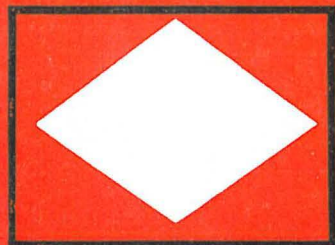


# De uitlaat



PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.





# Bij een jubileum

---

## 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:  
Port Swettenham - aanlegsteiger voor motorlaunches  
bij laag water.  
Opname R/O F. J. Eijkenduijn

Acht november 'Vier en zestig  
Is het veertig jaar geleën  
Dat de bond van oudgedienden  
Officieel voor 't eerst verscheen.

Op de proeftocht van de „Plancius”  
Zat een stelletje „Oud Roest”  
Die besloten dat er voor hen  
Een vereniging komen moest.

Schielijk ging men daar aan werken  
Met „Pa” Meuleman vooraan  
Zo dankt „Krachtig, Prachtig, Machtig”  
Aan dat groepje haar bestaan.

Op veel plaatsen werd vergaderd  
Onder een actief bestuur  
In de sfeer van tempo doeloe  
Met gezellig borreluur.

Veel werd daar dan weer gesproken  
Over tijden van weleer  
Wijl de oude vriendschapsbanden  
Hechter werden elke keer.

Ook de prettige reünies  
En de jaarvergadering  
Voerden leden met hun dames  
Terug in d'oude vriendenkring.

Zo is dat reeds veertig jaren  
Op die wijze doorgegaan  
Hiermee heeft de Bond bewezen  
't Grote nut van zijn bestaan.

Velen zijn ons sinds ontvallen  
(Niemand gaat er eeuwig mee)  
'k Wil hen even hier herdenken  
— Oude makkers rust in vree —

'k Bied U „Krachtig, Prachtig, Machtig”  
Thans mijn beste wensen aan  
In de hoop dat gij nog vele  
Jaren voor ons blijft bestaan.

Eljé Teha.

# Bedrijfsnieuws

## K.P.M.

Het m.s. „Camphuys“ liep medio september extra Porto Amelia in Moçambique aan, terwijl het m.s. „Prins Willem III“ in de MEAS deze haven begin oktober eveneens aanliep.

Het m.s. „Schouten“ gaf de september-afvaart van Calcutta in de Bay of Bengal Dienst, terwijl het m.s. „Keerkring“ voor de oktober-afvaart werd aangewezen.

Het m.s. „Sanana“ vond emplooi in de Burma-Malaya Service.

Aan het exportvervoer van Indonesisch Borneo havens naar Hong Kong namen het m.s. „Siberoet“ (via Manila) en het m.s. „Sabang“ deel.

Het m.s. „Sambas“ voer gedurende de maand september in charter van Vietfracht.

## N.T.P.M.

De „Munttoren“ maakte na vertrek Antwerpen de navolgende reises:

Trinidad—Boston (U.S.A.)

Puerto la Cruz (Venezuela)—San Juan (Puerto Rico)

Puerto la Cruz—Holyrood (Newfoundland)

Tijdens de reis naar San Juan liep de „Munttoren“ achter de orkaan Cleo aan, welke orkaan in Guadeloupe, de Dominicaanse Republiek, Cuba en Florida voor miljoenen aan schade aanrichtte.

## Orkanen

Jaar in jaar uit wordt in de dagbladen en via radio en televisie melding gemaakt van wervelstormen die in Amerika en Azië door hun ontzettende kracht en snelheid vaak voor miljoenen dollars schade veroorzaken, maar waarbij dank zij de tijdige meldingen inzake de bewegingen van deze stormen, het aantal slachtoffers in het algemeen beperkt blijft.

In Amerika worden de meldingen inzake de aard en de bewegingen van orkanen, die, zoals bekend, weinig vleitend door meisjesnamen worden aangegeven, verzameld door het U.S. Department of Commerce Weather Bureau te Washington D.C.

Dit Bureau nu zond via het K.N.M.I. te De Bilt een certificaat als bewijs van waardering voor het uit het gebied van een tropische cycloon in oktober 1963 aan het U.S. Weather Bureau verzenden van radioweerrapporten door het s.s. „Westertoren“, welke rapporten ten aanzien van de orkaan „Helena“ voor dit bureau van het grootste belang zijn geweest. De tekst van het certificaat luidt:

„Recognition of Special Service

This certificate is awarded to the Officers of s.s. „Westertoren“ in appreciation for contributing to Marine Safety and Public Welfare by valuable services performed for the United States Weather Bureau.”

## Vereniging van Oud-Employé's der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij „K.P.M.”

In het juli/augustus-nummer van „de Uitlaat“ van dit jaar werd aandacht besteed aan de zomerreünie van de Vereniging van Oud-Employé's der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij „K.P.M.“, waarbij reeds melding werd gemaakt van het 40-jarig bestaan der Vereniging in november a.s. Aan het archief van de Vereniging zijn ten aanzien van de oprichting de volgende gegevens ontleend:

De Vereniging werd opgericht op 8 november 1924.

Het idee daartoe werd geboren tijdens de proeftocht van de „Plancius“ op 22 februari 1922. Daarbij waren aanwezig de gepensioneerden: E. Meuleman, G. Boon, H. Engelsman, J. W. Jeneson, W. van Orden, G. J. Smit, H. G. Potjewijd en N. Tromp.

De heer Meuleman was van al dezen vooral de promotor. Van hem is ook de naam van onze Vereniging: „Vereniging van Oud-Employé's der Kon. Paketvaart-Maatschappij „K.P.M.“. Hierbij betekenen de letters K.P.M. tussen aanhalingstekens:

„KRACHTIG, PRACHTIG, MACHTIG“

De eerste Statuten werden goedgekeurd bij Kon. Besluit no. 16 van 9 februari 1926 voor een tijdsduur van 29 jaar vanaf 8 november 1924. De vernieuwde, thans geldige, Statuten werden goedgekeurd bij Kon. Besluit dd. 22 januari 1953 no. 72, waarbij werd vastgesteld dat de Vereniging opnieuw werd aangegaan voor een tijd van 29 jaren, aansluitend op het tijdvak genoemd in de eerste Statuten en derhalve geldende tot 7 november 1982.

