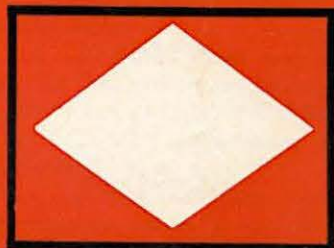


De uitlaat



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 van de maand

m.s. „Sabang” te Bangkok.
Opname motordrijver J. H. Jansen
a/b m.s. „Bakongan”.

Bedrijfsnieuws

Het m.s. „SUNGEI ASAHAN“ werd voor de vaart verkocht. De oplevering aan kopers vond eind augustus te Singapore plaats.

Het m.s. „WAIKELO“ werd eind juli te Tg. Priok aan kopers (de Republiek Indonesia) opgeleverd; de overige 3 „WAI“schepen („WAINGAPOE“, „WAIWERANG“ en „WAIBALONG“) werden begin augustus aan dezelfde kopers overgedragen.

Het m.s. „SILINDOENG“ gaf in de Bay of Bengal — South China Sea Service de augustus-afvaart van Calcutta. In vaarbeurt 9 van de Indonesia-China Service laadde het m.s. „KEERKRING“ in Hong Kong, Shanghai en Whampoa, voornamelijk voor Semarang en Tg. Priok. Het m.s. „Schouten“ laadde in vaarbeurt 10 te Shanghai vol voor Tg. Priok. Het m.s. „BAKONGAN“ liep in de Bangkok-Palembang Service Saigon extra aan voor de lossing van een hoeveelheid paraffine-was uit Palembang. De m.s.s. „SIAOE“, „SIBIGO“, „SABANG“, „SANANA“ en „SAMBAS“ vonden emplooi in het vervoer van exportlading van Borneo-havens naar Bangkok en Hong Kong/Whampoa. Het m.s. „MUSI“ bevoer de Singapore-Timor Dilly Service.

s.s. „MUNTTOREN“

Na geruime tijd tussen Braziliaanse kusthavens gevaren te hebben, maakte dit schip wederom een reis naar de Caribbeens voor de afhaal van een lading ruwe olie bestemd voor Braziliaanse havens.

Het 1-jaars timecharter, dat per 9 oktober a.s. afloopt, werd door charterers (Frota Nacional de Petroleiros te Rio de Janeiro) met 1 jaar verlengd.

Scheepsposities

N.T.P.M

m.s. „Senegalkust“	P. Harcourt	± 25-8-65
m.s. „Congokust“	Abidjan	± 31-8-65
m.s. „Zuiderkerk“	Genua	± 5-9-65
m.s. „Sloterkerk“	Brisbane	± 31-8-65
s.s. „Munttoren“	Rio de Janeiro	± 30-8-65
s.s. „Westertoren“	Townsville	± 4-9-65
H.V.M.		
m.s. „Hollands Diep“	Auckland	± 2-9-65
m.s. „Hollands Duin“	Montreal	± 13-9-65
m.s. „Hollands Dreef“	Port Louis (Mauritius)	± 4-9-65



IN MEMORIAM

Op 18 augustus jl. bereikte ons de droevige mededeling dat de heer E. Struyk, in leven gepensioneerd Chef van de Technische Dienst, afdeling Machinebouw, die dag is overleden. Hij bereikte de leeftijd van 64 jaar.

Allen die hem gekend hebben zullen deze mededeling met ontsteltenis ontvangen. Want Ir. Struyk was niet alleen een uiterst bekwaam Ingenieur en leider van de afdeling Machinebouw van de K.P.M., wiens enthousiasme voor zijn werk een stimulans was voor zijn medewerkers, maar tevens een bijzonder geziene en gewaardeerde persoonlijkheid, die altijd voor een ieder met raad en daad klaar stond.

Zijn nagedachtenis zal bij allen die hem hebben gekend in hoge ere blijven.

Hij ruste in vrede.

What's in a name

Onder dit hoofd willen wij in een reeks artikelen de namen van onze schepen eens onder de loep nemen.

Wat zegt U bij voorbeeld de naam „Camphuys“ of „Houtman“ méér dan het u bekende feit dat er een K.P.M.-schip van die naam bestaat?

In dit eerste artikel willen wij echter allereerst even wat dieper ingaan op de naamgeving van schepen in het algemeen en de opvattingen dienaangaande bij de K.P.M. vanaf het ontstaan van onze Maatschappij nu bijna 75 jaar geleden.

Teruggaand tot vóór onze jaartelling, zien wij dat de Argonauten aldus werden genoemd, omdat het schip waarmee zij hun roemruchte tocht maakten, „Argo“ heette, waarmee maar gezegd wil worden dat reeds lang vóór onze jaartelling een schip met een naam bestond.

Hoewel uiteraard over naamgeving van schepen in vroeger tijden nog wel het een en ander te vertellen valt, zullen wij, om tot de hoofdzaak van deze artikelenreeks te komen — de naamgeving van K.P.M.-schepen — direct een overstapje nemen naar de 19e eeuw, de eeuw waarin de grote zeilschepen langzaam maar zeker door de stoomschepen werden verdrongen.

Kleine en gaandeweg groter wordende rederijen gingen de plaats innemen van individuele reders, compagnieschappen en „boekhouders“. Daarbij werd meer en meer systeem ingevoerd ten aanzien van de naamgeving van de schepen. Zo kon men langzamerhand aan de scheepsnaam zien tot welke rederij het schip behoorde en vaak ook al van welk type het schip was (vrachtschip, passagiersschip). Toen in de vrachtschepen meer variatie van typen kwamen, begon men de schepen van eenzelfde type eenzelfde beginletter (letters) van de naam te geven.

Bij de K.P.M. heeft zich in de loop der jaren een soortgelijke ontwikkeling voorgedaan: de lijn is echter niet makkelijk te volgen en oppervlakkige beoordelaars zullen wel eens het hoofd hebben geschud en hebben betoogd, dat uitgezonderd de namen van gewezen Gouverneurs-Generaal, zeevaarders en ontdekkingsreizigers, meermalen van systeem niet veel viel te ontdekken. Nu ontkwamen blijkbaar slechts weinig rederijen er aan een en

kele maal of soms meermalen, af te wijken van een systeem dat bij hen al traditie was geworden en de K.P.M. maakte hierop geen uitzondering. Zoals wij zullen zien is het aantal afwijkingen echter niet zó groot geweest als het oppervlakkig bezien wel leek.

Laat ons maar eens met het begin beginnen.

Nadat op 4 september 1888 de acte van oprichting der Mij. was gepasseerd, toog men aan het werk en uit de archieven blijkt dat men zich niet in de eerste plaats met de scheepsnamen bezig hield. In de notulen van de vergaderingen van de Raad van Bestuur en van Gedelegeerden werd slechts gesproken van A-, B- en C-typen. Van *scheepsnamen* is voor het eerst sprake in de vergadering van Gedelegeerden van 1 mei 1889. De Administrateur Jhr. Op ten Noort deelt dan mede, dat hij namen voor de nieuwe stoomschepen heeft verzameld, namelijk:

- I ontdekkingsreizigers:
- II sterrenbeelden en sterren en
- III Goden en Godinnen.

De Administrateur zou een en ander nog nader uitwerken en zijn voorstel daarna aan de Raad van Bestuur voorleggen. Vermoedelijk zijn de scheepsnamen daarna in onderlinge besprekingen nog wel behandeld, want pas in de Raadsvergadering van 4 september 1889 komt het bewuste punt aan de orde. De Administrateur stelde toen voor de schepen te noemen naar sterren en sterrebeelden, zoals Aldebaran, Alcyone, Argo, Antares, Castor, Pollux enz. enz. Dat de oud-zeeofficier een voorkeur had voor deze namen is zeer begrijpelijk.

