

De uitlaat

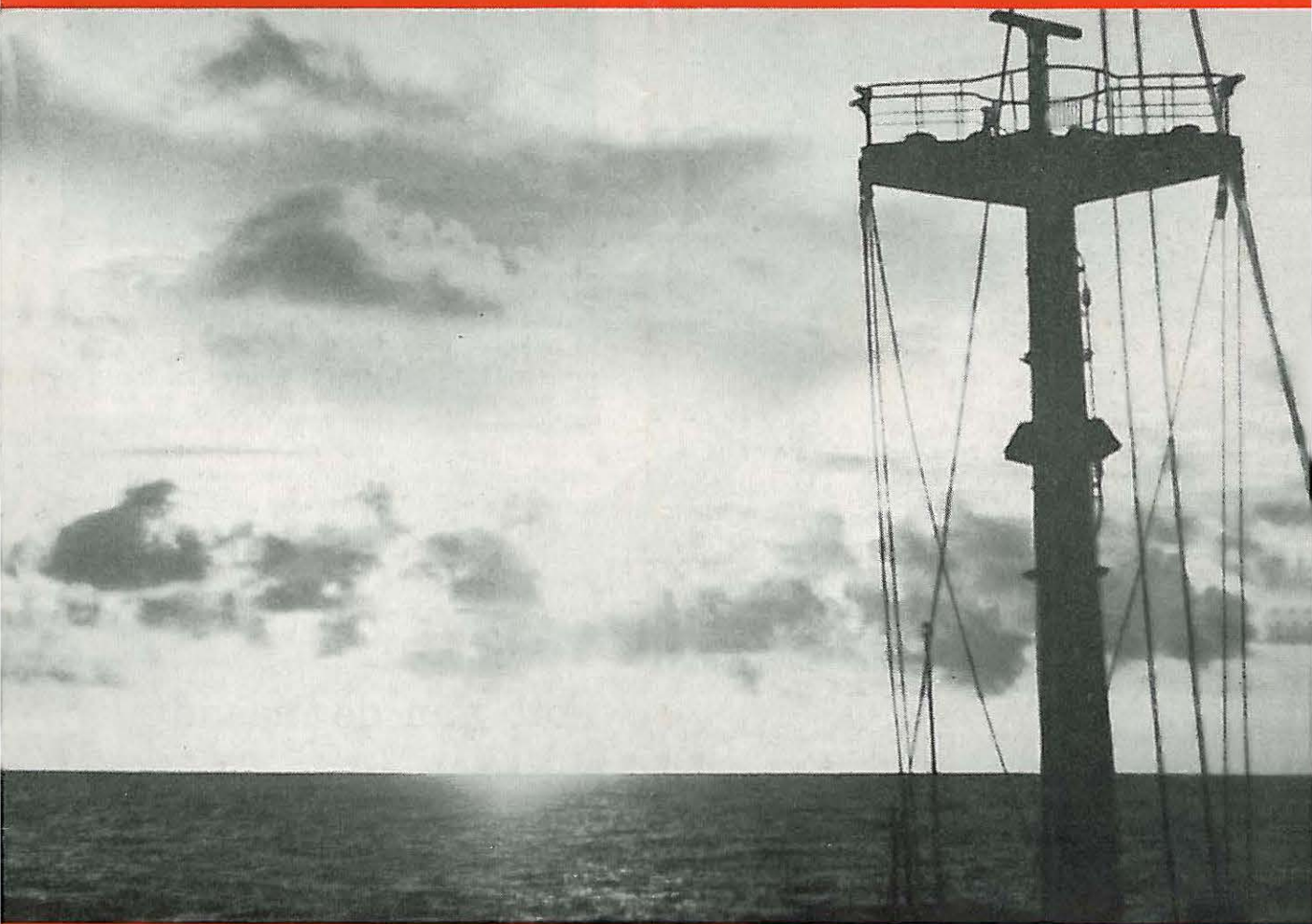


PERSONEELSORGAAN DER

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



Onze Kroonprinses verloofde zich met de heer Claus von Amsberg. Vòòr de bekendmaking door H.M. de Koningin op 28 juni jl., kreeg de fotograaf M. Koot gelegenheid enkele foto's te maken, waarvan hierboven een exemplaar. Het jonge paar wensen wij van harte geluk met het door hen genomen besluit.

Foto van de maand

Ditmaal op de voorpagina.
Een zonsondergang van Gezagvoerder H. van der Worp,
a/b ms. „Hollands Diep”.

Afscheid van de heer D. J. Pronk van Hoogeveen

Zoals reeds in ons mei-nummer werd aangekondigd, heeft de heer D. J. Pronk van Hoogeveen op 1 juli j.l. afscheid genomen van het personeel van ons concern.

In het Vondelpark Paviljoen kwamen met verlof zijnde Gezagvoerders en Officieren van K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M. en leden van het walpersoneel uit Singapore en Djakarta, alsmede leden van het personeel van de resp. Amsterdamkantoren, velen vergezeld van hun echtgenote, bijeen. Een gezelschap van ongeveer 250 personen wachtte de heer en mevrouw Pronk van Hoogeveen op.

Als eerste richtte onze Directeur, Jhr. S. G. van Weede zich tot de heer en mevrouw Pronk van Hoogeveen.

Na een korte toespraak, waarin hij het enthousiasme voor de Paketvaart en de collegialiteit van de heer Pronk roemde en waarbij met name ook het belangrijke aandeel van mevrouw Pronk in het leven en de werkzaamheden van haar echtgenoot werd gereleveerd, overhandigde de heer Van Weede zijn scheidende collega een standaard met zijden K.P.M.-vlag en inscriptie in verband met het feit, dat de heer Pronk bij zijn afscheid precies 12½ jaar als Directeur aan de K.P.M. verbonden was geweest.

Namens het personeel sprak vervolgens de heer C. H. Poulus onze scheidende Directeur toe.

Hij gaf daarbij een overzicht van de carrière van de heer Pronk bij de K.P.M., die hem in 35 jaar van jongste employé tot oudste Directeur voerde.

Dat de heer Pronk in de harten van allen een warme plaats inneemt, bleek wel uit de geschenken die de heer Poulus hem namens het gehele personeel kon aanbieden: een stereo platenspeler met 2 losse luidsprekers en een stereo taperecorder, alsmede nog een enveloppe met inhoud, bestemd om een kastje voor de grammofoon of platen naar keuze aan te schaffen.

De heer Pronk toonde zich zeer getroffen en bijzonder dankbaar voor deze fraaie geschenken, waardoor hij — zoals hij opmerkte — zijn oude pick-upje wel overboord kan zetten en echt van zijn geliefde muziek kan genieten.



Hij dankte de heren Van Weede en Poulus en alle personeelsleden voor de bijzonder prettige samenwerking, die hij altijd had ondervonden en die hem in staat gesteld had de Paketvaart zo goed mogelijk te dienen.

In een lange rij namen de aanwezigen vervolgens afscheid van de heer en mevrouw Pronk, om daarna tezamen nog een uur bijzonder geanimeerd bijeen te zijn.

De redactie van „de Uitlaat” wenst de heer en mevrouw Pronk van Hoogeveen aan het slot van dit verslag gaarne voor de toekomst het allerbeste toe, en zij spreekt de hoop uit, dat de reis die zij in de loop van dit jaar zullen gaan maken, voor hen beiden een onvergetelijke afsluiting van hun Paketvaart-leven mag zijn.

Aan alle K.P.M.-ers

Bij mijn afscheid van de K.P.M. wil ik mij gaarne voor de laatste maal tot u richten.

In mijn diensttijd is de Paketvaart bij herhaling zwaar op de proef gesteld. De ouderen onder U zullen zich nog maar al te goed de moeilijke dertiger jaren en de zeer zware oorlogsjaren herinneren, welke zo vele bekwame K.P.M.-ers het leven heeft gekost. Ouderen en jongeren zullen met mij met trots terugdenken aan de periode van de wederopbouw na 1945, toen in ongelooflijk korte tijd het bedrijf werd hersteld. Velen liggen de vijftiger jaren, toen zoveel van het geduld en uithoudingsvermogen werd



geëist van allen die de maatschappij toen dienden, nog vers in het geheugen.

Het is mijn vaste overtuiging dat de Paketvaart, die thans bijna 75 jaar bestaat, al deze moeilijke perioden heeft doorstaan dank zij de veerkracht, de moed en de wil om er wat van te maken van allen die de maatschappij op de vloot en aan de wal hebben gediend of nog steeds dienen. Ik ben U allen dankbaar voor de steun en de medewerking die ik van U in de afgelopen 35 jaren heb mogen ontvangen. Ik heb mij bij de Paketvaart altijd gelukkig gevoeld en het gaat mij aan het hart de maatschappij thans te verlaten.

Bij mijn afscheid hebt U mij en mijn vrouw verrast met een prachtig geschenk. Gaarne wil ik langs deze weg een ieder die daartoe heeft bijgedragen, voor dit schitterende cadeau hartelijk bedanken.

Ik moge besluiten met U en de K.P.M. het allerbeste en behouden vaart toe te wensen.

