

# De uitlaat

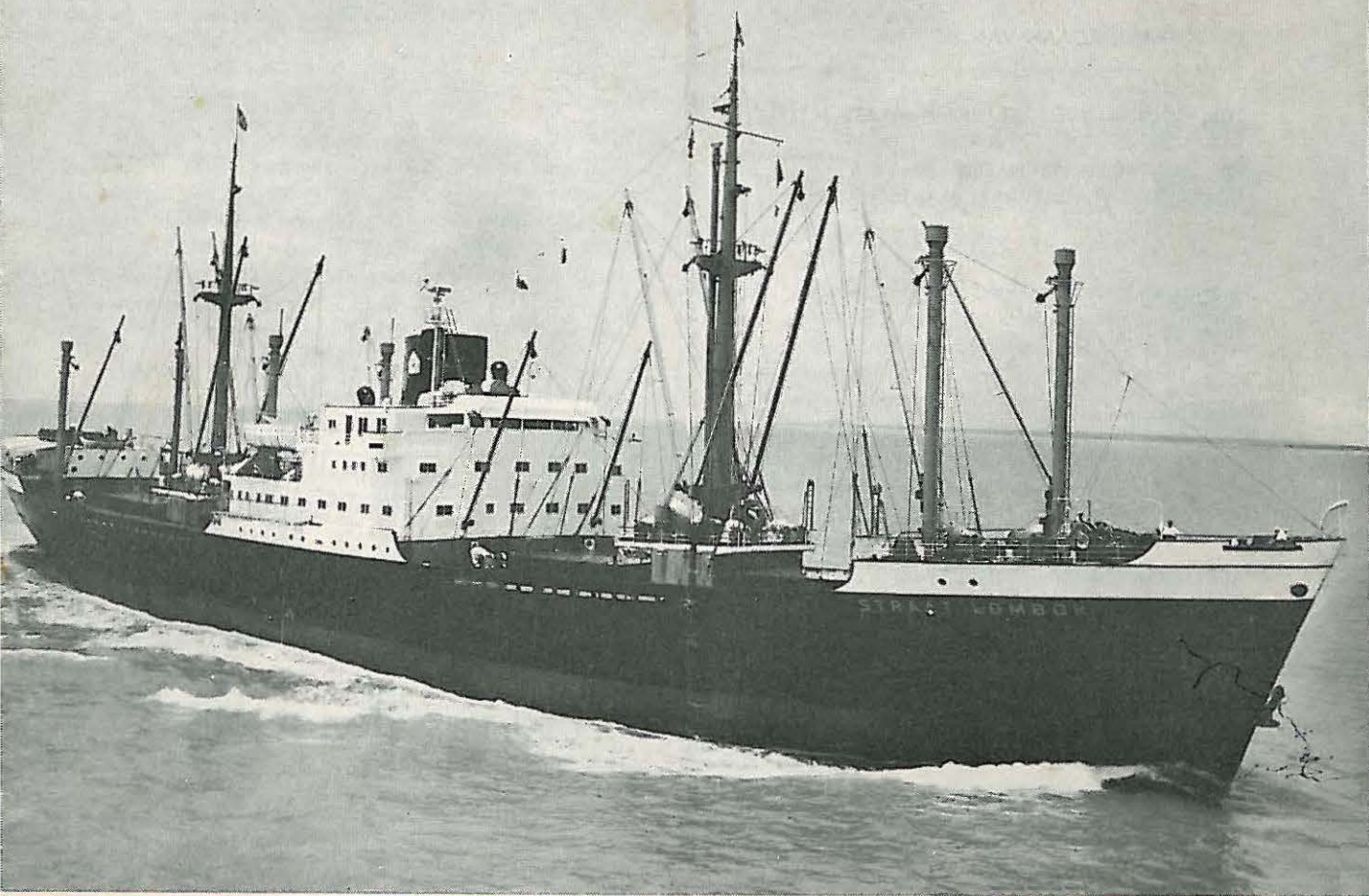


**PERSONEELSORGAAN DER**

**N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ**

**N.V. NEDERLANDSE TANK- EN PAKETVAART MAATSCHAPPIJ**

**HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.**



## INHOUD VAN DIT NUMMER:

	pag.
Bedrijfsnieuws . . . . .	3
Scheepsposities . . . . .	3
Belangrijke mededeling inzake uitbetaling A.O.W. in het buitenland . . . . .	3
„Indias“, deel 3 (slot) . . . . .	4-9
What's in a name? . . . . .	10-11
Kerstversieringen . . . . .	12-13
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  
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. „Straat Lombok“,  
Airfoto of Penang.

Besloten werd de thans bevaren dienst Bangkok-Palembang v.v. door te trekken naar Hong Kong. Het m.s. „SIAOE” opende deze nieuwe Hong Kong/Bangkok/Singapore/Palembang/Manila/Hong Kong dienst met een afvaart van Bangkok. Het m.s. „SANANA” en „SIBIGO” laadden in Whampoa voor Singapore, waarna in Borneo-havens exportlading voor respectievelijk Bangkok en Hong Kong werd overgenomen; ook het m.s. „SAMBAS” en het m.s. „SINABANG” vonden emplooi in het Hong Kong/Bangkok/Borneo vervoer. In de China-Indonesië dienst laadde het m.s. „SCHOUTEN” in de Chinese havens Shanghai, Dairen en Tsingtao voor bestemming Djakarta. Het m.s. „KEERKRING” vertrok met o.m. 400 stuks vee uit Surabaya naar Hong Kong waarna naar China-havens werd opgestoomd. In de Bay of Bengal-South China Sea Service gaf het m.s. „SILINDOENG” de oktober-afvaart van Calcutta.

s.s. „MUNTTOREN”

In Puerto la Cruz (Venezuela) nam het schip wederom een volle lading ruwe olie voor Rio Grande do Sul in en vertrok de „Munttoren” na lediglossing in laatstgenoemde haven via Rio de Janeiro en Noord-Braziliaanse kusthavens opnieuw naar de Caribbeans. Op 9 oktober 1965 liep het eerste 1-jaars timecharter met de Frota Nacional de Petroleiros te Rio de Janeiro af en ving het tweede 1-jaars timecharter voor dezelfde charterers aan.

## Scheepsposities

N.T.P.M.

ms. „Senegalkust”	Freetown	± 12-11-65
ms. „Congokust”	P. Harcourt	± 16-11-65
ms. „Zuiderkerk”	Kaapstad	± 5-11-65
ms. „Sloterkerk”	Rotterdam	± 3-11-65
ss. „Westertoren”	Indonesische wateren	
ss. „Munttoren”	Belem n/Caribbean	± 23-10-65

H.V.M.

Hollands Diep	Durban	± 22-11-65
„ Duin	Japan	± 25-11-65
„ Dreef	Ceuta	± 29-11-65
„ Burcht	Nagoya	± 22-11-65

## BELANGRIJKE MEDEDELING

Voor de gepensioneerden die reeds A.O.W.-pensioen in Nederland hebben genoten doch thans in het buitenland woonachtig zijn en nog de Nederlandse nationaliteit bezitten;

voor gepensioneerden in Nederland, die plannen hebben om zich metterwoon in het buitenland te vestigen en voor de actief dienende personeelsleden (op 1-1-57 reeds 15 jaar of ouder)

volgt hieronder een belangrijke mededeling in verband met

## UITBETALING VAN HET A.O.W. IN HET BUITENLAND („EXPORT-A.O.W.”)

Met ingang van 1 september 1965 is een Koninklijk Besluit in werking getreden, op grond waarvan het mogelijk zal zijn, dat bejaarden (hieronder worden verstaan degenen die 65 jaar of ouder zijn), die naar het buitenland vertrekken hun gehele A.O.W.-pensioen blijven behouden.

Voorheen kon slechts het pensioen, dat opgebouwd is over werkelijke verzekeringsjaren, d.w.z. over jaren, gelegen tussen 1 januari 1957 (de datum van inwerkingtreding van de A.O.W.) en het bereiken van de 65-jarige leeftijd, in het buitenland worden uitbetaald. Dit betekende, dat het pensioen van degenen, die op 1 januari 1957 reeds de 65-jarige leeftijd hadden bereikt, in het buitenland in het geheel niet werd uitbetaald en dat degenen, die na 1 januari 1957 de 65-jarige leeftijd bereikten, hun pensioen in het buitenland sterk zagen verlaagd.

Op grond van bedoeld Koninklijk Besluit kan nu onder bepaalde voorwaarden het volledige pensioen in het buitenland worden uitbetaald.

Deze voorwaarden zijn, dat de betrokkene:

- Nederlander is;
- reeds het A.O.W.-pensioen hier te lande heeft verkregen;
- na het bereiken van de 59-jarige leeftijd — al dan niet onafgebroken — gedurende zes jaren daadwerkelijk in Nederland heeft gewoond.

Overlijdt de man, die aan deze voorwaarden voldoet, dan zal de weduwe ook in het buitenland in het algemeen aanspraak op pensioen verkrijgen, mits zij de 65-jarige leeftijd heeft bereikt uiterlijk op de laatste dag van de vijfde maand, volgende op die van het overlijden van de echtgenoot (dit is nl. de dag, waarop de uitbetaling aan de vrouw van het aan de man toegekende pensioen in het algemeen een einde neemt). De uitbetaling van het pensioen op grond van deze nieuwe regeling zal plaatsvinden over tijdvakken, liggende na 31 augustus 1965.

