

De uitlaat



PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



viert op 18 februari a.s. haar achttiende verjaardag.

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:
Dhow's in de haven van Zanzibar.
Opname 5e werktuigkundige J. L. Schijfsma.



Bedrijfsnieuws

Ter verkorting van de reisduur der M.E.A.S. schepen werd besloten in zuidgaande richting, Aqaba niet meer aan te lopen, terwijl noordgaand Mukalla geschrapd werd. Daarentegen zal laatstgenoemde haven in zuidgaande richting regelmatig bediend worden.

Met het ms. „Bakongan” werd een oriëntatie-reis naar de Westkust van Sumatra gemaakt. Het ligt in de bedoeling met dit schip een maandelijks dienst Bangkok-Sibolga v.v. te openen. In verband hiermede zal het m.s. „Musi” de dienst Bangkok-Palembang v.v. blijven bevaaren. Ms. „Schouten” laadde op de eerste uitreis van onze China-dienst in Balikpapan vol voor Hong Kong. Ook de ms. „Sabang” en „Silindoeng” namen deel aan het exportvervoer van Borneo-havens naar Bangkok en Hong Kong.

Timecharter „Munttoren”

De „Munttoren” maakte in het timecharter voor de Frota Nacional de Petroleiros de navolgende reizen Rio Grande do Sul — Rio de Janeiro Rio de Janeiro naar Nd. Braziliaanse kusthavens.

m.s. „Van Waerwyck”

De 17e januari strandde het m.s. „Van Waerwyck” in de Golf van Pohai (in de nabijheid van Tientsin) op een bank van harde modder.

De 22e januari kwam het schip op eigen kracht vlot, doch zag daarbij nog geen kans open water te bereiken. De 29e januari gelukte het de Gezagvoerder evenwel open water te bereiken, zodat het schip dezelfde dag te Hsinkang arriveerde.

Volgens voorlopige berichten zou de „Van Waerwyck” geen noemenswaardige schade opgelopen hebben.

In verband met deze stranding vertrok de Chef van de Nautische Dienst, de Heer A. J. J. de Feyter, ddo. 21 januari per vliegtuig via Hong Kong en Canton naar Hsinkang, in welke laatste plaats hij de 27e januari arriveerde.

Gemengde verzekering

Onder verwijzing naar de op 15 oktober 1964 aan het Wal-en Varend Personeel gezonden mededeling wordt er de aandacht op gevestigd, dat de inschrijving voor deelneming aan deze collectieve levensverzekering op 1 april a.s. sluit. Na laatstgenoemde datum binnengekomen aanvraagformulieren kunnen niet meer in behandeling worden genomen.

Van gepensioneerd Werktuigkundige B. J. de Ruyter ontvingen wij een oude foto van het ms. „MAJANG”, gefotografeerd op de uitreis van Holland naar Indië.

Het m.s. „MAJANG” werd in 1928 te Slikkerveer gebouwd. De lengte tussen de loodlijnen bedroeg 50,30 meter, de breedte 8,74 meter, de holte 3,05 meter.

Het schip mat 536,49 BRT en was bestemd voor vervoer van lading en dekpasagiers.

Bovendien konden 6 hutpassagiers (in 2 hutten) worden vervoerd.

Voor de uitreis was het schip voorzien van enkele zeilen om bij gunstige wind brandstof te besparen.

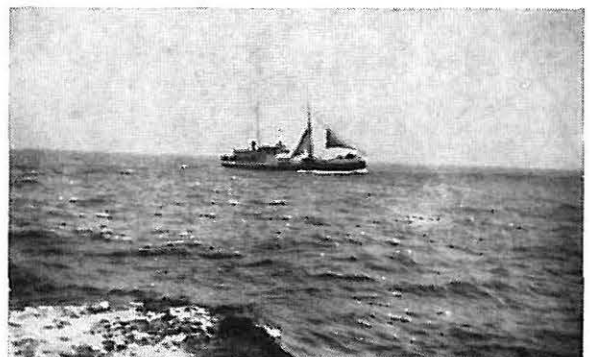
De hoofdmotor was een 5-cilinder „Sulzer” dieselmotor type 5RKS30, vermogen 250 aspk bij 275 omw/min.

Door de hoofdmotor werden aangedreven: een lenspomp, een koelwaterpomp, een sanitaire pomp en een smeeroliepomp.

De overige pompen werden aangedreven door samengeperste lucht. Voor de verlichting was een hulpaggregaat opgesteld met een 4,5 KW dynamo.

De totale brandstofvoorraad was ca. 20 ton, voldoende voor ca. 14 vaardagen.

Voor het laden en lossen waren opgesteld twee dieselmotoren, elk gekoppeld aan twee 2 tons lieren. Het ankerspil werd eveneens door deze motoren aangedreven. Het schip heeft tot 15 februari 1942 voor de K.P.M. dienst gedaan. Op deze datum is het in Japanse handen overgegaan.



Verjongingskuur van de vakschool voor civiel personeel ter koopvaardij te Amsterdam

Er is het laatste jaar veel gebeurd op de „Vakschool“. Om in de terminologie van de scheepvaart te blijven zou men kunnen zeggen „de school is op de helling geweest“! De eerste belangrijke stap vooruit was de verhuizing van de Nes naar de Marnixstraat. Daar wordt nu in lichte, efficiënt ingerichte lokalen onderricht gegeven in de vakken die nodig zijn om van de cursisten goede bedienden te maken met de mogelijkheid om Hofmeester te worden. De nieuwe directeur, (tot voor kort chef van de Civiele Dienst van de V.N.S.) is, in samenwerking met het Bestuur, begonnen met het oude stramien waarop de school borduurde eens flink te ontdoen van de rafels en franjes die tegenwoordig niet meer ter zake dienende zijn. Voor de ballast kwam nieuwe leerstof in de plaats.