D. J. Pronk van Hoogeveen

Bedrijfsnieuws

Het ms. „Keerkring” lag begin juli in vaarbeurt 7 van de Indonesia - China Service te Tg. Priok voor de lossing van lading uit China-havens en Hong Kong. Het tweede schip op deze dienst, het ms. „Schouten”, vertrok in vaarbeurt 8 van Shanghai rechtstreeks naar Makassar. De juli-afvaart van Calcutta in de Bay of Bengal-South China Sea Service werd gegeven door het m.s. „Siberoet”.

Het m.s. „Sanana” laadde in Bangkok en Zuid Thailand voor Singapore waarna in Bandjermasin een volle lading werd overgenomen voor Hong Kong en Whampoa. Ook de m.s. „Siaoe”, „Sibigo” en „Sabang” namen in Zuid Borneo-havens exportlading over voor Hong Kong en Bangkok.

Het m.s. „Musi” vond emplot op het traject Singapore-Timor Dilly v.v.

Het m.s. „Bakongan” werd voor de vaart verkocht; oplevering aan de nieuwe eigenaren zal omstreeks september plaats vinden.

s.s. „Munttoren”

Na de dokbeurt te Curaçao vertrok het schip van Bajo Grande (Maracaibo meer) met een lading Boscan crude naar Santos en voer sindsdien tussen Braziliaanse kust-havens.

PROMOTIES

K.P.M.

WALPERSONEEL AMSTERDAM PER 1-7-1965

tot Chef van Dienst: de Afdelingschef Ir. G. J. Hogewind

NAUTISCH VAREND PERSONEEL PER 1-7-1965

tot 2e Stuurman: de 3e Stuurlieden:

G. J. G. Mulder, G. N. C. Janssen, W. L. Reyling

tot 3e Stuurman: de 4e Stuurlieden:

J. D. H. Maaskant, S. C. Konijn

TECHNISCH VAREND PERSONEEL PER 1-7-1965

tot Hoofdwerktuigkundige: de 2e Werktuigkundigen:

H. R. Meyjes, H. E. Kattenbroek

tot 2e Werktuigkundige: de 3e Werktuigkundigen:

E. A. J. de Vries, A. Klomp, J. R. Beem, G. Barendregt
G. M. van Kuyk, J. G. F. Beumer

tot 3e Werktuigkundige: de 4e Werktuigkundigen:

R. G. Hazebroek, H. C. Ravensteyn, C. Adriaanse
H. Wirtz, H. de Weerd

N.T.P.M.

Nautisch Varend Personeel:

J. F. Jongbloed tot 3e Stuurman m.i.v. 1-6-65

Technisch Varend Personeel:

H. T. van der Heide tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 14-12-64

P. Slingerland tot 5e Werktuigkundige m.i.v. 15-5-65

Zomerreünie van de vereniging van oud-employés der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij „K.P.M.”

We kunnen wel vaststellen dat de Vereniging van Oud-Employés der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij „K.P.M.” de laatste jaren heel goed bij de veelal wispelturige weergoden staat aangeschreven. Want een zo stralende zomerdag als we die 10e juni 1965 in Ouwehands' Dierenpark mochten beleven, was met het oog op de weersgesteldheid van de vorige dagen, weer een unicum. En het zal de ruim 400 deelnemers aan deze zomerreünie dan ook met des te meer voldoening aan deze dag doen terugdenken.

Zich koesterend in het zonnetje, bespied door enkele Gibbon-aapjes, zat daar weer die grote Paketvaart-familie bijeen op het fraaie terras van dit prachtige dierenpark. En juist deze bosrijke omgeving, waar zoveel dieren verblijven die aan de tropen herinneren, paste volkomen bij de sfeer van deze reünie waar, zoals steeds, zoveel oude herinneringen worden opgehaald.

Voor de aanvang van de koffiemaaltijd sprak de Voorzitter, de heer A. de Best, een welkomstwoord, waarbij hij de penningmeester van de vereniging, de heer L. F. Gude, verontschuldigde in verband met ziekte. Hij kon hieraan gelukkig toevoegen dat de toestand van de heer Gude beterend was.

Voorts sprak hij zijn bijzondere vreugde uit over de aanwezigheid van enkele in het buitenland wonende gepensioneerden, die toevallig in Nederland en op deze dag aanwezig waren.

Hij wenste alle aanwezigen een prettige dag en verklapte dat de zomerreünie 1966 hoogstwaarschijnlijk wel weer een boottocht zal worden.

Nadat de inwendige mens ongetwijfeld tot ieders genoegen en smaak was versterkt en door de Voorzitter een woord van waardering voor het bedienend personeel was uitgesproken, bestond gelegenheid de fraaie tuin en haar uitheemse bewoners te bezichtigen.

Zoals steeds was ook de organisatie van deze reünie op uitstekende wijze geregeld en is, zoals de Voorzitter ook zeide, een woord van lof en bewondering voor de Secretaris der Vereniging, de heer A. J. Komen, volkomen op zijn plaats omdat hij nu reeds 5 jaar achtereens heeft gezien de datum van de zomerreünie dusdanig te „prikken” dat juist die dag met volle teugen van het zonnetje kan worden genoten.

Tot zover het verslag over de reünie. Hieraan zou de redactie nog willen toevoegen dat het opvallend is dat bij vele „jong gepensioneerden” blijkbaar een zekere schroom bestaat zich als lid van „Oud Roest” op te geven. Dit is te betreuren, want na een 25-jarige of langere diensttijd bij de K.P.M. is toch ongetwijfeld een zekere binding ontstaan. Niet alleen een binding met de Maatschappij die men diende, maar vooral ook met collega-officieren. En het is juist deze band die bij elke reünie zo'n belangrijke rol speelt en, het blijkt telkenjare weer, reeds tevoren het welslagen van deze gebeurtenis garandeert.

IDEEËNBUS

In de op 28 april jl. gehouden vergadering van de Commissie Ideeënbus werden vier ideeën behandeld, terwijl ten aanzien van twee ideeën de behandeling werd aangehouden tot de volgende vergadering.

Van de vier behandelde ideeën werd er één beloond met een bedrag van f 50,—, terwijl de Commissie van oordeel was, dat aan twee ideeën een gedachtengang ten grondslag ligt, die een aanmoedigingspremie van f 15,— op zijn plaats doet zijn. Drie van de vier ideeën kwamen dus voor een beloning in aanmerking!

De volgende vier ideeën werden behandeld:

Idee no. 60. Mc Gregor luiken

Voorstel was om de bestaande keggen met veren te vervangen door keggen met gat en splitpen, waardoor in verticale stand uitzakken van de keggen wordt voorkomen. Hoewel dit idee reeds enige jaren geleden door Mc Gregor werd gepubliceerd, en er aan de splitpen-constructie wel bezwaren kleven (bijv. zoekraken) op grond waarvan het voorstel niet bruikbaar wordt geacht, vindt de Commissie het wijzen op deze mogelijkheid wel in aanmerking komen voor een aanmoedigingspremie van f 15,—.

Idee no. 61. Beheer personeeldossiers

Dit voorstel betreft het overbrengen van enig oud archiefmateriaal van het Archief naar de Afdeling Personeelszaken, waardoor het Archief ruimte ter beschikking zal krijgen.

De Commissie was van mening, dat dit niet een „idee” is in de zin van de Ideeënbus, doch een voorstel betreffende een aangelegenheid, welke in het normale overleg tussen beide afdelingen haar oplossing behoort te vinden. Op grond hiervan kon geen beloning worden toegekend.

Idee no. 62. Vervanging sloepslopers laadreddingboten

De inzender stelt voor de 4” sloepslopers op de „Musi” te vervangen door 3½” op grond van geringere maximum bezetting der laadreddingboten. Ten eerste is 3½” manilla goedkoper dan 4”, doch bovendien kan 3½” na vervanging nog gebruikt worden voor slengen, waarvoor 4” te dik is.

Hoewel dit idee slechts de „Musi” betreft — waarop het reeds is ingevoerd! — en de Commissie van oordeel is,

dat dit voorstel ook rechtstreeks door de scheepsleiding in overleg met de Nautische Dienst had kunnen worden verwezenlijkt, meent zij niettemin, dat de inzender een waardevolle suggestie heeft gedaan. Op grond hiervan werd deze inzending beloond met f 50,—.

Idee no. 63. Gage-administratie Singapore Local Officers
Dit voorstel beoogt de gage-administratie van Local Officers en L.V.P. gelijk te maken en derhalve het gageboekje voor de Local Officers af te schaffen.

De Commissie is van oordeel, dat dit voorstel, zonder doorslaggevende argumenten vóór afschaffing van het gageboekje, wel bezwaren met zich brengt, zoals het feit, dat uit het gageboekje, dat de Local Officer altijd bij zich heeft, bij mutaties gemakkelijker een aansluitende afrekening te maken valt dan op basis van een — niet altijd juist ingevulde — notice of transfer. De Commissie kan dit idee, dat naar haar oordeel niet bruikbaar is, niet belonen als idee, doch zij is wel van mening, dat het streven naar bezuiniging, dat aan dit idee ten grondslag ligt, een aanmoedigingspremie van f 15,— op zijn plaats doet zijn.

De Ideeën no's 64 en 65 zijn nog in behandeling en kunnen op de eerstvolgende vergadering der Commissie aan de orde komen.

De Commissie wil niet besluiten zonder allen, die een idee hebben, dat de efficiency van het bedrijf kan verhogen, uit te nodigen dit idee aan de Commissie in te zenden. Het is immers in aller belang, dat de bedrijfsvoering zo economisch en efficiënt mogelijk geschiedt. Ook uw inzending wordt met belangstelling tegemoet gezien!

