

De uitlaat

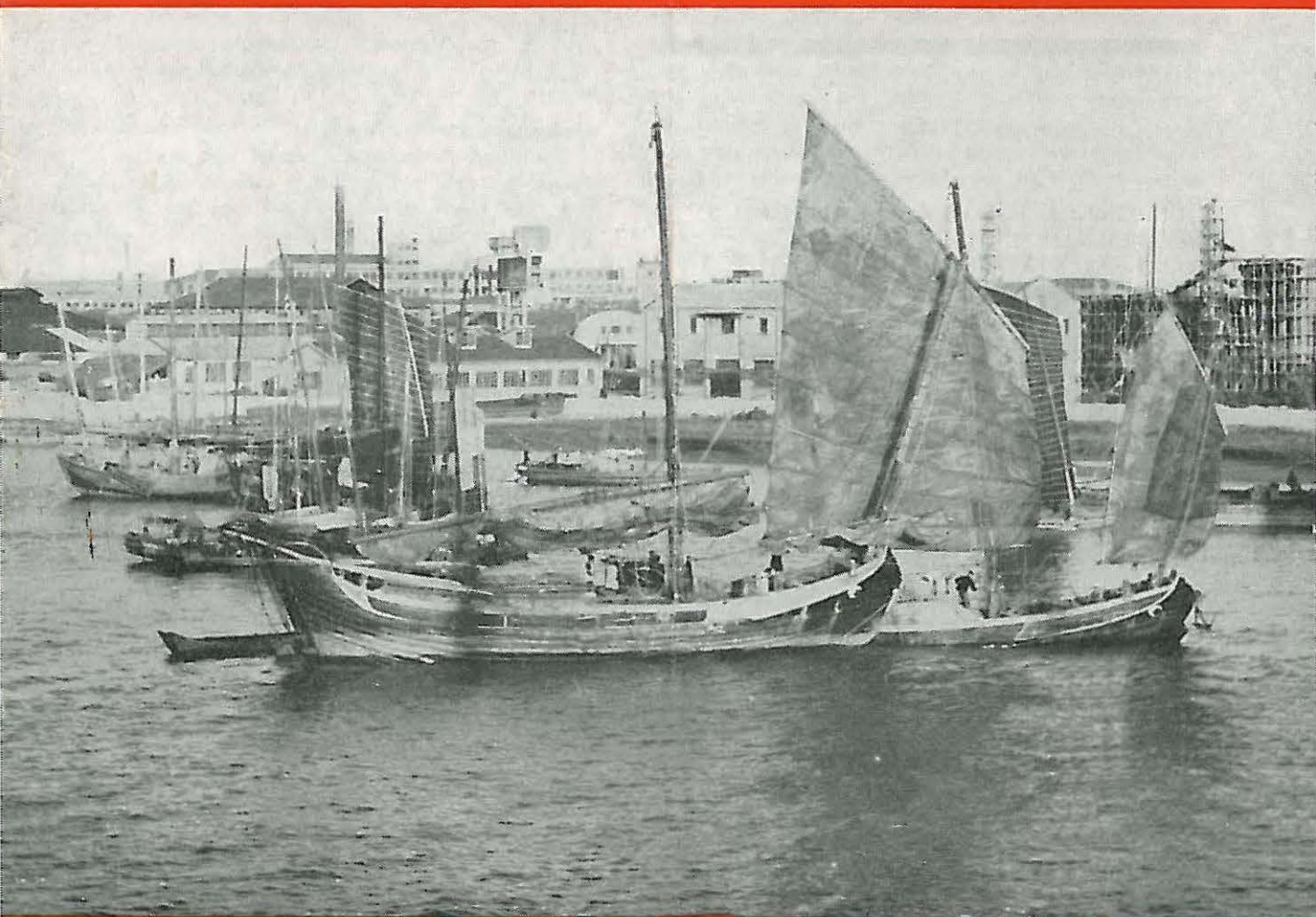


PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



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 - A M S T E R D A M

Foto voorpagina:
Groepje Chinese jonken in de haven van Shanghai
Een zeldzame opname van oud-Gezagvoerder H. Zeylstra

Het door ons gecharterde m.s. „Prins Willem II” zal begin maart te Famagusta aan de Oranje Lijn teruggeleverd worden.

Insteede daarvan werd met dezelfde eigenaren een time-charter afgesloten voor het m.s. „Prins Frederik Hendrik”, dat ddo. 9 februari jl. te Izmir aan ons opgeleverd werd. Nadat het schip naar de Adriatic was opgestoomd, bevoer het met ingang van de 39e vaarbeurt de M.E.A.S.

Het m.s. „Schouten” kreeg in Hsinkang in de eerste thuisreis van onze Indonesië-China Service lading voor Djakarta, Semarang, Soerabaja en Makassar. Het m.s. „Keerkring” laadde in de tweede vaarbeurt van deze dienst in Semarang en Balikpapan voor bestemming Manila en Hong Kong. De m.s.s. „Sanana” en „Siaoe” (welk laatste schip door de KJCPL uit de Combinatie aan ons werd teruggeleverd) laadden in Zuid-Borneohavens (Bandjermasin, Sampit en Kota Bahroe) exportprodukten voor bestemming dan wel overscheep te Hong Kong en Bangkok.

De februari-afvaart van Calcutta in de Bay of Bengal dienst werd gegeven door het m.s. „Sambas”. In de dienst Rangoon - Malaysia-havens gaven het m.s. „Sanana” en m.s. „Siberoet” afvaarten van Rangoon. Het m.s. „Musi” vond emplot in de Palembang/Djambi-Bangkok dienst.