Naast de vakken die reeds werden onderwezen, zoals Menukunde, Drankenkunde, Warenkennis en Voedingsleer, wordt bijvoorbeeld aan Administratie speciale aandacht besteed. Want behalve het bijhouden van proviand en drankenadministratie, dient een Hofmeester in de diverse havenplaatsen de benodigde zgn. „havenpapieren“ aan de havenautoriteiten te overleggen. „Papieren“ die betrekking hebben op de passagiers, de bemanning en op de aan boord aanwezige voorraden.

Ook worden de cursisten bij wijze van algemene vorming gewezen op goede beleefdheidsvormen, hoe de verschillende passagiers en hogere functionarissen dienen te worden aangesproken, enz.

Maar bij de veranderingen in de theoretische vorming van

de leerlingen is het niet gebleven. Kwamen de jongelui vroeger in hun „burgerpakje“ de praktijklessen bijwonen, tegenwoordig worden deze gehouden in het uniform van bediende. Keurige witte jassen boven de donkere pantalon geven de toekomstige civiele dienst employés net dat zelfvertrouwen dat nodig is om de drempelvrees te overwinnen en de eerste moeilijke schreden te zetten op het vaak glibberige pad van het serveren. En dan wordt niet zomaar met een schaal, bord of schotel gemanipuleerd, neen, onder het wakend oog van de uiterst kritische leraar moet met kunstig nagebootste gerechten en prima services, een volledig menu worden uitgeserveerd. Een van de kleinere lokalen van de school is volledig ingericht als passagiershut. Hier wordt de jongelui volledige huttenservice bijgebracht, zoals het schoonhouden der hut, opmaken der bedden, serveren van thee en koffie, serveren van eventuele maaltijden in de hut en verdere verzorging. Kortom de cursisten krijgen een opleiding die geheel is afgestemd op de eisen die het moderne passagiersvervoer stelt.

Per jaar worden twee cursussen gehouden, waarvan de eerste in februari en de tweede in september begint. Maar niet iedereen kan als leerling ingeschreven worden. Afgezien van een beoordeling door de directeur op omgangsvormen, moeten de aspirant-leerlingen met goed gevolg minstens een U.L.O.-school of een driejarige H.B.S. doorlopen hebben of een daarmee gelijk te stellen opleiding genoten hebben. Aan het einde van de cursus die vijf maanden duurt, wordt nog geen diploma overhandigd. Eerst moeten de jongelui een jaar gevaren hebben in een betaalde functie en als dan uit de conduitestaten blijkt dat de opgedane kennis op voldoende wijze in praktijk is gebracht, wordt hun het certificaat van bekwaamheid uitgereikt, dat door alle grote Scheepvaart Maatschappijen wordt erkend. De Vakschool voor Civiel Personeel is in een nieuwe jas gestoken. En ofschoon dit eerst kortelings is gebeurd mag reeds thans geconcludeerd worden dat het een „haute couture kleermaker“ is geweest die er aan gewerkt heeft.



Een week Calcutta

Het begon al interessant bij aankomst: de zwarte bende,*) die hier helemaal geen blank plekje heeft, had in één van de hutten van de Chinezen, een bergplaats voor alles wat maar een aardige smokkelcommissie zou opleveren, gevonden. De zwarte man, die dit ontdekt had, was volkomen van de kaart, niet zozeer uit verbazing of medelijden met de mensen, die hier de dupe van zouden worden, als wel door de gedachte aan het fikse vindersloon. Men fluisterde van een 50% van 10.000 gulden.

Het gevolg van dit gevalletje was, dat iedereen, die de wal opging nog meer psychisch dan fysisch getest werd. Toch zijn er altijd wel mensen, die een geruststellende indruk op de medemens maken, en dan een uurtje onder het boze oog vandaan, uit hun kous een paar Engelse ponden halen.

Dit krijg je als je officieel 75 cent voor een rupee moet betalen, terwijl de koers op de Clifford Peer 45 cent is.

Nee, dit is uiteindelijk toch niet zó slecht als bijv. goud meenemen. Het betaalt wel goed. Een van de douaneambtenaren, een goede vriend van mij, vertelde, dat er eens een Chinees, alweer, geweest is, die goudpoeder bij zich had. Niet in een gordel of loze schoenhak, maar in z'n maag: gegeten. Helaas voor deze Chinees, heeft ook de douane hier feeling voor dat soort dingen, en de man moest aan boord blijven, na een flinke dosis laxeremiddel gekregen te hebben. Wáárom goud zo goed betaalt? De meisjes hier in India zijn zeer bescheiden, en willen alleen maar gouden armbanden, ringen en halskettingen als bruidsgeschenk hebben.

Door die hoge rupee-koers maak je gebruik van de bus om het winkelcentrum in te komen. Als je het treft heb je een buitenboord-hang-plaats, en dat voor maar 9 rupee-cent. Het is wel zo, dat je na zo'n rit een tijdje blijft krabben. De weldadige avondkoelte vergoedt haast alles. Het is gezellig lopen op de grote winkelboulevard, en er is

altijd wel iemand, die je gezelschap wil houden: „money change? Nice Chinese, Indian, White? Taxi? Temple Bar?“ Het beste is je mond te houden en geconcentreerd voor je te kijken, want een uitleg dat je al een adres hebt voor geldwisselen, over een paar maanden met het meest lieve meisje van de wereld gaat trouwen, je voor de lijn meer aan wandelen doet en dat je van plan bent om naar de film te gaan, verzekert je dan van dit gezelschap voor de rest van de avond.