Ontwikkeling van de scheepvaart

In de vorige onder dit hoofd verschenen artikelen werd kennis gemaakt met de mening van de Franse gezagvoerder, de heer J. Ropars over het in de toekomst amalgeren van de officieren van dek- en machinedienst.

De ook in Nederland levende wens om voor koopvaardij officieren tot één gecombineerd, diploma te komen zal alleen kunnen worden gerealiseerd als alle in de machinekamer manueel verrichte functies automatisch of op afstand worden verricht.

De afstandbediening dient dan te geschieden vanuit een bijv. in de nabijheid van de brug gelegen controlekamer. In deze controlekamer worden automatisch verrichte functies en afwijkingen gesignaleerd, tevens zijn hier alle drukken en temperaturen van de machine-installatie afleesbaar en worden de voornaamste geregistreerd.

Vele drukken en temperaturen worden automatisch geregeld en bewaakt, zodat mocht een storing optreden direct wordt gealarmeerd en er wordt dan vanuit de controlekamer door middel van afstandbediening ingegrepen.

De praktijk is echter dat het thans nog niet zover is, omdat er nog steeds een ontwikkeling gaande is in het toepassen van die materialen en werktuigen die zowel een zeer grote bedrijfszekerheid geven als weinig onderhoud vergen.

Wel kan reeds worden gezegd, dat momenteel veel op dit gebied wordt bereikt en dat de volledig op afstand bestuurde en gecontroleerde machine-installatie binnen afzienbare tijd zal worden verwezenlijkt.

Uit het bovenstaande blijkt wel dat afstandbediening en automatisering een grote rol spelen in de huidige ontwikkeling van de scheepvaart.

De reden dat tot automatisering in het algemeen wordt overgegaan zijn hoofdzakelijk: arbeidsbesparing, meer constante bedrijfscondities door betere regeling en betrouwbaar ingrijpen bij storing.

Naarmate de menselijke arbeid duurder wordt betaald, zullen de hoge kosten van automatisering minder zwaar gaan wegen, hetgeen duidelijk te zien is in de Verenigde Staten waar door de hogere levensstandaard de automatisering in fabrieken in een verder stadium is dan in Europa.

Indien bijregeling van drukken of temperaturen nodig is, zal dit met de hand op bepaalde tijdstippen geschieden, automatisch zal deze regeling doorlopend plaatshebben,

1



hetgeen de bedrijfscondities van het werktuig ten goede komen.

Ieder die wel eens melk heeft gekookt, weet dat niet altijd op het juiste moment door de mensenhand wordt ingegrepen, zodat ook voor het ingrijpen bij storingen de voorkeur voor automatisering begrijpelijk is.

De voor de automatisering noodzakelijke apparaten, die als bij een robot bepaalde handelingen op een door de mens bepaald tijdstip dienen te verrichten, missen door de snelle ontwikkeling nog vaak de zo hoog nodige betrouwbaarheid, die met de tijd wordt verkregen.

De ontwikkeling op dit gebied gaat, mede door de tijdsomstandigheden echter zeer snel en er komen steeds betere apparaten om menselijke handelingen over te nemen.

Het automatiseren neemt toe als het verkeer op de weg en er is geen technisch tijdschrift dat zich zelf respecteert of het schrijft er regelmatig over.

Wat betekent dit magische woord „automatiseren” eigenlijk?

Wij verstaan hieronder dat er zekere handelingen „vanzelf” gebeuren op een manier en op een tijdstip zoals dit van te voren door de belanghebbende persoon is bepaald. Overigens is dit automatiseren niet nieuw, integendeel.

Reeds in de Middeleeuwen gebruikte Leonardo da Vinci de snelheid van verbrandingsgassen om een in de schoorsteen geplaatste schroefventilator te doen draaien, die, via een overbrenging, een braadspit deed wentelen.

De snelheid waarmee het te braden vlees wentelde, werd „vanzelf” hoger als het vuur harder brandde.

Nadat Papin en Newcomin een stoomcilinder met zuiger hadden uitgevonden, was het James Watt die een stoomschuif toepaste waardoor het toe- en afvoeren van de stoom „vanzelf” en op het juiste ogenblik geschiedde.

Bij nog heden in gebruik zijnde stoomheismachines, kan men zien hoe het gaat als de stoomfuncties door een met de hand bediende regelschuif worden verricht.

Ook bedacht James Watt een gewichtsreguleur die „vanzelf” de snelheid van de stoommachine constant hield.

De gewichtsveiligheid op de stoomketel zorgde er „vanzelf” voor, dat de stoomdruk niet hoger werd dan men van te voren had bepaald. Hieruit blijkt wel dat de ont-

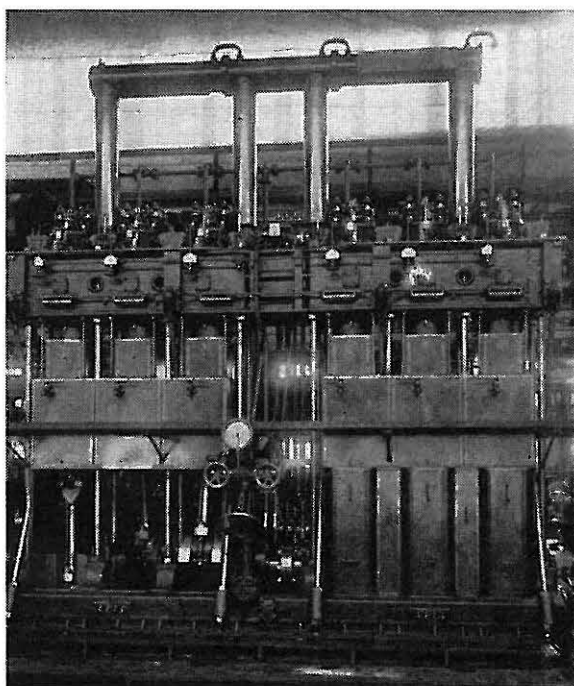
wikkeling van krachtwerktuigen zonder automatisering niet denkbaar was geweest.

Op de rond de dertiger jaren varende stoomschepen, werd een zekere mate van automatisering toegepast die was bedoeld tot betere bedrijfscondities te komen en niet zo zeer voor het verkrijgen van arbeidsbesparing.

Bekende verschijningen waren o.m. de zgn. „ijzeren man”, een door de machine gedreven smeerolieverdelers voor smering van het drijfwerk en het vooral op de K.P.M. vloot toegepaste „underfeed” systeem voor automatisch stoken.

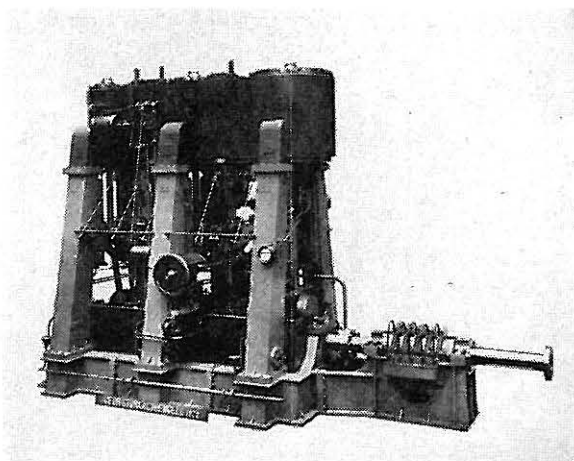
Een grote stap vooruit was het omkassen van het drijfwerk waardoor geforceerde smering de handsmering aanmerkelijk verlichtte.

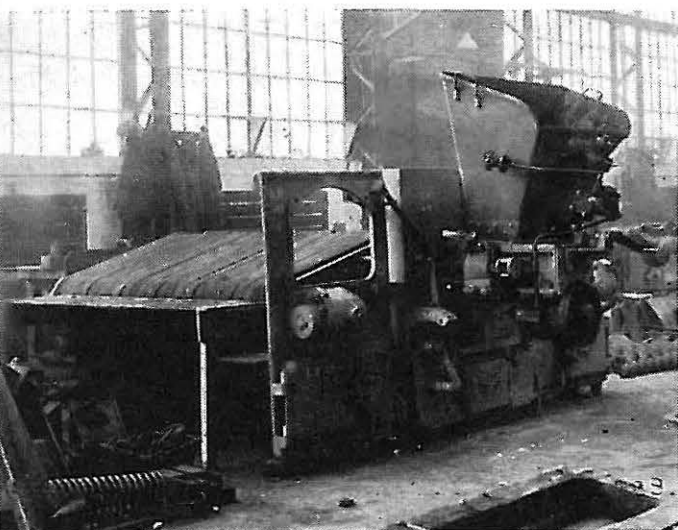
Toen de dieselmotoren met drukverstuiving hun grote vlucht begonnen, bleek dat niet alleen het nuttig effect maar ook de kwetsbaarheid van de installatie toenam. Het was dan ook nodig dat het bedienend personeel snel werd gewaarschuwd indien een werktuig dat buiten zijn