Timecharter „Munttoren”

Na een kustreis Rio de Janeiro - Nd. Braziliaanse kusthavens stoomde deze tanker door naar Bajo Grande en Puerto la Cruz (Venezuela), alwaar een volle lading ruwe olie voor Santos en Rio Grande do Sul werd ingenomen. Naar verwachting zal het schip in april/mei a.s. te Curaçao gaan dokken.

Tenslotte zijn wij K.P.M.-ers en al kankeren we wel eens, toch voelen wij ons verbonden, en staan we op de bres om de Paketvaart, het eigen schip, en het geheel te verdedigen.

De drie letters, aanleiding tot zoveel gezegdes, waarvan we hier twee willen noemen.

K.P.M. = Kanker Pas Morgen = wanneer gij de nieuwe Uitlaat onder ogen krijgt en daar minder in vindt dan gij verwacht had. Want hebt gij uzelve wel eens afgevraagd, bent gij er wel eens bij stil blijven staan „waarom” en „waardoor” gij er minder in vindt dan verwacht werd. Waarom de naam „Uitlaat”? Een immers zo goed gekozen naam. Uitlaat = spreekbuis van het gehele personeel, vloot en kantoor, jong en oud. Maar wanneer de uitlaat van een motor verstopt zit gaat deze langzamer lopen, met horten en stoten en geeft uiteindelijk de geest. Zo gaat het ook wanneer onze redactie geen voldoende kopij en foto's krijgt toegezonden. De spoeling wordt dan te dun om in leven te blijven. Zovelen onder u beschikken vandaag de dag over een camera. Onze schepen komen praktisch in iedere aanloophaven van de wereld (K.P.M. = Combinatie = N.T.P.M. = H.V.M.). Er zijn zoveel interessante opnamen te maken en wanneer u een film laat ontwikkelen en afdrukken bestel dan een of twee afdrukken extra. Gij maakt een aardige tocht en haast altijd worden wel enige shots genomen. Een klein verhaaltje erbij en al uw collega's kunnen ervan meegenieten. En niet alleen door het lezen van het verhaaltje of het bekijken van de foto's, maar het geeft tevens een idee om, wanneer daartoe in de gelegenheid, zelf ook die tocht te gaan maken. Het hele vaargebied gaat op deze manier meer voor ons open. Misschien dat gij zegt „ik kan niet schrijven”. Maar dat is immers geen bezwaar. Vertel het zoals u het zag en zoals uw gedachten het weergeven. De redactie kan het immers altijd in een enigszins andere vorm gieten. Laten wij samen proberen om van onze Uitlaat een blad te maken waar een ieder telkenmale weer reikhalzend naar uitziet; door het inzenden van een paar foto's, een verhaaltje over een tocht, ervaringen aan boord, over aanlopen van havens, interessante gebeurtenissen, overname van bijzondere lading, een roei of zeil oefening, Schip van de Week, etc. Schetsen, pentekeningen, karikaturen. Er zit immers zo veel in ons leven op zee en wie weet ontdekt u in uzelf nog onverwachte talenten. Soms leest gij een interessant artikel. Knip het uit en stuur het op met bronvermelding.

Wij komen dan tot dat tweede gezegde: K.P.M. = Kind Pretty Memories, aan onze „Uitlaat”.

D. M.

Groot cirkelvaren

Het verheugt ons ten zeerste, dat wij van „nautische zijde” een artikel mochten ontvangen, dat voor onze niet-zeevarende lezers een onderwerp behandelt, waarmee de meesten van hen onbekend zijn. Echter niet allen, want in de gezinnen van onze zeevarenden zullen de woorden grootcirkelvaren en loxodroom wel bekend zijn, maar meer ook niet. De uiteenzetting, die hieronder wordt gegeven, zal in het bijzonder in bedoelde gezinnen welkom zijn. Ongetwijfeld zullen er echter méér lezers zijn, die zich voor het onderwerp interesseren.

Wat is grootcirkelvaren en wat is een loxodroom?

Wellicht zeggen deze woorden u niets. Toch worden zij bij de scheepvaart vaak gebruikt en misschien wilt u er wel iets naders van weten.

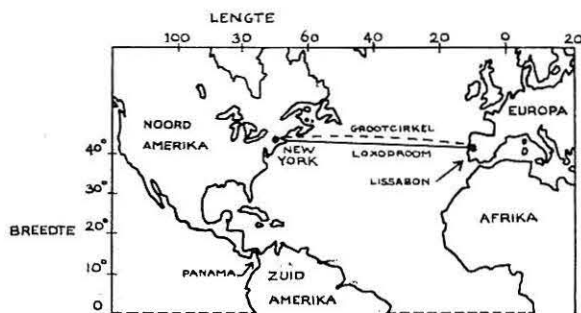
De grootcirkel is de kortste verbinding tussen twee punten op aarde.

Een loxodroom is een kromme lijn op aarde, welke met alle meridianen gelijke hoeken maakt.

Op de kaart zal deze loxodroom een rechte lijn zijn. Mijn vrouw vond dit zó duidelijk, dat zij graag wilde weten, wat het nu eigenlijk betekent. Zij weet niet, dat meridianen de Noord-Zuid lijnen zijn, die de aardbol in 360 verticale „schillen” van elk 1° breedte verdelen. Door hiervan gebruik te maken kan men dus aangeven op welke „lengte” (Oostelijk of Westelijk van de 0° meridiaan) een schip zich bevindt.

Verticaal zijn op de aardbol eveneens op 1° afstand van elkaar 180 horizontale lijnen getrokken, welke parallellen worden genoemd. Hiermede kan men aangeven, op welke „breedte” (het aantal graden ten Noorden of ten Zuiden van de evenaar) het schip is.