Degenen, wier ouderdomspensioen is ingetrokken of verminderd, omdat zij zich reeds in het buitenland hebben gevestigd, zullen met ingang van 1 september 1965 weer aanspraak op (volledig) pensioen kunnen doen gelden, mits zij aan de hierboven genoemde voorwaarden voldoen. De in het buitenland wonenden, die van mening zijn, dat zij op het overgangspensioen aanspraak kunnen maken, worden verzocht zich hieromtrent tot de Sociale Verzekeringsbank, Apollolaan, Amsterdam, te wenden.

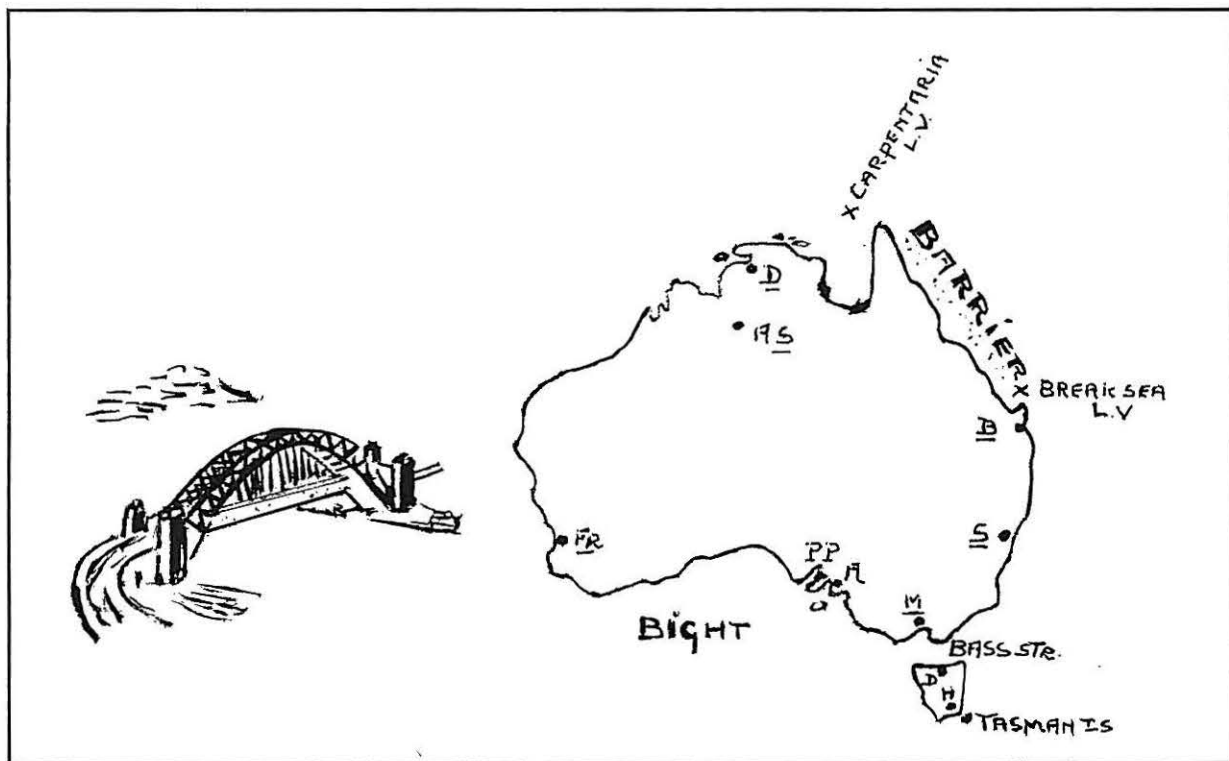


# „INDIAS” AUSTRALIË

Het vijfde werelddeel met haar tropenklimaat in het noorden, de kou van de winter in het zuiden. Een klimaat waar bijna het gehele jaar door de buitensport kan worden beoefend, waar ze dol zijn op een glaasje gerstenat en hun horse races. T.V. als bij Uncle Sam — met hoge geldprijzen. Loterijen die het waard zijn een gokje te wagen. Bij winnen valt de volle prijs in je schoot. Geen belastingaftrek. Wat te zeggen van de eerste prijs in de famous Operabuilding loterij — 100.000 pond — schoon! Van Darwin tot Hobart, van Perth tot Sydney een land met groen en bloemen, fruit en groente, ongeëvenaarde rijkdommen aan delfstoffen, schapen en koeien, landbouw

en veeteelt. The Blue Mountains voor de wintersport en ... nog een uitgestrekt woestijngebied met de beroemde Ayers Rock, het grootste stuk rots in de wereld met haar fascinerende kleurschakeringen bij zonsop- en ondergang. The Great Outback waar de tijd stil stond en de aboriginal legend nog voortleeft. Als een oase in deze grenzeloze uitgestrektheid ontstond het stadje Alice Springs, door de 1000 mijl lange Stuarthighway verbonden met Darwin. Cattlemen en aboriginals, verbonden door het zware werk in de praktisch enige tak van bestaan hier — VEE —. Buffels, kamelen, ezels, kangoeroe's. Niet te vergeten de wilde dingo en de konijnen. Als een Chinese Muur strekt de lange fench zich uit om deze te keren van de in cultuur gebrachte gronden. Het land met haar grote droogtes en bosbranden, maar ook met haar overstromingen, konijnen- en kangoeroeplag. And last but not least de koala's. Een geliefkoosd souvenir artikel. The most lazy animal in the world.

De skyscrapers van Singapore verdwijnen onder de kim. Groot en fors staat de vuurtoren van Horsbrough eenzaam op haar voetstuk bij de ingang van de Straat. Er is een levendige patrouille-activiteit. Aan boord keert het normale leven terug, wordt alles nog eens bekeken wat te Singapore werd gekocht, alvorens het wordt opgeborgen. De schade wordt opgemaakt. Over 't geheel genomen blijft het wel weer mee te vallen. Sommigen spaarden voor een taperecorder of radio. Anderen voor een kijker of sextant. Hun hartewens is vervuld. Het lukt vandaag de dag vlotter dan vroeger. De salarissen zijn goed en een paar lichte of donkere uren worden altijd wel meegepikt. Zolang het maar verstandig besteed wordt en er geen „rode“ kostangers uit te voorschijn komen.



Het is goed weer op zee te zijn. De zuidooster staat lekker door en blaast alle walstof weg. We deinen al spoedig in de Zuid-Chinese Zee, om langs de toren van Serutu via Straat Karimata de ruimte van de Java Zee op te zoeken. De aanlooplijn van Singapore ligt achter ons. Mee- en tegenliggers van de zee zijn verdwenen. Alleen zo nu en dan nog een eenzame Chinese jonk. De strikt geordende zeedagen omvallen weer een ieder aan boord.

De wachten op de brug en in de machinekamer, het bijhouden van het bestek, de meteozenaken, controle van en op de hartslagader diep beneden in het schip. Vrolijk knettert de sleutel van onze Sparks. Arme hij. De radar knapte meteen na vertrek af. Hoeveel vrije uren, hoeveel zweetdruppels! Er zitten ook zoveel draadjes, buisjes en lampjes in. Een speld wordt soms nog vlugger in een hooiberg gevonden. Pneumatische bikhamers en borstels, zwoegende stuurlui aan controle en merken van het laadgerei. In masten en paalkokers hangen de bootsmansstoeltjes. Het lied van de arbeid. De grote voorjaarsschoonmaak. Niet alleen in het verre moederland maar ook aan boord. Het mag straks alles weer gezien worden bij aankomst te Brisbane. Hollands vlag dat blijft onz' Glorie.

Typisch dat je heden ten dage in dit uitgestrekte eilandrijk praktisch geen schip tegenkomt. Het is dat je regelmatig peiling hebt, anders zou je je somewhere in het midden van de Pacific wanen, waren er niet de witte en bruine zeilen van de vangers van het zeebanket rond Bawean en benoorden Madura. Zodra het heldere vuur van Sapudie boven de kim verschijnt kunnen we koers stellen door Straat Raas, naar de parallel van 8° zuiderbreedte. Twee namen die elkaar ontmoeten — „STRAAT LOMBOK“ —. De verbinding tussen Java Zee en Indische Oceaan, geflankeerd door haar twee machtige bewakers. Enerzijds de 3105 meter hoge Agoeng op Bali, het eiland der demonen, aan de andere kant de 3765 meter hoge Rindjani op Lombok. Prachtige peilpunten. Hengeveldjes voor de leerling. Het is zaterdag. Moeilijkheden beneden. Hartoperatie. De baas vraagt of er gestopt kan worden. Wacht, denkt onze stuur, we zullen er één tuk nemen. „Leerling, roep even de 2e Stuurman. Heeft u mij nodig stuurman? Ja second, we moeten een ankerplaats opzoeken; kijk even de gids en B.A.Z.'s na voor bijzonderheden.

