

# De uitlaat



**PERSONEELSORGAAN DER**

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

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

**HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.**



# Call the mate

---

# *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:  
The Rice-Mills te Bangkok  
Foto 5e Werkuigkundige G. Timmer.

If the ship begins to roll, call the mate,  
If the cook runs out of coal, call the mate,  
If the old man goes to bed,  
If you see a squall ahead  
Or you need a sounding lead,  
CALL THE MATE.

If the running-lights go out, call the mate,  
If your latitude's in doubt, call the mate,  
If the wind begins to howl,  
If a sailor starts to crawl  
Or the whistle line gets foul,  
CALL THE MATE.

If you're coming into port, call the mate,  
If the midnight-launch runs short, call the mate,  
If the cargo starts to shift,  
If the workboat goes adrift,  
Or the fog begins to lift,  
CALL THE MATE.

If you're looking for a rope, call the mate,  
If the sun gives you no hope, call the mate,  
If you see a light abeam,  
If the chief won't give you steam  
Or the messboy has no cream,  
CALL THE MATE.

If you need the crew on deck, call the mate,  
If the gangway is a wreck, call the mate,  
If the old man's on a blink  
Or a draft falls in the drink,  
If you have no time to think,  
CALL THE MATE.

Yes that's who the fall-guy is, it's the mate,  
All the petty grieves are his, damn the mate,  
And at that, the bloody old bird  
Never gets a pleasant word,  
Thanks Heaven, you are only third  
AND NOT THE MATE.

# K.P.M. bedrijfsnieuws

Ter vervulling van de 31e en 32e vaarbeurt in de MEAS (eind april en eind mei van Triëst) werden resp. de „Prins Willem II“ en „Prins Willem III“ van de Oranje Lijn elk wederom voor een rondreis gecharterd.

M.s. „Labuan Hadji“ passeerde in Hongkong Groot Survey. In vaarbeurt 74 van de Bay of Bengal dienst vertrok het m.s. „Sanana“ van Calcutta. Voor de mei afvaart in deze dienst werd het m.s. „Siberoet“ aangewezen.

Op de Bangkok-Palembang dienst werd het m.s. „Landak“ vervangen door het m.s. „Bakongan“. Het onder Britse vlag varende m.s. „Jasa“ (770 dwt) werd gecharterd voor het geven van een afvaart in de Singapore-Timor Dilly dienst

# N.T.P.M.

Het 2 of 3 maands consecutive charter Lebanon/P.G.-Italië van de „Munttoren“ ging niet door. Het schip vertrok de 31e maart van Venetië naar Nederland, waarna het bij de werf van Verolme de jaarlijkse D.K.O.-beurt kreeg. Het schip vertrok inmiddels „for wireless orders“ naar de Golf van Biscaye.

# K.P.M. journaal

Onze Directeur D. J. Pronk van Hoogeveen werd door onze Koningin benoemd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau.

Tijdens een bijeenkomst in de Vergaderzaal van het Scheepvaarthuis op 29 april 1964, werd de heer Pronk van Hoogeveen door de Staatssecretaris van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Zijne Excellentie M. J. Keyzer, hiervan mededeling gedaan en werden hem de bij deze onderscheiding behorende versierselen uitgereikt. (zie foto)

Na de officiële uitreiking werd de heer Pronk van Hoogeveen in de Torenkamer in bijzijn van enkele genodigden, een aantal personeelsleden van het Amsterdamkantoor, vertegenwoordigers van de vloot en van het uitgezonden walpersoneel, door de heer Van Weede toegesproken, die hem, na in het kort de verdiensten die tot deze onderscheiding hebben geleid, te hebben gememoreerd, de kleine versierselen aanbood.

Onder de genodigden zagen wij ook de oud-Directeuren van onze Maatschappij Vas Dias, Hens, De Koe, De Geus, Harinck en Ter Braake.

Nadat de heer Pronk van Hoogeveen een woord van dank had gesproken, kregen alle personeelsleden de gelegenheid hem en zijn echtgenote met de hem verleende onderscheiding geluk te wensen.



# Jaarverslag 1963

In de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van onze Maatschappij, welke op 6 april 1964 werd gehouden, werden de jaarstukken over 1963 alsmede het door de Raad van Bestuur op 2 maart 1964 voorgestelde dividend van 8% over het boekjaar 1963, goedgekeurd.

## I VLOOT

Per 31 december 1963 was de gezamenlijke vloot van K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M. als volgt ingezet:

	Aantal schepen		Tonnen draagvermogen à 1000 kg op Z-merk	
	1963 (1962)	1963 (1962)	1963 (1962)	1963 (1962)
<b>K.P.M.-VLOOT</b>				
Afrika-Rayon . . . . .	4 ( 6)	13.399	( 20.260)	
Singapore-Rayon . . . . .	13 ( 8)	31.685	( 18.942)	
Nieuw Guinea-Rayon . . . . .	— ( 6)	—	( 9.969)	
Extra emploi . . . . .	1 (—)	4.840	( —)	
Bij K.J.C.P.L.-Lijndiensten . . . . .	18 (17)	106.068	( 86.234)	
	<u>36 (37)</u>	<u>155.992</u>	<u>(135.405)</u>	
<b>N.T.P.M.-VLOOT</b>				
In participatie bij de V.N.S. . . . . .	4 ( 4)	33.943	( 33.943)	
In charter bij Shell Tankers Ltd. Londen . . . . .	2 ( 2)	37.535	( 37.535)	
H.V.M.-VLOOT . . . . .	3 ( 3)	43.149	( 43.149)	
	<u>45 (46)</u>	<u>270.619</u>	<u>(250.032)</u>	

In 1963 werden het s.s. „KARSIK” en de ms.s. „LETONG” en „SUNGEI PANAI” verkocht, terwijl werden toegevoegd de in 1963 gereedgekomen ms.s. „STRAAT FRANKLIN” en „STRAAT FRAZER”.

