

# De uitlaat

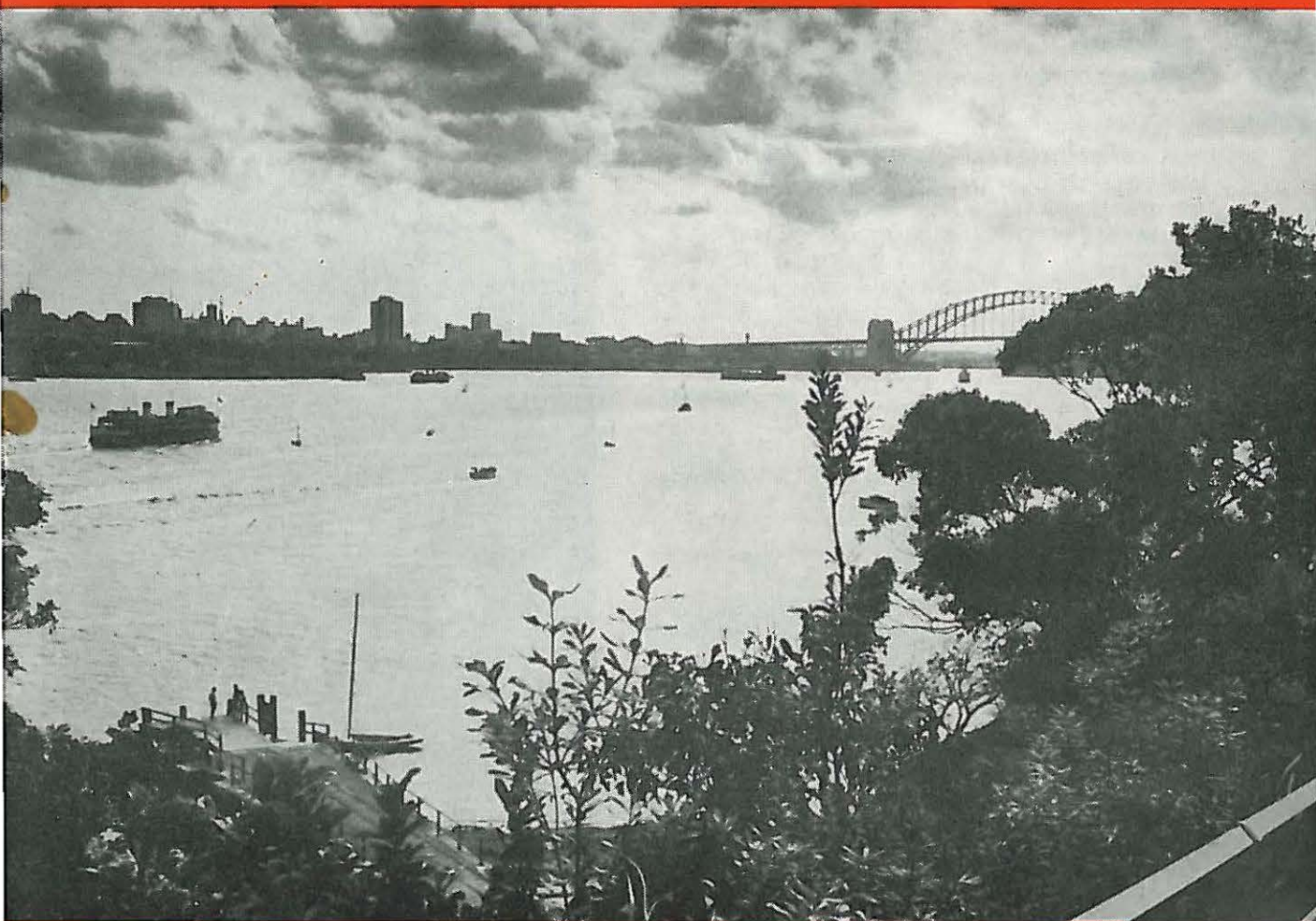


**PERSONEELSORGAAN DER**

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

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

**HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.**



# Z.K.H. de Prins der Nederlanden

1911 — 29 juni — 1964

(foto Max Koot)

---

## *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:  
Gezicht op Sydney met de brug.  
Foto 5e Werktuigkundige G. Timmer.



# K.P.M. bedrijfsnieuws

Het m.s. „Sambas“ maakte in charter van Vietfracht een tweetal reizen naar Haiphong van respectievelijk Sihanoukville en Phnompenh.

Het m.s. „Sanana“ vond emplot op het traject Singapore—Rangoon v.v.

Het m.s. „Musi“ werd aangewezen voor het vervoer van benzine naar Christmasland in de Stille Oceaan (ten Zuiden van Hawaïi) op een afstand van ruim 6000 mijl van Singapore.

Aan het rijstvervoer naar Indonesië werd deelgenomen door de mss. „Keerkring“, „Schouten“, „Sabang“ en „Bakongan“.

Op voorstel van de Directie heeft de Raad van Bestuur besloten dat de bij Verolme bestelde bulccarrier van 24.100 tons draagvermogen bij de tewaterlating de naam van  
HOLLANDS BURCHT

zal ontvangen.

# N.T.P.M.

Het s.s. „Munttoren“ werd met Esso voor een 3-tal reises afgesloten:

1 reis Caripito (Venezuela) — Barbados

1 reis Caripito (Venezuela) — New York

1 reis Caraïbische haven — U.S. Atlantic haven

en keerde na afloop van laatstgenoemde reis weer naar het Caraïbische gebied terug.

# Van de redactie

Tot onze spijt is het zover gekomen dat in de volgende „Uitlaat“ geen „Beste foto van de maand“ kan worden geplaatst.

Weliswaar hebben wij nog enkele foto's in portefeuille, maar deze zijn o.i. niet of minder geschikt voor opname in genoemde rubriek.

Laten de inzenders van deze foto's de moed niet opgeven, maar doorgaan met het toezenden van foto's. Wellicht heeft U met de volgende zending meer succes.

Tenslotte een woord van opwekking voor degenen die wel foto's maken maar deze tot heden nog niet hebben ingezonden. Want ook de omslag van „De Uitlaat“ vraagt maandelijks een aantrekkelijke foto.