Overigens is dat geconcentreerd kijken ook niet alles, want een of ander moment struikel je zeker, het is of een hond of een bedelaar. Ze hebben allebei iets gemeen: schurftig, mismakkt, één hoop ellende. Ik zag ergens een grote hond lopen, men had hem een kieltje aangedaan. Dichterbij gekomen constateerde ik met afkeer dat het een mismakkt ventje was, die van pret blafte, als de mensen om z'n grimassen en stuntjes lachten.

De Chinezen die hier wonen, zijn bang geworden na de laatste politieke betrekkingen tussen China en India, en leven op een kluitje bij elkaar. Maar ze hoeven toch niet bang te zijn, ze hebben immers het Indiaas staatsburgerschap. Jammer alleen dat het grootste deel van de bevolking door z'n analfabetisme dit niet weet.

Maar het is prettig winkelen op de New Market, een overdekte markt, met stalletjes waar ze van alles verkopen. Als in elke oostelijke stad, is de markt ingedeeld naar de koopwaar; je bent in de snoep, je loopt de krantenkioskjes voorbij, gaat de ene souvenirwinkel in en komt de andere met een voordeliger aandenken uit. Ook hier is er wel altijd iemand die je graag gezelschap houdt, zelfs wil helpen.

Hij draagt in z'n mandje alles voor je, zelfs een ons toffees, ook wordt er eventueel voor een taxi gezorgd. Alleen voor een pakje sigaretten als fooi, is hij te fijn gebouwd. Money mister! Na de film, een nieuwe Amerikaanse, kan je geheel overeenkomstig je instelling kiezen tussen het helder roze en meer diepe paarse nachtleven.

U kent het wel: goede namen van clubs uit grote steden: Moulin Rouge, Mocambo, The Blue Fox etc. Je kunt er excellent dineren, en voor zeer redelijke prijzen: Chicken from Stalingrad, (goed heet en natuurlijk rood, van de curry) voor 4.00 rupees. Bestel er echter geen appelsap bij, want daarvoor kan je nog een rooie kip en zelfs een kop koffie in de plaats krijgen. Al kan je in vechthemd binnenkomen, de dansvloer blijft gereserveerd voor meer stemmiger geklede figuren. Zonder dat dansen hoeft je je niet te vervelen, want een goed modern combo speelt veel bob en genoeg dansmuziek. Hier kom je tot rust. Dat besef je pas goed als je weer buiten staat en een haveloos smerig kereltje je aan je broek trekt en opdreunt: „no mamma, no pappa, no sister, no brother, no kana (eten), no peanut!“.

(Die laatste uitdrukking heb ik nooit goed begrepen, is zeker voor het ritme).

*) Zoekploeg van de douane.

Wrakhout

„Opgedragen aan de vele onbekende slachtoffers van de Zee“.

„'n Avond stuurman drie“. „Hallo sparks, nog iets bijzonders vanavond?“ De jonge marconist van het motorschip Sri Goenoeng had op de tast z'n weg gevonden over de donkere brug die voor hem, die net uit de helverlichte radiohut kwam, extra donker scheen. Hij was dan ook eerst tegen de gesloten glazen deur van het stuurhuis opgelopen en toen naast de eerste de beste schim gaan staan die vaag voor hem zichtbaar werd. Toen deze echter niet reageerde op zijn: „Goedenavond“, wist hij dat het de Chinese kwartiermeester moest zijn en schuifelde hij in de richting van de veel lichtere schim die een eindje verderop zichtbaar was. Dat moest de derde stuurman zijn in zijn witte pakian. „Een TTT-bericht“, zei hij en samen liepen ze terug naar de kaartenkamer waar een gedempt licht boven de kaart brandde. Langzaam las de derde het bericht van het telegram formulier.

„Drijvend wrak aangetroffen, geen spoor van leven, waarschijnlijk jonk stop gevaarlijk voor de scheepvaart. Positie 19-10 noord, 112-35 oost stop Gezagvoerder m.s. Luzon“. Na een korte blik op de kaart zei hij: „Ik zal even de kapitein porren, want dat is niet ver hier vandaan“. De radio-officier keek naar het cirkeltje dat de derde in de kaart had getekend en dacht aan de tragedie die zich daar moest hebben afgespeeld. Hij hoorde een slaperige stem „ja“ roepen op het geklop van de stuurman.

„We gaan de mensen terug roepen“, zei Chau Wing Ming, de eigenaar van de grote jonk „Soeitaeng“, en tevens hoofd van de gehele, uit twaalf personen bestaande familie aan boord.

De Zuid Chinese Zee lag verlaten in de gloed van de ondergaande zon. Alleen in de verte, nu en dan verdwijnend in een golfdal, waren de twee vletjes te zien die hadden geholpen met het uitbrengen van de netten en die nu apart aan het vissen waren. Soms was, tegen de lichte hemel, even het silhouet te zien van de grote rieten hoed van de jongen of het meisje dat het schuitje voort wrikte.

De hele middag was het windstil geweest maar nu kwam er een zuchtje wind. De deining echter die al enige uren had doorgestaan en de ijle cirruswolkjes die naar de horizon schenen te convergeren voorspelden niet veel goeds. Er was storm op komst. De windstille had Chau echter

machteloos gemaakt en daarom had hij rustig door gevestigd. Zijn vrouw en de beide Oma's hadden wierook stokjes aangestoken rond het kleine rode, met gouden letters beschilderde familie-altaar dat een ereplaats innam in de schemerige kajuit. De foto's van enkele dode verwanten daaromheen keken zwijgend toe. Onaangeroerd stond er het schaalpje voedsel voor de Goden. Het werd dagelijks verversd. Ook op de voorplecht brandden enige stokjes ter afwering van de vele boze elementen die de zee bewonen.

