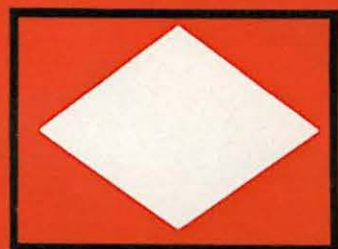


# De uitlaat



**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 - AMSTERDAM

Foto voorpagina  
8 mei 1965, Alblasserdam  
Tewaterlating ms. „Hollands Burcht”  
Foto W. Mager

Z.K.H. de Prins der Nederlanden  
1911 - 29 juni - 1965

Foto Max Koot





## Bedrijfsnieuws

Het m.s. „SCHOUTEN“ loste in vbt 5 van de Indonesia-China Service lading op Java havens en laadde rubber te Tg. Priok en rollan te Kota Baru voor Hong Kong en Whampoa.

De mei afvaart van de Bay of Bengal South China Sea Service werd gegeven door het m.s. „SIBEROET“.

Van Zuid en Oost Kalimantan werden door de m.s.s. „SINABANG“, „SIBIGO“, „SANANA“ en „SABANG“ afvaarten gegeven naar Bangkok, Hong Kong en Whampoa. Het ladingaanbod van dit gebied is toenemend.

Door een overflow van Palembang lading te Bangkok werd het m.s. „MUSI“ in de mei afvaart van de Bangkok-Palembang dienst vervangen door het m.s. „BAKONGAN“.

Het m.s. „LETONG“ maakte een reis van Singapore naar Timor Dilly en terug. Het m.s. „SAMBAS“ werd uit Viet-fracht charter aan ons teruggeleverd, aansluitend maakte dit schip een reis in de Malaysia-Burma dienst.

## Journal

Tot ons genoeg kunnen wij mededelen, dat het Hare Majesteit de Koningin heeft behaagd ter gelegenheid van haar verjaardag op 30 april 1965 te benoemen tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau:

de heer H. N. L. Hoomans, oud Gezagvoerder

en de gouden eremedaille verbonden aan de Orde van Oranje Nassau toe te kennen aan:

de heer A. A. Iliohan, Hoofdemployé van de afdeling Scheepsbouw van het Amsterdam-kantoor.

## Verslag over het jaar 1964

STICHTING SOCIAAL FONDS DER  
N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

De samenstelling van het Bestuur van het fonds bleef, door de herbenoeming van de heer R. Klinkert als bestuurslid door de K.P.M., gedurende het jaar 1964 ongewijzigd.

In 1964 werden in totaal 28 verzoeken om bijstand ontvangen, waarvan 22 rechtstreeks en 6 via derden werden ingediend. Bovendien werd 1 geval door het fonds zelf ahangig gemaakt.

Door het Bestuur werden de volgende besluiten genomen:

in 7 gevallen werden bijdragen ter tegemoetkoming in bijzondere uitgaven toegekend;

in 1 geval werd een tijdelijke toelage wegens ziekte en ouderdom toegekend;

in 4 gevallen werd een renteloze lening verstrekt en

in 1 geval werd een renteloze lening in uitzicht gesteld, doch deze kwam niet tot uitkering.

In een 7-tal gevallen kon het Bestuur geen aanleiding vinden om financiële steun te verlenen, terwijl in 9 gevallen advies werd verstrekt dan wel door het fonds bemiddeling werd verleend.

Voorts werden, op grond van in vorige jaren genomen besluiten, in 1964 nog verschillende uitkeringen gedaan.

## Van de redactie

Na de „oproep“ in het maart-nummer van dit jaar zijn wij echt nog niet bedolven onder kopij en foto's, maar toch is een redelijke toevloed van zeer bruikbaar materiaal binnengekomen. Ook kritiek en suggesties ontbraken daarbij niet. Uit dit alles is in ieder geval gebleken dat er onder ons personeel een groeiende positieve belangstelling voor „de Uitlaat“ bestaat.

Alle inzenders — die reeds persoonlijk van de ontvangst van hun bijdrage in kennis werden gesteld — nogmaals hartelijk dank. Hierop inhakend wordt iedereen die zijn bijdrage heeft ingezonden en misschien tot nu toe tevergeefs op plaatsing heeft gewacht erop gewezen, dat het — gelukkig — niet mogelijk is alle kopij in één nummer te plaatsen. De beschikbare ruimte moet zo nuttig mogelijk worden gevuld, zonder het aanzien van het blad geweld aan te doen. Daarom zal bij elke uitgave weer bekeken moeten worden welk artikel in dat nummer het beste uitkomt wat betreft lengte en inhoud. In verband met de actualiteit werden ook het verslag over de „Van Cloon“ (mei-nummer) en het artikel van de Gezagvoerder van de „France“ over de Hervorming van het Zeevaarkundig onderwijs, met voorrang opgenomen.

Wanhoop dus niet als uw bijdrage nog niet geplaatst is. U heeft zelfs kans dat een later ingezonden verhaal eerder gepubliceerd wordt.

Een aardige en inspirerende reactie mochten wij ontvangen van de in Zuid-Afrika wonende echtgenote van één onzer stuurlieden. Een gedeelte van deze brief volgt hieronder:

„Nadat ik het maart-nummer van „de Uitlaat“ doorgekeken had was mijn reactie: wat een armzalig blaadje „voor zo'n wijde lezerskring. Daarna pas las ik „Oproep“ op blz. 3. Als al die mannen met elkaar niet meer „van dit blad kunnen maken, is het dan geoorloofd dat „de vrouwen meehelpen? Wij varen herhaaldelijk mee, „maken ook veel foto's, en hebben vaak een andere kijk „op havens en landen en ervaringen dan de mannen „voor wie alles zo bekend is.

„Ik zelf fotografeer graag; als ik eens een mooie foto „maak i.v.m. de scheepvaart, mag ik die opsturen, ook „al val ik niet direct onder het begrip „personeel“?

Na een positief antwoord onzerzijds ontvingen wij een 4-tal artikelen en een stapel foto's van deze zeemannen. Kunnen onze zeemannen dit op zich laten zitten?

Wij wachten af.

Wellicht ten overvloede wordt er nog eens op gewezen dat ingezonden foto's desgevraagd en ingezonden negatieven of dia's *altijd* na gebruik worden teruggezonden.

N.B.

U zult overigens hebben gemerkt, dat dit nummer 16 in plaats van de gebruikelijke 12 pagina's bevat.

De reden hiervan is, dat wij in verband met de zomervakanties één nummer voor de maanden juni en juli zullen uitgeven. Het artikel over de Hervorming van het Zeevaarkundig onderwijs, waarmee in het meinummer is begonnen, zou als gevolg daarvan over een te lange periode worden uitgestreken. Dit hebben wij nu ondervangen door de 4 extra pagina's in dit nummer.

Het volgende nummer (nr. 8) kunt u omstreeks begin augustus verwachten.

# Tewaterlating

## M.S. „HOLLANDS BURCHT”

Bij Verolme Scheepswerf N.V. te Alblasterdam vond zaterdag 8 mei jl. de stapelloop plaats van het grootste ooit in opdracht van de K.P.M. gebouwde schip, het m.s. „Hollands Burcht” ( $\pm$  24.500 ton DW). Mevrouw E. P. W. Pronk van Hoogeveen-Schouten, echtgenote van onze directeur D. J. Pronk van Hoogeveen, was uitgenodigd de doopplechtigheid te verrichten.