Ter vergadering bleek echter, dat ook enkele leden van de Raad zich met het vraagstuk hadden beziggehouden. Een voorstel van de heren Tak van Poortvliet en Cremer behelsde het geven van namen van gewezen Gouverneurs-Generaal en wel Both, Reynst, Reael, Coen, De Carpentier, Van Diemen, Reyniersz, Maetsuycker, Van Goens, Speelman, Camphuys, Van Riebeeck en Swaerdecroon. Na uitvoerige discussie, zo staat er in de notulen, werd het voorstel van de heren Tak van Poortvliet en Cremer in stemming gebracht en met meerderheid van stemmen

aangenomen. Overigens staat in de notulen niets vermeld omtrent de vraag of de woorden Gouverneur-Generaal vóór de namen geplaatst zou worden en of voorletters dienden te worden vermeld, maar gelijk bekend werden uitsluitend de achternamen genoemd en het zal dus wel aldus in de vergadering zijn besloten.

Uit het voorstel blijkt, dat men de lijst van namen in chronologische volgorde had afgewerkt, met uitzondering van een zestal namen, die toen blijkbaar om een of andere reden niet in aanmerking kwamen. In de loop der jaren zijn echter de namen van 5 dezer „gepasseerden“ alsnog aan schepen gegeven.

Zover gekomen zij dus vastgesteld, dat de in aanbouw gegeven schepen de namen van gewezen Gouverneurs-Generaal zouden dragen en verder dat het toen nog uitsluitend passagiersvrachtschepen betrof. Nu moeten wij eerst een zijsprong maken. Na langdurig onderhandelen met de voorgangster van de K.P.M., de Ned.-Indische Stoomvaart Maatschappij, werd van deze een aantal schepen overgenomen (voor interessante bijzonderheden hiervan zie het Gedenkboek „Een halve Eeuw Paketvaart“). Het veranderen van scheepsnamen kostte ook toen reeds geld en waar de jonge K.P.M. in de beginjaren financieel nu niet bepaald sterk stond en voor allerlei onaangename verrassingen kon komen te staan, was het begrijpelijk, dat men de overgenomen schepen rustig in het bezit van hun namen liet, te meer omdat de meesten in een staat verkeerden, die niet veel goeds voorspelde voor een langdurig lidmaatschap van de K.P.M.-vloot. Onder de namen van deze overgenomen schepen waren er enkele, die in het K.P.M.-systeem pasten: „G. G. Loudon“, „G. G. Mijer“ en „G. G. van Lansbergen“, namen die later zonder het voorvoegsel G. G. aan nieuwgebouwde schepen zouden worden gegeven. Ook was er de „Generaal Pel“ bij, welke dus als ons eerste Generaalschip kan worden beschouwd.

In oktober 1928 werd de „Generaal van Geen“ in dienst gesteld, het eerste van het 4-tal moderne „Generaal“-schepen. Er zijn nog enige namen van N.I.S.M.-schepen, die later opnieuw gebruikt zouden worden: „Atjeh“, „Japara“, „Ophir“ en „Siak“. Laatstgenoemd scheepje (150 brt) is niet eens in exploitatie geweest, aangezien het in mei 1891 werd verkocht. Hoewel deze „Siak“ nog

geen 5 maanden deel van de vloot uitmaakte, was het niettemin de eerste „Si“-boot. Bij de indienststelling van het moderne m.s. „Ophir“ in 1928 deed het grapje de ronde, dat de Directie met het geven van deze naam de gepensioneerden had willen eren; „Ophir“ zou nl. betekenen *Oude Paketvaart Heren In Ruste*, maar uit de lijst van overgenomen schepen blijkt, dat de Maatschappij reeds in 1891 een „Ophir“ bezat.

Nag drie schepen dienen genoemd te worden, die door aankoop in het bezit der K.P.M. kwamen. Het waren de s.s. „Gouv. Gen. s'Jacob“, „Bantam“ en „Japara“. Laatstgenoemd schip was in 1891 van de N.I.S.M. overgenomen, de beide andere resp. in maart 1892 en mei 1893 van de Stoomvaart Maatschappij „Phoenix“. Ook deze drie namen zouden in latere jaren door nieuw gebouwde schepen worden gedragen. In het tijdvak 1891 - 1901 werd een aantal passagiersvrachtschepen gebouwd, die allen de namen van gewezen G.G.'s dragen.

In de notulen van de Raadsvergadering van 30 september 1901 vinden wij nog een naamkwestie: voorgesteld wordt om het nieuwe schip van het type „Van der Parra“ te noemen „De Kock“, naar de Lt. G.G. Hendrik Merkus de Kock, die waarnemend G.G. is geweest. Na een discussie over de vraag of het niet „Merkus de Kock“ diende te zijn omdat Merkus geen voornaam was, doch bij de achternaam De Kock behoorde, werd besloten dat de naam „De Kock“ zou zijn. Wat precies in deze discussie te berde werd gebracht is niet bekend, maar wij kunnen wel aannemen, dat er werd opgemerkt, dat er ook G.G. Mr. Pieter Merkus was geweest (1841 - 1844) en dat te geleger tijd de namen „Merkus“ en „Merkus de Kock“ aanleiding tot misverstand zouden geven. In oktober 1903 kwam inderdaad ook een schip met de naam „Merkus“ in de vaart.

Uit het bovenstaande moge blijken dat het geven van een naam aan een schip beslist geen sinecure is en hoewel over dit onderwerp in Paketvaart-verband nog veel meer te zeggen zou zijn, zullen wij deze inleiding nu beëindigen en tot de toelichting op de verschillende scheepsnamen overgaan. Wij zullen daarbij de volgorde aanhouden van onze schepen zoals opgenomen in het jaarverslag over 1964, waarbij als eerste naam uit de bus komt:



Schilderij van Gerrit van Goor

CAMPHUYS Joannes

Gouverneur-Generaal van Ned. Indië. Geboren te Haarlem 18 juli 1634. Ging in 1654 als assistent in dienst der O.I.-Compagnie naar Indië, doorliep daar verscheidene lagere betrekkingen tot hij na de dood van Speelman, 11 januari 1684 door de Raad van Indië tot provisioneel Gouv.-Generaal werd gekozen, naar men zegt, omdat enige andere leden, begerig zelf dat ambt te verwerven, op hém stemden, die, naar zij meenden, niet in aanmerking kwam. Zijn verhouding tegenover de Raad was dan ook geruime tijd niet al te best, zo zelfs, dat hij de zittingen niet meer bijwoonde, en de besluiten van de Raad niet uitvoerde, wanneer hij het daarmede niet eens was.

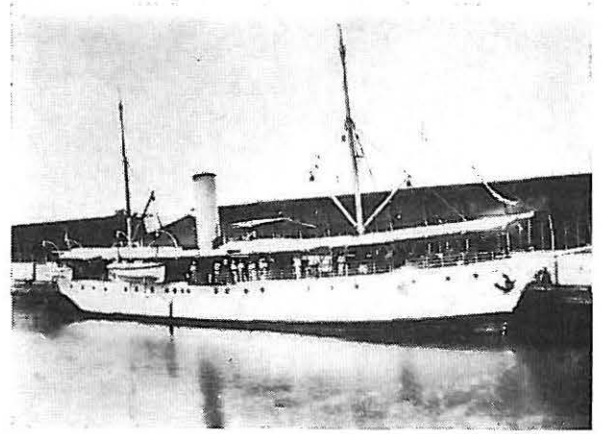
Op 17 december 1690 werd hij op herhaald verzoek ontslagen en legde zijn betrekking 24 september 1691 neer; hij bleef op zijn buitenplaats bij Batavia wonen, waar hij 18 juli 1695, op zijn 61e verjaardag, overleed.