Overigens is het niet beslist noodzakelijk dat Uw foto betrekking heeft op de scheepvaart. Elke foto die kwalitatief boven de middelmaat uitsteekt kan voor plaatsing in aanmerking komen. Kijkt U eens rond in de plaatsen waar U voet aan wal zet, of daar iets te „schieten“ valt.

# Mededeling

VOOR DE GEPENSIONEERDEN EN HET  
ACTIEF DIENEND PERSONEEL

VRIJWILLIGE PREMIEBETALING VOOR DE  
ALGEMENE OUDERDOMSWET (A.O.W.)

Als bijlage van dit nummer van „De Uitlaat“ zult U een afdruk aantreffen van een bericht van de Advies-Commissie voor Personeelfondsen, dat om zijn duidelijke en belangwekkende inhoud in zijn geheel werd overgenomen.

Hoewel onze gepensioneerden en het actiefdienend personeel reeds meerdere malen door middel van circulaire's op de in dit bericht genoemde en naar onze mening belangrijke mogelijkheden in het kader van de A.O.W. werden gewezen, wordt gemeend, voornamelijk met het oog op degenen die niet verzekerd zijn, nogmaals hierop Uw aandacht te moeten vestigen. Temeer daar niet uit het oog dient te worden verloren dat, door gebruikmaking van deze mogelijkheden, een steeds belangrijker wordend deel van de oudedagsvoorziening kan worden opgebouwd.

Onze gepensioneerden woonachtig in het buitenland wijzen wij speciaal nog op punt 2 onder het hoofd „Ter inleiding“ en voegen hieraan nog toe, dat ook zij die ná 1 januari 1957 de 65-jarige leeftijd hebben bereikt nog van deze mogelijkheid tot vrijwillige premiebetaling kunnen gebruikmaken, omdat het desbetreffende Kon. Besluit terugwerkt tot 1 januari 1957.

Wij vestigen er ook op deze plaats de aandacht op, dat tot uiterlijk 19 januari 1965 van deze mogelijkheid gebruik kan worden gemaakt.

De Sociale Verzekeringsbank te Amsterdam zal belanghebbenden op aanvraag steeds volledig terzake inlichten.

Het adres luidt:

Sociale Verzekeringsbank  
Afd. I.W. Bureau Beperkte Registratie  
Apollolaan 15  
AMSTERDAM-Z.

Het actiefdienend personeel dient, zoals bekend, de desbetreffende aanvragen op het daarvoor bestemde formulier in te dienen via de Afd. AS/PV van het Amsterdamkantoor.

# De Kapitein

*Op onze oproep om toezending van kopij, ontvingen wij behalve beschrijvingen van bepaalde gebeurtenissen e.d., van een onzer jongere officieren een essay. Gaarne maken wij plaats voor deze bijdragevorm „van eigen bodem”, waaraan de Redactie de voorkeur geeft boven het overnemen van verhalen uit andere bladen. Wie volgt?*

In het donker van het stuurhuis kan ik hem nauwelijks zien. Ik weet echter dat hij er is en bovendien steekt zijn donkere silhouet vaag af tegen het door het kompaslampje flauw verlichte stuurhuis. Zijn scherpe neus en strakke kaken zijn nauwelijks zichtbaar onder de diep over de ogen getrokken pet. Handen in de zakken, kijker aan een bandje om de nek, bungelend op zijn buik. Zijn pijp maakt nu en dan een pruttel geluidje en dan is ook de gloed ervan even zichtbaar, weerspiegeld in de ruiten van de brug. De wereld lijkt dood. Bijna geruisloos

schuift het schip door de mist, het is bitter koud. Niemand spreekt, iedereen luistert.

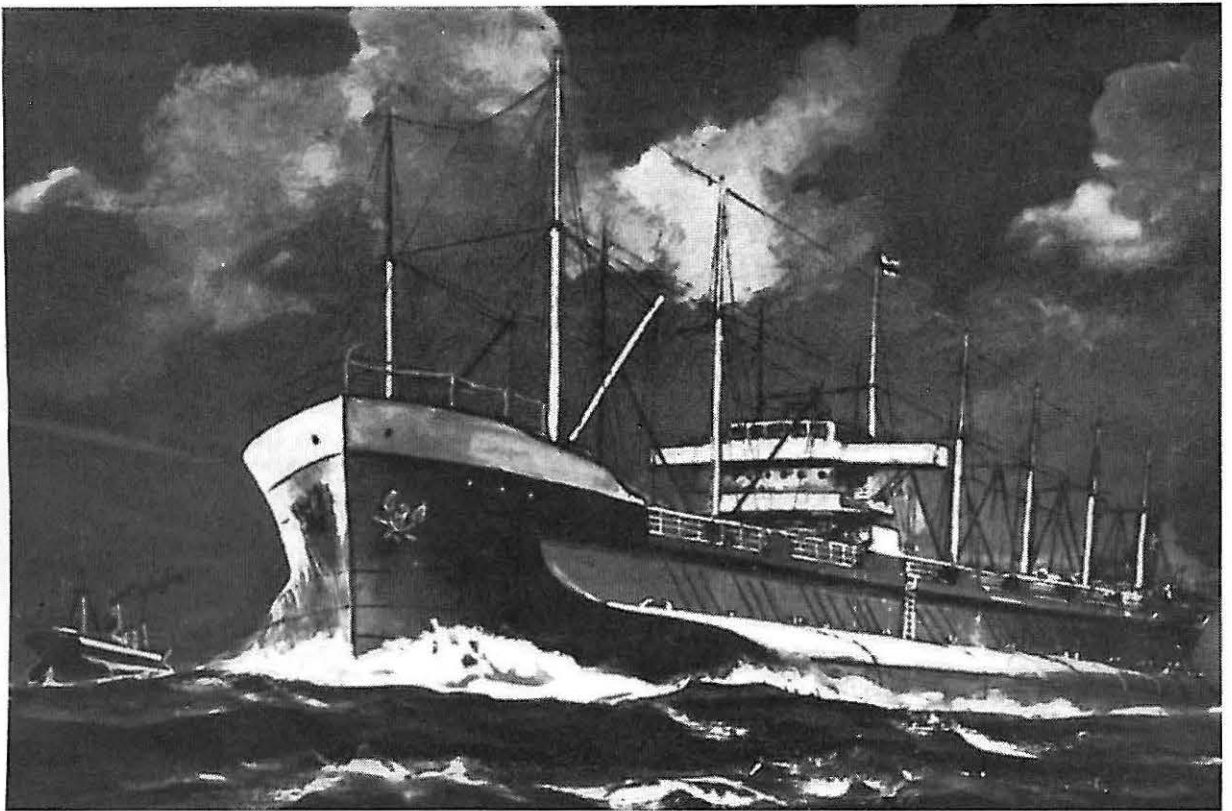
Heel zacht komt nu en dan uit de verte het mistsein van een ander schip door, en dan, als een dreunende donderslag, brult onze eigen stoomfluit. Zachtjes tikt het giro-kompas. Tiktik... tiktik... tik. De Kapitein, reiziger naar duizend horizons, voert zijn schip door een horizontloze wereld. Hij moet nerveus zijn, althans gespannen. Ieder moment dreigt er gevaar, zijn carrière hangt voor de zoveelste maal aan een door mist bedauwde zijden draad, maar hij is even ijzig als de grijze pap om ons heen.