In aanwezigheid van een groot aantal genodigden, waaronder vele gepensioneerden van onze Maatschappij, hield de doopster op de haar eigen, charmante wijze de „Hollands Burcht” ten doop, waarna onder het geloei van de sirenes, de dopeling vlot en met gratie haar element tegemoet gleed. In het betrekkelijk nauwe water van de „Noord” werd zij door sleepboten en verankerde kabels dusdanig opgevangen, dat zij direct na het loskomen van de helling in goede positie kwam te liggen, een spectaculaire prestatie van de voor deze tewaterlating verantwoordelijke personen.

Met deze geslaagde stapelloop complimenteren wij niet alleen mevrouw Pronk van Hoogeveen, maar is tevens een gelukwens voor de directie van onze Maatschappij en ook voor de Directie van de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V., voor welke maatschappij de „Hollands Burcht” straks zal gaan varen, zeker op haar plaats.

Bij de nadien gehouden bijeenkomst werd als eerste door de heer C. Verolme het woord gevoerd. Hij sprak zijn waardering uit voor de prettige samenwerking met de gehele staf van de K.P.M. en zeide overtuigd te zijn dat dit nieuwe schip ten volle aan de gestelde verwachtingen zal voldoen. De naamgeefster van het m.s. „Hollands Burcht” werd door hem een blijvend aandenken aan dit gebeuren aangeboden.

Onze directeur, Jhr. S. G. van Weede, vermeldde in zijn toespraak dat het m.s. „Hollands Burcht” het 4e schip is dat bij de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij N.V. in beheer en exploitatie zal komen. Ingericht voor velerlei stortladingen, is het toch wel specifiek voor graanvervoer bestemd. De heer Van Weede betreurde het dat door verlate staalleveranties de oplevering circa 1 maand moest worden uitgesteld, maar hij verwacht dat deze thans uiterlijk 31 augustus a.s. zal plaatsvinden.

In haar toespraak zei mevrouw Pronk van Hoogeveen dat zij het een voorrecht heeft gevonden een steentje te hebben mogen bijdragen aan het specifieke mannenwerk van de bouw van een schip. Zij wenste de Gezagvoerder en officieren die straks op de „Hollands Burcht” zullen worden geplaatst, een goede en prettige vaart.



Mevrouw Pronk van Hoogeveen en de heer Verolme na de geslaagde doopplechtigheid

foto's van Fotopersbureau Behrens en Consenheim



# Varen is fijner dan u denkt

Enige dagen na het beëindigen van reis 49 van het m.s. Roggeveen viel het oog der officieren op een beknopt, doch zeer gedetailleerd reisrapport, afkomstig van de Machinedienst.

Na een aangename siësta passeerde men wederom het mededelingenbord en zag men dat goed???

Inderdaad! Een tweede rapport was met de goede bedoelingen van de Chef van het Radio-station ter algemene notitie opgehangen.

Kennelijk voelden meerdere personen zich nu geroepen om van hun specialiteiten iets openbaar te maken, hetgeen tot het onderstaande geleid heeft.

## Gegevens over het reisje van het m.s. „Roggeveen” reis 49

aantal ontvangen telegrammen 320

aantal verzonden telegrammen 103

verzonden punten 9.034

verzonden strepen 8.974

(maar goed, dat er vast overwerk betaald wordt)

gemiddelde stroom in de antenne tijdens werken: ca.  $4\frac{1}{2}$  ampère

gemiddelde stroom in de antenne tijdens niet werken: niks

aantal malen blikseminslag: nil

gemiddelde sleutelslip: 2.4%

AAT heeft gefunctioneerd werkend: Alarm - nil

loos alarm - 8 maal; helemaal niet gewerkt: nil

verbruikt: 40 ltr. gedestilleerd water merk „aqua”

Voor aandrijving sleutel werd gebruikt  $\frac{3}{4}$  ton Heineken's „high grade”.

Van een officier belast met navigatie en algemene dienst-zaken was het volgende te vernemen.

## Reisje 49 van het m.s. Roggeveen

reisje 49 werd aangevangen te Sydney d.d. 5-1-1965 ten 00.00 uur

beëindigd te Beira d.d. 1-3-1965 ten 24.00 uur

aantal afgelegde mijlen: 9.035 met een gemiddelde vaart van 12.28 'uur

Waterverbruik: 827 ton d.i. 14.8 ton per etmaal  
(wie baadt zich zoveel?)

Verdampt: 417 ton (grotendeels transpiratie der w.t.k.'s)

Lading vervoerd: 4051.5 ton

(en dan nog zeggen dat het slecht gaat)

aantal azimuthen genomen: 82 (een toename van 12%)

Aantal fouten hierbij gemaakt:  $\frac{1}{2}\%$  (afname van  $\frac{3}{8}\%$ )

Plichtsbesef: toegenomen!

Verstreckte medailles wegens betoonde moed en trouw: gene

Drankgebruik: aan het begin van de reis afwisselend, doch na verlost te zijn van de hoge bunkerprijzen (Australië) werd zeer economisch gedraaid.

Plaatsbepaling: Zo vaak gedaan totdat men geen zon meer van een ster kon onderscheiden.

Dat in reisje 50 op de ingeslagen weg mag worden voortgegaan!

Van de Meteorologische medewerker kwam het volgende verslag.

*'t Was me het weertje wel!*

De weergoden hebben een duidelijke clementie met het m.s. „Roggeveen” gehad gedurende de gehele reis.

Van de 79.680 minuten kon men genieten van 39.653 minuten zonneschijn, zodat 's nachts behoorlijk gekrimpeerd werd i.v.m. verbrande ruggen. Gedurende 1.104 minuten werd neerslag ondervonden, over het algemeen motregen, doch soms liep het even uit de hand en was men blootgesteld aan donder en bliksem gepaard gaande met zware regen en bierbuien.

Mist, heigheid en stekeblindheid heeft zich niet voorgedaan, zodat men met trots kan zeggen: „we hebben constant de nullen gebruikt”. Zeegang en deining hebben zich uitermate koest gehouden.

In de „Australian Bight” werd een gemiddelde golfhoogte van  $1\frac{1}{4}$  mtr. ondervonden, zodat de zwakkere magen aan boord zich soms even moesten opluchten door over de railing te gaan hangen.

Na het passeren van de 30 graden zuiderbreedte kwam ook aan dit euvel een einde. Vader Neptunus hield zijn driftbui voor zich en de golfjes kwamen niet hoger dan  $\frac{3}{4}$  mtr.

De procents gewijze voorstelling der bewolking kan als volgt genomen worden:

cumulus: 68%; altocumulus:  $11\frac{1}{2}\%$ ; cumulonimbus: 9%; stratus:  $6\frac{1}{2}\%$ ; cirrus: 3%; puinhoop bewolking: 2%.

