordt nu eerst een welkomstglasje ge-



dronken. Neptunus vertelt dat zijn verdere gevolg bestaat uit chirurgijn „Caerel“ van een Oost-Inje vaarder en H.W.T.K. „Janus“ van een tea-clipper. Op de clipper hadden ze natuurlijk geen echte motor maar Janus bediende de koffiemolen. Neptunus heeft beiden uit de omhulselen der loden kist bevrijd, en tot nieuw leven gewekt. Het drankje is zeer speciaal gebottelde zeebols van het goede drankjaar 1653. Als een rasechte „zee-vrouw“ zet Olijf de fles maar aan de mond, terwijl Neptunus grote moeilijkheden ondervindt door zijn welige baard.

Het comité wordt nu verzocht zich terug te trekken, waarna de slachtoffers deemoedig het luik opkomen. Vijf groene leerlingen en zegge één passagier die het aandurft. Neptunus laat een diepe wellustige lach horen — „Oh darling delicious“ schatert Olijf, „Zeewater voor die gozers“ klinkt Neptunus' eeuwenoude stem, waarop ze allen een oorlam in de knuisten krijgen gedrukt. Een groot deel van het kostelijke nat gulpt echter naast het keelgat over hunne knapelijke lichamen. Neptunus vergeet zijn leeftijd en staat ziedend op zijn stoel te springen „Nog één“, krijst hij. Het rondje zeebols wordt nu correct opgedronken.

Als bewijs dat het nog maar babies zijn krijgen ze nu een luier aan. Met zichtbaar behagen bepoedert de chirurgijn hunne „Bipsjes“. Een voor een worden ze bij Zijne Doorluchtigheid voorgeleid, die zich ernstig met ze onderhoudt over hun fouten en tekortkomingen.

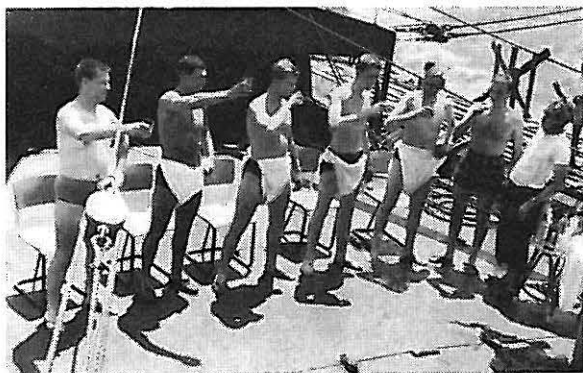
Als groots eerbetoon moeten ze zijn Hoogedelgeboren teen kussen, hierbij eventueel hardhandig geholpen door de potige handlangers.

Thans eist beeldschone Olijf de aandacht op, daar ze als een zindelijk huisvrouwje gaat koperpoetsen. Haar koperen borst-knopjes worden van een stralende glans voorzien. De walslurpen van het passagiersdek hebben warempel de onbeleefdheid hierom te lachen.

Na een hartversterkende zeedronk worden de blanke rugen door Neptunus getatoueeerd met ondeugende voorstellingen. (M.b.v. een schrijfstift). Vervolgens zegt hij dat een echte zeeman haar op zijn borst heeft en vraagt zich af wat deze kale kikkers op zee doen. Ook hiervoor heeft Zijne Majesteit een oud en welbeproefd recept. Alle borsten worden met glibberlijm volgesmeerd en royaal met haar beplakt. Zes ruige mannen op een rijtje, Olijf wordt er gewoon verlegen onder. Met reusachtig kwistige hand worden ze nu met „zwarte balsem“ ingesmeerd. (Patent No 3 „Van Spilbergen“. Van de vuile-olie separator en nog wat). De balsem zal hun huid taai en sterk maken, ongevoelig voor de invloed van woeste stormen, geselend buis-

water en een gloeiende zon. Ongevoelig ook voor plaag-invloeden. Vervolgens worden allen onder luide protest-kreten in het zwembad gekieperd. Dat was dan de „dóóp-plechtigheid“. Plotseling heeft een van de helpers de brandslang gepakt en wordt een knetterende straal op de glimmend zwarte kikvorsmanneltjes gericht. Dan slipt de man met de slang ineens en de straal zigzagt door de ruimte. In deze verwarring rijzen vier zwarte lichamen geluidloos uit het bad, plotseling grijpen ze toe en met een luide plons verdwijnen ook de beide helpers in het water. Olijf stapt fluks uit haar „staart“, Neptunus laat drietand in de steek en beide maken dat ze weg komen.

