

De uitlaat



PERSONEELSORGAAN DER

N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ

N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.



INHOUD VAN DIT NUMMER:

	pag.
Bedrijfsnieuws	3
Controle van het laadgerei	3
„Indias“, deel 2	4-6
Overdracht m.s. „Hollands Burcht“	7-8
Scheepsposities	8
What's in a name?	9-11
Mss. „Straat Franklin“ en „Straat Frazer“ (foto) . . .	11
Ons oog viel op	12
Postzegels	12
Vlaggen op postzegels	13
Personalia	14-15
Schip van de week	16

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
Suylenkom 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. „Van Neck“, liggende aan een
„rice-mill“ te Bangkok.
Opname 2e wtk. A. J. Rötter.

Controle van het laadgerei

Op een schip van het „Straat-F“-type is de inspectie van het laadgerei en het vergelijken van de nummers er van met de bijbehorende certificaten geen kleinigheid.

Niet minder dan 213 blokken („katrollen”), 332 sluitings, 21 haken, 33 kettingen, 9 „driehoeken” en 23 borg„grips”, in totaal 631 onderdelen dienen onderzocht te worden op onderhoud, gebreken, merken, nummers en op hun juiste bevestigingsplaats volgens de schema's in het „Cargo Gear” boek.

Teneinde dit onderzoek te vergemakkelijken en overzichtelijk te maken, werden op het voordek van de „Straat Frazer” ter weerskanten van de luikhoofden enige honderden vakken met krijt getekend en voorzien van laadgerei-nummers. Hierbij werd geprofiteerd van mooi weder op de Indische Oceaan.

Door ieder onderdeel volgens zijn nummer op zijn „eigen” vak te leggen, konden vergissingen en onderlinge verwisselingen gemakkelijk vermeden worden.

De foto's geven een beeld van dit werk en tevens van de afmetingen van het dek.

*J. A. van den Broek Humphrey
aan boord m.s. „Straat Frazer”*

Het ms. „Bakongan” werd voor de vaart verkocht. Het schip werd in Singapore aan de nieuwe eigenaren opgeleverd.

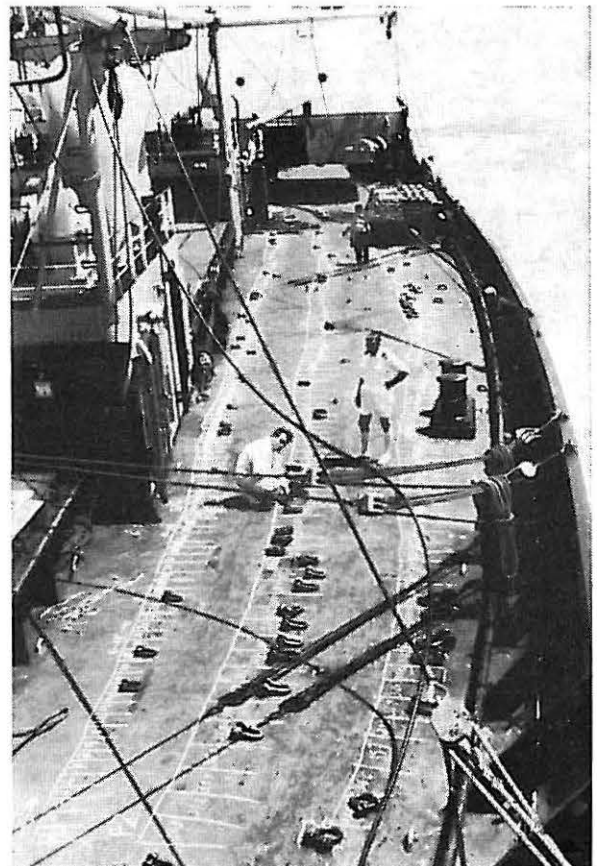
Het ms. „Siberoet” gaf in de Bay of Bengal - South China Sea Service de september-afvaart van Calcutta; geladen werd voornamelijk voor Bangkok en Phnompenh. In de Burma-Malaysia dienst gaf ms. „Sabang” een afvaart van Rangoon.

In de Indonesia-China Service laadde het ms. „Schouten” in Palembang en Dumai voor Hong Kong en Shanghai. In de diensten van Borneo-havens naar Hong Kong/Bangkok vonden de ms. „Sibigo”, „Siaoe”, „Sinabang”, „Sanana” en „Sambas” emplooi. Het ms. „Musi” bevoer de Bangkok-Palembang Service.

SS. „MUNTTOREN”

Op weg naar Rio Grande do Sul liep de „Munttoren” op 18 augustus extra Recife aan ter debarkering van de Hoofdwerktuigkundige, die in een hospitaal opgenomen moest worden. Hij is inmiddels per vliegtuig in Nederland aangekomen.

Na lossing te Rio Grande do Sul vertrok het schip via Rio de Janeiro wederom naar de Caribbeans voor de afhaal van nieuwe olie voor Braziliaanse havens.



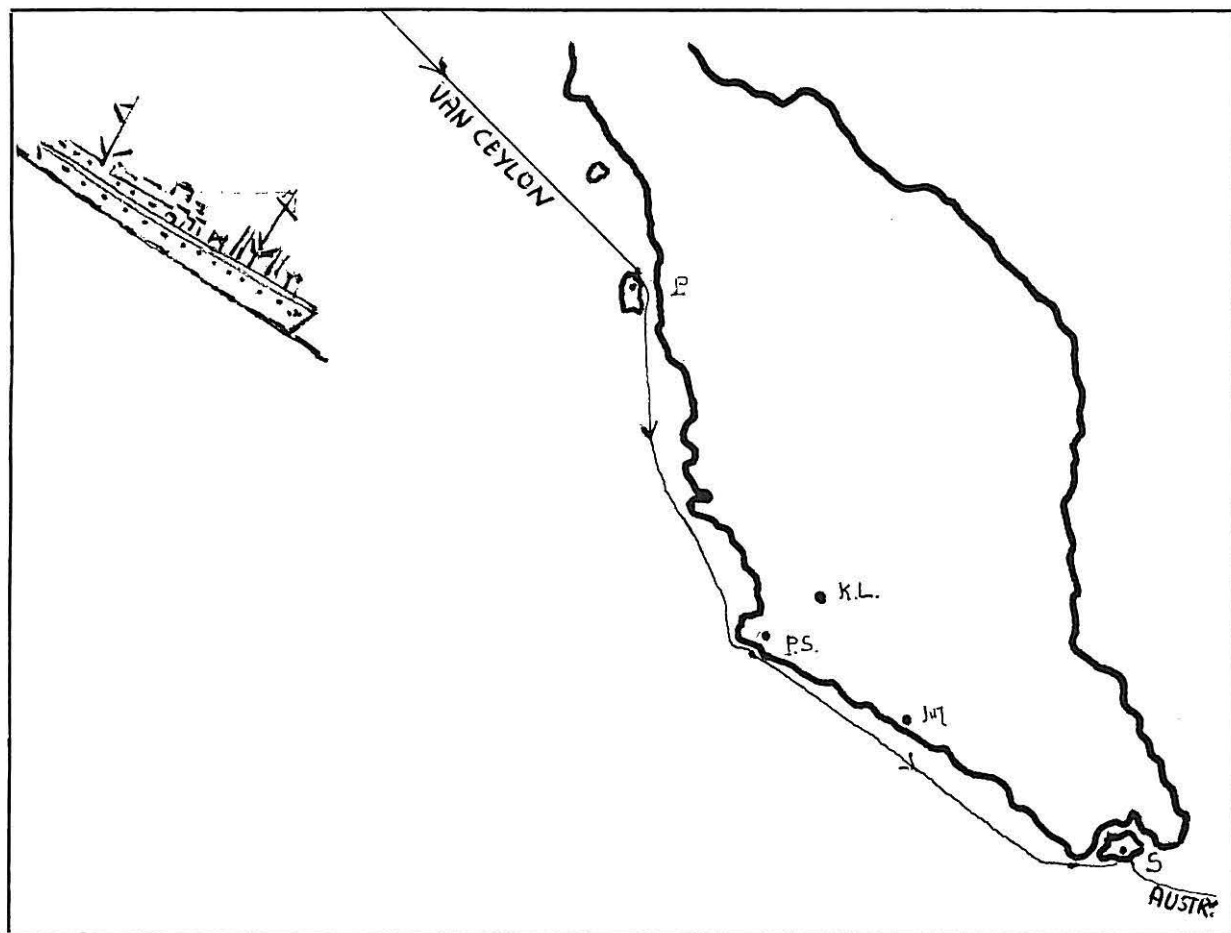
„INDIAS” MALAYSIA

Het blauw van de oceaan ligt weer voor ons. Een paar dagen van frisse lucht, van zon en wind. Generaal schoon schip. Veiligheidsoefeningen en wat dies al niet meer. Ze draaien vlug rond zulke dagen. De Nicobaren gepasseerd. Rondo eiland boven de kim. Deining en golven verdwijnen bij het invaren van Straat Malacca. Het eeuwige weerlicht van de tropennacht. Wij passeren grote tankers met hun buik vol, op weg naar de Far East of in ballast terug naar de Perzische Golf. Zij beheersen hier

het straatbeeld. Zo nu en dan een vrachtvaarder. Tweemaal razen we langs Malaysia. Northbound via Singapore-Malacca-Port Swettenham en Penang. Southbound wordt Malacca overgeslagen. Het oude vriendelijke V.O.C. stadje waar nog veel van Hollands Glorie overbleef.