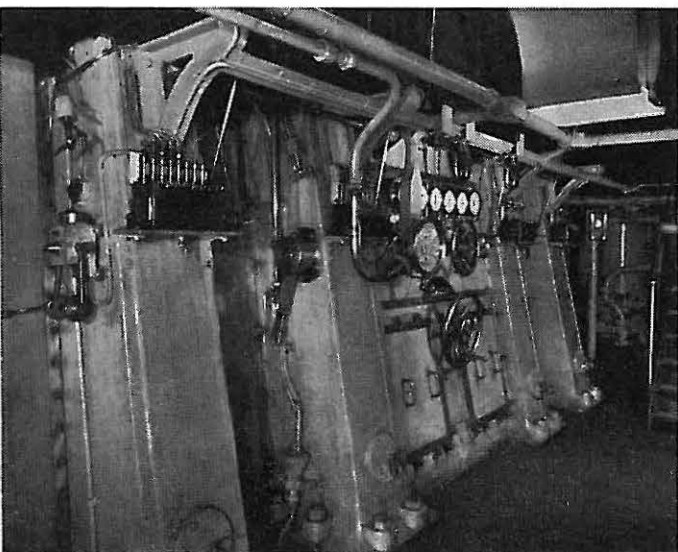
2

3



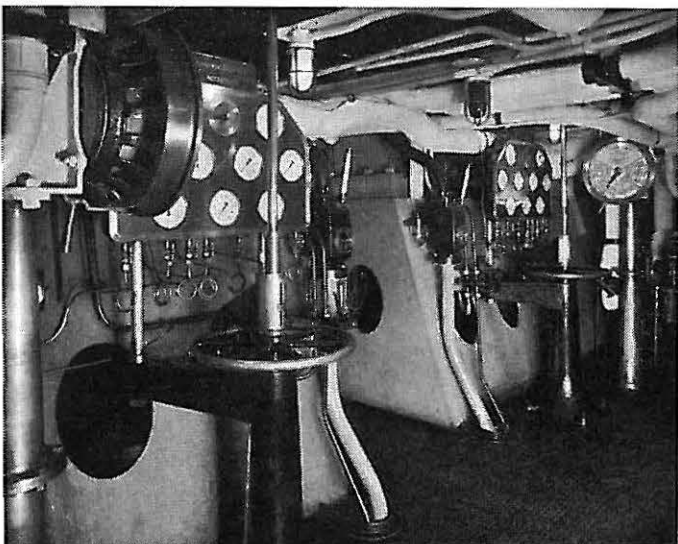


4



5

6



gezichtsveld lag niet goed functioneerde, hetgeen werd gerealiseerd door contact mano- en thermometers, membraamschakelaars etc.

Bij de manoeuvreerstand kwamen steeds meer manometers om vanuit een centraal punt een overzicht van de installatie te hebben.

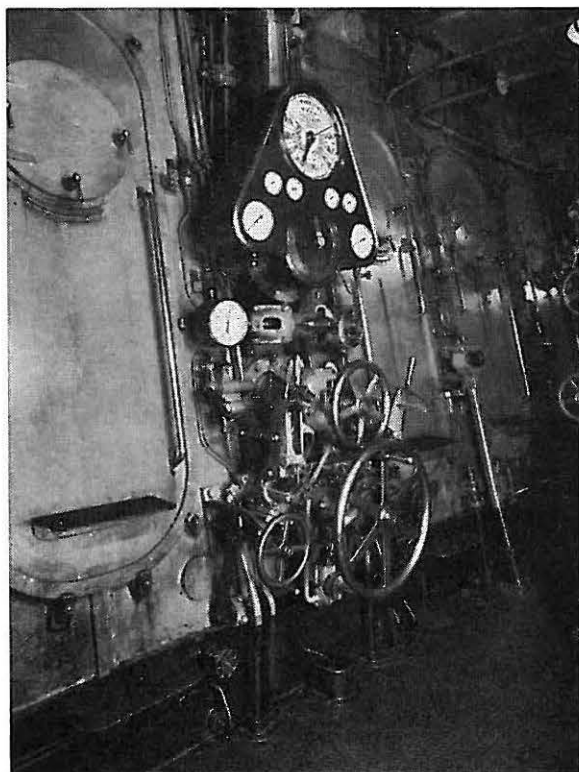
Ook het op afstand bepalen van de vloeistofhoeveelheid in tanks of ketels door pneurometers en afstandpeilglazen, werd rond 1935 reeds veel toegepast.

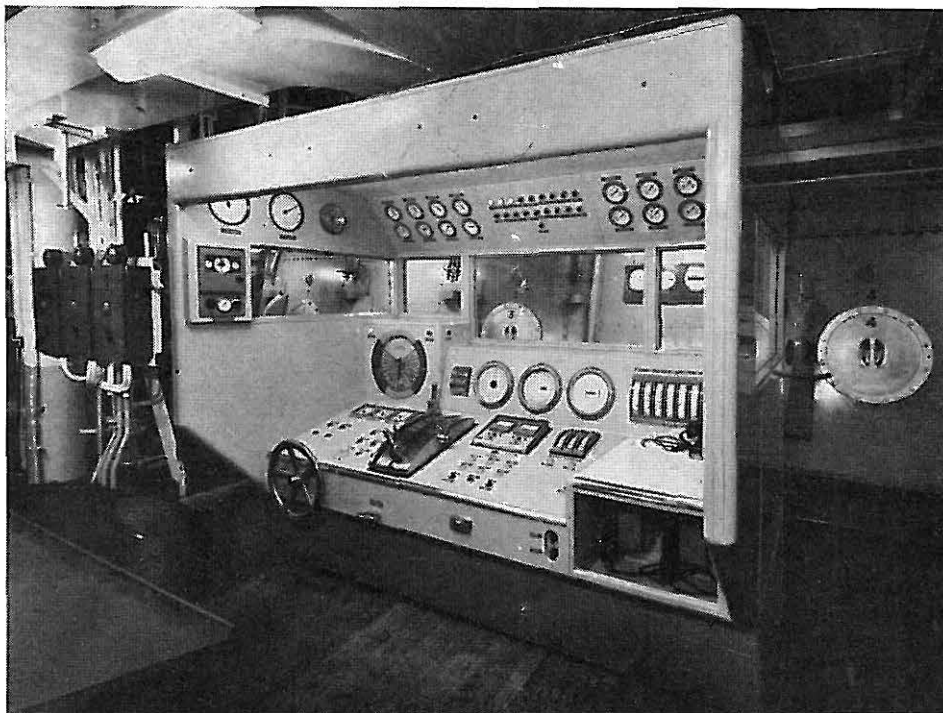
Bij de hoofdmotoren werden door het overhalen van bedieningshandels bepaalde kleppen „op afstand” pneumatisch of hydraulisch geopend of gesloten zonder dat hierbij over „remote control” werd gesproken.

In die tijd kende men geen „data-logging” maar zelf-registrerende thermometers bij vriesinstallaties en zelf-registrerende water- en stoomverbruikmeters waren op onze turbineschepen gemeengoed.

Uit dit alles blijkt dat in de vooroorlogse jaren, zij het op beperkte schaal, automatisering, centralisering, beveiliging, alarmering, afstandbediening en zelfregistratie werden toegepast.

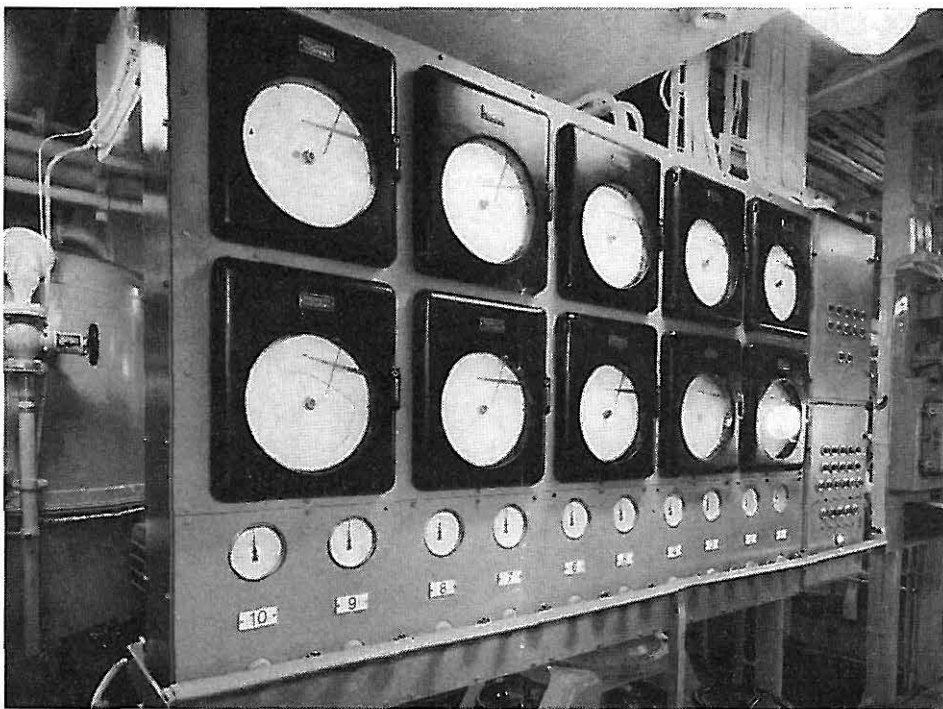
- 1) manoeuvreerstand tempo doeloe;
- 2) manoeuvreerstand van Werkspoor hoofdmotor zoals geïnstalleerd a/b m.s.s. Loudon - Meyer - Siberg 1913/14;
- 3) manoeuvreerstand s.s. „Parigi” 1922;
- 4) automatische stookinrichting omstreeks 1925;
- 5) manoeuvreerstand s.s. „Op ten Noort” 1927;
- 6) manoeuvreerstand t.s.s. „Nieuw Zeeland” 1927;
- 7) manoeuvreerstand m.s. „Van Heutsz” 1926;
- 8) manoeuvreerstand „Straat F”-schepen 1964;
- 9) temperatuur-aflezing, registratie en instelling van de
- 10 lading vrieskamers vindt aan boord van onze „Straat F”-schepen plaats bij de manoeuvreerstand.