De Vereniging — in de wandeling vaak: „Oud Roest“ genoemd — verheugt zich in een grote belangstelling van gepensioneerden der K.P.M., terwijl ook een aanzienlijk aantal donateurs en donatrices de Vereniging een warm hart toedraagt. Dit blijkt steeds weer uit het keurig verzorgde jaarlijks verschijnende jaarboekje.

Bij het ter perse gaan van het oktober-nummer van „De Uitlaat“ was het aantal leden 743, terwijl het aantal donateurs 197 bedroeg.

Hoewel het onderhouden en stimuleren van contact tussen de leden een belangrijke doelstelling der Vereniging is behartigt zij daarnaast ook, waar mogelijk, de belangen van al te gepensioneerden.

Kortom, een bloeiende Vereniging, die wij van deze plaats gaarne gelukwensen met haar 40-jarig jubileum en die wij voor de toekomst toewensen dat zij nog Krachtiger, Prachtiger en Machtiger mag worden.

De officiële herdenking van het jubileum zal plaatsvinden tijdens de Jaarvergadering op zaterdag 7 november a.s. en het daaropvolgende samenzijn in Hotel „Krasnapolsky“ te Amsterdam.

# Rangoon

Het is de natte tijd in Burma die de schepen een langere tijd dan gewoonlijk in Rangoon houdt. Alleen verbaast het me dat de eerste drie dagen met haast geen regen slechts 30 ton geladen werd en later toen er meer regen viel het tempo hoger werd al naar gelang de prestatiepremies hoger werden.

Je ligt meestal maar een dag langs de kant om te lossen, en daarna blijf je tot vertrek, op de boeien liggen. Hiervandaan is iedere tocht naar de wal het navertellen waard; met een sampan, een platbodemig roeibootje, dat zo stabiel is als een kano, moet de overtocht naar de wal gewaagd worden. Rangoon ligt aan een getijrivier en er staat meestal dan ook een flinke stroom, die als hij kwaad wordt een vijf mijl per uur bereikt.

De bootman, het zijn voornamelijk Pakistani en Hindustani die dit beroep plegen, is dan een half uurtje bezig om de halve kilometer af te leggen. Hij roeit dan dwars tegen de stroom in en maakt zo gebruik van hetzelfde krachtenprincipe waarop de Nederlandse lierponten werken. Maar is de stroom te gortig dan kloppen z'n berekeningen niet en laat hij de sampan een eind de stroom afdrijven tot hij ergens langs de rivier in rustiger water is gekomen, en roeit dan onder kleine bruggetjes, ankerkettingen en donkere kaden door naar het doel: de Jetty, een aanlegsteiger voor motorbootjes en een verzamelplaats van sampans, waarbij een groot restaurant is gebouwd.

Heb je enkele passen op de steiger gedaan, dan ben je al omzwermd door kerels die je „goedkoop” door Rangoon willen rijden met hun fiets-met-zijspan. Ik doe het nooit meer, omdat ik na het ritje me met grote moeite uit de speciaal voor deze tengere mensens achterwerken gebouwde zijspan heb moeten wurmen, en omdat je tweemaal meer dan de vastgestelde prijs betaalt. Neem een scootertaxi, daar staat een meter in, die correct aanwijst. Ben je echter alergisch voor uitlaatgassen, ga dan maar beter lopen, want het staat er blauw.

Een „must” is de Swedaun pagode. Aan de rand van de stad op een heuvel omringd door schaduwrijke lanen, seereen en schitterend door het bladgoud rust hij. Hij is zestig jaar geleden klaar gekomen, na een bouwtijd van 2511 jaar. De top, die de vorm heeft van een bananenbloesem bestaat uit massieve halve meters in het vierkant en een decimeter dikke tegels 22 karaats goud. Helemaal in de top bevindt zich behalve de tientallen edelstenen, een diamant zo groot als een mansvuist.

Iedere drie jaar wordt de pagode helemaal weer met bladgoud bedekt. Het is wel maar een vliesje van een halve millimeter, maar een vierkante decimeter kost toch altijd vijf kiats.

Om de hoofdpagode staan allemaal neventempeltjes, geschenken door welgestelde en dankbare families. Ergens zag ik twee oud Delftsblauwe tegels, ingemetseld in de muur van een door een Indiër geschenken tempel. Waarschijnlijk van een Hollandse koopman, die zich hier gesettled had.

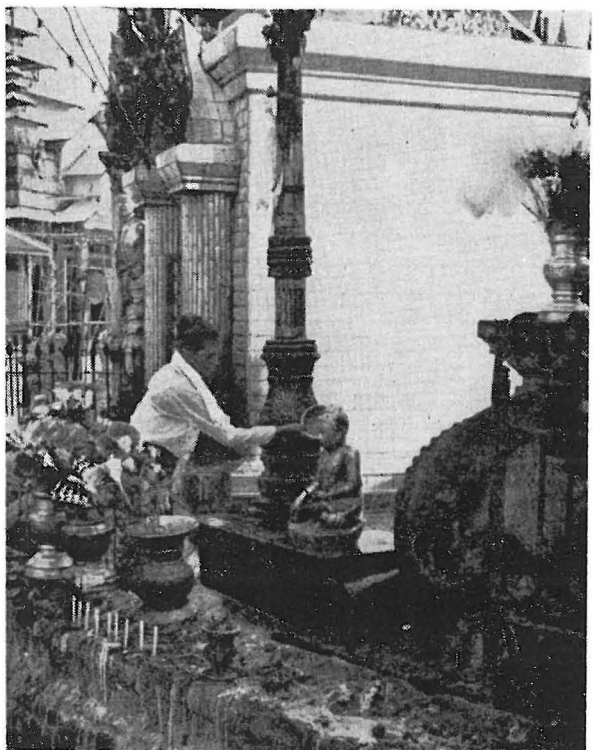
Het is een schilderachtig geheel, en vooral de rust doet je urenlang toeven. Daar ligt een boedhistische monnik in z'n gele pij te bidden, en hier een oude vrouw die een beeldje wast. Verderop een hele familie in devotie verzonken, en over de wandelgalerijen lopen de monniken weg, de dessa's in, om hun lege etenskom gevuld te krijgen. Fragiele Burmese vrouwen, met sarong (lang stuk goed om hun middel gewikkeld en die tot de grond toe afhangt) en mooi kantblousje. In hun haar hebben ze een geurige bloem, en het licht dat door hun parasolletje valt geeft de gewenste rouge. Overal branden kaarsjes en staan lotusbloemen in vazen bij de beelden. Vaak hoor je de rustige gong van een grote klok, er heeft weer iemand een gebed voor het welzijn van zijn medemens gedaan.