Zijn bestuur werd niet gekenmerkt door belangrijke gebeurtenissen; wij vermelden slechts de opstand van Soerapati op Java, het traktaat met Bantam van 17 april 1684 en de vestiging der Engelsen te Benkoelen.

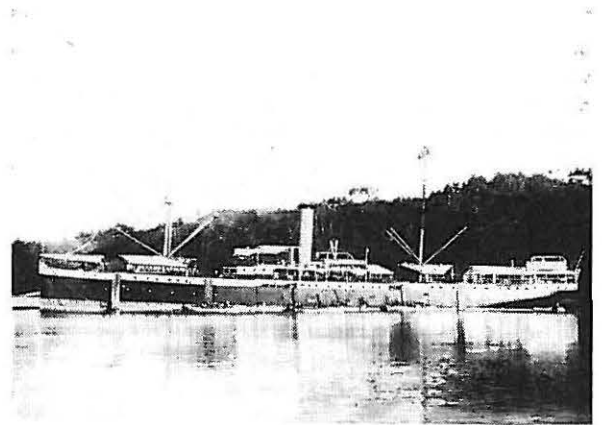
De K.P.M. heeft drie schepen de naam „Camphuys” dragend, gehad. De 1e „Camphuys” (711 BRT) werd als nieuwbouwschip in het jaar van de oprichting — 1891 — in dienst gesteld. In 1902 ging het verloren. (foto 1)

De 2e „Camphuys” (2777 BRT) werd in 1904 aan de vloot toegevoegd. Dit schip werd op 9 januari 1942 door een onderzeeboot in de Java Zee tot zinken gebracht. (foto 2)

De huidige (3e) „Camphuys” (4462 BRT) kwam in 1949 in de vaart. (foto 3)



1.



2.



3.

„INDIAS”

BOMBAY COCHIN CEYLON

Het bericht overrompelde ons een beetje. Haar gehele leven had de „Lombok” nu al tussen Afrika en Australië gevaren. Zij kende de weg langs deze beide continenten op haar duimpje. De lange oversteek van Beira naar Fremantle de ene reis. De nog langere van Kaapstad naar Melbourne de andere reis. De tropenzon van Oost-Afrika. De nauwe straatjes van Zanzibar. De chicken en prawn piri piri in Beira en Lourenco Marques met meestal een uitstekend glas Portugese wijn. De zonnige stranden van Zuid-Afrika en Australië. Het prachtige landschap van de Kaapkolonie. Soms op een zonnige warme dag in het grote bassin de tientallen zonnekoesterende zeehonden.

Opgelegde walvisjagers in het kleine bassin. En wie werd niet even stil bij de aanblik van het machtige natuurschoon wanneer men 's morgens vroeg van Kaapstad vertrok om de lange oversteek te beginnen naar het vijfde werelddeel. De opkomende zon boven de Tafelberg en de Twaalf Apostelen, de naaldscherpe Lionspeak. Het laatste vaarwel aan Kaap de Goede Hoop. Een bede in alle harten voor een prettige, rustige oversteek van alleen maar lucht en water. Dit alles gingen we voorlopig voor goed achter ons laten. Goede vrienden, aangename herinneringen. En al is het altijd prettig om andere landen, andere havens te bezoeken, geen van ons allen kon zich onttrekken aan dat gevoel van weemoed en... de donkere wolken van te worden ingezet op de min of meer beruchte smokkellijn met alle extra werkzaamheden daaraan verbonden. Autoriteiten die geen pardon kennen. Smokkelwaar of niet. Zelfs vermoedens van te willen of te hebben gesmokkeld in na de afbouw gemaakte geheime bergplaatsen kan worden gestraft met vaak zware geldboetes, die koste wat kost voorkomen dienen te worden. Hier toch geldt meer nog dan ergens anders het „voorkomen is beter dan genezen”.

En zoals thuis de grote voorjaars schoonmaak waarbij het hele huis wekenlang op haar kop staat, alles af en aan gaat, zo ook werd hier aan boord alles systematisch af- en aangeschroefd voor onderzoek naar eventuele geheime bergplaatsen onder direct toezicht van een der officieren. Een tijdrovend werk. We boften nog want we zwierven bijna drie maanden langs de Australische kust. Dokken te Newcastle, stakingen, Kerst, Oud en Nieuw, met alle vrije

dagen van dien. Er kwam gewoon geen einde aan. De T.V. die we te Melbourne hadden gehuurd voor de gehele kustreis was een ware uitkomst voor de jongelui aan boord. Het uitgaan toch in Australië is niet goedkoop en de duties op dranken en sigaretten betekenen een goede zakcent minder in de maand. Maar 19 januari ging dan toch de vertrekvlug te Fremantle omhoog en vertrokken we 's middags onder ideale weersomstandigheden richting Straat Soenda. Een afgeladen schip met nog een 1100 schapen aan dek. Hoe zou de Lombok zich hebben gevoeld toen zij na vertrek op een noordelijke koers werd gelegd in te de van op de haar zo welbekende westelijke koers van Fremantle naar Mauritius. Wij weten het niet.

Maar zij was niet nukkig, volgde gewillig de haar leidende hand. Haar eerste reis door Indonesische wateren. En niet alleen voor haar, maar ook voor velen van de jongelui aan boord. Op weg naar Bombay via Maleisië en Ceylon. Straat Soenda — Straat Banka — Straat Riouw. Welbekende wegen bij velen van ons. Bekende torens en boeien. Oude vertrouwde peilpunten als Dwars in de Weg en Toppershoedje. Een leven van vroeger dat weer langs je voorbij gaat. Singapore en de andere havens in Malakka bedrijvig en vlot werkend. Het ging alles in een flits voorbij met hernieuwde kennismakingen, oude vrienden, de smell van de afvoerpijpen tijdens laagwater. Eén ding misten we. De vele gele schoorstenen van weleer. Dat oude vertrouwde beeld. De witte sneldienst, de trassieboot van Bagan Si Api Api, die je soms al rook voordat je haar zag. Maar wie weet. Ze zijn er nog, zoals ook Sabang er nog ligt. De oude gezellige aanloophaven van onze thans alle ter ziele gegane mailboten. De vrijhaven met goedkope sigaretten, parfums, eau de cologne, etc.

We lieten het alles achter ons om koers te zetten naar Trincomalee, nog welbekend bij onze Navy. Vandaar via Colombo naar Bombay. Velen van de ouderen zullen aan deze plaats herinneringen hebben van tijdens de laatste oorlog. Voor enige schepen van de maatschappij was dit toen immers jarenlang de thuishaven, zoals dit het thans wéér is voor een pakketvaartschip. Bombay, thuishaven van de INDIAS.