Waarom ankeren?? Er is zojuist een telegram binnengekomen van de bonden dat voortaan ook op zee de vrije zaterdagmiddag en zondag in acht moeten worden genomen? Wanneer later blijkt dat het voorlopig nog niet nodig is om te ankeren en we onze weg vervolgen, vraagt hij zachtens aan de stuurman „gaat het niet door?“. „Neeen,“ zegt de stuur, „de ouwe verd.... het.“

Jammer dat onze vaart te groot is. De vis springt hier overal boven water uit en vraagt gewoon om gevangen te worden. Met deze „speed“ zijn de sleeplijnen echter onbruikbaar. Ver weg aan bakboord een eenzame bulrug. Met regelmatige tussenpozen komt het enorme lichaam boven water en gaat er een hoge spuit de lucht in. Verdwaald of op de terugweg naar het Zuiden? De dagen rijgen aan een. Het was even zoeken naar het kleine vuurscheepje, verloren in de Arafura Zee. Carpentaria lichtschip. Aanlooppunt voor het Great Barrier Reef. Een stoot op de luchtfluit en de honderden zeevogels, die het rode lichtschip praktisch wit schilderen, vliegen schreeuwend de lucht in. Koers Booby Island — Torres Straat. We naderen het lastigste, maar ook het mooiste en gezelligste vaartraject van de INDIAS. Het machtige koraal rif NO van Australië met haar binnenroute tussen de duizenden riffen en eilandjes door. Zweetdruppels voor de stuurman van de wacht. Op en af, heen en weer om het bestek zo nauwkeurig mogelijk bij te houden. Koers veranderen naar SB en naar BB, soms een paar graden, soms 90 graden. Vlak langs zichtbare en onzichtbare riffen, zandplaten, keistenen.

Het eist je helemaal op, geen minuut respijt. Ze voelen het in armen en benen wanneer de 4 uur wacht er op zit. Het niet gebruik maken van een loods hier blijft „Ere code“. Van Carpentaria lichtschip tot Breaksea lichtschip, begin en einde, een 1200 mijl. Ook de ouwe weet dan waarom zijn salaris zo hoog is. En toch... het grijpt je, het doet je iets, het varen door deze binnenroute, vooral tijdens heldere maanloze nachten. Het kweekt het zo nodige zelfvertrouwen aan bij onze jongelui die er eens zelf voor komen te staan. Je moet het hebben meegemaakt om dit alles te kunnen bevatten. En zeer zeker mogen we onze pet diep afnemen voor onze voorgangers die, met hun zeilschepen, gespeend van alle moderne nautische

apparatuur, zich een weg baanden door deze enorme koraalmassa, met de man in het kraaienest, turend naar de verkleuringen. Het is goed dat hun namen voor eeuwig bewaard blijven op de zeekaarten van dit gebied.

Men komt hier weer in de bewoonde „zee” na een week van geen schepen. Dat begint reeds bij Carpentaria Light-vessel. De route van de volle en lege roodbruin geschilderde ertstankers van en naar Cackatoo Island in de Yampi Sound aan de NW kust van Australië, voert hier vlak langs. Een florerende Australische Interstate Company. Al deze schepen, zoals praktisch ook alle andere schepen, maken gebruik van de diensten van het particuliere Barrier loodsennstituut. Men pikt de loods op bij de ingang van Torres Straat en deze gaat mee tot Brisbane. Ze voeren allen hun eigen „naam” vlaggetje, welke meest al bij passeren wordt voorgehesen.

Diverse eilanden in de Barrier zijn in de laatste 25 jaar uitgegroeid tot mondaine vakantiecentra waar men volop genieten kan van zon en natuur. Zeilen, vissen, coral fossicking, motorbootsport, prachtige tochten bij maanlicht op het water. Op Green Island tegenover het kleine havenstadje Cairns is het beroemde onderwater observatorium waar men, rustig zittend achter glaswanden, de meest fantastische tropische vissen kan bewonderen, zich koesterend in het warme water van Capricornus. Bootjes met glazen bodems voeren u over de koraaltuinen. Wij kennen deze tuinen nog van vroeger in de Oost — Ambon — Haymon, Brampton, South Molle, Lindeman, het zijn alle eilandjes met welbekende namen bij de Australische vakantiegangster. De BIKINI floreert hier beter dan ergens anders ter wereld.

We zitten dan meteen al in de White Sunday Passage. Een van de mooiste passages van de Barrier. Op hoogtij dagen is het uitkijken geblazen vanwege de talloze motorboten met dagjesmensen.

Het valt dan niet mee om de kijker op de peilpunten te houden in stede van te laten afdwalen naar de zonnebadende beauties op de zonovergoten dekken van deze pleziervaartuigen. De vuurtoren van de White Sunday Passage, waaraan voor de Paketvaart de geschiedenis verbonden blijft van het redden van een mensenleven. The two „White Ladies” die eens de verbinding onderhielden tussen Singapore en Australië. De meest populaire schepen op de Australische kust. Nieuw Holland en Nieuw Zeeland. De witte jachten. De tijd toen K.P.M. werd vertaald met Kind Pretty Memories. Aan de vlaggemast van de vuurtoren hing een noodcall. Er werd gestopt. De vuurtorenwachter had acute blindedarmonsteking. Aan boord meteen naar het hospitaal en de vaardige handen van onze scheepsarts verlost de man van zijn appendix, daarmee zijn leven reddend. En nog heden ten dage worden bij het passeren van de toren vlaggesenien gewisseld en drie lange stoten met de fluit gegeven. Zeemanstraditie. Het is soms goed om daar aan vast te houden. Enige uren bezuiden de White Sunday Passage is jarenlang het wrak zichtbaar gebleven van het hier tijdens de oorlog vergane m.s. „CREMER”. De laatste resten zijn thans verdwenen. Dit laatste gedeelte van de Barrier is veel ruimer en we sturen thans praktisch in één koers via Lady Elioth Island en Breaksea Lightvessel. Dan rond Sandy Cape richting Brisbane. Wanneer de loods te Caloundra is overgenomen is het nog een goede drie uur varen, waarvan de laatste

14 mijl de Brisbane River op. Het langste zeetraject ligt achter ons. De Australische kust vóór ons. Het varen gaat plaats maken voor het binnen liggen. Dagen, weken, maanden. Moeizaam lossen en laden. Lange week-ends, veel holidays, congesties, veel... strikes. Wat gewonnen werd, wordt weer verloren.

Wij willen niet te lang bij alle aanloophavens in Australië stil staan. Het zou te ver voeren en in talloze boeken, tijden vlogschriften zijn uitgaans- en vermaakcentra bewierookt. Zoals ook de tochten die men kan maken naar dichtbij en veraf gelegen bezienswaardigheden. Wij zouden maar in herhaling vallen. Het uitgaan is er duur, de duties op dranken en rokertjes hoog. Er bestaat hier nog steeds de voor de zeeman zeer eigenaardige en onredelijke customlaw dat duty moet worden betaald van eerste tot laatste aanloophaven, hoever men ook van de ene haven naar de andere de zee ingaat, hoe lang men er ook over doet. Een nuttige taak ligt hier weggelegd voor de vakbonden om hierin, via de I.T.F., verandering aan te brengen. Het zou door allen meer worden gewaardeerd dan de huidige, wiskundige overwerkregeling.



Ons plaatsje aan Dalgety's steiger is vrij en we liggen vlot afgemeerd. De bomen staan reeds op, de ruimen liggen open. Wij hebben haast! Post. Zou een zeeman meer reikhalzend uitzien naar iets anders dan naar brieven van thuis? Onze agenten voelen dat ook aan. De eerste post wordt altijd reeds meegegeven met de loods. Een door ons hogelijk gewaardeerde geste. Het versterkt de band tussen schip en wal, het versterkt de wederzijdse wil tot samenwerking.

Brisbane — Goldcoast. Het wordt tegenwoordig in één adem genoemd. Het Miami van Australië en het is de moeite waard er een vrije zondag door te brengen. Gaat men liever de natuur in dan is een tocht naar Lone Pine Sanctuary een sensatie op zichzelf. De Koala's en Kangeroe's zijn er zo mak als schapen. Welkome objecten voor een goede camera!

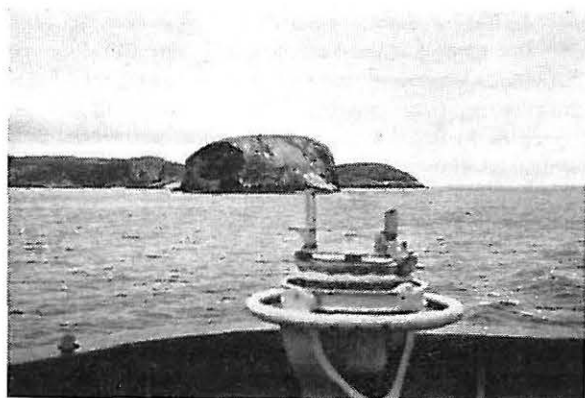
De call is maar kort in Brisbane. Het is reeds donker bij vertrek. De duizenden lichten langs de rivier geven een feeëriek verlichting. Wanneer we los van de kant en om de eerste bocht zijn, wordt de sleepboot losgegooid en zakken we onder loodsaanwijzing tot Caloundra lang-

zaam de rivier af. Een laatste groet, vol vooruit! Zo vlug mogelijk de Australische East Coast Current opzoeken. Heading for Sydney, Australia's Gateway, gebouwd rondom een der mooiste natuurlijke havens ter wereld. De beide oevers zijn verbonden door de famous Sydney Harbour Bridge, mikpunt van talloze fotografen. De ene skyscraper na de andere wordt er momenteel uit de grond gestampt. Een stad vol van leven en vermaak. Als 's middags om 5 uur de kantoren uitgaan kan men in George street over de hoofden lopen. Sydney — Kings Cross. Twee namen die onafscheidelijk zijn. Wereldberoemd met haar nachtclubs en striptease.

