

De uitlaat



PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



For Your ego

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:
Zonsondergang op de Indische Oceaan.
Foto Gezagvoerder H. Zeylstra.

Sometime, when you'r feeling important,
Sometime, when your ego's in bloom,
Sometime, when you take it for granted,
You're the best qualified in the room.

Sometime, when you feel that your going
Would leave an unfillable hole,
Just follow this simple instruction
And see how it humbles your soul.

Take a bucket and fill it with water,
Put your hand in it up to the wrist,
Pull it out and the hole that's remaining
Is a measure of how you'll be missed.

You may splash all you please when you enter,
You can stir up the water galore,
But stop, and you'll find in a minute
That it looks quite the same as before.

Bedrijfsnieuws K.P.M.

Het charter van de motorschepen „Prins Willem II” en „Prins Willem III” werd verlengd tot begin 1965. Ten gevolge van stakingen in Triëst werd het vertrek van de „Prins Willem III” aanzienlijk vertraagd.

Het m.s. „Camphuys” vertrok op 30 juni jl. van Durban na aldaar een DMO-beurt te hebben ondergaan.

Het m.s. „Letong” maakte een reis naar de Cocos-eilanden voor rekening van de Zelfbestuurder van deze eilanden-groep, Mr. Clunies Ross.

Het m.s. „Schouten” verving m.s. „Siberoet” in vaarbeurt 77 van de Bay of Bengal Dienst (juli-afvaart van Calcutta). De „Siberoet” laadde in Bangkok voor bestemmingen Singapore, Samarinda en Balikpapan. Het schip maakte de terugreis naar Bangkok via Hong Kong.

Wegens afboeking van de lading kon de reeds eerder aangekondigde reis van het m.s. „Musi” naar Christmas eiland in de Stille Oceaan geen doorgang vinden. Het schip werd thans ingezet voor het vervoer van rijst van Bangkok naar Tg. Pinang.

Het m.s. „Keerkring” laadde in Rangoon een volle lading rijst voor Belawan Deli. Het m.s. „Bakongan” vond emplooi in het rijstvervoer van Bangkok naar Palembang.

N.T.P.M.

De „Munttoren” vertrok van de Caribbean naar Bec d’Ambès (bij Bordeaux) en is na lediglossing aldaar 18 juli aangekomen te Donges (bij St. Nazaire). Aldaar werd een volle lading overgenomen voor Antwerpen, waar dit schip omstreeks 23 juli verwacht wordt.

Ideeënbus

In de vergadering van de Commissie Ideeënbus op 12 mei jl. werd wederom een aantal inzendingen afgehandeld.

Een kort overzicht van de eindconclusies moge hieronder volgen:

Idee no. 27 Inzender beoogt een besparing te bereiken door middel van een wijziging in de CD bezetting aan boord van bepaalde schepen. Hoewel dit punt, op het tijdstip dat de inzending werd ontvangen, reeds in studie was bij de betrokken afdeling, was daaraan (toen) nog geen uitvoering gegeven.

De Commissie heeft gemeend inzender voor de juiste gedachte die aan zijn idee ten grondslag ligt te moeten belonen met een premie van f 50,—.

Idee no. 43 Dit voorstel beoogt de toepassing van een andere cilindersmering. Het idee is gebleken niet geheel nieuw te zijn, doch het bevat wel bepaalde elementen die voor een zekere waardering in aanmerking komen. De Commissie heeft besloten aan inzender een aanmoedigingspremie van f 15,— toe te kennen.

Idee no. 45 Inzendster stelt voor te bezuinigen op het aantal werkcopieën dat op het hoofdkantoor van inkomende brieven wordt gemaakt. Het idee is wel bruikbaar gebleken, doch zal in zijn uitwerking de efficiency in slechts geringe mate ten goede komen.

Een aanmoedigingspremie van f 15,— wordt op zijn plaats geacht.

Idee no. 47 Inzender beoogt een besparing te bereiken door het condenswater van de airconditioners aan boord te benutten voor diverse doeleinden.

Bij onderzoek is de Commissie gebleken dat dit reeds toepassing vindt, zodat geen beloning kan worden toegekend.

Ideeën nos. 48 t/m 50 Inzender doet drie suggesties aan de hand t.w.:

- a) de diverse spiegelplaten aan boord beter tegen roestvorming te beschermen door het aanbrengen van een plastieke overkapping.
- b) bij het schilderen van railings een „spatbord” van karton of triplex aan te brengen, teneinde o.a. te voorkomen dat ook het belendende schot wordt medegeverfd.
- c) het gebruiken voor bepaalde doeleinden van oude brand- en butterworthslangen.

Gebleken is dat het eerste van deze ideeën in de praktijk op bezwaren stuit, terwijl de overige voorstellen niet bepaald als origineel zijn aan te merken, althans niet origineler dan andere, sinds oudsher, bekende methoden.

Bovenstaande ideeën werden buiten mededinging ingezonden, hetgeen de Commissie bijzonder heeft gewaardeerd.

Zomerreunie 1964

Idee no. 51 Dit idee beoogt de slijtage aan het pakhout te beperken door middel van het spoelen van de schroefas met zoetwater.

Het onderzoek heeft uitgewezen dat dit idee moeilijk uitvoerbaar is. Het voornaamste bezwaar is dat er spoedig een tekort aan zoetwater zou ontstaan. Meer water meenemen zou ten koste van de laadcapaciteit gaan.