Elders begint een monnik z'n gebedszang met het opzeggen van de vijf geboden van Boedha, en kust de grond waar

*in devotie verzonken*



*een oude vrouw die een beeldje wast*



onder zich de mantel, het filternapje en de bidkrans van Boedha bevinden.

Onderaan de tempel, waar je je schoenen in bewaring geeft, is het één grote markt. Het deed me denken aan Italië, bij de grote basilieken, waar het vol staat met stalletjes met heiligenplaatjes, goedkope beeldjes en nog goedkopere „relikwieën” etc., maar vooral aan het verhaal in de Bijbel waarin Jezus de marktlui de tempel uitjaagt. Het is treurig maar verder is er in Rangoon niets bijzonders meer te zien. Je kan immers in iedere grote stad wel een mooi nieuw hotel zien, ook al is het dan door de Russen gebouwd.

Je hebt gebouwen die zo groot zijn als de Bijenkorf in Amsterdam, die door verwaarlozing bemoste muren hebben, een entree waar het onkruid tussen de tegels uitkomt, de daken stukje bij beetje naar beneden komen.

Werkelijk paleizen van woonhuizen waar de ruiten nu dichtgetimmerd zijn met slordig hout, volkomen uitgewoond en doorgerookt zijn. De trottoirs hebben diepe kuilen, de straten worden verwoest door de wortels van scheefgezakte bomen, en waar je 's avonds niet zonder stok tegen de ratten, kan lopen. Je struikelt over slapende bedelaars en breekt je been in een open riool.

Overdag moet je onwillekeurig huiveren door het naar-geestige gekras van de honderden kraaien, die zo brutaal zijn dat ze zelfs op het regiem durven te spotten.

De nu in het land aanwezige Amerikaanse films zullen nog wel een jaartje in de circulatie zijn, maar dan zullen ze overgenomen zijn door Burmese, Poolse, Russische en Chinese films; de invoer van buitenlandse films is stopgezet. Alleen nog de echt goede komen binnen.

Wat wel zeer aantrekkelijk is zijn de nog uit de voorraden van de genationaliseerde zaken afkomstige Engelse en Amerikaanse studieboeken.

Ik zag een Medische dictionair, 100 kiat. Een goede verhandeling over elektronica 20 kiat. Een fotografie-encyclopedie die ik in Amsterdam voor 100 gulden heb zien staan, was hier 75 kiat. (Voor prijsvergelijk zie stukje over donkere markt).

Morgen vertrekken we om hier voorlopig niet meer terug te komen; over een tijdje zal ik met heimwee terugdenken aan de heerlijke manga's, die je hier kon krijgen.

Rangoon natte moesson 1964

Sparks

## De olympische vlag

Over enkele dagen zal in het Olympisch Stadion in Tokio tijdens de openingsplechtigheden een enorme vlag langzaam gehesen worden aan een hoge mast, nadat de spelen voor geopend zijn verklaard. Deze vlag zal daar blijven wapperen tot het einde der spelen, waarna hij gestreken zal worden en door acht man horizontaal zal worden weggedragen.

Een witte vlag met vijf in elkaar gevlochten ringen in het midden. De ringen gekleurd in blauw, geel, zwart, groen en rood. De blauwe ring boven, aan de kant het dichtst bij de broeking. Vijf ringen, vijf werelddelen, één in de Olympische gedachten.

Het was de Fransman Pierre de Fredy, baron de Coubertin, die de Olympische Spelen in zijn moderne vorm deed herleven. In 1894 richtte hij het Comité International Olympique op.

De vlag is naar het ontwerp van de oprichter, doch we zijn reeds in 1913 wanneer deze vlag voor het eerst gemaakt wordt. Deze eer viel te beurt aan Au Bon Marché te Parijs. Misschien dat U, wanneer U Uw vakantie gaat doorbrengen in Lausanne of omgeving, eens een kijkje gaat nemen in het Olympisch Museum, aldaar. U zult deze eerste vlag dan aantreffen.

De wereldoorlog was er de oorzaak van dat eerst in 1920 de vlag — in Antwerpen — op de spelen getoond kon worden. Daarvóór werd de vlag gebruikt in 1914 ter gelegenheid van de viering van de 20ste verjaardag van het Internationaal Olympisch Comité (Parijs) en in 1919 ter gelegenheid van de 25ste verjaardag (Lausanne).

Het Belgisch Olympisch Comité bood het Internationaal Olympisch Comité in 1920 een satijnen vlag aan. Deze — officiële — vlag wordt sedert 1960 bewaard in het gemeentehuis in Rome. Een vertegenwoordiger van deze stad zal de vlag straks naar Tokio brengen en overhandigen aan de President van het Internationaal Olympisch Comité. Na afloop van de spelen wordt de vlag door de President ter hand gesteld aan de Burgemeester van Tokio ter bewaring in het plaatselijke stadhuis tot de volgende spelen.

Naast de Olympische vlag zullen straks de vlaggen van al de deelnemende landen wapperen. Tijdens de openings- en sluitingsparade zullen de groepen elk met vlaggedrager voorbijgaan. Bij elke cérémonie protocolaire zullen, bij het spelen van het volkslied van het land van de winnaar, drie vlaggen omhoog glijden. Wij hebben goede hoop dat ook onze driekleur daar enkele malen bij zal zijn.

Bijzondere plaatsen op de aanstaande spelen zullen worden ingenomen door de Griekse en Japanse vlag.

De Griekse deelnemers zullen de Olympische intocht openen en de parade bij de sluitingsplechtigheid, zoals zij dat sedert 1896 hebben gedaan. Een voorrecht dat hen toekomt, waar zij reeds in 776 v. C. de klassieke spelen organiseerden. Bij de Japanse vlag zal door een deelnemer van dat land de plechtige Olympische eed worden uitgesproken: „Wij zweren, dat wij aan deze Olympische Spelen zullen deelnemen in eerlijke wedijver, dat wij de regels zullen eerbiedigen die voorgeschreven zijn en dat wij er aan wensen deel te nemen in de ware geest van sportiviteit voor de eer van ons land en voor de roem van de sport”.

