

# De uitlaat

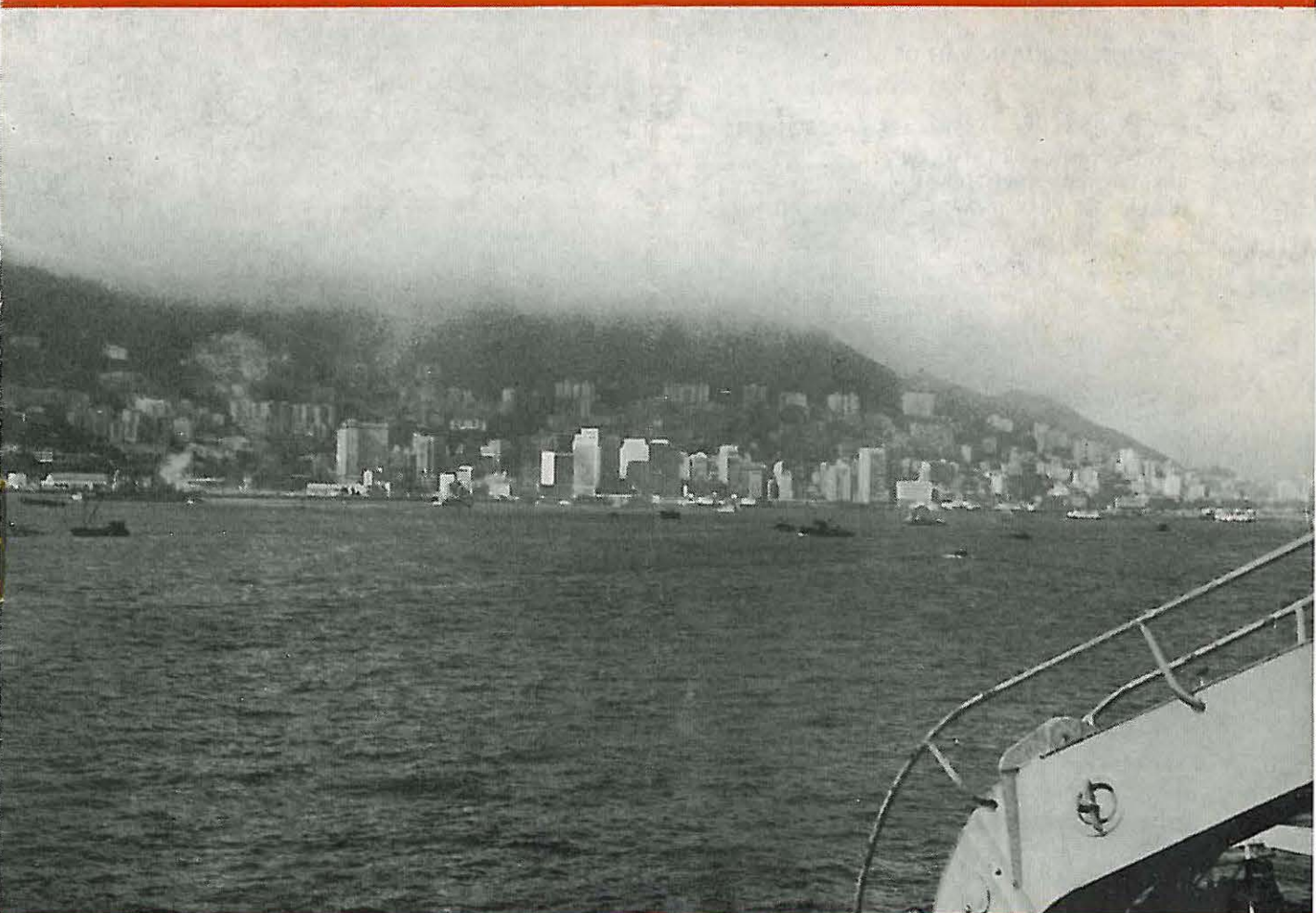


**PERSONEELSORGAAN DER**

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

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

**HOLLANDSE VRACHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.**



---

# De uitlaat

---

## PERONEELSORGAAN 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

## INHOUD VAN DIT NUMMER

	pag.
Bedrijfsnieuws . . . . .	3
Scheepsposities . . . . .	3
't Is weer zo ver... . . . .	3
Afscheid . . . . .	3
Ideeënbus . . . . .	4
Jubileumviering hr. Hulleman . . . . .	5
Lagos . . . . .	6
Monrovia . . . . .	7
What's in a name . . . . .	8
Het Nieuwe Scheepvaarthuis . . . . .	10
Sportprestaties „Van Waerwijck“ . . . . .	11
Typhoon (gedicht) . . . . .	12
Hoe heet je zoon, zeeman? . . . . .	13
Personalia . . . . .	14
Familiegroeten . . . . .	16

## Foto van de maand

„Ochtendnevel — Hong Kong“  
Opname J.B.

