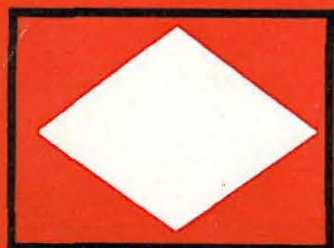


De uitlaat

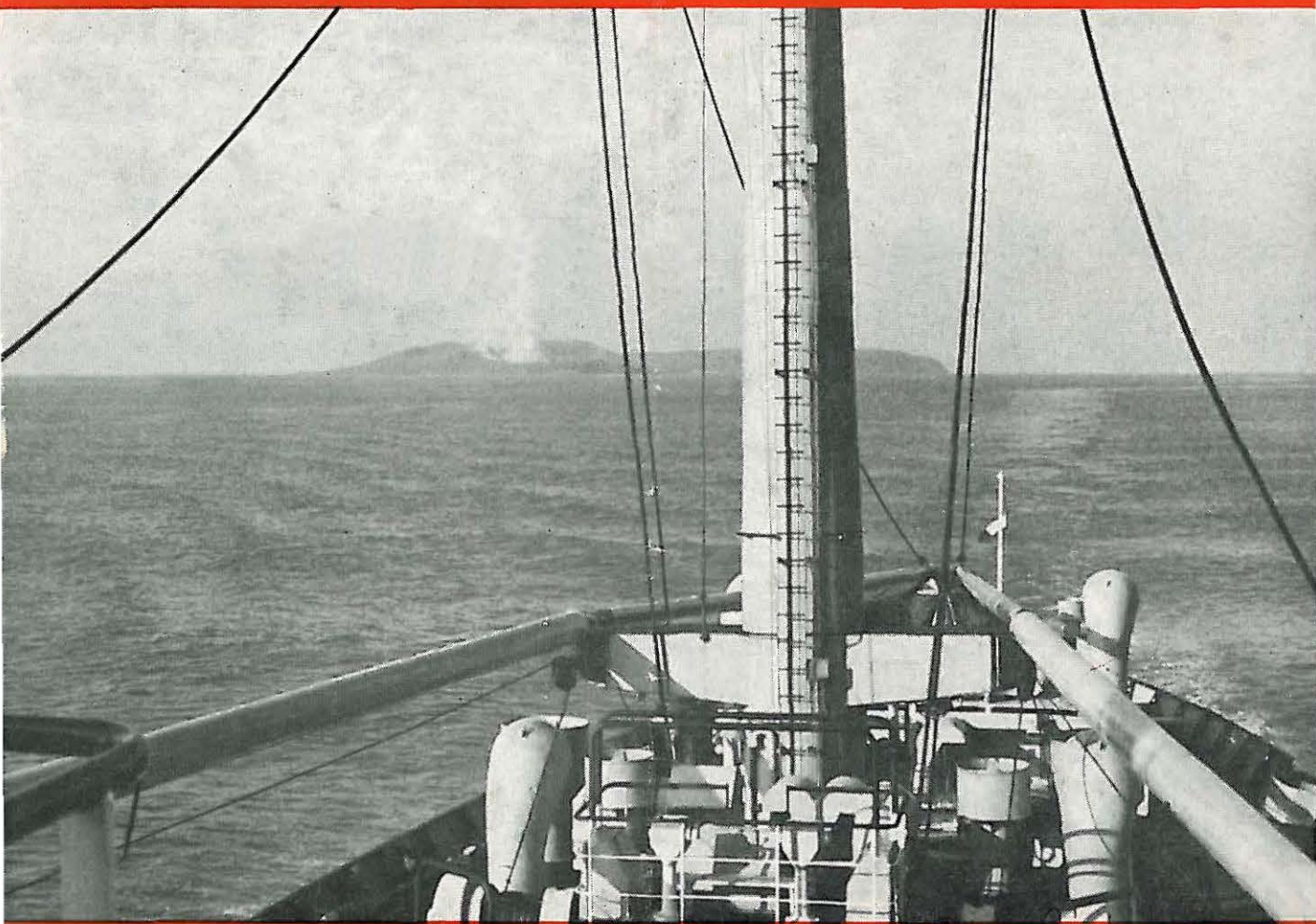


PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



Bedrijfsnieuws

„SI" SCHEPEN UIT COMBINATIE.

De vier thans in de Combinatie varende „Si"-schepen, t.w. de mss. „Siaoe", „Sibigo", „Sigli" en „Sinabang" zullen in de periode januari/april 1965 uit de Combinatie worden teruggeleverd aan de K.P.M.

Na teruglevering zullen deze vier schepen worden ingedeeld in het Singapore-rayon.

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:
„Anno 1964:
M.s. „Straat Frazer" passeert de Krakatau". Opname 5e
Werktuigkundige M. A. Noort.

Het m.s. „Prins Willem III" liep extra Syracuse (Sicilië) aan voor de overname van kunstmest voor Oost-Afrika.

Het m.s. „Musi" loste op de Bangkok-Palembang Dienst het m.s. „Bakongan" af.

Laatstgenoemd schip ondergaat een D.M.O.-beurt te Singapore.

De mss. „Siberoet", „Silindoeng" en „Sabang" vonden in oktober emplot op het traject Indonesisch Borneo havens - Hong Kong v.v.

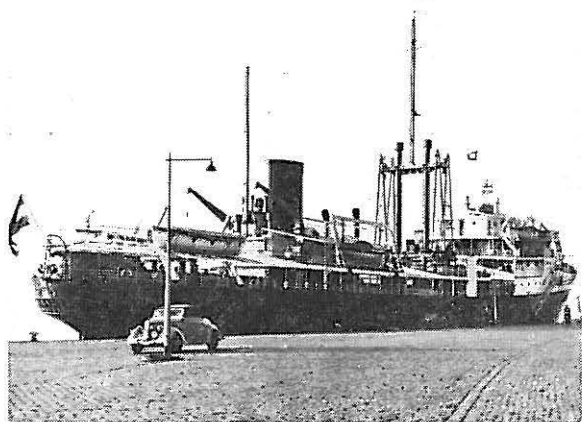
Het m.s. „Keerkring" liep na vertrek Calcutta in de Bay of Bengal Dienst Moulmein extra aan voor de overname van een lading hout met bestemming Hong Kong.