8

9



De laatste jaren wordt dit gebied snel uitgebreid, en thans speciaal met het oog op de mogelijkheid om door apparatuur en afstandbedieningen tot een arbeidsbesparing aan boord te komen. Goed werkende thermokoppels en magneetkleppen maken het automatisch regelen van temperaturen mogelijk; met membraan- en vlotterschakelaars, waarbij zowel in- als uitschakeldruk kunnen worden ingesteld, worden automatisch pompen bediend. Op vele van onze

schepen worden deze apparaten toegepast voor het automatisch regelen van temperaturen in vries- en koelkamers, de druk in drinkwatersanitaire en brandstofsysteem, waterpeil in stoomketels en warmwaterbak, temperatuur en viscositeit van zware brandstof, temperatuur koelwater hulpmotoren en ... vult u zelf maar aan.

Ook op de commandobrug wordt de apparatuur steeds meer afgestemd op automatisering en zelfregistratie. We

noemen hier: automatische luchtfluit, automatische stuurinrichting, koersschrijver, echolood, bilgepeilverklidders, zelfregistrerende telegraaf en automatische rookmelder. Op onze laatste schepen van het type „Straat F” is in de machinekamer naast verdere automatisering vooral de centralisering en afstandbediening aanmerkelijk uitgebreid. Op hoogte van de machinekamervloer bevindt zich een manoeuvreercabine waarin de hoofdmotor wordt bediend en van waar men de temperatuur van de lading-vries- en koelkamers kan controleren en afstellen.

Panelen met manometers, thermometers, kilowatt-meters, verklikkerlampen etc. geven vanuit deze geluiddempende cabine een goed overzicht van de gehele machine-installatie. Ook aan de vormgeving wordt tegenwoordig veel aandacht geschonken.

Ook op reeds jaren in de vaart zijnde schepen is het mogelijk bepaalde werkzaamheden in de machinekamer automatisch te doen uitvoeren waarna, in overleg met de Scheepvaart Inspectie, het aantal in de machinekamer op wacht zijnde mensen kan worden verminderd en ook de totale personeelsbezetting kan worden verlaagd. Overdag blijft dan een gelijk aantal mensen beschikbaar voor onderhoudswerkzaamheden.

Aan boord m.s. „SENEGALKUST” en m.s. „CONGO-KUST” worden sinds kort de volgende werkzaamheden van het machinekamerhulpbedrijf automatisch uitgevoerd: Smering hulpmotoren; regeling koelwatertemperatuur; stookinrichting hulpketel en het op peil houden van diesel-oliedagtank via fijnfilter, koelwaterbuffertank en hulpketel. Talrijke beveiligingen zorgen ervoor dat als zich een storing in het hulpbedrijf voordoet dit via een alarm-installatie bij de manoeuvreerstand en in het verblijf van de werktuigkundigen wordt kenbaar gemaakt.

Door deze maatregelen is het mogelijk geworden dat, indien het schip 's nachts binnen ligt, zich normaal niemand in de machinekamer bevindt.

Ook de hoofdmotor en M.F.O.-centrifuges van deze schepen worden nu automatisch gesmeerd en werden van meer beveiligingen voorzien, waardoor het uitvoerbaar is dat de „draaiende wacht”, door de werktuigkundige van de wacht geheel alleen wordt bezet.

Om zeker te zijn, dat de werktuigkundige van de wacht die zich alleen in de machinekamer bevindt zijn taak kan vervullen is een veiligheidsmeldinrichting aangebracht. Door elk half uur indrukken van een knop voorkomt de wtk. van de wacht het inwerking treden van een alarmschel. Verzuimt de wtk. v. d. wacht de knop in te drukken dan wordt hij door een rode lamp en een claxon hierop opmerkzaam gemaakt.

Is dan na een bepaalde tijd de knop niet ingedrukt, dan wordt dit op de brug en in de verblijven van de wtk's kenbaar gemaakt.

Op het in aanbouw zijnde m.s. „HOLLANDS BURCHT” en de voor de K.J.C.P.L. in Japan te bouwen „STRAAT F”-schepen zal weer een stap verder worden gegaan met afstandbediening, centralisering en automatisering. Na het in de vaart brengen van deze schepen zal hiervan in „De Uitlaat” een beschrijving worden gegeven.

J. F. de Bakker
Inspecteur Machinebouw K.P.M.

BONSAI

„BONSAI” is de algemeen bekende unieke Japanse kunst van het in miniatuur en in hun natuurlijke vorm kweken van bomen en planten.

Deze eeuwenoude kunst is in het recente verleden aan kritiek onderhevig geweest en werd een wreedheid genoemd omdat de planten in hun natuurlijke groei belemmerd worden en aan misvorming onderhevig zouden zijn.

De meeste „Bonsai”-enthousiasten leggen deze beschuldiging echter naast zich neer of betitelen het als ongegrond af als nonsens.

Als „Bonsai” een wrede kunst is, redeneren zij, dan moet iedereen die er in zijn huis een „pet” of troeteldier op nahoudt, nog wreder zijn en evenzo bestaat er niets onwaardigers dan de manier waarop men dieren in kooien opsluit ondanks de „roep der natuur.”

Vele dieren zouden in de wildernis omgekomen zijn als zij aan hun lot overgelaten geworden waren en het is slechts aan de zorg en toewijding van de mensen te danken dat zij nog ongestoord voortbestaan.

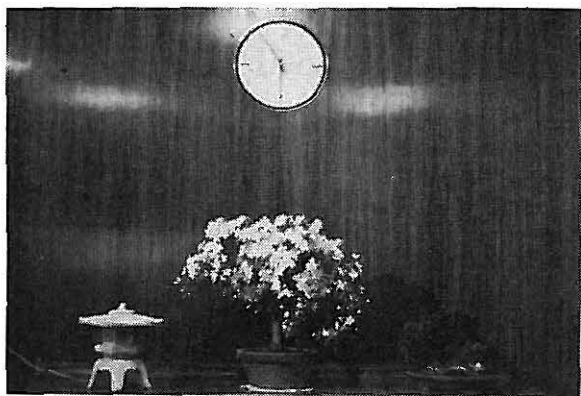
En evenals een huisdier van een liefdevolle verzorging houdt, is het gesteld met een miniatuur boom die „Bonsai” genoemd wordt, aldus de liefhebbers.

De vergelijking gaat ergens wel mank, en het ligt er maar aan wat men onder troeteldier verstaat. Het maakt, dunkt mij, toch wel enig verschil uit of men een volwassen olifant van normale afmetingen in een dierentuin de ruimte geeft of dat men zijn opzettelijk tot miniatuurproporties teruggedrongen confrater, (van de afmetingen van een kleine speelgoed-olifant), op een kleedje voor de haard met veel liefde, kunst en vliegwerk, in leven weet te houden.

De „wreedheid” van de kunst heeft vermoedelijk betrekking op het feit dat een „Bonsai” eigenlijk permanent zweeft tussen leven en dood; nauwelijks enige groei vertoont, maar niettemin geen kwijnend aanzien mag hebben. Dit resultaat wordt o.m. bereikt door het bij herhaling zorgvuldig en met veel geduld en deskundigheid kortwieken van de wortels.

Hoe het ook zij, het is een feit dat er een grote bekoring uitgaat van deze nietige schepsels.

Op de foto's ziet u er twee; een bloeiende kerseboom en een „landschap”; de laatste compleet met een rotswand, cactus, boogbruggetje, boerenhuisje en drie minia-



tuurbomen. De „weide“ bestaat uit zeer fijn mos.

De kers is 47 cm hoog en niet groter dan een azalea. Een vergelijking met de klok laat zien hoe klein dit boompje is waarvan geen enkel „oog“ zonder bloesem zit.

De buitenste takken zijn naar beneden gebogen met dun ijzerdraad, een „wreedheid“ die in ons goede vaderland ook veelvuldig wordt toegepast zonder met de dierenbescherming of andere natuurvrienden in botsing te komen. De naast het „landschap“ geplaatste specifieke onderdelen van een zeemansuitrusting zijn bedoeld om een indruk van de nietigheid van het geheel te geven.

Het kweken van „Bonsai's“ is zonder twiifel een bijzondere kunst. Een „Bonsai“ is een evenbeeld van de machtige natuur en geen misvormde dwerg. Een nietig boompje in een bloempot vertegenwoordigt een machtige boom in de wildernis en verschillende bomen, geplant in één pot, suggereren een natuurlijk bos of landschap.

Een „Bonsai“ is geheel iets anders dan een gewone potplant die, gezien uit een botanisch oogpunt, gekweekt wordt om de schoonheid van bloemen of bladeren.