Onze deelnemers aan deze Spelen wensen wij veel succes.

# Geef mij de zee maar. .

Er komt geen te-beantwoorden-expressie-post, er rinkelt geen telefoon en er is — O wat een geluk — geen televisie.

Er komt niemand aan de deur voor een collecte, niemand wil mij iets verkopen, ik hoef ook geen kwitanties te betalen of thuis te blijven omdat de man van de wasserij kan komen. Ik kan iedereen verjaardag rustig vergeten en er komt geen krant, waaraan ik me erger. Niemand komt me van mijn werk houden en ik word niet afgeleid door het gestommel van de kinderen van de bovenburen. Geen mens vraagt mij iets ter leen als ik op zee zit en ik behoef me niet op te winden omdat ik de auto nergens kan parkeren in een straat, die alsmaar voller wordt van auto's uiteraard.

Er komen geen leveranciers en ik behoef nooit de stad in om boodschappen te doen. Het wordt nergens vuil — hoe anders is dat in een stad — ook al heb je de hele dag het raam (ik bedoel de patrijspoort) openstaan. Er is geen lawaai, er blaffen geen honden, er gieren geen straaljagers over je hoofd die de geluidsbarrière doorbreken en er zijn geen brommopfietsen die door de straten knetteren en mij het werken onmogelijk maken.

Ik zou nog wel een bladzijde of zo kunnen doorgaan in deze stijl, maar laat ik dat niet doen. Misschien begint U te begrijpen waar ik heen wil met die foto, waarop alleen maar water staat, glinsterend water in het licht van de laagstaande zon, 's avonds gefotografeerd, na alweer zo'n dag aan boord. Ons schip voer maar en voer maar, van Yokohama naar Vancouver, dag na dag, voor mij veel te vlug. De bemanning was trots, want ze zeiden dat we het een hele dag vlugger zouden doen dan gedacht was, vanwege de gunstige wind en de gunstige stroom en de gunstige weet-ik-veel.

Maar ik vond het jammer. Want ik zat zo heerlijk in die hut. Achter de schrijfmachine. Aan een echt bureau, met een enorm groot blad, waarop je zo heerlijk alles uit kon spreiden.

En er was alleen maar een hêl licht dreunen van het schip, hêl licht. En we gleden, we sneden door het gladde water. En er was geen wind en er kwam niemand om je te storen. Alleen stoorde ik mezelf zo nu en dan, want dan moest ik er weer eens even uit, langs de railing kijken naar het water, dat me altijd blijft fascineren, vooral als de zon zo laag staat en je dat felle tegenlicht hebt, waarvan de foto maar een flauwe afspiegeling is. Uren en uren zou je kunnen staan kijken naar die glinstertoppen, zou je kunnen staan luisteren naar het gervuis van het water langs de boeg.

En geen schip te zien, gisteren niet, vandaag niet, morgen niet. Gewoon: varen. Gewoon: in de zon, onder een strakblauwe hemel in een wereld die dan, voor mij tenminste, de mooiste van alle is: die van de stilte, de wijidheid, de vrijheid, op dat grote, eindeloos grote water.

Maar als je thuis bent, dan komt al dat andere weer. De auto en de belasting. De bezoeken en de offertes. De balkon en de voordeurbabbelaars, de verzekeringen, de kruidenier, de slager. Een krant en een absoluut-te-lezen-tijdschrift. Alleen rompslomp van het leven aan de wal. Vandaar dat het twee jaar duurde voor ik dit stukje schreef. Maar ik blijf er bij: *geef mij de zee maar*...

---

*De heer W. Dussel, journalist, heeft op zijn zwerftocht over de wereld onder meer ook Japan bezocht.*

*Bij zijn oversteek van het land van de Rijzende Zon naar het Amerikaanse vasteland, heeft hij gebruik kunnen maken van een der schepen van de H.V.M.*

*Deze reis heeft hem geïnspireerd tot het schrijven van een drietal artikelen, welke de redactie met zeer veel genoegen ter publikatie in „De Uitlaat“ heeft ontvangen.*

*De foto's zijn eigen opnamen van de schrijver.*

---

U moet dat natuurlijk niet al te letterlijk opvatten, want al ben ik dan (eens) marinier geweest, doorgaans ga ik door voor landrot. Geen wonder: hoe moet je iemand anders noemen, die, in een veel te kleine auto met te veel bagage aan boord er zijn beroep van maakt door veertig of meer landen te rijden?