De diebeproeften kregen allen een certificaat van zee-waardigheid en zullen bij hun omzwervingen van de oceanen moeite hebben de zee-meerminnen van zich af te houden, nu ze na deze behandeling zo aantrekkelijk zijn geworden. Na afloop bedankten de passagiers Nep-tune hartelijk voor het opwindende schouwspel en betuigden hun



grote spijt dat ze ook niet hadden deelgenomen. „Jaaah, slurpers“: zo sprak Neptunus „berouw komt na de zonde“.

S. C. K.

Het m.s. „van Heemskerck“ was als eerste schip in dit jaar aan de beurt om op vrijdag 7 februari jl. groeten van thuis te ontvangen. De opname vond een dag tevoren plaats in het gebouw van de Wereldomroep.

Onze gastvrouw was ditmaal Ageeth Scherphuis — Teddy Scholten was verhinderd — terwijl Guus Weitzel als omroeper fungeerde. De muziek werd verzorgd door de Windmolens o.l.v. Johnny Holshuijsen met zang van de Mari-Chica's.

Wij ontvingen een telegram van kapitein Stok luidende: „ONTVANGST FANTASTISCH T/M MORAAL DAARNA VERMOEDELIIK ZENDER UITGEVALLEN HARTELIJK DANK“

Dit betekende voor vier officieren geen groeten van thuis, in verband waarmee wij het bandje naar L. Marques hebben laten verzenden.

## Familiegroeten



# Herinneringen uit mijn zeilvaarttijd

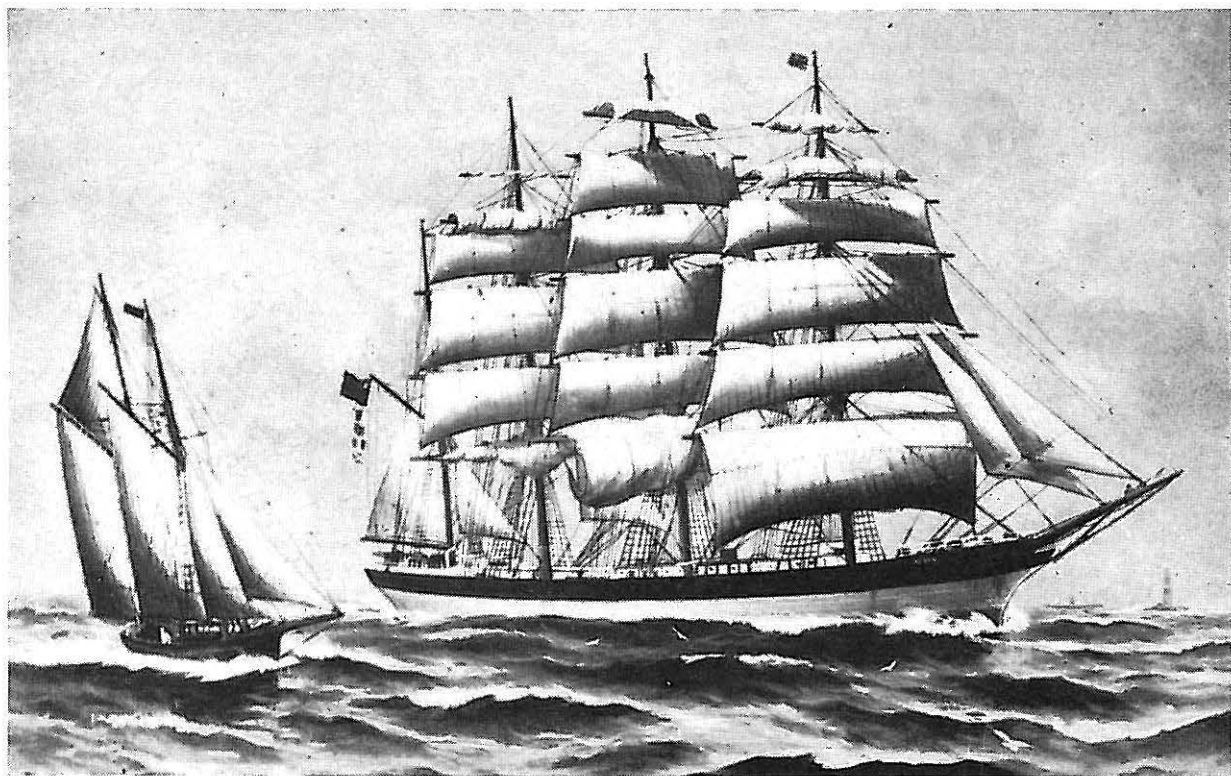
Nabij het lichtschip West-Hinder werd de sleeptros losgegooid, zeilen bijgezet, waarna het schip spoedig op eigen kracht het Engelse kanaal inliep. Na 2 dagen passeerden wij de Lizard met mooi en gunstig weer. Overdag was er werk genoeg aan de winkel en daarnaast werden wij dag en nacht behoorlijk getraind. Weliswaar hadden wij allen reeds gevaren, maar een deel van de bemanning had nog nooit voeten op een groot zeilschip gezet. Binnen een week waren allen zover getraind, dat iedereen zijn plaats wist en zo nodig handelend kon optreden. De bemanning bleek goed met elkaar overweg te kunnen. Onder het werk en in de verblijven werd als voertaal meestal Engels en Zweeds gebezigd. Allen hadden we moeilij-