Scherp luisteren... een korte blik op de radar, onbewogen, onpersoonlijk komen zijn orders uit de duisternis. „Drie twee vijf”. „Drie twee vijf”, herhaalt de schim achter het roer. „Tiktik tiktiktiktik”, moppert het giro-kompas. „Langzaam vooruit”. „Langzaam vooruit”, klinkt de stem van de stuurman en de telegraaf zoemt bevestigend.

Miljoenen kilo's staal, vele miljoenen guldens, veertig mensen, alles hangt van hem af, en hij staat er al twintig uur; schijnbaar onvermoeid, zwijgend, pruttelend. Een leerling brengt koffie. „Dank je”. De stuurman wordt afgelost, „Welterusten”.

Hij wordt niet afgelost; hij staat er, tot de mist weg is of totdat we er zijn. „Hollands Glorie”, denk ik, als ik langs de hutten der rustig slapende opvarenden loop.

E. Milatz



Erts is een lastige lading. Men moet het door schotten en balken op de plaats houden. Want wee, het schip welks ertsloading gaat schuiven! Dat maakt slagzij en kolkt naar de diepte... Omstreeks 1900 verrast de bekende Engelse scheepsbouwer William Doxford de wereld met zijn — al spoedig zo genoemde „Buikboot”. Hij snoerde de scheepsromp van boven in, versterkte de weerstand door geronde vormen en legde lieren en luiken hoog boven water. Het schip slingerde nagenoeg niet. Een „schoon” schip was het allerminst. Maar de zeeman wist het zéér te

waarderen! In 1903 verschijnt de Nederlandse „Grängesberg”. Het vaarte telt veertien masten! Zij wordt later door de Holland-Amerika lijn overgenomen en omgedoopt in „Beukelsdijk”. In de eerste wereld-oorlog staat ze in 't brandpunt van de belangstelling als graanvaarder tussen Amerika en ons land. Hoewel van haar logge diensten druk gebruik werd gemaakt moest de „buikboot” het op den duur toch afleggen tegen slanker soortgenoten, die even geschikt waren voor zware ballast...

# Voorlichting in den vreemde

In Sibu (Sarawak) lagen we rustig meel, rijst en mais te lossen toen de agent aan boord kwam met het verzoek van de aardrijkskundelerares van de „High School“ aldaar, of een van de Officieren soms genegen was, tijdens een van haar lesuren, een verhaaltje te vertellen over Holland. De Sparks werd hiervoor aangewezen, welbespraakt of niet, hij moest maar gaan.

Na een paar uur te hebben rondgesnuffeld in allerlei boekjes, stevende de „Sinabang-vertegenwoordiger“ de volgende morgen welgemoed op de school af, vergezeld van allerlei goede raadgevingen van zijn collega Officieren zoals:

„Als ze hun kakel niet houden dan...“, enz. enz. Een stuk Edam kaas was ook present, belangrijk Hollands exportartikel, om de kindertjes te laten proeven. Iemand deed nog de suggestie om ook de beroemde Hollandse jenever te laten testen, doch dat voorstel werd verworpen aangezien de klas dan te luidruchtig kon worden.

Op school aangekomen werd kennis gemaakt met de onderwijzeres (een aardige Chinese, hetgeen de zaak veraangenaamde) en de klas binnengegaan.

Alle kinderen (ongeveer 40 jongetjes van  $\pm$  13 jaar) rezen overeind, gingen in de houding staan en riepen in koor: „Good morning Sir“.

Sparks genoot, dat moesten ze aan boord nu eens kunnen zien, eindelijk de eer die hem toekwam. Even later zaten de jongetjes met grote ogen en open monden naar hem te gapen en te luisteren, want dat was nu een „Hollandse Kaaskop“, een wereldwonder, nog nooit vertoond (kan ook aan onze „Radioman“ gelegen hebben).

Na een half uur gepraat te hebben over polders, dijken, molens, tulpen, klompen enz. mochten er vragen gesteld worden. Een van de kinderen vroeg of de redenaar eens iets in het Nederlands wilde zeggen, die greep zijn kans en schreef met grote letters „Scheveningen, school en lachen“ op het bord. Een ogenblik later zat de gehele klas te rochelen en rare geluiden te maken om die woorden toch maar uit proberen te spreken. Ze wilden wel graag wat Nederlands leren en daarom schreef de meester in spé: „een twee drie“, en direct werden er schreeuwkoren gevormd van „een twee drie; een twee drie“ enz. enz. Sparks werd wat roder want de zaak begon uit de hand te lopen. Toen de rust met behulp van de juffrouw hersteld was, vroeg een jongen wat de kinderen in Holland aten. Onder grote hilariteit werd uiteengezet dat er 's morgens dikwijls rijstebrij gegeten wordt, dat was wel zoiets vreemds, rijst met melk en suiker, vies gewoon.

De „Sinabang-man“ deed nog even uit de doeken dat de mensen in Holland lang niet allemaal boer zijn, er niet veel op klompen gelopen wordt en dat er in Holland ook heuvels zijn.

Na genot van een flesje Cola voor de droge keel, vertrok hij weer, nagewuifd door de gehele klas en toch wel met het dankbare gevoel zijn dierbare Holland (dat hij ook al ruim een jaar niet had gezien) iets meer bekendheid te hebben gegeven. Waar een Sparks al niet goed voor is!