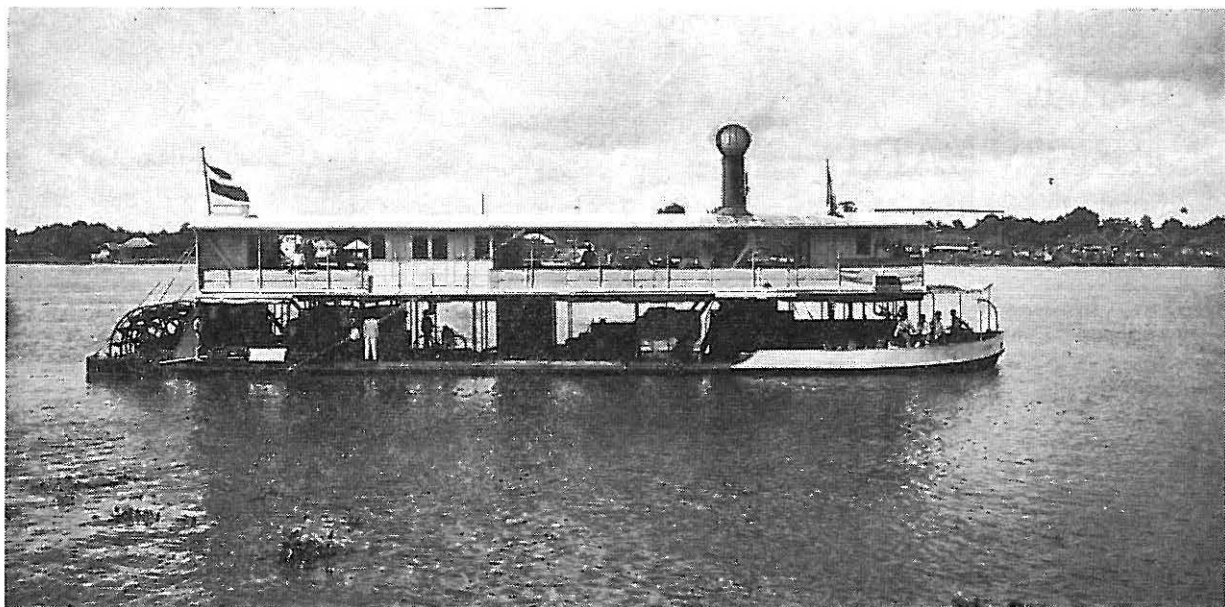
De wind deed erg z'n best om uit de hoek te waaien zoals van hem verwacht wordt volgens de K.N.M.I.-atlassen, doch af en toe helaas liet hij het maar waaien van kan-nieschele waar vandaan.

De windkracht komt gemiddeld op 8.69 mijl/uur. Hierbij kan nog vermeld worden dat een correctie voor het „viengebruik” is toegepast. Het zicht kan, op de bekende uitzonderingen na die de regel bevestigen, (dit in verband te zien met het altijd in ruime mate aan boord aanwezige Heineken's bier) genomen worden op 26.57 zeemijlen.

Barometer en barograaf konden niet verzaken hun luchtdrukken te verzwijgen, daar daags de ge-inchte stand van heer Gezagvoerders fijngevoelige instrument, met de onze, zo getrouwe duizend-en-meer millibaren vergeleken werd. Uit het bovenstaande kan dus samengevat worden dat er behoorlijk gemazzeld is en laa'n me dus hope datteme het sellufde kenne krijge op reis 50, zodatteme nog lang kenne dobbere.

Gezagvoerder en Etat-Major  
m.s. „Roggeveen”





# Hekwielerers

In 1931 had de Paketvaart 141 schepen en 6 hekwielerers.

Deze zogenaamde hekwielerers die omstreeks 100 BRT groot waren, hadden hutten voor 8 à 12 salonpassagiers en konden bovendien ook nog een aanzienlijk aantal dekpassagiers vervoeren (100 à 150).

Zij voeren op de grote rivieren bovenstrooms van de hoofdplaatsen Bandjermasin, Djambi, Samarinda, Palembang en Labuan Bilik.

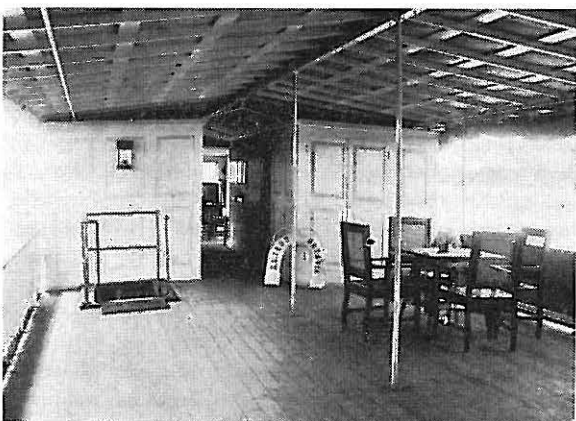
Destijds bevoer de hekwielerstomer Negara — 100 BRT — 12 salonpassagiers, 103 dekpassagiers bijv. met thuishaven Bandjermasin, de Barito en Negara rivieren in een 14-daagse dienst, waarbij tot Poeroek Tjahoe d.i. 315' bovenstrooms van Bandjermasin, in het binnenland werd gekomen.

De motorhekwieler Beroemoen — 106 BRT — 8 salonpassagiers, 152 dekpassagiers voer wekelijks van Labuan Bilik, de Beroemoenrivier op tot Kota Pinang (85').

Op de Batang Hari (Djambirivier) en zijrivieren daarvan werd vanuit Djambi ( $\pm$  91' van zee) een wekelijkse dienst met een hekwieler onderhouden tot Moeara Tebo (158' bovenstrooms van Djambi), met een hekwieler tot Saroe-langan, 160' van Djambi, en met een motorlichter via Ma. Tebo naar Telok Kajoe Poetih, 236' bovenstrooms van Djambi.

Tenslotte waren er nog hekwielerdiensten op de Koetei-rivier waarbij vanuit Samarinda (35' van zee) tot 220' bovenstrooms werd gevaren: op de Musi en Lematangri-vieren, vanuit Palembang (56' van zee) tot Ma. Enim, 159' bovenstrooms en Ma. Klingi, 187' bovenstrooms van Palembang en op de Musi en Rawasrivier tot Ma. Roepit 200' bovenstrooms van Palembang.

Dit was een zeer interessant deel van ons veelzijdig bedrijf, waardoor de verbinding met over land vrijwel onbereikbare gebieden ver in het binnenland van Sumatra en Borneo gelegen, werd onderhouden.



# ONTWIKKELING VAN DE SCHEEPVAART

*Vervolg van de beschouwing van de  
heer J. Ropars*

De vraag kan gesteld worden of de toekomstige officieren, nadat zij op school een volledig aangepaste theoretische opleiding, die verder gaat dan de huidige opleiding, hebben ontvangen, vervolgens voldoende praktijk kunnen opdoen om een goede navigatie van deze schepen en hun onderhoud op zee, twee taken welke op het ogenblik aan twee onderscheiden en gespecialiseerde diensten toevallen, te verzekeren? Het bevestigende antwoord vloeit voort uit de navolgende overwegingen:

De officieren van mijn generatie (geboren vóór 1914) hebben bij de grote rederijen het commando verkregen op een leeftijd, welke tussen de 40 en 45 jaar ligt, de hoofdwerktuigkundigen iets vroeger.

De volgende generatie (geboren na 1919) heeft gezagvoerders van 33 of 34 jaar gezien, hoofdwerktuigkundigen die nog iets jonger waren; deze snellere bevordering was te danken aan twee omstandigheden: het hiaat van 5 jaren, veroorzaakt door de eerste wereldoorlog en het huidige groter aantal schepen. Indien men van genoemde generaties de jongsten neemt, constateert men dat de gemiddelde leeftijd voor behaling van de hoogste rang, in elke dienst, 7 à 8 jaar lager ligt voor de officieren, die geboren werden na 1919. Deze „jonge kerels” (hiermede is niets denigrerends bedoeld, integendeel) leiden de schepen, welke hen zijn toevertrouwd, op even goede wijze als de ouderen. Wanneer men deze zeven of acht jaar vergelijkt met het tiental jaren (soms minder) praktische vaartijd bij de koopvaardij, die de officieren van de generatie na 1919 hebben volbracht om de hoogste rang in hun dienst te bereiken, dan is het geoorloofd om met stelligheid te verklaren dat de officieren met een opleiding voor het „completeet” diploma voldoende praktijk zullen kunnen opdoen om op dezelfde leeftijd als hun voorgangers (geboren vóór 1914) de hoogste functie te bekleden: d.i. de bevelvoering, na ongeveer dezelfde tijd in beide diensten te hebben gediend.