De Italiaanse koffieshops zijn er als paddestoelen uit de grond gerezen. Een bakje leut is er overheerlijk. Soms vraag je je af of er hier wel een sluitingsuur bestaat. Het is de moeite waard om met een paar man een wagen te huren en een dag vrijaf te vragen. In het koala sanctuary kan men praktisch alle beesten en vogels van Australië bewonderen. Een tocht naar de Blue Mountains zal altijd in herinnering blijven. De vergezichten nabij de "Three Sisters" zijn weergaloos. Voor liefhebbers van zeilen of vissen zijn er legio boten te huur.

Wil men liever een luie dag in de zon dan is men met een der vele bussen in een halfuurtje op een van de vele mooie stranden. Bondi, Manly, Cronulla, alle welbekend. En Eva mag hier zeer zeker gezien worden.

De lossing is klaar. Een paar honderd ton Noord-lading alvast overgenomen, zodat wellicht een dag gewonnen kan worden tijdens 2e call Sydney. Het in- en uitvaren hier is altijd weer fascinerend. Als vanzelf gaan de ogen naar de voortop. Iedere keer weer lijkt het dat je niet onder de brug door kunt. Rechts het berucht/beroemd geworden operagebouw in opkomst. Geschatte bouwkosten 4½ miljoen pond. Thans reeds over de 20 miljoen. Maar eindelijk komt er nu toch schot in. De zeilen van beton gaan thans omhoog. Nog voor de turning boei wordt de loods bedankt. Dan full speed tussen de Heads door, de Tasman Zee in, de grens passerend tussen deze zee en de Pacific Ocean. De deining neemt ons op. De zuidgaande stroom geeft een +2 rond Gabo Island de Bass Strait in. Voorloper van de beruchte Bight. We varen vlak langs Cleft Eiland. Een grote kale door wind en water glad geschuur-



Cleft Eiland

de steenklomp met aan de westzijde een diep hol. Dat niemand hier ooit op de gedachte kwam om deze gladde vlakke te gebruiken voor reclame. Men kan geen beter plekje voor „zee“ reclame vinden. Het zou het goed doen:

Amstel is Uw bier

Heinekens smaakt beter

Herberman verzorgt Uw uitrusting

Verf van Pieter Schoen.

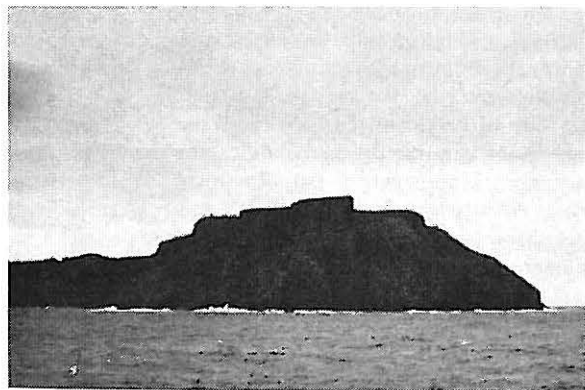
Als een jacht doemt de loodsboot boven de kim op. We naderen de heads van Philips Bay. Het stroomsein aan de toren van Lonsdale bevestigt eigen berekening. Tijdens springtij giert het water hier door de nauwe ingang tussen de heads. Zware diepe draaikolken die het schip beurtelings een klap naar SB of BB geven. Een vertrouwde roerganger. Beide ankers klaar om te vallen met een stuurman er bij. Het is pas 2 jaar geleden dat hier twee schepen omhoog liepen. Total loss voor de een. De geleide lijnen zijn hier meesterlijk goed, zoals ook de bevyuring van het South Channel. We steken te diep voor de kortere weg door het West Channel. Een drie uur varen brengt ons tot de ingang van de Yarrow River waarlangs Melbourne zich uitstrekt. De custom zwemt alweer om ons heen. Haven na haven boottoezicht. Soms hebben ze geluk, soms is dat geluk bij de tegenpartij. Zou er ooit een Chinees worden geboren zonder smokkelbloed. We krijgen een goede berth in het Victoria Dock vlak bij de gate. Dat spaart weer heel wat taxi shillings uit.

De City of Parklands. En inderdaad, aan grond voor het aanleggen van vele prachtige parken heeft men hier vroeger geen gebrek gehad. Het Albert Lake midden in de stad biedt goede gelegenheid tot roei- en speedboat sportbeoefening. De Yarrow rivier, met mooie aangelegde parken langs haar oevers, getuigt van de smaak van de city council. De brede straten, amzooamd door hoog lommerijk geboomte, geven de indruk ergens „buiten“ te zijn in stede van in een wereldstad, zoals Collins Street met haar gezellige cafés. Men beoefent hier nog de voetbal-sport — All Australian Rules —. De eerste dinsdag in november is een der hoogtij dagen. Dan wordt de beroemde Melbourne-Cup horse race gehouden. Weken tevoren is een ieder in „race“ stemming. En niet alleen voor de paarden, doch ook voor de nieuwste mode rondom het parcours. Australia's Ascotday. Neem hier een dag vrijaf of gebruik een vrij weekend wanneer er economisch dispatch is. Het vlakke land buiten de stad met het rustig grazend vee doet denken aan Holland. Een 25 mijl verder en men zit in de Blue Dandenong Range met de bekende lyre-birds. Niet ver hier vandaan is de Sir Collin MacKenzie Wildlife Sanctuary met alweer de kangoeroe, koala en emu. Wat men echter nog niet eerder zag is de alleen in Australië voorkomende platypus, naast de koala het zwaarst beschermde dier. Ze zijn ondergebracht in grote glazen tanks. Het voeren door hun oppas is een telkenmale weer interessant gezicht. Koers wijzigen richting Ballarat met aan de zijwegen de resten van de Golddiggers time. De prachtige kassen met geraniums. De beroemde zwarte zwanen. Ballarat Lake waar de Olympische roeien zeilwedstrijden werden gehouden. And last but not least een tocht in de schemeruren met bestemming Philip Island. Gedurende de maanden nov./april komen tegen zonsondergang de honderden, alleen op het zuidelijk half-rond voorkomende fairy penguins, vanuit zee luid snaterend

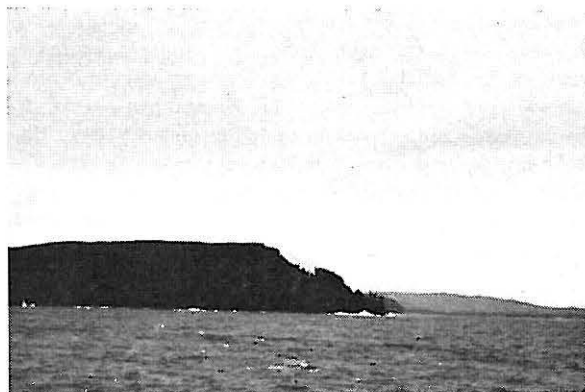


het strand op waggelen. Kleine heertjes in hun avondkledij. Zitten er ook Eva's tussen? Je kunt het niet zien. We zijn praktisch leeg. Alleen nog wat Adelaide lading. Verder down south. Bound for the history Island Tasmania. De ene reis naar Devonport aan de noordkust voor in hoofdzaak fruit en ovaltine. Een andere reis naar Risdon vlak naast Hobart aan de zuidkust.

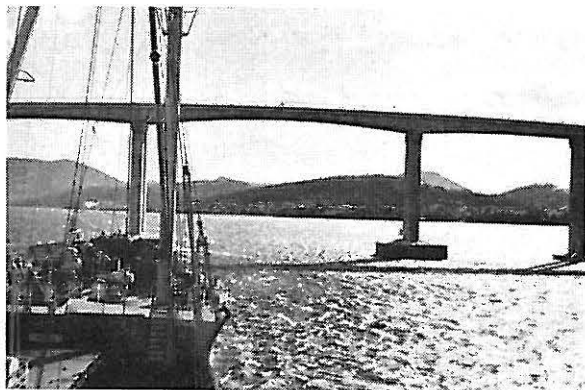
Soms naar beide plaatsen. Het werd Risdon deze keer voor 1250 ton zink, waarvoor de grondstof wordt aangevoerd uit Port Pirie in Zuid Australië. De elektriciteit is hier goedkoper voor het runnen van de grote zincplant. Via Banks Strait gaat het om de zuid. Het is hier bij winterdag geen lolletje met de lege schuit, die als een blaas op het water ligt. De lows volgen elkaar snel op. De zee krijgt geen tijd om daar tussen door tot rust te komen. Hoe zou Tasman zich hebben gevoeld in zijn klein, maar zeewaardig schip. De naam Stormbay, de main entrance naar Hobart, getuigt er nog van. Als een ongenaakbare vesting ligt Tasman Island aan de zuidoost hoek met als enige eenzame bewoner de vuurtorenwachter. Alle be-



Tasman Eiland



Cape Raoul



Tasman Bridge

nodigheden gaan aan de westzijde van het eiland per kabelbaan omhoog. Men kan er vlak onderdoorvaren, zoals ook iets verder op langs Cape Raoul. Typische steenformaties trekken hier de aandacht. Het lijken oude versteende bomen. De nieuwe betonnen Tasman Brug over de Derwent River is gereed. De oude pontonbrug is weggenomen. Verbinding tussen oost en west Hobart. Eindpunt van de beroemde Sydney-Hobart race, de Kerstzeilwedstrijd van Australië. We moeten op het tij wachten. Dwars van de haven gaan we een uurtje ten anker en kunnen zo de omgeving op ons gemak opnemen. De wind is hier zeer wisselvallig. Het ene moment bladstil. Het andere moment blaast het 4 à 5. Valwinden. Een ieder staat zich een hoedje te turen waar de opening in de brug moet komen om het schip te laten passeren naar het enige mijlen stroomopwaarts liggende Risdon. Het blijft gissen tot de loods ons uit de droom helpt. Er onder door. Gaat dat? Hoe hoog is uw masttop above sea level. Beantwoord zoiets maar in een paar seconden. Inderdaad het kán. Veel ruimte blijft er niet over. Middernacht start.