# BEDRIJFSNIEUWS

Voor het eerst sinds geruime tijd werd een Oost-Pakistaanse haven aangelopen in de Bay of Bengal - South China Sea Service; het ms. „Siberoet“ laadde eind december in Chalana voor Phnompenh.

Het ladingvervoer van Indonesië naar de Chinese Volksrepubliek begint weer op gang te komen. De „Silindoeng“ laadde medio december 1800 scaleton rubber te Dumai voor Shanghai, terwijl ook in Borneo-havens exportlading werd geseceerd met bestemming Whampoa. Het ms. „Siaoe“ gaf in de Hong Kong-Bangkok-Palembangdienst een afvaart van Palembang. Het ms. „Musi“ liep in de Bangkok-Djambi dienst Pandjang extra aan voor de overname van koffie voor Bangkok.

s.s. „Munttoren“

Na lediglossing te Rio Grande do Sul vertrok de „Munttoren“ via Santos en Noord Braziliaanse kusthavens naar de Caribbeans (Bajo Grande en Caripito), alwaar een volle lading ruwe olie voor Santos en Rio Grande do Sul ingenomen werd.

Via TV en pers is een tipje opgelicht van de sluier die de plannen omhulde voor een naast het bestaande Havengebouw te bouwen Nieuw Scheepvaarthuis. Nadere bijzonderheden vindt u op pagina 10.

## SCHEEPSPOSITIES

N.T.P.M.

m.s. „Senegalkust“	Freetown	± 16-1-66
m.s. „Congokust“	Bordeaux	± 23-1-66
m.s. Zuiderkerk“	Genua	± 12-1-66
m.s. „Sloterkerk“	Beira	± 12-1-66
s.s. „Munttoren“	Rio Grande	1-1-66
s.s. „Westertoren“	Singapore	4-1-66

H.V.M.

m.s. „Hollands Diep“	Buenos Aires	ETD 28-1-66
m.s. „Hollands Duin“	Curaçao	o.o.v. 21-1-66
m.s. „Hollands Dreef“	Geraldton	13-1-66
m.s. „Hollands Burcht“	Yokohama	21-1-66

## 'T IS WEER ZOVER...

U kunt het geloven of niet, maar ik heb een zucht van verlichting geslaakt toen de laatste correctie van het december-(jubileum)-nummer van „de Uitlaat“ naar de drukker was gezonden, en nog een, toen de verzending een feit was geworden.

En als dit onder uw ogen komt, is Kerstmis en „Oud en Nieuw“ alweer voorbij, en is hopelijk een begin gemaakt met alle uitgesproken goede wensen.

Mij gaat het nu in het bijzonder om die wensen, en dan niet zozeer in het persoonlijke vlak maar in het redacteursvlak.

Het jubileumnummer is een verzameling van artikelen geweest waarvan vele van buiten afkomstig waren. Ja, u heeft gelijk, 't is weer zoever, maar leest u toch nog even door.

Om dan op die wensen van de redacteur terug te komen, ik zou zo graag wat meer nieuws of voorvallen uit het bedrijf onder ogen krijgen. Ik heb gelukkig nog een bescheiden voorraad ter beschikking — sommige stukken al vrij lang — maar u moet niet vergeten dat een artikel over een bepaald onderwerp wel eens moet worden aangehouden omdat een soortgelijk onderwerp kort tevoren is opgenomen. Kijkt u nog eens om u heen, aan boord vooral, en noteer desnoods alleen enkele markante punten. Stuur die dan op en het is de taak van de redactie er dan een volledig artikel van te maken.