Hoe het ook zij, met de huidige organisatie (twee gespecialiseerde diensten) of onder de regeling van een completeet diploma, het aantal jaren dat benodigd is om de hoogste rang te bereiken zal nagenoeg hetzelfde blijven, omdat het aantal rangen dat moet worden doorlopen hetzelfde blijft (4 à 5).

Dit aantal jaren zal trouwens voldoende zijn, om de officieren de tijd te geven praktijk op zee en praktische kennis van de schepen op te doen. Inderdaad, zoals ik eerder reeds heb gesteld, zullen de officieren, zodra de onderbreking 1914-1919 zal ophouden een rol te spelen (pensionering van de officieren, geboren vóór 1914), de hoogste functie niet vóór hun 40ste jaar (voor de jongsten) bereiken. Dat zal hen bijna 20 jaar praktische ervaring geven, meer dan voldoende tijd om ruime praktische kennis van alle schepen in al hun aspecten op te doen. De „praktische” opleiding zou op de huidige schepen als volgt kunnen worden opgezet:

voor de jonge officieren: elke dag één dekwacht en één machinekamerwacht;

voor de dienstcheefs: alternatieve perioden van een jaar in elk der diensten.

Voor de geautomatiseerde schepen, welke volledig van de brug af worden bediend, zal het probleem eenvoudiger zijn. In alle gevallen zal de werkzaamheid van een officier moeten worden beoefend om beurten in de ene en de andere dienst.

Hoe de kandidaat-officieren zullen moeten worden aangevallen, en hoe de opleiding, welke hen gegeven moet worden, zal zijn, zal ik thans trachten uiteen te zetten.

## *Werving*

De werving stelt tegelijkertijd het vraagstuk van het peil van de kennis welke vereist is voor het toelatingsexamen tot de zeevaartschool voor de koopvaardij en het aantal leerlingen dat kan worden toegelaten. Wat de kennis betreft moet men zich houden aan die welke heden ten dage in de praktijk geëist wordt: het baccalauréat (= eind H.B.S. of Gymnasium), elementaire wiskunde of technische wiskunde. Maar de leeftijdsgrens zal nogal laag moeten zijn: 19 jaar. Het is nodig, dat de officieren hun carrière zo jong mogelijk aanvangen. Een vaststellen van de minimum leeftijd heeft bovendien het voordeel, dat de minder intelligente en minder ijverige kandidaten van te voren zijn uitgeschakeld.

Gezien het voortdurend toenemend aantal jongelieden dat de middelbare schoolopleiding voltooit, moet het zonder al te veel moeilijkheden mogelijk zijn de 100 of 120 kandidaten eind-Math. elem. of Math. Technique van maxi-



maal 19 jaar oud en met grote belangstelling voor een carrière bij de koopvaardij en die tevens de benodigde geschiktheid bezitten, te vinden. Deze geschiktheid betreft zowel de fysiek als het moreel. De fysieke geschiktheid — het gaat vooral om de gezichtsscherpte in dit geval — veront- rust de werktuigkundigen waarvan enige de toelating tot de cursus „veelzijdigheid” geweigerd zagen op grond van on- voldoende gezichtsscherpte of andere ooggebreken. Dit vormt een delicaat probleem voor de officieren, die reeds aan hun carrière bezig zijn, maar voor de nieuwe kandida- ten behoeft dit, na een strenge keuring, geen probleem te vormen.

De vereiste morele eisen hebben in het bijzonder betrek- king op de geschiktheid tot commandovoering. Hoe een- voudig zij overigens is vast te stellen, tot nu toe is nimmer met deze geschiktheid rekening gehouden, noch bij de toe- lating tot de zeevaartscholen, noch bij de verlening van de diploma's, hoewel een officier zodra hij zijn loopbaan aanvangt toch tot het leidinggeven aan manschappen ge- roepen is.

Wat het aantal toe te laten kandidaten betreft, ik heb hier- boven de cijfers 100 à 120 man naar voren gebracht, in aanmerking genomen hebbend het aantal plaatsen dat in 1964 beschikbaar kwam:

75 voor de dekdienst

75 voor de machinedienst

Aangezien er slechts één enkele dienst zal zijn, moet het aantal leerlingen lager zijn dan het huidige totaal aantal leerlingen van beide diensten. In feite zal het juiste aan- tal beschikbare plaatsen moeten worden vastgesteld aan de hand van:

1. de behoefte van de vloot, waarvan de ontwikkeling op grond van de plannen van de reders, zowel wat het aantal eenheden als de tonnage betreft, kan worden voorzien;
2. de behoefte aan loodsen. Deze wordt steeds groter want het verkeer in onze havens neemt geregeld toe, hoewel het tonnage van onze Franse vloot — helaas — gelijk blijft (misschien omdat deze vloot niet snel ge- noeg hervormd kan worden). Het is eenvoudig om een juist idee te krijgen van de recente behoefte door de loodsen van de grote havens, voor het overgrote deel

kapiteins grote vaart, te tellen: dus bijv. Seine, Marseil- le, Le Havre, Duinkerken, Loire, Bordeaux;

3. het verloop, vooral in het begin van de dienstbetrek- king. Het verloop is steeds, in welke tijd ook, aanzien- lijk geweest. Het zal ongetwijfeld onder het hier voor- gestelde regiem nog groter worden, immers, de offi- cieren hebben een wetenschappelijke en technische op- leiding die verder gaat dan in het verleden, hetgeen het, voor wie na enkele jaren het beroep zijn aantrek- kelijkheid heeft verloren, gemakkelijker zal maken aan de wal een goede positie te vinden.

Het toelatingsexamen zal nogal moeilijk en zodanig sa- mengesteld moeten zijn, dat het kandidaat-officieren op- levert waarvan verwacht mag worden dat zij het onder- wijs dat hen zal worden gegeven zullen kunnen volgen; de schoolopleiding zal, wat het eerste gedeelte van de opleiding betreft, niet langer dan 3 jaar mogen duren.

Aan het eind van deze drie jaren zal het leerlingen-ver- lies niet groter mogen zijn dan dat, hetwelk men consta- teert op scholen waarvoor een gelijkwaardig toelatings- examen moet worden gedaan en waarvan de opleidings- duur evenlang is. Doublering van een cursusjaar zal, be- halve in bijzondere gevallen, niet mogen plaatsvinden, ter- wijl slechts een klein aantal afvallers bij het eindexamen mag worden verwacht.

#### EEN ENKELE SCHOOL

Vanzelfsprekend zal het onderwijs door een enkele school moeten worden gegeven; die van Le Havre is uitermate geschikt. Eén enkele school zal zich de meest efficiënte benutting van de leraren, die steeds moeilijker te verkrij- gen zijn en op het ogenblik over een groot aantal scholen verspreid zijn, kunnen veroorloven.

De inschakeling van „Havre” is gerechtvaardigd vanwege de navolgende redenen:

1. de school bestaat reeds en is trouwens voor dit doel opgericht;
2. Le Havre is een grote haven;
3. het overgrote deel van de kandidaten is afkomstig het- zij uit het gebied van Parijs, hetzij uit Bretagne. De an- dere streken (zelfs de grote havens zoals Marseille) le- veren heel weinig kandidaten.

Le Havre is ook de dichtstbijzijnde haven voor beide grote wervingsgebieden.