Daar het voorstel goede elementen bevat heeft de Commissie gemeend aan inzender een aanmoedigingspremie te moeten toekennen van f 15,—.

Idee no. 53 Inzender stelt voor tot een besparing te komen door leveranciers te verplichten hun nota's in meervoud in te dienen.

Gebleken is dat het idee niet algemeen is door te voeren, weshalve de inzending niet kan worden bekroond.

Idee no. 54 Het voorstel beoogt om door middel van het keren der laadrepn het nuttig effect van het staaldraad te verhogen en voorts om door een andere opstelling der winches de slijtage van laadrepn tot een minimum te beperken.

Het onderzoek heeft uitgewezen dat het voorstel op technisch-economische bezwaren stuit, echter bevat het naar de mening van de Commissie dusdanig goede elementen, dat besloten werd aan inzender een beloning van f 25,— te geven.

Idee no. 55 Voorgesteld wordt om tot een besparing op het gebruik van manilla lopers en geiblokken te komen.

Het idee is niet nieuw gebleken doch bevat wel enkele punten welke de Commissie heeft doen besluiten een aanmoedigingspremie van f 15,— toe te kennen.

Op verzoek van de inzender werd dit bedrag aan de Kon. Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij overgemaakt.

Idee no. 52 is nog in behandeling.

Secretariaat Ideeënbus

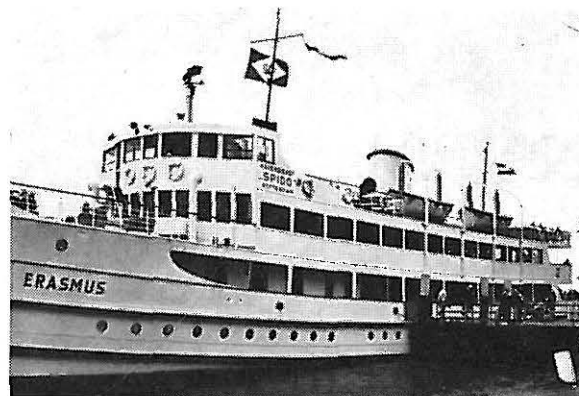
Met ingang van 11 juni 1964 treedt op als Secretaris van de Commissie, tevens als jurist, Mr. C. G. Burgersdijk.

De „oudjes“ hebben het niet alleen „best gedaan“, maar hebben het ook „best gehad“ op deze 4e juni 1964.

Want naast het vele voorbereidende werk tot welslagen van deze zomerreunie 1964 door het Bestuur en in het bijzonder de secretaris, de heer A. J. Komen, verricht, heeft „De Bilt“ ondanks de voorgaande regendagen, voor een stralende zomerdag gezorgd.

De ruim 400 aanwezigen die de tocht op de „Erasmus“ hebben meegemaakt, zullen ongetwijfeld daaraan in alle opzichten nog lang en met veel voldoening terugdenken. Kort na het vertrek uit Rotterdam, toen velen zich reeds op het bovendeck in het zonnetje zaten te koesteren, sprak de heer Ar. de Best, Voorzitter van de Vereniging van Oud-Employés der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij „K.P.M.“, een welkomstwoord, daarbij aanhalende dat de heer Komen in verband met ziekte van zijn echtgenote, tot zijn grote spijt niet aanwezig kon zijn. Hij sprak voorts zijn voldoening uit over de aanwezigheid van de Chef Personeelszaken der K.P.M., de heer Mr. F. H. von Meyenfeldt en zijn echtgenote, en de Redacteur van „De Uitlaat“, de heer H. A. de Jong.

Hij dankte ook de Directie van de K.P.M., die door een extra donatie in dit jubileumjaar — in november a.s. bestaat de Vereniging 40 jaar — de organisatoren in de gelegenheid heeft gesteld aan vele wensen tegemoet te ko-





men en voor deze dag de „Erasmus“ af te huren zonder dat hiermede de jaar-reünie in Krasnapolsky als jubileum-reünie in het gedrang komt.

Rustig naar Schoonhoven varende langs de boorden van het fraaie Nederlandse polderlandschap, ontwikkelde zich aan boord die gemoedelijke sfeer, die in alle opzichten aan het doel van deze reünie — het bijeenbrengen van oud-collega's die zich na hun pensionering her en der in ons land en daarbuiten hebben gevestigd — beantwoordde. Tempo doeloe was uiteraard het hoofdmotief van vele gesprekken. Na Lekkerkerk met zijn grijze betonnen wallekant en de daarboven uitstekende prachtige geveltjes aan bakboord te hebben gepasseerd, arriveerde de „Erasmus“ om 12.15 uur te Schoonhoven aan de Lek.