De wind die nu in kracht begon toe te nemen en bovendien uit het noorden blies inplaats van uit het zuidwesten bevestigde de sombere voorvoelens van Chau. „STORM“. Moeder, in iedere hand een eind van het stuurtoewat via blokken het roer bediende, stuurde de Soeitaeng naar de kleine bootjes toe. De baby op haar rug vastgebonden sliep rustig. Voor het geheel donker was waren de mannen en de meisjes aan boord. De vletjes die op het dek werden vastgesjord waren met de primitieve laadboom aan de mast met mankracht uit het water gehesen. Chau's moeder hielp de kleine Tong, die met z'n anderhalf jaar een behoorlijke keel kon opzetten als hij honger had. Ze had het tuigje waarmee hij tegen overboord vallen was vastgebonden losgemaakt en voerde hem met stokjes uit een schaalpje de rijst en de vis die de andere Oma had klaar gemaakt. De mannen, de meisjes en de jongens maakten het schip klaar voor de storm en sjorden alles vast.

Het kippenhok met de vijf slachtkippen die zich door de nauwe tralies letterlijk naar hun dood toe aten uit het royaal gevulde voerbakje, vond een plaatsje in het vooronder. Chuu, het varken, dat in een kist woonde die buitenboord tegen de spiegel was opgehangen werd met verende krachten aan boord gehesen en tegen de mast gesjord. Een geur van vers gebakken vis woei over het schip dat nu behoorlijk begon te slingeren. Moeder stuurde nog steeds de Soeitaeng maar nu op het door een olielichtje vaag verlichte kompas naar het westen. De olielamp in de top van de mast slingerde heen en weer. De wind bleef toenemen.

De sterren die na zonsondergang nog even te zien waren geweest waren nu verborgen achter een dichte laag stra-

tus. Het tuig piepte, de mast kraakte en nu en dan sloeg, wit opspattend, het buiswater kletsend over dek. Toen het tegen middernacht begon te onwrenen verstomde het gepraat van de vrouwen en het gerammel van de Mah Yong stenen van de mannen. De sigaretten doofden en stilte viel over het schip. Chau had zeil moeten laten minderen en Pei Tai had het roer overgenomen van z'n moeder. Alleen als een donderende bliksemschicht even flitste was hij een ogenblik zichtbaar. Wijdbeens stond hij aan de touwen, blootsvoets, z'n zwarte haar plakkend op het hoofd en het water gutschend over z'n blote borst. Hij was zestien jaar.

Tenslotte moest het gehele zeil worden neergenomen. Tijdens het neerhalen werd het echter door de wind gegrepen en het sloeg gedeeltelijk over boord. Bij het inhalen gebeurde het eerste ongeluk.

De stuurman van het m.s. „Luzon“ zette fluitend de kijker aan z'n ogen en tuurde naar de zwarte vlek die de een-tonige, schuimend witte waterwoestijn nu en dan onderbrak.

Het leek wel een prauw, een jonk, ... nee, ... een wrak”.

Terwijl Chau Wing Ming het roer overnam begonnen zijn twee volwassen zoons geholpen door de twee oudste meisjes het zeil binnenboord te trekken. Het ging niet. De groene massa trok het schip dwars op de golven en de eerste stortzee sloeg direct over dek. Pei Tai kroop weg om een bijl te halen. Op dat moment bereikte de witte kop van een dreigend zwarte roller het schip. De jonk helde, helde. Pei Tai greep, miste, gleed, greep, miste weer. Het water tilde hem op, verstikte hem. Hij greep, tastte, zocht ... Niets, niets, alleen water, verstikkend water. Zijn nichtje Cheun Hai Wan zag hem verdwijnen. Ze liet het touw los en sprong naar hem toe. Op hetzelfde ogenblik helde de Soeitaeng terug. Het wegstromende water gooide haar om en haar schouder deed eindeloos pijn toen ze tegen het dek sloeg. Na de volgende golf was ze verdwenen.

Chau Wing Ming rukte aan het roer. Het hielp niet. De Oma's, moeder en de anderen kropen tevoorschijn uit de kajuit. Ontzet en zwijgend. Zonder commando namen de

vrouwen het roer over en Chau gleed naar voren met een bijl. De jongen en het meisje bij het zeil keken verstart naar de brullende kokende watermassa waarin ze nog even een been hadden gezien van Hai Wan. Pei Tai was zonder een spoor verdwenen.

Het gekraak van de mast, toen hij brak, was niet te horen boven de wind. Ook niet de gil van Oma Chau die hem zag neerkomen op haar schoondochter die met het witte schuim weggleed van het dek in de duisternis. Het deurtje van de kajuit was opengevlogen. De twee oudjes kropen er heen.

De kinderen!

De jongste sliep in de armen van z'n vierjarig zusje dat zachtjes huilde, de anderen klemden zich angstig vast in een hoekje.

Op het moment dat de kajuit volsloeg door een golf en het uitstromende water het deurtje hermetisch sloot, hakte Chau Wing Ming de laatste kabel door en werd de Soeitaeng bevrijd van haar dodelijke last. Het was echter te laat. Chuu, het varken, was weggespoeld, gillend en vechtend om uit z'n hok te komen. In het vooronder drevén vijf vetgemeste dode kippen. En toen tenslotte de Soeitaeng weer recht rolde na een geweldige golf die haar minuten had bedolven en rondgetold, was zij een wrak geworden ... een verlaten wrak.

Alleen de twaalfjarige Chau Yuen Kee was er nog even. Hij hing aan de railing en huilde ...

„Verlaten“, zei de kapitein van de Luzon na het zesde rondje van z'n schip om het wrak. „Geen levende ziel meer aan boord en te gevaarlijk om er naar toe te gaan“. De fluit loeide, de mannen tuurden. Geen antwoord, geen teken: verlaten ...