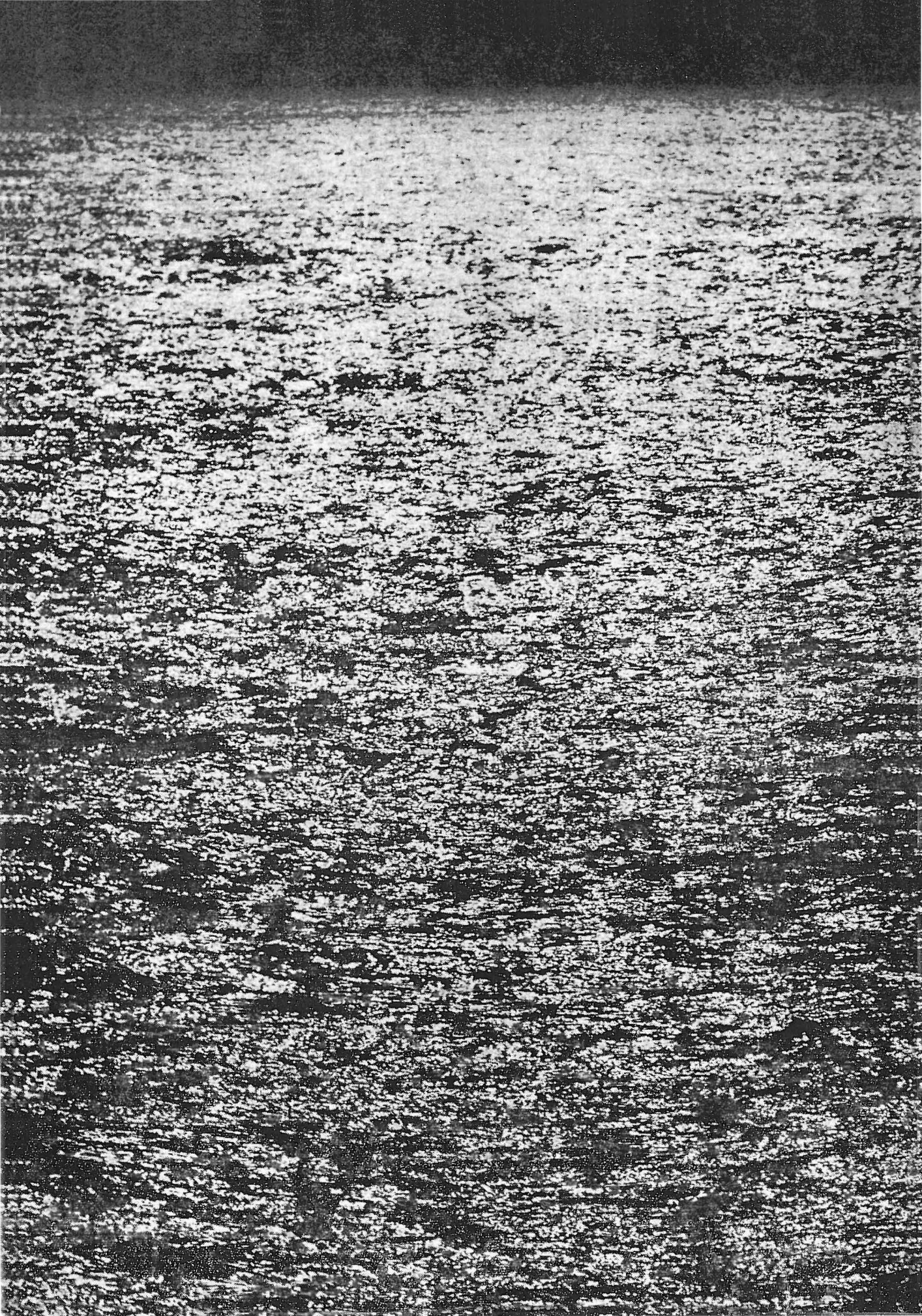
Ik vind het stukjes schrijven voor een blad als „De Uitlaat“ wel moeilijk: enerzijds maak je sommige liederen, die hun leven lang vrijwel niets anders zagen dan land (aloeers, terwijl je anderen die (langzamerhand) wat te veel water hebben gezien alleen maar kwaad kunt maken, door te zeggen dat er niks boven de zee gaat ...

De waarheid ligt, zoals altijd, in het midden geloof ik. Als ik namelijk zeg: „Geef mij de zee maar“ dan wil ik er mee zeggen, dat ik het zo ontzaglijk waardeer deze andere wereld weer eens te kunnen beleven. Een wereld, waarvan zo heel veel mensen dromen, een wereld van stilte, van rust, van zuivere lucht, een wereld van wijidheid, wolken en water, ruisend water, vier en twintig uur per dag ...

Voor mij is het geen drukte, geen gedraaf, geen wachten in files, geen benzinstank, geen mensen. En wie een paar dagen desnoods maar in een land als Japan geweest is, kan dat dubbel waarderen ...

De zee is een bevrijding. Een bevrijding van verplichtingen. Er komt niemand op bezoek en je hoeft nergens naar toe.





# Hulpverlening

Op een zonnige zaterdag, tijdens de noon, passeerden we het eiland Liran, een van de kleinere eilanden in het oostelijk deel van het uitgestrekte Indonesische eilandenrijk. Bij aandachtige beschouwing van het bewoonde gedeelte nabij de vuurtoren, werd een een-vlagsein opgemerkt. Via dit sein, de vlag V, werd om hulp gevraagd. Na gehouden raad besloot de Gezagvoerder de motorboot, bemand met de Eerste Stuurman, en enige Officiëren en manschappen, op onderzoek uit te zenden.

Dies werd na enig manoeuvreren lij gemaakt, de motorboot gevierd en hiermee koers gezet naar een punt van het strand, waar drie van de vier vuurtorenwachters zich met de Indonesische vlag hadden opgesteld. Met waar elan sprong de Stuurman aan wal en onder de schaduw van de

Natievlag werd naar de noden van de lieden geïnformeerd. Te oordelen naar hun hoofddekseis waren deze blijkbaar in dienst van hun Regering en werden zij derhalve als officiële personen beschouwd.

Rijst wilden ze hebben en liefst zoveel mogelijk. Niet dat ze van honger omkwamen, er groeiden voldoende wortels en vele bladplanten, maar een hapje rijst zou toch wel erg welkom zijn. Hun bevoorradingschip was overtijd en hun eigen voorraad reeds een dag of tien uitgeput. Daar het er niet naar uitzag dat ze spoedig weer aan de nassie konden zitten, hadden ze de stoute schoenen aangetrokken en het genoemde sein opgezet. Verscheidene schepen waren reeds gepasseerd, doch die hadden het sein of niet gezien of genegeerd.

Daarom stelden ze ons bezoek zeer op prijs en om ons gezicht als K.P.M.-ers niet te verliezen, werd koers gezet naar het moederschip, waar een zakje van het verlangde werd geladen, tezamen met wat overjarige scheepsbeschuit. Dit laatste werd met onnodig wantrouwen aanvaard, daar dat voedsel nog in goede staat verkeerde. Waarschijnlijk zagen ze er een teken in dat ook wij van het nationale rijsttekort op de hoogte waren.

Met een gedagtekend briefje van de Eerste Stuurman, voor hun een bewijs dat ze deze etenswaren eerlijk hadden ontvangen en niet op een onrechtmatige wijze hadden bemachtigd, werd afscheid genomen. De belofte werd gedaan het vuur brandende te houden en met veel gezwaai en de beste wensen wendden we de steven naar de ongeduldig geworden Gezagvoerder. De motorboot werd in de davits gehangen en de reis naar Australië vervolgd.