In dit nummer vindt u 2 artikelen met bijbehorende foto's over Lagos en Monrovia. Zij zijn van de hand van mevrouw van Hummel, echtgenote van de 1e stuurman J. W. F. van Hummel. Ook zij heeft lang op plaatsing moeten wachten, maar het is nu gelukt. Tot slot citeer ik graag een gedeelte uit de brief van mevrouw van Hummel en ik hoop dat, zo u niet naar mij wilt luisteren, door de woorden van mevrouw van Hummel, die een treffende overeenkomst vertonen met de aanhef van „Kind Pretty Memories van een K.P.M.-stertje“ in het jubileumnummer, inspiratie zult krijgen.

„Nadat ik het maart-nummer van „De Uitlaat“ had doorgelezen was mijn reactie: wat een armzalig blaadje voor zo'n wijde lezerskring. Daarna pas las ik „Oproep“ op blz. 3. Als al die mannen met elkaar niet meer van dit blad kunnen maken is het dan geoorloofd dat de vrouwen meehelpen?“

Kunnen onze Paketvaartmannen dit op zich laten zitten?

H. A. de Jong

## AFSCHEID

Bij het verlaten der Mij. op 31 december 1965 is het mij een behoefte nog even een paar woorden via „De Uitlaat“ aan u allen te zeggen. Nogmaals mijn hartelijke dank aan Gezagvoerder, Officieren en bemanning van het M.S. „Senegalkust“ voor het mooie cadeau en oorkonde mij gegeven op de afscheidsavond.

Niet alleen voor het mooie cadeau wil ik u allen dank zeggen doch ook voor de prettige medewerking en goede verstandhouding die ik altijd heb mogen ondervinden.

Heren het ga u allen goed, behouden vaart, goede wacht en behouden thuiskomst met een tot ziens somewhere, sometime.

R. Pagels



# IDEEËNBUS

In de op 27 oktober jl. gehouden vergadering van de Commissie Ideeënbus werden 8 ideeën behandeld, waarvan er zeven definitief beoordeeld konden worden. Eén idee (no. 64) werd nog in behandeling gehouden totdat de technische merites van dit idee nader in beschouwing zullen zijn geweest.

Van de zeven beoordeelde ideeën werd er één beloond met een bedrag van f 50,—, terwijl de commissie van oordeel was, dat de goede gedachtengang ten grondslag liggende aan een drietal inzendingen, het toekennen van een aanmoedigingspremie, groot f 15,— rechtvaardigt. Vier van de zeven beoordeelde ideeën werden dus beloond!

Thans volgt een korte samenvatting van de beoordeelde ideeën.

## *Idee no 65 — Plaats ejectorpomp Atlas-verdamper*

De inzender stelt voor de ejectorpomp van de Atlas-verdamper op de H.V.M.-schepen onder de verdamper te plaatsen en de zuig van deze pomp met de uitlaat van het circulatiewater van de condensor van de verdamper te verbinden. Hierdoor zouden materiaal- en installatiekosten vermeden worden en bovendien zou dan volstaan kunnen worden met een pomp met 50% kleinere capaciteit.

De Commissie is van oordeel, dat, hoewel dit idee niet uitvoerbaar is, omdat de voordelen aan dit voorstel verbonden, wijziging van de bestaande installatie niet rechtvaardigen, de gedachtengang, die aan dit idee ten grondslag ligt, niettemin een aanmoedigingspremie, groot f 15,— op haar plaats doet zijn.

## *Idee no 66 — Salarisbetaling Amsterdam-kantoor*

Voorstel is de salarisbetaling op het Amsterdam-kantoor via bank- of girorekening te doen geschieden en daarnaast de mogelijkheid open te laten op giroformulier contanten aan de kas op te nemen. Dit zou volgens de inzender rentebesparend werken, terwijl bovendien de tijd, nodig voor het gereedmaken en rondbrengen van de salaris-enveloppen, zou worden bespaard. Voorts zouden  $\pm$  4000 kwitanties en  $\pm$  2000 enveloppen per jaar bespaard worden. De Commissie is van oordeel, dat dit idee niet voor toepassing in aanmerking komt, aangezien daarvan geen besparing valt te verwachten: de giraal te betalen salarissen

houden eerder op rentegevend te zijn dan contant uit te keren bedragen; aangezien een ieder geregeld behoefte heeft aan enig contant geld, zal bovendien van de mogelijkheid aan de kas van de K.P.M. geld op te nemen, veelvuldig gebruik worden gemaakt, hetgeen tijd van de kassier en de individuele personeelsleden zal vergen, terwijl daarbij bovendien weer kwitanties nodig zijn.