Maar een „Bonsai“ dwingt bewondering af door de suggestie van een landschap. Het merkwaardige is, dat een enkele miniatuurboompje, dat dikwijls niet in het midden, maar excentrisch in de ondiepe en platte pot of schaal geplant staat, inderdaad reminiscenties oproept aan een machtige solitair temidden van een imaginaire landelijke omgeving.

De „Bonsai“-kweekkunst is al oud en bestond reeds in de achtste eeuw na Christus. Zij is een produkt van een bevolking die met weinig grond tevreden moet zijn en die probeerde om „much in little“ te omvatten door het maximum aan aesthetisch gevoel in een minimum aan ruimte tot uitdrukking te brengen. Buiten Japan is de belangstelling de laatste jaren groeiende, maar de quarantaine-bepalingen verhinderen in vele landen een snellere verbreiding van de kunst.

Dat deze kunst in ons, eveneens zeer dicht bevolkte vaderland, nog weinig opgeld doet, komt minder doordat wij op dit gebied geen „wreeddaards“ zouden zijn, (denk alleen maar aan de „papegaai“-tulpen met hun onnatuurlijk gekrulde bloemen), maar eerder doordat wij vóór alles minnaars zijn van BLOEMEN en fraaie BLADplanten die wij in hun grote verscheidenheid het gehele jaar door kunnen vertroetelen. Want Nederland zit qua bloemenland beslist wel op de eerste rang. Let u er maar eens op hoe lang u speuren moet vóórdát u een venster ontdekt waarachter niet tenminste één potplant prijkt.

Men denkt algemeen dat het kweken van „Bonsai's“ een dure liefhebberij is, maar in werkelijkheid doet ook de gewone man er aan mede.

Zelfs de armsten hebben wel een of twee van deze miniatuurboompjes die vaak erfstukken zijn die meerdere generaties van verzorgers hebben overleefd.

Natuurlijk variëren de prijzen. Eén van de beroemdste „Bonsai“-boompjes is ongeveer 400 jaar oud en van onschatbare waarde. Van andere eeuwenoude exemplaren wordt de prijs wel op f 20.000 geschat!

Om precies de leeftijd te bepalen, zou het stammetje doorgezaagd moeten worden om de jaarringen te kunnen tellen. Maar klassieke „Bonsai's“ zijn van generatie op generatie evenzeer bekend als bijv. onze klassieke schilderingen. De leeftijd van een „Bonsai“ speelt dan ook een belangrijke rol bij de prijsbepaling.

Het spreekt vanzelf dat het kweken van een „Bonsai“ veel geduld en tijd vergt. Kwekers geven er hun leven lang alle zorgen aan en zij geven deze door aan hun opvolgers.

Jarenlang en zelfs eeuwenlang wordt het cultiveren van een „Bonsai“ voortgezet. Liefhebbers reizen het gehele land af op zoek naar veelbelovende jonge boompjes of zaailingen voor de kweek. Er zijn goede bergbeklimmers onder hen en soms wagen zij hun leven om een boompje van een gevaarlijke rotswand weg te halen.

Het duurt ongeveer 10 jaar voordat een „Bonsai“ de juiste vorm krijgt en 40 jaar voordat het een kunstwerk wordt.

Vermits goed verzorgd, is het leven van een „Bonsai“ welhaast eeuwig. Maar zij geven binnen het jaar de geest

wanneer zij verkeerd behandeld worden. Dat de beroemde „tangan dingin“ of het zesde zintuig hierbij een woordje meesprekt, zal iedere Hollandse vensterbanktuinier zonder meer wel duidelijk zijn.

Er zijn geen vaste regels te geven voor de waardering van een „Bonsai“, maar de kennis van de potten, de potgrond en de bomen is van groot belang omdat de „Bonsai“-kunst bestaat uit een combinatie van deze drie.

Zo moeten bijv. verschillende „Bonsai's“ ook verschillende vormen hebben en in de meeste gevallen worden zij geklassificeerd naar de vorm en het aantal van de stammen. Men maakt onderscheid tussen vier verschillende types, t.w.:

1) CHOKKAN (rechte stam); dit type wordt vertegenwoordigd door een „grote“ boom die kaarsrecht staat.

2) SHAKAN (scheef hellende stam); een boompje dat loodrecht op de helling van een „berg“ groeit.

3) BANKAN (knoestige en verdraaide of kronkelige stam); dit moet de illusie wekken van een boom die op de winderege top van een berg groeit.

4) KENGAI (hangende of „treurende“ stam); komt overeen met de groeiwijze van een boom die geworteld staat in een rotspleet en zijn kruin laat hangen.

Hiernaast kent men nog vier andere klassificaties, t.w.:

1) KABUMONO: een „Bonsai“ met twee of meer stammen die ontspruiten aan één stonk of stomp.

2) YOSE-UE: hierbij zijn meer dan twee miniatuurtjes tezamen in één pot geplant.

3) NE-TSURANARI: verschillende stammen spruiten op, maar van één en hetzelfde wortelstel.

4) ISHI-TSUKI: („met een steen“); dit type groeit op een rots.

Van de drie eerder genoemde elementen van de „Bonsai“-kunst, (pot, grond en boom), is de keuze van de boom of plant de voornaamste.

De stam van een boompje dat geschikt is voor de behandeling, moet van de voet tot de top geleidelijk dunner zijn. Stammen waarvan de top is afgesneden om de hoogte te beperken, deugen niet voor de ware kunst.

Verder moeten de takken in afmeting en dikte harmoniëren met de stam. Hoe fijner de twijgjes van iedere tak naar de top toe verdeeld zijn, hoe kostbaarder de „Bonsai“ is. Snoeien is van tijd tot tijd nodig om te voorkomen dat het boompje te groot wordt. Het zou ideaal zijn om de grootte van de bladeren eveneens in verhouding tot het boompje te verkleinen. In de loop van de groeitijd van de „Bonsai“ gelukt dat ook wel een beetje maar in de meeste gevallen is het praktisch onmogelijk om de juiste harmonie te bereiken. Men denke niet dat de kunstenaars zich uitsluitend tot de naaldboutsoorten beperken, want de grootbladige eschdoorn is ook een geliefkoosd project.

Het wortelstel van een „Bonsai“ is eveneens van belang voor de bepaling van de esthetische waarde omdat goed gevormde wortels het gevoel of de indruk van stabiliteit geven. Om dit te accentueren staan de stammen van de betere „Bonsai's“ gewoonlijk boven de grond waardoor de wortels zichtbaar zijn.

De keuze van de pot spreekt ook een duchtig woordje mee. Boom en pot moeten perfect en „uitgebalanceerd“ harmoniëren. Plaats bijv. de afgebeelde kerseboom in een pot van normale diepte of het landschapje in een ruime en diepe schaal, en vrijwel alle effect gaat verloren.

De keuze van de grootte, de diepte, de vorm, de kleur en de groeimogelijkheden die de pot zal bieden, dienen angstvallig nauwgezet overdacht te worden. De potten van de „Bonsai's“ hebben meestal de vorm van een ovale of rechthoekige platte bak die vaak niet dieper dan 2 tot 3 centimeter is.

Een sobere, niet opvallende kleur is passend voor een „Bonsai“. Een oude pot voor de eerbiedwaardigen-ouderleeftijd en een nieuwe pot voor de „teeners“ (met permissie). De potten hebben een of meer gaten ter grootte van een gulden in de bodem.

Dan is er de potgrond. Een gewichtige zaak, omdat de boom daarin jarenlang, zo niet eeuwenlang moet leven zonder neiging tot grootheidswaan te vertonen. De grond moet tegelijkertijd de lucht doorlaten en het water vasthouden.

Hij wordt vermengd met zand of gemalen steen en hier en daar bedekt met een zeer fijne mossort en met „illiminite ore“ of „black sand“. Dit ZWARTE zand is de loodzware afval van tinerts en bestaat uit fijne glinsterende zwarte korreltjes, (het wordt o.m. gebruikt voor de productie van WITTE autobandenverf).

Men gebruikt tegenwoordig bij voorkeur anorganische grond omdat organische de speeltuin is van bacillen en insecten.

Een „Bonsai“ heeft een „voorkant“ en een „achterkant“; de voorkant is die zijde die het mooiste aanzicht geeft en dit is gewoonlijk de voorover hellende kant van het boompje.

De standaard hoogte is ongeveer 54 cm hoewel een hoogte van 90 cm ook nog wel toelaatbaar is. Te grote „Bonsai's“ zijn onhandig om mee te nemen en deugen niet voor een goed plaatsje in een (kleine) kamer terwijl te kleine exemplaren moeilijk in leven te houden zijn.

Een „Bonsai“ moet vooral in lente en herfst voldoende zonlicht hebben zonder aan brandende zonnestralen blootgesteld te worden. Verder zijn regenwater en ochtenddauw ook goed voor het kleine ding.

Het water geven is overigens ook een kwestie van overleg. Overdrijving is schadelijk en vochtig houden met een bloemenspuit is aan te bevelen. Zachtken sproeien met de tedere zorg als van een liefhebbende moeder, zoals het een goede „Bonsai“-liefhebber betaamt.

aan boord ms. „Straat Frazer“
J. A. van den Broek Humphrey

IN MEMORIAM

In de leeftijd van 24 jaar overleed te Boven-Hardinxveld op 14 juni 1965 ten gevolge van een hem overkomen ongeval, de heer

L. Mostert,

in leven 3e Werktuigkundige der N.V. Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.