In deze school zou een gedeeltelijk militaire opleiding (voor onderofficieren) aan de leerlingen kunnen worden gegeven, wellicht een training die het mogelijk maakt dat zij, althans gedeeltelijk, ontheffing van militaire dienst krijgen. (De leerlingen van de Amerikaanse federale school van King's Point zijn vrijgesteld van militaire dienst en verlaten deze school met een rang van reserve vloot-officier). Op het ogeblik begint men in Frankrijk te overwegen de militaire dienst niet meer zonder uitzondering voor allen verplicht te stellen, maar een selectie toe te passen. De toekomstige officieren ter koopvaardij zullen in geval van oorlog bijna allen op koopvaardij-schepen dienst doen en aan boord daarvan, evenals in het verleden, tot de meest aan gevaren blootgestelde strijdkrachten behoren. Hun opleiding zal met het oog op hun inzet in tijden van oorlog (hetgeen het doel van alle militaire dienst moet zijn) kunnen worden bewerkstelligd zonder een lange en onnodige dienstdtijd bij de marine.

Ik leg de nadruk op dit punt omdat, zoals ik hierboven gezegd heb, het zeer belangrijk is dat een officier op jonge leeftijd zijn carrière aanvangt en hij aan boord van koopvaardij-schepen onder de beste voorwaarden en op de snelste wijze zijn opleiding voor zijn toekomstige diensten (zowel in vredes- als oorlogstijd) ontvangt.

#### *Opleiding van de toekomstige officier*

Drie schooljaren, twee jaren praktisch varen, een jaar school. Het eerste schooljaar zal, zoals momenteel het geval is, ongeveer 15 oktober aanvangen, en einde juni/begin juli eindigen. Het tweede en derde jaar zullen begin november beginnen om, evenals het eerste, tussen 30 juni en 10 juli te eindigen.

Na afloop van het 1e en het 2e schooljaar zal vóór aanvang van het volgende schooljaar een verplichte vaartijd van 2 à 3 maanden moeten worden behaald, (hetgeen de leerling ongeveer een maand zomervakantie laat).

Deze vaartijd zal plaats moeten vinden op speciaal uitgezochte schepen en, zoveel mogelijk, voor elke leerling op verschillende types in de verschillende jaren. Geen dienstdtijd in groepsverband; de leerlingen zouden dan de school-

sfeer terugvinden, maar dan met een verslachte discipline, terwijl het juist noodzakelijk is dat zij volledig in het leven aan boord worden opgenomen: brugwachter, onderhoud, in de laadruimen, enz.

Twee jaar na het verlaten van de school aan het einde van het 3e schooljaar, zal de jonge officier, die reeds in de loop van die 3 schooljaren gedurende 5 of 6 maanden heeft gevaren, zijn cursus begin november weer kunnen hervatten, na dan ruim 24 maanden bij de koopvaardij te hebben gevaren.

#### *Onderricht*

Het is hier niet de plaats om in details aan te geven wat betreffende de exploitatie van schepen in de ruimste zin zal moeten worden onderwezen, maar om slechts algemene gedachten weer te geven.

Het onderricht zal de eerste drie jaren theoretisch zijn en na de lange periode van vaartijd zal in het 4e schooljaar de praktijk van het beheren van schepen dienen te worden onderwezen.

#### *a. Drie eerste jaren.*

Aangezien twee bronnen van aanwerving zijn vastgehouden, t.w. het middelbaar en het technisch onderwijs, zal bij de samenstelling van de lesroosters, zeker voor het eerste jaar, rekening moeten worden gehouden met deze twee categorieën leerlingen. In het bijzonder zal moeten worden voorzien in een cursus technisch tekenen voor de leerlingen van de middelbare school, een cursus waarvan de anderen dus zullen worden vrijgesteld.

Het toelatingsexamen zal, evenals in het verleden, de nadruk moeten leggen op wiskunde en lichamelijke oefening. Maar ook zal meer dan op het ogenblik het geval is, aandacht moeten worden besteed aan de kennis van de Engelse taal. Op dit gebied mogelijk bestaande ontoereikende kennis kan worden weggewerkt middels extra lessen in het 1e jaar.

De jonge dekdienstofficieren van tegenwoordig spreken over het algemeen beter Engels dan de ouderen (zij komen allen van de eindklas van het middelbaar onderwijs, hetgeen vroeger niet het geval was), maar deze vooruitgang is onvoldoende: meer en meer worden Franse schepen in het internationale verkeer ingeschakeld nu het bevoorrecht-

te verkeer met de voormalige koloniën belangrijk is afgenomen. Een goede kennis van het Engels, de internationale taal bij de zeevaart, is meer en meer onmisbaar gebleken voor hen die in een leidinggevende functie aan boord van koopvaardisschepen werkzaam zijn.

De wiskundige kennis, welke bij het toelatingsexamen vereist wordt, zal voldoende moeten zijn opdat de leerlingen het wetenschappelijk onderwijs dat hen op de school zal worden gegeven, kunnen volgen. Er zal niet meer wiskunde worden onderwezen dan nodig is om verschillende leer vakken te kunnen verduidelijken, zoals elektriciteit, elektro-techniek, thermodynamiek, mechanica enz.

Het onderwijs dat gedurende deze drie jaren wordt gegeven zal, hoewel het theoretisch is, nauw verband moeten houden met de werkelijkheid: navigatie zoals deze op het ogenblik in de praktijk wordt uitgevoerd en voor de toekomst is vastgelegd, bestudering van alle navigatie-instrumenten, scheepswerktuigen (hijsapparaten, gangspil, lie-ren, besturingsapparaten enz.), de belangrijkste motoren, vriesinstallaties, elektrische systemen met gelijk- en wisselstroom. De apparaten, motoren en diverse installaties welke worden bestudeerd zullen die van thans in gebruik of in aanbouw dan wel in studie zijnde schepen zijn. Dit lijkt een waarheid als een koe. Het is ondertussen goed om dit te benadrukken, want — het moet helaas gezegd worden — tot nog toe laat het onderwijs op onze scholen slechts met zeer veel moeite het verleden los.

Heel wat dingen moeten nog bij het huidig onderwijs worden herzien. Het is mogelijk om veel te bekorten zonder daarbij aan de algemene opleiding voor officieren op enige wijze afbreuk te doen. Dit zal nodig zijn om de nodige tijd te winnen voor nieuwe leervakken, waarvan de opvoedende waarde minstens gelijk is aan die van diverse materies, welke hun belangrijkheid hebben zien verminderen.

Het belang van het verminderen van de tijd, gewijd aan het onderricht in het berekenen van kompasafwijkingen, kaarteringsproblemen, nautische berekeningen, sterrekunde kan een regelrechte aanval tegen het traditionele onderricht lijken. Dit is in het geheel niet zo. Het traditionele onderricht was volmaakt aangepast aan datgene wat er voor de oorlog van werd verwacht: nl. niet alleen de toekomstige officieren de benodigde kennis bij te brengen om de schepen, welke hun zouden worden toevertrouwd, te leiden en besturen, maar ook een zekere wetenschappelijke ontwikkeling te geven dat voor die tijd meer dan voldoende was.

Maar de huidige schepen zijn zeer verschillend van die van vóór 1939 en die welke men op het ogenblik bouwt zullen het nóg meer zijn.

Het onderricht van vroeger is niet meer geschikt. Veel heeft betrekking op verhoudingen en toestanden van voor de oorlog. Het is nu zaak om de belangrijkheid, die nog aan de eerder door mij genoemde vakken wordt toegekend, te verminderen.