TYPHOON-ERVARING VAN HET M.S. „WAIBALONG"

Het m.s. „Waibalong" arriveerde begin september in Hong Kong met een lading vee uit Indonesië. Gedurende de liggijd werd het schip aldoor overvallen door een typhoon, „Ruby" genaamd.

Het schip had op dat moment nog 500 stuks vee aan boord en praktisch geen lading in, waardoor het dus zeer hoog op het water lag en derhalve aan grote windvang bloot stond.

Alhoewel gemeerd op een typhoonboei, lag deze dermate ongunstig, dat de gezagvoerder besloot een meer beschutte ankerplaats op te zoeken achter het bekende Stonecutters



1 maart 1949, m.s. „Waibalong” na een proeftocht, liggende te Rotterdam.

Island. Alhier werd geankerd, doch met het toenemen van de wind ging het anker krabben en moest derhalve worden verstoomd.

Daarna werd nog tweemaal getracht ten anker te komen, hetgeen door de harde wind mislukte. Het schip werd verder gaande gehouden, zoveel mogelijk achter eilanden. Nadat de wind tot orkaankracht was toegenomen braken vele schepen los van hun moorings. Diverse strandden, andere zonken, of liepen zware schade op.

In deze periode waren de S.O.S.-seinen en oproepen van schepen om sleepboothulp niet van de lucht. Onder deze omstandigheden is het echter uitgesloten om van wie en wat dan ook hulp te verkrijgen. Ieder is op zichzelf aangewezen. Diverse delen van het schip (tenten, antennes, stagen) werden compleet weggeblazen, terwijl de machine zware schade opliep.

Men kan zich nauwelijks een voorstelling maken van het geweld van de natuurkrachten welke een typhoon vergezellen.

Dat de Gezagvoerder, daarin tenvolle bijgestaan door zijn officieren en bemanning, onder deze omstandigheden kans heeft gezien het schip voor stranden, omslaan (hellingen tot 30° werden opgetekend) en aanvaringen te behoeden, mag een bijzonder staaltje van zeemanschap worden genoemd.

Een gelukkige omstandigheid deed zich hierbij voor nl. dat de typhoon overdag langs Hong Kong trok.

Twee dagen later kwam het schip onder invloed van twee volgende typhoons, „Sally” en „Tilda”, welke echter op grotere afstand bleven.

Een woord van lof voor alle opvarenden van wie onder enorme spanningen welhaast het onmogelijke is gevraagd, is hier ten volle op zijn plaats.

De état-major was als volgt samengesteld

Gezagvoerder R. E. J. van Dijk; 1e Stuurman D. Plooy; Dd.-2e Stuurman Djie Siem Gwan; Dd.-3e Stuurman A. M. Hahijary; 4e Stuurman J. Firdaus; Dd.-Hoofdwerktuigkundige J. H. de Graaf; Dd.-2e Werktuigkundige G. W. Peters; Dd.-3e Werktuigkundige J. Smit; Dd.-4e Werktuigkundige M. H. Nansen; 5e Werktuigkundige M. Bisri.

Radio officier Albert Spaans

TIME-CHARTER SS. „MUNTTOREN”.

Na de reis Caribbeans - Holyrood (Newfoundland) maakte de „Munttoren” de navolgende reisjes:

Aruba - St. Thomas (Virgin Islands) - San Juan (Puerto Rico) - Aruba

Aruba - Panama City (Florida) - Puerto la Cruz

om vervolgens dd. 9 oktober jl. in laatstgenoemde haven in een 1-jarig timecharter opgeleverd te worden aan de Braziliaanse tankrederij „Frota Nacional de Petroleiros” voor het vervoer van ruwe olie tussen de Caribbeans en Brazilië. Voor deze rederij maakte het schip reeds een reis met ruwe olie van Puerto la Cruz naar Rio Grande do Sul, de zuidelijkste haven van Brazilië.

Tragiek op zee

Veel is en wordt nog steeds over de zee geschreven. Niet alleen jongensboeken verhalen de spannende avonturen van onze oude zeevaarders en zeehelden, beschrijven de moed van de zeeman, en de gevaren die hem en zijn schip omringen. Vele boeken hebben meer de romantiek op zee tot thema. Drie woorden, avontuur, romantiek en gevaar, die toch wel voor het zeemansleven uit vroeger jaren tekenend zijn en waarvan zo nu en dan ook thans nog een afspiegeling plaats vindt. Een sinister beeld daarvan is een door de bemanning verlaten schip, een levenloos ding, overgelaten aan de alles vernietigende kracht der elementen.

Van de Gezagvoerder van het m.s. „Van Noort” ontvingen wij een zakelijk verslag over de ontmoeting met een gestrand en door haar bemanning verlaten schip, waarbij de tragiek die daarachter schuilt slechts te raden valt.

Bij het invaren van de Westelijke Passage van Jomard Entrance op de Dagwacht van 14 september 1964, werd een tweede gestrand schip waargenomen, beoosten het reeds lang aanwezige en in de kaart gedrukte wrak op het rif bezuiden Pana Waipona Island (Kaart 1477).

Stoomden rond benoorden langs het eiland en voeren terug door de Oostelijke Passage, en zetten de machine op langzaam van 06.10 tot 06.26 ter betere observatie van het gestrande schip.

Het bleek de KARU — Hong Kong — te zijn, in de gele schoorsteen de letters APS in een blauw omzoomde witte rechthoek.

De „Karu” zat geboeid langs de rand van het rif, zo te zien vrijwel over de volle lengte, in koers 223 graden, op precies een mijl afstand 153 graden rw van de lichtopstand op Pana Waipona Island.

De „Karu” lag met een helling over bakboord van ongeveer vijf graden.

Zowel aan stuurboord als aan bakboord ontbrak de reddingboot, baksboord davits waren buitenboord gedraaid. Beide boegankers stonden uit.

Het was laagwater, het rif stond gedeeltelijk droog. Wind ZZO 3/4, golvende zee, ZO lange deining.