In de vroege ochtend van 14 februari embarkeerden we

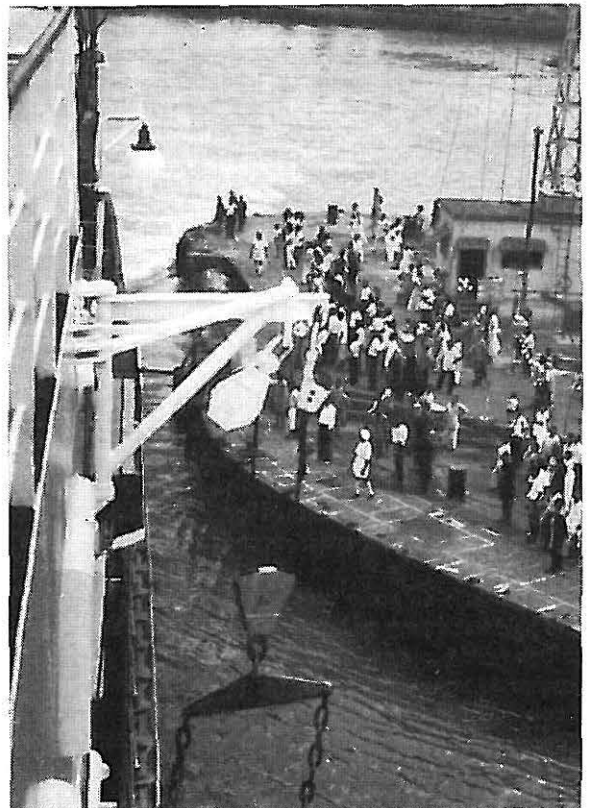
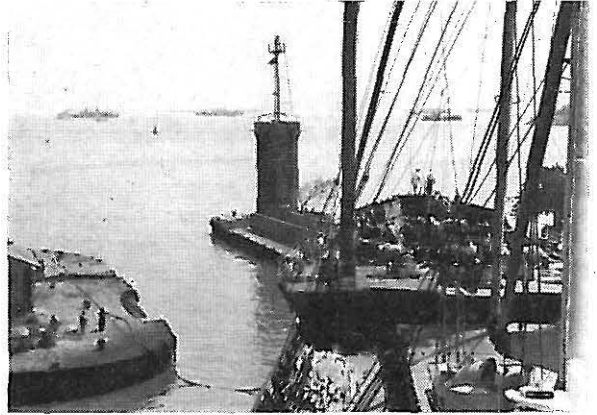
de loods, die ons tot aan de zeer nauwe ingang van Princessdock bracht waar de zogenaamde „dok”loods aan boord kwam om het schip naar binnen te brengen onder aanwijzingen van de dokmeester aan de kant. Tijdens de vaart naar de dokingang zwierf een snelle douaneboot alsmaar langs en rond het schip, daarmede de vermoedens bevestigend, dat er alle aandacht aan het schip zou worden besteed.

De ontvangst na afmeren was zeer vriendelijk en beleefd. Een zoekploeg was ras aan boord, waarvan het hoofd zich kwam voorstellen en om toestemming verzocht het gehele schip te doorzoeken. Een der stuurlieden werd meegegeven ter assistentie alsmede voor het opvangen van alle eventualiteiten. Van de agent werden alle mogelijke hulp en aanwijzingen ontvangen en het moet eerlijk worden gezegd dat het deze eerste call zeker niet erger was dan in andere havens in de Far East. Wanneer men een ieder de achting geeft die hem toekomt, hetzij in de officiële dan wel in de particuliere sector, dan komt ook hier de prettige samenwerking als van zelf tot stand. Dat daar tevens in besloten kring een koele drank en sigaret bij hoort, weet een ieder.

De temperatuur tijdens deze maanden is werkelijk goed. Zelfs gedurende de warme middaguren is een uitstapje herof derwaarts wel te doen, daar er altijd een ietwat koele noordelijke bries staat. Het bleef deze eerste call bij wat dwalen door de winkelstraten met veelal meer uitgestalde koopwaar op de trottoirs dan in de winkels, een bezoek aan het meesterlijke zwembad Breach Kandy gecombineerd met een bezoek aan de zogenaamde Hangende Tuinen en een gezellige avond in het Taj Mahal Hotel.

Van het inleveren van 8 uren overwerk voor een vrije dag te Breach Kandy zal zeer zeker niemand spijt hebben die van zwemmen en rust houdt en om er eens heerlijk een hele dag uit te zijn. Een overdekt en een open zoutwaterbad, grote grasgazons direct aan zee grenzend, makkelijke stoelen met zonnekap, lage en hoge springplanken, soft drinks (zoals overal in Bombay) en een goede keuken die niet duur is. Wil men goedkoper, dan zijn er ook sandwiches verkrijgbaar of men neemt zelf een koude lunch mee en kan dan volstaan met een goede kop koffie. Het zwembad is niet toegankelijk voor de landsbevolking(?) Het water in beide baden is zeer helder en schoon en het geheel ligt maar een halfuurtje rijden van de haven. Men kan er volleyballen, ping-pongen, badminton, etc. Uitstekende kleedkamers met zoetwater douches. Op de terugweg een bezoek gebracht aan de Hangende Tuinen. Een mooi aangelegd complex boven op de betonnen waterreservoirs van Bombay met een wijd uitzicht over Bombay town. Naast allerlei soorten van bloemen, artistiek gesnoeide bomen in de vorm van diverse dierenfiguren zoals een olifant, kameel, hert, twee ploegende karbouwen, etc., een plaquette van de toevoer van het water uit de bergen tot in het reservoir.

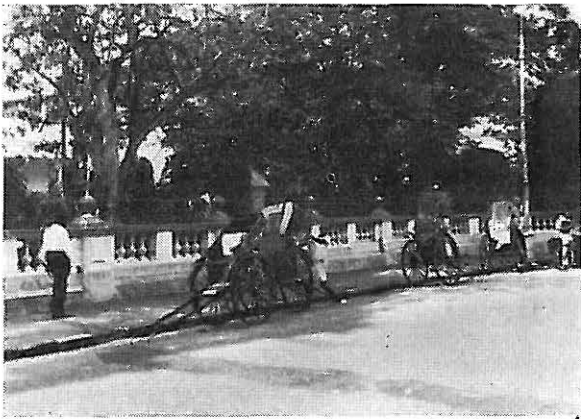
Uitzierend over de omtrek wordt het oog getroffen door een hoge ronde wal van zware rotsblokken omringd door hoog geboomte waarin het wemelde van gieren en kraaien. De „Tower of Silence”, begraafplaats van de Parsees, oorspronkelijk van Perzië vanwaar zij tussen 1300 en 1400 gevlucht zijn voor de Mohammedanen. Er zijn er nog ongeveer 90.000, waarvan een 75.000 in en rondom Bombay



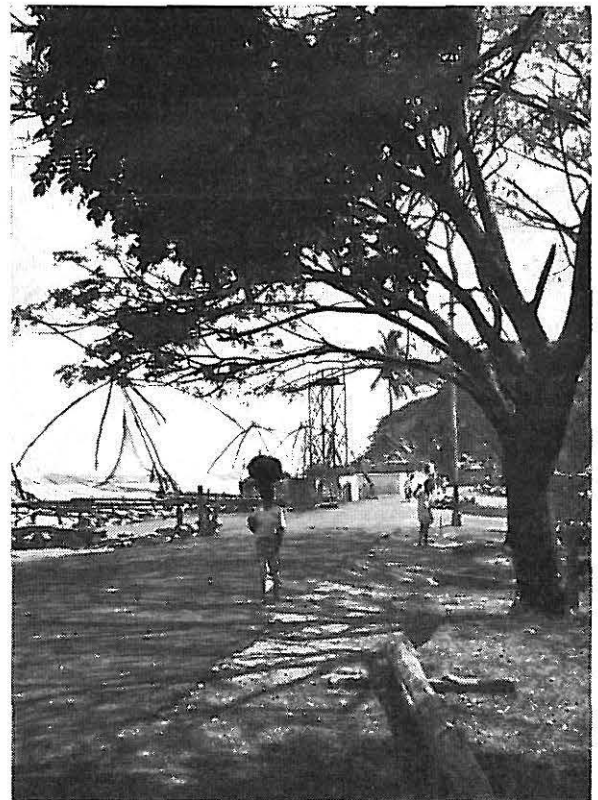


wonen, een 10.000 verspreid over India en nog een 5000 over de gehele wereld. Er mag niemand anders binnen deze muren komen dan de daarvoor aangestelde zes dragers, die er voor zorgen, dat het stoffelijk overschot gewikkeld in witte stof, nadat het tot aan de poort is gebracht, op de daarvoor bestemde plaats — man, vrouw of kind, ieder een eigen afdeling tussen deze muren — op een rooster wordt gelegd. De familie blijft in de grote tuin buiten de muren bidden. De gieren en kraaien doen dan vlot het werk. De overblijvende beenderen verpulveren door de zon en bij tijd en wijle wordt door de bewakers „schoon schip” gehouden, waarbij een rioolbuisverbinding voor afvoer naar zee zorgt. Men komt er wat huiverig vandaan wanneer men naar deze uitleg heeft geluisterd, er even bij stil is blijven staan, maar het geroezemoes van het drukke verkeer leiden de gedachten weer vlot af. Want telkens weer sta je stomverbaasd dat hier niet meer doden vallen op straat, zo rustig en zonder op het verkeer te letten steekt Jan en alleman over. Zo nu en dan piepten de remmen van onze taxi dan ook goed.