1



3

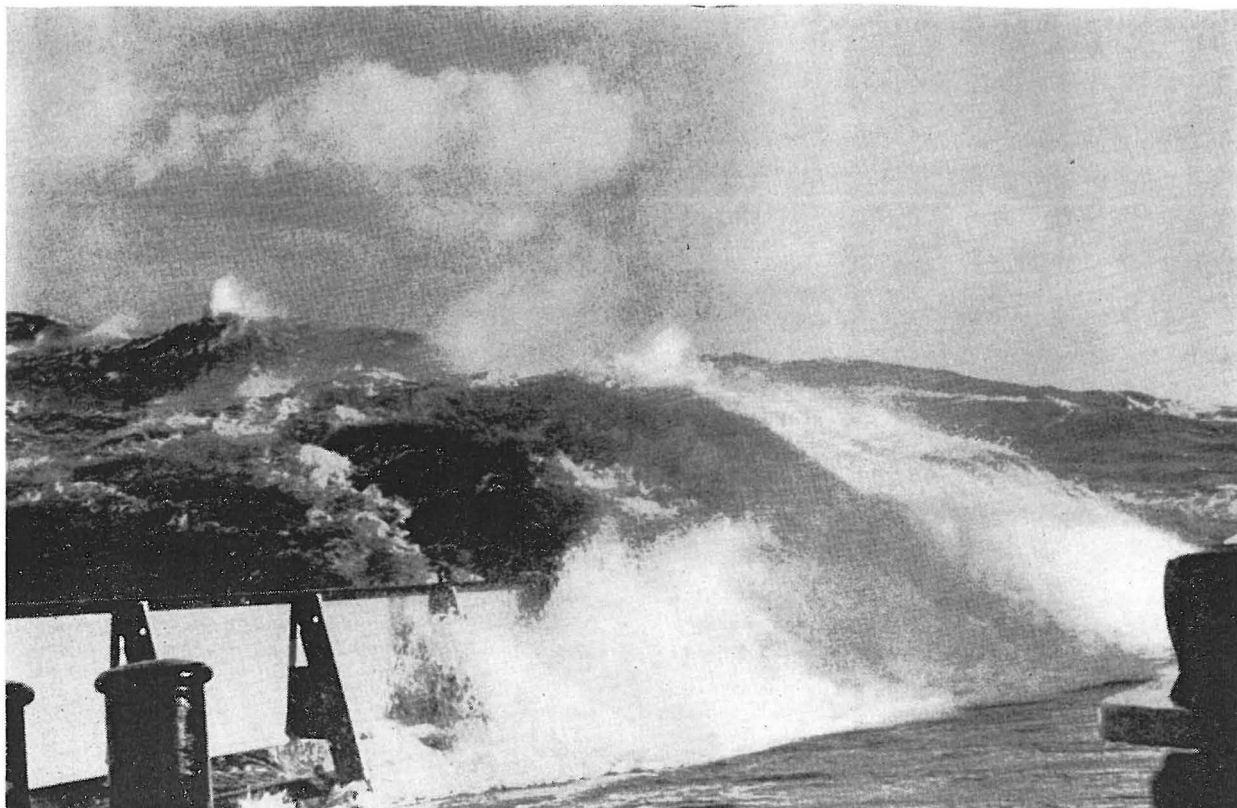


2



4





## Beste foto van de maand

Storm op de N. Pacific  
Opname Gezagvoerder H. v. d. Worp (H.V.M.)

### FAMILIEGROETEN

brachten wij vrijdag 18 september j.l. aan opvarenden van de mss. „Waibalong” en „Straat Lombok”, alsmede een groet voor dd. hfd.wtk. B. v. Riessen a/b m.s. „Waikelo”. Wij ontvingen de volgende telegrammen:

m.s. „Waikelo” „Hadden goede ontvangst op weg „naar Tg. Pandan in „Straat Banka” „hartelijk dank voor de welverzorg- „de uitzending gezagvoerder en be- „trokkenen”.

m.s. „Straat Lombok” „Schip van de week kwam prachtig „door hartelijk dank van allen”.

Van de „Waibalong” kregen wij nog geen bericht, doch wij hopen dat de ontvangst te Hong Kong goed is geweest.

Gastvrouw Teddy Scholten en omroeper Guus Weitzel waren ter begroeting aanwezig, welke laatste het prettige bericht van ons kantoor kon doorgeven aan de Ilg. stuurlieden Daams en Hartman a/b m.s. „Straat Lombok”, dat hun memoriaal was goedgekeurd.

Voor de muzikale omlijsting zorgde het ensemble o.l.v. Wim Jongbloed met zang van Gert Timmerman.

## Scheepsposities

### N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust”	Bordeaux	± 26-10-64
m.s. „Congokust”	Dakar	± 27-10-64
m.s. „Zuiderkerk”	Amsterdam	± 14-10-64
m.s. „Sloterkerk”	Amsterdam	± 20-10-64
s.s. „Munttoren”	Caribbean	± 8-10-64
s.s. „Westertoren”	A’dam (dokking)	

### H.V.M.

m.s. „Hollands Diep”	Japan	19-9-64
m.s. „Hollands Duin”	Etd. Vancouver (Canada)	24-9-64
m.s. „Hollands Dreef”	Eta. Japan	1-10-64

## PROMOTIES:

K.P.M.

Technisch varend personeel

D. J. Meyer tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1-7-64

*Van harte gelukgewenst.*

## MUTATIES GEZAGVOERDERS:

K.P.M.

H. Meyer ex RV/S'pore naar m.s. „Sinabang”	24-8-64
J. J. van de Riet ex m.s. „Sinabang” naar m.s. „Straat Madura”	24-8-64
J. A. Houtman ex m.s. „Straat Madura” naar TTV/Durban	24-8-64
H. Meyer ex m.s. „Sinabang” naar m.s. „Van Noort”	26-8-64
M. M. Adamse ex m.s. „Van Noort” naar m.s. „Sinabang”	26-8-64
J. A. Houtman ex TTV/Durban naar m.s. „Straat Madura”	21-9-64
J. J. van de Riet ex m.s. „Straat Madura” met RV/Ned.	21-9-64
E. van de Wetering (1e Stm.) m.s. „Camphuys” (dd. Gezagv.)	23-9-64
J. A. Haringsma ex m.s. „Camphuys” met RV/Ned.	23-9-64
B. de Blank ex OP/NZ naar m.s. „Van der Hagen”	29-9-64
J. Ch. Beynon ex m.s. „Van der Hagen” met RV/Ned.	29-9-64
B. H. Niessen ex RV/Ned. naar m.s. „Straat Franklin”	6-10-64
Th. H. Rappard ex m.s. „Straat Franklin” met RV/Ned.	6-10-64
J. A. M. Faber ex RV/Ned. naar m.s. „Silindoeng”	10-10-64
H. L. van Dam ex m.s. „Silindoeng” met RV/Ned.	10-10-64

## MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN:

K.P.M.