## II BEDRIJFSRESULTATEN

Alhoewel over 1963 het voordelige bedrijfsresultaat ad f 3.891.000 overeenkwam met dat over 1962, waardoor

wederom 8% dividend kon worden uitgekeerd, hebben ten opzichte van 1962 verschillende bedrijfsonderdelen daartoe niet in dezelfde mate bijdragen.

Het resultaat uit de exploitatie van de gezamenlijke K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M. vloot bleek ook in 1963 onvoldoende om de afschrijvingen op de schepen volledig te kunnen dekken. (De afschrijvingen van de drie aan de H.V.M. vercharterde schepen alsmede de afschrijvingen van de schepen van de N.T.P.M. werden wel verdiend.)

In 1963 beliep het bruto overschot van de Exploitatie-rekening namelijk f 14.000.000, terwijl de afschrijvingen f 17.224.000 vergden. Het eigenlijke scheepvaartbedrijf leed derhalve in 1963 een verlies van f 3.224.000 (vorig jaar ± f 1.860.000). Hierbij dient te worden gememoreerd, dat in vergelijking met 1962 dit verlies bovendien zeer gunstig beïnvloed werd door een in 1963 ontvangen restitutie van in vroeger jaren betaalde vennootschapsbelasting.

Eveneens verminderde de latente belastingverplichting, doch het uit dezen hoofde vrijvallende bedrag werd grotendeels aangewend voor afschrijving op onze deelneming in de Oranje Lijn alsmede voor een voorziening voor bijzondere uitkeringen aan de groep onzer oudere gepensioneerden.

Ter toelichting moge dienen dat de teruggang van het resultaat o.m. het gevolg is van:

1. een voortdurende stijging van de exploitatie-uitgaven, die slechts in beperkte mate door hogere vrachttarieven en door bezuiniging beogende maatregelen (welke maatregelen op zich alleszins aan de verwachtingen hebben voldaan) kon worden gecompenseerd;
2. de beëindiging van de vaart op West-Irian, waarna in afwachting van de vaart op Indonesië een aantal schepen elders moest worden gaande gehouden;
3. een nadelige invloed welke in het Singapore-Rayon werd ondervonden van concurrerende maatschappijen, die, tengevolge van de politieke omstandigheden, Indonesië niet meer mochten bedienen en elders emploi zochten;
4. een terugslag in de dienst van Afrika naar de Arabische Golf door de economische boycot van Zuid-Afrika, die door enkele Oost-Afrikaanse en Arabische landen werd toegepast.

Het resultaat van de dienst tussen de Adriatische- en Oostelijke Middellandse Zee en havens in Oost-Afrika was evenwel gunstiger dan het voorafgaande jaar.

De 1963-resultaten van de V.N.S. — bij welke maatschappij een viertal schepen van de N.T.P.M. op participatiebasis in emploi is — liggen op hetzelfde niveau als in 1962.

De 1963-resultaten van de K.J.C.P.L. — bij welke maatschappij 18 schepen van de K.P.M. emploi vinden — zullen volgens in december j.l. door de directie K.J.C.P.L. gedane tussentijdse mededeling ongeveer gelijk zijn aan die van 1962.

### III VERMOGENSPOSITIE

Het totale eigen vermogen (incl. N.T.P.M. en H.V.M.) bedroeg per ultimo 1963 f 173.732.000 (zie hierna onder Gecombineerde Balans „Passiva”); dit is derhalve ten opzichte van 1962 toegenomen met f 2.038.000, door stijging van de „Reserve Vlootvernieuwing” met eenzelfde bedrag.

De voorzieningen daalden voorts met f 2.101.000 en de schulden (door derden geleverd vermogen) stegen met f 3.129.000.

#### a. GECONSOLIDEERD BEDRIJFSRESULTAAT

	1963	1962	1961
	(in duizenden guldens)		
<b>Samenstelling</b>			
Aangehouden winst vorig jaar . . . . .	362	266	907
Saldo Exploitatierkening . . . . .	14.000	15.133	13.598
Interest . . . . .	2.581	2.152	1.953
Opbrengst van niet geconsolideerde deelnemingen . . . . .	2.686	2.581	2.516
Resultaat assurantiezaken . . . . .	349	515	487
Opbrengst verkochte schepen en etablissementen . . . . .	1.137	237	-/ 97
	<u>21.115</u>	<u>20.884</u>	<u>19.364</u>
Af: Afschrijving duurzame bedrijfsmiddelen . . . . .	17.224	16.993	15.537
Blijft: Winstsaldo . . . . .	<u>3.891</u>	<u>3.891</u>	<u>3.827</u>

#### b. GEcombineERDE BALANS

	1963	1962	1961
<b>Activa</b>			
Duurzame bedrijfsmiddelen . . . . .	152.142	145.617	145.414
Niet geconsolideerde deelnemingen en leningen daarin . . . . .	36.193	47.051	50.654
Bedrijfsvoorraden . . . . .	870	1.022	1.684
Vorderingen . . . . .	8.695	10.090	9.329
Beschikbare middelen . . . . .	72.156	63.210	62.471
	<u>270.056</u>	<u>266.990</u>	<u>269.552</u>

### IV GECONSOLIDEERDE JAARCIJFERS

Hieronder treft U aan de uit het gepubliceerde jaarverslag ontleende geconsolideerde cijfers van de Verlies- en Winstrekening over 1963 alsmede die van de Balans per 31 december 1963 van de K.P.M. en haar volle dochterondernemingen de N.T.P.M. en de H.V.M.

Ter vergelijking zijn daarbij eveneens de cijfers over de twee voorafgaande jaren vermeld.