Zodra we te Penang de officiële formaliteiten achter de rug hebben staat een ieder al gereed om het schip erdoor te jagen. De verloren tijd moet immers in dit midden lijn gedeelte worden ingehaald. Een schip hoort op zee. Al dat binnen liggen kost maar extra geld. En ze weten hier van wanten. In Penang, in Port Swettenham, in Malacca en in Singapore. Een vrije dag te Penang is anders zeer zeker de moeite waard en zal bij velen een aange-name herinnering achter laten. De Mariners Swimming Pool, waarvoor een ieder via de agent toegang kan krijgen, is een groots opgezet geheel. Een prachtig zwembad, gezellige zitjes, ruime zeer verzorgde kleedhokken. Een wijds panorama over zee.

En wil men een duik in de branding nemen dan ga je eraan op de smalle strook wit zand. Haaien? Zij die liever de natuur ingaan kunnen een tocht naar boven maken met de Penang Hill Railway. Het temperatuurverschil daar boven is aanmerkelijk, nog afgezien van de wijde vergezichten waarvan men hier genieten kan. Daarnaast heeft het eiland tal van bezienswaardigheden doch men dient daarvoor een auto te huren en een volle dag ter beschik-



king te hebben. Het autotarief is zeker geen bezwaar en van een tocht rondom het eiland zal niemand spijt hebben. Zoals ook in Thailand komt men hier de Sleeping Buddha tegen. De Snake en Ayer Itam Temple zijn een bezoek alleszins waard, alhoewel de lange Klim naar boven bij deze laatste tempel vermoeiend is.

Voor de lunch stoppen we in het Lone Pine Hotel vanwaar men een vrij uitzicht heeft over Straat Malacca. Op het brede terras met het strand ervoor kan volop genoten worden van zee en zon. Vandaar slingert de weg vriendelijk langs clove aanplantingen en rijstvelden. Dan weer het uitzicht over zee, even later is men omsloten door bos en heuvels. Zo gaat het af en aan om langs de Airport en de Minden Barracks weer terug te keren naar het punt van uitgang. Er is nog een uurtje over. Via de drukke havenkant dwalen we nog even verder door Penang. Mooie brede lanen met enorm grote erven rond de oude patriciërs woningen van weleer. Hier en daar de meer moderne bungalow bouwtrant. Wij hadden honger gekregen. De aangewezen plaats om die goed te stillen is het Mandarijn Hotel.

Good Bye Penang Island. Good bye George Town. De tropennacht is stil. We houden langs de kust en laten één vadembank rechts liggen op weg naar Port Swettenham waar we recht tegenover de nieuwe steiger het anker laten vallen voor de nacht. Het schip wordt geillumineerd als een kerstboom. De loods komt vroeg aan boord en wanneer in het oosten de dageraad haar eerste fijne penseelstreken boven de horizon schildert, gaat het anker eruit en verstomen we vlot naar langszij. Van tijdverspillen houdt men ook hier niet. De moderne nieuwe steiger biedt plaats voor 5 à 6 oceaanstomers. Een goede weg werd van hier aangelegd naar de stad, dwars door het moeras. Deze eerste dag gingen we een uurtje zwemmen in het juist weer geopende en geheel gerestaureerde zwembad waar alles blinkt van properheid. Het is maar een 10 minuten per taxi vanaf het schip. De pool is niet

haald. Een nog in aanleg zijnde nieuwe brede autobaan waarvan reeds hele eindten gereed zijn, gaf ons een vlotte tocht. De weg slingert door en langs vele dorpen naar de hoofdstad. Het eerste doel was het museum hetwelk inderdaad een bezoek alleszins waard is en waar men uren kan ronddwalen zonder zich ook maar even te vervelen. De oude folklore, oude munten en wapens, een tinbaggerbedrijf, oude weeftoestellen, matvechtwerk, etc., etc. geven een bijzonder levendige indruk van land en volk. Van hier nog even een kort bezoek gebracht aan de modern opgezette Colombo-plan universiteitsgebouwen om vandaar K.L. in te dwalen. Het roezemoezige van het oude oosterse stadsgedeelte met winkel aan winkel zoals wij dat kennen uit onze voormalige oost. Soms vraag je je wel eens af „waar leven zij allemaal van“, „waar komen al die mensen vandaan“. Moeilijkheden om de inwendige mens te versterken en te laven heeft men in al deze plaatsen nooit. De gerechten waaruit je kunt kiezen zijn legio en de smaak? Altijd prima. De prijzen haast nog voor-oorlogs zoals ook de taxi's. Raar maar waar. Het is maar een klein eindje varen naar Singapore. Het scheepvaartverkeer wordt intensiever maar het is een mooie heldere nacht. Met een 16 mijls vaart gaat het op de laatste call-plaats aan. Singapore, metropool van het oosten. Scheepvaartcentrum, waar oost en west elkaar ontmoeten. Waar de tijd stil stond en waar de tijd de tijd vooruit is. Het lijkt nog maar zo kort geleden toen het voor heel veel Nederlanders nog de „eerste“ aanloophaven was op weg naar het moederland voor een welverdiend verlof. Voor vele anderen de „laatste“ aanloophaven op de weg terug voor een nieuwe lange term onder de tropenzon. De toen uitgestalde koopwaar op de kade. Aan de andere kant de dubbeltjes duikers met een stompje sigaret in de mond. Wie herinnert zich niet die ene duiker met slechts één been. Het andere afgebeten door een haai waarvan het hier wemelt. Wij herinneren het nog als de dag van gister. Dokken met de van Heutsz



1.

groot. Zoetwater. Een paar gezellige zitjes doch het bladerdak moet daarboven nog in elkaar groeien. De prijzen zijn matig en in de airconditioned eetzaal wordt een goede lunch geserveerd.

Wij hadden al veel van K.L. (Kuala Lumpur) gehoord maar het was er tot nu toe nog altijd bijgebleven om er eens naar toe te gaan. Er was meer lading geboekt en het vertrek werd een dag verzet. Te meer hier te minder in Singapore, zodat die dag daar weer kan worden inge-

2.



(Ban Hok See). Nadat er afgemeerd was en de dokdeuren gesloten waren doken we het dok in. Plots schreeuwde de tweede stuurman „ik voel wat langs mijn benen glijden“. Wij lachten hem uit. Een zeemeermin? Maar hij was er als een haas uit en gebiedend commandeerde hij ons om er ook uit te komen. Wat voelde u dan? Vast een haai. In spanning wachten wij het moment af dat het dok droog was. En wat lag daar vlak voor de dokdeur? Een jonge tijgerhaai van ± een meter lengte. De Chinezen hielpen hem (of was het een „haar“) vlot naar de eeuwige jachtvelden.

Waar ter wereld komt men een grotere verscheidenheid van scheepstypen tegen dan hier op de rede van de Leeuwen stad. Op de Easter Anchorage. Binnen het Breakwater. Oude omgebouwde zeiljammers van voor 1900. De Clifford Pier met daartegenover „Het straatje van alles“.



3.

Singapore, knooppunt van twee oceanen met haar bijkans 1½ miljoen inwoners, haar sky scrapers langs de havenkant maar ook nog steeds haar „China Town“, centrum van de meest uiteenlopende culinaire heerlijkheden. De haven waar nog „melk“meisjes aan boord komen, de oude sauci sauci die voor een paar dollars al je kleren naziet en wat gerepareerd moet worden keurig herstelt. Het bruisende stadsleven met haar straatventers en moneychangers, de honderden taxi's die je nog steeds voor een luttel bedrag overal naar toe brengen.