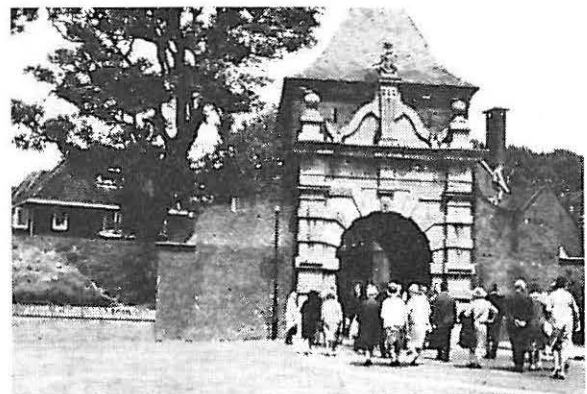
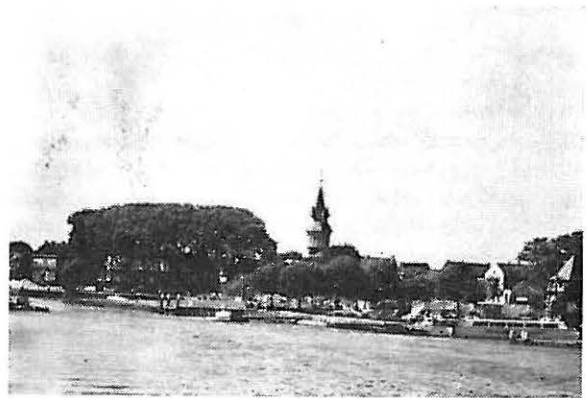
Dit eeuwenoude stadje met zijn stadswallen, zijn scheve toren van de Bartholomeüskerk, het zeer oude Waaggebouw en vele andere oude bouwwerken, gaf de reünisten, na door de uit het jaar 1601 daterende stadspoort te zijn getreden, de gelegenheid eens even de benen te strekken. Veel belangstelling ondervond ook het Edelambachtshuis met zijn prachtige werkstukken van de Schoonhovense edelsmeedkunst.

Na een uurtje werd de reis per schip voortgezet en was het tijd voor de „makanan“.

Dat de gedachte van het Bestuur om deze boottocht te organiseren in goede smaak is gevallen, bleek uit de woorden van de heer G. W. van Geest die namens alle aanwezige gepensioneerden het Bestuur daarvoor dankte. Tot aan het einde toe bleef de stemming opperbest en velen aan boord hadden graag nog wat langer bijeen gebleven. Verondersteld wordt dat dit op verschillende plaatsen in Rotterdam ook wel zal zijn gebeurd.

Het Bestuur van de Vereniging van Oud-Employés der K.P.M. kan op een bijzonder geslaagde dag terugzien en diegenen die wel de gelegenheid hadden om mee te gaan, maar daar om een of andere reden toch niet toe zijn overgegaan, kunnen het slechts betreuren dat zij deze reünie gemist hebben.

Wat het a.s. jubileum van de vereniging betreft, daarop zal in één der volgende nummers van „De Uitlaat“ nog nader worden teruggekomen.



Herinneringen uit mijn zeilvaarttijd (slot)

Een andere keer waren wij en 5 andere lichtmatrozen in Iquiqui aangewezen om zakken te vullen met briketkolen, alles onder toezicht van dezelfde derde stuurman. Het was bloedheet in het ruim en hadden slechts een oude werkbroek en oude schoenen aan. Onze ogen deden pijn van de inwerking van het briketgruis waardoor het werk af en toe even gestaakt moest worden. Dit was niet naar zin van de stuurman, die daar woorden over kreeg met onze vriend André. Plotseling greep hij André vast en rammelde hem door elkaar. Wij, drie Dutchies, sprongen hem meteen op het lijf en trokken hen van elkaar. Maar toen ging de derde ons te lijf zodat het een formele knokpartij werd. Hier en daar ging een broek aan flarden, maar van het overhemd van de stuurman was ook niet veel meer over. Daar zat nog maar 1 mouw in en de rest waren flarden. De vijf andere lichtmatrozen deden niet mede doch stonden ons wel aan te moedigen. Een en ander ging met veel lawaai en geschreeuw gepaard. De 2de stuurman, die aan dek was riep er vlug de eerste bij en toen deze zich er mede bemoeide was de herrie spoedig afgelopen. Wat hij over de Dutchies te zeggen had was niet zo fraai, maar toen hij ons eens goed aankeek, kwam er een glimlach op zijn gezicht. De 3de stuurman moest het ruim uit en plaatsmaken voor de tweede, wij hadden wat schrammen en builen opgelopen en konden wat jodium krijgen om infectie te voorkomen. De laatste twee maanden aan boord waren de ergste. In verband met het restant water, werden wij toen op half rantsoen gesteld. De voorraad aardappelen in blik was uitgeput, het restant meel krioelde van torren en maden en tabak en sigaretten waren niet meer te verkrijgen. In plaats van aardappelen kregen wij toen koeken gemaakt van gekookt maismeel en dan in de oven gezet. Zout, spek en zoutvles was niet meer te genieten, de benen waren door en door ingevreten door de pekkel. Het beste was dan nog de crackerhash, de bonensoep en de gortsoep. Het harde beschuit zag er ook niet smakelijk meer uit, deze zat vol torren en andere beestjes. Wij aten dit onderdeel van de voeding het liefst als het donker was. De uien waren ook al lang op, en daar waren wij zelf mede schuldig aan. Maar al te vaak namen wij 's nachts een duik in de voorpiek waar de uien opgeborgen waren en gebruikten die dan als opsnit op ons brood ter afwisseling van de jam, die

wij op het laatst niet meer zien konden. Ander opsnit werd nooit verstrekt.