Af en toe brekers over het gestrande schip; het was hierdoor niet mogelijk, om onder deze omstandigheden met een reddingboot langzijde te gaan.

Alle drie luiken, voor zover vanaf de „Van Noort” waar te nemen, lagen gedeeltelijk open, luikplanken lagen verward aan dek, zodat vermoedelijk de luiken zijn opengeslagen door de overkomende zeeën.

Zodoende moet er ook water in de ruimen staan.

Gaven geluidseinen; er was niemand aan boord te bekennen.

Zochten met kijkers nauwkeurig het eiland af naar eventuele schipbreukelingen, ook hier geen sterveling te bekennen.

Vervolgden daarop de reis naar Sukarnopura, na een opthoud van totaal 50 minuten.

Niet wetende, wat van de opvarenden geworden was, die misschien met de beide reddingboten nog steeds zwervende waren, werd Havenmeester Rabaul radiotelegrafisch per TTT-bericht (kosteloos) ingelicht.

Hierop werd antwoord ontvangen, dat de stranding de vorige maand had plaats gehad, dat alle opvarenden veilig waren en dat er een scheepje vanuit Port Moresby met bewaking op weg was naar de „Karu” om plundering van het vaartuig te beletten.

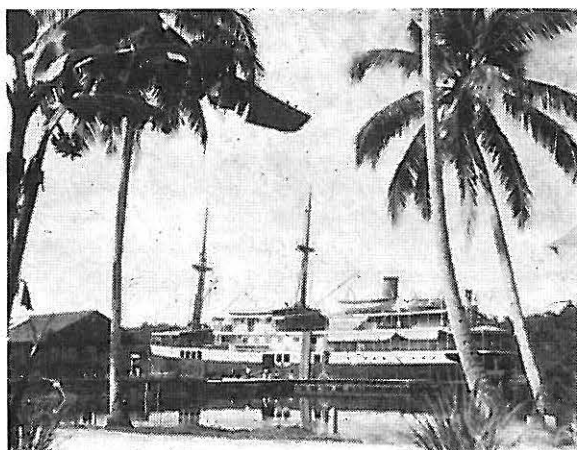
Voor onze lezers voegen wij hier nog aan toe dat de Jomard Entrance een doorgang is die veel gebruikt wordt door schepen in de vaart tussen Australië en China en Japan.

Jomard Entrance is een vaarwater in de Louisiade Archipel welke beoosten Australisch Nieuw-Guinea ligt.

Een 34 jaar oude foto van het m.s. „Tidore” liggende aan de steiger te Pakan Baroe (midden Sumatra). Deze foto werd ons toegezonden door gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige G. Riemsma.

Wie bezit nog andere foto's van oude K.P.M.-schepen die voor onze oudere lezers een herinnering zijn en de jongeren een idee geven van de K.P.M.-schepen uit voorbije jaren?

De redactie zal ze gaarne in bruikleen ontvangen.



Afscheid

De gezagvoerder stond op de brug en tuurde lang door zijn kijker, alsof hij iets heel bijzonders zag. Het waren de vage contouren van een haven — de allerlaatste die hij aan zou doen nu aan het eind van zijn carrière. Ontelbare malen had hij deze zelfde route afgelegd, maar nooit was hij weergekeerd in zo'n weemoedige stemming. Hij was zozeer verbonden geweest met zijn werk en hield zoveel van dit goede schip, dat hij als een levend wezen zacht onder zich voelde deinen. Heel erg zou hij de wijde blik over het water missen, met het altijd wisselend spel van lucht, licht en wolken en 's nachts het uitspannel met de flonkerende zo vertrouwde sterrenbeelden.

Met een abrupt gebaar liet hij zijn kijker zakken; niet sentimenteel worden nu. Zo dadelijk zou hij de joviale, rustige gastheer moeten zijn. geen gepieker dus meer. Hij besloot zich wat te gaan opfrissen in de badkamer. En daar, in de spiegel, zag hij zijn flinke mannelijke kop met het kleine petje, waaraan hij altijd zo'n hekel had gehad. Hoe was hij in de verleiding geweest zo'n brede platte pet te kopen, wetend hoe goed die hem stond; maar voorschrift is voorschrift en hij bleef dus de kleine pet dragen, hoewel met tegenzin.

Nu opeens, schoot een verrukkelijke gedachte door hem heen en hij voerde die meteen uit ook. Vlug liep hij naar de railing en met 'n forse zwaai gooide hij de gehate pet in zee.

„Jij kunt me tenminste niet meer ergeren”, riep hij opgelucht.

Vijf minuten later kwam de loods aan boord; in zijn hand droeg hij een klein druipend ding. Op de brug gekomen, stevende hij regelrecht op de gezagvoerder af en riep triomfantelijk: „Kapitein uw pet, ik heb 'm nog op 't laatste nippertje kunnen redden”.

E. G. L.

Verslag over het jaar 1963

STICHTING SOCIAAL FONDS

DER N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

In 1963 vond een wijziging plaats in het Bestuur van het fonds, doordat mevrouw T. Y. Hobma-Glastra zich, door vertrek naar het buitenland, niet voor herbenoeming beschikbaar kon stellen. In haar plaats benoemde de K.P.M. mevrouw J. J. Kloots-Klaassen tot Bestuurslid.

In 1963 werden in totaal 50 verzoeken ontvangen, waarvan 39 rechtstreeks en 11 via derden werden ingediend.

Door het Bestuur werden de volgende besluiten genomen:

in 25 gevallen werden bijdragen ter tegemoetkoming in bijzondere uitgaven toegekend;

in 5 gevallen werd een tijdelijke toelage toegekend, waarvan in 4 gevallen in verband met opnemings in een bejaardentehuis en in één geval wegens invaliditeit;

in 7 gevallen werd een renteloze lening verstrekt.

Voorts werden een viertal toezeggingen gedaan ter tegemoetkoming in te verwachten bijzondere uitgaven.

In één geval werd een renteloze lening ter sanering van lopende schulden in uitzicht gesteld.

Het Bestuur kon tot zijn leedwezen in 5 gevallen geen aanleiding vinden om financiële steun te verlenen. In 3 gevallen werd advies verstrekt en/of bemiddeling verleend.