„Stuur maar een TTT-bericht uit stuurman en ga weer koers sturen. Waarschuw me bij bijzonderheden“.

„Zinloos“, zei de kapitein van de Sri Goenoeng toen hij het telegram gelezen had, „om er naar toe te gaan. Hulp is te laat. Blijf maar koers sturen stuurman, en waarschuw me als er weer iets bijzonders is. Goede wacht“.

E. Milatz

Mijn zcrijfmachine

Ik heb een tweedehandz zchrijfmachine gekocht. Een aardig ding, waar ik trotz op ben. 't Waz heuz een koopje, dat beweerde tenminzte de vorige eigenaar en ik heb hem maar nagezegd.

Er zit welizwaar één gebrek aan. Hij lizpelt. Nou doen dat enkele menzen ook. De z van Zimon ofwel de negentiende letter weigert bezlizt haar dienz.

Ik heb een zchroevendraaier erbij gehaald, maar vergeefz. Maar wat zal het hinderen wanneer ik voor de halzztarrig weigerende letter de z gebruik.

Dat iz zlecht een kweztie van wennen. Al likkende krijg ik plezier in dit werk. Alz het hier maar pij plijft zal het wel gaan.

Oei, ik merk dat de tweede letter van onz alfapet ook neigingen vertoont om het pijltje erpij neer te leggen.

Geen nood! De p van Pieter lijkt er veel op en zommige menzen pezitten ook wel een zpraakgeprek. Waarom dan mijn machine niet? 't Gaat er maar om je verztaanpaar te maken.

Toch hoop ik maar dat het gier pij plijft. Jé'tje nee, want de g van Gendrik geeft ook al niet tguiz.

Get wordt zo langzamergand wel wat moeilijk. Docg met een peetje goede wil, nietwaar.

Men moet wat over geppen voor dit mooie inztrument, dat zcgrijfmacgine geet, en de zetter zal erg in z'n cgik zijn, wanneer gij van die pracgtig gedypde kopij krijg.

Ged wordd er anderz niet gemakkelijker op, wand er plijfd alweer een ledder weg. 'd Iz wel moeilijk om je zodoende verzdaanpaar de maken en de zedder zal ook wel zijn volle aandacgd voor mijn kopij nodig geppen.

Docg foel ik mij alz een ecgde geer zo in ged pezid fan deze macgine, goewel ik me docg zorgen ga maken of ik niet pekocgd pen.

Er plijfen nu al neer dan zez ledderz weg. Wad moed ik doen? Doorgaan of zdoppen? 'd zou janner zijn, ik gad al jaren ferlangd naar zo'n glinnend dingzke en de deziluzie iz geel erg.

Doorzedden duz, wand zolang er nog naar enkele doedzen gegoor gefen aan nijn wil, dan zou ik ged onaardig finden degenofer die goedwillende doedzen on de nacgine aan de cand de zedden.

Ecgder al neer en neer geprecen conen er foor de dag.

Alz ic goed gedeld gep, dan zijn er nu al negen ledderz die nied neer neezpelen.

Docg naar folgegouden. Wie weed krijgen de aienzdwiegeraarz nog zpijd fan gun ongeppelycgeid.

Ik ga gelofen dad ic pecogd pen. Ik gep zelf de grootzde moeide on de woorden de ondzijferen.

Wand ic ferdrouw de andere ledderz ooc nied neer.

Ik eindig nu naar foor ic de zenuwe krijg en de zedder zdacingzneigingen zou krijgen...

En docg peweerde de coopnan dad ic een coopje aan dad nacgine gad!

uit *Vox Justitiae*

Scheepsposities

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust“	Hamburg	± 18-2-65
m.s. „Congokust“	Amsterdam	± 18-2-65
m.s. „Zuiderkerk“	Amsterdam	± 23-2-65
m.s. „Sloterkerk“	Amsterdam	± 16-2-65
s.s. „Muntoren“	Rio Grande do Sul	± 15-2-65
s.s. „Westertoren“	Larnaca	± 9-2-65