	1963	1962	1961
	(in duizenden guldens)		
<b>Besteding winstsaldo</b>			
Statutaire tantièmes . . . . .	180	180	205
Uitkering op winstbewijzen . . . . .	239	239	246
Dividend op aandelen . . . . .	3.110	3.110	3.110
Onverdeeld winstsaldo (naar volgend jaar) . . . . .	362	362	266
	<u>3.891</u>	<u>3.891</u>	<u>3.827</u>
<b>Passiva</b>			
<b>Eigen vermogen:</b>			
Geplaast kapitaal . . . . .	38.880	38.880	38.880
Reserves . . . . .	25.910	25.910	25.910
Reserve vlootvernieuwing . . . . .	108.942	106.904	104.579
	<u>173.732</u>	<u>171.694</u>	<u>169.369</u>
Voorzieningen . . . . .	56.145	58.246	61.575
Schulden . . . . .	36.288	33.159	34.781
<b>Winstsaldo:</b>			
ter verdeling . . . . .	3.529	3.529	3.561
onverdeeld . . . . .	362	362	266
	<u>270.056</u>	<u>266.990</u>	<u>269.552</u>
<b>Pro Memorie</b>			
Aanbouwverplichtingen . . . . .	—	20.818	5.717

# Herinneringen uit mijn zeilvaarttijd

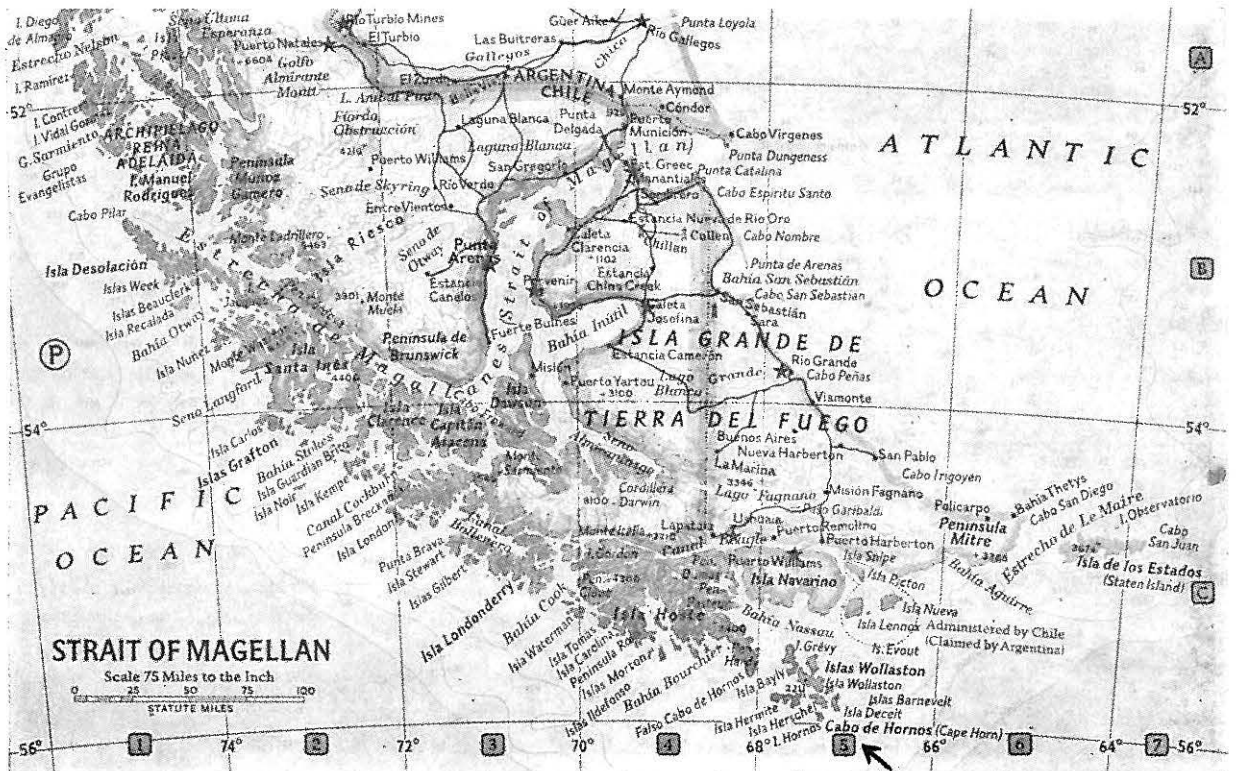
Een sleepboot trok ons enkele mijlen uit de kust. Daarna werden met een gunstige wind de zeilen bijgezet en de thuisreis aanvaard. Het was toen eind november 1912 en niemand had verwacht dat wij nogmaals 153 dagen op zee zouden moeten doorbrengen alvorens de plaats van bestemming bereikt zou worden.

Het schip was toen in de laatste 1½ jaar niet in een dok geweest en zwaar aangegroeid, op sommige plaatsen van de buitenhuid niet minder dan 30 à 40 cm. Tot de omgeving van Kaap Hoorn ging alles naar wens maar eenmaal daar werd het zoals gewoonlijk weer mis. Onder stormzeil en zware zeegang werd deze Kaap gerond.

Het schip nam zeer veel water over en dagen lang kwamen

we niet uit onze natte kleren. Gelukkig hadden we al die vuiligheid van achter in, maar de bijtende koude en lange donkere nachten konden we niet ontkomen. Geen nacht ging er voorbij of de wacht ter kooi werd gepord onder het roepen van „All hands on deck”. Dit moest allemaal vlug geschieden, want nauwelijks je warme kooi uit, klom je weer met laarzen en oliegoed aan het wand in een striemende sneeuw- of hagelbui. Dan werd er weinig onder el- kander gesproken (hadden elkaar toch niet kunnen ver- staan) maar meer dan ooit hield ieder zich aan de bekende traditie, één hand voor het schip en één voor jezelf. Als het zeer slecht was, moest zelfs onze passagier mede het want in. Ieder mannetje was er dan één en van geen zin of ziek zijn was geen sprake. De collega's zorgden er wel voor dat je op tijd aan dek kwam. Aanpakken en saam- horigheid werd je op die schepen wel bijgebracht. Voor lijntrekken en achterbaks gedoe was geen plaats, senti- mentaliteit kende men niet. Wanneer de doorsnee wal- mensen eens beter op de hoogte waren wat een narigheid en ontbering er op zulke nachten verwerkt worden, dan zou- den zij het gedrag van de zeeman aan de wal wel wat milder beoordelen.