Eén van de bekendste hotels is hier wel het Taj Mahal Hotel. Een pracht uitzicht over zee met de Gate of India op de voorgrond. Wij boften. Het s.s. „ROTTERDAM” was inmiddels gearriveerd en de artiesten van deze luxueuze liner verzorgden enige avonden de floor show in dit hotel. Via de agent hadden we voor de eerste avond toegangsbewijzen kunnen bemachtigen en we hebben werkelijk genoten van het vele goede door deze artiesten ten tonele gebracht. Een uitstekend koud buffet met als toetje



foto's links: ingang Princessdock
 boven: straatbeelden
 rechts: visnetten te Cochin



verse aardbeien met slagroom en een gezellige quickstep op de dansvloer maakten deze avond onvergetelijk. Tevoren hadden we nog een aardige ondervinding. Bombay toch is „droog“ en wil men zo'n avond alcoholhoudende drinks hebben, dan moet je je tevoren laten inschrijven als „alcoholist“. En ach, op zo'n avondje uit smaakt een koele drank altijd. Dus wij er op af. Moesten ons eerst vervoegen bij de marinersclub ter verkrijging van een op schrift gestelde verklaring dat we daar nog geen permit hadden ontvangen voor enige flessen bier. Met deze verklaring naar de customs. Enige lange vragenlijsten dienden te worden ingevuld waarna met deze lijsten langs drie verschillende autoriteiten. Dikke boeken, vele rimpels, handtekeningen. Na een kleine 2 uur en voor de prijs van 20 Rupees (*f* 15,—) waren wij tweetjes ingeschreven als „alcoholist“. De verkregen papieren dienden als toegangsbewijs tot de zaal in Taj Mahal, waar de versnaperingen werden geschonken, zowel als permit om ze te mogen kopen. We hadden de Rupees beter op zak kunnen houden daar er die avond geen gebruik van werd gemaakt. De show werd n.l. in een andere zaal gegeven en toen deze ongeveer half weg was, werd de „drank“-zaal al gesloten.

En werd het gemist? Totaal niet. De grote glazen met lemon/sodawater smaakten uitstekend en geen van allen voelde het gemis van de meer sterke drinks. Jammer dat er in geheel Bombay geen films waren te verkrijgen deze dagen en er zodoende geen opnamen konden worden gemaakt in het zwembad, de hangende Tuinen of van een der mooie oude gebouwen in de stad. Men ziet hier namelijk nog veel mooie oude architectuur. Een goede kwast witkalk zou het aanzien van heel veel bouwwerken geweldig opknappen. De kaden zijn wat rommelig met nog vele voorwereldlijke kranen. Zo gingen we door eind- en beginpunt reis, om koers te zetten naar Cochin. Een nauwe toegangseu waar doorlopend gebaggerd moet worden. Eenmaal binnen, is het een prachtige natuurlijke haven. Als het ware een reusachtig meer, dat zich vlak achter de kustlijn uitstrekt met in de toegang tientallen reusachtige schepnetten voor garnalenvangst.

COCHIN

Het viel al direct op hoeveel schoner deze plaats was, zowel

op de kade als in het dorp. Heel rustig herkauwend wandelt het vee door de straten, zich van niets en niemand ook maar iets aantrekkelijk. Een zwartbonte viel hier wel erg uit de toon. Nog een oude afstammeling? De oude kerk van 1779 is zeer zeker een bezoek ten volle waard. De in de muren ingemetselde Hollandse grafstenen van 1600 en 1700, de oude gave kathedraal, de consistoriekamer met het uit 1600 daterende doopboek brengt je terug naar de dagen toen onze voorvaders de lange reizen maakten om de Kaap in dienst van de V.O.C. Grote ouderwetse waaiers boven de kerkbanken heen en weer bewogen door één man middels een touwtrekrichting zorgen voor een aangename koelte voor de kerkgangers. Een nog geheel gaaf oud orgeltje voor de muziek. Tussen de Hollandse grafstenen de Portugese. Ook de grote Portugese wereldontdekker Vasco da Gama werd hier begraven. In reliëfschrift geschreven bijbelteksten op palmbladeren hebben de tand des tijds zeer goed doorstaan.

Van hier werd nog een bezoek gebracht aan wat men hier noemt het „Dutch Palace“ een door de Portugezen geschonken paleis aan de toenmalige Maharadja. Erg paleisachtig doet het oude gebouw niet aan, maar we moesten toch wel door een poort naar binnen. Het meest bezienswaardig zijn hier de overgebleven oude muurschilderingen doch men moet wel eerst een studie hebben gemaakt van land en volk om hier uit te komen. De prachtige draagstoel met het schitterend handgeweven dekkleed van gouddraad (onze Gouden Koets), het schommelbed en olifantzitje met daarnaast de overgebleven steekwapens geven een beeld van een rijk verleden.

Men wordt moe en hongerig na al dat gesjouw en een koele drank op het wijde terras van het Malabar Hotel viel dan ook niet te versmaden. In tegenstelling tot Bombay is Cochin niet „droog“ gelegd. Direct aan het water grenzend met de in- en uitgaande schepen vlak langs je heen, de rust van de vallende avond, is het hier goed zitten.

En het goed koude glas local beer smaakt uitstekend. We wilden wat eten en vroegen om het menu. Froglegs en prawns. Wie had hier kikkerbiljetjes verwacht? Nog het een nog het ander was te versmaden, zomin als de Chicken



Tandoori met Nan en Sala. De Nan een soort Tjipatti uit de Perzische Golf. Sala een mixture van noten, uien en kruiden, dat het goed deed bij de kip. En de prijzen zijn zeer zeker reëel. Alleen de prijs voor de kikkerbiljetjes liep er wat uit. Maar dat mocht niet deren, daar het al zo lang geleden was, dat we deze lekkernij in de lampenkappenzaak tegenover het logeergebouw hadden gegeten. Een der handelsprodukten hier is de cocosmat, zoals wij die ook in Holland kennen. Maar niet alleen de bruine, doch ook met ingewerkt kleurenpatroon, die het in hal of

bungalow zeer zeker goed zullen doen. Wat men hier echter niet moet kopen zijn scheermesjes. Wij zaten zonder en kochten twee pakjes voor 2 Rupees. Het deed ons denken aan de oude kaasrasp vroeger thuis. Met een duik in het koele zwembad van het Malabar Hotel namen we afscheid van Cochin om via Alleppey-rede de reis voort te zetten naar Ceylon voor de tweede call Colombo.