J. t. L.

# De vlag in top

Wanneer we een schip zien zijn we, afgezien van mogelijk technische of nautische belangstelling, in ieder geval geïnteresseerd in de nationaliteit en de reder. Door een gelukkige omstandigheid kunnen we met enige kennis van de banistiek (vlaggenkunde) onze behoeften bevredigen. Binnengaats liggende schepen tonen tot zonsopgang de koopvaardij-vlag en de maatschappij-vlag.

Boeken en kaarten van natievlaggen wijzen ons de weg in de vlaggendoolhof. De koopvaardijvlag is veelal dezelfde als de nationale vlag. Afwijkingen zijn echter geen uitzondering en de bekendste koopvaardijvlag niet-nationale-vlag is ongetwijfeld die van Groot-Britannië.

De kleuren van een vlag zijn niet toevallig. De jonge Afrikaanse staten doen ons de diepere betekenis van het nationale symbool weten, zowel uit hun wetgeving, waarin de vlag wordt beschreven als uit hun reacties op het hijsen van een verkeerde vlag. De vlag van de thans met Tanganyika verenigde republiek Zanzibar bijvoorbeeld was samengesteld uit drie horizontale banen van gelijke hoogte in de kleuren blauw (de zee), zwart (het volk) en groen (het land), met een smalle verticale witte baan (vrede) bij de broeking. Het recentelijk niet hijsen van deze vlag aan boord van het m.s. „Straat Singapore“ had tot gevolg: uitwijzing van de Nederlandse scheepsagent ter plaatse.

De Nederlandse nationale — ook koopvaardij — vlag heeft een lange geschiedenis, die waarschijnlijk teruggaat tot in de zestiende eeuw. Omtrent de oorsprong is echter geen volledige zekerheid gekregen. Meer zekerheid hebben we ten aanzien van onze eigen maatschappijvlag.

Het is nu bijna 75 jaar geleden, dat bij Raadsbesluit van 4 september 1889 de maatschappij-vlag werd ingesteld. De notulen van de desbetreffende vergadering vermelden:

„De administrateur brengt ter tafel een tekening van een vlag der Paketvaart. Zij is rood met een witte ruit, waarin zich eene Kroon bevindt. De tekening vindt algemeene instemming en de vlag wordt aldus vastgesteld.“

De ontwerper van onze prachtige vlag zal — terecht — hebben willen benadrukken: het Nederlandse karakter, tot uiting komend in de kleuren rood (veld), wit (ruit) en blauw (edelgesteenten in de kroon) en voorts het voorrecht de maatschappij gegund door Z.M. Koning Willem III de naam Koninklijke Paketvaart-Maatschappij te mogen voeren.

Opvalt dat de notulen geen melding maken van de blauwe edelgesteenten. Ook op vlaggenkaarten en in vlaggenboeken worden deze gesteenten — helaas — veelal weggelaten\*). Jammer is het dat soms ook op eigen drukwerk (connossementen) de vlag zonder de edelgesteenten werd gepubliceerd.

Er is in de afgelopen 75 jaar ongetwijfeld veel gebeurd en daardoor veel veranderd. Maar onze vlag bleef dezelfde en zal dat — naar wij wensen — nog in lengte van dagen blijven.

\*) Zie bijvoorbeeld Jaarboek Haagsche Courant 1937 en Flags, Funnels & Hull Colours door Colin Steward.

# Herinneringen uit mijn zeilvaarttijd

## *Het dagelijkse leven aan boord*

Elke dag kreeg iedereen een liter zoet water als rantsoen toegewezen. Dit moest toereikend zijn voor zowel was- als drinkwater. Zelfs in de tropen kreeg men geen druppel meer, hoe dorstig men ook was. In het water werd een scheutje lime-juice gegoten om berri-berri te voorkomen. Kleren wassen stelden wij uit tot het behoorlijk regende, maar eerst moesten dan toch de watertanks behoorlijk worden bijgevuld. Tegen dat wij dan de vuile was tevoorschijn haalden hield het vaak op met regenen. Het rantsoen eten werd zaterdagmorgens uitgedeeld in blikken. Ieder kreeg dan voor een week  $2\frac{1}{2}$  ons suiker,  $2\frac{1}{2}$  ons margarine en  $2\frac{1}{2}$  ons jam. Brood en harde bruine of witte beschuit kon men krijgen naar behoefte. Het brood werd alleen gebakken als de weersomstandigheden het toelieten. Wij gingen van de gedachte uit, beter 2 dagen goed dan 7 dagen karig vandaar dat de meesten reeds maandagavond door hun rantsoen heen waren. Stokvis met rijst was ook een geliefde maaltijd, van het restant werden dan visballen gebakken. Minder lekker vonden we de gekookte gedroogde aardappelschijfjes uit blik, die opgediend werden met gekookte of gefilleerde zoute haring (gekookt). Ook maakte de kok er wel eens iets bijzonders van nl. eerst wat gekookte aardappelen waarop een laag gekookte zoute haring en daarna nog een of twee lagen van dezelfde bestanddelen. Daarover een scheut vet van zoutvlees, een laagje bakmeel en dat alles in de braadpan. Het zag eruit om van te water-tanden, maar het heeft maanden geduurd voor ik de eerste hap van die lekkernij door mijn keel kon krijgen. Later vonden wij het niet eens zo onsmakelijk.

Dan was er zaterdag nog een aardige combinatie voor middagmaal. Dan kregen we zgn. sweetsoup, bestaande uit water met rozijnen, gedroogde schijfjes appelen en gedroogde pruimen en balletjes deeg. Verder aardappelen met de schil gekookt en zalm uit blik met vet van zoutvlees. Gelukkig was er niemand aan boord die om gezondheidsredenen op een zoutloos dieet moest leven. Toch liet onze gezondheid niets te wensen over. De etat-major kon veel van de Hollandse jongens verdragen. Wij werden in de havens altijd als bootslieden uitgekozen en kregen vaak bijzondere baantjes op te knappen. Toch waren wij heus geen zoete jongens, die alles maar voor koek en ei accepteer-

den, want wij stonden ons mannetje als het erop aankwam en lieten ons door wie ook niet op de kop zitten. Wel kregen we af en toe een flinke afstraffing in welk geval wij het er ook naar gemaakt hadden. Pijn vonden we niet erg, de pret over het geval kwam op de eerste plaats.