Op een mooie zondag kregen we een driemastbark in zicht, die net als wij thuis zeilende was. Middels seinvlaggen bleek het de Finse bark „Pera” te zijn. Toen de schepen dwars van elkander waren werden sloepen gestreken na- dat tegen gebrast was en kwam de kapitein van de Fin bij ons op bezoek. Voor ons was het ook een afwisseling weer eens een praatje met andere mensen te kunnen ma- ken. Eerst tegen de avond ging het bezoek van boord en 's morgens vroeg was er van de „Pera” niets meer te zien. Nadat de linie gepasseerd was, speelde zich een droevige gebeurtenis af. Een der Australische lichtmatrozen kreeg



zaterdagmorgen na het eten van een portie rijst met kerry, plotseling hevige buikpijn. Af en toe schreeuwde hij het uit van de pijn. De kapitein gaf hem eerst een flinke dosis castorolie en toen dat niet hielp een lavement van warm water met zeep. Om de pijnen te stillen kreeg hij o.a. medicijnen toegediend. Vier en twintig uur later was zijn toestand zo verergerd, dat hij af en toe buiten kennis was. Hij had het zeer benauwd en warm en wilde niet langer in zijn kooi blijven liggen. De kapitein deed alles wat in zijn macht was om zijn lijden te verminderen, liet hem aan dek brengen en een zonnententje boven hem aanbrengen. Helaas alles was tevergeefs, hij stierf op zondagmorgen in de leeftijd van 18 jaar. Een sterfgeval brengt nu eenmaal altijd een sombere stemming met zich mede. Het is echter moeilijk de treurige stemming onder de bemanning en officieren weer te geven, waaronder wij op die mooie zonnige tropendag verkeerden. Het droevigst was wel, dat niemand aan boord zijn ware naam kende. Hij was van huis weggelopen (Melbourne) en was in New Castle als opstapper op een Noorse bark gekomen met bestemming Antofagasta. Aldaar werd hij op zijn verzoek afbetaald en kwam toen bij ons aan boord. Volgens zijn zeggen was hij het enig kind van zijn ouders.

Het lijk werd op een trossen rooster onder de bak gelegd tot dat de zeilmaker gereed was met het maken van een zeildoekse zak. Vaak vroegen wij ons af, wat zou hij toch gemankeerd hebben. (Vermoedelijk zal het wel een geval van acute blindedarmonitsteking geweest zijn, maar ruim 50 jaar geleden kwam men niet zo gauw op die gedachte). Gedurende de volgende nacht had er weer iets plaats. Toen stond de andere Australische lichtmatroos op het bakdek op uitkijk. Eensklaps hoorde men gillen, een plof en hard over dek naar achter hollen. De wacht ter kooi werd wakker van het lawaai en vroeg angstig wat er aan de hand was. Het bleek, dat het feit dat zijn landgenoot onder hem was opgebaard te veel voor zijn zenuwgestel was. In zijn verbeelding zag de uitkijk hem aan S.B. de trap opkomen en hem aankijken.

Vol schrik rende hij naar de B.B.'s trap en sprong van de bak op het hoofddek zonder de trap te raken. Hij kreeg iets kalmerends te slikken en bleef de verdere nacht onder de controle van de wachtdoende stuurman op de poop. Maandagmorgen zou het lijk overboord worden gezet. Er was echter wat oponthoud, omdat het lichaam van de overledene reeds erg opgezwollen was en de zeildoekse zak daardoor te klein bleek te zijn en eerst vergroot moest worden. Met wat ketting rond de benen en een hoeveelheid oude sluitingsbouten werd de zak dichtgenaaid, de vlag halfstok gehesen en het schip door tegen te brassen tot stilstand gebracht. Door de andere lichtmatrozen werd het lijk op een rooster en afgedekt door de Russische vlag rond het dek gedragen en daarna aan stuurboord bij de verschansing tussen de groot- en kruismast gezet met de voeten op de reeling. De bemanning stelde zich in een halve cirkel om de baar, de kapitein las een stuk voor uit de Zweedse bijbel en deed daarna een gebed. Bij het Amen gaf hij het teken om het hoofdeinde van de baar op te lichten, waarna het lijk van onder de vlag uit in zee verdween. De laatste woorden van de kapitein waren „For Gods sake“. Het was de eerste begrafenis, die ik op zee meemaakte en ik moet bekennen, dat deze diepe indruk op mij maakte. Na de plichtigheid werden de voorbrassen

weer rond gehaald, de vlag geheel voor gehesen tot zons-  
ondergang en de reis weer vervolgd. De eerste dagen bleef de stemming echter zeer gedrukt en waren onze ogen aanhoudend gericht op de lege kooi van onze overleden kamerad. Inmiddels zaten wij toen al een honderd dagen op zee. Vele dagen gingen verloren in het gebied van de doldrums door windstilte en tegenwind. Na 120 dagen zagen we voor het eerst land en de volgende morgen vroeg zeilden we de Straat van Gibraltar in. Ook hier tegenwind zodat we de gehele dag nodig hadden er doorheen te komen. Ook in de Middellandse zee niets dan tegenspoed. Steeds maar uitporren van de wacht om overstag te gaan, van behoorlijke rust was geen sprake. Niet minder dan 33 dagen hadden we nodig om van Straat Gibraltar de plaats van bestemming te bereiken. Venetië how near and yet so far. Eindelijk, op zaterdagmiddag, 150 dagen uit, kregen we land in het zicht in de Golf van Venetië. Als alles goed ging, zouden wij des avonds Venetië kunnen bereiken. Wat een heerlijk vooruitzicht de zondag daar te kunnen doorbrengen. De meeste matrassen werden onder groot gejoel overboord geworpen. Die hadden we voorlopig toch niet meer nodig. Het liep echter anders uit dan we dachten.