Als leerling-werktuigkundige vertrok de overledene op 24 september 1959 naar het vaargebied alwaar hij precies 1 jaar later tot 5e Werktuigkundige werd aangesteld. Op 1 juli 1963 werd hij bevorderd tot 4e en op 1 januari 1965 tot 3e Werktuigkundige. De nagedachtenis van deze veelbelovende en alom gewaardeerde kracht zal bij ons steeds in hoge ere blijven.

Opening nieuw haven-complex te Timor Dilly

Bij aankomst van het ms. „Musi” te Timor Dilly op 7 juni jl. waren aldaar allerlei, vijf dagen lang durende, feestelijkheden aan de gang in verband met de viering van de Portugese Nationale Feestdag, welke op 10 juni valt.

Bij dit jaarlijkse festijn trekt de halve bevolking van het eiland te voet, te paard, per prauw of per auto naar deze havenplaats, die tevens standplaats van de Gouverneur is. Er wordt een jaarbeurs gehouden van de lokale produkten, sieraden en kunstvoorwerpen; er zijn paarderennen met de kleine, maar toch snelle bergpaardjes; er wordt gegokt, niet alleen bij de paarderennen maar ook aan stalletjes met een soort roulette; er zijn optochten, parades, taptoes en officiële recepties; de markt is tweemaal zo groot en er zijn tweemaal zo veel produkten als anders; en er wordt van 's middags tot diep in de nacht gedanst. Iedere kampong voert zijn eigen dans uit. Vaak zeer primitief, soms zeer gratieus en exotisch en... heel oud of heel jong, iedereen doet mee.

Als sluitstuk van al deze feestelijkheden vond dit jaar, op 10 juni 's avonds, de officiële opening plaats van de nieuwe schitterende betonnen kade en havencomplex. Het ms. „Musi” viel de eer te beurt op dat moment als enig schip langs zij deze nieuwe kade te liggen. De hele bevolking stroomde bij de haven tezamen. Terwijl een muziekkapel het feest opluisterde, had de Chinese middenstand voor een oorverdovend vuurwerk gezorgd.

Zijne Excellentie de Gouverneur verrichtte de opening met het doorknippen van een lint, in aanwezigheid van talloze genodigden, waaronder natuurlijk ook de Etat Major van het ms. „Musi”. Hierna volgde in een der loodsens toespraken van de Havenadministrateur en de Gouverneur, waarna de genodigden een rondgang maakten langs de kade en etablissementen. De plichtigheid werd besloten met een grootse champagnefeest in de loods, die twee uren duurde.

Met dit alles behoort de voor de K.P.M. te Timor Dilly zo vertrouwde lossing op het strand en voor de benzineschepen het lossen van drums in het water, tot het verleden. Wellicht was Timor Dilly de laatste plaats waar, onder onze vlag, de lossing op deze wijze geschiedde.

R. A. Corten
Gezagv. ms. „Musi”



Ms. „Musi” langs zij de nieuwe kade te Timor Dilly op de dag van de officiële opening.



Terwijl ms. „Musi” tot het laatst blijft lossen wordt boven de ingang het koperen opschrift nog even gepoetst.



Z.E. de Gouverneur verricht de officiële opening.

Jubileum

E. Ch. Abrahamsz
Elektricien 1e klasse
25 jaar
8 augustus 1965



De redactie biedt U haar hartelijke gelukwensen aan.

Scheepsposities

N.T.P.M.

ms. „Senegalkust”	Bordeaux	2-8-65
ms. „Congokust”	Amsterdam ETD	4-8-65
ms. „Zuiderkerk”	Beira ETD	3-8-65
ms. „Sloterkerk”	Fremantle	± 29-7-65
ss. „Munttoren”	Caribbeans ETA	2-8-65
ss. „Westertoren”	Yokohama	± 28-7-65
H.V.M.		
ms. „Hollands Diep”	Portland (Oregon)	± 21-8-65
ms. „Hollands Duin”	East Africa	± 6-8-65
ms. „Hollands Dreef”	Singapore	± 8-8-65

Personalia

MUTATIES GEZAGVOERDERS

P. Starkenburg ex RV. naar m.s. „Sibigo“	16-5-65
W. C. Bouter ex m.s. „Sibigo“ met RV	16-5-65
M. M. Adamse ex RV naar m.s. „Van Noort“	18-5-65
R. Severien ex m.s. „Van Noort“ naar m.s. „Siberoet“	18-5-65
A. Bikker (dd. Gezagv.) ex m.s. „Siberoet“ naar m.s. „Sabang“ (1e Strm. BMC)	18-5-65
C. Gardenier (1e Strm. BMC) ex m.s. „Sanana“ met RV	20-5-65
H. Buth ex RV naar m.s. „Van Waerwijck“	23-5-65
H. Boeree ex m.s. „Van Waerwijck“ met RV	23-5-65
P. Starkenburg ex m.s. „Sibigo“ naar m.s. „Houtman“	14-6-65
J. A. H. Faber ex m.s. „Houtman“ naar m.s. „Sibigo“	14-6-65
D. J. Smit ex RV naar m.s. „Straat Madura“	9-7-65
J. A. Houtman ex m.s. „Straat Madura“ met TTV/ Durban	9-7-65
J. Jonkman (1e Strm.) ex RV naar m.s. „Waikelo“ (dd. Gezagv.)	14-7-65
H. de Geest (dd. Gezagv.) ex m.s. „Waikelo“ met RV	14-7-65

N.T.P.M.

W. E. Sonneveldt aflos Gezagv. naar ms. „Zuiderkerk“ 15-6-65

F. H. Wolff ex ms. „Zuiderkerk“ met verlof 16-6-65

W. J. Bos ex verlof naar ss. „Munttoren“ 30-6-65 (Santos)

G. Klun ex ss. „Munttoren“ met verlof 5-7-65

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

B. Claasz Cookson ex detachering HVM naar m.s. „Houtman“	2-6-65
N. Bartels ex m.s. „Houtman“ naar m.s. „Sinabang“	2-6-65
D. J. Lansink (dd. Hfd. Wtk) ex m.s. „Sinabang“ met RV	8-6-65
H. R. Meyjes ex RV naar m.s. „Van Cloon“	10-6-65
A. Bakker ex m.s. „Van Cloon“ met RV	10-6-65
O. Kamstra (3e Wtk) m.s. „Houtman“ naar m.s. „Sabang“ (dd. 2e Wtk. CMK)	18-6-65
A. J. M. Lauwers (2e Wtk. CMK) ex m.s. „Sabang“ einde KV-contract	18-6-65
E. de Vries (2e Wtk.) m.s. „Van Waerwijck“ (dd. Hfd. Wtk.)	24-6-65
J. Koke ex m.s. „Van Waerwijck“ naar Hosp./ Mombasa	24-6-65
J. H. Waldt (2e Wtk.) ex RV naar m.s. „Waingapoe“ (dd. Hfd. Wtk.)	6-7-65

J. R. Holman ex m.s. „Waingapoe“ naar m.s. „Str. Frazer“

6-7-65

J. Schriemer ex m.s. „Straat Frazer“ met RV

6-7-65

Alle verplaatsten goede vaart

Alle verlofgangers: een prettig verlof

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

21-4-65 de Heer A. J. Janssen en gezin	uit Singapore	EV
15-5-65 3e Wtk. G. W. van Nijkerken	uit Durban	RV
16-5-65 2e Wtk. G. W. Mateman	uit Brisbane	RV/SV
17-5-65 de Heer W. Winkelman en echtgenote	uit Penang	EV
17-5-65 2e Strm. J. Zandstra	uit Hong Kong	RV
19-5-65 de Heer W. Peschar en gezin	uit Singapore	EV
24-5-65 2e Wtk. W. Sangers	uit Djakarta	RV/SV
27-5-65 3e Strm. J. J. M. Wasser	uit Hong Kong	RV/SV
30-5-65 3e Strm. E. Aukes	uit Singapore	RV
3-6-65 2e Strm. M. F. Gout	uit Singapore	RV
6-6-65 de Heer J. Hoogerbrugge	uit Djakarta	EV
8-6-65 de Heer H. J. J. Nietzman en gezin	uit Singapore	EV
9-6-65 2e Wtk. D. J. Lansink	uit Hong Kong	RV
14-6-65 4e Wtk. J. J. J. Moraal	uit Hong Kong	RV/SV
21-6-65 3e Strm. R. Wallenburg	uit Hong Kong	RV/SV
2-7-65 3e Wtk. R. W. Jansen	uit Sydney	RV
2-7-65 1e Strm. H. K. Kruk	uit Pt. Swettenham	RV
5-7-65 5e Wtk. J. F. van der Steene	uit Hong Kong	RV
8-7-65 2e Wtk. J. de Vlas	uit Mombasa	RV

N.T.P.M.

11-6-65 1e Strm. J. Lameyer ex ms. „Sloterkerk“ (Hamburg)

16-6-65 4e Strm. A. J. Groters ex ms. „Zuiderkerk“

16-6-65 3e Wtk. A. J. van Zomeren ex ss. „Munttoren“ (Salvador)

25-6-65 4e Wtk. N. W. Dikstaal ex ms. „Sloterkerk“

29-6-65 Llg. wtk. W. van Heezik ex ms. „Sloterkerk“

2-7-65 5e Wtk. G. W. Kieft ex ss. „Munttoren“ (Santos)

Een prettig verlof toegewenst

NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.