Persoonlijk heb ik het nooit betreurd deze harde leerschool te hebben medegemaakt. Men leert er bovenal zelfstandigheid, incasseringsvermogen, een situatie snel overzien en ingrijpen en het meest van al, kameraadschap en liefde voor de zee en je schip. Voor kankeren hadden we geen tijd. Kreeg men op een koude stormachtige nacht oververmoeid wel eens spijt het zeemansvak te hebben gekozen, dan was dat alles weer spoedig vergeten wanneer men op een heldere donkere nacht gekleed in oliegoed en zuidwester op uitkijk liep op de bak. Wanneer je dan vol trots naar die grote masten met volle zeilen keek en na controlering van het groene en rode zijlicht na het glazen slaan op de poop deze op de grote scheepsbel herhaalde en dan uit volle borst naar achteren riep: „all well, sidelights are burning Sir“, dan voelde je, dat dat je iets betekende en mede hielp dit schip naar zijn bestemming te brengen. Dan was er geen mooier vak denkbaar.

Een ander vermakelijk voorval speelde gedurende de reis af. Op zekere middag had de kok pannenkoeken voor de etat-major gebakken (wij kregen die nooit). De Belg Harry en ik waren werkzaam op de mars-zaling van de grootmast, toen ik plotseling zag, dat de steward deze schaal met lekkernij op het dak van de kombuis plaatste en daarna verdween. Ik zei tegen Harry: „Zie je die schaal met flapjacks daar beneden je?“

Hij zei alleen maar: „Daar zou ik er best een paar van lusten“, liet zich langs een der pardoenen omlaag glijden, klom op de kombuis, greep de pannenkoeken, die hij in een stuk oud zeildoek frommelde en kwam rustig weer langs het want naar boven klauteren.

Wij smulden er heerlijk van en gingen rustig met werken door. Wel hielden wij de kombuis in de gaten. Toen zagen wij de kok en de steward naar buiten komen en de laatste een greep doen naar de pan met pannenkoeken, die nu geheel ledig was. Het was kostelijk om het gezicht van die man te zien maar toen kort daarna zijn mond openging, kwam er zo'n stortvloed van vloeken te voorschijn, dat ik die met geen pen kan en durf te beschrijven. Laat Harry nu met een droog gezicht naar beneden roepen, „Hey steward, what is the matter“. Toen hij dat hoorde was de kachel helemaal aan en schreeuwde hij terug, „Did you take my flapjacks away?“ Harry ontkende natuurlijk er iets van af te weten maar viel later door de mand. Wij hebben er danig van gelust, maar later ook nog vaak om gelachen. Met de Australische lichtmatroos Jerry die wij aan boord hadden gedurende de overtocht van Australië naar de Westkust, hebben wij ook verscheidene gevallen medegemaakt.

Gedurende de reis werden de royals en boven-bramzeilen zeer vaak ingenomen of bijgezet. De masten en marsstengen waren van staal, maar de bramstengen waren van hout. Om het rak er gemakkelijker langs te doen glijden, werden de laatste meermalen ingevet. Op een middag was Jerry opgedragen, de drie bramstengen in te vetten, een baantje dat hij nog nooit gedaan had.

Bij het toenemen van de wind, werden 's nachts de royals en boven-bramzeilen ingenomen. Eerst werd in iedere

mast een jongen naar boven gestuurd om de royals vast te maken, daarna volgde er nog één om gezamenlijk de bramzeilen vast te maken. Toen de tweede echter boven kwam, waren de royals nog steeds niet vast. De eerste konden niet verder komen dan circa 8 voet onder de royal ra, gezien de ingevette bramstengen het onmogelijk maakten om verder te klimmen. Door elkander op te lichten en op elkanders schouders te staan, kon de bovenste ra bereikt worden. De stuurman gaf daarna zijn grote ontevredenheid te kennen, dat e.e.a. zo lang duurde in vergelijking met andere keren. Bij het aflossen der wacht werd het raadse opgelost.

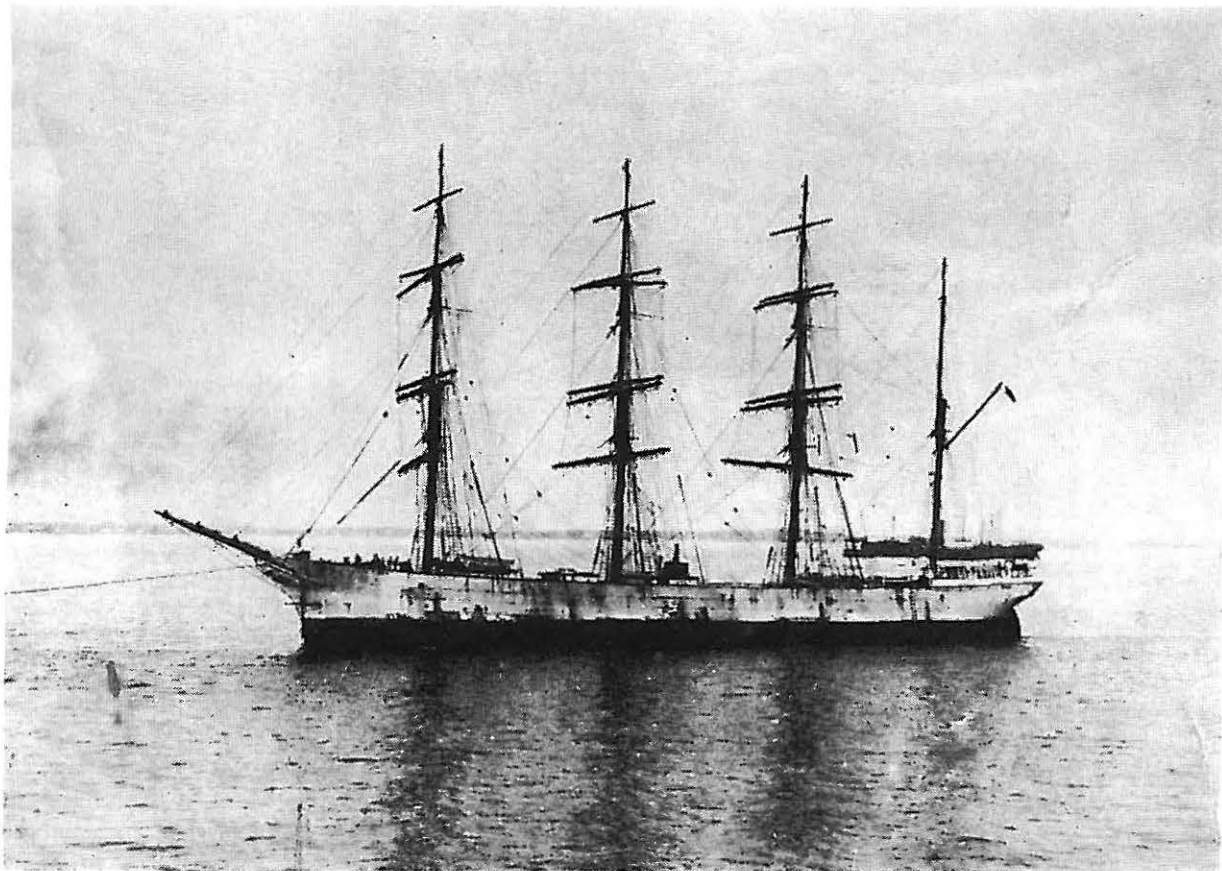
Jerry, die opdracht had om de stengen in te vetten, vond dat het staande want er ook maar erg kaal uitzag en had deze ook dik met vet ingesmeerd. Het vet werd er zo vlug mogelijk van verwijderd, maar toch hadden wij er nog lange tijd last van bij het naar boven klauteren, vooral wanneer wij ons zwaar olie-goed aanhadden. Toch had men ook wel eens gemak van hem, vooral als er iets zwaars versjouwd of getild moest worden. Jerry was oersterk en telde dan voor drie.