A. Bakker ex RV/Ned. naar m.s. „Van Cloon”	4-9-64
H. R. Meyjes ex m.s. „Van Cloon” met RV/Ned.	4-9-64
P. J. H. Riksen (2e Wtk.) m.s. „Camphuys” (dd. Hfd.wtk.)	8-9-64
G. Veenstra (dd. Hfd.wtk.) m.s. „Camphuys” met RV/Ned.	8-9-64
J. R. Holman ex m.s. „Straat Franklin” met RV/Ned.	15-9-64
P. A. de Vlieger ex RV/Ned. naar m.s. „Straat Lombok”	4-10-64
D. Snip ex m.s. „Straat Lombok” met RV/Ned.	4-10-64
H. J. Wijtenburg ex RV/Ned. naar m.s. „Straat Madura”	16-10-64
J. C. S. van Bijsterveld ex m.s. „Straat Madura” met RV/Ned.	16-10-64
H. van de Ridder ex RV/Ned. naar m.s. „Van Noort”	18-10-64
L. J. N. Willemse ex m.s. „Van Noort” met RV/Ned.	18-10-64

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

## MET VERLOF GEGAAN:

K.P.M.

13-8-64 4e Stm. W. de Jong	uit Phnom Penh	RV/SV
16-8-64 3e Wtk.		
R. M. L. de Rozario	uit Singapore	RV/SV
19-8-64 5e Wtk.		
T. C. Bergenhenegouwen	uit Port Louis	RV/SV
21-8-64 3e Wtk. P. M. Bos	uit Melbourne	RV/SV
23-8-64 3e Wtk. P. M. Joha	uit Hongkong	RV/SV
24-8-64 3e Stm. P. Leenheer	uit Singapore	RV/SV
24-8-64 3e Wtk. P. den Hartigh	uit Singapore	RV/SV
24-8-64 1e Stm. J. P. Goossens	uit Singapore	RV
27-8-64 3e Wtk.		
W. C. J. M. Wiggerman	uit Aden	RV/SV
27-8-64 5e Wtk. J. Balder	uit Aden	RV/SV
31-8-64 1e Stm. J. A. v. Beurden	uit Hongkong	RV
31-8-64 5e Wtk. H. D. v. Leeuwen	uit Mombasa	RV/SV
3-9-64 5e Wtk. A. J. M. Boelaars	uit Calcutta	RV/SV
7-9-64 5e Wtk. A. A. A. Schulze	uit Singapore	RV/SV
7-9-64 4e Wtk. C. Bel	uit Singapore	RV/SV
8-9-64 4e Stm. L. J. B. Lagendijk	uit Lagos	RV
8-9-64 5e Wtk. H. W. Potgieter	uit Lagos	RV/SV
9-9-64 4e Wtk. L. Mostert	uit Brisbane	RV/SV
12-9-64 3e Stm. P. M. Boxtart	uit Port Elizabeth	RV/SV

*Een prettig verlof toegewenst*



---

## NA VERLOF VERTROKKEN:

---

K.P.M.

- 30-7-64 1e Strm. J. W. F. van Hummel en gezin (Durban) m.s. „Str. Frazer”  
1-8-64 2e Strm. J. Zandstra (Mombasa) m.s. „Van Linschoten”  
1-8-64 3e Wtk. C. U. Topp (Melbourne) m.s. „Van Neck”  
3-8-64 5e Wtk. R. Geiger (Mauritius) m.s. „Van der Hagen”  
3-8-64 de heer A. M. Bongers (Singapore)  
7-8-64 2e Wtk. G. Ch. Grevink (Singapore) m.s. „Van Neck”  
13-8-64 3e Wtk. G. W. van Nijkerken (Kuwait) m.s. „Camphuys”  
13-8-64 5e Wtk. P. J. H. de Maar (Kuwait) m.s. „Camphuys”  
17-8-64 3e Strm. E. Aukes (Singapore) m.s. „Schouten”  
18-8-64 5e Wtk. J. M. Ernst (Melbourne) m.s. „Sinabang”  
19-8-64 2e Wtk. W. Sangers (Hong Kong) m.s. „Siberoet”  
21-8-64 5e Wtk. H. R. Boddendijk (Singapore) m.s. „Str. Franklin”  
21-8-64 II. Strm. A. C. Ekelschot (Singapore) m.s. „Str. Franklin”  
25-8-64 3e Strm. A. E. Eckhardt (Hong Kong) m.s. „Waingapoe”  
28-8-64 de heer J. Wiss en gezin (Singapore)  
29-8-64 II. Wtk. V. Th. Los (Mombasa) m.s. „Camphuys”  
29-8-64 II. Wtk. J. Bergsma (Kuwait) m.s. „Van Riebeeck”  
30-8-64 2e Wtk. D. J. Lansink (Singapore) m.s. „Bakongan”

N.T.P.M.

- 26-8-64 2e Wtk. P. Molenaar (Mombasa) m.s. „Zuiderkerk”  
7-9-64 4e Wtk. A. J. van Zomeren (St. John's) s.s. „Munttoren”

*Goede wacht en behouden vaart*

---

## GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:

---

K.P.M.

- 5e Wtk. H. Wirtz 10-9-64 A

*Onze gelukwensen met het behaalde succes*

---

## HUWELIJKEN:

---

K.P.M.

- 3e Wtk. G. Perik en mej. U. R. Oxley, ddo. 20-8-64 te Goor.  
3e Wtk. J. J. van Dillewijn en mej. M. Christoffels, ddo. 3-9-64 te Haarlem.  
4e Wtk. F. H. A. Croymans en mej. M. Roelse, ddo. 4-9-64 te O.- en W. Souburg.

2e Stm. C. van Kesteren en mej. E. A. Smellie, ddo. 12-9-64 te Timaru (N. Zeeland).

4e Wtk. P. N. Terpstra en mej. H. C. Valk, ddo. 17-9-64 te Westzaan.

N.T.P.M.

4e Wtk. H. J. Nijkamp met mej. T. Baayens ddo. 22-9-64 te Enschede.