Winkelen, een gezellige avond thuis bij vrienden en de dag van vertrek is al weer daar. Weg van de rede waar eens onze gele schoorsteen het al overheersende beeld was. Weg van Malaya waar Portugezen, Nederlanders en Engelsen vchten om dit begerenswaardige bezit. Weg van de stad van Stanford Raffles.

Het langste zee traject van de lijn ligt voor ons. Singapore — Brisbane = 3838 mijl = 11 dagen van een normaal zeemansleven.

Malaysia zon overgoten land

Met rubber — tin en copra plant.

Gij werkt zo noest bij dag en nacht.

Volhard de spreuk Eendracht maakt Macht

God in uw hart en als uw tolk

Tot heil van 't land en van uw volk.

D.M.

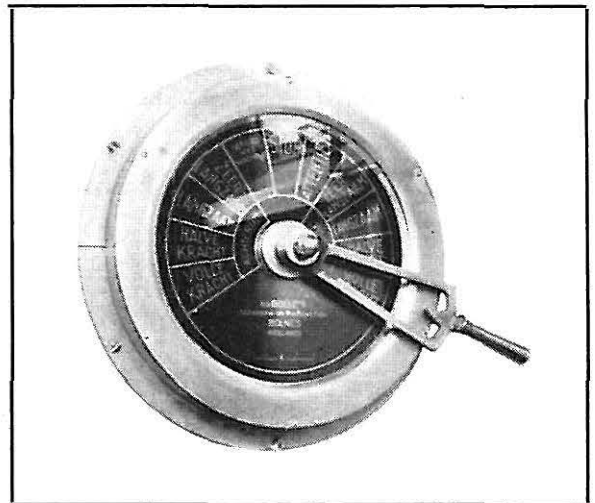


Foto 1 De auteur van „Indias“ en zijn echtgenote in het zwembad te Port Swettenham

Foto 2 De zingende ambassadrice

Foto 3 Straatbeeld te Singapore

OVERDRACHT

M.S. „HOLLANDS BURCHT”

AAN KPM/HVM

Impressies van een gast

„De inscheping vindt om 09.30 plaats” vermeldde de kaart, waarmede de Directie van VEROLME, mede namens de Directie van de K.P.M., het genoegen had ons uit te nodigen deel te nemen aan de overdrachtsproeftocht van het ms. „HOLLANDS BURCHT” op 7 september jl.

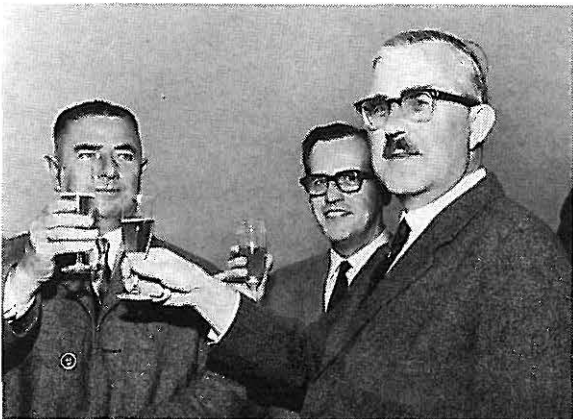
Maar, het schip zal om 10.00 uur vertrekken van de werf te Rozenburg en dat gaf ons, die uit Amsterdam moesten komen een half uur respijt.

Want, net als een echte zeeman, zette ook deze walslurp „zijn bestek uit” en al had hij dan niet met tegenstroom of verzetten te maken, hij moest toch degelijk rekening houden met het doorkruisen van Rotterdam in de ochtend-verkeerspiek. Hoe liep alles toch anders, het venijn kwam ter hoogte van Delft, waar men om ondoordringelijke redenen één rijstrook van de dubbele verkeersbaan met het onlangs ingevoerde rode X had „dood” gemaakt, zodat wij gedurende een twintigtal minuten een „behouden” maakten



1.

2.



1. De werfvlag nog in top.

2. Behouden vaart, „Hollands Burcht”.

van een kleuter, die leert lopen. Dat belofde wat voor Rotterdam, doch het ongelooflijke geschiedde, alle verkeerslichten stonden op groen en het rempedaal werd slechts gebruikt om het overschrijden van de maximum snelheid niet te overdrijven.

Roozenburg, het eiland, dat door Verolme bekendheid kreeg, werd om 9.40 uur bereikt en daar lag, glinsterend in zijn nieuwigheid, het „Pronk-stuk” van de K.P.M., met de fascinerende „bulp”. Wij konden niet nalaten vanaf de steiger hierop in de allereerste plaats ons oog te laten vallen; ware het niet, dat wij duidelijk de lasnaden konden zien, anders hadden wij eerder aan een pre-historische inktvis gedacht, die zich met zijn tentakels aan de voorsteven had vastgezoogen en een lik „boottop” had meegekregen.

De hartelijke begroeting door kapitein Groenhof deed je al meteen op dit schip thuis voelen, direct daarop de „kopie direksi” met cake, de begroeting van de bekenden en toen een voorzichtige verkenning van wat dit schip te tonen had. En dat was niet mis.

Wat, na de bulb, het meeste opviel was natuurlijk de lengte en die gaf meteen aanleiding om na te denken over de voorzieningen, die getroffen moesten worden om de mannen op de bak vanaf de brug te „beschreeuwen“. Die waren er gelukkig en in ruime mate. Het leek in onze ogen net, of de afstand tot het voorschip steeds groter en groter werd en dies besloten wij deze te voet af te leggen voordat het te ver lopen zou worden, want je moest nog terug ook.

Bij de K.P.M. grootgebracht in het op eigen kracht ontmeren, zag onze kapitein daar toch geen kans toe met deze massa en dat was hem echt niet aan te rekenen, want drie sleepboten hadden er nog een zware dobber aan het schip los te trekken.

Dit was het moment om ons naar de krachtbron te begeven, dat moest nu toch bepaalde belevenissen opleveren, liggende tussen volle kracht vooruit en volle kracht achteruit. Dat viel op het eerste gezicht bitter tegen: een rinkelende bel, een opglolend lampje, een rukje aan het manoeuvreer-wiel, de fijn-afstelling en dan werd het „wacht geduldig“ tot de volgende cyclus: een rinkelende bel, enz., een enkele maal eens afgewisseld door het bekende gesis van de aanzetlucht. Verder niets!

Het „wacht geduldig“ werd benut om het manoeuvreer-tableau eens nader te bekijken. Dat gaf dan toch de belevenis, waarvoor we de diepte waren ingegaan. Het tableau moet alles verklappen, wat er aan de machinekamer verkeer kan gaan. We zullen maar geen pogingen doen er een opsming van te geven; wij zouden vlugger klaar zijn met te noemen, wat er niet uit te lezen valt. De bunkerprijzen in Vancouver, bijv.; die werden er niet op geregistreerd.

Intussen hadden we wel gemerkt, dat het schip vaart was gaan lopen en inderdaad bleek, dat we al een eind de Waterweg op waren, midden in een regenbui, die keurig op de beide radar-schermen werd bevestigd.

Ofschoon we „Zomer 1965“ schrijven betekende dit niet, dat het die dag zou blijven regenen, integendeel, na het passeren van de Hoek hield de regen op, het begon lichter te worden en toen om kwart over 12 de overdrachtsplechtigheid op het bakboords' brugdek begon, was het daar in de open lucht zelfs aangenaam toeven.

Na elkaar voerden het woord de heer C. Verolme, jhr. S. G. van Weede, de heer S. W. Oost Lieveense en tenslotte Gezagvoerder G. H. Groenhof, die beloofde zijn best te zullen doen met het schip veel geld te verdienen.

Onder de vlaggen van KPM en HVM werd hierna „full speed“ de reis voortgezet, en wat opviel was het ontbreken van een boeggolf, die zich anders bij dit rustige weer, zichtbaar tot aan de einder, zou hebben voortgeplant; slechts rondom het schip een vlakke schuimmassa. De bulb verrichtte zijn taak naar verwacht was.