's Morgens om 8 uur gereed. Eigen labour. Als men in Australië overal zo zou werken dan was het het volgende jaar 20% tantième. Hobart — Tasmanië — het was kort maar krachtig. Het gaat weer noordwaarts. Sydney laden. Melbourne laden. De langste tijd op de kust is achter de rug. Een korte call in Port Pirie in de Spencer Gulf. 1000 ton lood. Het wordt direct nog een duikelaar, de „Lombok“. Terug om de zuid en met een grote bocht noordwaarts de St. Vincent Gulf in, naar de hoofd- en havenplaats van Zuid Australië. Adelaide, bekend om haar schilderijtentoonstelling van rond de gehele wereld, die hier om de 2 jaar wordt gehouden. Haar Barossa Valley wine is van een uitstekende kwaliteit en zeer zeker niet duur. Is het achterland hier een van de mooiste delen van Australië? Wij zouden het niet durven beweren maar toch... Het wijde open land gelegen tussen de Mnt. Lofty Ranges en de witte stranden van St. Vincent Gulf nodigen je als het ware uit om de ruimte op te zoeken en stof en lawaai van de stad te ontlopen. De weg naar Victor Harbour aan de zuidkust is een tocht waar een ieder van



genieten zal. Het steeds weer afwisselende panorama, bos, prachtige landerijen, de vergezichten over zee zijn weergaloos. En wie zou hier niet een mooie sheeprug kopen voor thuis.

De Bight ligt dan voor ons. Een stille prayer in ons hart. De lucht is nog blauw. Veel wind staat er niet. En waarom zouden ook wij niet eens boffen. Maar zo vlug een hagedis haar kleur verandert, zo vlug ook verandert maar al te vaak het aanschijn van de Bight. Zodra Kangaroo Island gepasseerd is, is de deining reeds voelbaar. Witte paarden tot aan de kim. De neus gaat er in en het eerste buiswater stuift over dek en luiken. Doch het mag niet hinderen. Zeeklaar, hecht en sterk. Sparks brengt het zoveelste weerbericht. Het „low“ even bezuiden Cape Leeuwin (de Hollandse namen waaien je hier toe) stationair. Dat zal wel vaart minderen worden. De Italiaanse mail stuift ons als een trotse zwaan voorbij. Even verder een moeizaam voortsukkelende interstate coaster met zo nu en dan alleen brug en masten nog zichtbaar. Er wordt nog een extra ronde gemaakt voor de nacht. Alles zeevast. De luchtkokers afgedekt. We voelen de zwaarte van de lading onderin. Wanneer de volgende morgen stortzeeën overkomen wordt de vaart geminderd en met een kleine koersverandering ligt ze heerlijk. Het is weer eens iets anders dan de makke schaapjes van Straat Malacca en Java Zee. Eenmaal rond Cape Leeuwin wordt het handzamer en kan er weer full speed worden gegeven. Tegen 4 uur 's middags komt de loods en een uur later liggen we veilig gemeerd in onze laatste Australische haven, Fremantle. De gate voor Perth, West Australië's hoofdstad aan de Swan River. Bekend om haar goede klimaat — gemiddeld acht uur zon per dag. Midden in de stad het 1000 acres groot zijnde Kings Park, gewoon in de natuurlijke staat gehouden. Een open lucht restaurant nodigt uit voor een uurtje pauze. Men heeft vandaar een pracht uitzicht over stad en rivier. Allen offeren een pennie in de wensput, waarna we weer afzakken naar de haven. De weg slingert langs de oever van de Swan River. Kapitale bungalows met mooi aangelegde tuinen vol kleurenpracht. Er wonen hier veel „retired“ vee- en schapenboeren, die inderdaad hun schaapjes op het droge hebben.

In welhaast iedere tuin vindt men een speedboat op aanhangwagen. Het is maar een paar minuten rijden naar de oever en de rivier is hier breed. Het nieuwe imposante havenkantoor drukt haar stempel op de gehele omgeving van Fremantle. Hypermodern opgetrokken, torent het vlak bij de ingang omhoog met op de top de radar- en uitkijkpost. Alle diensten zijn hierin ondergebracht. Keuken en recreatiezaal voor het personeel, vergader- en bioscoopzaal, een mooie plaquette van de zuidwest kust uitgevoerd in kleurentegels. De enige haven tot nu toe met haar Public Relation Girls. In kleurig rood uniform met witte hoeden heten zij de arriverende passagiers in de prachtige nieuwe passengiers terminal hall welkom, hen de behulpzame hand biedend en alle vragen beantwoordend die er gesteld worden. Vanaf het terras op het dak van het havenkantoor heeft men een schitterend uitzicht over de omgeving.

Het laden is klaar. De ruimen gaan dicht. De bomen worden afgevierd in de mikken. De dekken worden geklaard en de craddles aangebracht voor onze 1600 viervoetige dekpasagiers. Niet voor Mauritius' vleespotten maar voor

die van Malaysië. De dubbeldek vrachtauto's staan al gereed. En wanneer binnenboord alles voor de ontvangst klaar is wordt het eerste schaap over de dam „getrokken“. De rest volgt dan in vlug tempo. Het lóópt aan boord. Het loopt van boord. Veel werk anders dan voeren en van water voorzien geven ze gedurende de reis niet. Hun jasjes zijn aan de wal uitgetrokken en blijven daar achter. Wij hopen op goed weer. Wanneer de laatste viervoeter aan boord is, ligt de sleepboot reeds langszij. Vaarwel Australië. Een laatste groet. Een laatste handdruk. Met volle ruimen en volle dekken gaat het noordwaarts. Langs Christmas Island — Straat Soenda — Straat Banka — Straat Riouw — Singapore. We laten een zonovergoten land achter ons, met veel goede gastvrije vrienden. Een land waar zeer vele landgenoten een tweede vaderland vonden. De oude hernieuwde banden uit de V.O.C. tijd.

#### Australië:

Het land van kangoeroe en boemerang  
van koala en konijnen  
van wol en fruit  
van zon en strand  
En... strikes die niet verdwijnen.  
Veel in cultuur  
Veel ook nog wild  
Nog ruimte voor miljoenen  
Met onze wrakken langs haar kust  
En... meisjes om te zoenen.

D. M.

# What's in a name

In het jaarverslag 1964 staat als 4e schip genoemd het ms. „Schouten“. Wij stappen daarmee van de Gouverneurs-Generaal af (wij komen daarop echter nog 1 maal terug voor het ms. „van Cloon“ dat vernoemd is naar mr. Dirck van Cloon) en belanden dan bij „bekende Nederlanders, die zich ten opzichte van Nederlandsch-Indië verdienstelijk hebben gemaakt, te beginnen met de categorie zeevaarders en ontdekkingsreizigers“.

Aldus staat het in de notulen van de Raadsvergadering van 30 juni 1900, in welke vergadering de heer Op ten Noort mededeelde dat de aanbouw van 2 kolenschepen was gegund en waarbij hij het eerderomschreven voorstel inzake de benaming van deze 2 nieuwe schepen naar voren bracht. Zijn voorstel werd aangenomen en de betreffende schepen, die in 1901 in de vaart kwamen, werden „Houtman“ en „Tasman“ genoemd.

Zo kwam in 1901 een einde aan de tot dat jaar gebruikelijke vernoeming van Gouverneurs-Generaal voor nieuwgebouwde schepen. Behalve de 4 in 1891 in gebruik genomen G.G.'s te weten Loudon, Mijer, 's Jacob en van Lansberge, waren tot 1901 vernoemd: Camphuys, Both, Reael, Reynst, van Riebeeck, van Goens, Reyniersz, Coen, de Carpentier, Speelman, van Diemen, Maetsuyker en Swaerdecroon in de loop van 1891; Reynst en van Outhoorn in 1895; van Swoll, van der Lijn en Brouwer in 1897; van Imhoff en Mossel in 1898; van der Parra in 1899 en Alting, van Riemsdijk en de Klerk in 1900. Totaal 28 Gouverneurs-Generaal, een respectabel aantal.

Nu dan „over“ naar de ontdekkingsreiziger/zeevaarder

## WILLEM CORNELISZ. SCHOUTEN

Hij werd geboren te Hoorn.

Als kapitein ter zee nam hij deel aan een reis rondom de wereld onder bevel van Jacob le Maire.