Niettemin meent de commissie, dat het aan dit idee ten grondslag liggende streven naar efficiency een aanmoedigingspremie ad f 15,— rechtvaardigt.

*Idee no 67 — Afschaffing gedeelte „List of Radio Signals“*  
Voorgesteld wordt de overbodige delen van de „List of Radio Signals“ niet meer aan te schaffen c.q. bij te houden, waardoor geld en de tijd, benodigd voor het bijhouden, bespaard zullen worden.

De Commissie acht dit idee goed bruikbaar en heeft de inzender een beloning toegekend van f 50,—.

## *Idee no 68 — Salarisbetaling Amsterdam-kantoor*

De inzender stelt voor de salarisbetaling niet meer te doen plaatsvinden door het rondbrengen van enveloppen met inhoud, doch door voortaan alle personeelsleden achtereenvolgens hun geld bij de kassier te laten ophalen. De Commissie is van oordeel, dat deze gang van zaken meer tijd, en dus geld, zou vergen dan thans het geval is, zodat dit idee niet bruikbaar is en derhalve niet voor een beloning in aanmerking komt.

## *Idee no 69 — Bewaren voorschotkwitantie mapjes*

Voorgesteld wordt voor te schrijven, dat Officieren hun gebruikte voorschotkwitantie mapjes zelf gedurende een jaar moeten bewaren in plaats van deze mapjes naar AS/PV Amsterdam op te zenden.

Aangezien de mapjes, indien bewaard door betrokkenen, licht zoekraken, blijft AS/PV het t.b.v. naslag en controle gewenst achten ze te doen opzenden nadat de afrekening van de laatste kwitantie uit het mapje door betrokkene is gecontroleerd. Aangezien het opzenden geen spoed vereist, zal dit per zeepost dienen te geschieden.

De Commissie is van oordeel, dat dit idee niet voor uitvoering in aanmerking komt en derhalve niet beloond kan worden.

## *Idee no 70 — Besparing kosten wegering*

De inzender stelt voor als „standing order“ in te voeren: „Bij het laden van boomstammen, wegering en indien mogelijk ruimpladders verwijderen“, hetgeen zou leiden tot besparing op herstelkosten.

De Commissie is van mening, dat het treffen van de voorgestelde maatregelen tot de normale taakvervulling van de met de belading belaste functionarissen behoort, en dat dit idee derhalve niet voor uitvoering in aanmerking komt. Op grond hiervan kan geen beloning worden toegekend.

## *Idee no 71 — Conserveren kogellagers*

Voorgesteld wordt kogellagers te conserveren door ze te verpakken in plastic vellen en daarin wat olie te gieten. Op deze manier zijn de kogellagers eenvoudig controleerbaar op roest en steeds onmiddellijk gereed voor gebruik.

Naar het oordeel van de Commissie is de door de BTD ge-

adviseerde wijze van bewaren van kogellagers, nl. op stiften in een bak met schone olie, praktisch eenvoudiger en kan aan de door de inzender voorgestelde werkwijze derhalve geen uitvoering worden gegeven. Aangezien dit idee echter wel degelijk berust op een goede gedachtengang heeft de Commissie besloten de inzender een aanmoedigingspremie van f 15,— toe te kennen.

## JAAROVERZICHT IDEEËNBUS, SAMENSTELLING VAN DE COMMISSIE IDEEËNBUS

De Commissie bestaat thans uit de heren C. H. Poulus, voorzitter, A. P. Krul, Ir. G. J. Hogewind, A. J. J. de Feyter, S. W. Oost Lieveense en mr. C. G. Burgersdijk, secretaris.

In verband met het naderend afscheid van de heer Ir. P. Th. Meerdink en diens langdurig verblijf buitenslands, is de heer Ir. G. J. Hogewind in de plaats van de heer Meerdink tot de Commissie toegetreden.

## INGEKOMEN IDEEËN

In het verslagjaar, lopende van september 1964 tot september 1965, zijn ingekomen 12 ideeën, waarvan er 11 beoordeeld zijn. Hiervan werden er 7 beloond, dus bijna tweederde van het aantal beoordeelde ideeën!