Het was intussen prachtig weer geworden, volop zon en menigeen zal betreurd hebben zijn zonnebril al in de winterberging te hebben gegeven. De stemming, die van het begin af aan al weinig te wensen overliet, werd na het rondnemen van de champagne na de toespraken, gevolgd door borrel met opsmuk, door de aanwezigheid van deze zon verder opgevoerd en bereikte het hoogtepunt toen een voortreffelijke kerry-rijstschotel voor de hongerigen (en wie was dat niet?) werd opgediend. Een woord van waardering voor hen, aan wie de verzorging van een groot aantal gasten is toevertrouwd in een ruimte, die daar niet op berekend is en waarbij toch niemand iets tekort komt. Ondanks zijn ver-

antwoordelijkheid die dag voor de werkzaamheden als omschreven in Hoofdstuk III, art. 19, lid 5, sub d. van het Dienstreglement voor Officieren, tw. „hetgeen nodig is voor de goede gang van huishoudelijke zaken aan boord“, zag de Chef ND/CD, de heer De Feyter, ook nog kans voor een uitgelezen gezelschap een instructieve rondgang over het schip te leiden, onderbroken door Robert, die telkens met een schaal bitterballen of satehs uit de pantry het praten en luisteren gemakkelijker maakte. Naast de karakteristiek van een bulk-carrier werden ons o.m. de voordelen van de nylon-tros uitgelegd: zo sterk als de bootsman, zo licht en zacht als de linnenjuffrouw.

Eerder dan ons lief was kwam de Hoek in zicht, waarheen, met ons, als door een sterke magneet talloze schepen werden getrokken. Maar we zouden nog ruim een uur voor de Waterweg nodig hebben, hetgeen ons gelegenheid gaf de ontwikkeling van EUROPOORT, dat aan S.B. langs ons heen gleed, te aanschouwen. Roozenburg was niet te missen, daarvoor had de heer Verolme heel goed gezorgd door zijn werf met meer dan manshoge letters van zijn naam te voorzien. En tot slot het voor een leek adembenemende schouwspel om 7.010.400 kg staal tegen de steiger te zien vlieën, tot op de centimeter afgepast, op een wijze, zoals de „leek“ thans zijn penhouder pleegt neer te leggen.

RELLEK

Scheepsposities

N.T.P.M.

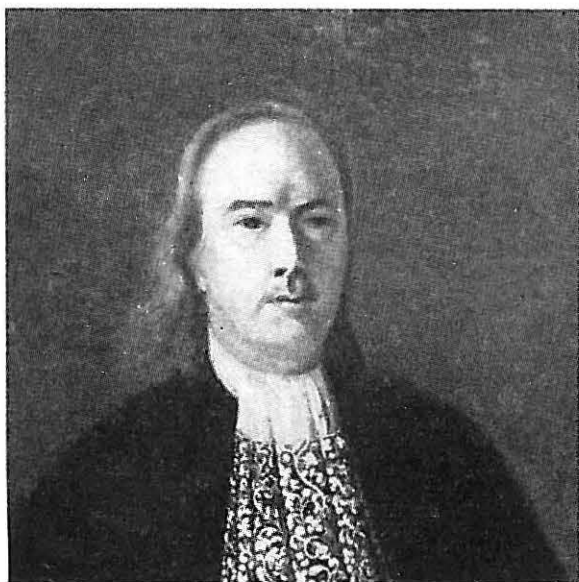
ms. „Senegalkust“	ETA Bordeaux	10-10-65
ms. „Congokust“	Hamburg	± 11-10-65
ms. „Zuiderkerk“	Hamburg	± 5-10-65
ms. „Sloterkerk“	Barcelona	± 28-10-65
ss. „Munttoren“	ETD Surabaya	6-10-65
ss. „Westertoren“	Brazilië	± okt. '65

H.V.M.

ms. „Hollands Diep“	ETA Kobe	5-10-65
ms. „Hollands Duin“	via Panama n/Japan	okt. '65
ms. „Hollands Dreef“	ETA Montreal	18-10-65
ms. „Hollands Burcht“	via Panama n/Japan	okt. '65

What's in a name

In deze in het septembernummer begonnen serie zullen — al naar gelang de beschikbare ruimte — meerdere namen van onze schepen per aflevering worden behandeld. De „Camphuys” heeft de spits afgebeten en nu volgen dan de „Van Riebeeck” en de „Keerkring” (ex „Van Riemsdijk”), beide eveneens vernoemd naar een oud Gouverneur-Generaal.

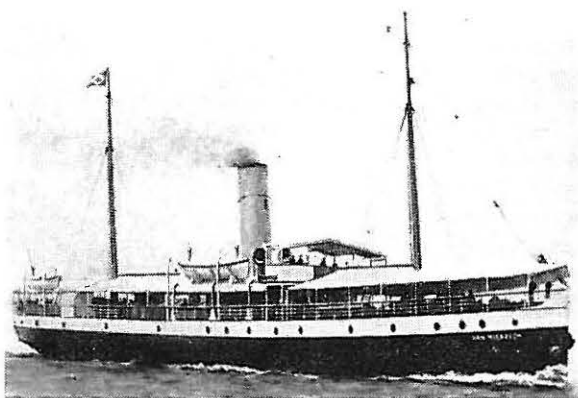


VAN RIEBEECK (Mr. Abraham)

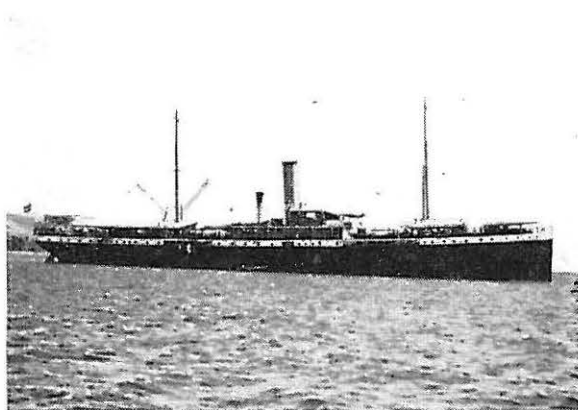
Geboren 18 oktober 1653 aan de Kaap de Goede Hoop als zoon van Jan van Riebeeck en Maria de la Queillerie (of Quevellerius). Toen zijn ouders eind 1662 naar Indië trokken, werd hij voor zijn opvoeding naar het vaderland gezonden.

Na te Leiden in 1676 in de rechten te zijn gepromoveerd, trad hij in dienst van de Compagnie en vertrok 18 juli 1676 per „De Vryheyd” naar Indië in de rang van onderkoopman, waar hij in mei 1677 aankwam.

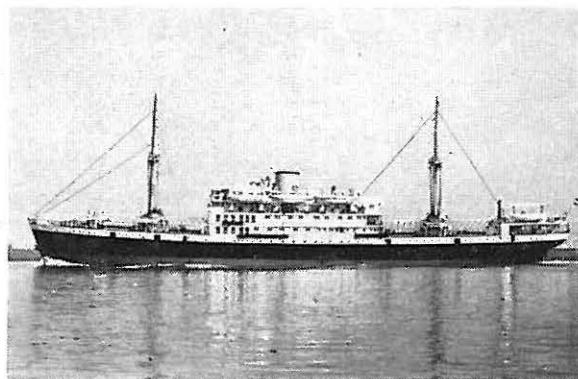
Aanvankelijk bij de handel geplaatst, was hij van maart tot augustus 1678 met de opperkoopman Dirck de Haas werkzaam als visitateur van het kantoor te Palembang. In 1684 werd hij benoemd tot secretaris van de Hoge Regering — hetzelfde ambt dat zijn vader van 1665 tot 1677 had bekleed — en in 1690 tot buitengewoon lid van de Raad van Indië; tevens was hij nu president van de Sche-



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3

„Van Riebeeck” nr. 1. In dienst genomen in 1891 - 663 BRT. Afgevoerd in 1901.

„Van Riebeeck” nr. 2. In dienst genomen in 1902 - 2200 BRT. Op 8 januari 1942 in de Indische Oceaan, bezuiden Java, door een onderzeeboot tot zinken gebracht.

„Van Riebeeck” nr. 3. In dienst genomen in 1949 - 4946 BRT.

penbank. Reeds in 1691 volgde bevordering tot gewoon Raad en 11 jaar later, op 18 september 1702, tot eerste Raad en Directeur-Generaal. Op 30 oktober 1709 nam hij de opperlandvoogdij over van Johan van Hoorn.