Tot zover is het nog wel te begrijpen, maar dan komt het: mijn vrouw blijkt zelf wel eens de route van mijn schip op de kaart te hebben uitgezet en trok dan een rechte lijn van bijv. Lissabon naar New York. Maar altijd bleek de positie noordelijker te liggen. Waarom toch deze omweg? Om u te laten zien, dat deze „omweg” geen omweg is, zouden we de route van het schip op een globe moeten aftekenen, doch dat is niet eenvoudig. In de eerste plaats zou de globe zeer groot moeten zijn om alle bijzonderheden van kusten en zeeën daarop aan te geven. Bovendien is het welhaast onmogelijk daarop een lijn (loxodroom)



te construeren, welke met alle meridianen een zelfde hoek maakt.

De bol doorsnijden en de twee helften platslaan zou de oplossing zijn, maar dit lukt echt niet.

Men heeft daarom kaarten samengesteld, welke een zo getrouw mogelijke afbeelding van een stukje van de aardbol weergeven. Hierop staan de meridianen en parallellen vermeld.

Trekken we nu een lijn van Lissabon naar New York en weten we de snelheid van het schip, bijv. 15 mijl, dan zal het schip in een dag 360 mijl afleggen. Daar 1° gelijk is aan 60 mijl, komt deze afstand neer op 6°. Hoe passen we dit af op de kaart?

Op de zijkant van de kaart, waar de gradenverdeling is aangebracht, passen we 6° af op de meridiaan en wel op de breedte, waar het schip zich bevindt. Indien men dit te noordelijk of zuidelijk zou doen, dan zouden de afgepaste 6 graden meer of minder zeemijlen aangeven. Kijkt u maar eens naar het verschil in afstand tussen de equator en 10° parallel en de 30° en 40° parallel. Dit is het gevolg van het „uitrekken” van de kaart.

Het was Gerhard Mercator, die deze constructie uitdacht, en de huidige zeekaarten zijn dan ook nog geconstrueerd volgens het door hem uitgedachte beginsel. Nu is het varen volgens de rechte lijn op de kaart (loxodroom, die dus krom is, indien afgetekend op de aardbol) wel de meest eenvoudige, maar daarom beslist nog niet de kortste weg.

Op onze zeekaart zal de grootcirkel er niet als een rechte, maar als een gebogen lijn uitzien, die met zijn holle kant naar de equator is gekeerd.

Op een kaart lijkt deze afstand via deze gebogen lijn langer te zijn dan de rechte lijn, maar dit is door de bolvorm van de aarde beslist niet het geval. Integendeel: als we de globe erbij halen, dan kunt u dit direct zien.

Zo kan het dus voorkomen, dat het schip zich op uw kaartje veel noordelijker zal bevinden dan u had afgepast en uitgerekend.

U moet dan maar denken: „Ze zijn zeker weer aan het grootcirkelen”.

Voor het gemak hebben we wind, deining, stromen en tijdsverschil maar buiten beschouwing gelaten.

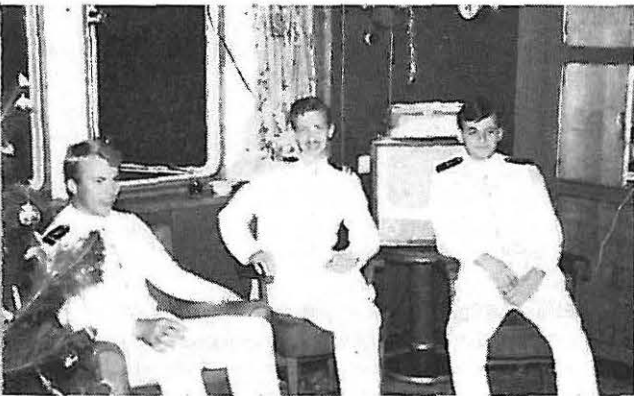
(overgenomen uit „De Lloyd-mail”)

Kerstmis 1964 in Melbourne

Als u dit leest, ligt Kerstmis 1964 alweer enige maanden achter ons — de tijd gaat snel.

Toch heeft het ons verheugd een verslag van de Kerstviering te Melbourne aan boord van het m.s. „Straat Lombok” te ontvangen, omdat het een beeld geeft van de wijze waarop het Kerstfeest ver van huis, maar toch zo veel mogelijk aangepast aan de van huis uit vertrouwde gebruiken, kan worden gevierd.

Het valt niet mee om in de echte Kerststemming te komen wanneer het kwik op zomerhoogte staat en alles om je heen groen is, afgewisseld met de kleurenpracht van allerlei bloemen.



En toch, in je hart verwacht je er iets van, wil je deze dag niet voorbij laten gaan zonder meer. Je denkt sterker aan thuis, aan dagen van weleer, aan die intieme sfeer in de besloten huiselijke kring. Aan die verlichte boom. Ook aan de betekenis van deze dag, de geboorte van Jezus Christus. En allemaal wil je meehelpen om er toch iets van te maken.

We lagen van 20 tot 22 december in Devonport op de noordkust van Tasmanië voor overname van fruit en Ovaltine voor de Far East. De eerste Kerstboom kon hier op de kop worden getikt toen we met onze agent, de heer Marshall, een tochtje maakten landinwaarts. Een mooie stevige boom voor in de voortop. Welwillende handen toverden er een aantal gekleurde lampjes in, een lang snoer naar een der stopcontacten aan het dekhuis en toen we de 23ste 's avonds tussen 8 en 9 uur de Melbourne rivier opstoomden was het een feestelijk gezicht deze verlichte boom, daar hoog boven ons tegen de donkere hemel.