De kombuis ging elke avond om 8 uur op slot tot de volgende morgen. Het vuur in de kombuis werd niet aangehouden, zodoende hadden wij nooit iets warm te drinken gedurende de lange koude wachten aan dek. In de verblijven van officieren en manschappen was nergens een kachelletje aanwezig, alleen in de kajuit stond er eentje, dat echter sporadisch brandde. Ik geloof niet, dat het gedurende de lange reis meer dan 14 dagen gebrand heeft. Gelegenheid om kleren te drogen was er niet tenzij wij er tijdens het slapen op gingen liggen. Waren ze dan niet droog, dan waren ze in ieder geval toch warm om weer aan te trekken. Neen, verwend werden wij zeker niet en aan koude heeft het ons zeker niet ontbroken. Daarentegen waren er ook weinig zieken aan boord en van koudevatten hadden wij totaal geen last, ook al liepen wij vaak dagen lang met natte kleren aan.

De verlichting in de verblijven was zeer primitief. In ieder verblijf hing een klein schotlampje met een klein buikglasje. Voor iedere lamp werd per week 1 liter petroleum verstrekt. De lampen werden dan ook alleen maar aangestoken van het moment van uitporren van de wacht, tot dat de aftredende wacht in de kooi lag. Ook tijdens de maaltijden als het nodig was. Men was zo zuinig met de petroleum, dat op trajecten waar weinig tegenliggers verwacht werden, de navigatielichten niet aangestoken werden. Werd er bij de wind gestuurd, dan moesten wij dat vaak doen zonder lampepitje in het kompas. Alleen het moederkompas was voor gemak van de stuurman van de wacht flauw verlicht.

Op orde en zindelijkheid aan dek werd de meeste zorg besteed. Men moest niet proberen een eind touw van bras of gei, dat van de korvijnnagel afgegleden was, zonder meer voorbij te lopen want dan was het schip te klein. Als een kleine jongen werd men dan teruggestuurd om het op te rapen. Zo ging het ook met kleine stukjes touw en zeildoek die na het schiemanen aan dek bleven liggen. Die moesten netjes opgeraapt worden en in zakken gestopt onder het bakdek. Alle materiaal, dat wij tijdens de werkzaamheden gebruikten, moest bij afnokken keurig op plaats opgeborgen worden. Oud afval van touwwerk enz. werd na afloop van de reis verkocht.

Schiemansgaren werd altijd aan boord gemaakt. Hiervoor werd oud touwwerk uit elkaar geplozen en de goede garens er uit gezocht. De eindjes werden dan aan elkaar geknoopt en netjes tot knotjes verwerkt. Met een soort draaimolentje werd er dan schiemanngaren van gemaakt waar wij nooit te grote voorraad van konden hebben. Dit was meestal een bezigheid met slecht weer en wij dan „stand by“ onder de bak hielden. Aan werk was nimmer gebrek, de ankerkettingen werden zelfs aan dek gehaald om roestvrij gemaakt te worden. Ter voorkoming van beschadiging van de houten dekken werd dan ruimschoots gebruik gemaakt van oud zeildoek en planken. Normaal waren de dekken zo schoon, dat je er als het ware van eten kon.

Voor verf soppen en dekken schuren werd nooit zeep of soda verstrekt, je moest het maar schoon zien te krijgen met zoutwater, zand en een stukje oud zeildoek. Ja, die Scandinaviërs waren wel zuinig aangelegd.

Zoals ik reeds eerder gezegd heb, hadden wij bij vertrek

Antwerpen twee jonge varkens aan boord. Het waren al flinke beesten geworden toen de kapitein besloot er een te laten slachten. De steward en zeilmaker maakten alles voor de slacht in orde, een grote gebeurtenis voor ons jongere gasten, die er niets van wilden missen. De zeilmaker zou het door de hersens schieten met de scheepsrevolver die bij wijze van grote uitzondering, hiervoor beschikbaar gesteld werd. De steward zou het beest dan daarna de keel doorsteken om het bloed op te vangen. Om het varken te pakken te krijgen werd het eerst door de timmerman een korst brood voorgehouden. De zeilmaker trok kennelijk met tegenzin de revolver die op zijn kop gericht was, af. Op het moment van afschieten draaide hij echter zijn hoofd wat terzijde op het zelfde moment, dat het varken zijn kop naar de andere kant draaide. In plaats van door de kop, ging de kogel door het oor van het varken. Het varken wist zich los te rukken, gooide de timmerman ondersteboven en rende gillend het gehele dek rond. Wij toeschouwers stoven uiteen, zochten een veilige plaats in het want of op de verschansing. De zeilmaker en timmerman waren woedend op elkaar. Tenslotte haalde de zeilmaker een stevige houten handspak te voorschijn en stelde zich hiermede verdekt achter het dekhuis op. Toen het varken kwam aanhollen werd hij ondersteboven gelopen alvorens hij de genadeslag gegeven had. Handspak en zeilmaker lagen nu beide aan dek te rollen, de laatste gilte nog harder dan het gewonde varken. Toen gooiden wij alle brassen en vallen naar het varken waarin het tenslotte verward raakte. Toen was het vlug met het beest gedaan. Ondanks het feit, dat wij erg bevriend met de varkens waren, hebben wij er heerlijk van gesmuld. In drie dagen was het varken opgepeuzeld want zonder ijs konden wij het vlees toch niet langer bewaren. Van het bloed werden bloedkoeken gebakken (een mengsel van bloed en meel) voor avondmaal. Kort daarna kregen wij nog een stukje vers varkensvlees en wel onder bijzondere omstandigheden. De eerste stuurman had nl. zijn lange oliejas schoongemaakt, tweemaal in de lijnolie gezet en de jas toen aan dek opgehangen onder de brug om te drogen, vrij van regen en zon. Het tweede en laatste varken liep als gewoonlijk aan dek rond, kreeg de jas te pakken, scheurde