Voorts maakte hij in de jaren 1601 tot 1603 een tocht mee naar Oost-Indië, welke onder leiding stond van Wolffhart Harmensen. Daarna had hij de leiding van een tocht der Australische Compagnie, die door Isaac le Maire was opgericht. Op zijn terugreis met de „Bontekoe“, overleed hij in 1625 in de baai van Antingil (Madagascar).

Over zijn reizen en ontdekkingen schreef hij:

„Journal ofte beschrijving van de wonderlicke reyse, gedaen door Willem Cornelisz, Schouten van Hoorn, in de jaren 1615, 1616 en 1617. Hoe hij bezuyden de Strate van Magellanes een nieuwe passagie tot in de groote Zuydsee ontdekt en voorts den geheele Aerd-kloot omgeseylt heeft. Wat Eylanden, vreemde volcken en wonderlicke avonturen hem ontmoet zijn“.

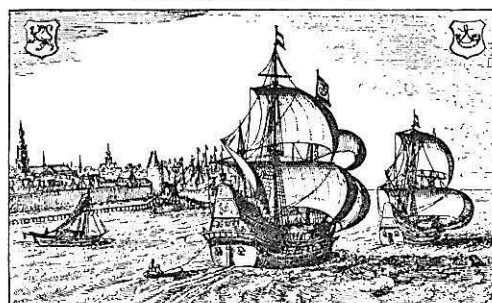
Dit werk is later in verschillende talen vertaald.

Schouteneilanden is de naam die de ontdekker van de eilanden Wiak en Soepiori in 1916 aan deze twee eilanden gaf. Zij liggen ten noorden van de Geelvinkbaai.

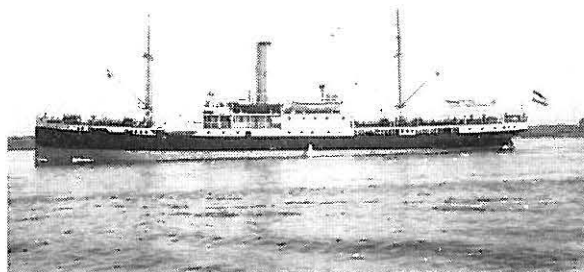
JOURNAL  
Ofte  
**Beschrybinghe van de**  
wonderlicke reyse/ghedaen door Willem Cornelisz  
Schouten van Hoorn, inde Jaren  
1615, 1616, en 1617.

**Hoe hy bezuyden de Strate van Magel-**  
lanes een nieuwe Passagie tot inde groote Zuyd-  
see ontdeckt/ en voorts den gheheelen Aerd-  
kloot omgeseylt heeft.

Wat Eylanden, vreemde volcken en wonderlicke  
avonturen hem ontmoet zijn.

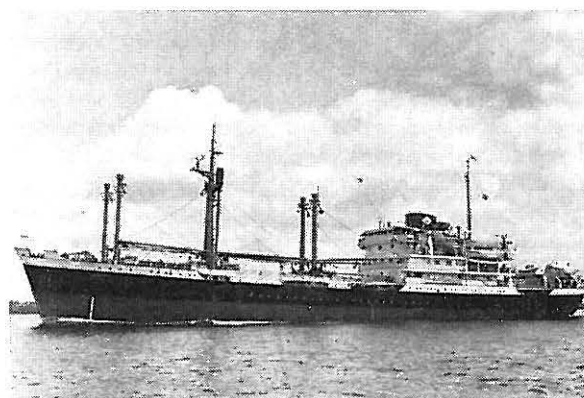


't Amsterdam,  
Op Willem Janz, op't water inde Sonnewijzer/ 1618.



De eerste „Schouten“ (gebouwd in 1911 - 1784 BRT) werd eind februari 1942 op order van de commandant Zeemacht te Surabaia tot zinken gebracht.

De tweede „Schouten“ (4116 BRT) werd in 1954 in dienst gesteld.



Van de „verdienstelijke Nederlanders categorie zeevaarders en ontdekkingsreizigers” komen wij met de vervolgens in het jaarverslag opgenomen „Si- en Sa-schepen” en het m.s. „Musi” weer op een andere bron van naamgeving.

Deze vrachtschepen werden vernoemd naar stadjes of dorpen, soms ook naar een eiland of landstreek. Daarover valt uiteraard niet zoveel te vertellen en wij zullen slechts volstaan met een korte geografische toelichting.

Siberoet — eilandje bij Sumatra's Westkust, ter hoogte van Padang.

Silindoeng — landschap in de Bataklanden.

Siaoe — eilandje ten noorden van Celebes.

Sibigo — plaats bij Sinabang (Atjeh).

Sigli — gelegen aan de Noordkust van Sumatra (Atjeh).

Sinabang — haven aan z.o.-kust van het eilandje Simeuloe (Simaloer) ten n.w. van Sumatra (Atjeh).

Sabang — haven aan de Noordkust van Sumatra.

Sambas — haven aan de Westkust van Borneo, gelegen aan de kleine rivier de Sambas.

Sanana — haven in de Molukken op een van de Soela-eilanden.

Hoewel wij slechts 3 specifieke „Sa”-schepen kennen — de „Sampit” van 1911 behoort NIET tot dit type — kennen wij meerdere „Si”-schepen.

Reeds in de eerste aflevering van „What's in a name” werd opgemerkt, dat in 1891 een „Si”-boot („Siak”) bestond, maar de eerste serie nieuw gebouwde „Si's” zien wij pas in de jaren 1912 en 1913 verschijnen — „Singawang”, „Singapore”, „Singaradja”, „Singkel”, „Singkep” en „Singkara — scheepjes van om en nabij de 600 BRT. Dan in 1920 en 1921 worden er 2 „Si's” van omstreeks 1575 BRT gebouwd — de „Sigli” en „Siaoe” — waarna in 1926 en 1927 de nieuwe „Si's” uitgroeien tot schepen van 1750 à 1800 BRT („Sinabang”, „Siberoet”, „Sidajoe” en „Sipirok”). Na de laatste wereldoorlog wordt het „Si”-type weer gebouwd, nu in de grootte van ongeveer 2200 à 2300 BRT — in 1949 de mss. „Sinabang”, „Siberoet”, „Siaoe”, „Sigli”, „Silindoeng”, en in 1950 het m.s. „Sibigo”. Bovendien hadden wij nog enkele door aankoop verkregen schepen met een Si-naam („Siberg” — 1915; „Sibolga” — 1919; „Sipora”, „Sibigo” en „Silindoeng” in 1928).

De in 1949 gebouwde „Sa”-schepen werden speciaal ontworpen voor vervoer van lang hout. Wat bruto tonnenmaat betreft zijn zij iets kleiner dan de „Si”-schepen.

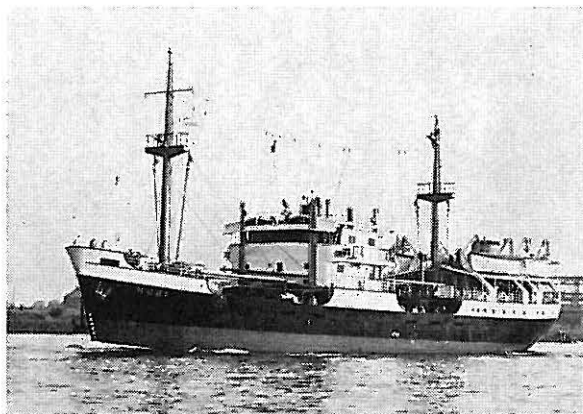
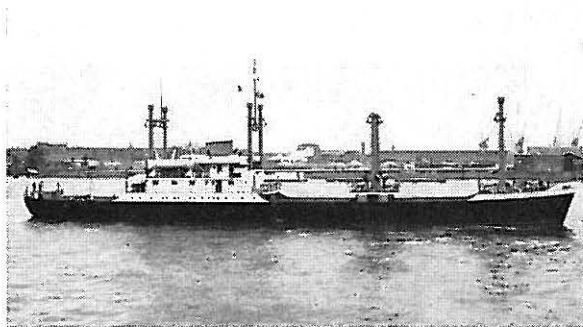
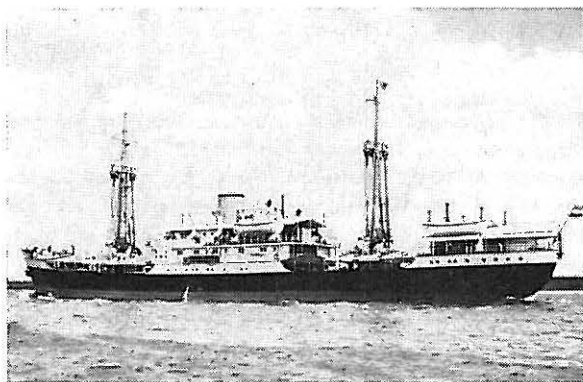
Het m.s. „Musi” — benzineschip —, genoemd naar de rivier van deze naam op Sumatra bij Palembang, zal ongetwijfeld haar naam te danken hebben aan de olie- raffinaderijen die zich aan genoemde rivier bij Pladjoe bevinden.

van boven naar onder:

m.s. „Siberoet” 2194 BRT

m.s. „Sanana” 1874 BRT

m.s. „Musi” 987 BRT



# KERSTVERSIERINGEN

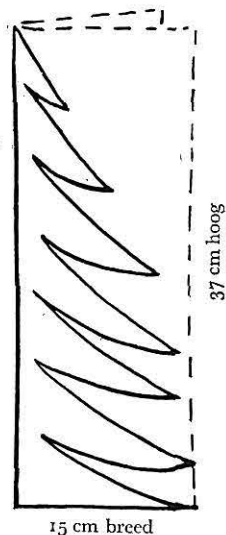


Als dit november-nummer verzonden wordt zijn we nog maar een 7 à 8 weken van Kerstmis af.