De boom voor de salon was reeds vanuit Sydney besteld en die kwam de 24ste aan boord. We hadden het geluk, dat de echtgenote van onze 1e stuurman en 4e W.T.K. ons terzijde stonden met het versieren van boom en salon. Een vrouwenhand doet het in deze altijd beter. En niet alleen was er bedrijvigheid in de salon, maar ook in de keuken waar koks en bakker druk doende waren met de voorbereidingen voor het Kerstdiner.

Gewerkt werd er deze dagen niet. Melbourne haven lag in diepe rust verzonken. Er was geen centimeter kade onbezet. De schepen lagen in rijen achter elkaar. Sommige eveneens met een Kerstboom in de voortop.

Wij kwamen de avond van de 25ste om halfzeven bij elkaar in de salon. Het begin is altijd wat onwennig. De Kerststemming durft nog niet goed naar buiten te treden. Het is even een zichzelf zoeken. Onze onderofficieren waren uitgenodigd voor een koele drank. Na verloop van een kwartiertje begin je toch iets te voelen van die Kerststemming. De stemmig versierde salon, de verlichte boom met op de achtergrond het altijd weer mooie kerstlied van Bing Crosby „I'm dreaming of a white Christmas". Onder de boom het kerstpakket van de Mission to Seamen uit Singapore. Wat zou er deze keer voor ieder inzitten? Je wordt dan weer kind met de kinderen.

Na een uurtje stonden de onderofficieren op en konden wij een korte kerstboodschap uitspreken. Soms is het dan



moeilijk contact te krijgen met de jongelui. Maar met het aloude Kerstverhaal wat meer stilgestaan bij de vrede in eigen hart, vrede in het eigen werk en waardering voor elkaar, wordt toch de onderlinge band gevoeld, dat de een niet zonder de ander kan en wij samen het schip moeten varen. En wanneer wij hier even bij stil kunnen staan dan zal ook deze Kerst ons allen wat hebben meegegeven.

Onze jongste spruit mocht daarna het kerstpakket openen, terwijl andere handen de kaarsjes in de salon aanstaken. Touw en papier waren spoedig verwijderd en tot ons aller verrassing kwam er een prachtige diaprojector te voorschijn. Een Kerstcadeau voor het gehele schip. Een zeer gelukkige keus daar er verscheidene diafotografen aan boord zitten. Allen waren er werkelijk blij mee en gaat er een woord van warme dank naar Singapore.

Intmiddels waren de magen gaan jeuken en zocht een ieder in prettige Kerststemming zijn plaats op in de door kaarsen verlichte eetsalon.

De kok/bakker had een meesterlijke taart getoverd met een mooie kapel erop. Een kunstzinnig stukje werk.

Het diner, dat met zorg en toewijding was bereid, smaakte uitstekend aan de sierlijk gedekte kersttafels.

Met een woord van dank van onze eerste Stuurman werd het diner besloten.

Mogen allen een blijde herinnering houden aan deze Kerst in Melbourne.

N.S. „Savannah” in Rotterdam

Als Secretaris van het Nederlandsch Medisch Nautisch Genootschap heeft onze Medisch-Adviseur een interessant verslag geschreven over het bezoek op 1 oktober 1964 van een aantal leden van dit Genootschap aan het toen te Rotterdam liggende Nuclear Ship „Savannah”. Wij zijn dokter Adamse zeer erkentelijk dat wij dit verslag in „de Uitlaat” mogen publiceren.

Bij het aan boord komen werd het gezelschap opgevangen door de scheepsgeneesheer Clifford D. Nelson M.D.

Na de rondleiding over het schip langs een voor het publiek vastgestelde route, die ons een beeld gaf van de inrichting van de statiehutten, de gewone hutten, de dekken, salons, eetzaal en zwembad — ook het niet nucleaire deel van de machinekamer met de stoomturbines en het controle paneel voor het reguleren van de kernreactor was door een groot glasraam te zien — werd verzameld in de „instruction room”, de leskamer, waar een „physics officer” ons uitleg gaf van de bouw en werking van de kernreactor en de beveiliging daarvan.

De reactor is midden in het schip geplaatst, juist voor de brug, in een groot stalen vat. De brandstof is verrijkt uranium oxide. Door een neutronen bombardement ontstaat hierin atoomsplijting in een kettingreactie, waarbij energie in de vorm van warmte wordt geproduceerd. De reactor is geladen met 682.000 vingerhoedgrote kogels van verrijkt uranium oxide. Het totale gewicht hiervan is 17.000 lbs. Dit is voldoende om het schip 16.000 uur op volle kracht te laten varen. Bij de kruissnelheid van het schip van 21 mijl per uur kan hierop 336.000 mijl gevaren worden. Een conventioneel oliestokend schip zou hiervoor 90.000 ton brandstofolie nodig hebben.

Het neutronbombardement in de nucleaire ruimte is continu. Om de hoeveelheid energie die vrijkomt te kunnen reguleren kan men boronstalen staven als dempers in de uraniumlading neerlaten. Wanneer deze staven geheel neergelaten zijn absorberen zij alle neutronen, zodat de kettingreactie onderbroken wordt. Het instellen van de staven gebeurt in de machinecontrolekamer door de „reactor operator” zodanig, dat juist de benodigde temperatuur wordt bereikt.

Water in een primair circulatie systeem wordt onder zo hoge druk (1735 lbs per inch²) gebracht dat het niet kan gaan koken. Dit water wordt door de reactor geleid en absorbeert de gevormde warmte. Van de reactor wordt het water naar een warmteuitwisselaar gepompt, waar het water in een 2e circulatiesysteem in stoom wordt omgezet door de warmte die in de uitwisselaar aanwezig is (508°F). De 2 watersystemen zijn geheel gescheiden.