In de vooravond begon de barometerstand geweldig te vallen en de lucht te betrekken. Vol verwondering vroegen wij schepelingen ons af of de ouwe van lotje getikt was om zoveel zeil vast te maken. Gedurende de avonden werd het eerst bladstil en kwam een donkere zwarte lucht opzetten. Onmiddellijk brak de bui toen los, stormachtige wind gepaard met dichte sneeuw en hagelbuien. Er bleef nauwelijks tijd over om de nodige zeilen te bergen en meerdere gingen dan ook aan flarden. Voor het eerst maakten wij toen kennis met de alpenstorm, de Bora, waarvoor in de zeilaanwijzingen gewaarschuwd wordt. De volgende morgen vernamen wij van een Italiaans opnemingsvaartuig, aan wie wij om ons bestek vroegen, dat wij nu circa 100 mijl van Venetië af waren. Het duurde nog drie dagen alvorens wij daar eindelijk ten anker kwamen. Het schip, dat wij de laatste maanden zo keurig opgeknapt hadden zag er uit of het juist een zeeslag had meegemaakt. Buitenboord was het rood van de roest. De zakken salpeter waren tot een grote verharde massa geworden en moesten er later met breekijzers en koevoeten uitgebroken worden.

Het binnenslepen, waarvoor de hulp van een sleepboot verkregen werd duurde bijna 6 uur. Tijdens het slepen begonnen we de zeilen af te slaan en op te bergen. Ook de volgende dag werd dit werk voortgezet en niet voordat alles netjes was opgeborgen, werd onze dienst als afgelopen beschouwd.

De dag daarna werden wij afgemonsterd. Geld ontvingen wij echter nog niet, daar de banken wegens feestdag gesloten waren. Gelukkig kwam er een runner aan boord van de Eng. Sailors Mission die ons mede de wal opnam en ook nog wat voorschot verstreekte. Met uitzondering van de Rus-Finnen vroegen wij allemaal ontslag en gingen niet in op het verzoek van de stuurman om aan boord te blijven en de volgende reis naar Santos (Brazilië) mede te maken. Het was toen eind april 1913 en de afgelopen reis die 2½ maand geduurd had vonden wij lang genoeg.

Met de Chileense matroos en little Dutchy ben ik toen nog een paar dagen in Venetië gebleven en wij genoten volop van het vele moois, dat deze stad te zien gaf. Zelfs een gondelvaart werd in het programma ingelast.

Bij Cook's reisbureau namen wij treinkaartjes tot Antwerpen, stapten des avonds in de trein richting Milaan en stapten daar uit. In Luzern onderbraken wij nogmaals de reis, maar de derde dag reden wij via Strassbourg en Brussel door tot Antwerpen. Hier ontmoetten wij nog enkele scheepsmakkers die reeds eerder gearriveerd waren en na nog eens goed de bloemetjes te hebben buitengezet, gingen wij voorgoed uit elkander. Wij namen de trein naar Vlissingen.

Vijf dagen ben ik thuis gebleven om daarna weer naar zee (nu op een stoomschip) te gaan en maakte nog vele reizen voordat ik bij het loodswezen in Vlissingen in dienst kwam. Ben nu gepensioneerd als gezagvoerder van een stoombetonnings- en kustverlichtingsvaartuig. Ben in het bezit van het diploma stuurman stoom- en zeilvaart (KHV).

André is in Australië terechtgekomen en aldaar genaturaliseerd. Hij nam deel aan de eerste wereldoorlog op het westelijk front, is in Engeland getrouwd en na de oorlog naar Sydney teruggekeerd. Zijn beide zonen namen deel aan de laatste oorlog maar hij en zijn vrouw zijn nooit naar Europa gekomen. Little Dutchy heeft hem in 1938 nog eens in Australië opgezocht. André voer toen als bootsman op een coaster. Zijn keurig gezellig ingerichte woning was zijn eigendom en heette „Flushing“. Momenteel trekt hij ook A.O.W.-pensioen van het Australische gouvernement.

Little Dutchy behaalde in 1915 zijn diploma 3de rang Grote Stoom- en Zeilvaart, maakte enkele reizen als 3de stuurman met het ss. „Grangesberg“ naar Zuid-Amerika en trad toen in dienst bij de Kon. Paketvaart-Maatschappij. Na een diensttijd van bijna 32 jaar werd hij daar als gezagvoerder gepensioneerd. Na zijn pensionering in 1946 is hij nog drie keer in dezelfde rang naar Indië teruggegaan. Na 42 jaar in de tropen te hebben doorgebracht geniet hij thans een welverdiende rust in Bloemendaal.

Met onze vierde kameraad en stadgenoot Harry van Houcke liep het anders af. Hij droste in Iquiqui en zeilde naar Europa met de kleine Noorse bark „Siam“. Hij was een jaar eerder dan wij thuis. In 1914 varende op een Hollandse schoener werd hij door België voor de krijgsdienst opgeroepen. Als soldaat is hij de gehele oorlog aan het front geweest, heeft 9 maanden zwaar gewond in een militair hospitaal gelegen en had daarna nog veel last van de gevolgen van een gasaanval. Daarna is hij stuurman ter koopvaardij geworden en trad later in dienst bij het Belgische loodswezen in Vlissingen. Beiden zaten wij nu weer in Vlissingen. Ieder bij een ander loodswezen. Later is hij overgegaan naar de rivierdienst als rivierloods in Antwerpen. Tijdens de laatste oorlog wist hij tijdig uit te wijken, heeft de gehele oorlog gevaren en daarna nog jaren als binnenloods dienst gedaan. Zover mij bekend is hij in 1955 in Antwerpen overleden. Hij was een prima zeeman en een goed vriend, die het altijd voor de zwakkeren opnam.