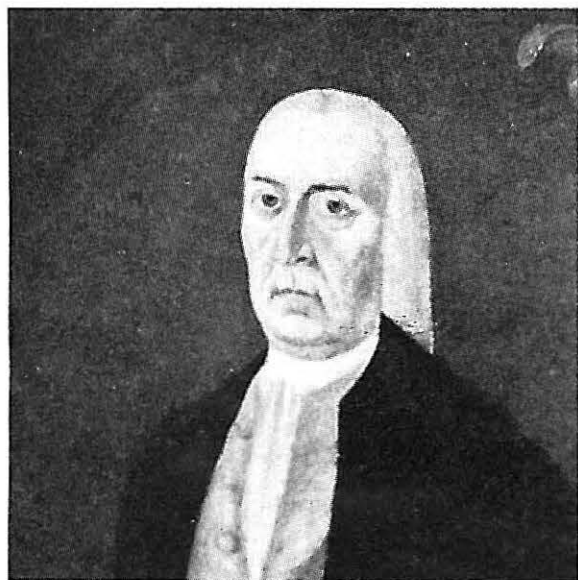
De meest kenmerkende eigenschap van Van Riebeeck was zijn zucht tot reizen en het ontdekken van onbekende gebieden, mogelijk een gevolg van het feit, dat hij in zijn kinderjaren getuige was geweest van de eerste grote ontdekkingsreizen, door zijn vader in Zuid-Afrika georganiseerd. Behalve tal van kleinere tochten in de toen nog maar sporadisch bekende en met oerbosch begroeide omstreken van Batavia, de Bantamse grenzen, Tangerang, Tandjong-Poera, enz., ondernam hij een viertal grote ontdekkingsreizen naar het binnenland van de Preanger. De eerste ging in 1709 over Bodjong-Gedeh en Tjiandjoer naar de Zuidkust; Van Riebeeck was de eerste Europeaan, die over de Poentjakpas trok. De tweede reis van 1711 voerde langs een andere route weer naar de Zuidkust, bij welke gelegenheid men enige tijd aan de Wijnkoopsbaai vertoefde. In 1712 besteeg hij de Salak en bezocht de zwavelvallei aan de Zuidzijde van deze vulkaan en ten slotte aanvaardde hij in augustus 1713 de zeer zware

tocht over de Tangkoeban-Prahoë en de Papandajan, de vulkanen bij Bandoeng en Garoet. Deze reizen vermeerderden niet alleen de geografische kennis (Van Riebeeck was steeds vergezeld van enige landmeters en kaartenmakers), maar bevorderden ook de economische kennis van de binnenlandse regentschappen en werden aanleiding tot het aanleggen van, zij het voorlopig nog primitieve, wegen.

Van laatstgenoemde grote tocht keerde Van Riebeeck terug met zware dysenterie, waaraan hij 17 november 1713 overleed.

Van Riebeeck heeft zich veel moeite gegeven voor de bevordering van de koffie-aanplant in de Preanger, en de eerste koffielevering geschiedde in 1711 door de regent van Tjiandjoer. Met de retourvloot van 1712 kon Van Riebeeck de eerste zending Java-koffie (899 pond) naar Amsterdam zenden.

Hij had geen makkelijk karakter en was in de eerste plaats zeer eigengereid, waarbij hij zelfs de Heeren Majores niet ontzag. Bekend is zijn gezegde: „De Heeren in 't vaderlant besluyten de zaaken, zoals zij het daer goetvinden, maer wij doen het hier, zoals wij het verstaen en best oordeelen”.



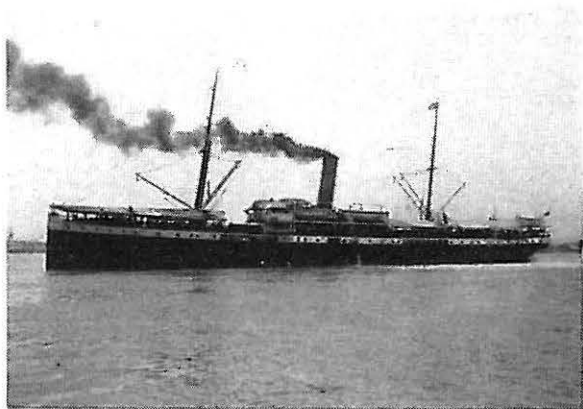
VAN RIEMSDIJK (Jeremias)

Geboren te Utrecht dd. 18 oktober 1712 als zoon van Scipio van Riemsdijk, predikant te Bunnik, en Johanna Bogaert.

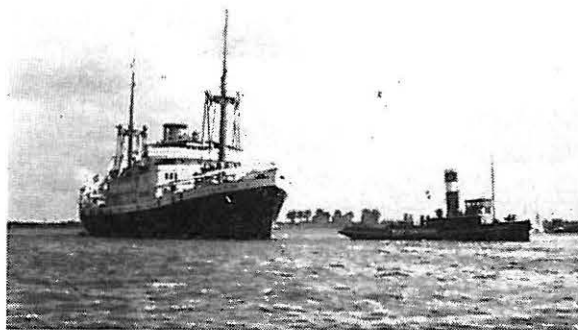
Hij trad als sergeant in dienst der Compagnie en vertrok 25 februari 1735 per „Proostwijk” naar Indië. Na zijn aankomst in Batavia op 24 september 1735 ging hij al spoedig in burgerlijke dienst over. Na een jaar werd hij onderkoopman, twee jaar later koopman, in 1740 tweede en

in 1742 eerste opperkoopman. In oktober 1753 werd hij buitengewoon Raad van Indië en 7 jaren later Raad-ordinaris. Op 17 augustus 1764 wordt hij Directeur-Generaal. Als zodanig werkte hij 11 jaar samen met de G.G. Van der Parra. Als deze in 1775 overlijdt, kiest de Raad van Indië Van Riemsdijk op 28 december 1775 met algemene stemmen tot zijn opvolger.

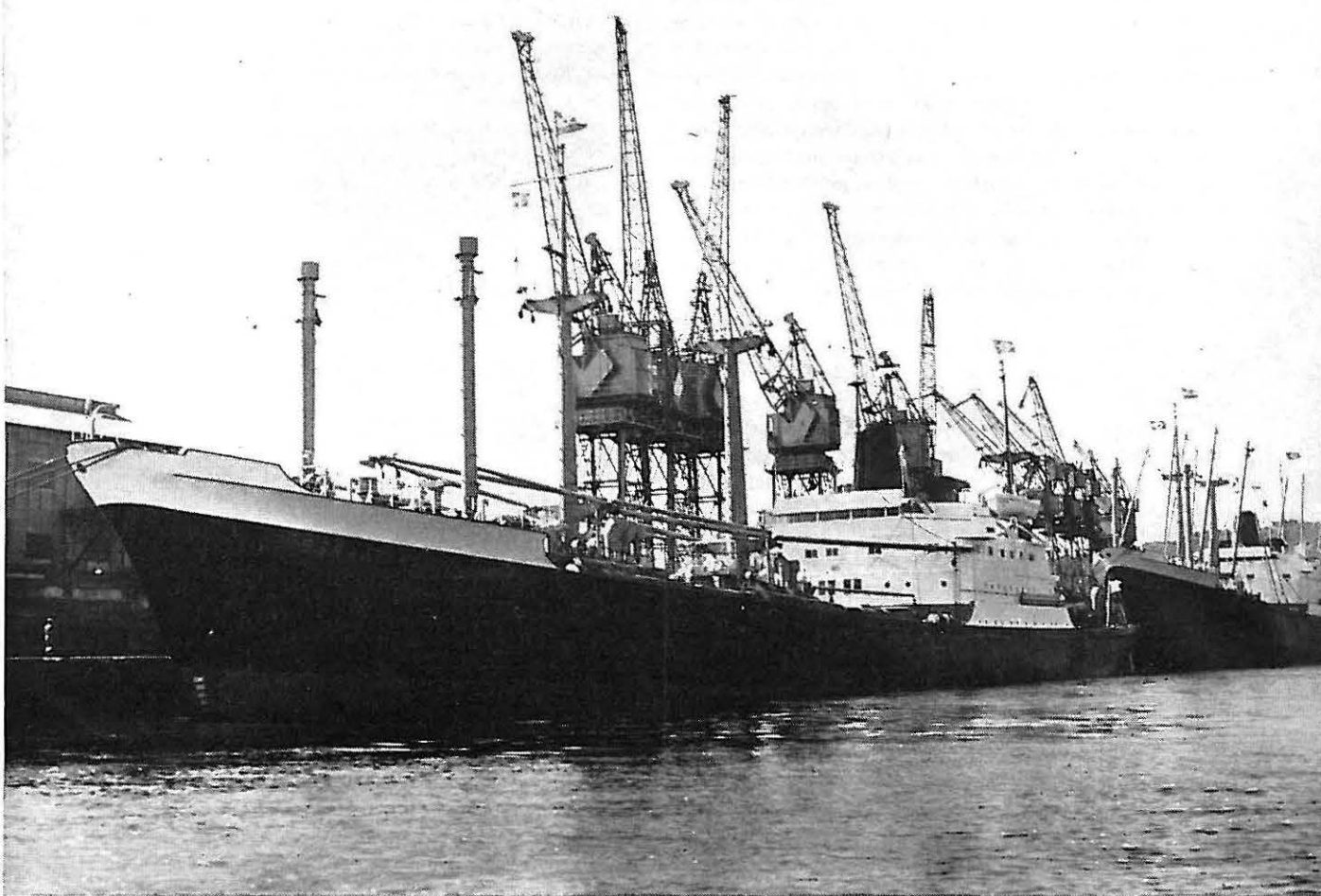
De verkiezing van Jeremias van Riemsdijk tot Gouverneur-Generaal in 1775 werd door de bewindhebbers eerst in 1777 goedgekeurd, maar nog vóór de officiële installatie, die op 18 oktober was bepaald, overleed hij te Batavia op 3 oktober 1777.