De gevormde oververhitte stoom brengt de stoomturbines in beweging die gekoppeld zijn aan de schroef. Van de turbines gaat de stoom naar een condensor, die met zee-water gekoeld wordt. Het ontstane water wordt weer teruggepompt naar de warmteuitwisselaar. De voortstuwing

van het schip geschiedt dus op de gewone conventionele manier: warmtevorming - stoomvorming - turbines, alleen de warmtebron is niet conventioneel.

Het geheel van reactor, 1e circulatiesysteem, pompen en machine voor de hoge druk, die hierbij behoren, warmte-uitwisselaar, pijpen en vaten met bijbehorende kleppen zijn opgesloten in een groot stalen vat, dat halfbolvormig is. Het is bovendien naar buiten afgeschermd met 2.000 ton lood, polyethyleen, beton en hout. De bodem van het vat is opgesloten in 4 voet dik gewapend beton. De halfbolvormige bovenkant is beschermd door 24 inch dik gelaamineerd staal en omgeven door een „redwood” houten stoommantel. Deze massieve afscherming van de reactor dient zowel om straling en de produkten van de splijting te isoleren als om te voorkomen dat radioactief materiaal vrijkomt ten gevolge van ongelukken bijv. een aanvaring. Na deze uiteenzetting door de „physics officer” werd nog het hospitaal bezichtigd en de naast het hospitaal gelegen centrale medische controlekamer. In deze kamer staan verschillende oscillatoren opgesteld. De grootste, die continu in bedrijf is, dient ter controle van de werking van de nucleaire reactor. Op deze oscillator is een curve te zien, die afwijkingen van het normale direct te zien geeft. In het schip staan verder in verschillende ruimten van het schip monitoren opgesteld, die op gezette tijden verbonden worden met een oscillator in de controlekamer en die elke vermeerdering van radioactiviteit in die ruimten direct aangeven. Vermeerdering van radioactiviteit in die ruimten is, in de tijd dat het N.S. „Savannah” in de vaart is, nog niet voorgekomen.

In de vooravond sprak de scheepsgeneesheer in „De Maas” na een gemeenschappelijke borrel en een eenvoudig diner, over enkele aspecten waarmee men op het schip te maken heeft.

De radiatie waaraan de mensheid wordt blootgesteld valt uiteen in drieën:

1. Natuurlijke radiatie: dat is radiatie die van de aarde zelf uitgaat;
2. Radiatie die afkomstig is uit de wereldruimte: kosmische radiatie;
3. Radiatie afkomstig van de mens zelf.

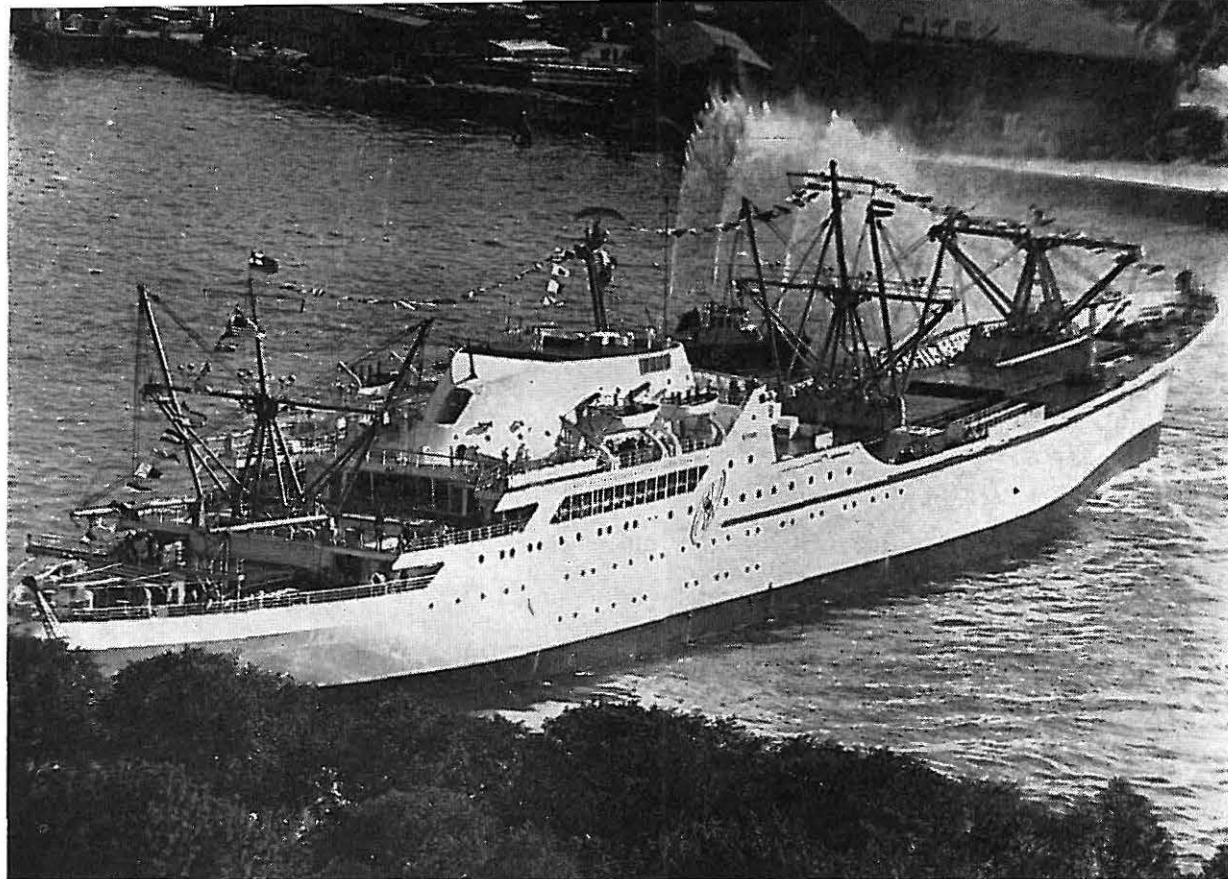
De mens wordt in toenemende mate blootgesteld aan radiatie door de toename van de natuurlijke radiatie t.g.v. atoombom-explosies en andere factoren bijv. blootstelling aan radiatie in de industrie en van diagnostische doeleinden.