En dan dat geval met Jerry ter reede van Antofagasta, toen hij en Scraggy een Eng. lichtmatroos het verder vertikten in de lading kolen te werken en afbetaald wensten te worden. Beiden waren in Australië aan boord gekomen, hadden daar een flink voorschot op salaris gehad, hetwelk zij echter moeilijk besteden konden voor het aanschaffen van de benodigde uitrusting en rookgerei. Gedurende de overtocht kochten zij toen zoveel uit de slapkist (privé eigendom van de kapitein) dat zij op dat moment nog be-

hoorlijk in de schuld zaten bij de gezagvoerder. Deze kon hun het gevraagde ontslag niet weigeren maar liet hun door de eerste stuurman zeggen, dat zij met hun kleren gepakt bij hem in de salon moesten komen om af te monsteren. Aldaar werd hun aan het verstand gebracht, dat hun schoenen, laarzen en de meeste kleren nog niet betaald waren en dus eigendom van de kapitein waren. Willen jullie persé weg, allright, maar dan alles uittrekken en hier achterlaten. Zonder ondergoed of broek, maar alleen gekleed in hemd en sokken kwamen zij in het logies terug. Hier werden zij door ons danig uitgelachen. In het begin kankerden zij wel even, maar daarna hadden zij zelf ook pret om het geval en besloten bij nader inzien toch maar aan boord te blijven. Zo konden zij toch niet de wal op gaan.

Maanden geleden hadden drie schepelingen w.o. Harry, de Belg, 's nachts de werkpraam te water gevierd om te trachten daarmede de wal te bereiken en te deserteren. De branding op de kust van Gatico was toen echter zo hevig, dat zij ervoor afschrikten en weer naar boord terug kwamen. De stuurman had hun ontvluchting echter reeds opgemerkt en bezorgde hun een warme ontvangst. Toen zij bij de gezagvoerder gebracht werden, dreigde deze hun met een revolver. Toch is het hun later gelukt te ontsnappen.

Liggende ter reede Iquiqui hadden wij eens een zgn. swell-day en kon wegens deining niet gelost worden. Drie van ons moesten toen met de derde stuurman in de praam buitenboord, gewapend met schrapers met lange stelen om het aangroei onder het achterschip af te steken. Plotse-



ling ging de praam om en lagen wij alle vier te water. Wij hielden ons vast aan de omgekeerde praam maar de stuurman gebood ons los te laten en de schrapers, die met de stok naar boven gekeerd afdreven, na te zwemmen. Uit vrees voor de aanwezigheid van haaien, vertikten wij dat. Hij probeerde toen onze handen van de praam los te maken en ging behoorlijk tegen ons te keer. Wij hebben hem toen gezamenlijk even met zijn kop onder water gehouden, waarna hij heel wat rustiger werd. Inmiddels was een werksloep gevierd en werden wij en de schrapers veilig opgepikt.

(wordt vervolgd)

## Familiegroeten

Woensdag 6 mei jl. was in de Vara-studio een opname van familiegroeten voor de mss. „Van Waerwijck” en „Straat Madura”.

In verband met de invoering van het gewijzigde zendschema ingaande 1 mei, duurde de opname wat langer dan gewoonlijk, doch de genoeglijke stemming werd niet getemperd, dank zij de muzikale noot van het kwintet Jan Curduwener, terwijl Rudi Carrell enkele liedjes liet horen uit zijn laatste (met de „Zilveren Roos” bekroonde) show. Gastvrouw was Teddy Scholten en omroeper Guus Weitzel.

Als gasten waren aanwezig gezagvoerder S. J. Krijt en echtgenote.