„Van Riemsdijk” nr. 1. In dienst genomen in 1900 - 2076 BRT.
Afgevoerd in 1936.



„Van Riemsdijk” nr. 2. In dienst genomen in 1948 - 4963 BRT.
Vaart thans als m.s. „Keerkring”.



M.S.S. „Straat Franklin” en „Straat Frazer” liggende te Durban

Eerstgenoemd schip is geheel beladen en ligt op vertrek. De „Straat Frazer” heeft haar lading, waaronder auto's, staal en grondbewerkingsmachines bijna geheel gelost. De Interocean Lines (Pty) Ltd. te Durban zijn wij zeer erkentelijk voor de toezending van deze foto.

Ons oog viel op . . .

Niet zozeer het „redactie-oog”, maar dat van een aflopende Gezagvoerder. Op het schip waarover hij het commando had gekregen, ontdekte hij op enkele bundels een met vaardige hand getekende aanduiding van derzelfer inhoud, in dit geval: „Verwisseling Commando”. Wij hopen van deze tekenaar nog eens iets meer te „vangen” ten pleziere van onze lezerskring.



POSTZEGELS

De redacteur van de „Uitlaat”, die niets nalaat om de inhoud van het maandblad zo leesbaar en interessant mogelijk te maken, heeft, zoals u ongetwijfeld bekend, enige oproepen geplaatst voor copy. Naar kan worden bemerkt niet zonder resultaat. Ondanks dat, blijft hij echter om zich heen kijken en is — hoe kan het bijna anders — over het onderwerp postzegels gestruikeld. Hij ontvangt nl. bijdragen van her en der en de postzegels welke op de enveloppen voorkomen — waaronder vaak interessante exemplaren kunnen worden aangetroffen — hebben zijn aandacht getrokken. Nu is het zo, dat hij — naar hij zegt — geen verstand heeft van postzegels, niettemin was hij van mening, daarbij gesteund door anderen, dat het onderwerp wellicht een vaste rubriek waard zou zijn en zo kwam hij bij samensteller dezès, die echter ongenoemd zal blijven.

Uiteraard is een rubriek over postzegels in een periodiek personeels maandblad niets nieuws. Velen zijn ons hierbij voorgegaan. Met ere zouden wij hierbij de R.I.L. Post willen noemen.

Wanneer men iets dergelijks begint, lijkt het noodzakelijk een bepaalde gedragslijn aan te geven, mede omdat het terrein waarop men zich begeeft zoveel mogelijkheden biedt.

Op de reden waarom men postzegels verzamelt zullen wij hier niet ingaan; deze zijn genoegzaam bekend. Een andere zaak is echter wát men verzamelt en op welke wijze — en welke voorlichting men terzake kan ontvangen.

Voor diegenen die de „Uitlaat” thans thuis ontvangen en zich tot het verzamelen van postzegels voelen aangetrokken is de mogelijkheid om zich op dit terrein te laten voorlichten bijna onbeperkt.

Voor de leden van het varend personeel ligt de zaak in zoverre anders, dat zij, wellicht onbekend zijnde met nieuwe uitgiffen in de landen van hun vaargebied, vaak interessante nieuwe uitgiffen kunnen mislopen.

De eerste taak waarvoor wij ons gesteld zien is daarom u in te lichten over nieuwe uitgiffen. Later kan dan — aan de hand van eventueel binnenkomende suggesties — wat meer variatie in de onderwerpen worden gebracht.

Wat nu deze nieuwe uitgiffen betreft zullen wij ons voor deze eerste aflevering bepalen tot Nederland; hier zal in deze maand (september) nog de Europazegels verschijnen, alsmede in november de kinderzegels.

De mogelijkheid lijkt niet uitgesloten, dat in verband met

het 300-jarig bestaan van het Korps Mariniers in december a.s. een speciale zegel zal worden uitgegeven.

Tot zover onze voor u onbekende medewerker . . . kunnen wij de suggesties tegemoetzien? Ongeveer gelijktijdig ontvingen wij een interessant artikel dat eveneens nauw met de philatelie is betrokken en dat wij hierna opnemen.



EUROPAZEGELS 1965

Van 27 september tot en met 23 oktober 1965 — of zoveel langer als de voorraad strekt — zullen op alle postinrichtingen in Nederland de Europazegels 1965 verkrijgbaar zijn. Zij worden door PTT uitgegeven in de waarden van 18 en 20 cent zonder toeslag.

Als voorstelling voor de Europazegels 1965 is door de postadministraties van de landen, aangesloten bij de CEPT (Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Télécommunications), het ontwerp van de IJslandse kunstenaar Hoerdur Karlsson gekozen.

De afbeelding toont een boomtak met drie bladeren; onderaan de tak een vrucht gevormd uit de letters CEPT.

Als bijzondere tekst is links in het zegelbeeld het woord „Europa” opgenomen.

Technische gegevens:

kleuren: 18 cent: lichtbruin, rood en zwart

20 cent: blauw, rood en zwart

beeldformaat: 33 × 22

VLAGGEN OP POSTZEGELS

Het is tegenwoordig gewoon, dat een vlag op een postzegel wordt afgebeeld. Niet alleen jonge staten doen dit om hun vlag voor te stellen en er op deze wijze bekendheid aan te geven. Ook andere landen bewijzen eer aan hun vlag of aan de vlaggen van bevriende naties door een afbeelding op postzegels.

De nieuwe nationale vlag van Canada, die recentelijk werd aangenomen, werd intussen opgenomen op een zegel van Canada zelf, maar ook op een zegel van Zuid-Korea, met vlaggen van andere landen, die onder de vlag van de Verenigde Naties deelnamen aan de Korea-strijd.

In de vorige eeuw waren vlaggen sporadisch het onderwerp van postzegels en slechts enkele dragen de afbeelding van een vlag. De mooie vlag van het Koninkrijk Korea, waarvan de huidige vlag van Zuid-Korea is afgeleid, is te zien op zegels uitgegeven tussen 1895/99, en later op dezelfde zegels — met overdruk — uitgegeven door het Keizerrijk. Eén van de eerste zegels met een werkelijk vlaggenmotief werd in 1893 uitgegeven door het gouvernement van Shanghai. Een vergrote afbeelding van de 1 fen-zegel is hierbij gegeven. Op de zegel staan 12 vlaggen afgebeeld van landen, die belangen hadden in Shanghai. Getracht werd aan de hand van de geschiedenis van Shanghai vast te stellen, welke vlaggen werden afgebeeld.



Bij het Nanking-verdrag van 1842 werden een vijftal verdragshavens geschapen, waaraan later nog een aantal havens werden toegevoegd. Shanghai was één van deze verdragshavens. Van 1845 af was er een „British Settlement“, in 1864 gevolgd door een Franse nederzetting. Van een eigenlijke concessie is in Shanghai echter nimmer sprake geweest. Het Chinese gouvernement bleef het gezag uitoefenen. Dit in tegenstelling tot de situatie in andere verdragshavens, waar de vertegenwoordigers ter plaatse het gezag geheel zelf uitoefenden.