De dosis straling wordt meestal aangegeven als de dosis die de huid treft: skin dose. Deze wordt uitgedrukt in röntgen eenheden (r). Een andere eenheid is de hoeveelheid weefsel die door radiatie getroffen wordt: de volume dosis. Deze wordt uitgedrukt in gram r.

Tenslotte is de hoeveelheid straling die men krijgt afhankelijk van het oppervlak van de mens dat getroffen wordt, de grootte en de afstand van de bron, waar de straling van uitgaat.

De radiatie neemt in intensiteit af met het kwadraat van de afstand, waarop de stralingsbron is opgesteld.

De controle op de radiatie op het schip geschiedt op verschillende manieren:



ANP-Foto

1. Controle van de opvarenden. Dit gebeurt door het laten dragen van voor radiatie gevoelige filmbadges.
2. Controle van de verschillende ruimten in het schip door opstelling van Geigertellers, die de radiatie in die ruimten continu registreren.
3. Controle van radiatie van dikke luchtlagen en op lucht-filters.
4. Controle van de radiatie van het water.

Ad 1:

Radiatie aan boord is, getoetst aan de gevoelige filmbadges, zeer klein. Zij geven een indicatie omtrent de totale dosis die de opvarenden aan boord van het schip krijgen.

Ad 2, 3 en 4:

De Geigertellers geven aan dat er aan boord weinig radiatie aanwezig is. De meeste radiatieprodukten die gemeten worden hebben een korte halveringstijd. Het onderzoek van water gebeurt bij elke wisseling van de wacht.

In Rotterdam werd chloride radiatie in het water in de haven gemeten voordat het schip in de haven kwam. Het is goed dat dit onderzoek van de haven van Rotterdam gebeurd is, voordat het N.S. „Savannah” binnenkwam. Anders zou de chloride activiteit zeker geschoven zijn op lekkage van het schip, zoals in Malmö gebeurde, waar de kranten met headlines hierover verschenen.

Ter bescherming van havens die het schip aandoet, wordt het steeds gereed gehouden voor vertrek, waarbij de sleepboten ook klaar liggen. Er worden kosten noch moeilijkheden gespaard om de veiligheid van de omgeving te waarborgen, en te bewijzen dat in de toekomst het toepassen van atoomkracht in de scheepvaart mogelijk is en

verantwoord. Het schip heeft nu 60.000 mijl gevaren zonder ongelukken.

Soms moeten er reparaties verricht worden in de reactorruimte (pompen, lekkende kleppen etc.). Aangezien tijdens het varen in de reactorruimte een temperatuur van $\pm 400^\circ\text{F}$ heerst, mag de atmosfeer in die ruimte niet meer dan 5% zuurstof bevatten. Er wordt in die ruimten dan ook gewerkt met beschermende kleding tegen radiatie en met zuurstofmaskers op. Voordat het machinekamerpersoneel de ruimte binnenkomt, gaat een physics officer de ruimte in met een Geigerteller en markeert alle besmette gedeelten. De temperatuur die bij werkzaamheden in de reactorruimte $\pm 125^\circ\text{F}$ is, maakt dat langer dan 30-45 minuten werken niet mogelijk is. Er treedt bij de werkers een groot vocht- en zoutverlies op. Als zij van hun werk komen, krijgen zij flinke hoeveelheden koele (niet koude) dranken en gebruiken extra zout.

Voordat de werkers weer toegelaten worden op het schip wordt de radio-activiteit bij hen bepaald om besmetting van de rest van het schip te voorkomen.

Lekwater in de machinekamer bevat bijna uitsluitend radio-actieve elementen met korte halveringstijd. Tijdens de vaart wordt in volle zee dit lekwater gespuid.

Economische aspecten

Het zal de eerste 15-20 jaar niet mogelijk zijn een nucleair schip economisch te laten varen, behalve dan misschien als ijsbreker. Men is echter al bezig met projecten voor de bouw van reactoren, die veel minder wegen, maar hetzelfde vermogen bezitten.



Van links naar rechts: 1e Ladingklerk, Storekeeper, Bootsmann, Gezagvoerder, Nr. 1 Fireman, Chief Steward.

Joss Flag

De ouderen onder ons kennen deze vlag nog wel van onze voor-oorlogse China dienst met de motorschepen *Cremmer* en *Van Heutz*. Iedere reis een 2.000 dekpassegiers van Hong Kong naar de Oost. Beide schepen met de Joss vlag vrolijk wapperend aan de voorra als „Guiding Angel”. Na de oorlog werd deze vlag niet veel meer gezien. Een dezer dagen werd de gezagvoerder van ons m.s. „STRAAT LOMBOK” verrast met de Joss flag, hem aangeboden door de Chinese bemanning.

Op de vertrekdag uit Fremantle naar Singapore dd. 19 februari jl. vond de officiële overhandiging plaats door de onderofficieren, waarna de vlag in bijzijn van de gehele crew werd voorgehesen.