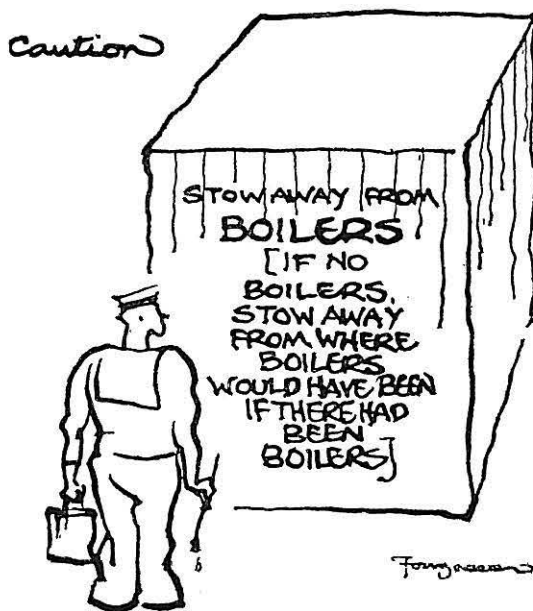
Ik heb mij beperkt tot de kritiek op het traditionele onderwijs aan stuurlieden. Om aan de opleiding voor het complete diploma te worden aangepast, zal echter ook het onderricht aan de scheepswerktuigkundigen, hoewel dit in een minder ver verleden wortelt, gemoderniseerd moeten worden.

## Ons oog viel op ...

Hoewel in „de Uitlaat” geen reclame kan worden gemaakt, werd ons uit het vaargebied een advertentie toegezonden welke ons door zijn originaliteit boeide en welke wij hierbij, met weglating van namen, reproduceren.

— we have been shipowners  
for over a century: we have a fast  
modern fleet of cargo liners serving  
SOUTHERN + EAST AFRICA

AND  
MOREOVER .....



WE CARE FOR  
YOUR CARGO

Zijn er onder onze officieren geen tekenaars?  
Wij houden ons aanbevolen.

Redactie

b. laatste schooljaar.

Ondernomen na 24 maanden vaartijd. Tijdens dit schooljaar zal het onderricht aan de toekomstige officieren vrijwel uitsluitend gewijd moeten zijn aan de bedrijfsvoering op schepen van verschillende categorieën: tankers, bulk-carriers, verschillende soorten vrachtschepen, bananenschepen.

(vervolg op pag. 12)



pen enz., een onderricht bestemd om hen voor te bereiden op de functie van dienstchef, en — uiteindelijk — op de commando-voering. Opdat zij profijt zullen hebben van dit onderricht, zullen de officieren een goede kennis moeten dragen van de zee en de schepen, en reeds ervaren officieren van de wacht moeten zijn; maar de vaartijd moet niet te lang duren, want men mag niet onnodig de leeftijd, waarop de officier zijn laatste examen moet doen, verschuiven. (Men zal zich kunnen herinneren dat vroeger 24 maanden vaartijd als 1e stuurman vereist waren voor de kandidaten voor het C.L.C. examen).

In elk geval zal de uitreiking van het diploma, dat recht geeft op een gezagvoerderschap, niet mogen plaatsvinden voordat de officier 5 jaren vaartijd (of 4 jaren bij de koopvaardij, zoals in Engeland) heeft volgemaakt.

*Opneming van het radio-certificaat in het volledig diploma*  
Ik heb reeds eerder gezegd, dat het volledig diploma de versmelting van de drie diploma's: C.L.C., 1e-werktuigkundige en radio-officier 1e klas moet worden. Principiële tegenstanders van elke wijziging in de huidige stand van zaken, hebben beweerd, dat de poging tot „veelzijdigheid” welke in de jaren '30 ondernomen is en bestond uit het opleiden van officieren, welke zowel stuurlieden als radio-officiërs zouden zijn, mislukt is. Maar daar is niets van waar. In die tijd werden door sommige rederijen slechts officieren aangeworven die naast hun nautisch diploma ook over het diploma radio-telegrafist beschikten.

De meeste van deze officieren waren dekdienst-officiërs, die vervolgens het diploma radio-telegrafist 2e-klasse hadden behaald. Maar ik heb ook radio-officiërs gekend, die als marinedienstplichtige de examens voor stuurman hadden afgelegd: eerst als stuurman grote vaart en vervolgens als gezagvoerder ter koopvaardij en tenslotte als gezagvoerder voor de grote vaart. Ik werd bijvoorbeeld door een van hen in de functie van radio-officier vervangen bij het verlaten van de rederijen om in dienst te treden bij de Compagnie général transatlantique. Er bestaat dan ook geen enkel overwegend bezwaar tegen het onderbrengen van de opleiding tot scheepsradiotelegrafist bij het onderricht dat tot toekomstig volledig diploma leidt, en dit temeer, omdat de elektriciteit en de elektronica, basis van het onderwijs aan radio-officiërs, dagelijks aan belangrijkheid wint bij het onderricht dat tot de beide andere diploma's leidt.

#### *Kleine diploma's*

Het wemelt er van op het ogenblik. Oorspronkelijk beoogden zij hun houders in de gelegenheid te stellen de hoogste rang in elk der diensten te bereiken aan boord van kleinere eenheden, t.w. kustvaarders voor wat betreft de diploma's van de dekdienst en schepen met kleinere motoren voor wat betreft de diploma's van de machinedienst. De kustvaart in Frankrijk is echter praktisch verdwenen. De vloot van morgen zal bestaan uit snelle schepen van grote tonnage, die slechts een klein aantal mensen met klein diploma in dienst zullen hebben, nl. als assistenten van de officieren met het volledig diploma.

Het is van belang om plaatsen open te houden voor oude leden van het onderofficiërs-bestand, d.w.z. voor de mensen welke een nog nader vast te stellen vaartijd aan boord

van koopvaardij-schepen hebben volgemaakt, hetzij als dekdienst, hetzij als machinekamerpersoneel.

Het is de enige manier om een „sociale” promotie bij de koopvaardij mogelijk te maken, een promotie die lange tijd niet meer dan een leeg woord is geweest: ik heb onderofficiërs van de wacht opgeleid, gerecruteerd uit de roergangers en matrozen, die in 3 of 4 jaar in het algemeen tot volle tevredenheid van hun kapiteins hun arbeid verrichtten. Heel weinigen hebben een school kunnen volgen om hun diploma onderofficier van de wacht te behalen toen dit werd ingesteld omdat de andere kandidaten — ex loodsassistenten, — waarvan sommigen eind HBS hadden, hen een hinderpaal in de weg legden.

De diploma's zijn gespecialiseerd: brug en machinekamer, zoals in het verleden.

De instelling van een volledig diploma zal tot een ingrijpende wijziging in de huidige samenstelling van de officiersbezetting leiden naarmate de vloot zelf zich wijzigt. Zij zal een zekere vermindering van het aantal officieren meebrengen; deze vermindering is trouwens in mijn ogen een van de oogmerken van de hervorming. Maar de vloot van morgen zal, naar mijn overtuiging, evenveel arbeidsgelegenheid bieden als thans aan de jongelieden die, na het doorlopen van de middelbare of technische school, verlangend zijn bij de koopvaardij carrière te maken. Immers, hoewel heden ten dage de schepen groter en sneller zijn dan die van gisteren, zij zijn ook groter in aantal. De behoefte aan schepen voor de internationale handel, de behoefte van Frankrijk zelf, neemt toe.