Uit het verslag over het vorig jaar bleek, dat het beloningspercentage per verslagjaar van 36% tot 47% was gestegen. Thans is dit wederom gestegen, en wel tot ca. 66 <sup>2</sup>/<sub>3</sub>%(!), hetgeen illustreert, dat relatief *meer goede ideeën worden ingezonden*.

In het voorgaande verslagjaar werden 15 ideeën ontvangen, zodat de teruggang dit jaar 20% beliep. Hoewel dit percentage geringer is dan het vorig jaar (ca. 66 <sup>2</sup>/<sub>3</sub>%), dient bedacht te worden, dat het aantal ingekomen ideeën thans wel zeer gering is. Indien wij het aantal potentiële inzenders bij K.P.M., N.T.P.M. en H.V.M. op 1000 stellen, bedraagt het inzendpercentage 1,2 tegen 1,5 vorig jaar en 4,4 over de daaraan voorafgaande verslagperiode.

In totaal zijn thans 70 ideeën door de Commissie beoordeeld, en daarvan zijn er in totaal 30 gehonoreerd met een beloning of een aanmoedigingspremie. Het beloningspercentage bedraagt derhalve ca. 43%.

Het stelt de Commissie teleur, dat zo weinigen van de gelegenheid gebruik maken de ongetwijfeld bij velen levende goede en gezonde ideeën om de bedrijfsvoering efficiënter te doen verlopen naar voren te brengen op deze — ook voor de inzender — lonende wijze.

U weet het: ieder concreet voorstel, dat beoogt de efficiency van onze maatschappijen te verhogen, wordt met grote belangstelling door de commissie tegemoet gezien!

## VERSLAG VIERING 25-JARIG DIENSTJUBILEUM VAN DE HEER P. HULLEMAN

Alhoewel in feite 10 december 1965 de officiële herdenkingsdatum van het 25-jarig dienst jubileum van de Heer Hulleman was werd i.v.m. afwezigheid op die datum van de Heer Hut in overleg met de jubilaris besloten de feestelijkheden op 13 december te doen plaatsvinden.

Hierbij had de Heer Hulleman te kennen gegeven het gebeuren liever „onder ons” te vieren en hieraan geen ruchtbaarheid naar buiten te geven.

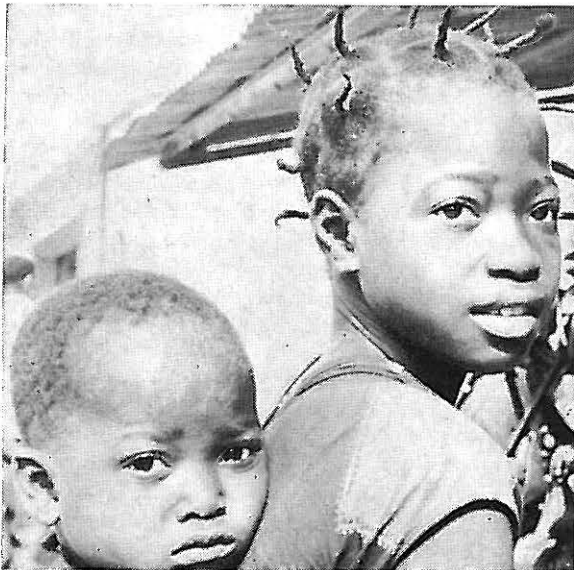
Zodoende verzamelde zich op maandagmiddag 13 december j.l. het voltallige personeel van het Singapore kantoor op de Mezzanine Floor, waar de Heer Hut de plechtigheid opende met de feestrede. Hierin memoreerde de Heer Hut de verschillende fasen in de diensttijd van de jubilaris, diens activiteiten toen deze nog tot het Varend Personeel behoorde alsmede zijn latere carrière bij het Uitgezonden Walpersoneel. De Heer Hulleman met zijn jubileum feliciterend overhandigde de Heer Hut de jubilaris het officiële felicitatieschrijven van de Directie, het jubileumgeschenk van de Maatschappij t.w. een vol-automatische slide-projector met bijpassende camera, de maatschappij-legpenning en last but not least het geschenk onder couvert. Namens het gehele personeel werd de Heer Hulleman een viertal zilveren kandelaars aangeboden alsmede twee kristallen bokalen en een fraai schilderij met tropische voorstelling.