Tijdens de ligtijd in Port-Stanley had de tweede stuurman kennis gekregen aan een meisje aldaar. Op een avond had hij haar bereid gevonden om eens een kijkje aan boord te komen nemen. Wij viereen Hollanders kregen opdracht ons zo netjes mogelijk op te doffen en hem naar de wal te roeien. Aldaar kregen wij order ons niet van de landingsplaats te verwijderen en op hem en zijn meisje te wachten. Het wachten begon ons al spoedig te vervelen toen Harry ons voorstelde om even een whisky te gaan nemen in de bar van de Stanley Arms. Met de luttele shillings die wij

gezamenlijk bij elkaar schraapten konden wij ons net de luxe van een glaasje permitteren. Wij ontmoetten daar echter zeelieden die over meer slappe was beschikten en spoedig volgde het ene glaasje op het andere. Niemand van ons dacht nog aan de opdracht die wij te vervullen hadden, totdat de stuurman ons wít van woede in de kroeg ontdekte. Nadat hij een poos bij de onbemande sloep had staan wachten, had zijn meisje geen lust meer om aan boord te gaan. Hij bracht haar keurig naar huis en had toen niet veel moeite om uit te vinden waar wij zaten, gezien er maar twee kroegen waren. Wat hij ons allemaal naar het hoofd slingerde weet ik niet, daarvoor waren wij al te veel onder invloed van het kostelijke nat. Langszij van het schip gekomen liet hij ons rustig naar voren gaan met uitzondering van Harry, de oudste van ons viereen, die even met hem naar zijn hut moest. Later kwam hij ook in het logies met een bebloede kop en twee blauwe ogen. Hij had de stuurman gezegd, dat hij ons overgehaald had mede te gaan naar de bar en alleen de schuldige was voor zover het een mislukte avond voor de stuurman betrof. Wij kregen de volgende morgen alleen een fikse uitbrander.

Nog een ander geval. Op de uitreis waren wij ongeveer 6 weken op zee en bezig roestvlekken van de verschaning te verwijderen, die Little Dutchy dan in de menie moest zetten. Wij hadden in Antwerpen 2 varkens aan boord gekregen, die overdag vrij aan dek rondliepen. Toen tegen het aflossen van de wacht een van deze varkens te dicht in zijn buurt kwam, schilderde Dutchy een grote rode bal op de billen van de beide varkens, waarna hij ze onder het baksdek joeg. Wij gingen toen eten en maffen en Harry had de meniepot van hem overgenomen. Opeens maakte Dutchy mij wakker en zei „hoor de eerste eens te keer gaan over dat varken“. De stuurman hield vol, dat Harry het gedaan had, maar deze beweerde hardnekkig van niet. Niet eenmaal kwam het in hem op de schuld op de werkelijke dader te werpen. Na veel geharrewar moest hij toch met een dot petroleum de billen van het varken schoonmaken hetgeen hij als een grove belediging beschouwde. Als hij maar eens wist wie hem die bak geleverd had. Wij hielden ons natuurlijk van de domme. Toen Dutchy hem enkele dagen later vertelde, dat hij de werkelijke dader was, vlogen zij elkaar toch nog even in de haren. Daarna was de woede bekoeld en de vrede weer teruggekeerd.

De stuurlieden hadden vlug in de gaten, dat men nooit de 4 Vlissingers van wie er op iedere wacht twee ingedeeld waren, tezamen of bij elkaar aan het werk moest zetten, want dan was het mis. Maar bij het innemen van de bovenste zeilen was het net andersom. Als er twee jongens naar boven gestuurd werden in een top, dan waren het altijd eerst de twee Vlissingers. Het was al zo'n gewoonte geworden, dat als er zeil geminderd moest worden de stuurman alleen maar onze naam te roepen had en dan waren wij op weg naar boven.

(wordt vervolgd)

#### Noot van de redactie

In het maartnummer staat op pagina 7, eerste kolom, 19e regel van onderen, dat het roer van de „Albijn“ ruim een uur hard aan lij lag, alvorens het schip iets van de wind begon af te vallen.

De schrijver van het artikel, de heer B. Goedhart, maakte ons er op attent dat dit niet 1 uur, maar 6 uur moet zijn.





## Beste foto van de maand

Sapi's laden  
Opname van 5e Werktuigkundige J. H. Schijfsma

## Scheepsposities per mei 1964

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust“	Amsterdam	± 15-5-64
m.s. „Congokust“	Angola	± 23-5-64
m.s. „Zuiderkerk“	Amsterdam	± 1-6-64
m.s. „Sloterkerk“	Mombasa	± 25-5-64
s.s. „Munttoren“	emplooi onzeker	
s.s. „Westertoren“	Melbourne	± 18-5-64

H.V.M.\*)

m.s. „Hollands Diep“	Londen	± 21-4-64
	Casablanca	11/13-5-64
m.s. „Hollands Duin“	Japan	± 16-4-64
m.s. „Hollands Dreef“	Japan	± 9-5-64

\*) Onze lezers zullen begrepen hebben dat in het aprilnummer op deze plaats abusievelijk K.P.M. in plaats van H.V.M. heeft gestaan.

---

## MET VERLOF GEGAAN:

---

K.P.M.

30-3-64 5e Wtk. J. G. Krooshoop uit Singapore RV/SV  
 5-4-64 3e Stm. J. L. Rozijn uit Singapore RV/SV  
 5-4-64 3e Wtk. D. den Dulk uit Bangkok RV/SV  
 8-4-64 3e Stm. P. F. Bijl uit Hongkong RV/SV  
 12-4-64 1e Stm. H. Samson uit Saigon RV  
 13-4-64 3e Wtk. F. A. M. Dolhain uit Singapore RV  
*Een prettig verlof toegewenst.*

---

## NA VERLOF VERTROKKEN:

---

K.P.M.

29-3-64 2e Wtk. P. J. H. Riksen (Mombasa) m.s. „Camphuys“  
 2-4-64 5e Wtk. G. Brand (Bangkok) m.s. „Siaoe“  
 5-4-64 5e Wtk. D. J. Meyer (Bangkok) m.s. „Waingapoe“  
 7-4-64 1e Strm. G. E. Kaersenhout (Auckland) ms. „Van der Hagen“  
 9-4-64 5e Wtk. L. H. Meyer (Kaapstad) m.s. „Straat Frazer“  
 9-4-64 5e Wtk. A. Hoogers (Singapore) m.s. „Keerkring“  
 13-4-64 3e Strm. J. P. Duyn (Mauritius) m.s. „Straat Lombok“  
 17-4-64 2e Wtk. J. H. de Graaf (Singapore) m.s. „Schouten“  
 27-4-64 de heer J. A. Vermeulen en gezin (Singapore)  
*Goede wacht en behouden vaart.*

---

## PROMOTIES:

---

N.T.P.M.