heden met de Rus-Finnen, die deze talen niet machtig waren. De commando's werden in het Engels, Zweeds of Fins geroepen.

Na 5 weken werd de equator gepasseerd en werd er Neptunus-feest aan boord gehouden. Dit ging naar onze opvatting wel wat hardhandig toe, maar gelukkig konden we wel tegen een stootje. Des avonds een extra maaltijd met zalm en vruchten uit blik en tot besluit nog een lekkere oorlam. Bij het uitdelen daarvan werd door de ouwe geen onderscheid gemaakt. Oud en jong kregen elke middag hun volle portie en als men bij slecht weer extra lang gewerkt had, eentje extra. Hij deelde die altijd persoonlijk uit en had daarbij voor iedereen een vriendelijk woord. Vooral de jongeren hadden zijn speciale belangstelling.

Weer vier weken later passeerden we het licht van de Falkland-Islands, hadden een stevige gunstige wind en hadden daarbij alleen de bovenste zeilen (de royals) vast. Op 12 september kregen we echter een voorproefje van wat ons in de buurt van Kaap Hoorn te wachten stond. Er werd spoedigst klein zeil gemaakt, lagen alleen voor onder mars-zeilen en stagzeilen en bijgedraaid over SB's hals. De storm nam steeds in hevigheid toe. Er liep een hoge zee en het schip nam aan lijzijde veel water over. Het eerst waaide het bezaanstagzeil uit de lijken, later de kruis onder mars, even later het groot ondermarszeil en daarna kort achter elkaar het groot-kruis en voorstagzeil. Hadden toen alleen nog het voor-onder-mars zeil over. Aan gescheurde zeilen bergen was geen sprake, die gaven klappen als kanonschoten.

Toen het kruis royalzeil begon los te werken, kreeg de Duitse lichtmatroos Karl van de 1ste stuurman opdracht om het te verzekeren. Waarschijnlijk werd hij daarvoor uitgekozen omdat hij het ook vastgemaakt had. De kapitein had





echter verboden en zulks met het oog op dreigend gevaar, dat wie ook van de bemanning de mast in mocht gaan. Deze order viel schijnbaar niet in de smaak van de stuurman, die kennelijk onder invloed van drank, de gelegenheid, dat de kapitein naar beneden was, waarnam om Karl naar boven te sturen.

Alle hens lagen in de bittere koude en drijfnat op de campagne hetzij vastgebonden of geschoord. Het schip lag dwarszee en slingerde ontzettend. Alleen twee matrozen konden niet tijdig meer naar het achterdek komen. Wij hadden hen reeds als vermist afgeschreven, toen later bleek, dat zij in hun kooien gekropen waren.