Overwegend werd in het kader van de door de K.P.M. ingestelde bijzondere uitkering het Bestuur van het fonds door betrokkenen ingeschakeld om de K.P.M. hierin te adviseren. In het verslagjaar werden 220 aanvragen behandeld.

Bij beschouwing van de gedane aanvragen kon in meerdere gevallen het fonds rechtstreeks bijstand verlenen buiten de bijzondere uitkering om.

Zeereisje

Kijk, voor mensen die varen is het allemaal erg eenvoudig: ze komen ergens in een haven aan („ze lopen binnen“ zal het wel heten) en binnen enkele uren is er van alles geregeld: het lossen, het laden, het proviand inslaan, het passagieren. En dan vaart het schip weer weg en een kwartier later is iedereen weer aan z'n werk en kijken ze uit naar de volgende haven.

Voor ons was het even anders. We hadden drie maanden met ons Dafje in Japan rondgereden (alhoewel je beter kunt zeggen: we hadden drie maanden lang geprobeerd ons een weg te banen door de massa mensen) en gedurende al die tijd belden we om de haverklap naar Tokyo „hoe of het stond met de passage“. Want het valt niet mee om uit Japan weg te komen, ook al staan er op alle aardrijkskundige kaarten bosjes rode lijnen getekend als zijnde de „voornaamste scheepvaartverbindingen“.

Nee, het was een drama, eerlijk gezegd. Van de „geregelde passagiersdiensten“ was alleen dit geregeld: alle schepen waren al maanden van te voren besproken. Negen van de tien andere voeren naar een haven in de Verenigde Staten, en negen van die tien gingen naar San Francisco. En wij wilden naar Vancouver, of naar Prince Rupert desnoods of naar iedere andere plaats daartussenin. Of, als het helemaal niet anders kon, naar Seattle.

En er voer natuurlijk geen schip. Niet dáárheen. Wel overal elders heen. Of, als er eentje ging, dan was het een vrachtschip. Een vrachtschip dat vol was of leeg — dat weet ik niet meer — maar in ieder geval een schip dat nòch ons, nòch onze Daf als vracht, of als passagier, of als wát dan ook mee kon of wilde nemen.

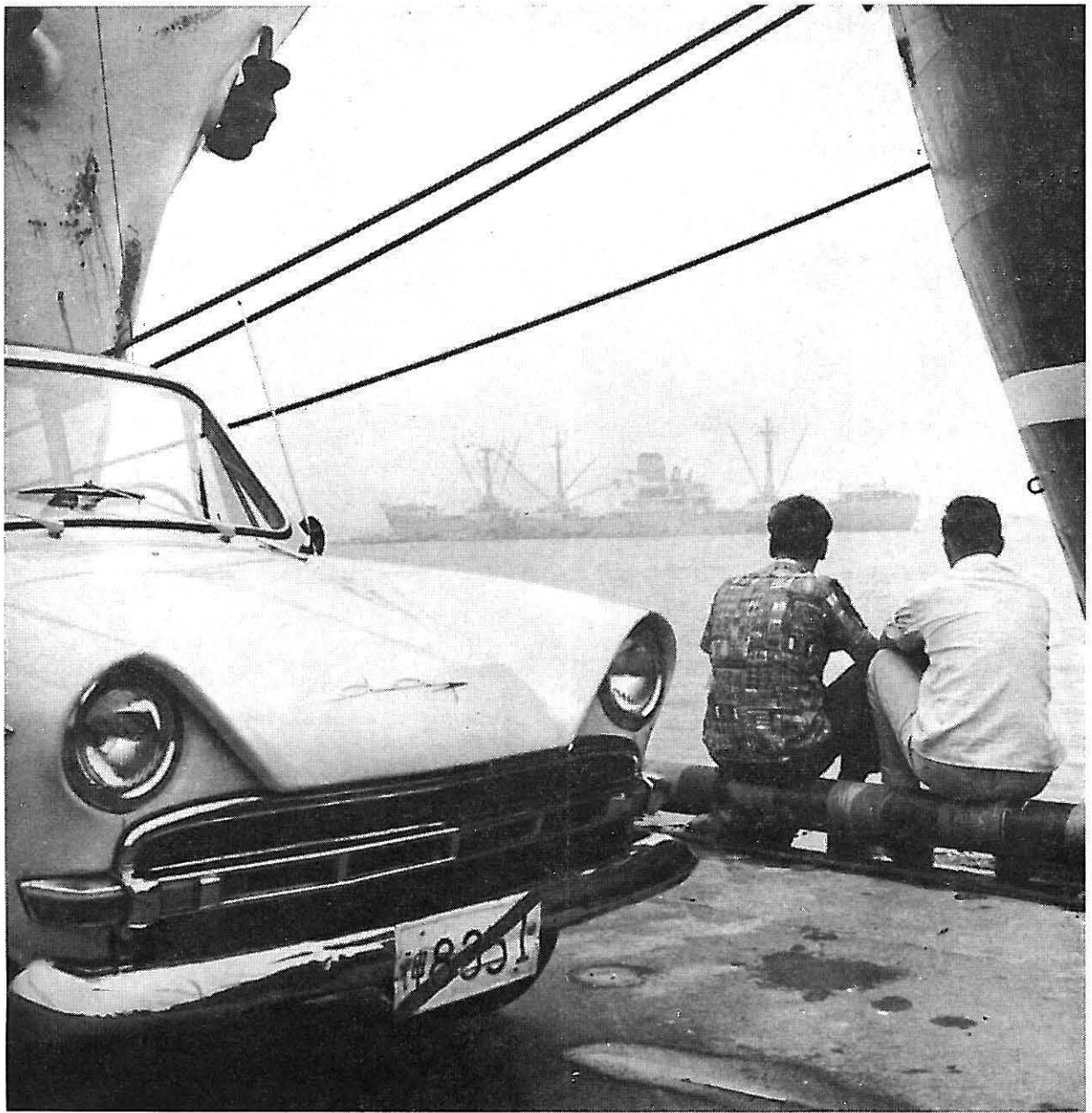
En we wilden, nee we moesten wel samen: de Daf en wij. We hadden ten slotte zo'n paar honderd kilo bagage bij ons en al die bagage was ergens „an-auf-hinter-neben-in-über-unter-zwischen“ verpakt... We krégen er wat van. We draafden door Japan, van Noord naar Zuid en van Oost naar West en belden vrijwel iedere avond met de een of andere instantie. En overdag reden we. Met de Daf. Over alle bergen (en die zijn er heel wat in Japan) en over alle stenen (en die zijn er nog meer).