Technisch Varend Personeel

W. Brugman tot 3e Werktuigkundige m.i.v. 1-4-64  
 J. van Sluijs tot 3e Werktuigkundige m.i.v. 1-4-64  
 J. L. v. d. Valk tot 3e Werktuigkundige m.i.v. 1-4-64  
 M. Meulenbergh tot Assistent Werktuigkundige m.i.v. 1-4-64  
*Van harte gelukgewenst.*

---

## MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN:

---

K.P.M.

W. van Dam ex RV naar m.s. „Van Waerwijck“ 18-3-64  
 J. Koke ex m.s. „Van Waerwijck“ met RV 18-3-64  
 E. N. van Don (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Keerkring“  
 met TTV./S'pore 2-4-64  
 A. J. H. J. Rötter (2e Wtk.) ex IS/TD-S'pore naar  
 m.s. „Keerkring“ (dd. Hfd.wtk.) 2-4-64  
 A. J. H. J. Rötter (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Keerkring“  
 naar IS/TD-S'pore 12-4-64  
 E. N. van Don (2e Wtk.) ex TTV./S'pore naar m.s.  
 „Keerkring“ (dd. Hfd.wtk.) 12-4-64  
 J. Schriemer ex m.s. „Straat Frazer“ met RV 11-4-64  
 J. W. Verwey, m.s. „Straat Frazer“ 11-4-64  
 G. Buyze ex m.s. „Van Noort“ met RV 11-4-64  
 L. J. N. Willemsse (2e Wtk.) m.s. „Van Noort“ (dd.  
 Hfd.wtk.) 11-4-64

N.T.P.M.

H. A. A. Schneider ex verlof naar m.s. „Sloterkerk“ 1-4-64  
 H. v. d. Lugt ex m.s. „Sloterkerk“ met verlof 22-3-64  
*Alle verlofgangers: een prettig verlof.  
 Alle herplaatsten: goede vaart.*

---

## NA VERLOF GEPLAATST:

---

N.T.P.M.

11-4-64 4e Stuurman M. J. Smits (Antwerpen) m.s. „Congo-  
 kust“  
*Goede wacht en behouden vaart.*

---

## GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:

---

K.P.M.

3e Wtk. J. R. Beem 14-4-64 B  
 3e Wtk. J. H. de Graaf 2-4-64 B  
*Onze gelukwensen met het behaalde succes.*

---

**JUBILEA:**

---



D. J. Smit, Gezagvoerder  
25 jaar — 23 mei 1964



W. J. van Amstel, Employé Amsterdam  
25 jaar — 8 juni 1964

*De redactie biedt U haar hartelijke gelukwensen aan.*

---

**HUWELIJKEN:**

---

K.P.M.

3e Werktuigkundige A. J. Smink en Mej. G. Wortelboer ddo.  
18-4-64 te Arnhem.

*Proficiat en „behouden vaart“.*

---

**NIEUWE K.P.M.-ERTJES:**

---

Purmerend, 27-3-64: Frits George, zoon van Gezagvoerder  
H. L. van Dam en Mevrouw A. C. van Dam-Bechtle.

Bilthoven, 1-4-64: Hans Jacob Christiaan, zoon van 2e Stuur-  
man W. Th. Wijn en Mevrouw A. W. Wijn-Köhler.

Singapore, 24-1-64: Nicoline Elizabeth, dochter van 2e  
Werktuigkundige H. J. van der Veer en Mevrouw J. M.  
van der Veer-Nieuwenhuizen.

Singapore, 2-4-64: Erich Paul, zoon van 2e Werktuigkun-  
dige E. N. van Don en Mevrouw I. van Don-Quittner.

Schoonhoven, 21-3-64: Anna Maria Petronella, dochter van  
3e Werktuigkundige L. M. Malingré en Mevrouw A. M.  
Malingré-Overbeek.

Singapore, 24-3-64: Kwa Li Tsui, dochter van de Heer en  
Mevrouw Kwa Song Tiauw-geboren Ho.

Singapore, 29-3-64: Michel Martin Albertus, zoon van 1e  
Stuurman J. Jonkman en Mevrouw D. E. Jonkman-Wijstma.  
*Welkom in de „familie“.*

---

**IN MEMORIAM:**

---

Gepensioneerd Hoofdemployé W. H. Sniijders overleed  
ddo. 22-3-64 te Wassenaar, in de leeftijd van 61 jaar.

Gepensioneerd Dienstchef A. A. de Beukelaar overleed ddo.  
1-4-64 te Den Haag, in de leeftijd van 71 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige A. Dik overleed ddo.  
27-4-64 te Amersfoort, in de leeftijd van 87 jaar.

Op 23 april 1964 overleed te 's-Gravenhage de gepensio-  
neerd Adjunct-chef R. de Lange in de leeftijd van 56 jaar.

De Heer de Lange, die op 1 maart 1929 in dienst trad van de  
K.P.M. en achtereenvolgens werkzaam is geweest op de  
agentschappen te Bima en Surabaja, en na een onderbre-  
king gedurende de bezetting, op het agentschap Tandjong  
Priok en de afdeling Claims op het Hoofdkwartier te Dja-  
karta, werd op 1 juli 1954 tot Adjunct-Chef aangesteld.

Op 1 september 1958 werd hij gepensioneerd.

Op verzoek van de Maatschappij werd hij 15 maart 1961  
tijdelijk tewerkgesteld op de afdeling Inkoop van het  
Amsterdamkantoor, alwaar hij werkzaam is geweest tot  
begin december 1963, toen hij door ziekte gedwongen werd  
zijn werkzaamheden te onderbreken.

De teraardebestelling heeft 27 april j.l. op de begraafplaats  
Oud Eik en Duinen te Den Haag plaatsgevonden onder  
grote belangstelling ook van oud-collega's.