deze aan stukken en vrat deze op. Toen de stuurman dat in de gaten kreeg, werd hij zo kwaad, dat hij een handspak uit het rek nam en er het beest een dodelijke slag op de kop mede gaf. Daarna werd het beest weer op de bekende wijze geslacht, waren wij een stuk vers vlees rijker en de stuurman een oliejas armer. Aan de smaak was niets te bemerken.

Besluit

In latere jaren heb ik nog een tweetal personen ontmoet, die gelijk met mij op de „Albyn“ voeren. In Shields ontmoette ik nl. een Zweed, die bootsman was op een Engels stoomschip. Een Noor voer op een der schepen van Alfred Olsen.

Van André Geysen vernam ik uit Australië, dat hij aldaar de Rus-Fin Klemler en de Zweed-Fin Dahlström ontmoet had. Beiden waren destijds in Australië gedrost. De eerste is volgens hem in Australië gestorven, terwijl Dahlström vermist werd tijdens het vergaan van zijn schip op de Australische kust.

In Antwerpen kreeg ik bij een kennis van mij waar veel Scandinaviërs kwamen, een tip over de Deense matroos Emil Andersen, die ook de gehele reis medegemaakt heeft. Dat was in 1940, kort voor het uitbreken van de oorlog. Hij zou in Antwerpen wonen en daar getrouwd zijn. Na de oorlog was men hem kwijt geraakt.

Met alle gegevens, die ik op papier had staan, ben ik in 1947 naar het Gemeentehuis gegaan waar het register nagekeken werd in mijn bijzijn. Het bleek, dat hij in 1943 naar Duitsland afgevoerd was en aldaar in 1944 in Frankfurt am Main overleden was.

Van andere scheepsmakkers met uitzondering van Van Dierendonck en Geysen heb ik niets meer gehoord.

Het schip de „Albyn“ heb ik ook nog eenmaal gezien. In 1921 kwam het het Oostgat in met een lading hout. Het was in sleep met bestemming Antwerpen. Het is later vertrokken van Antwerpen naar Philadelphia, daarna naar Boston en aldaar bevracht voor Europa. Op deze reis is het vermoedelijk in de Atlantische Oceaan vergaan en wel met man en muis. Het verscheen later alleen als vermist in het bekende Lloyds Register.

Behalve mijn herinneringen aan een mooie, leerzame reis, ben ik thans nog in het bezit van een goede foto, waarop het schip in ballast zijnde gesleept wordt.

Met vele andere gepensioneerde zeelieden, betreur ik het ten zeerste, dat die goede oude zeilvaart, ten dode opgeschreven is.

Vlissingen eind september 1961.

B. Goedhart

N.B.

De schrijver maakte ons attent op een vergissing in het originele manuscript — welke door ons is overgenomen — en wel op pagina 7 van het meinumner van „De Uitlaat“, 2e kolom, 6e regel van onderen.

De reis duurde niet 2½ maar 21½ maand.

De redactie.

PROMOTIES K.P.M. PER 1 JULI 1964

Nautisch Varend Personeel

H. J. Brons	tot Gezagvoerder
J. P. Goossens	tot 1e Stuurman
A. Ch. O. Meynderts	tot 2e Stuurman
J. R. A. Calis	tot 3e Stuurman
P. Leenheer	tot 3e Stuurman
W. Wijgerse	tot 3e Stuurman

Technisch Varend Personeel

T. H. van der Staay	tot 2e Werktuigkundige
Th. G. Pondaag	tot 2e Werktuigkundige
A. Nijland	tot 4e Werktuigkundige
M. van Maanen	tot 4e Werktuigkundige
L. Boomsma	tot 4e Werktuigkundige
Th. L. Gilbers	tot 4e Werktuigkundige
P. N. Terpstra	tot 4e Werktuigkundige

Van harte gelukgewent.

De school voor scheepswerktuigkundigen te Apeldoorn (Loolaan 46)

hoopt zaterdag 12 september a.s. haar 25-jarig bestaan te herdenken met een reünie van oud-leerlingen.

Alle gediplomeerd oud-leerlingen worden opgeroepen aan deze feestelijke reünie deel te nemen. Zij kunnen zich voor deelname aanmelden bij de administratie van de school onder het motto: „Reünie S.v.S.“.

INTERNAAT „ABELTASMAN”

Op 4 september a.s. is het 40 jaar geleden dat Hr. Ms. Schroefstoomschip „Bonaire” als INTERNAAT „ABEL TASMAN” in dienst werd gesteld.

Dit 8e lustrum zal voor oud-„Tasmanen” op 9 en 10 oktober 1964 op en rondom de „Tasman” worden gevierd.

Verzoek van het Comité: Houdt deze data vrij voor dit gebeuren. (Adres: Comité 40 jaar Internaat „Abel Tasman”, Rigelstraat 7, Delfzijl).