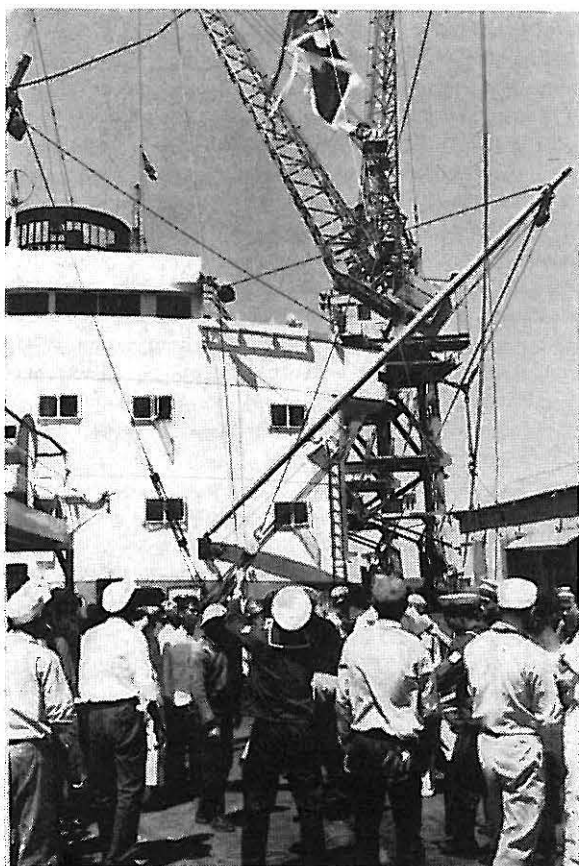
Reporters, persfotografen en T.V. gaven blijk van hun belangstelling voor iets dat zij nog nimmer hadden gezien, evenmin van hadden gehoord.

De grote karakters in het midden: Bon Voyage.

De staande karakters aan het lijk: Aan Gezagv. D. Minnema.

De karakters onder: Van gehele Chinese crew „Straat Lombok”.

De vlag wordt voorgehesen.



Beste foto van de maand



Bedrijvigheid a/b
m.s. „Straat Frazer“

Opname: 4e Stuurman
L. J. B. Lagendijk

Scheepsposities

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust“	Freetown	± 14-3-65
m.s. „Congokust“	Freetown	± 28-3-65
m.s. „Zuiderkerk“	Kaapstad	± 14-3-65
m.s. „Sloterkerk“	Beira	± 27-3-65
s.s. „Munttoren“	Rio de Janeiro	± 24-2-65
s.s. „Westertoren“	Calcutta	± 5-3-65

H.V.M.

m.s. „Hollands Diep“	Eta. China	20-3-65
m.s. „Hollands Duin“	Etd. Nagoya	1-3-65
m.s. „Hollands Dreef“	Etd. Singapore	3-3-65

PROMOTIES:

K.P.M.

Per 1 januari 1965 werden de navolgende ladingklerken bevorderd:

Tot Ladingmeester: de ladingklerken 1e klas J. A. Ron-
donuwu, A. R. Tumengkol, E. P. Kastanja en M. G. Laurens.
Tot Ladingklerk 1e klas: de ladingklerken 2e klas W. Oppier
en D. G. Runtukahu.

N.T.P.M.

A. J. Faken tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1- 1-65
J. Huisman tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1- 1-65
Y. Sijtema tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 21- 9-64
J. P. J. de Koster tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 11-11-64

Van harte gelukgewenst.

MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.

H. Veldkamp (dd. Gezagv.) ex m.s. „Siberoet”
naar m.s. „Straat Lombok” (1e Strm.) 22-1-65
A. Bikker ex TTV/S'pore naar m.s. „Siberoet”
(dd. Gezagv.) 22-1-65

Tj. Van der Molen ex m.s. „Van Riebeeck” met RV 25-1-65
J. J. Maaskant (1e Strm.) m.s. „Van Riebeeck”
(dd. Gezagv.) 25-1-65
J. J. Maaskant (dd. Gezagv.) m.s. „Van Riebeeck”
(1e Strm.) 6-2-65

J. Ch. Beynon ex RV naar m.s. „Van Riebeeck” 6-2-65
H. N. L. Hoomans ex m.s. „Straat Frazer” met RV 2-2-65
J. A. van den Broek Humphrey ex RV naar
m.s. „Straat Frazer” 2-2-65

H. L. van Dam ex RV naar m.s. „Waiwerang” 15-2-65
H. Buth ex m.s. „Waiwerang” met RV 15-2-65
L. J. Willems ex m.s. „Schouten” met RV 15-2-65

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

J. C. S. v. Bijsterveld ex RV naar m.s. „Roggeveen” 22-1-65
J. C. van Dinteren ex m.s. „Roggeveen”
naar H.V.M. (detachering) 22-1-65
D. Snip ex RV naar m.s. „Van Spilbergen” 27-1-65
B. Claasz Coockson ex m.s. „Van Spilbergen”
met R.V. 27-1-65
J. R. Holman ex RV naar m.s. „Waingapoe” 3-2-65
W. Sandburg (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Waingapoe”
met RV 3-2-65
G. Doesburg (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Schouten”
met RV 15-2-65

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

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

22-1-65 4e Wtk. P. B. G. M. Wesseling uit Sydney RV/SV
25-1-65 1e Strm. G. E. Kaersenhout uit Antwerpen RV
(detach. NTPM)
3-2-65 4e Strm. C. O. Hindriks uit Singapore RV
7-2-65 2e Wtk. W. Sandburg uit Hong Kong RV/SV

N.T.P.M.