Vandaar misschien dat we op den duur geen stenen en geen bergen meer konden zien, en aanvankelijk schrokken toen we met ene Steenbergen in contact kwamen. Insiders zul-

ten weten dat hij „wel iets“ te maken heeft met de H.V.M. en dat hij ons dus... Enfin, om een heel lang verhaal niet al te lang te maken er is nogal wat getelefoneerd, getelegrafeerd, er zijn nogal wat brieven geschreven voor WIJ op de „Hollands Duin“ zaten. Want schepen zijn rare dingen: ze drijven weliswaar, maar je weet nooit waarheen. De onze had, wat mij betreft, wel naar Peking mogen varen of naar de Stille Zuidzee of (desnoods) naar de Noordkaap, als we maar uit het overigens zo mooie Japan wegkwamen. Enfin, dat is dan gebeurd. Niet zo gemakkelijk als het hier staat en ook niet zo één-twee-drie, maar we zijn weggekomen. En aangezien lieden die iets met de zee te maken hebben altijd zo bescheiden zijn weten we vandaag de dag nòg niet (en zullen we het ook wel nooit te weten komen) aan wie we dat, behalve aan onze vriend Van Steenbergen in Yokohama, nog meer te danken hebben. *Eén ding is zeker: ze hebben een reisje voor ons uitgezocht met een nieuw schip, met een hut als een bungalow, met een bemanning als een elftal en een kapitein als een vader. Een reisje om nooit te vergeten, met een zeetje dat in feite geen zeetje was, maar glad als de bekende spiegel. We leerden eindelijk weer eens op tijd te eten, op tijd te drinken, op tijd naar kooi te gaan en op tijd op te staan. Want nergens is het leven zo regelmatig als aan boord van een schip. Let wel: regelmatig zonder vervelend te worden! Want er is nogal enig verschil tussen het leven in de woestini van — bijvoorbeeld — Perzië of Afghanistan (waar je op onregelmatige tijden) altijd maar droog vladenbrood met thee eet en drinkt, en het leven aan boord van onze „Hollands Duin“ waar we iedere maaltijd weer opnieuw iets anders aten...*

Je kon er, nu eens met deze, dan met gene een gesprek voeren, er was — om iets heel simpels te noemen — zuiver drinkwater te krijgen, je had een stoel en een heerlijk bed, er was elektrisch licht, warm en koud stromend water.





Allemaal dingen, waar we het vaak weken en weken zonder hebben moeten doen in de bergen van Nepal of in de vlakten van de Indus, allemaal dingen ook, die men aan boord van een schip natuurlijk heel gewoon vindt...

Is het een wonder dat die negen of tien dagen omvlógen? Vooral toen iedereen uitrekende dat we deze overtocht nóg vlugger zouden volbrengen dan alle vorige: liefst één heel etmaal...

En wat dat betekent voor iemand zoals ik, die altijd máanden en máanden achter is met z'n werk... enfin, er was natuurlijk niets aan te doen. Waarschijnlijk ben ik de enige die ooit aan boord van een Nederlands schip heeft gevaren en die wilde dat de reis nog wat langer zou duren.

Want, laten we eerlijk zijn, de meeste landrotten verlangen na drie dagen varen al weer naar vaste grond. De „Hollands Duin" was vaste grond. Net zo vast als de Hollandse duinen van echt, stevig zand.

't Is jammer dat ze aan boord van een schip geen schrijvers van stukjes kunnen gebruiken. Ik zou zó een jaar mee willen. Al was 't alleen maar om alles eens lekker in te halen. Om van de zeelucht, m'n lekkere kooi en de dito keuken maar helemaal niet te spreken. Kom eens in Delfzijl bunkeren kapitein, en laat me eens weten of er binnenkort nog wereldreizen op het programma staan... U weet 't: degene die direct weer mee wil heet

WIM DUSSEL

Arbeidsongeschiktheids- verzekering Varend Personeel

Voor de goede orde wordt hierbij de aandacht gevestigd op de aan de officieren van K.P.M. en N.T.P.M. gezonden circulaire van 7 augustus jl. van de afdelingen Personeelszaken en Assurantiezaken inzake bovengenoemde verzekeringsvorm.

Hoewel verschillende officieren in positieve zin op bedoelde circulaire hebben gereageerd, bleef het aantal tot dusverre binnengekomen meldingen beneden de verwachting. De desbetreffende afdelingen hebben hierdoor de indruk gekregen, dat de aangeboden verzekering velen niet geheel duidelijk is; mogelijk wordt ook de verschuldigde premie als te „duur” aangemerkt. Ter toelichting moge dienen, dat het risico voor arbeidsongeschiktheid bij zeevarenden belangrijk groter is dan bij walpersoneel — hetgeen ook uit de gegevens met betrekking tot het aantal afkeuringen gedurende de laatste jaren duidelijk naar voren komt.

Veelal wordt ten onrechte invaliditeit in verband gebracht met een ongeval. Uit de gepubliceerde cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek is echter gebleken dat in ca. 90% der invaliditeitsgevallen de oorzaak bij ziekten ligt tegen slechts 10% bij ongevallen. Deze cijfers hebben alleen betrekking op walpersoneel. Gegevens dienaangaande voor varend personeel ontbreken. Rekening houdend met de omstandigheid dat aan zeevarenden de bevoegdheid om te varen kan worden ontnomen i.v.m. verminderd gezichts- en/of gehoorvermogen (hetgeen helaas nogal eens voorkomt) zullen de verhoudingscijfers als bovengenoemd voor varend personeel m.b.t. de oorzaak van arbeidsongeschiktheid bepaald veel ongunstiger liggen.