Het was op die hoge breedte verschrikkelijk koud met geregeld sneeuw- en hagelbuien. Onze handen en gezichten waren opgezet van de koude. Van een warme slok drinken of een hapje eten was geen sprake. De oren van de kapitein en de neus van André waren aangetast door de koude. Later werd ons een glas cognac en een stuk harde beschuit verstrekt.

Intussen was Karl met grote inspanning op de royalra geklommen. Toen hij aan de loefzijde het zeil goed te pakken had, rukte dit zeil zich los en sloeg met zulk een kracht tegen zijn hoofd, dat hij alles los moest laten en achterover van het paard viel. Terwijl iedereen dacht, dat hij buitenboord terecht zou komen, kwam hij wonder boven wonder met een smak aan de lijzijde op de bovenbramra terecht en bleef daar in half-bewusteloze toestand liggen.

Het is mij een raadsel gebleven, hoe hij zich in die houding geruime tijd heeft kunnen handhaven. Wij zagen van dek af, totaal geen beweging in hem. Twee Deense matrozen, beiden zeelieden van de beste soort, boden zich aan om de jongen te proberen naar beneden te krijgen. Na veel overleg stemde de kapitein daar eindelijk in toe, waarna zij, gewapend met een lijn, naar boven klauterden. Na veel inspanning hadden zij de jongen eindelijk op het achterdek, nu volkomen bewusteloos.

Even daarna bleek, dat de steunstut onder de kruis-ondermarsra gebroken was en de ra nog slechts gesteund werd door de stalen neerhalers van de daarboven gelegen ra, waarin zij was blijven hangen. Wij hebben later heel wat moeite gehad om de ra te verzekeren teneinde grote ongelukken te voorkomen.

Tijdens dit zware stormweer was het schip volkomen onbestuurbaar en lag het roer ruim een uur hard aan lij, alvorens het schip iets van de wind begon af te vallen en het voorondermarszeil iets vierkanter gebrast kon worden. In 30 uren hadden we geen warm drinken, eten of slaap gehad; wij voelden ons ellendig en door en door verstijfd door de koude. Hadden daarbij ook geen droge draad aan ons lichaam. De koekoeken van de verblijven en de kombuis waren weggeslagen, de logiezen stonden vol water en onze zeemanskisten met armzalige inhoud dreven daarin rond, zodat wij ook niet op een droge verschoning behoefden te rekenen. Verwarmingstoestellen waren niet aanwezig, kachels waren op dit schip taboe. Verder was er nog veel schade aangericht aan verschan-sing, deuren en sloepen. Bij het peilen van de ruimen bleek het schip veel water te maken en stond er veel water in het ruim. Het drinkwater was vermengd met zoutwater en ongenietbaar, doordat de prop van de vulpijp van de tank verloren was geraakt. Bijna 90 ton drinkwater was zodoende onbruikbaar geworden. Bij het voorzichtig openen

van het ruim, bleek de lading cokes verschoven te zijn en behielden wij een zware slagzij over bakboord. Toen het mogelijk werd het schip voor de wind te krijgen en te laten lenzen voor alleen voor-ondermarszeil, besloot de kapitein, na gehouden scheepsraad, Port-Stanley in de Falkland Eilanden als noodhaven aan te lopen. Op de reis daarheen moest dag en nacht gepompt worden om het indringende water te lozen. Vaak waren de pompen verstopt en zaten de kleppen daarvan vol kolengruis. Bij nader onderzoek bleek de lekkage in de voorpiek te zitten. Om deze lekkage te verhelpen moesten de aanwezige 10 ton kombuis kolen uit de piek naar een plaats onder het bakdek verwerkt worden, een langdurig en naar karwei gezien de kleine toegangskoker tot de voorpiek. De lekkage werd tijdelijk verholpen middels een cementen bekisting als ook een kleine lekkage in het aanvaringsschot waardoor water in het ruim spoelde.

De kruismast stond niet geheel vast meer en werd buiten dienst gesteld. Voorlopig kan vanwege de grote slagzijde alleen over stuurboord gezeild worden. Kwam de wind van S.B. dan helde het schip zo erg over, dat het water aan dek kwam te staan.