Na een kort dankwoord van de Heer Hulleman werd het officiële gedeelte van de herdenking besloten en de middag met een gezellig samenzijn voortgezet onder het genot naar believen van een glaasje whiskey, bier of minder alcohol houdende dranken, op artistieke wijze gegarneerd met smørgasbrod-achtige inspiratie van onze Manager Catering Department.



Volkskunst in Nigeria

## LAGOS-NIGERIA



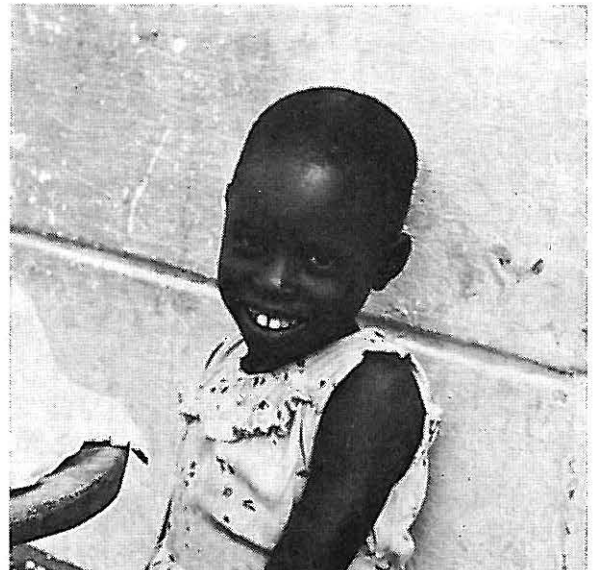
Lagos is de belangrijkste haven en het centrum op handelsgebied voor Nigeria. Er is uitvoer in cacao, olie, grondnoten en katoen, en er worden jaarlijks 2 tot 3 miljoen ton geladen en gelost. De stad is gebouwd op een vrij laag liggend moerassig eiland, nauwelijks 5 meter boven de zeespiegel. In 1914 werd begonnen met baggeren in de haven toen de diepte ervan maar 3 meter was, tot het verbeterd was tot 9 meter, waarna de scheepvaart snel toenam.

De stad is zeer dicht bevolkt en men tracht dit te verlichten door het bouwen van nieuwe industrieën en woningen aan de Apapa zijde. Moderne fabrieken zijn opgericht, o.a. voor margarine en zeep. Het is een stad vol contrasten. Bij de eerste aanblik lijkt het een moderne plaats, hoge gebouwen, luxe yachting clubs, en een mooie promenade langs het water. Neemt men echter de moeite even achter deze façade een kijkje te nemen, dat ziet men armelijke en zeer primitieve toestanden.

Er zijn verschillende moderne airconditioned warenhuizen maar er voor kan men van kinderen gehurkt achter kleine stalletjes lucifers per stuk kopen en cigarettens. Op weg naar de plaatselijke markt ziet men winkels met televisie en radiotoestellen, maar komt men op de markt dan vindt men daar nog tekenen van zeer primitieve levenswijzen. Er worden gedroogde apekoppen verkocht die tot medicijnen gemalen moeten worden. Vlak daarnaast zijn ook aspirines tentoongesteld.

Voor wie geïnteresseerd is in Afrikaanse klederdrachten is Lagos de plaats bij uitnemendheid, daar nergens zoveel variatie in dracht bestaat als hier. De mannen dragen rijkgeborduurde linnen „jurken“ in effen kleuren, terwijl de vrouwen daarentegen gekleed gaan in felle maar toch smaakvolle creaties.

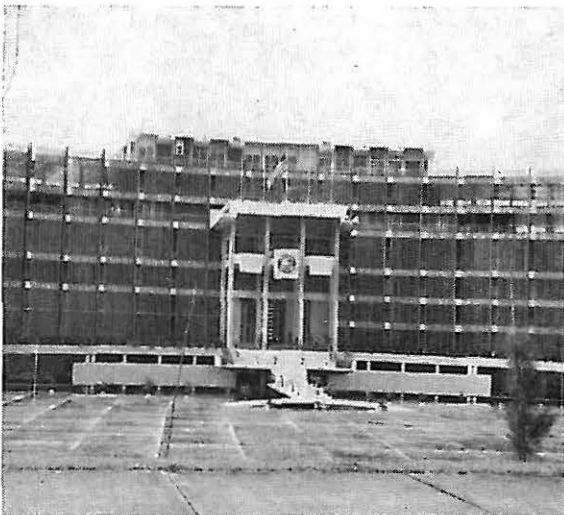
Behalve een paar hoofdwegen is er geen bestrating wat de stad niet bepaald aantrekkelijk maakt. Bussen hobbelen er over heen, met hoopvolle namen, zoals „God protects us“, „God sends the safe journey“, of een meer overmoedige naam als „Showboy Driver“. Wie een goed overzicht over Lagos als stad wil zien wordt aangeraden de lift te nemen in het nieuwe gouvernementsgebouw tot de hoogste verdieping, van waar men een prachtig uitzicht in de rondte heeft over de haven, het centrum en de stad erachter.