COLOMBO

De zondag werd gebruikt om een tocht te maken naar Kandy ongeveer 72 mijl landinwaarts. Een niet al te brede bochtige weg met druk verkeer waaronder veel doubledekkers. En wanneer je deze tocht maakt kun je je indenken waarom de Heeren Zeventien dit eiland veroverden op de Portugezen. Een land dat met goede arbeidskrachten en goede planning tot een van de rijkste eilanden in de wereld moet kunnen worden gemaakt. Een weg die slingert langs theen- en rubbertuinen, langs paddivelden, koffie en cocospalm aanplantingen. Fruit en groenten zijn op de marketplaces in overvloed verkrijgbaar. Sperzieboontjes, kool, biet, uien, prei, spinazie, aardappelen, tomaten, komkommers, andijvie. De verscheidenheid is groot. Toch is de levensstandaard bij de gewone bevolking laag te noemen en ziet men nog vele leemhuten langs de weg. De werkende olifant is typerend voor het landschap.

En met welk een zorg worden deze grote logge beesten 's avonds na het werken in de kali schoongeschrobd. Met een paar woorden van hun oppasser knielen ze neer, wintelen van de ene zij op de andere. Cashewnuts, mandvlechtwerk en de zgn. oranje klapper (kelapa muda) zijn de main stalletjes langs de weg.

Een kort oponthoud bij het graf van wijlen de voormalige P.M. Bandaranaike, welk graf is afgedekt door een reusachtig rotsblok, zoals men ze ook hoger de bergen in veel tegen komt. Op een gegeven moment gaat de weg dwars door zo'n rotsblok heen, te laag echter voor de hoge doubledekkers uit het Londense stadsbeeld. Veel vrachtovervoer gaat hier per buffelkar, waarvan sommigen veel gelijkenis vertonen met de oude Transvaalse huifkar — Turning Wheels —.

Een der vele bochten rondend ziet men hoog in de bergen een rotsformatie die op een afstand veel gelijkenis heeft

met een middeleeuws roofridderslot. Dichterbij komend zijn het inderdaad slechts grote blokken steen aan een kant loodrecht de diepte in. Maar inderdaad eens de schuilplaats van de Robin Hood van Ceylon, Uttuman Kande of Sardiël's Rock. Iets later passeert men een reusachtige rechthoekige rotsformatie, welke de Bible Rock genoemd wordt.

Voor we Kandy binnenreden werd eerst een bezoek gebracht aan de Botanical Garden, welke zich over een oppervlakte van 50 acres langs de rivier uitstrekt. Wij werden het meest geïmponeerd door de prachtige orchideeën van around the world en door de statige cabbage palmenlaan. Kaarsrechte stammen torenhoog optornend tegen de helblauwe lucht.

Het Queenshotel werd uitgezocht voor een uurtje verpozing met een koele drank en een uitstekende currykip. Van hieruit kon nog een kort bezoek worden gebracht aan het Wace Park, waar nog een Japans stuk veldgeslacht staat hetgeen werd buitgemaakt in Birma tijdens de laatste oorlog en door Lord Louis Mountbatten aan Kandy geschonken als dank voor de houding van de bevolking gedurende de jaren 1944—'45 toen hij hier zijn hoofdkwartier had. Het park is maar klein doch mooi aangelegd.

Hoewel de terugweg moest worden aanvaard, kon via een zijweg nog even worden afgeslagen naar het zich over 2000 acres uitstreckende universiteitsterrein van Ceylon. Een prachtig golvend terrein met de universiteitsgebouwen, internaten en docentenwoningen her en der verspreid. Het moet hier goed studeren zijn. Jammer dat de terugweg langs dezelfde route moest worden genomen daar het anders een te lang traject zou worden voor één dag en we de avond nog wilden gebruiken voor het Colombo vertier.

Het Gal Face Hotel was daarvoor een uitstekende plaats met haar diner dansant. Een prettig publiek, zeer goede dansers en het is telkens weer een fleurig gezicht om te kijken naar die prachtig gekleurde sari's op de dansvloer. Voor een kop koffie is de Harbour room in het Tabrobane Hotel de aangewezen plaats. Men heeft van hieruit

een schitterend uitzicht over de gehele haven. En niet alleen dat iedere berth in de haven bezet was, maar er lagen buiten nog een 20-tal schepen te wachten. Wij hadden dan ook wel geboft dat we zowel noord- als zuidgaande meteen naar binnen konden.

Nog steeds een internationale haven met natievlaggen van rond de hele wereld. Drie mailboten, oude vooroorlogse tramps zwaar onder de roest, moderne vrachtvaarders, tal van Duitse coasters van een 200 tot 1000 ton, meestal ingezet op de Ceylon-Perzische Golf dienst — thee en bananen —. Vlak achter ons onze ex-Karsik keurig in de verf met de wijidse naam „Pearl of Victoria“. Geheel vooraan een van onze ex BA-boten nog in de oude kleuren met uitzondering van de geeloranje schoorsteen.

En zoals in Amsterdam, ook hier de rondvaartboten, waarvan een intensief gebruik wordt gemaakt, vooral door grote groepen schoolkinderen met hun onderwijzers.

Ook in de stad zelf ziet men veel van dit aanschouwelijk onderwijs in de parken bij oude monumenten.

Straks vertrekken we weer. Nog een call te Trincomalee met haar prachtige natuurlijke haven, marine bastion tijdens de laatste oorlog, het oude uit 1600 daterende Frederiks Fort, de gehele plaats en omgeving zwaar gehavend door de december typhoon.

INDIAS, het viel alles zo mee aan deze kant. Je bevolking is zo vriendelijk, zo gastvrij, je sari's zo kleurrijk, de country zo mooi. Alleen is het oponthoud in de diverse havens al net zo lang als aan de andere kant, met labour shortage and strikes. Een Trincomalee dat nog lang niet genezen is van de cycloon wonde, waar nog velen moeten wonen in tenten en brokstukken van huizen, waar nog veel geld nodig is voor de gewone man om weer te herbouwen wat hij verloor.

D. M.

Geboorte van een vlag

Elke dag verschijnt wel ergens op de wereld een nieuwe vlag. Hetzij van een natie, een provincie, een stad, hetzij van een vereniging of een maatschappij. Het vinden van een passend vlagmotief is één van de eerste problemen, waarmede jonge naties geconfronteerd worden. Want de vlag wordt in de grondwet beschreven; een gebruik dat algemeen navolging heeft gevonden. Nederland is het enige lid der Verenigde Naties, dat zulks niet heeft gedaan.

De geboorte van de Deense vlag, Dannebrog of Kracht van Denemarken, is algemeen bekend. Vóór de slag van Lyndanisse, in 1219 gevoerd tegen Estland zou deze vlag volgens de overlevering aan koning Waldemar II in een

visioen aan de hemel verschenen zijn. Het behoeft geen betoog, dat de veldslag een gunstig verloop voor Denemarken had. Zij het dat de hierbij gevestigde heerschappij over Estland maar van korte duur was en in 1227 weer verloren ging. Met dit al is de Deense vlag de oudste in gebruik zijnde nationale vlag.

Madagascar, dat in 1958 een autonome republiek binnen de Franse gemeenschap en in 1960 onafhankelijk werd, stond ook voor de vlagkeuze. Een vertegenwoordiger van de nieuwe republiek merkte op: „Het viel niet mee een combinatie te vinden, die niet reeds in gebruik is. Er zijn zoveel nieuwe landen”.



Vlag van Denemarken op in 1947 uitgegeven zegel ter gelegenheid van de 2e verjaardag van de bevrijding. Hoewel de vlag rood is (met wit kruis) verscheen de zegel in blauw!

Vlag en kaart van Malagasy (Madagascar) op 25 francs-zegel. De betekenis der kleuren: Wit voor zuiverheid. Rood voor soevereiniteit. Groen voor hoop.