28-1-65 5e Wtk. J. Snip ex m.s. „Sloterkerk” ZV
4-2-65 3e Strm. F. Kuiper ex s.s. „Munttoren”
(Puerto la Cruz) SV

Een prettig verlof toegewenst.

NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.

- 19-1-65 3e Wtk. G. M. van Kuyk (Sydney)
m.s. „Van Linschoten”
21-1-65 Hwtk. J. W. Verwey (Hong Kong)
m.s. „Waiwerang” (surveyor)
23-1-65 1e Strm. F. G. van Amersfoorth (Auckland)
m.s. „Van der Hagen”
24-1-65 3e Wtk. H. H. Smulders (Hong Kong)
surveyor Waiboot
7-2-65 3e Wtk. C. A. N. Boers (Hong Kong) m.s. „Waikelo”
9-2-65 3e Wtk. A. J. Koomans (Bangkok) m.s. „Silindoeng”

Goede wacht en behouden vaart.

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.

- 1-2-65 2e Wtk. W. G. Jacobs m.s. „Sloterkerk”
27-1-65 5e Wtk. B. de Graaf m.s. „Sloterkerk”
2-2-65 3e Stm. M. v. d. Woude, m.s. „Zuiderkerk”
2-2-65 4e Stm. A. B. Crooy (Puerto la Cruz)
s.s. „Munttoren”
2-2-65 4e Wtk. E. Grootveld (Puerto la Cruz)
s.s. „Munttoren”
2-2-65 4e Wtk. M. v. d. Steen, m.s. „Zuiderkerk”
2-2-65 5e Wtk. Y. Sijtema m.s. „Zuiderkerk”
2-2-65 Ass.-Wtk. M. Meulenberg m.s. „Zuiderkerk”
14-2-65 2e Stm. D. C. L. v. Amson (Hamburg)
m.s. „Zuiderkerk”

Goede wacht en behouden vaart.

GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

K.P.M.

- | | |
|-------------------------|--------------|
| 3e Strm. P. F. Bijl | 18-1-65 S II |
| 5e Wtk. P. G. H. Uges | 18-1-65 A |
| 5e Wtk. H. D. Kwaytaal | 2-2-65 A |
| 5e Wtk. J. G. Hoopman | 2-2-65 A |
| 5e Wtk. H. W. Potgieter | 4-2-65 A |
| 5e Wtk. Tj. Veenstra | 8-2-65 A |
| 5e Wtk. E. Tindal | 8-2-65 A |
| 5e Wtk. L. L. A. Flem | 9-2-65 A |

N.T.P.M.

- | | |
|----------------------------|---------------|
| 5e Wtk. Y. Sijtema | 21- 9-64 VD |
| 5e Wtk. J. P. J. de Koster | 11-11-64 AS |
| 3e Stm. M. v. d. Woude | 17- 1-65 S II |
| 4e Wtk. E. Grootveld | 29- 1-65 A |

Onze gelukwensen met het behaalde succes.

NIEUWE K.P.M.-MERTJES

Weesp 8-1-65: Nynke Baukje, dochter van Employé A'dam-
kantoor P. Hoekstra en Mevrouw G. G. Hoekstra-Bijl.
Groningen 25-1-65: Richard Jan Reint, zoon van 2e Stuur-
man H. Stoltenkamp en Mevrouw J. D. Stoltenkamp-
Brons.

Welkom in de familie.

Jubilea



Cheah Thye Hin
H.K.I. Singapore
25 years
22nd April 1965

The editors herewith offer their congratulations to the celebrator.



m.s. „Camphuys“



m.s. „Silindoeng“



m.s. „Waibalong“

Familie groeten

Donderdag 11 februari j.l. had een opname van familiegroeten plaats, bestemd voor de mss. „Camphuys“, „Silindoeng“ en „Waibalong“. De „nieuwelingen“ onder de familieleden waren bij Teddy Scholten en Guus Weitzel in goede handen, die ze direct op hun gemak stelden.

Heel wat nieuwtjes van thuis werden op de band vastgelegd, terwijl het orkest „De windmolens“ o.l.v. Johnny Holshuijsen met zang van de Spelbrekers voor een muzikale omlijsting van het nieuws zorgden.

Onder de „Camphuys familieleden“ hadden wij echter nog een musicus — een broer van 2e stuurman Van Loon — die een trompetsolo („Non ho l'eta“) ten beste gaf, hetwelk hem na afloop een hartelijk applaus van ons allen bezorgde.

De ontvangst aan boord was helaas niet goed, want uit een telegram aan de Wereldomroep lezen wij:

„Teleurstelling groot daar uitzending nabij Aden totaal onverstaanbaar. Groeten van ons allen. Gezagvoerder Camphuys.“

Het bandje werd met de grootste spoed naar Durban verzonden.

Gelukkig had het m.s. „Silindoeng“, varende van Hong Kong naar Bangkok een gunstiger resultaat; het telegram luidde als volgt:

„Groeten uitstekend ontvangen.“

Tenslotte het m.s. „Waibalong“, reeds een oude bekende onder de groetenschepen, seinde de Wereldomroep in dichtvorm:

„Op weg naar Bima
hadden we een ontvangst die was prima
onder het genot van een goed voorspeld
glaasje drank
brengen wij U allen onze dank.“

De foto van het m.s. „Waibalong“ verdient extra aandacht, de jongste op de trap was wat je noemt „een vreemde eend in de bijt“. Jaapje de Jong, behorende bij de families van de K.N.S.M. was zoek, nergens te vinden. Hij vond echter de foto's zo mooi, dat hij maar weer op de trap was gaan zitten voor de volgende foto.

Zit er misschien een a.s. KPM-mertje in?