De twaalf vlaggen zijn dus niet de vlaggen van landen, die een concessie in Shanghai hadden (zie catalogus Yvert & Tellier). Waarschijnlijk zijn het vlaggen van landen, die een consulaat of handelshuis in Shanghai hadden ten tijde van het verschijnen van de zegels. Een te detaillistisch gegeven om de landen met zekerheid te bepalen.

Het is duidelijk dat de ontwerper van de zegel op de hoogte was van de in de heraldiek gebruikelijke arcering voor het aangeven van de kleuren. En niettegenstaande de ontwerper geen onderscheid maakte tussen wit en geel zijn we in staat de vlaggen te herkennen (de blokjes steeds met de punt onder te zien, de zegel dus draaien):

- | | |
|-------------|---|
| linksboven | — Engeland (Union Jack) |
| | U.S.A. (Stars and Stripes) |
| | Frankrijk (blauw-wit-rood) |
| | Duitsland (met Pruisische adelaar) |
| rechtsboven | — Rusland (wit-blauw-rood, de blauwe en rode baan werden verwisseld!) |
| | Denemarken (rood met wit kruis) |
| | Italië (groen-wit-rood met wapen) |
| | Portugal (blauw-wit met wapen) |
| onder | — Zweden (blauw met geel kruis en Unie-embleem van de Zweeds-Noorse Unie) |
| | Oostenrijk-Hongarije (rood-wit-rood) |
| | Spanje (geel-rood-geel-rood-geel) |
| | Nederland (rood-wit-blauw) |

De geschiedenis van Shanghai bevestigt de belangen, die de bovengenoemde landen hadden in deze plaats. Hoewel, België was één van de ondertekenaars van de collectieve verdragen tot regeling van de bokser-schadevergoeding (1901/02). De vlag van België is echter niet afgebeeld.

Een aantal vlaggen zijn intussen vervangen door nieuwe ontwerpen, waaraan de politieke verwikkelingen in deze eeuw debet zijn. De zegels van Shanghai zijn de enige postzegels, die ons de vlaggen in gebruik bij de eeuwwisseling in herinnering brengen.

Hoewel de Chinese karakters ons niets zeggen omtrent de afbeelding volgt hieronder een vertaling:

- | | |
|-------------|-------------------|
| links: | rechts: |
| schrifturen | Shanghai |
| brieven | (publieke) werken |
| kantoor | departement |
| zilver | zilver |
| één | één |
| fen | fen |

Een grappige coincidentie is, dat de zegel, die duidelijk uitdrukking wil geven aan de samenwerking van een aantal landen, de Engelse afkorting van de Verenigde Naties in de zin Omnia juncta in UNO in 1893 reeds tot leven bracht.

K.

Personalia

MUTATIES GEZAGVOERDERS

A. N. Kloots ex RV/Ned. naar m.s. „Straat Lombok” 23-8-65
D. Minnema ex m.s. „Straat Lombok” naar m.s. „Van
Spilbergen” 23-8-65
H. P. Steggerda ex m.s. „Van Spilbergen” met RV/Ned.
23-8-65
W. F. Klute ex m.s. „Waibalong” naar m.s. „Camphuys”
23-8-65
J. A. Haringsma ex m.s. „Camphuys” met RV/Ned. 23-8-65
S. J. Krijt ex RV/Ned. naar m.s. „Van Riebeeck” 27-8-65
W. C. Mulder ex m.s. „Van Riebeeck” met RV/Ned. 27-8-65
W. Th. Wijn (dd. 1e Stm. BMC) ex m.s. „Bakongan”
met TTV./S’pore 22-9-65

MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

C. M. J. Hulst (2e Wtk.) ex RV/Ned. naar m.s. „Van Cloon”
15-8-65
P. J. H. Riksen (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Van Cloon”
naar m.s. „Bakongan” (2e Wtk. CMK) 15-8-65
J. R. Wolf (2e Wtk. CMK) ex m.s. „Bakongan” met RV/Ned.
15-8-65
J. H. de Graaf (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Waibalong”
naar m.s. „Siberoet” (dd. Hfd.wtk.) 22-8-65
R. K. K. Lie (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Siberoet”
met TTV./S’pore 22-8-65
A. Bakker ex RV/Ned. naar m.s. „Van Noort” 29-8-65
G. Veenstra (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Van Noort”
met RV/Ned. 29-8-65
P. Bakker (2e Wtk.) ex RV/Ned. naar m.s. „Keerkring”
(dd. Hfd.wtk.) 13-9-65
H. Waldt (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Keerkring”
naar m.s. „Siaoe” (dd. Hfd.wtk.) 21-9-65
H. Weevers ex m.s. „Siaoe” met RV/Ned. 21-9-65
H. E. Kattenbroek ex RV/Ned. naar m.s. „Van Neck” 14-9-65
G. Ch. Grevink (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Van Neck”
met RV/Ned. 14-9-65
J. B. Nolthenius (2e Wtk.) ex m.s. „Van Neck”
naar m.s. „Sinabang” (dd. Hfd.wtk.) 14-9-65
N. Bartels ex m.s. „Sinabang” met RV/Ned. 14-9-65
P. J. H. Riksen (2e Wtk. CMK) ex m.s. „Bakongan”
met RV/Ned. 22-9-65
R. K. K. Lie (2e Wtk.) ex TTV./S’pore
naar m.s. „Siberoet” (dd. Hfd.wtk.) 22-9-65
J. H. de Graaf (dd. Hfd.wtk.) ex m.s. „Siberoet”
met RV/Ned. 22-9-65

N.T.P.M.

W. K. Pieters td. Hfd. wtk. ex ss. „Munttoren” (Recife)
ziekteverlof/verlof 19-8-65

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

MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

1-8-65 4e Wtk. R. V. Orth uit Hong Kong RV/SV
3-8-65 1e Stm. J. A. van Beurden uit Melbourne RV
7-8-65 4e Wtk. L. Smit uit Djakarta RV/SV
9-8-65 4e Wtk. P. E. Rongen uit Beira RV
9-8-65 2e Stm. G. N. C. Janssen uit Hong Kong RV/SV
9-8-65 3e Wtk. R. E. Boom uit Djakarta RV/SV
9-8-65 2e Stm. B. C. Steevensz uit Hong Kong RV/SV
9-8-65 2e Wtk. L. J. Feuerberg uit Hong Kong RV/SV
9-8-65 3e Wtk. W. Best uit Hong Kong RV
9-8-65 3e Wtk. J. J. van Dillewijn uit Hong Kong RV
11-8-65 2e Wtk. E. de Vries uit Hong Kong RV/SV
11-8-65 5e Wtk. J. B. M. Schoolkate uit Durban RV/SV
11-8-65 5e Wtk. M. A. Noort uit Durban RV/SV
12-8-65 1e Stm. J. W. Swaving uit Accra RV
12-8-65 2e Wtk. H. J. van der Veer uit Hong Kong RV/SV
16-8-65 2e Stm. J. Bos uit Djakarta RV
18-8-65 2e Wtk. J. R. Wolf uit Bangkok RV
20-8-65 1e Stm. R. L. Hessel uit Auckland RV
21-8-65 2e Stm. J. J. F. Mangelsdorf uit Sydney RV/Austr.
22-8-65 4e Wtk. R. de Best uit Durban RV/SV
24-8-65 3e Wtk. J. Siebert uit Lagos RV/SV
26-8-65 5e Wtk. N. van Harten uit Pt. Harcourt RV/SV
26-8-65 4e Stm. N. D. Tibout uit Pt. Harcourt RV/SV
28-8-65 5e Wtk. H. Torn Broers uit Durban RV/SV
29-8-65 4e Stm. N. Daams uit Singapore RV/SV
31-8-65 2e Wtk. G. Veenstra uit Bangkok RV
1-9-65 4e Wtk. P. N. Terpstra uit Hong Kong RV/SV
1-9-65 5e Wtk. J. Huisman uit Hong Kong RV/SV
1-9-65 4e Stm. R. H. Bok uit Durban RV/SV
2-9-65 5e Wtk. W. A. G. Verhulst uit Djakarta RV/SV
3-9-65 5e Wtk. J. H. Buileman uit Mombasa RV/SV
6-9-65 5e Wtk. E. H. Schiffer uit Singapore RV/SV
6-9-65 5e Wtk. R. Mackay uit Abadan RV/SV
9-9-65 4e Stm. P. L. A. Lucas uit Mombasa RV/SV
11-9-65 4e Stm.
Ph. J. de Koning Gans uit Beira RV/SV

N.T.P.M.