Dat Port-Stanley inplaats van Montevideo als noodhaven gekozen werd, hield verband, dat deze haven dicht bij was en ook omdat stuurman Karlson daar ter plaatse zeer goed bekend was. Hij had hier nl. 6 jaar gevaren als kapitein op wol- en walvissschoeners.

Het duurde 9 dagen alvorens wij de eilanden in het zicht kregen en zonder hulp van een sleepboot bracht de stuurman het schip dicht bij de vuurtoren ten anker. Het was toen inmiddels 21 september geworden, nog steeds barre winter op het zuidelijk halfrond. Na enige uren ten anker gelegen te hebben stak er weer een flinke storm op, waardoor de sleepboot, die uitgekomen was geen kans zag ons op sleep te nemen. De kapitein en de bemanning van de sleepboot herkenden onze stuurman onmiddellijk en er volgde toen een gejoel en geschreeuw van „Hallo Charley, nice to see you back again”. De volgende middag nadat het weer een weinig afgeslecht was, kwam de sleepboot weer uit, nam ons op sleep naar de binnenbaai. Wij konden geen ingang zien niettegenstaande wij maar een halve mijl daarvandaan waren. De ingang was erg nauw en lag haaks op de rotsen waar wij tegen aankeken. Eenmaal de smalle doorgang tussen de rotsen gepasseerd zijnde, werd een hoek van 90 graden gemaakt over S.B. en toen ankerden we in een kom van circa 1 mijl lang en  $\frac{1}{2}$  mijl breed, beschut door vrij hoge heuvels.

Er lagen nog meerdere zeilschepen voor reparatie (alle slachtoffers van Kaap Hoorn) o.a. de Engelse 4-mastbark „Kingrosshire”, de Duitse viermaster „Renee Rickmers”, het Engelse driemast volschip „Claverdon” en de kleine Amerikaanse 3-mastbark „Nuau”.

Allereerst werd al het drinkwater verwisseld en de lading recht getremd. Alle reparaties werden keurig uitgevoerd en een compleet stel nieuwe zware zeilen aan boord gebracht. De hele reparatie nam ruim 3 maanden in beslag. Port-Stanley ligt aan de zuidzijde van de baai tegen de heuvels gebouwd en telt circa 900 zielen, die in hoofdzaak van schapenteelt en visserij leven. De meeste van deze mensen waren daar geboren en nog nooit van het eiland af geweest. Het werd eenmaal per maand bezocht door schepen van de Royal Packet Navigation Company, die het postver-

voer onderhield met het moederland zijnde Engeland. Er waren een paar kleine landingssteigers en twee kleine hotels (Stanley Arms en Globe Hotel). Met uitzondering van schapenvlees en pinguïneieren vonden we er alles peperduur, 10 sigaretten voor 7 pence, 7 pence voor een glaasje bier en 1 Eng. Pond voor een paar schoenen. (Deze prijzen zullen in de afgelopen jaren wel wat opgelopen zijn). Wij lagen met de „Albyn” het meest oostelijk ten opzichte van de andere schepen vertuid voor twee ankers. Op zekere morgen kwam er plotseling een storm opsteken. De „King-rosshire” ging op stap en nam de „Claverdon”, die voor ons lag mee op drift. Beide schepen kwamen toen op ons af, namen ons mee tot dat we aan de zuidzijde der baai vastliepen en daar een paar dagen bleven zitten. Tuigage en ankerkettingen van de drie schepen zaten in elkaar verward. Na klaring werden wij ieder weer door de sleepboot naar de ankerplaats teruggesleept.

Op 27 december 1911 waren wij gereed en vertrokken met gunstige wind en goed weer. Toen we dicht langs Staten-Island voeren ging de wind plotseling liggen en dreven we zo dicht langs genoemd eiland, dat de ankers met spoed klaar gemaakt moesten worden. Op het kritieke moment kwam de wind ons weer te hulp en lieten we met een behoorlijke bries, de wal weer veilig achter ons liggen.