De woorden, die Jomo Kenyatta in 1952 bij de geboorte van de vlag van de Kanu-partij sprak, getuigden van andere zin: „Zwart in de vlag laat zien, dat de kleur van ons volk zwart is. Rood laat zien, dat het bloed van ons volk dezelfde kleur heeft als het bloed van een Europeaan. Groen laat zien, dat toen wij dit land van God kregen het groen, vruchtbaar en goed was. Op de vlag is ook een schild, een speer en een pijl te zien. Dit om onze voorvaders te gedenken, die deze wapens gebruikten om dit land voor ons te beschermen. De wapens betekenen

niet, dat wij moeten vechten als onze voorvaders. Het zilver in de speer is als het zilver van de shilling. Het wil zeggen, dat ons land welvarend was in voorbije dagen”. Wedstrijden bleken een geschikt middel om vlagmotieven te vergaren. De keuze van de vlag van Alaska — de 49ste staat van de Amerikaanse Unie — werd gemaakt uit 142 inzendingen. Ontwerper van de uitverkoren vlag was de 13-jarige Benny Benson, leerling van de Mission Territorial School in Seward. De vlag toont het sterrebeeld Grote Beer met de Poolster tegen de hemel.



Vlag van Kenya als omschreven door Kenyatta (met kleine wijziging), op 50 centszegel uit onafhankelijkheidsserie.

Zegel met bovengenoemd sterrebeeld geprojecteerd tegen kaart van Alaska.



Personalia

BEVORDERINGEN per 1 juli 1965

Technisch varend personeel

K.P.M.: tot 5e Werktuig.	N.T.P.M.: tot Ass. Werktuig
L. L. A. Flem	A. Coehoorn
H. W. Potgieter	J. Poorting
R. Kruger	R. E. Stap
A. L. Roelse	W. van Heezik
Q. J. Sas	M. G. van der Velde
	P. S. van der Kooy

Van harte gelukgewent

MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.

J. Jonkman (dd. Gezagv.) ex m.s. „WAIKELO” naar m.s. „VAN NECK” (1e Strm.)	28-7-65
J. G. Ormel (1e Strm.) ex m.s. „Waikelo” naar m.s. „Sinabang” (dd. Gezagv.)	28-7-65
J. J. van de Riet ex m.s. „Sinabang” naar m.s. „Congokust” (N.T.P.M.)	12-8-65
G. J. van der Heiden (1e Strm.) ex RV naar m.s. „Sambas” (1e Strm. BMC.)	4-8-65
G. H. de Jong (1e Strm. BMC) ex m.s. „Sambas” met RV	4-8-65
J. A. Houtman ex TTV/Durban naar m.s. „Straat Franklin”	6-8-65
B. H. Niessen ex m.s. „Straat Franklin” met RV	6-8-65
H. Koch ex m.s. „Waibalong” met RV	6-8-65
J. G. Ormel (dd. Gezagv.) ex m.s. „Sinabang” naar m.s. „Van Cloon” (1e Strm.)	14-8-65
E. van Luyk (1e Strm.) ex m.s. „Van Cloon” naar m.s. „Sinabang” (dd. Gezagv.)	14-8-65
H. L. van Dam ex m.s. „Waiwerang” naar m.s. „Van Neck”	12-8-65
W. A. Breebaart ex m.s. „Van Neck” naar m.s. „Van Linschoten”	19-8-65
H. P. Valk ex m.s. „Van Linschoten” met RV/Austr.	19-8-65

N.T.P.M.

W. C. Bouter Gezagvoerder K.P.M. naar ms. „Senegalkust”	26-7-65
B. J. Hennephof ex ms. „Senegalkust” met verlof	31-7-65
P. van Zalinge aflos Gezagv. naar ms. „Congokust”	27-7-65
J. P. van Haeften ex ms. „Congokust” met verlof	28-7-65
J. J. van de Riet Gezagvoerder K.P.M. naar ms. „Congokust (Antwerpen)”	12-8-65
P. van Zalinge aflos Gezagv. ex ms. „Congokust” einde aflosdienst	13-8-65

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

E. G. van Lonkhuysen (2e Wtk.) m.s. „Straat Frazer” (dd. Hfd. wtk.)	6-7-65
---	--------

E. G. van Lonkhuysen (dd. Hfd. wtk.) m.s. „Straat Frazer” (2e Wtk.)	14-7-65
G. Buyze ex RV naar m.s. „Straat Lombok”	27-7-65
P. A. de Vlieger ex m.s. „Straat Lombok” met RV	27-7-65
Th. J. Bronsvooft ex RV naar m.s. „Camphuys”	27-7-65
M. F. Muller ex m.s. „Camphuys” met RV	27-7-65
H. van de Ridder ex RV naar m.s. „Straat Madura”	1-8-65
H. J. Wijtenburg ex m.s. „Straat Madura” met RV	1-8-65
R. F. Schols (2e Wtk.) ex RV/S'pore naar m.s. „Sanana” (2e Wtk. CMK.)	5-8-65
H. J. van der Veer (2e Wtk. CMK.) ex m.s. „Sanana” met RV	5-8-65
J. H. Waldt (dd. Hfd. wtk.) ex m.s. „Waingapoe” naar m.s. „Keerkring” (dd. Hfd. wtk.)	8-8-65
L. J. Feuerberg (dd. Hfd. wtk.) ex m.s. „Keerkring” met RV	8-8-65
J. Koke ex hosp. M'basa met ZV	9-8-65
P. J. H. Riksen (dd. Hfd. wtk.) ex m.s. „Waiwerang” naar m.s. „Van Cloon” (dd. Hfd. wtk.)	10-8-65
H. R. Meyjes ex m.s. „Van Cloon” naar m.s. „Van Waerwijck”	10-8-65
E. de Vries (dd. Hfd. wtk.) ex m.s. „Van Waerwijck” met RV	10-8-65
N.T.P.M.	
W. Starreveld ex ss. „Westertoren” (Thursday Island) met ziekteverlof	31-7-65
<i>Alle verlofgangers: een prettig verlof</i>	
<i>Alle herplaatsten: goede vaart</i>	

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

8-7-65 3e Stm. J. C. van 't Veer	uit Singapore	RV
9-7-65 4e Stm. F. Boonstra	uit Melbourne	RV/SV
9-7-65 5e Wtk. R. R. Ronkes	uit Hong Kong	RV/SV
9-7-65 2e Stm. J. Plenter	uit Durban	RV/SV
15-7-65 1e Stm. H. de Geest	uit Hong Kong	RV
25-7-65 2e Stm. H. Zantkuyl	uit Sydney	RV/SV
26-7-65 2e Wtk. J. J. Pieterse	uit Djakarta	RV/SV
26-7-65 2e Wtk. J. G. F. Beumer	uit Djakarta	RV/SV
26-7-65 4e Stm. G. A. Smit	uit Mombasa	RV/SV
28-7-65 4e Wtk. Th. L. Gilbers	uit Hong Kong	RV/SV
28-7-65 3e Stm. H. A. R. Fleischeuer	uit Durban	RV/SV
29-7-65 2e Stm. B. H. Verseput	uit Mombasa	RV
31-7-65 4e Stm. D. Lub	uit Colombo	ZV
2-8-65 4e Stm. W. A. van Erk	uit Beira	RV/SV
6-8-65 4e Wtk. H. W. M. Veugelers	uit Mombasa	ZV
6-8-65 1e Stm. J. P. Goossens	uit Mombasa	RV
6-8-65 3e Wtk. S. J. C. van Maldegem	uit Hong Kong	RV/SV
7-8-65 1e Stm. F. van der Linden	uit Djakarta	RV
7-8-65 4e Wtk. L. Smit	uit Djakarta	RV/SV
7-8-65 4e Wtk. H. R. Boddendijk	uit Durban	RV/SV
8-8-65 4e Wtk. Ch. N. Wijchgel	uit Aden	RV
8-8-65 2e Stm. P. L. Meert	uit Aden	RV

N.T.P.M.