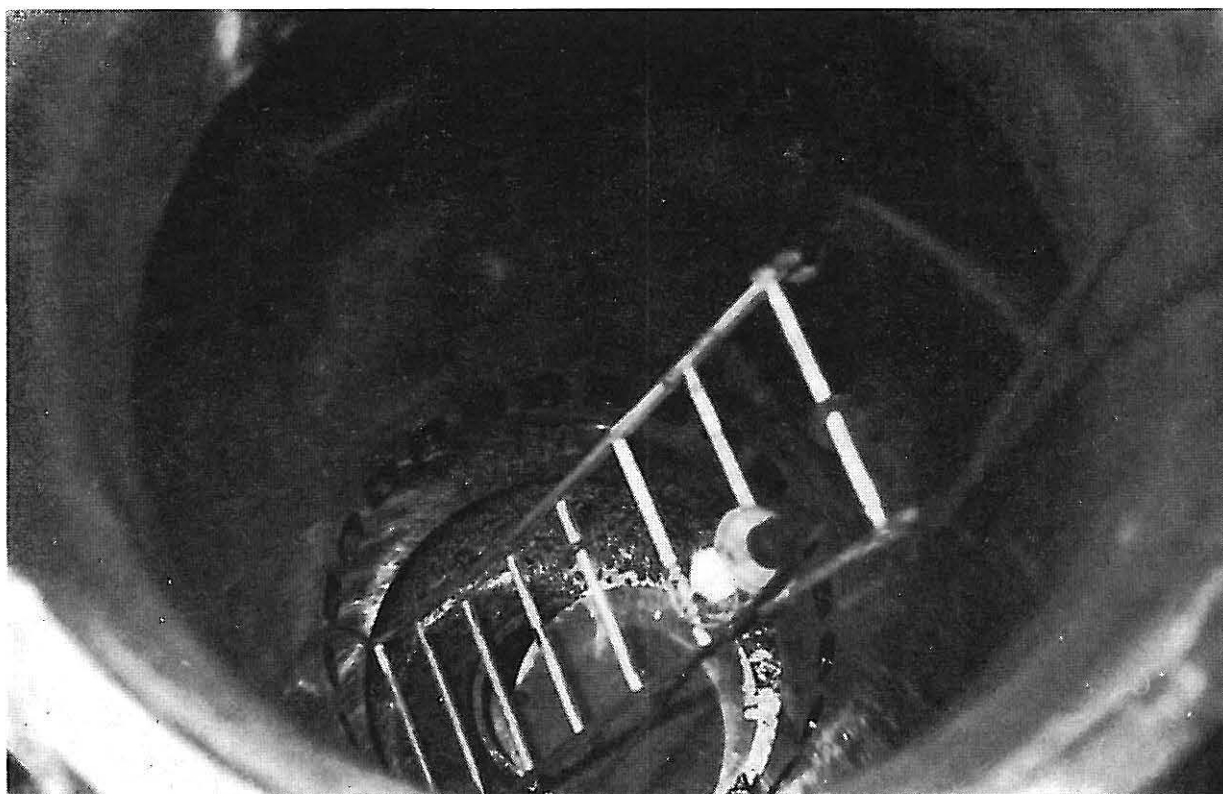
Men mag hopen dat de Franse vloot haar oude aandeel, en zelfs een groter, in het steeds toenemende verkeer in onze havens zal terugkrijgen. Het is zelfs nodig dat dit gebeurt en de regering en de reders moeten de nodige maatregelen daartoe treffen. De snelle modernisatie van de vloot en haar automatisering is daar één van. De opleiding tot een volledig diploma zal in de hoogste rang (dat met een nog te vinden naam zal moeten worden aangeduid indien men volledig met het verleden wil breken, vooral indien men duidelijk het verschil wil aanduiden tussen de nieuwe en de voormalige opleidingen) een officier moeten aanstellen die een meer volledige kennis van zijn schip draagt dan de huidige gezagvoerders, een voordeel dat in mijn ogen op zichzelf al het in het leven roepen van dit diploma rechtvaardigt.

Tijdens zijn loopbaan zal de officier, alvorens de hoogste rang te bereiken, een veel afwisselender arbeid verrichten. Daarom zal deze functie degenen die verlangend zijn om het gebied van hun werkzaamheid steeds meer uit te breiden, en te streven naar steeds grotere verantwoordelijkheden, interesseren.

Het zijn dergelijke mannen, die de koopvaardij morgen nodig zal hebben.

Voor het probleem van de herscholing worden, zoals in vele andere industrieën, de nog jonge officieren gesteld die lang voor het eind van hun loopbaan de huidige vloot zullen zien verdwijnen, en die de enigen zijn van waaruit het mogelijk zal zijn vrij snel de voldoende ervaren officieren te vormen, waaraan binnenkort behoefte zal bestaan voor het vervullen van de meest verantwoordelijke functies aan boord van geautomatiseerde schepen.

De huidige experimenten met „veelzijdigheid” moeten worden vervolgd.



## Beste foto van de maand

Opname M. A. Noort, 5e Werktuigkundige

Foto genomen toen een zuiger van de hoofdmotor m.s. „Straat Frazer” was getrokken.

## Scheepsposities

### N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust”	Freetown	± 17-6-65
m.s. „Congokust”	Nigeria	± 21-6-65
m.s. „Zuiderkerk”	Kaapstad	± 27-6-65
m.s. „Sloterkerk”	Rotterdam	± 23-6-65
s.s. „Munttoren”	Braziliaanse haven	begin juni
s.s. „Westertoren”	P. Bukom	± 6-6-65

### H.V.M.

m.s. „Hollands Diep”	Hirohata	1-6-65
m.s. „Hollands Duin”	Singapore	15-6-65
m.s. „Hollands Dreef”	v/Sihanookville n/Dakar	26-5-65

## PROMOTIES

N.T.P.M.

Technisch Varend Personeel:

L. van Heulen tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1-5-65

J. J. N. Bosschaart tot 4e Werktuigkundige m.i.v. 1-5-65

*Van harte geluk gewenst*

## MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.

H. N. Schepman ex RV naar m.s. „Roggeveen” 28-4-65

D. J. Smit ex m.s. „Roggeveen” met RV 28-4-65

N.T.P.M.

J. P. van Haeflen ex verlof naar m.s. „Congokust” 17-5-65

W. J. Bos ex m.s. „Congokust” met verlof 18-5-65

## MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

J. E. Hartzuiker (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Van Noort”  
naar m.s. „Van Spilbergen” (2e Wtk.) 15-4-65

J. B. Nolthenius (2e Wtk.) ex m.s. „Van Spilbergen”  
naar m.s. „Van Neck” (dd. Hfd.wtk.) 15-4-65

A. J. H. J. Rötter (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Van Neck”  
naar m.s. „Van Noort” (dd. Hfd.wtk.) 15-4-65

H. J. van der Veer (2e Wtk.) ex TTV/S'pore  
naar m.s. „Sanana” (2e Wtk. CMK.) 21-4-65

D. J. Lansink (2e Wtk. CMK.) ex m.s. „Sanana”  
naar m.s. „Sinabang” (dd. Hfd.wtk.) 22-4-65

Th. J. Bronsvort ex m.s. „Sinabang” met RV 22-4-65

J. R. Wolf (2e Wtk.) ex m.s. „Van Cloon” naar  
m.s. „Bakongan” (2e Wtk. CMK.) 23-4-65

H. J. G. Schoolkate (dd. 2e Wtk. CMK.) ex m.s.  
„Bakongan” naar m.s. „Van Cloon” (3e Wtk.) 23-4-65

T. H. van der Staay (2e Wtk.) ex detachering wal/  
S'pore naar m.s. „Sibigo” (dd. Hfd.wtk.) 10-5-65

W. H. van der Poel ex m.s. „Sibigo”  
naar m.s. „Van Riebeeck” 10-5-65

G. Buyze ex m.s. „Van Riebeeck” met RV 10-5-65

L. J. Feuerberg (2e Wtk.) m.s. „Keerkring”  
(dd. Hfd.wtk.) 15-5-65

I. van den Berg ex m.s. „Keerkring”  
naar m.s. „Van Heemskerck” 15-5-65

X G. Veenstra (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Van  
Heemskerck” naar m.s. „Van Noort” (dd. Hfd.wtk.) 15-5-65

A. J. H. J. Rötter (dd. Hfd.wtk.)  
ex m.s. „Van Noort” met RV 15-5-65

N.T.P.M.