Het was nu ondermeer zomerdag geworden maar desniettemin was het weer bij het rondenvan Kaap Hoorn ver van fraai. Vaak gingen wij op order van de kapitein met alle kleren aan ter kooi om bij eventuele gebeurtenissen dadelijk aan dek te kunnen verschijnen. Na een reis van 35 dagen ankerden wij dan eindelijk te Gatico, de plaats van bestemming. Het was toen ruim 7 maanden geleden, dat wij van Antwerpen vertrokken waren en de aldaar ingenomen lading gelost kon worden. Hadden twee ankers voor en twee achter uit staan.

De lading cokes werd door eigen bemanning in kleine lichters gelost. Meerdere dagen gingen verloren door de zgn. „Swell days” waarbij te veel deining stond om de lichters langszijde te houden. Door hitte en stof zagen wij er als negers uit, maar dit was schijnbaar geen reden om het karige watterrantsoen te vergroten. Water is aan de Westkust peperduur en de ouwe wilde daar geen geld voor uitgeven.

Nadat de cokes gelost was, moesten de briketten, bestemd voor Iquique (Chili) van voor naar achterschip verstuwd worden om het schip meer stuurlast te geven. Er is volgens m.b.m. in de tropen geen smeriger lading dan briketkolen. De daarin verwerkte teer doet de ogen pijn en verbrand de huid.

Het was een pijnlijke geschiedenis.

Met twee man te kort, zijnde deserteurs, vertrokken wij naar Iquique alwaar wij twee dagen later ten anker kwamen. Vele briketten waren verpulverd en gezien zij voor een gedeelte in de bilges gestuwd waren, sloot het gruis de afvoergaten voor bilge-water af. Geen wonder, dat op zee, tijdens het pompen deze geregeld verstopt waren. Ik geloof dat onze scheepvaart-inspectie op deze manier van beladen wel het een en ander zou hebben aan te merken. Tegen het einde der lossing werd zand-ballast ingenomen, in totaal 1200 ton. Hiervoor werden schotten geplaatst en het zand afgedekt met dikke planken, die door stutten flink gestempeld werden. Deze ballast was nodig omdat het schip zonder lading een flinke reis over de Pacific met be-

stemming Australië voor de boeg had. Behalve dat twee matrozen in Gatico deserteerden, in Iquique nogmaals 5 man. Kregen daarvoor in de plaats 6 Noren en 1 Duitse schepeling.

De overtocht door de Pacific ging gepaard met prachtig weer en duurde 72 dagen. Het krioelt er van onverlichte eilandjes en riffen, reden waarom 's avonds vaak zeil geminderd werd om onheil te voorkomen of om niet te dicht bij een eilandje te komen. Meerdere eilanden zoals Tonga of Friendly Islands werden bij dag gepasseerd. Wij vonden het allemaal even romantisch. Bij wijze van sport vingen wij haaien en dolfijnen.

(wordt vervolgd)

---

## IDEËENBUS

---

Op één der vele Rijksbureaus, welke Nederland telt, is de Ideeënbus ter ziele gegaan. De reden was, dat na lange tijd eindelijk één idee in de daartoe opgehangen bus werd aangetroffen. Dat bleek van de werkster te zijn. Ze stelde voor de bus wat hoger te hangen, want ze stootte steeds haar hoofd ertegen wanneer ze de gang deed.

---

## BRIEVEN VAN STUDENTEN:

---

In Groningen heeft de Katholieke Studenten Vereniging enkele feestdagen georganiseerd. Tijdens één dezer dagen werden fragmenten gepubliceerd uit brieven van jongste jaars aan hun ouders in het Zuiden des lands, waarin o.a.:

„nu weet ik, dat er 2 grote steden zijn in Nederland t.w. Maastricht en Groningen”

en

„de Groningse hospita's zijn erg aardig, maar ze laten het niet altijd merken”.





## Beste foto van de maand

„Water en vuur“, opname a/b m.s. „Sibigo“  
door 5e Werktuigkundige G. Timmer.