Wanneer een zeevarende officier voor de uitoefening van zijn specifieke beroepswerkzaamheden zou worden afgekeurd, wil dat nog geenszins zeggen dat hij dan invalide is. De praktijk heeft uitgewezen, dat in voorkomende gevallen betrokkenen na verloop van tijd op veelal passende wijze in het arbeidsproces aan de wal worden opgenomen. Uiteraard zal een „walbaan” in de beginperiode een lager inkomen dan men als zeevarende gewend was met zich brengen. Het is de opzet van deze verzekeringsvorm om

in de overgangstijd een compensatie te kunnen verkrijgen tegen dit verlaagde inkomen en betrokkene de nodige middelen te verschaffen zich eventueel om te scholen voor een ander beroep.

Gedurende maximum 3 jaar waarborgt deze verzekering een „revalidatie-uitkering” van het verzekerde bedrag. Deze uitkering wordt zonder korting genoten, zodat met inachtneming van een wachttijd van 3 maanden eventueel andere inkomsten uit arbeid of pensioen hierop *niet* in mindering worden gebracht. Indien arbeidsongeschiktheid door ziekte zou ontstaan en langer dan 3 maanden duurt, wordt eveneens een uitkering gegeven.

Premies aftrekbaar voor Nederlandse Inkomstenbelasting

De verschuldigde premie (resp. 3% tot 40 jaar en 3½% voor ouderen dan 40 jaar) lijkt op het eerste gezicht inderdaad aan de hoge kant. Van assuradeuren werd vernomen dat individueel verzekerden voor dezelfde dekking tenminste 2 x zoveel premie verschuldigd zijn. De verschuldigde premie is voor 90% aftrekbaar voor de Nederlandse Inkomstenbelasting, waardoor in feite de fiscus een groot deel van de premie meebetaalt. Wij zullen dit aan de hand van een voorbeeld toelichten.

Stel dat een officier van 43 jaar, gehuwd + 2 kinderen, met een jaarinkomen van f 24.000,— zich voor f 20.000,— verzekert, waarvoor f 700,— per jaar premie verschuldigd is.

Alsdan zou bij een inkomen van f 24.000,— aan belasting f 5.981,— verschuldigd zijn.

Zoals uit het voorgaande blijkt is 90% van f 700,— van het inkomen aftrekbaar, welke aftrek betrokkene een mindere belasting van f 328,— opbrengt, namelijk f 5.981,—, minus f 5.653,—.

Deze verzekering kost hem derhalve f 700,— minus f 328,— = f 372,— per jaar of f 31,— per maand. Afhankelijk van inkomen en gezinssamenstelling kan gezegd worden dat de fiscus van deze premie 30% tot 50% „meebetaalt”. Naar verwacht wordt, zullen per 1-1-’65 alle zeevarenden met uitzondering van de gehuwden die met gezin buiten Nederland woonachtig zijn, onder de Nederlandse Inkomstenbelasting vallen.

Bij grotere belangstelling lagere premie

Mochten er vóór 1-4-’65 onder deze collectieve verzekering tussen de 75 en 100 verzekerden worden ondergebracht, dan kan van assuradeuren nog een extra premiekorting verkregen worden. Het is uiteraard duidelijk, dat indien men met de ongelukkige omstandigheid van arbeidsongeschiktheid zou worden geconfronteerd, dit een belangrijk lager inkomen tengevolge zal hebben.

Aan bepaalde verplichtingen zoals aflossing hypotheek - opvoeding studerende kinderen etc. zal dan vaak niet meer naar wens kunnen worden voldaan.

Wij hebben gemeend in het belang van de officieren te handelen door het bovenstaande onder hun aandacht te brengen. Mocht men alsnog tot deze verzekering willen toetreden en niet meer over een aanvraagformulier beschikken dan kan dit formulier bij AS/Ass op aanvraag verkregen worden. Na 1 april 1965 is de termijn voor toetreding gesloten.



Beste foto van de maand

„Port Harcourt“

Opname 3e Stuurman A. F. J. Ducrot (N.T.P.M.)



Jubilea

N. Bartels
Chief Engineer
25 years
3rd December 1964



Heng Joo Khiam
Hd. Cl. I Singapore
25 years
18th December 1964

*The editors herewith offer
their congratulations
to the celebrators*

Scheepsposities

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust“	eta Abidjan	± 18-11-64
m.s. „Congokust“	etd Freetown	± 18-11-64
m.s. „Zuiderkerk“	eta Beira	± 16-11-64
m.s. „Sloterkerk“	eta Kaapstad	± 19-11-64
s.s. „Munttoren“	N. Braziliaanse havens	± medio nov.
s.s. „Westertoren“	nog onbekend	

H.V.M.

m.s. „Hollands Diep“	eta Japan	± 9-11-64
m.s. „Hollands Duin“	eta Japan (Osaka)	± 9-11-64
m.s. „Hollands Dreef“	eta Japan	± 18-11-64

PROMOTIES:

K.P.M.

Technisch varend personeel

L. J. Feuerberg tot 2e Werktuigkundige m.i.v. 1-7-64

*Van harte gefeliciteerd***MUTATIES GEZAGVOERDERS:**

K.P.M.

D. J. Smit ex RV naar m.s. „Roggeveen” 24- 8-64

W. A. Breebaart ex m.s. „Roggeveen” met RV/
Austr. 24- 8-64C. Gardenier (1e Strm.) ex m.s. „Van Noort”
naar m.s. „Sabang” (1e Strm. BMC.) 14-10-64F. W. Kaptijn (1e Strm. BMC.) ex m.s. „Sabang”
naar m.s. „Silindoeng” (dd. Gezagv.) 14-10-64

H. L. van Dam ex m.s. „Silindoeng” met RV 14-10-64*

J. A. H. Faber ex RV naar m.s. „Houtman” 14-10-64*

H. P. Valk ex m.s. „Houtman” naar m.s. „Van
der Hagen” 18-10-64

J. Ch. Beynon ex m.s. „Van der Hagen” met RV 18-10-64*

B. de Blank mutatie „Van der Hagen” gecanneld *

* opgave in afwijking van „De Uitlaat” oktober 1964.