*Proficiat en „behouden vaart”.*

---

## NIEUWE K.P.M.- EN H.V.M.-MERTJES

---

K.P.M.

Dordrecht, 12-8-64: Jolande, dochter van Hoofdwerktuigkundige W. H. van der Poel en mevrouw J. van der Poel-Nicolaï.

Singapore, 15-8-64: Edmund Tan Beng Yen, zoon van de heer en mevrouw J. Tan Swee Ann.

Vlissingen, 22-8-64: Gerrit Jan, zoon van 3e Werktuigkundige J. G. Bos en mevrouw J. J. Bos-Wisse.

Singapore, 18-9-64: Wijbe Dirk, zoon van de heer S. van der Mey en mevrouw J. van der Mey-van der Vlis.

H.V.M.

Geboren: 3-9-64: Marielle Renée, dochter van 3e Stuurman F. L. Macville en mevrouw M. Macville-Vos.

*Welkom in de „familie”*

---

## IN MEMORIAM:

---

Vrijdag 4 september 1964 is te Utrecht op 61-jarige leeftijd overleden de heer C. J. B. Oudsteyn, gepensioneerd Diensthoofd van de K.P.M. en sedert de oprichting van de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V. bij deze maatschappij werkzaam en aldaar belast met alle T.D.-zaken, zoals nieuwbouw, de surveys en het onderhoud van haar schepen.

Hij was Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

De heer Oudsteyn trad op 8 juni 1922 als leerling-werktuigkundige in dienst van de K.P.M. en na in 1923, 1924 en 1928 respectievelijk tot 4e-, 3e- en 2e werktuigkundige te zijn bevorderd, werd hij op 7 april 1931 als surveyor aan de wal geplaatst in de rang van Hoofdemployé.

Per 1.1.1947 volgde zijn bevordering tot Adjunct-chef en op 1 juli 1956 werd hij tot Diensthoofd aangesteld.

De heer Oudsteyn die zowel te Tandjong Priok als in Surabaya bij de Surveydienst werkzaam is geweest, werd in 1949 tot Chef Technische Dienst te Surabaya aangesteld. Hij was een zeer ijverig, energiek en kundig medewerker, die door zijn wijze van optreden aller achting genoot.

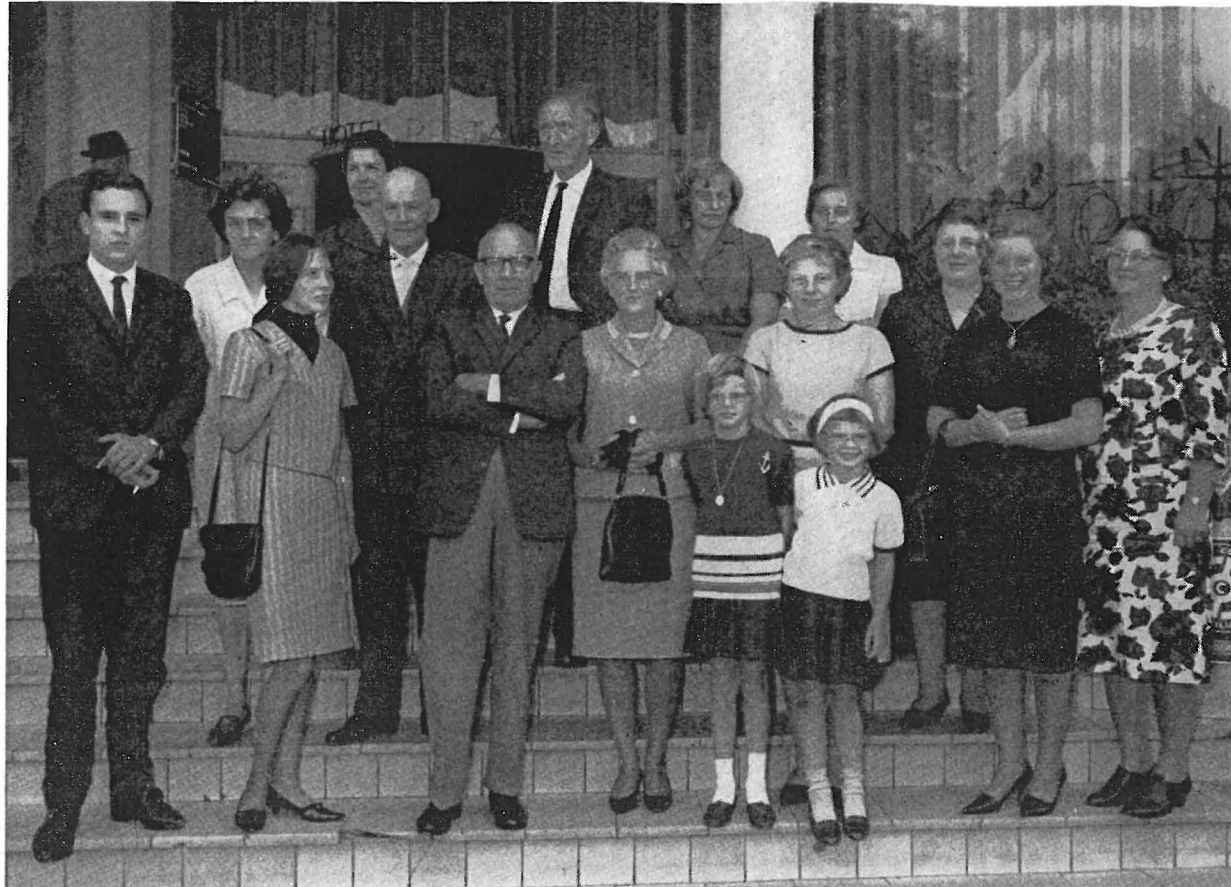
Ten gevolge van de ontwikkelingen sedert 3 december 1957 rondom ons bedrijf in Indonesië, moest het dienstverband noodgedwongen met hem worden beëindigd.

Bij de oprichting van de H.V.M. kon men zich gelukkig prijzen dat de heer Oudsteyn bereid was zijn diensten voor deze maatschappij beschikbaar te stellen.

Zijn heengaan is voor ons allen een groot verlies.

De begrafenis heeft in alle stilte plaatsgevonden.

*Hij ruste in vrede.*



familieleden m.s.s. „Waikelo“/„Waibalong“ boven, m.s. „Straat Lombok“ onder.