## Scheepsposities per maart 1964

### N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust“	Dakar	± 31-3-64
m.s. „Congokust“	Freetown	± 27-3-64
m.s. „Zuiderkerk“	L. Marques	± 27-3-64
m.s. „Sloterkerk“	Hamburg	± 24-3-64
s.s. „Munttoren“	Venetië	± 22-3-64
s.s. „Westertoren“	Singapore	± 16-3-64

### H.V.M.

m.s. „Hollands Diep“	± 29-2 te Singapore (bunkers)
m.s. „Hollands Dreef“	± 28-2—2-3 te Belfast
m.s. Hollands Duin“	± 9-3—16-3 te Fremantle

# Personalia

A. J. Koomans (dd. Hfd.wtk.) m.s. „Kasimbar“ (dd. 2e Wtk.) 6-2-64  
D. J. G. G. Geurts (dd. Hfd.wtk.) (K.V.) ex m.s. „Kasimbar“ naar m.s. „Waibalong“ (dd. Hfd.wtk.) (K.V.) 10-2-64  
H. Weevers ex m.s. „Waibalong“ naar m.s. „Schouten“ 22-2-64  
M. F. Muller ex m.s. „Straat Lombok“ naar m.s. „Siaoe“ 21-2-64  
D. Snip ex m.s. „Siaoe“ naar m.s. „Straat Lombok“ 21-2-64

N.T.P.M.

H. A. A. Schneider ex m.s. „Zuiderkerk“ met verlof 27-2-64  
D. Bus ex verlof naar m.s. „Zuiderkerk“ 24-2-64

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

---

## PROMOTIES:

---

K.P.M.

Technisch Varend Personeel  
tot 2e Werktuigkundige de 3e Werktuigkundige P. J. H. Riksen (m.i.v. 1-1-64)

N.T.P.M.

Technisch Varend Personeel  
B. de Graaf tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 18-11-63  
*Van harte gelukgewenst.*

---

## MUTATIES GEZAGVOERDERS:

---

K.P.M.

H. J. Brons (dd. Gezagv.) ex m.s. „Karossa“ met RV 9-2-64

N.T.P.M.

J. Ruyter (1e Stm.) naar m.s. „Congokust“ (dd. Gezagv.) 13-2-64  
A. Witteveen ex m.s. „Congokust“ einde aflostdienst 14-2-64

---

## MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN:

---

K.P.M.

D. J. G. G. Geurts (dd. Hfd.wtk.) (K.V.) ex m.s. „Karossa“ naar m.s. „Kasimbar“ (dd. Hfd.wtk.) (K.V.) 6-2-64

---

## MET VERLOF GEGAAN:

---

K.P.M.

6-2-64 1e Stm. P. Hoogland	uit Hongkong	RV
6-2-64 3e Stm. F. Kroder	uit Singapore	RV
6-2-64 2e Wtk. P. J. Boliijn	uit Singapore	RV
6-2-64 2e Stm. C. H. P. te Lintelo	uit Singapore	RV/SV
10-2-64 3e Stm. H. Rath	uit Bangkok	RV/SV
12-2-64 3e Wtk. A. J. Koomans	uit Singapore	RV
13-2-64 3e Wtk. R. F. Schols	uit Singapore	RV/SV
22-2-64 5e Wtk. A. R. Tophoven	uit Bangkok	RV/SV

N.T.P.M.

11-2-64 1e Stm. B. J. Hennephof	ex s.s. „Munttoren“
11-2-64 4e Stm. M. J. Smits	ex s.s. „Munttoren“
11-2-64 3e Wtk. D. Schaafsma	ex s.s. „Munttoren“
26-2-64 5e Wtk. P. Visser	ex m.s. „Zuiderkerk“ SV
26-2-64 5e Wtk. J. J. N. Bosschaart	ex m.s. „Zuiderkerk“ SV
29-2-64 5e Wtk. M. v. d. Steen	ex m.s. „Zuiderkerk“ SV

*Een prettig verlof toegewenst.*

---

## NA VERLOF VERTROKKEN:

---

K.P.M.

1-2-64 Mevr. D. F. Fortgens + 2 k. (gezin 2e Wtk.) Singapore  
1-2-64 2e Strm. J. F. Tiemens (Bangkok) m.s. „Kasimbar“  
5-2-64 4e Strm. D. Lub (Durban) m.s. „Straat Madura“  
19-2-64 3e Wtk. J. Jorna (Bangkok) m.s. „Roggeveen“  
27-2-64 3e Wtk. A. P. van der Zanden (Durban) m.s. „Van der Hagen“

*Goede wacht en behouden vaart.*

## NA VERLOF GEPLAATST:

### N.T.P.M.

9-2-64 3e Stm. G. J. Tuinstra (Thameshaven) s.s. „Munttoren“  
Goede wacht en behouden vaart.

## GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:

### K.P.M.

5e Wtk. A. ten Klooster	10-2-64 A
3e Stm. G. N. C. Janssen	11-2-64 S II
5e Wtk. J. Kommers	10-2-64 A
5e Wtk. M. van Maanen	12-2-64 A
5e Wtk. E. P. D. R. de Graaf	12-2-64 A
5e Wtk. L. Boomsma	17-2-64 A
3e Wtk. P. J. H. Riksen	18-2-64 B
2e Wtk. A. M. l'Herminez	19-2-64 C I
3e Wtk. H. Nakken	21-2-64 C I A

### N.T.P.M.

5e Wtk. B. de Graaf	18-11-63 Ass. Scheepswerktuigk.
3e Stm. G. J. Tuinstra	4- 2-64 S II
3e Stm. J. M. Th. M. Blokdijk	24- 2-64 S II

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

## JUBILEA:



Ir. P. Th. Meerdink,  
Chef Scheepsbouw Amsterdam  
25 jaar, 1 mei 1964.

Op 1 april 1964 zal het 25 jaar geleden zijn, dat Meijuffrouw A. M. Kohlmeyer in dienst trad van onze Maatschappij.  
De redactie biedt beide jubilarissen haar hartelijke gelukwensen aan.

## NIEUWE N.T.M.P.-ERTJES

Den Haag, 10-2-64 Mijke, dochter van, 3e Stuurman J. de Voogd en Mevrouw G. de Voogd-Minnema.  
Welkom in de „familie“.

## IN MEMORIAM

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige J. de Wolf overleed ddo. 21-2-1964 te Hengelo (O.), in de leeftijd van 64 jaar.

Op 13-2-1964 overleed te Amsterdam vrij onverwachts in de ouderdom van 41 jaar, de heer M. Hage, in leven gezagvoerder der N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Maatschappij.

Marinus Hage werd op 24-11-1922 te Soerabaja geboren. Na in 1940 de 5-jarige H.B.S. te hebben doorlopen, volgde hij te Batavia de Zeevaart Technische School, alwaar hij in juni 1941 het getuigschrift B.S. behaalde.

Op 21-6-1941 trad hij als leerling-stuurman in dienst, in welke functie de heer Hage tot 22-8-1942 aan boord van het m.s. „Ruys“ heeft dienstgedaan.

Op 23-8-1942 trad hij te Londen als 4e Stuurman in dienst van de N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

Gedurende de 2e wereldoorlog heeft de heer Hage gevaren aan boord van het troepentransportschip m.s. „Ruys“.

Op 1-1-1948 werd hij tot 3e Stuurman bevorderd. Bevordering tot 2e- en 1e Stuurman volgde respectievelijk op 1-7-1949 en 1-1-1953.

Op 2-9-1956 ging de heer Hage in de rang van 1e Stuurman over in dienst van de N.T.P.M.

Op 17-3-1961 werd hij bij deze Maatschappij tot Gezagvoerder aangesteld.

Dinsdagmorgen 18 februari jl. vond onder grote belangstelling de crematie te Driehuis-Westerveld plaats, waarbij namens de Maatschappij aanwezig waren de heren Mr. F. H. von Meyenfeldt, Chef Personeelszaken, en A. J. J. de Feyter, Chef Nautische Dienst.

Namens de Directie werd het woord gevoerd door de heer de Feyter, die, na de loopbaan van de heer Hage te hebben geschetst, getuigde van het grote verlies dat de Maatschappij met het plotselinge verscheiden van een zeer bekwaam gezagvoerder heeft geleden en mede uiting gaf aan diepe gevoelens van deelneming met de nabestaanden.

Het heengaan van gezagvoerder Hage is voor zijn gezin een zware slag. Gaarne wensen wij van deze plaats zijn echtgenote en kinderen de kracht en de berusting toe, dit onherstelbare verlies te dragen.

Zij rusten in vrede.





Opnamen van 5e Werktuigkundige G. Timmer.  
M.s. „Sibigo” te Balikpapan.