N.T.P.M.

T. M. Kuipers ex verlof naar m.s. „Sloterkerk”
(Genua) 4-10-64W. C. Mulder (Gezagvoerder K.P.M.) van m.s. „Sloterkerk”
(Genua) 5-10-64G. Klun ex verlof naar s.s. „Munttoren”
(Puerto la Cruz) 8-10-64P. van Zalinge aflos Gezagvoerder ex s.s. „Munttoren”
einde aflosdienst (Puerto la Cruz) 9-10-64W. C. Mulder (Gezagvoerder K.P.M.) naar m.s. „Congokust”
(Amsterdam) 14-10-64

J. Ruyter ex m.s. „Congokust” met verlof 15-10-64

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN:

K.P.M.

P. Bakker (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Van Riebeeck”
met RV 24-7-64

G. Buyze ex RV naar m.s. „Van Riebeeck” 2-8-64

D. J. Lansink (2e Wtk.) ex RV naar m.s. „Bakon-
gan” (2e Wtk. CMK.) 31-8-64T. H. van der Staay (2e Wtk. CMK.) ex m.s. „Ba-
kongan” naar CD/S'pore 31-8-64*Alle verlofgangers: een prettig verlof**Alle herplaatsten: een goede vaart***MET VERLOF GEGAAN:**

K.P.M.

13- 9-64 5e Wtk. B. Antonio uit Mauritius RV

13- 9-64 4e Strm. D. P. Bleyerveld uit Mauritius RV/SV

14- 9-64 4e Strm. J. de Boer uit Singapore RV

15- 9-64 5e Wtk. H. Kuiper uit Mombasa RV/SV

17- 9-64 2e Strm. C. A. Koops uit Singapore RV/SV

18- 9-64 5e Wtk. H. Kamphuis uit Melbourne RV/SV

18- 9-64 5e Wtk.

C. P. M. van den Ende uit Melbourne RV/SV

18- 9-64 1e Strm.

K. P. C. A. Gramberg uit Melbourne RV

19- 9-64 5e Wtk. A. Scheer uit Durban RV/SV

19- 9-64 5e Wtk. G. H. Dijk uit Durban RV/SV

19- 9-64 5e Wtk. H. D. Kwaytaal uit Durban RV/SV

21- 9-64 5e Wtk. W. L. Bakker uit Hong Kong RV/SV

21- 9-64 5e Wtk. J. de Konink uit Hong Kong RV/SV

23- 9-64 5e Wtk. E. Tindal uit Durban RV/SV

26- 9-64 3e Strm. E. Bismeyer uit Durban RV/SV

28- 9-64 4e Wtk. M. van Maanen uit Singapore ZV

28- 9-64 5e Wtk. R. R. W. van Beek uit Singapore RV/SV

28- 9-64 5e Wtk. A. K. Bok uit Singapore RV/SV

28- 9-64 5e Wtk. J. R. W. Mouthaan uit Djakarta RV/SV

28- 9-64 5e Wtk. A. Romijn uit Djakarta RV/SV

5-10-64 3e Wtk. J. J. Broen uit Singapore RV

5-10-64 3e Wtk. G. W. Peters uit Hong Kong RV/SV

8-10-64 3e Wtk. L. J. de Groot uit Singapore RV/SV

9-10-64 3e Strm. W. Wijgerse uit Melbourne RV/SV

9-10-64 5e Wtk. D. van der Wardt uit Beira RV/SV

9-10-64 5e Wtk.

H. A. J. op de Weegh uit Beira RV

10-10-64 5e Wtk. J. Heinis uit Durban RV/SV

10-10-64 5e Wtk. A. K. Hofman uit Lagos RV/SV

10-10-64 5e Wtk. B. H. W. K. Greven uit Lagos RV/SV

11-10-64 4e Strm. H. E. van Ahee uit Mombasa RV

11-10-64 4e Wtk. G. de Böck uit Mombasa RV/SV

12-10-64 3e Wtk. A. E. van der Hoff uit Hong Kong RV/SV

13-10-64 3e Wtk. E. A. J. de Vries uit Beira RV/SV

14-10-64 1e Strm. Th. H. Rappard uit Durban RV

N.T.P.M.

5-10-64 4e Werktuigkundige E. Grootveld ex m.s. „Congo-
kust”*Een prettig verlof toegewenst***NA VERLOF VERTROKKEN:**

K.P.M.

1- 9-64 5e Wtk. G. Timmer (Sydney)

1- 9-64 Mevr. R. E. van Brug-Osterop (Sydney)

3- 9-64 2e Strm. P. L. Meer (Port Elizabeth) „van Spil-
bergen”

3- 9-64 II. Wtk. W. A. Kok (Singapore) m.s. „Keerkring”

3- 9-64 II. Wtk. P. C. Herrebout (Singapore) m.s. „Keer-
kring”

6- 9-64 de heer F. W. Bonsen + gezin (Bahrain)

8- 9-64 H.Wtk. J. Schriemer (Lagos) m.s. „Straat Frazer”

9- 9-64 2e Wtk. J. H. van Wengerden (Tokyo) m.s. „Straat
Franklin”

10- 9-64 2e Wtk. J. de Vlas (Durban) m.s. „Camphuys”

10- 9-64 II. Wtk. L. Olivier (Durban) m.s. „Camphuys”

10- 9-64 II. Wtk. K. J. A. Bouma (Singapore) m.s. „Houtman”

11- 9-64 1e Strm. H. K. Kruk (Sydney) m.s. „Roggeveen”

11- 9-64 2e Strm. A. Ch. O. Meynderts (Kuching) m.s. „Sigli”

16- 9-64 5e Wtk. H. Wirtz (Hong Kong) m.s. „Houtman”

17- 9-64 II. Strm. N. P. Steenberg (Durban) m.s. „van
Heemskerck”