Kerstmis, een dag waarop een ieder, die op zee en ver van huis is, toch wel met een tikje weemoed vervuld zal zijn. Ook een feestdag waaraan slechts door weinigen zonder meer voorbij zal worden gegaan.

Op de meeste, zo niet al onze schepen, zal dan ook in enigerlei vorm wel een zichtbare uitdrukking aan Kerstmis worden gegeven.

Om u daarbij behulpzaam te zijn, hebben wij uit het boekje „Kerstversieringen, oud en nieuw“, een uitgave van J. B. Wolters te Groningen, enkele voorbeelden overgenomen, waarmede met een beetje handigheid en fantasie extra luister aan de Kerstviering aan boord kan worden gegeven. Veel succes.

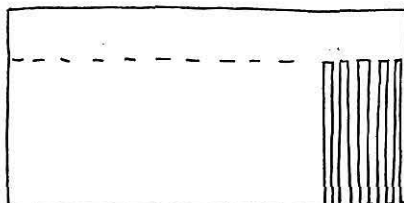


## PAPIEREN KERSTBOOM

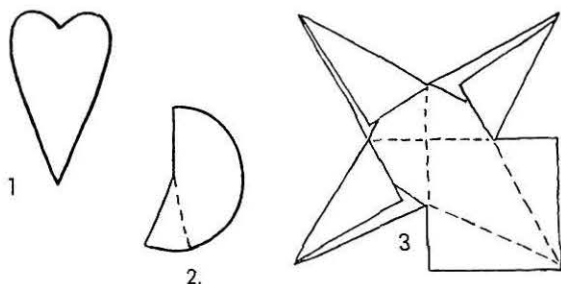
Deze kerstboom wordt gemaakt van dik wit tekenpapier. Hij is 37 cm hoog. Men heeft hiervoor 4 vellen nodig van 30 x 37 cm. Het papier wordt in de lengte dubbelgevouwen, waarna men de boom vrij uit de hand uitknipt op de wijze zoals op de schets is aangegeven. Wanneer alle vier vellen zijn geknipt, worden ze op de middenvouw samengenaaid met naald en draad of met de naaimachine — niet te kleine steken nemen. Ook kunnen de vellen op elkaar worden geniet. Wanneer men de vellen van elkaar buigt, zodat de boom kan staan, heeft hij acht uitsteeksels. De boom die men op de foto ziet, werd versierd door er nog extra fijn geknipte takjes op te naaien.

## KERSTTAKJES

Kersttakjes of slingers kan men maken door papieren stroken, die zijn ingeknipt zoals de tekening dat aangeeft, om smalle papierrepen te winden. Ook kunnen de takjes worden gebruikt als tafelversiering. Wil men stijve, decoratieve takjes hebben, dan kan men de ingeknipte papierstroken om ijzerdraad of pitriet heen winden. Voor kaarsmanchetjes knipt men het papier op dezelfde wijze.







## EEN HARTELIJKE GROET

Men knipt de harten van dun karton. Men kan hiervoor rood karton nemen, maar men kan ook met plakkaatverf de harten rood schilderen. Telkens worden twee harten van gelijke grootte tegen elkaar gelijmd over het uiteinde van een goudkleurig bandje. De harten moeten een verschillende grootte hebben. Twaalf is een goed aantal (fig. 1).

## KLING KLANG

Kleine papieren klokjes worden aan de uiteinden van draden coton perlé geregen. Telkens als men een klokje aan de draad heeft geregen, legt men daarin een knoop (fig. 2).

## ZEVEN STERREN

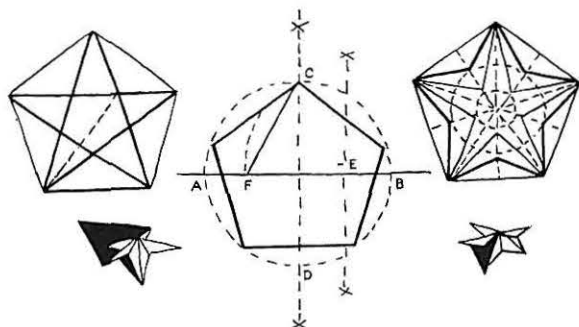
Knip vierkantjes van verschillend gekleurd zitpapier en van goud- en zilverpapier. Knip de vierkantjes in en vouw er vierpuntige sterren van op de manier zoals men op de tekening kan zien (fig. 3). Maak telkens twee van dezelfde grootte en plak deze netjes zo tegen elkaar, dat ze een achtpuntige ster vormen. Gebruik hiervoor sneldrogende lijm omdat het gladde papier moeilijk te lijmen is. Maak zeven sterren van verschillende grootte. Lijm elke ster apart aan een zijden draadje en bevestig ze op verschillende hoogte aan een kleine kartonnen ring die met goudkleurig en gekleurd papier overtrokken is.

## PENTAGRAM

Dit is een ster met 5 punten; een kosmisch symbool dat in de middeleeuwen onder andere gebruikt werd als amulet.

Men kan op verschillende manieren een ster construeren. Deze werd gekozen als topfiguur voor de papieren kerstboom. Ze heeft hier een diameter van 10 cm. Men construeert de vijfpuntige ster (zie de tekeningen hieronder) en knipt twee stuks van dik tekenpapier. Men vouwt daarna de ster zoals op de beide kleine schetsjes te zien is als bij een waaijer. Legt men ze met de holle kant naar beneden neer op tafel, dan heeft men door de mooie plastische werking een aardige taferversiering.

Wil men ze gebruiken als kerstboomster, dan worden twee van deze sterren tegen elkaar gelijmd met smal plakband. Men houdt de ster bij de ene punt vast terwijl men de andere plakt. De laatste punt blijft open om de ster daarmee op de top van de boom te kunnen zetten. Men kan op dezelfde manier ook grotere sterren maken en ze gebruiken als versiering van een echte kerstboom.



# Personalia

## PROMOTIES

N.T.P.M.  
Nautisch Varend Personeel:  
M. van der Woude tot 2e Stuurman m.i.v. 1-10-65  
R. Slump tot 3e Stuurman m.i.v. 1-10-65  
W. E. H. Th. Böck tot 3e Stuurman m.i.v. 1-10-65  
*Van harte gelukgewenst*

## MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.  
W. C. Bouter ex RV/Ned. naar m.s. „Van Cloon” 12-10-65  
J. Maan ex m.s. „Van Cloon” met RV/Aust. 12-10-65  
J. Jonkman (1e Strm.) ex TTV/S’pore naar m.s.  
„Sibigo” dd. Gezagv. 21-10-65  
J. A. H. Faber ex m.s. „Sibigo” naar Hosp./S’pore 21-10-65  
W. C. Mulder ex RV/Ned. naar m.s. „Van Linschoten” 28-10-65  
W. A. Breebaart ex m.s. „Van Linschoten” met  
RV/Australië 28-10-65

N.T.P.M.  
B. J. Hennephof ex verlof naar ss. „Westertoren”  
(Singapore) 20- 9-65  
J. Ruyter ex ss. „Westertoren” met verlof 24- 9-65  
J. P. van Haeften ex verlof naar ms „Senegalkust” 24- 9-65  
W. C. Bouter Gezagv. K.P.M. ex ms. „Senegalkust” einde detachering/ terug naar K.P.M.  
F. H. Wolff ex verlof naar ms. „Zuiderkerk” 2-10-65  
W. E. Sonneveldt aflos Gezagv. ex ms. „Zuiderkerk” einde aflosdienst 3-10-65

## MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.  
J. C. van Dinteren ex RV/Aust. naar m.s. „Roggeveen” 27-10-65  
J. C. S. van Bijsterveld ex m.s. „Roggeveen” met  
RV/Ned. 27-10-65  
P. A. de Vlieger ex RV/Ned. naar m.s. „Van  
Spilbergen” 31-10-65

D. Snip ex m.s. „Van Spilbergen” met RV/Ned. 31-10-65  
N.T.P.M.  
W. Starreveld ex ziekteverlof naar ss. „Westertoren” 20- 9-65  
H. Kruyshaar td. Hfd. wtk. ex ss. „Westertoren”  
met verlof 24- 9-65  
D. Bus ex ms. „Zuiderkerk” met verlof 16-10-65  
H. van der Lugt ex verlof naar ms. „Zuiderkerk” 15-10-65  
*Alle verlofgangers: een prettig verlof*  
*Alle herplaatsten: goede vaart*

## MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.  
16- 9-65 2e Wtk. G. Ch. Grevink uit Singapore RV/SV  
16- 9-65 5e Wtk. H. P. van Eeden uit Singapore RV/SV  
19- 9-65 2e Strm. J. K. L. Koster uit Mombasa RV/SV  
20- 9-65 4e Strm. F. Bijker uit Singapore RV  
20- 9-65 2e Strm. O. E. A. Vermeulen uit Djakarta RV/SV  
22- 9-65 4e Strm. J. M. Hoes uit Melbourne RV  
23- 9-65 5e Wtk. A. J. A. M.  
v. d. Bogaard uit Mombasa RV  
25- 9-65 5e Wtk. H. A. C. Haver uit Kaapstad RV/SV  
26- 9-65 4e Strm. B. Hoff uit Singapore RV/SV  
26- 9-65 5e Wtk. R. H. van Dapperen uit Melbourne RV/SV  
27- 9-65 2e Wtk. J. H. de Graaf uit Singapore RV/SV  
27- 9-65 4e Strm. G. Mulder uit Singapore RV/SV  
29- 9-65 4e Strm. M. van Dijk uit Durban RV/SV  
30- 9-65 3e Wtk. A. van den Brink uit Hong Kong RV  
30- 9-65 2e Wtk. P. J. H. Riksen uit Singapore RV/SV  
1-10-65 5e Wtk. F. R. van der Pluym uit Sydney RV/SV  
1-10-65 5e Wtk. A. B. Kupers uit Sydney RV/SV  
5-10-65 Hfd.wtk. J. W. Verwey uit Singapore RV  
7-10-65 5e Wtk. H. O. Voorma uit Bahrain RV/SV  
12-10-65 1e Strm. K. P. C. A. Gramberg uit Durban RV

N.T.P.M.  
17- 9-65 4e Wtk. A. J. Faken ex ss. „Westertoren” (Townsville)  
17- 9-65 5e Wtk. A. A. Westdijk ex ss. „Westertoren”  
(Townsville)  
24- 9-65 Ass. Wtk. R. E. Stap ex ss. „Westertoren”  
(Singapore)  
24- 9-65 Ass. Wtk. J. Poorting ex ss. „Westertoren”  
(Singapore)  
25- 9-65 5e Wtk. M. Meulenberg ex ms. „Senegalkust”  
1-10-65 2e Strm. G. A. de Munnik ex ss. „Munttoren”  
(Rio Grande)  
9-10-65 2e Strm. L. C. van Kooten ex ms. „Senegalkust”  
9-10-65 3e Wtk. D. Schaafsma ex ms. „Senegalkust” SV  
9-10-65 5e Wtk. K. J. W. Tinga ex ms. „Senegalkust” SV  
17-10-65 5e Wtk. IJ. Sijtema ex ms. „Zuiderkerk”  
19-10-65 4e Wtk. L. van Heulen ex ms. „Zuiderkerk” SV  
*Een prettig verlof toegewenst*

## NA VERLOF GEPLAATST

K.P.M.  
16- 9-65 1e Strm H. K. Kruk  
(Djakarta) m.s. „Keerkring”

20- 9-65 5e Wtk H. de Vries  
(Durban) m.s. „Van Heemskerck“

20- 9-65 5e Wtk M. J. de Hosson  
(Sydney) m.s. „Straat Madura“

27 -9-65 2e Wtk J. de Vlas  
(Hong Kong) m.s. „Schouten“

27- 9-65 4e Wtk J. G. Meyer  
(Perth) m.s. „Van Linschoten“

27- 9-65 5e Wtk J. Heinis  
(Melbourne) m.s. „Straat Lombok“

1-10-65 3e Wtk H. Nakken  
(Hong Kong) m.s. „Roggeveen“

1-10-65 5e Wtk K. Venema  
(Hong Kong) m.s. „Roggeveen“

3-10-65 1e Strm J. A. van Beurden  
(Durban) m.s. „Straat Frazer“

4-10-65 Mevrouw D. E. Jonkman + 1 K.  
(Singapore)

7-10-65 1e Strm H. de Geest  
(Durban) m.s. „Straat Franklin“

7-10-65 5e Wtk B. H. W. K. Greven  
(Port Elizabeth) m.s. „Van Spilbergen“

8-10-65 2e Strm B. H. Verseput  
(Port Swettenham) m.s. „Van Neck“

8-10-65 3e Strm J. Meyler  
(Mombasa) m.s. „Camphuys“

10-10-65 2e Wtk J. G. F. Beumer  
(Mombasa) m.s. „Camphuys“

N.T.P.M.

20- 9-65 Llg. strm. J. J. M. Kraus (nieuw aangenomen) ss.  
„Westertoren“ (Singapore)

20- 9-65 Ass. wtk. J. Moll (nieuw aangenomen) ss. „Westertoren“ (Singapore)

20- 9-65 Ass. wtk. R. M. L. C. Net (nieuw aangenomen) ss.  
„Westertoren“ (Singapore)

24- 9-65 2e Strm. J. van Wier ss. „Munttoren“ (Rio Grande)

24- 9-65 1e Strm. J. Evelaar ms. „Senegalkust“

1-10-65 5e Wtk. J. P. J. de Koster ms. „Zuiderkerk“

4-10-65 Ass. wtk. D. J. P. Schot (nieuw aangenomen) ms.  
„Zuiderkerk“

7-10-65 5e Wtk. J. B. van 't Schip ms. „Senegalkust“

8-10-65 3e Wtk. J. van Sluijs ms. „Senegalkust“

14-10-65 3e Wtk. A. J. van Zomeren ms. „Zuiderkerk“

Goede wacht en behouden vaart

## GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA

K.P.M.

4e Stm. A. C. Ekelschot	14- 9-65 verkl. S. III
5e Wtk. J. Heinis	17- 9-65 A
3e Stm. P. Leenheer	17- 9-65 S. II
5e Wtk. K. Venema	22- 9-65 A
3e Wtk. H. Nakken	28- 9-65 B
5e Wtk. B. H. W. K. Greven	29- 9-65 A
3e Stm. J. Meyler	29- 9-65 S. II
3e Stm. W. Wijgerse	7-10-65 S. II
4e Stm. F. van Woerkom	7-10-65 verkl. S. III
5e Wtk. A. J. Smits	12-10-65 A

N.T.P.M.

3e Wtk. J. van Sluijs 28- 9-65 B.  
Onze gelukwensen met het behaalde succes

## Jubileum



P. Hulleman

Adjunct-chef, Singapore

25 jaar - 10 december 1965

De redactie biedt U haar hartelijke gelukwensen aan.

## HUWELIJKEN

K.P.M.

Hoofdwerktuigkundige J. C. van Dinteren en Mej. M. J. Matheson, ddo. 22-9-65 te Melbourne.

2e Stuurman B. C. Steevensz en Mej. A. A. M. Wortelboer, ddo. 28-9-65 te Groningen.

5e Werktuigkundige H. J. E. Peeters en Mej. M. Cemeska, ddo. 18-10-65 te Venray.

5e Werktuigkundige R. Mackay en Mej. M. M. Kroon, ddo. 29-10-65 te Dordrecht.

N.T.P.M.

4e Werktuigkundige L. van Heulen en Mej. M. I. E. Kerpestein, ddo 28-9-65 te Vlissingen.

Proficiat en „behouden vaart“

## NIEUWE K.P.M.-MERTJES

Singapore, 8-9-65: Pieter, zoon van de Heer J. A. Vermeulen en Mevrouw H. Vermeulen-van Doorn.

Vlissingen, 14-9-65: Simon Eddy, zoon van 2e Werktuigkundige E. A. J. de Vries en Mevrouw W. de Vries-de Kok.

Welkom in de „familie“

## IN MEMORIAM

Gepensioneerd lokaal employé Njo Tjong Hoey overleed ddo. 11-9-65 te Djakarta, in de leeftijd van 67 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige H. Polderman overleed ddo. 21-9-65 te Hilversum, in de leeftijd van 82 jaar.

Gepensioneerd Gezagvoerder C. A. M. I. Kramers overleed ddo. 3-10-65 te Uitgeest, in de leeftijd van 70 jaar.

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige B. de Vries overleed ddo. 4-10-65 te Rijswijk, in de leeftijd van 66 jaar.

Gepensioneerd Afdelingschef Amsterdamkantoor J. Limburg overleed ddo. 8-10-65 te Bloemendaal, in de leeftijd van 74 jaar.

Zij rusten in vrede

# Familiegroeten



m.s. „Roggeveen“

familieleden

s.s. „Westertoren“



Op donderdag 23 september j.l. waren wij bijeen voor een extra opname van familiegroeten, bestemd voor het m.s. „Roggeveen“ en het s.s. „Westertoren“. Met omroeper Guus Weitzel en gast-vrouw Teddy Scholten, welke laatste juist van een korte vakantie was teruggekeerd, konden de familieleden al hun nieuws over „stralende“ of nog komende vakantie in een gezellig programma aan boord brengen.

Voor de muziek zorgde het Ensemble o.l.v. Johnny Holshuijsen met zang van Herman Emmink.

De ontvangst aan boord van de „Roggeveen“ was helaas niet best; gezagvoerder Schepman seinde de Wereldomroep o.m.: „Mede namens alle opvarenden hartelijk dank stop helaas uitzending verstoord door lokale motoren . . .

indien mogelijk zeer gaarne opzending bandje naar Hong Kong hartelijk dank voor moeite hartelijke groeten veel succes“

Van de gezagvoerder s.s. „Westertoren“ ontvingen wij gelukkig een ander geluid, nl.:

„Groetenprogramma gemeerd Pladij prima ontvangen waarvoor namens allen dank voor Uw zeer gewaardeerde medewerking“

Het bandje aan de opvarenden van het m.s. „Roggeveen“ werd intussen verzonden.