18-7-65 4e Wtk. L. Boomsma (KPM) ex ms. „Senegalkust”	
18-7-65 5e Wtk. P. I. Versprille ex ms. „Senegalkust” SV	
20-7-65 1e Stm. W. Benink	} ex ss. „Westertoren” (Singapore)
20-7-65 4e Stm. R. Slump	
20-7-65 4e Wtk. H. J. Nijkamp	
20-7-65 5e Wtk. J. P. J. de Koster	
20-7-65 5e Wtk. H. Slot	

26-7-65 3e Wtk. J. O. v. d. Kwast ex ms.
„Senegalkust“ ZV.
27-7-65 4e Stm. H. W. Persoon ex ms.
„Congokust“ ZV.
1-8-65 1e Stm. J. Evelaar ex ms.
„Senegalkust“

Alle verlofgangers: een prettig verlof

NA VERLOF VERTROKKEN

16-7-65 1e Strm. G. J. van der Heiden (Singapore) m.s. „Sambas“
22-7-65 3e Wtk. D. den Dulk (Durban) m.s. „Van Heemskerck“
23-7-65 4e Strm. H. M. Koerselman (Mombasa) m.s. „Van Linschoten“
25-7-65 5e Wtk. A. J. M. Boelaars (Hong Kong) m.s. „Sinabang“
26-7-65 2e Strm. H. Stoltenkamp (Mombasa) m.s. „Van Linschoten“
4-8-65 1e Strm. H. Samson (Mombasa) m.s. „Houtman“
4-8-65 3e Wtk. J. H. Saat (Aden) m.s. „Van Riebeeck“
5-8-65 2e Strm. F. Monteiro (Hong Kong) m.s. „Van Waerwijck“
6-8-65 1e Strm. J. W. A. Berends + gezin (Singapore)
9-8-65 1e Strm. W. J. Florie (Accra) m.s. „Van Heemskerck“
9-8-65 2e Strm. J. Zandstra (Accra) m.s. „Van Heemskerck“
9-8-65 3e Strm. E. Aukes (Singapore) m.s. „Str. Lombok“
13-8-65 2e Wtk. Ch. J. Hulst (Singapore) m.s. „Van Cloon“
14-8-65 5e Wtk. J. Balder (Kaapstad) m.s. „Str. Frazer“
16-8-65 Gezagv. A. N. Kloots + gezin (Singapore)
16-8-65 De heer J. Hoogerbrugge (Djakarta)
16-8-65 LL Wtk. P. Alblas (Singapore) m.s. „Van Cloon“
16-8-65 3e Strm. P. S. Pot (Singapore) m.s. „Van Cloon“

Goede wacht en behouden vaart

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.
11-7-65 2e Wtk. S. Barendregt (nieuw aangenomen) ss. „Munttoren“ (Rio de Janeiro)
15-7-65 1e Stm. H. Besanger ss. „Westertoren“ (Singapore)
15-7-65 3e Stm. A. F. J. Ducrot ss. „Westertoren“ (Singapore)
15-7-65 2e Wtk. W. G. Jacobs ss. „Westertoren“ (Singapore)
15-7-65 5e Wtk. R. L. J. Luyendijk ss. „Westertoren“ (Singapore)
15-7-65 5e Wtk. H. J. R. Barten ss. „Westertoren“ (Singapore)
17-7-65 3e Wtk. D. Schaafsma ms. „Senegalkust“
26-7-65 3e Stm. J. F. Jongbloed ms. „Senegalkust“
26-7-65 4e Wtk. M. van der Steen ms. „Congokust“
6-8-65 Ass. wtk. W. van Heezik ss. „Munttoren“ (Puerto la Cruz)
14-8-65 4e Wtk. N. W. Dikstaal ms. „Congokust“
15-8-65 2e Electr. P. J. J. Hengstz (ex KPM) ms. „Congokust“

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

5e Wtk. J. R. W. Mouthaan ms. „Senegalkust“ 22-7-65
1e Stm. D. Plooy ms. „Senegalkust“ 23-7-65

5e Wtk. A. Scheer ms. „Congokust“ 13-8-65
Goede wacht en behouden vaart

GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

K.P.M.

3e Wtk. J. H. Saat 26-7-65 B
3e Wtk. S. G. Adema 27-7-65 B

N.T.P.M.

5e Wtk. H. J. R. Barten 9-7-65 A
Onze gelukwensen met het behaalde succes

HUWELIJKEN

K.P.M.

4e Stuurman F. Boonstra en Mej. E. J. van Herwerden, ddo. 7-8-65 te Loosduinen.
3e Stuurman J. Meyler en Mej. I. Cieraad, ddo. 20-8-65 te Hellendoorn.

Proficiat en „behouden vaart“

NIEUWE K.P.M.-MERTJES

Delfzijl, 13-7-65: Hillegonda Anita, dochter van 3e Stuurman H. K. Cleveringa en Mevrouw H. Cleveringa-Feenstra. Leerdam, 25-7-65: Robert, zoon van Hoofdwerktuigkundige J. W. Verwey en Mevrouw L. D. Verwey-Lenselink. Amsterdam, 29-7-65: Annigje Elisabeth Christina, dochter van de Heer Th. J. Fonville (Amsterdamkantoor) en Mevrouw A. M. Th. Fonville-Swaak. Rotterdam, 6-8-65: Petra Wilma Louisa, dochter van Hoofdemployé T. van den Dool (Amsterdamkantoor) en Mevrouw M. Th. J. van den Dool-Duisterhoff.

NIEUWE N.T.P.M.-MERTJES

Lochem 27-7-65 Herman Hansen, zoon van 4e Stm. A. J. Groters en Mevrouw B. G. L. Groters-Aartsen.
Welkom in de „familie“

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Gezagvoerder J. K. Bakker overleed ddo. 12-7-65 te Morwell (Australië), in de leeftijd van 62 jaar.
Gepensioneerd Hoofdemployé R. H. B. Diesel overleed ddo. 21-7-65 te Amsterdam, in de leeftijd van 64 jaar.
Gepensioneerd Gezagvoerder F. H. Sobels overleed ddo. 22-7-65 te Oegstgeest, in de leeftijd van 86 jaar.
Gepensioneerd Employé F. R. C. S. Deetman overleed ddo. 6-8-65 te Rijswijk, in de leeftijd van 63 jaar.
Gepensioneerd Agent M. Chits overleed ddo. 9-8-65 te Den Haag, in de leeftijd van 88 jaar.

Zij rusten in vrede.

Familieberichten



Donderdag 8 juli jl. was voor drie schepen van de K.P.M. — mss. „Schouten“, „Van Waerwijk“ en „Van Noort“ — een opname van familiegroeten in de studio van de Wereldomroep.

Onder leiding van gastvrouw Teddy Scholten en omroeper Bert Steinkamp (laatstgenoemde verving Guus Weitzel, die met vakantie was), maakten de families samen een gezellig groetenprogramma, dat werd afgewisseld door muziek van de „Firebirds“ o.l.v. George Kotte. Gezagvoerder J. de Jong en echtgenote maakten als gasten het programma mee.

De officieren die met spanning de nieuwtjes van thuis hadden afgewacht hadden helaas niet veel geluk, want door storingen en dergelijke was de ontvangst aan boord van de drie schepen niet best, zodat de gezagvoerders ons om toezending van het bandje verzochten.

van boven naar onder:
familieleden ms „Schouten“,
ms „Van Waerwijk“ en
ms „Van Noort“.