17- 9-64 II. Strm. F. van Woerkom (Durban) m.s. „Straat Madura”
 17- 9-64 II. Strm. A. G. Vroon (Lourenço Marques) „Straat Lombok”
 17- 9-64 II. Wtk. M. Ronhaar (Lourenço Marques) „Straat Lombok”
 24- 9-64 Mevr. A. C. J. W. Hoomans-van der Miesen (Kaapstad) m.s. „Straat Frazer”
 24- 9-64 3e Wtk. R. W. Jansen (Singapore) m.s. „Van Cloon”
 24- 9-64 II. Wtk. A. M. L. van Hooff (Kaapstad) m.s. „Straat Frazer”
 29- 9-64 2e Strm. W. J. A. van Alebeek + echtgenote (Melbourne)
 29- 9-64 3e Wtk. J. J. Jansen (Hong Kong) m.s. „Waingapoe”
 1-10-64 3e Wtk. S. J. G. van Maldegem (Hong Kong) m.s. „Waibalong”
 1-10-64 II. Strm. L. Ch. J. L. van Oyen (Durban) m.s. „Straat Frazer”
 4-10-64 2e Wtk. L. J. Feuerberg (Calcutta) m.s. „Keerkring”
 7-10-64 5e Wtk. J. F. van der Steene (Lagos) m.s. „van Heemskerck”
 8-10-64 2e Wtk. J. W. Rusche (Beira) m.s. „Straat Lombok”
 8-10-64 5e Wtk. A. R. Tophoven (Mombasa) m.s. „van Spilbergen”
 8-10-64 5e Wtk. Th. A. H. Bakker (Mombasa) m.s. „van Spilbergen”
 8-10-64 II. Strm. D. van Dijk (Mombasa) m.s. „van Spilbergen”
 9-10-64 2e Wtk. E. de Vries (Hong Kong) m.s. „van Waerwijk”
 9-10-64 5e Wtk. J. W. van der Broek Humphrey (Hong Kong) m.s. „van Waerwijk”
 13-10-64 3e Strm. F. Kroder (Singapore) m.s. „Sinabang”
 14-10-64 5e Wtk. A. R. Eibergen Santhagens (Freetown) m.s. „van Heemskerck”
 15-10-64 5e Wtk. R. R. Ronkes (Sandakan) m.s. „Roggeveen”

K.P.M.-ers tijdelijk bij N.T.P.M. gedetacheerd

3e Stuurman P. S. Pot m.s. „Zuiderkerk” (Rotterdam) 28- 9-64
 2e Stuurman H. Schuitemaker m.s. „Sloterkerk” (Genua) 2-10-64
 5e Werktuigkundige E. B. Saalmink m.s. „Congokust” (Amsterdam) 16-10-64
 1e Stuurman G. J. van der Heiden m.s. „Senegalkust” (Amsterdam) 20-10-64

NA VERLOF GEPLAATST:

N.T.P.M.

28- 9-64 5e Werktuigkundige K. J. W. Tinga (Rotterdam) m.s. „Zuiderkerk”
 4-10-64 1e Stuurman W. Benink (Rotterdam) s.s. „Westertoren”
 4-10-64 1e Stuurman H. J. Besanger (Amsterdam) m.s. „Congokust”
 5-10-64 4e Stuurman R. Slump (Amsterdam) s.s. „Westertoren”

5-10-64 4e Stuurman O. Ernstsen (Amsterdam) s.s. „Westertoren”
 5-10-64 Ass.-Werktuigkundige J. P. L. de Koster (Amsterdam) s.s. „Westertoren”
 5-10-64 Ass.-Werktuigkundige A. A. Westdijk (Amsterdam) s.s. „Westertoren”
 12-10-64 4e Werktuigkundige H. J. Nijkamp (Amsterdam) s.s. „Westertoren”

Goede wacht en behouden vaart

GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA:

K.P.M.

3e Wtk. L. J. Feuerberg	24-9-64 B
5e Wtk. L. de Nooyer	1-10-64 A
5e Wtk. R. R. Ronkes	7-10-64 A
3e Strm. F. Kroder	9-10-64 S II

N.T.P.M.

5e Werktuigkundige L. van Heulen	15- 9-64 A
5e Werktuigkundige R. J. Klap	2-10-64 A
4e Werktuigkundige J. P. Bostelaar	5-10-64 A

Onze gelukwensen met het behaalde succes

HUWELIJKEN:

K.P.M.

5e Werktuigkundige F. G. Th. Hollenberg en mej. J. M. Fitch, ddo. 26-9-64 te Sydney.
 4e Stuurman L. J. B. Lagendijk en mej. M. van den Beukel, ddo. 30-9-64 te Den Haag.
 3e Stuurman E. Icke en mej. B. Hennipman, ddo. 10-10-64 te Amstelveen.

H.V.M.

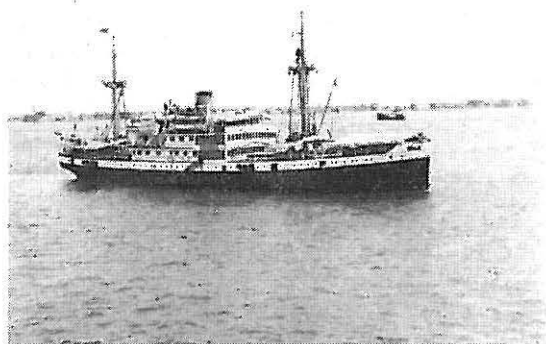
3e Werktuigkundige J. A. Nauta en mej. E. Schults, ddo. 25-9-64 te Krimpen a. d. IJssel.

Proficiat en „behouden vaart”

NIEUWE K.P.M.-MERTJES

Middelburg, 21-9-64: Björn Richard Jurgen, zoon van 3e Werktuigkundige W. Best en mevrouw E. A. Best-Drijvers.
 Vlissingen, 21-9-64: Pamela Cornelia Johanna, dochter van 3e Werktuigkundige J. G. F. Beumer en mevrouw C. M. J. Beumer-Lepelaers.
 Hoogvliet, 8-10-64: Cornelia, dochter van 2e Werktuigkundige J. J. Pieterse en mevrouw M. C. Pieterse-Vogel.

Welkom in de „familie”



links boven: M.s. „Kasimbar“ vertrekkend uit Singapore naar Indonesië.

boven: Passagieren te Moulmein (Burma) in de regen.

links: Op de rivier te Bangkok.

onder: Veeladen te Waingapoe.