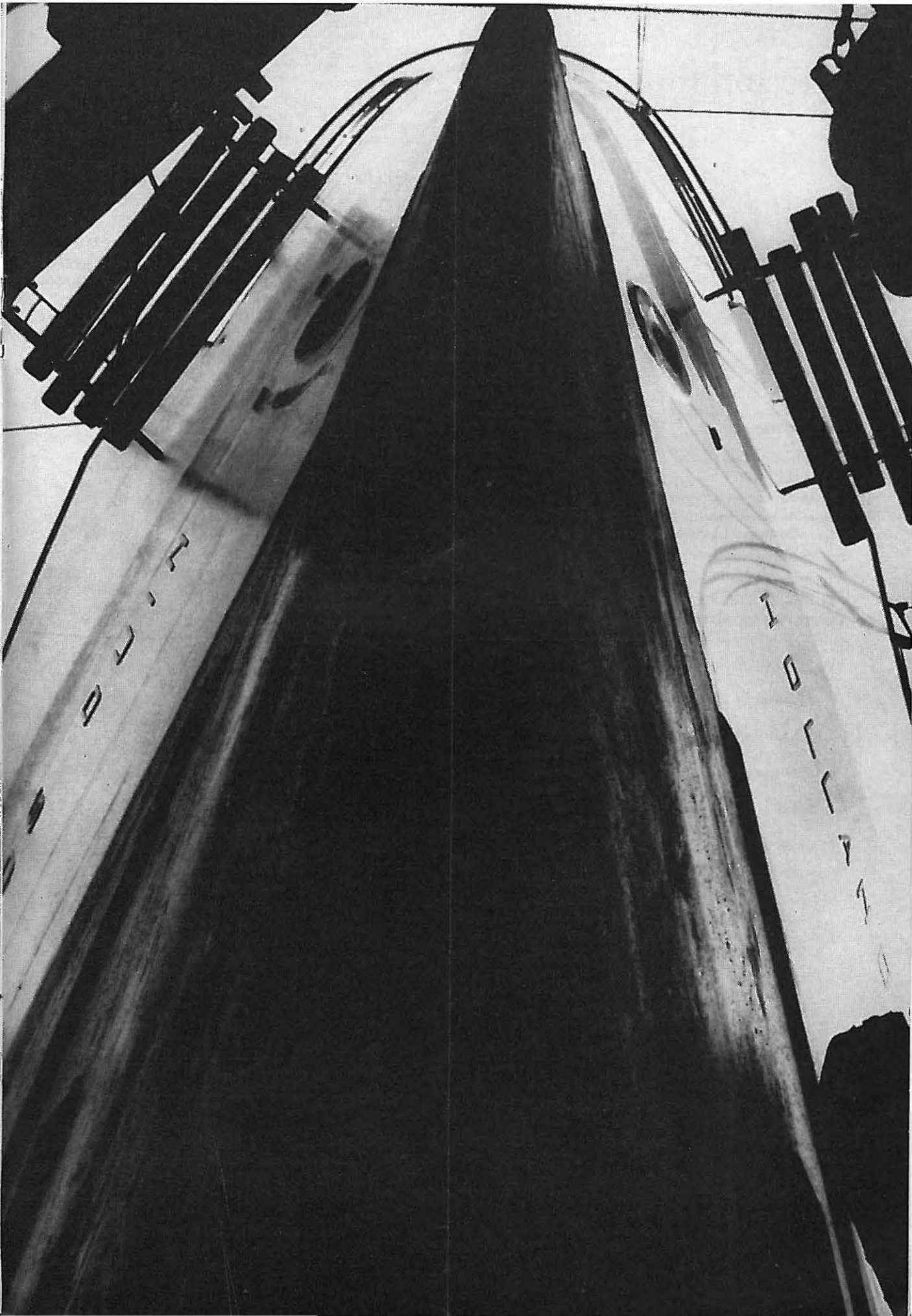
H.V.M.

m.s. „Hollands Diep“	ETA Moji (bunkers)	9-2-65
m.s. „Hollands Duin“	ETA Japan	22-2-65
m.s. „Hollands Dreef“	ETA Fremantle	12-2-65

Beste foto van de maand

„Dokking te Yokohama“

Opname F. A. Pronk van Hoogeveen



Personalia

J. Ruyter ex verlof naar s.s. „Westertoren“ 12-1-65

(Casablanca)

J. P. van Haeften ex s.s. „Westertoren“ met verlof 15-1-65

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

P. J. H. Riksen (dd. Hfd.wtk.) m.s. „Houtman“

(2e Wtk.) 24-12-64

N. Bartels ex RV naar m.s. „Houtman“

24-12-64

Alle herplaatsten: goede vaart

Alle verlofgangers: een prettig verlof

PROMOTIES:

N.T.P.M.

Technisch varend personeel.

M. J. M. de Reeper tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 8-10-64

J. L. Menninga tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 17-10-64

MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.

H. Veldkamp (1e Strm.) ex m.s. „Straat Lombok“

naar m.s. „Siberoet“ (dd. Gezagv.) 16-12-64

E. M. J. Corten (dd. Gezagv.) ex m.s. „Siberoet“

met TTV/S'pore 16-12-64

L. J. Willems ex m.s. „Van Waerwijck“ naar m.s.

„Schouten“ 18-12-64

H. Boeree ex m.s. „Schouten“ naar m.s. „Van

„Waerwijck“ 18-12-64

E. van de Wetering (dd. Gezagv.) ex m.s.

„Camphuys“ naar Hosp./Mombasa/ZV 21-12-64

J. Lameyer (1e Strm. N.T.P.M.) ex m.s. „Sloterkerk“

naar m.s. „Camphuys“ (dd. Gezagv.) 22-12-64

J. J. van de Riet ex RV naar m.s. „Sinabang“ 4- 1-65

A. Bikker (dd. Gezagv.) ex m.s. „Sinabang“

met TTV/S'pore 4- 1-65

J. Lameyer (dd. Gezagv.) ex m.s. „Camphuys“

met verlof 8- 1-65

J. A. Haringsma ex RV naar m.s. „Camphuys“ 8- 1-65

N.T.P.M.

W. E. Sonneveldt aflos Gezagv. naar m.s. „Senegalkust“

17-12-64

B. J. Hennephof ex m.s. „Senegalkust“ met verlof 18-12-64

W. J. Bos ex verlof naar m.s. „Senegalkust“ 31-12-64

W. E. Sonneveldt aflos Gezagv. ex m.s. „Senegalkust“

einde aflostdienst 1-1-65

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

11-12-64 2e Wtk. E. G. van Lonkhuysen uit Bangkok RV

13-12-64 3e Wtk. L. M. Malingré uit Sydney RV

13-12-64 2e Stm. H. Steenvaarden uit Hong Kong RV/SV

16-12-64 3e Wtk. H. Nakken uit Hong Kong RV/SV

17-12-64 3e Stm. G. A. B. Dokter uit Singapore RV

17-12-64 3e Wtk. H. P. van Lingen uit Mombasa RV/SV

20-12-64 3e Stm. J. Meyler uit Mombasa RV/SV

20-12-64 1e Stm. H. A. van Geldere uit Singapore RV

20-12-64 2e Wtk. J. H. Beumer uit Singapore RV/SV

23-12-64 3e Wtk. D. W. J. B. van Hattem uit Sydney RV/SV

23-12-64 3e Wtk. J. Jorna uit Sydney RV/SV

23-12-64 2e Wtk. A. M. l'Herminez uit Hong Kong RV/SV

24-12-64 3e Wtk. D. Penninga uit Hong Kong RV/SV

24-12-64 2e Stm. J. Kwakman uit Singapore RV

3- 1-65 1e Stm. E. M. J. Corten uit Singapore

detachering

E.C.A.F.E.