4-9-65 1e Strm. J. Sjouwke ex ss. „Munttoren”
(Rio de Janeiro)

Een prettig verlof toegewenst

NA VERLOF VERTROKKEN

K.P.M.

18-8-65 5e Wtk. R. R. W. van Beek
(Capetown) m.s. „Straat Madura”
18-8-65 Li. Strm. P. H. Bosman
(Capetown) m.s. „Straat Madura”
18-8-65 Li. Wtk. R. Visser
(Capetown) m.s. „Straat Madura”
20-8-65 Li. Strm. W. M. v. d. Bij
(Singapore) m.s. „Straat Franklin”
20-8-65 Li. Wtk. U. Jetten
(Singapore) m.s. „Straat Franklin”
22-8-65 3e Strm. H. K. Cleveringa
(Sydney) m.s. „Sigli”

22-8-65 3e Wtk. J. Kramer
(Port Harcourt) m.s. „Straat Frazer“

23-8-65 LI. Wtk. E. de Jong
(Hong Kong) m.s. „Keerkring“

23-8-65 LI. Wtk. A. van Loo
(Singapore) m.s. „Van Noort“

25-8-65 LI. Strm. J. C. Böhre
(Lagos) m.s. „Straat Frazer“

25-8-65 LI. Wtk. M. J. v. d. Noordt
(Lagos) m.s. „Straat Frazer“

25-8-65 LI. Wtk. P. N. Meeuwssen
(Kuwait) m.s. „Camphuys“

31-8-65 3e Wtk. S. G. Adema
(Sydney) m.s. „Straat Lombok“

31-8-65 5e Wtk. A. J. Tijsterman
(Auckland) m.s. „Van Linschoten“

31-8-65 LI. Wtk. A. H. Zwiers
(Sydney) m.s. „Straat Lombok“

2-9-65 5e Wtk. E. B. Saalmink
(Abadan) m.s. „Camphuys“

5-9-65 2e Strm. W. L. G. v. d. Raay
(Mombasa) m.s. „Van der Hagen“

7-9-65 Hwtk. J. C. van Dinteren (Melbourne)

10-9-65 2e Wtk. P. Ch. Poppelaars
(Singapore) m.s. „Van Neck“

10-9-65 5e Wtk. A. W. Brouwer
(Singapore) m.s. „Van Neck“

10-9-65 LI. Wtk. C. D. Roelse
(Singapore) m.s. „Van Neck“

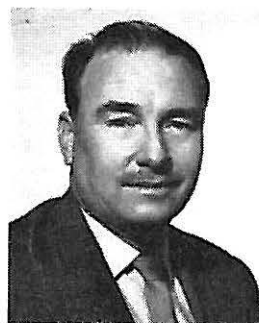
13-9-65 De Heer A. J. Janssen + gezin (Singapore)

14-9-65 5e Wtk. A. van 't Oost
(Mauritius) m.s. „Van der Hagen“

14-9-65 LI. Wtk. G. Gerritsen
(Mombasa) m.s. „Van Riebeeck“

Goede wacht en behouden vaart

Jubileum



W. A. Breebaart
Gezagvoerder
25 jaar
8 oktober 1965

De redactie biedt U haar hartelijke gelukwensen aan.

HUWELIJKEN

K.P.M.

5e Werktuigkundige J. Heinis en Mej. J. A. M. Onderdonck, ddo. 12-8-65 te Oosterland.

4e Werktuigkundige L. Smit en Mej. A. Goedbloed, ddo. 20-8-65 te Middelburg.

2e Stuurman H. Zantkuyl en Mej. L. A. van Wettum, ddo. 8-9-65 te Hilversum.

3e Stuurman R. Wallenburg en Mej. R. van Dijk, ddo. 10-9-65 te Amsterdam.

H.V.M.

3e Stuurman W. Koper en Mej. B. Hindriks, ddo 17-9-65 te Zaltbommel.

Proficiat en „behouden vaart“

NIEUWE K.P.M.-MERTJES

Utrecht, 22-8-65: Belinda Simone, dochter van 5e Werktuigkundige C. van der Vring en Mevrouw B. G. van der Vring-Elles.

Amsterdam, 27-8-65: Henricus Petrus, zoon van Hoofd-employé A. M. P. Angevaere (Amsterdam-kantoor) en Mevrouw J. G. Angevaere-Fransen.

Castle Crag (Australië), 4-9-65: Brett Jan, zoon van 3e Stuurman J. J. Bos en Mevrouw E. A. Bos-Jordan.

Rotterdam, 11-9-65: Robert Eugène Johan, zoon van Gezagvoerder R. E. J. van Dijk en Mevrouw Th. M. M. van Dijk-Smulders.

Welkom in de „familie“

IN MEMORIAM

Gepensioneerd Gezagvoerder J. van Tright overleed ddo. 6-8-65 te Katoomba (Australië), in de leeftijd van 75 jaar.
Gepensioneerd Adjunct-Chef P. M. J. Poelmann overleed ddo. 16-8-65 te Amstelveen, in de leeftijd van 71 jaar.
Gepensioneerd Gezagvoerder A. J. Hauer overleed ddo. 29-8-65 te Sint Pancras, in de leeftijd van 64 jaar.
Gepensioneerd Gezagvoerder K. Swart overleed ddo. 9-9-65 te Hilversum, in de leeftijd van 74 jaar.

Zij rusten in vrede

NA VERLOF GEPLAATST

N.T.P.M.

31-8-65 1e Strm. J. Lameijer ss. „Munttoren“ (Rio de Janeiro)

31-8-65 Strm. Ilg. J. W. R. Wagenaar (nieuw aangenomen) ss. „Munttoren“ (Rio de Janeiro)

11-9-65 2e Wtk. D. J. Lansink (ex KPM) ms. „Zuiderkerk“ (Genua)

11-9-65 4e Strm. R. Slump ms. „Zuiderkerk“ (Genua)

K.P.M.-mers TIJDELIJK BIJ N.T.P.M. GEDETACHEERD:

31-7-65 5e Wtk. A. A. Schulze ss. „Westertoren“ (Yokohama)

12-8-65 3e Wtk. P. M. Bos ss. „Westertoren“ (Singapore)

12-8-65 4e Wtk. A. Hoogers ss. „Westertoren“ (Singapore)

Goede wacht en behouden vaart

GESLAAGD VOOR HOGER DIPLOMA

K.P.M.

3e Strm. P. S. Pot 6-8-65 S II-th.

3e Strm. H. K. Cleveringa 13-8-65 S II

5e Wtk. M. J. de Hosson 14-9-65 A

Onze gelukwensen met het behaalde succes

Familiegroeten



THE SHEPHERDS



Op een van de weinige zonnige zomerdagen dit jaar, ddo. 12 augustus j.l. had een opname van familiegroeten plaats, nl. voor de mss. „Straat Lombok” en „Straat Madura”. Hoe stralend het weer wel was ziet u op bijgaande foto's, genomen op het terras van Hotel Gooiland. Het was nog volop vakantietijd, doch aan de opkomst der families was dit niet te merken. Onder de eminente leiding van Teddy Scholten en Guus Weitzel kwam weer een genoeglijk groetenprogramma tot stand.

Voor de muzikale omlijsting vragen wij uw bijzondere aandacht want, behalve Frans Popti met zijn Swing Specials werkten mee The Shepherds, welk drietal met hun aardige liedjes bij ons allen veel succes heeft geoogst. Een foto van dit trio willen wij u niet onthouden.

De ontvangst van dit programma bleek voor beide schepen niet dezelfde te zijn. Gezagvoerder Smit van de „Straat Madura” schreef ons o.m. dat de uitzending over het geheel genomen goed tot redelijk was, uitgezonderd voor drie wtk's.

Wij hebben deze drie in de gelegenheid gesteld groeten van thuis nog eens te beluisteren, door middel van toezending van het bandje.

Gezagvoerder Minnema van de „Straat Lombok” had daarentegen een prima ontvangst, hetgeen hij ons in dichtvorm liet weten:

Tweemaal niet gestoord
schitterend gehoord
in 19 en 13 band
kwam verbinding hier tot stand
door oostelijk bekken javazee
voer miss fortuna met ons mee
vastgelegd ook op de band
dee'z stemmen uit het moederland
zodat een ieder hier aan boord
na geniet van het opbeurend woord
Wereldomroep - KPM het was weer goed -
vertrouwde stem ga zo door,

het is het waard,
hartelijk dank, behouden vaart.