Familiegroeten

Donderdag 11 juni jl. was een opname van familiegroeten voor de mss. „Waikelo” en „Waingapoe”.

Na een gezellige ontvangst in Hotel Gooiland werd 's middags de opname in de studio van de Wereldroep gemaakt, waar gastvrouw Teddy Scholten en omroeper Guus Weitzel weer aanwezig waren. De muzikale omlijsting werd verzorgd door het kwartet Jan Corduener, terwijl Jenny Roda enkele liedjes ten gehore bracht.

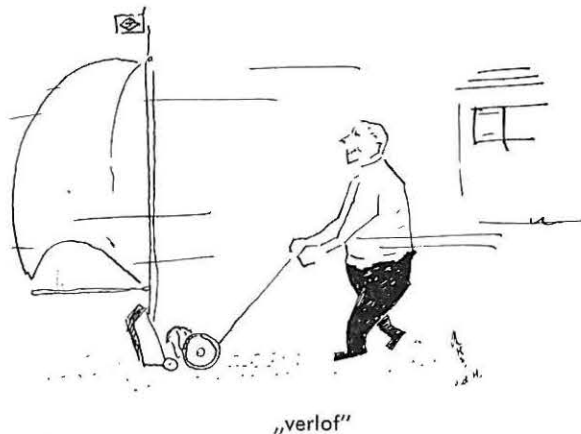
Als gast was aanwezig de heer W. A. F. Haagedoorn, afdeling Personeelszaken van het Amsterdamkantoor.

Over de ontvangst a/b liet het m.s. „Waikelo” ons in een telegram weten:

„Hadden goede ontvangst onze hartelijke dank” terwijl de Wereldroep van het m.s. „Waingapoe” het volgende bericht ontving:

„Mede namens betrokkenen hartelijk dank voor goede ontvangst groetenprogramma”.

Foto's familieleden op pag. 12.



Ook een door U opgenomen foto had

op deze plaats kunnen staan;

en f. 20.—

boeken in Uw boekenkast.

**Beste foto
van de
maand**

Scheepsposities per eind juli 1964

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust“	Amsterdam	20-7-64
m.s. „Congokust“	Amsterdam	± 28-7-64
m.s. „Zuiderkerk“	Durban	± 23-7-64
m.s. „Sloterkerk“	Kaapstad	± 2-8-64
s.s. „Muntoren“	Antwerpen	± 23-7-64
s.s. „Westertoren“	P. Bukum	± 31-7-64

H.V.M.

m.s. „Hollands Diep“	Japan van Townsville	± 21-7-64
m.s. „Hollands Duin“	U.S. North Pacific	± 20-7-64
m.s. „Hollands Dreef“	Japan van Townsville	± 2-8-64

Personalia

PROMOTIES:

K.P.M.

Technisch Varend Personeel

P. J. B. Kint tot Hoofdwerktuigkundige m.i.v. 1-1-64

R. F. Schols tot 2e Werktuigkundige m.i.v. 1-1-64

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

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

N.T.P.M.

Technisch Varend Personeel

H. C. v. d. Bos tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 22-2-64

P. I. Versprille tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 22-2-64

H. Slot tot Assistent Werktuigkundige m.i.v. 1-6-64

Van harte gelukgewent.

MUTATIES GEZAGVOERDERS:

K.P.M.

R. A. Corten (1e Strm. BMC) ex m.s. „Labuan Hadji” naar m.s. „Sanana” (1e Strm. BMC) 21-5-64

F. W. Kaptijn (1e Strm. BMC) ex m.s. „Sanana” met TTV/S'pore 21-5-64

H. N. L. Hoomans ex RV naar m.s. „Straat Frazer” 26-5-64

C. Zuidscherwoude ex m.s. „Straat Frazer” naar m.s. „Straat Madura” 26-5-64

J. A. Houtman ex m.s. „Straat Madura” met TTV/Durban 26-5-64

J. A. Houtman ex TTV/Durban naar m.s. „Straat Madura” 12-6-64

C. Zuidscherwoude ex m.s. „Straat Madura” met RV/OP 12-6-64

P. Starckenburg ex RV naar m.s. „Siberoet” 17-6-64

J. C. Schouw ex m.s. „Siberoet” met RV/OP 17-6-64

H. Buth ex m.s. „Sabang” naar m.s. „Waiwerang” 19-6-64

R. Severien ex m.s. „Waiwerang” met RV 19-6-64

M. M. Adamse ex RV/Austr. naar m.s. „Van Noort” 29-6-64

J. de Jong ex m.s. „Van Noort” naar m.s. „Keerkring” 29-6-64

H. N. Schepman ex m.s. „Keerkring” met RV 30-6-64

L. J. Eyken (1e Strm.) ex RV naar m.s. „Sanana” (1e Strm. BMC) 1-7-64

R. A. Corten (1e Strm. BMC) ex m.s. „Sanana” naar m.s. „Musi” (1e Strm. BMC) 1-7-64

G. J. van der Heiden (1e Strm. BMC) ex m.s. „Musi” met RV 1-7-64

N.T.P.M.