N.T.P.M.

21-12-64 5e Wtk. J. B. van 't Schip ex m.s. „Congokust“ SV

23-12-64 2e Stm. G. J. Tuinstra ex s.s. „Munttoren“ (Santos)

3- 1-65 2e Wtk. M. D. Treurniet ex m.s. „Sloterkerk“

(Mombasa) ZV

5- 1-65 3e Wtk. A. de Groote ex m.s. „Senegalkust“ SV

17- 1-65 llg.wtk. M. G. van de Velde ex m.s. „Zuiderkerk“

(Genua) ZV

Een prettig verlof toegewenst

NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.

10-12-64 3e Wtk. J. W. Weug (Sydney) m.s. „Sinabang“

17- 1-65 3e Wtk. A. Verhey (Singapore) m.s. „Siberoet“

19- 1-65 3e Wtk. G. M. van Kuyk (Sydney) m.s. „Van

Linschoten“

23- 1-65 1e Stm. F. G. van Amersfoorth m.s. „Van der Hagen“ (Auckland)

Goede wacht en behouden vaart

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.

20-12-64 2e Stm. G. A. de Munnik (Santos) s.s. „Munttoren“

14- 1-65 4e Stm. A. J. Groters (Genua) m.s. „Zuiderkerk“

K.P.M.-mer tijdelijk bij N.T.P.M. gedetacheerd:

3e Stuurman P. Leenheer m.s. „Senegalkust“ 4-1-65

Goede wacht en behouden vaart

GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

K.P.M.

5e Wtk. A. K. Bok 15-1-65 A

5e Wtk. J. G. Krooshoop 4-1-65 A

N.T.P.M.

5e Wtk. M. J. M. de Reeper 8-10-64 V.D.

5e Wtk. J. L. Menninga 17-10-64 V.D.

3e Stm. G. G. Rutting 7- 1-65 S II

Onze gelukwensen met het behaalde succes

HUWELIJKEN

K.P.M.

3e Werktuigkundige W. C. J. M. Wiggeman en Mej. G. W. Roelofs, ddo. 23-12-64 te Wageningen.

3e Stuurman H. K. Cleveringa en Mej. H. Feenstra, ddo. 29-12-64 te Zuidhorn.

3e Werktuigkundige D. Penninga en Mej. S. Terpstra, ddo. 8-1-65 te Sint Anna Parochie.

2e Stuurman J. Eikelenboom en Mej. E. M. Martens, ddo. 8-1-65 te Lopik.

Mejuffrouw M. P. van Eig (Amsterdam-kantoor) en de Heer H. W. Hofland, ddo. 8-1-65 te Wormerveer.

N.T.P.M.

4e Stm. A. J. Groters en Mej. B. G. L. Aartsen ddo 18-12-64 te Lochem

Proficiat en „behouden vaart“

NIEUWE K.P.M.-ERTJES

Singapore, 11-12-64: Juanita Maria, dochter van 1e Stuurman C. Gardenier en Mevrouw A. Gardenier-van Beyeren. Sydney, 23-12-64: Erik Herre, zoon van 5e Werktuigkundige

H. van Brug en Mevrouw R. E. H. M. van Brug-Osterop. Singapore, 26-12-64: Rudolf, zoon van de Heer J. J. M. Lensing en Mevrouw Y. E. Lensing-Boddé.

Mijdrecht, 2-1-65: Yvonne, dochter van 2e Stuurman W. Kerkhof en Mevrouw A. M. Kerkhof-van Twuyver.

Hengelo (O), 9-1-65: Remco, zoon van 5e Werktuigkundige R. R. Ronkes en Mevrouw S. Ronkes-Staudt.

Welkom in de „familie“.

NIEUWE N.T.P.M.-MERTJES

Franeker 13-12-64 Anne Richard, zoon van 3e Wtk.

D. Schaafsma en Mevr. H. Schaafsma-Brouwer Amsterdam 1-1-65 Roelof-Johan, zoon van 1e Stm. J. H. F. Stausebach en Mevr. A. Stausebach-Born

Nieuwerbrug a/d Rijn 3-1-65 Niels Jacobus Gerrit, zoon van 3e Wtk. J. L. van der Valk en Mevr. E. P. van der Valk-Mondeel

Welkom in de „familie“

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige H. Tuynman overleed ddo. 15-12-64 te Den Haag, in de leeftijd van 61 jaar.

Gepensioneerd Employé A. J. A. Bolsius overleed ddo. 10-1-65 te Goes, in de leeftijd van 52 jaar.

Zij rusten in vrede.

Jubilea



J. Ch. Beynon
Captain
25 years
7th March 1965



Th. Lee Kok Liang
Assistant Regional Staff
25 years
12th March 1965

The editors herewith offer their congratulations to the celebrators.

Full speed ahead

Oponthoud op de „Van Overstraten“

Het was in 1935 dat ik als landbouwconsulent van de residentie Menado van de hoofdstad naar Gorontalo reisde aan boord van de KPM-stomer „Van Overstraten“. Kapitein was wijlen de heer Seepers, een zeer geziene figuur toenmaals langs Menado's kusten, een enthousiast jager, visser, en goud-wasser (uit zand meegenomen uit de onderafdeling Leok).