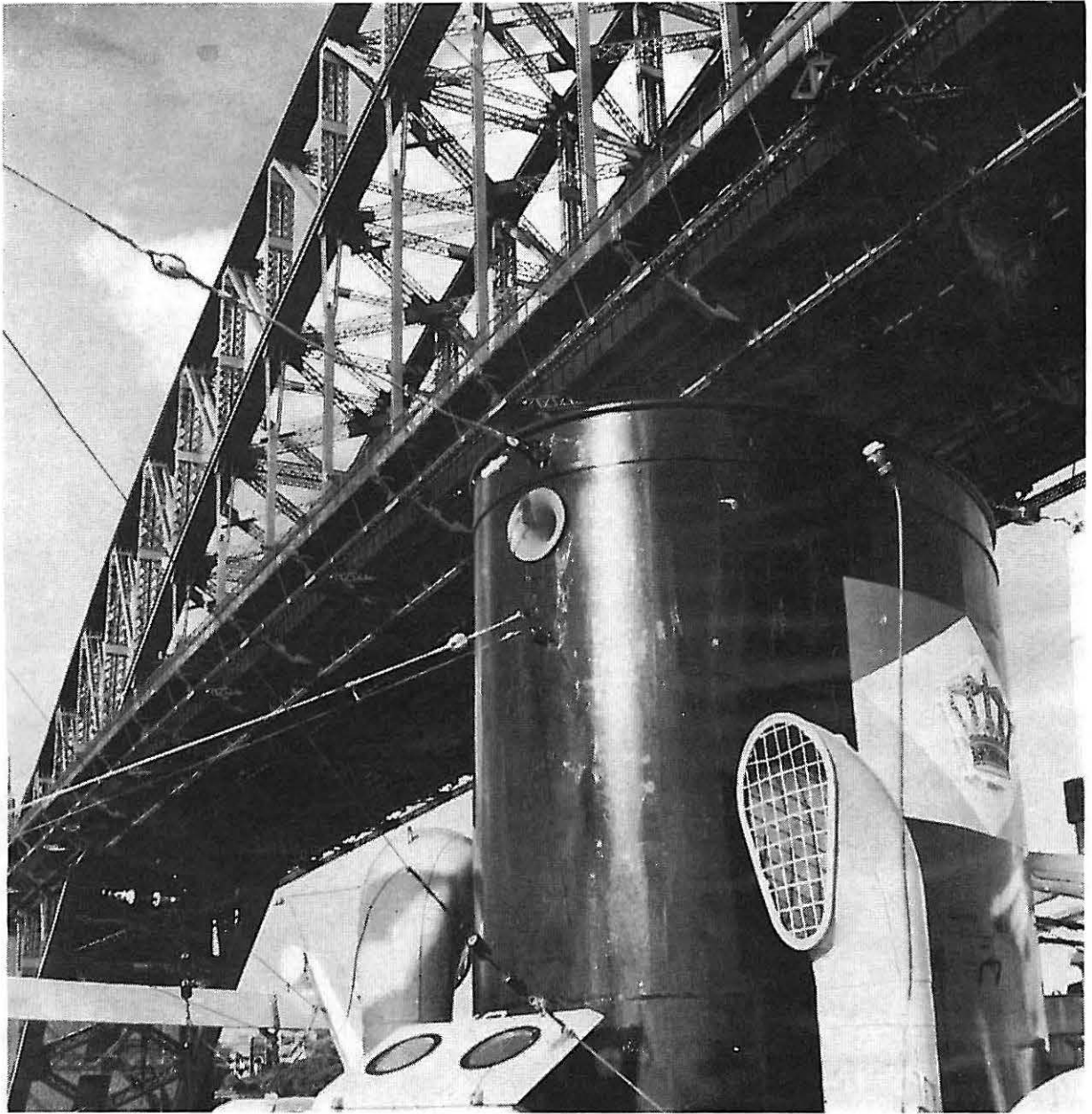
Over de ontvangst aan boord liet de Wereldomroep ons weten dat het m.s. „Van Waerwijck” het eerste gedeelte prima en het tweede gedeelte redelijk had ontvangen, terwijl het m.s. „Straat Madura” eveneens een vrij redelijke ontvangst had gehad en o.m. seinde:

„... gaan thans met hernieuwde moed toekomst tegemoet”  
Familieleden m.s. „Straat Madura”. Voor foto's familieleden m.s. „Van Waerwijck” zie pagina 12.

(foto's J. H. C. Vermeulen)







## Beste foto van de maand

Het m.s. „Sigli“ onder de brug te Sydney.  
Opname J.B.

## Scheepsposities juni 1964

### N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust“	Lagos/Apapa	± 25-6-64
m.s. „Congokust“	Amsterdam	± 22-6-64
m.s. „Zuiderkerk“	Amsterdam	± 23-6-64
m.s. „Sloterkerk“	Amsterdam	± 22-6-64
s.s. „Munttoren“	New York	± 7-6-64
s.s. „Westertoren“	Australië	± 17-6-64

### H.V.M.

m.s. „Hollands Diep“	Singapore	± 4-6-64
m.s. „Hollands Duin“	Japan	± 6-6-64
m.s. „Hollands Dreef“	eta. Fremantle	4-6-64

---

**MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN:**

---

K.P.M.

A. Bakker ex m.s. „Sanana“ met RV 18-4-64  
H. J. van der Veer (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Siaoe“  
naar m.s. „Sanana“ (dd. Hfd.wtk.) 18-4-64  
W. Sandburg (2e Wtk.) ex m.s. „Schouten“ naar  
m.s. „Siaoe“ (dd. Hfd.wtk.) 18-4-64  
W. H. van der Poel ex m.s. „Sinabang“ naar  
Hospitaal/Melbourne 7-5-64  
L. M. Malingré (dd. 2e Wtk.) m.s. „Sinabang“ (dd.  
Hfd.wtk.) 7-5-64  
J. van Willigen ex RV naar m.s. „Van Spilbergen“ 11-5-64  
M. Berrevoets ex m.s. „Van Spilbergen“ met RV 11-5-64

N.T.P.M.

H. v. d. Lugt ex verlof naar s.s. „Westertoren“ 17-5-64  
C. Schoemaker ex s.s. „Westertoren“ met verlof 23-5-64  
*Alle verlofgangers: een prettig verlof.  
Alle herplaatsten: goede vaart.*

---

**PROMOTIES:**

---

K.P.M.

Technisch Varend personeel

J. H. de Graaf tot 2e Werktuigkundige m.i.v. 1-1-64

W. Sangers tot 2e Werktuigkundige m.i.v. 1-1-64

N.T.P.M.

Nautisch Varend Personeel

J. Ruyter tot Gezagvoerder m.i.v. 23-4-64

J. M. L. Dewever tot 3e Stuurman m.i.v. 1-5-64

*Van harte gelukgewenst.*

---

**MUTATIES GEZAGVOERDERS:**

---

K.P.M.