B. J. Hennephof (1e Strm.) ex verlof naar m.s. „Senegalkust” (dd. Gezagv.) 3-6-64

G. Klven ex m.s. „Senegalkust” met verlof 4-6-64

W. E. Sonneveldt aflos Gezagvoerder naar m.s. „Sloterkerk” 25-6-64

F. H. Wolff ex m.s. „Sloterkerk” met verlof 26-6-64

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN:

K.P.M.

A. J. H. J. Rötter (2e Wtk.) ex IS/TD/S'pore naar m.s. „Sanana” (2e Wtk. CMK) 21-5-64

H. J. van der Veer (2e Wtk. CMK) ex m.s. „Sanana” naar m.s. „Silindoeng” (dd. Hfd.wtk.) 21-5-64

J. H. Beumer (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Silindoeng” met TTV/S'pore 21-5-64

W. H. van der Poel ex Hosp./Melbourne met ZV/Ned. 28-5-64

J. van Willigen ex m.s. „Van Spilbergen” naar m.s. „Camphuys” 1-6-64

J. B. Nolthenius (2e Wtk.) m.s. „Van Spilbergen” (dd. Hfd.wtk.) 1-6-64

J. H. Beumer ex TTV/S'pore naar m.s. „Sanana” (2e Wtk. CMK) 4-6-64

A. J. H. J. Rötter (2e Wtk. CMK) ex m.s. „Sanana” naar IS/TD/S'pore 4-6-64

Ch. J. Hulst (2e Wtk.) ex RV naar m.s. „Waiwerang” (dd. Hfd.wtk.) 10-6-64

J. H. Waldt (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Waiwerang” met RV 10-6-64

C. J. P. van Lieshout ex RV naar m.s. „Van der Hagen” 26-6-64

P. A. de Vlieger ex m.s. „Van der Hagen” met RV 26-6-64

B. van Riessen (2e Wtk.) ex RV naar m.s. „Waikelo” (dd. Hfd.wtk.) 30-6-64

H. Hooyberg (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Waikelo” met RV 30-6-64

Th. J. Bronsvooort ex RV naar m.s. „Sinabang” 30-6-64

L. M. Malingré (dd. Hfd.wtk.) m.s. „Sinabang” (dd. 2e Wtk.) 30-6-64

J. Koke ex RV naar m.s. „Van Waerwijck” 30-6-64

W. van Dam ex m.s. „Van Waerwijck” naar m.s. „Houtman” 1-7-64

M. F. Muller ex m.s. „Houtman” met RV 1-7-64

G. Doesburg (2e Wtk.) ex RV naar m.s. „Keerkring” (dd. Hfd.wtk.) 1-7-64

E. N. van Don (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Keerkring” met RV 1-7-64

B. Claasz Cockson ex RV naar m.s. „Van Spilbergen” 2-7-64

J. B. Nolthenius (dd. Hfd.wtk.) m.s. „Van Spilbergen” (2e Wtk.) 2-7-64

C. J. P. van Lieshout ex m.s. „Van der Hagen” naar m.s. „Van Heemskerck” 2-7-64

J. Coers ex m.s. „Van Heemskerck” naar m.s. „Van der Hagen” 2-7-64

N.T.P.M.

W. Starreveld aflos Hfd.wtk. naar m.s. „Senegalkust” 3-6-64

R. Pagels ex m.s. „Senegalkust” met verlof 4-6-64

Alle verlofgangers: een prettig verlof.

Alle herplaatsten: goede vaart.

NA VERLOF GEPLAATST:

N.T.P.M.

10-6-64 1e Stuurman J. H. F. Stausebach (Antwerpen) m.s. „Zuiderkerk”

26-6-64 3e Werktuigkundige H. G. Dirix (Rotterdam) m.s. „Sloterkerk”

MET VERLOF GEGAAN:

K.P.M.
28-5-64 5e Wtk. W. P. Noorland uit Aden RV/SV
28-5-64 3e Wtk. L. Jobse uit Singapore RV/SV
30-5-64 2e Stm. B. H. Verseput uit Kaapstad RV/SV
31-5-64 5e Wtk. J. G. Hoopman uit Durban RV/SV
31-5-64 3e Wtk. G. Perik uit Bahrain RV/SV
4-6-64 de heer M. P. Tenbroek uit Singapore EV
4-6-64 1e Stm. N. Dijns uit Singapore RV
11-6-64 1e Stm. H. K. Kruk uit Djakarta RV
15-6-64 2e Wtk. J. H. Waldt uit Djakarta RV/SV
1-7-64 3e Wtk. J. J. Glas uit Hong Kong RV/SV
2-7-64 3e Stm. C. Jolmers uit Bangkok RV/SV
5-7-64 de heer J. M. Kievits en gezin uit Penang EV

N.T.P.M.

29-5-64 3e Werktuigkundige F. G. Veenstra ex s.s. „Muntoren”
11-6-64 1e Stuurman J. Lameyer ex m.s. „Zuiderkerk”
26-6-64 1e Stuurman W. Benink ex m.s. „Sloterkerk”
Een prettig verlof toegewenst.