De ochtend na ons vertrek van Menado kwamen we voor het innemen van een grote partij copra op de rede van Kema. De scheepsmotorboot en een viertal laadboten, bemand met de nodige stoere „badjau's", waren al gauw op weg naar de op enkele honderden meters van ons schip verwijderde kust, waar toen al een aardige branding stond. Regelmatig kwamen twee volle laadboten naar ons schip, en gingen direct twee lege weer terug.

Om de tijd stuk te slaan, het laden zou tot in de middag duren, nodigde kapitein Seepers mij en de enige andere eerste klasse passagier uit tot een spel bridge met de hoofdmachinist. Zo zaten we rustig met een koele drank aan dek, toen opeens de eerste officier verscheen, met een gezicht als een oorworm op ons toekwam, en de kapitein een papier gaf met de mededeling: „Net door een visser met een vlerkprauw gebracht". Seepers las... en met een daverende vloek smet hij zijn kaarten op tafel en verdween, gevolgd door zijn eerste officier. Wij gingen naar de railing, en zagen hoe Seepers in de vlerkprauw stapte en zich naar de wal liet roeien. De zee was intussen tot belangrijk zwaardere deining gekomen. Even later hoorden we van de eerste officier, dat bij het losgooien van twee lege laadboten vlak bij de kust een plotselinge grote golf de tros in de motorboot had geworpen, er omheen was gedraaid, waardoor de motor niet meer kon werken, waarna de motorboot op de kust was geworpen.

Na een uur kwam Seepers terug en met een somber gezicht ging hij direct met zijn eerste officier en de hoofdmachinist naar zijn hut. Wij zagen hem pas weer aan het avondeten. We hoorden toen dat de motorboot, ondanks de vele hulp van de bevolking, niet vlot was te krijgen, en dat de zee steeds grotere golven op de kust sloeg, waardoor de motorboot vol zand en water was gekomen. We moesten met vertraging van onze reis rekening houden, onze relaties in Gorontalo had hij telegrafisch bericht gestuurd. Verder had hij zijn collega De Roos op de „Swartenhondt", die uit de Tomini-bocht op de terugreis was, om assistentie gevraagd.

In de vroege ochtend van de volgende dag, Seepers had zich alweer per vlerkprauw naar de wal begeven, verscheen de „Swartenhondt" en kapitein De Roos voer met zijn motorboot ook naar de kust. Van ons dek konden we op grote afstand de pogingen zien om met de nieuwe

motorboot zijn gestrande collega van de kust te trekken. Keer op keer zagen we de varende motorboot vaart nemen, om dan als een stijgerend paard uit de golven op te rijden en moe op het water terug te zinken. Er bleek geen beweging in het gestrande schip te brengen te zijn. Het zal omstreeks 8 uur zijn geweest dat beide kapiteins weer naar de „Van Overstraten" kwamen. Kapitein De Roos en onze eerste officier begaven zich naar de achtersteven met twee matrozen voorzien van lijnen voor het diepteloden. In snelle cadans ving het zangerige loden aan, en uiterst langzaam voer ons schip achteruit. Toen we ongeveer de helft van de oorspronkelijke afstand van de kust hadden afgelegd, lag ons schip weer stil. Van het achterschip werden twee kabels uitgebracht met de „Swartenhondt"-motorboot, waarin ook kapitein Seepers had plaats genomen, naar de wal toe. Enkele jongere officieren en machinisten gingen eveneens mee, allen in zwembroeken. Kapitein De Roos had tijdelijk het commando over ons schip overgenomen, terwijl onze eerste officier op het achterschip bleef. Na enige tijd werden van de wal tekens gegeven, dat de kabels aan de gestrande motorboot waren vastgemaakt. De machines van de „Van Overstraten" begonnen te draaien, en heel langzaam voer het schip voorwaarts. We zagen de kabels zich spannen... zou het nu lukken... ja! opeens zagen we van de wal heftige gebaren... en direct lag ons schip weer stil. Aan de wal kwam men druk in de weer, laadboten werden verplaatst. Na enige tijd gaf men van de wal weer tekens. De winsen op het achterschip begonnen toen langzaam de kabels aan te trekken.

De gestrande motorboot was zo vol zand en water geraakt, dat hij bij het van de wal in zee komen direct was gezonken. Daarop had men hem onder twee laadboten vastgebonden, en kon het geheel voorzichtig tot naast de „Van Overstraten" worden getrokken. Duikend brachten officieren de hef-kabels aan de motorboot vast en openden zij de spuigaten, waarna de laadboten werden losgemaakt, en het langzaam optakelen van de drenkeling kon beginnen, zo langzaam dat zoveel mogelijk zand en water door de spuigaten kon weglopen. Tegen 11 uur was de drenkeling aan dek gehesen, en kwam kapitein Seepers met al zijn „redders" naar boven, en riep hij breed lachend om „banjak bier boeat semoea orang!" Men dronk elkander vrolijk toe, waarop kapitein De Roos ons verliet om met zijn „Swartenhondt" de reis voort te zetten. Een uur later waren ook wij weer weg naar Gorontalo. Onder de borrel voor het avondeten kwam de hoofdmachinist in overal melden dat alles in orde was, dat de „edele delen" van de motorboot geen zand hadden binnen gekregen, en dat hij met een week weer vaarklaar zou zijn. De „baas" moest zijn vier machinisten laten komen, en die verschenen nog in hun overalls, om met de gehele état-major een borrel op de goede afloop (zo'n motorboot kost enkele tienduizenden guldens!) te drinken, en wij, de twee passagiers, dronken mee omdat we zonder mopperen de vertraging hadden aanvaard!

Precies 24 uur te laat bereikten we Gorontalo, maar een interessante ervaring waren we rijker, een ervaring van kameraadschap en van aanpakken gebruikelijk bij de KPM.

G. C. W. CHR. TERGAST