13-5-65 2e Strm. J. Eikelenboom (Hong Kong) m.s. „Sabang“	
13-5-65 3e Wtk. A. Klomp (Hong Kong) m.s. „Keerkring“	
13-5-65 4e Wtk. L. de Nooyer (Durban) m.s. „Camphuys“	
21-5-65 3e Strm. J. L. Rozijn (Singapore) m.s. „Sibigo“	
21-5-65 3e Wtk. P. M. Bos (Djakarta) m.s. „Waiwerang“	
24-5-65 5e Wtk. G. H. Dijk (Mombasa) m.s. „Camphuys“	
1-6-65 3e Wtk. O. Kamstra (Hong Kong) m.s. „Houtman“	
7-6-65 2e Strm. C. H. P. te Lintelo + gezin (Singapore)	
17-6-65 3e Strm. H. J. M. den Brinker (Hong Kong) m.s. „Straat Frazer“	

18-6-65 5e Wtk. H. D. van Leeuwen
(Djakarta) m.s. „Keerkring”
19-6-65 3e Strm. E. Icke (Durban) m.s. „Van Spilbergen”
28-6-65 1e Strm. A. Treffers (K. Lumpur) m.s. „Roggeveen”
29-6-65 1e Strm. F. E. de Nieuwe
(Melbourne) m.s. „Van der Hagen”
29-6-65 3e Wtk. J. Jorna (Brisbane) m.s. „Van Cloon”
29-6-65 5e Wtk. J. de Konink
(Hong Kong) m.s. „Van Heemskerck”
3-7-65 3e Wtk. P. den Hartigh
(Mombasa) m.s. „Van Waerwijck”
4-7-65 3e Wtk. B. G. Hakstege
(Mombasa) m.s. „Camphuys”
4-7-65 4e Strm. F. M. P. Bouter
(Melbourne) m.s. „Van der Hagen”
5-7-65 2e Strm. M. F. Gout (Djakarta)
5-7-65 Mw. V. Th. Gout-de Krieger + 3 k (echte. 2e St.)
Singapore
8-7-65 5e Wtk. H. Wegenaar
(Durban) m.s. „Van Linschoten”
Goede wacht en behouden vaart

NA VERLOF GEPLAATST

31-5-65 1e Strm. F. J. Kubinek ms. „Zuiderkerk” (Hamburg)
13-6-65 4e Wtk. P. Visser ss. „Munttoren” (Salvador)
24-6-65 5e Wtk. H. C. v. d. Bos ms. „Sloterkerk”
28-6-65 4e Wtk. J. Huisman ms. „Sloterkerk”
K.P.M.-ers tijdelijk bij N.T.P.M. gedetacheerd:
18-5-65 4e Strm. H. E. van Ahee ms. „Zuiderkerk”
18-5-65 5e Wtk. F. A. Spoor ms. „Zuiderkerk”
11-6-65 5e Wtk. C. P. M. v. d. Ende ms. „Zuiderkerk”
28-6-65 5e Wtk. W. P. Noorland ms. „Sloterkerk”
Goede wacht en behouden vaart

GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

K.P.M.
5e Wtk. H. D. van Leeuwen 28-4-65 A
3e Strm. H. J. M. den Brinker 25-5-65 S II
2e Wtk. H. E. Kattenbroek 3-6-65 C
5e Wtk. H. de Vries 3-6-65 A
2e Wtk. H. R. Meyjes 4-6-65 C
5e Wtk. A. Scheer 8-6-65 A
5e Wtk. J. de Konink 9-6-65 A
5e Wtk. J. R. W. Mouthaan 9-6-65 A
5e Wtk. R. R. W. van Beek 17-6-65 A
3e Wtk. W. C. J. M. Wiggerman 22-6-65 B
5e Wtk. A. van 't Oost 30-6-65 A
3e Wtk. J. Kramer 2-7-65 B
N.T.P.M.

5e Wtk. H. T. van der Heide 14-12-64 V.D.
Onze gelukwensen met het behaalde succes

HUWELIJKEN

K.P.M.
2e Werktuigkundige G. W. Mateman en Mej. J. te Raa,
ddo. 26-5-65 te Eibergen.
5e Werktuigkundige M. J. de Hosson en Mej. J. G.
Schröder, ddo. 4-6-65 te Amsterdam.

4e Werktuigkundige P. B. G. M. Wesseling en Mej. L. G. M.
M. Winkelman, ddo. 11-6-65 te Haaksbergen.
Typiste Mej. B. Visscher (Amsterdamkantoor) en de Heer
L. van der Graaff, ddo. 6-7-65 te Ermelo.
3e Stuurman E. Bismeyer en Mej. G. H. W. Willekes, ddo.
9-7-65 te Middelburg.
N.T.P.M.
4e Wtk. J. P. Bostelaar en Mej. C. van der Lippe ddo 21-5-65
te Vlaardingen.
Llg. wtk. P. S. van der Kooy en Mej. M. J. Kroes ddo 25-5-65
te Roosendaal.

Proficiat en „behouden vaart”

NIEUWE K.P.M.-MERTJES

Singapore, 7-5-65: Siew Huay (Valerie), dochter van de
Heer N. Heng en Mevrouw A. Heng-Tan.
Noordwijk, 19-5-65: Michael Cornelis Johannes, zoon van
3e Stuurman J. L. Rozijn en Mevrouw D. H. Rozijn-Kes-
seler.
Durban, 23-5-65: Johan Jacob, zoon van 2e Stuurman J.
Plenter en Mevrouw C. A. Plenter-Bokma.
Vlissingen, 28-5-65: Hendrik Hoesano, zoon van 3e Werk-
tuigkundige H. H. Smulders en Mevrouw J. J. Smulders-
Sol.
Bussum, 29-5-65: Danny John, zoon van 3e Werktuigkun-
dige J. Kristel en Mevrouw F. M. Kristal-Kapoh.
Eindhoven, 9-6-65: Rita, dochter van 2e Werktuigkundige
J. de Vlas en Mevrouw J. A. de Vlas-Hofer.
Singapore, 18-6-65: Fiona Conchita en Fenell Francisca,
dochters van de Heer D. A. Rodriques en Mevrouw M.
Th. Rodriques-Schelkis.
Boekelo, 19-6-65: Carel Herman, zoon van 4e Werktuig-
kundige C. Bel en Mevrouw J. G. Bel-Lippinkhof.
Papendrecht, 25-6-65: Karin Marjolein, dochter van Ge-
zagvoerder R. Severien en Mevrouw L. E. Severien-Lux.

NIEUWE N.T.P.M.-MERTJES

Amsterdam 25-6-65 Nicolaas Jan, zoon van 4e Wtk. N. W.
Dikstaal en Mevrouw K. Dikstaal-de Vries.
Amsterdam 27-6-65 Marc, zoon van 2e Strm. J. van Wier en
Mevrouw C. M. van Wier-Taanman.

Welkom in de „familie”

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Gezagvoerder R. O. M. Madlé overleed
ddo. 18-5-65 te Nijmegen, in de leeftijd van 69 jaar.
Gepensioneerd Beambte W. F. Laurens overleed ddo.
6-6-65 te Depok, in de leeftijd van 67 jaar.
Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige J. J. Teutscher over-
leed ddo. 10-6-65 in Zwitserland, in de leeftijd van 53 jaar.

Zij rusten in vrede

FAMILIEGROETEN



Op vrijdag 4 juni jl. waren het ms. „Keerkring” en het ss. „Munttoren” aan de beurt om groeten van thuis te ontvangen.

Heel wat KPM- en NTPM-familieleden waren op donderdag 3 juni voor de opname van dit programma in Hilversum aanwezig, zodat wij 's middags in de Wereldomroep met een grote gezellige groep konden starten.

Als omroeper fungeerde weer Guus Weitzel maar onze gastvrouw Teddy Scholten was met vakantie. Aanvankelijk zou Ageeth Scherphuis haar taak overnemen; zij was echter ook verhinderd en het bleek dus een verrassing, dat Betty Snoek (Vara-omroepster) ons als gastvrouw aan boord kwam begroeten die zich van deze taak heel goed heeft gekweten.

De muzikale noot werd verzorgd door het orkest „Confetti” o.l.v. Harry de Groot met zang van Annie de Reuver.

Voor het ms. „Keerkring” was de ontvangst helaas geen succes; gezagvoerder Van Dijk liet het volgende weten:

„Uitzending jammer genoeg onneembaar ondanks dat hartelijk dank gaarne toezending bandje”.

Hetwelk intussen reeds aan boord werd bezorgd.

Het ss. „Munttoren” had — in tegenstelling tot de vorige maal — meer geluk. Gezagvoerder Klun had, zoals gewoonlijk, zijn dichtader laten vloeien en berichtte de wereldomroep telegrafisch en ons in een brief o.m.:

„Liggende te Rio Grande
Goede ontvangst op alle banden
Eén familie aan de stemming ontgaan
Werd weggedrukt door een Braziliaan”.

Met de familieleden van de „Keerkring” maakten 1e stuurman F. A. de Nieuwe en echtgenote als gasten de reis mee, terwijl gezagvoerder W. J. Bos met zijn vrouw als gasten aan boord van de „Munttoren” waren gestapt.