Namens de Directie werd het woord gevoerd door de Heer  
C. H. Poulus, Chef Algemene Dienst van het Amsterdam-  
kantoor, die de loopbaan van de Heer de Lange bij de  
K.P.M. schetste en daarbij in het bijzonder belichtte de  
plaats, welke de Heer de Lange heeft ingenomen bij de  
K.P.M. en bij zijn collega's.

Een woord van troost richtte hij tot het zwaar getroffen  
gezin, daarmede tevens uiting gevend aan diepe gevoelens  
van medeleven.

*Zij rusten in vrede.*

# Wenken aan de reiziger buitenlands anno 1825

Overgenomen uit „Hotel Revue, Herfstnummer 1963”

Het was in 1825 dat een zekere Reichard, woonachtig in Gotha en een personage met grote reiservaring, een driedelig boekwerk in de Franse taal het licht deed zien: „Guide des Voyages en Europe”.

Reichard die, blijkens de inleiding tot zijn reisboek, het zich als mensenvriend tot een plicht achtte en een groot voorrecht tevens om anderen te doen profiteren van zijn reiservaringen, liet niets aan het toeval over.

Zo was het in zijn oog volstrekt uitgesloten dat iemand een vreemd land zou kunnen bezoeken „zonder zich vooraf deugdelijk op de hoogte te hebben gesteld van zijn natuurlijke historie, zijn landbouw, de gewoonten van zijn bevolking en de prestaties van zijn grote figuren.”

Een redelijke kennis van de landstaal was een conditio sine qua non. Wat de bagage betreft achtte Reichard het aanbevelenswaard dat men zich voorzag van een houten koffer, overtrokken met wit varkensleer en bovendien zoveel andere „noodzakelijkheden” als in overeenstemming was met de standing van de reiziger. Bij wijze van eerste hulp diende hij zich te voorzien van een behoorlijke hoeveelheid gedistilleerde azijn, een fles extract van rhabarber en een hoeveelheid ipecacuanha (brakwortel).

De heer Reichard leverde voorts goede raad omtrent linnengoed, wisselen van kleding en schoeisel en een grote verscheidenheid van andere zaken, alle in verband met de te ondernemen reis. Zo bij voorbeeld de wenselijkheid om zich een kleine hamer aan te schaffen, een schroevendraaier in zakformaat, een of twee stukken ijzeren ketting, een klunwen sterk touw, een fles merkinkt, een kaars, een draagbare telescope, enkele deurgrendels van verschillende maat en een thermometer.

Wanneer de reiziger ten leste het hotel van zijn bestemming heeft bereikt, volgen instructies omtrent het verblijf daar. Hij dient veren bedden te vermijden, alsmede katoenen lakens, omdat deze aan „onhygiënisch transpireren” kunnen zijn blootgesteld. In verband hiermee is het meenemen van twee paar lakens aanbevolen, zomede van een lichte zijden overtrek.

Daar het „infernale kabaal dat in herbergen gebruikelijk is” het inslapen ten zeerste bemoeilijkt, wordt reizigers aangeraden zich van deugdelijke oorproppen te voorzien, bestaande uit in oliëfolie gedrenkte watten.

Wat het voedsel op reis betreft raadde de heer Reichard in zijn reisgids de uiterste voorzichtigheid aan. Onder geen omstandigheid diende fijn gehakt vlees te worden geaccepteerd, omdat dit onvermijdelijk iets „mysterieus” bevat. „Houdt u aan koude of warme roostbeef, gekookte eieren, rauw fruit”, aldus zijn advies. „Het kan geen kwaad gewoon drinkwater te gebruiken, brood, noten, pruimen, kippevleugels en -poten, maar weiger absoluut varkensvlees en konijn (te vaak wordt men op een kat vergast) en ook paling, want het zou wel eens ’n slang kunnen zijn.” „Aan boord van het schip”, zo luidde een ander advies, „dient de reiziger de officieren en bemanning met enige weldadigheid te behandelen. Het zal bijzonder op prijs worden gesteld (en de reiziger bewijst er zichzelf een dienst mee) als er voor hen een „dropje gin” of een onsje tabak op zou overschieten.” Bij het bestellen van wijn bij de maaltijd dient men bijzonder op te passen voor vervalsing. De heer Reichard deed zijn geachte lezers een onfeilbaar „chemisch” middel aan de hand om eventueel wijnbedrog onmiddellijk te ontdekken: „als de wijn zwart wordt, is hij ongetwijfeld slecht!”

## VOOR REYSIGERS TE VOET

Een 200 jaar oude Reisgids geeft de volgende gegevens voor voetgangers uit die tijd.

Tot nuttig gebruik, voor alle Reysigers in de Zeven Provinciën, laten wy nu hier op volgen, een accurate Aanteekening, hoe veel uren gaans, linea recta gerekent, de meest bereyst wordende Steden in de Vereenigde Nederlanden, van Amsterdam zyn gelegen.

	uren.		
Amersfoort	9	Bolsward	42
Arnhem	18	Bommel	16
Bergen op Zoom	25	Breevoort	28
Breda	20	Briel	17
Campen	22	Coevorden	33
Deventer	20	Cuylenburg	11
Dordrecht	16	Delft	11
Doesburg	20	Dokkum	46
Elburg	19	Harlingen	40
Enschede	30	Hasselt	24
Franeker	46	Hellevoetsluys	19
Grave	21	Heusden	18
Harderwyk	15	Hinlopen	35
Haarlem	3	Hoorn	7
Groningen	44	Naarden	4
Gornichem	14	Oldenzaal	32
Gouda	9	Ootmarssen	32
's Gravenhage	11	Rheenen	15
's Hertogenbosch	18	Schoonhoven	11
Leeuwarden	42	Stavoren	30
Leyden	8	Sneek	34
Middelburg	32	Steenwyk	29
Nymegen	20	Thiel	15
Rotterdam	14	Vyanen	10
Utrecht	8	Vollenhoven	27
Zutphen	21	Wageningen	16
Swol	22	Workum	42
Alkmaar	9	Woerden	7
Almelo	28	Wyk te Duurstede	12
		Weesp	2½