NA VERLOF VERTROKKEN:

K.P.M.
4-6-64 de heer G. J. Reitsema en echtgenote naar S'pore/Djakarta
5-6-64 3e Strm. K. Beekes (Singapore) m.s. „Schouten”
8-6-64 1e Strm. A. Treffers (Djakarta) m.s. „Waiwerang”
8-6-64 2e Wtk. Ch. J. Hulst (Djakarta) m.s. „Waiwerang”
13-6-64 5e Wtk. A. Nijland (Durban) ms. „Straat Madura”
15-6-64 5e Wtk. A. A. C. M. Wouters (Hong Kong) m.s. „Van Noort”
15-6-64 1e Strm. L. J. Eijken en gezin (Singapore)
29-6-64 2e Wtk. G. Doesburg (Singapore) m.s. „Keerkring”
29-6-64 1e Strm. L. van der Boon. (Bangkok) m.s. „Van Linschoten”
29-6-64 2e Wtk. B. van Riessen (Hong Kong) m.s. „Waikelo”.
Goede wacht en behouden vaart.

GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:

K.P.M.
5e Wtk. Th. A. H. Bakker 28-5-64 A
5e Wtk. A. Nijland 28-5-64 A
5e Wtk. A. A. C. M. Wouters 3-6-64 A
5e Wtk. P. N. Terpstra 5-6-64 A
5e Wtk. A. L. Roelse 16-6-64 A
5e Wtk. G. Timmer 17-6-64 A
2e Wtk. P. J. B. Kint 17-6-64 C
3e Wtk. J. de Vlas 22-6-64 B
2e Stm. W. J. A. van Alebeek 24-6-64 S I
3e Wtk. R. F. Schols 25-6-64 B
3e Wtk. J. de Vries 29-6-64 B
3e Wtk. F. M. Verhoeve 1-7-64 B
3e Stm. E. J. A. Urban 2-7-64 S II
N.T.P.M.
5e Werktuigkundige H. C. v. d. Bos 22-2-64 V.D.
5e Werktuigkundige P. I. Versprille 22-2-64 A.S.

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

HUWELIJKEN:

K.P.M.
3e Werktuigkundige S. J. C. van Maldegem en mej. S. Kok, ddo. 18-6-64 te Dubbeldam.
3e Stuurman J. L. Rozijn en mej. D. H. Kessler, ddo. 25-6-64 te Eindhoven.
3e Stuurman P. S. Pot en mej. H. J. Eyer, ddo. 30-6-64 te Zaandijk.
2e Stuurman J. J. F. Mangelsdorf en mej. S. Skinner, ddo. 30-6-64 te Melbourne.
2e Stuurman W. J. A. van Alebeek en mej. J. Nicol, ddo. 4-7-64 te Malden.
Hoofdwertuigkundige J. Coers en mej. M. Hogetoorn, in juli '64 te Durban.

Proficiat en „behouden vaart”.

NIEUWE K.P.M.-ERTJES:

Amsterdam, 3-6-64: Ronald, zoon van 3e Werktuigkundige G. Ch. Grevink en mevrouw J. T. M. Grevink-Pel.
Amsterdam, 4-6-64: Christine Cecilia, dochter van de heer A. van Dulken (Amsterdam-kantoor) en mevrouw J. van Dulken-Mazurek.
Durban, 5-6-64: Robert, zoon van 2e Werktuigkundige A. A. Loenen en mevrouw C. Loenen-Grzempowski.
Gouda, 10-6-64: Antoinette Birgitte, dochter van de heer M. van der Graaf (Amsterdam-kantoor) en mevrouw L. H. C. van der Graaf-Uyterlinde.
Amsterdam, 15-6-64: Henk Robert, zoon van 3e Werktuigkundige H. P. van Lingen en mevrouw C. R. van Lingen-Jacobsz.
Singapore, 15-6-64: Alexandra Christina Wilhelmina, dochter van 2e Werktuigkundige A. J. H. J. Rötter en mevrouw M. G. A. Rötter-Holweg.
Amstelveen, 26-6-64: Jeroen Ewout, zoon van de heer J. A. Roth (Amsterdam-kantoor) en mevrouw H. Roth-Horsmeier.
Aalsmeer, 26-6-64: Ivo Jacobus, zoon van de heer N. J. Mans (Amsterdam-kantoor) en mevrouw D. P. L. Mans-Tavenier.
Vlissingen, 29-6-64: Harald Marinus, zoon van 5e Werktuigkundige M. van Maanen en mevrouw J. L. van Maanen-Gillissen Verschage.

Welkom in de „familie”

IN MEMORIAM:

Gepensioneerd Adjunct-chef Ch. H. de Lyon overleed ddo. 26-4-64 te Mallorca, in de leeftijd van 72 jaar.
Gepensioneerd Employé J. C. Ekemans overleed ddo. 8-6-64 te Dordrecht, in de leeftijd van 72 jaar.
Gepensioneerd Gezagvoerder F. J. van Veen overleed ddo. 10-6-64 te Amsterdam, in de leeftijd van 82 jaar.
Gepensioneerd Employé K. G. Seydel overleed ddo. 13-6-64 te Den Haag, in de leeftijd van 74 jaar.
Gepensioneerd Hoofdwertuigkundige B. Winkelaar overleed ddo. 16-6-64 te Santpoort, in de leeftijd van 73 jaar.
Gepensioneerd Hoofdwertuigkundige J. A. A. van Breugel overleed ddo. 27-6-64 te Wassenaar, in de leeftijd van 68 jaar.

Zij rusten in vrede.



Familieleden mss. „Waingapoe“ (boven) en „Waikelo“ (onder).