J. Jonkman (1e Strm. BMC) ex m.s. „Sabang“ met  
TTV/S'pore 5-4-64  
J. G. Ormel (1e Strm.) ex m.s. „Bakongan“ naar  
m.s. „Sabang“ (1e Strm. BMC) 5-4-64  
H. Buth ex RV naar m.s. „Sabang“ 20-4-64  
J. G. Ormel (1e Strm. B.M.C.) m.s. „Sabang“  
(1e Strm.) 20-4-64  
Tj. van der Molen ex RV naar m.s. „Van Riebeeck“ 20-4-64  
S. J. Krijt ex m.s. „Van Riebeeck“ met RV 20-4-64  
D. Minnema ex RV naar m.s. „Straat Lombok“ 24-4-64  
D. J. Smit ex m.s. „Straat Lombok“ met RV 24-4-64  
J. Jonkman (1e Strm.) ex TTV/S'pore naar m.s.  
„Sambas“ (1e Strm. BMC) 26-4-64  
W. G. Sont (1e Strm. K.V. BMC) ex m.s. „Sambas“  
einde K.V.-contract 26-4-64

---

**MET VERLOF GEGAAN:**

---

K.P.M.

17-4-64 4e Wtk. H. de Weerd uit Bangkok RV/SV  
18-4-64 2e Strm. H. Stollenkamp uit Adelaide RV/SV  
23-4-64 3e Wtk. R. W. Jansen uit Djakarta RV  
30-4-64 de heer J. Wiss en echtgenote uit Singapore EV  
8-5-64 2e Strm. P. L. Meert uit Bangkok RV/SV  
13-5-64 3e Strm. H. J. M. den Brinker uit Sydney RV/SV  
14-5-64 1e Strm. P. J. Bruls uit Singapore RV  
17-5-64 3e Wtk. R. Frietman uit Bangkok RV  
18-5-64 3e Wtk. A. Klomp uit Singapore RV/SV  
18-5-64 3e Wtk. G. Barendregt uit Singapore RV/SV  
20-5-64 de heer C. Schouten en gezin uit Singapore EV

N.T.P.M.

26-4-64 3e Wtk. H. G. Dirix ex s.s. „Munttoren“  
1-5-64 3e Wtk. F. J. van der Vooren ex s.s. „Westertoren“  
*Een prettig verlof toegewenst.*

---

**NA VERLOF VERTROKKEN:**

---

K.P.M.

- 24-4-64 de heer J. Hoogerbrugge naar Singapore  
3-5-64 3e Strm. A. Ch. O. Meynderts (Mombasa) m.s. „Van  
Linschoten”  
11-5-64 5e Wtk. H. W. M. Veugelers (Singapore) m.s. „Sa-  
bang”  
11-5-64 Mevrouw M. S. Tiemes-van Belzen, echtgenote 2e  
Strm. (Singapore)  
11-5-64 Mevrouw J. H. Hosmar-Riedé, echtgenote 2e Strm.  
(Singapore)  
12-5-64 1e Strm. F. E. de Nieuwe (Bangkok) m.s. „Waiwe-  
rang”  
15-5-64 5e Wtk. R. Kruger (Wellington) m.s. „Van Neck”  
18-5-64 4e Strm. R. J. A. Calis (Bangkok) m.s. „Sigli”  
23-5-64 5e Wtk. H. J. Parnards (Aden) m.s. „Camphuys”  
25-5-64 2e Strm. H. J. van der Wel + gezin (Singapore)  
25-5-64 1e Strm. E. van Luyk (Singapore) m.s. „Van Cloon”  
30-5-64 5e Wtk. J. Kommers (Bahrain) m.s. „Van Riebeeck”  
*Goede wacht en behouden vaart.*

---

**GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:**

---

K.P.M.

3e Wtk. W. Sangers	21-4-64	B
3e Wtk. O. Kamstra	29-4-64	B
5e Wtk. R. Kruger	6-5-64	A
3e Strm. K. Beekes	8-5-64	SII
5e Wtk. P. H. J. de Maar	13-5-64	A
5e Wtk. R. Geiger	20-5-64	A

N.T.P.M.

5e Wtk. J. Huisman	14-5-64	A
--------------------	---------	---

*Onze gelukwensen met het behaalde succes.*

---

**HUWELIJKEN:**

---

K.P.M.

- 5e Werktuigkundige R. R. Ronkes en Mej. S. Staudt, ddo.  
24-4-64 te Hengelo (O.).  
5e Werktuigkundige H. W. M. Lutterman en Mej. M. G. A.  
Spoormakers ddo. 28-4-64 te Venlo.  
1e Stuurman J. W. F. van Hummel en Mevr. A. den Hengst  
ddo. 1-5-64 te Londen.  
3e Stuurman E. Aukes en Mej. G. H. Munneke ddo. 13-5-64.  
3e Werktuigkundige G. Barendregt en Mej. E. Bleeker ddo.  
3-6-64 te Haarlem.  
2e Stuurman H. Stoltenkamp en Mej. J. D. Brons ddo. 5-6-64  
te Groningen.

*Proficiat en „behouden vaart”.*

---

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

---

- Tolbert, 2-5-64: Ronald Robert, zoon van 5e Werktuigkun-  
dige B. Anthonio en Mevrouw G. Anthonio-Kroese.  
Vlissingen, 6-5-64: Mark Paul, zoon van 2e Werktuigkundige  
A. M. l’Herminez en Mevrouw N. M. l’Herminez-Macaré.  
Vlissingen, 19-5-64: Eric, zoon van 2e Werktuigkundige C.  
J. Hulst en Mevrouw S. M. Hulst-Houg.

*Welkom in de „familie”.*

---

**IN MEMORIAM:**

---

- Gepensioneerd Employé V. U. van Bronckhorst overleed  
ddo. 23-4-64 te Rotterdam, in de leeftijd van 80 jaar.  
Gepensioneerd Hoofdemployé H. Haas overleed ddo.  
8-5-64 te Vlissingen, in de leeftijd van 53 jaar.  
Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige G. Ch. F. Gabeler  
overleed te Den Haag ddo. 16-5-64, in de leeftijd van 61  
jaar.  
Gepensioneerd 3e Werktuigkundige R. van Bergen overleed  
ddo. 17-5-64 te Zwolle, in de leeftijd van 54 jaar.

*Zij rusten in vrede.*



Familieleden m.s. „Van Waerwijck” (zie pagina 8).