H. van der Lugt ex s.s. „Westertoren” (Bangkok)  
met verlof 26-4-65

A. A. Egas ex m.s. „Congokust”  
met Ouderdomspensioen 14-5-65  
*Alle herplaatsen: goede vaart.*

*Alle verlofgangers: een prettig verlof.*

## MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

12-4-65 5e Wtk. A. L. Roelse uit Kaapstad RV

18-4-65 2e Stm. C. van Kesteren uit Mombasa RV/SV

20-4-65 3e Stm. R. van der Wel uit Port Harcourt RV

23-4-65 1e Stm. H. Samson uit Hong Kong RV

23-4-65 2e Wtk. Th. G. Pondaag uit Tokyo RV/SV

30-4-65 2e Stm. F. Monteiro uit Hong Kong RV

6-5-65 3e Wtk. J. Dusselaar uit Adelaide RV

N.T.P.M.

27-4-65 4e Stm. J. F. Jongbloed ex s.s. „Munttoren”  
(Curaçao)

4-5-65 5e Wtk. H. C. v. d. Bos ex s.s. „Munttoren”  
(Curaçao)

6-5-65 2e Wtk. W. G. Jacobs ex m.s. „Sloterkerk”  
(Mombasa) ZV

15-5-65 1e Stm. H. Besanger ex m.s. „Congokust”

*Een prettig verlof toegewenst.*



---

## NA VERLOF VERTROKKEN

---

K.P.M.

- 21-4-65 3e Strm. G. Verkroost (Mombasa) m.s. „Houtman”  
22-4-65 4e Strm. D. P. Bleyerveld (Aden) m.s. „Camphuys”  
25-4-65 5e Wtk. J. Wesselius (Tokyo) m.s. „Str. Franklin”  
30-4-65 de heer T. Koelink (Singapore)  
4-5-65 4e Wtk. P. C. Meulman (Adelaide)  
m.s. „Van Spilbergen”  
4-5-65 5e Wtk. T. C. Bergenhenegouwen (Sydney)  
m.s. „Straat Madura”  
7-5-65 mevr. M. Bensen + kind (Penang)  
10-5-65 5e Wtk. A. A. A. Schulze (Hong Kong)  
m.s. „Waikelo”  
11-5-65 2e Strm. H. W. Pietersz (Hong Kong) m.s. „Siaoe”  
11-5-65 3e Wtk. A. Nijland (Brisbane)  
m.s. „Van Linschoten”  
13-5-65 3e Wtk. A. Klomp (Hong Kong) m.s. „Keerkring”  
14-5-65 Gezagt. P. Starckenburg (Singapore) m.s. „Sibigo”

*Goede wacht en behouden vaart.*

---

## NA VERLOF GEPLAATST

---

N.T.P.M.

- 23-4-65 4e Stm. D. Koper (nieuw aangenomen)  
s.s. „Munttoren” (Curaçao)  
23-4-65 4e Wtk. J. J. N. Bosschaart s.s. „Munttoren”  
(Curaçao)  
23-4-65 5e Wtk. J. L. Menninga s.s. „Munttoren” (Curaçao)  
3-5-65 2e Stm. L. C. van Kooten m.s. „Senegalkust”  
11-5-65 4e Wtk. N. W. Dikstaal m.s. „Sloterkerk” (Genua)  
12-5-65 4e Stm. W. E. H. Th. Böck m.s. „Senegalkust”  
13-5-65 1e Stm. R. Edsen (KPM) m.s. „Congokust”

*K.P.M.-er tijdelijk bij N.T.P.M. gedetacheerd*

3e Stuurman J. P. Orij m.s. „Sloterkerk” (Genua) 11-5-65

*Goede wacht en behouden vaart.*

---

## GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

---

K.P.M.

3e Wtk. A. Klomp 14-4-65 B

*Onze gelukwensen met het behaalde succes.*

---

## HUWELIJKEN

---

3e Werktuigkundige P. M. Bos en Mej. M. Wensveen, ddo.  
3-5-65 te Den Haag.

N.T.P.M.

3e Stm. F. Kuiper en Mej. H. Kuilman ddo. 18-5-65 te Noord-  
Scharwoude.

*Proficiat en „behouden vaart”.*

---

## NIEUWE K.P.M.-MERTJES

---

Singapore, 15-4-65: Elizabeth Anna Maria, dochter van 2e  
Werktuigkundige H. J. van der Veer en Mevrouw J. M. van  
der Veer-Nieuwenhuizen.

Terneuzen, 25-4-65: Robert Jan, zoon van Hoofdwerktuig-  
kundige G. Buyze en Mevrouw N. Buyze-van Hoorn.

Leeuwarden, 26-4-65: Shireen Frances Suzan, dochter van 3e  
Werktuigkundige C. A. N. Boers en Mevrouw P. F. M.  
Broers-Monkley.

NIEUW N.T.P.M.-MERTJE

Westkapelle, 24-4-65: Cornelis Adriaan, zoon van 3e Wtk.  
J. van Sluijs en Mevr. J. van Sluijs-Minderhoud.

*Welkom in de „familie”.*

# Familiegroeten



mss. „Sinabang”

Voor twee schepen van de K.P.M. had donderdag 22 april een opname van familiegroeten plaats, nl. de m.s.s. „Sinabang” en „Van Linschoten”.

Het was die dag prachtig weer, zodat wij ons in Hotel „Gooiland” voor een opname van de foto naar buiten waagden.

In de studio van de Wereldroep had zich weer een grote groep verzameld om met hulp van Teddy Scholten en Guus Weitzel een gezellig praatje te houden.

Pasen lag nog pas achter ons en al waren de eieren allemaal opgepeuzeld, de nieuwtjes van dat weekend waren bewaard om aan boord door te geven.

Zoals altijd was er een muzikale groet, ditmaal van het orkest „Confetti” o.l.v. Harry de Groot, terwijl „The Fouryo’s” zorgden voor een paar zangnummertjes.

Over de ontvangst a/b m.s. „Sinabang” seinde kapitein Van de Riet aan de Wereldroep het volgende:

„Programma goed ontvangen binnenliggend Kuching”,

terwijl kapitein Valk a/b m.s. „Van Linschoten” ons o.m. schreef:

„Alle officieren werden door mij op de hoogte gebracht van deze uitzending, doch de verwachtingen waren niet hoog omdat onze Sparks met geen mogelijkheid PCH (Scheveningen Radio) te pakken kon krijgen.

Desniettegenstaande bleek dat, toen wij ter hoogte van Cape Leeuwin waren gekomen, Radio Nederland tamelijk goed doorkwam.

Alle zeilen werden bijgezet, d.w.z. alle radio's, doch toen bleek weldra dat een enkele ontvangst in de hut van de Sparks meer effect zou hebben.

Aldaar werd verzameld en kwamen de gesproken woorden „tamelijk goed” door, al moesten enkele officieren dan ook bijna in de luidspreker kruipen om iets op te vangen”.

en

„Mede namens alle officieren bied ik u wel onze hartelijke dank aan voor deze grote verrassing, welke door allen zeer werd geapprecieerd, in het bijzonder door mij persoonlijk.

Wij zonden direct na afloop een ontvangst telegram naar de Wereldroep en bedankten deze instantie voor deze uitzending.

Aangezien dit de eerste keer was dat ik zo iets meemaakte in mijn loopbaan kan ik u wel verzekeren dat het buitengewone indruk op mij maakte”.

„Van Linschoten”