In Liberia, waar goud gevonden wordt, gaat alles op zijn Amerikaans. De organisatie van leger en politie zijn op Amerikaanse leest geschoeid, en Uncle Sam's dollars hebben de bouw van haven en aanvoerwegen mogelijk gemaakt.

In 1821 bracht „The American Colonisation Society” verscheidene honderden bevrijde Amerikaanse negers naar Monrovia, toen nog geheten Kaap Mesurado. Deze infiltranten waren alles behalve welkom en er ontstonden veel gevechten. Eens werden ze bijna geheel uitgeroeid. Een Afrikaanse stam was het Amerikaanse kamp binnengedrongen, maar dank zij de tegenwoordigheid van geest van een vrouw zijn de Amerikanen gered. Haar naam was Matilda Newport, en ze zat op wacht een pijp te roken. Toen ze de moordlustige indringers bemerkte, klopte ze haar pijp uit op de lont van een kanon en door de daarop volgende explosie joeg ze de inboorlingen op de vlucht. Haar beeltenis en naam worden in herinnering gehouden door de uitgifte van een speciale postzegel. Liberia is de eerste onafhankelijke staat van West Afrika.

Hedentendage bezetten de Amerikaanse afstammelingen de regeringsposten en vormen de elite onder de bevolking. Ze nummeren ongeveer 15.000, tegen 1.000.000 van de Afrikaanse inwoners. De ontwikkelde Afrikaanse neger wordt door hen opgenomen en aanvaard als gelijke, maar ze werken niet positief aan de ontwikkeling van de massa. Voor de toerist heeft Monrovia diverse attracties. Interessant is het eerste „paleis”. Het eerste stenen huis van Monrovia werd gebouwd door de Oost Afrikaanse Compagnie, de toenmalige president vond dit zo mooi dat hij een trouwe copy ervan liet bouwen naast het huis van de O.A. Compagnie. Veel later is schuin er tegenover een modern receptiecentrum gebouwd, waar ook Prins Bernhard ontvangen is. Het nieuwe tehuis voor de huidige President Tubman doet inderdaad de naam paleis eer aan. Het is een juweeltje van bouwkunst wat bijna onwerkelijk aandoet. Er tegenover is het eveneens moderne gebouw van justitie gebouwd. Voor de vermoeide en dorstige toerist is er het imposante Hotel Intercontinental, wat bijna voltooid is. Het is gebouwd op een heuvel aan de rand van de stad en een panoramisch uitzicht is te zien vanaf de hoogste verdieping. Na dit eerste klas hotel bezichtigd te hebben kunt u letterlijk en figuurlijk op een interessante haven terugzien.



Parlementsgebouw in Monrovia

Foto links-onder: Presidentieel paleis

Beide artikelen alsmede de foto's zijn van Mevrouw A. van Hummel-den Hengst te Durban.

## MONROVIA-LIBERIA





# WHAT'S IN A NAME

Na de Si's, Sa's en de „Musi“ in het novembernummer in beschouwing te hebben genomen, kruist onze (zee)weg thans de 2 Straat F.-schepen, de „Straat Franklin“ en de „Straat Frazer“. Deze zusterschepen vormen de laatste aanwinst van de K.P.M. en zijn ondergebracht in de Combinatie.

## „Straat Franklin“

Volgens de Encyclopaedia Britannica werd „an organized district of Canada, extending from the Arctic Circle to the North Pole“ naar Sir John Franklin vernoemd. (Franklin District). In dit district ligt Franklin Street, waaruit de conclusie kan worden getrokken dat deze „Street“ eveneens naar Sir John Franklin werd vernoemd, hoewel dit niet met zoveel woorden in genoemde encyclopedie staat.



Wie was Sir John Franklin?

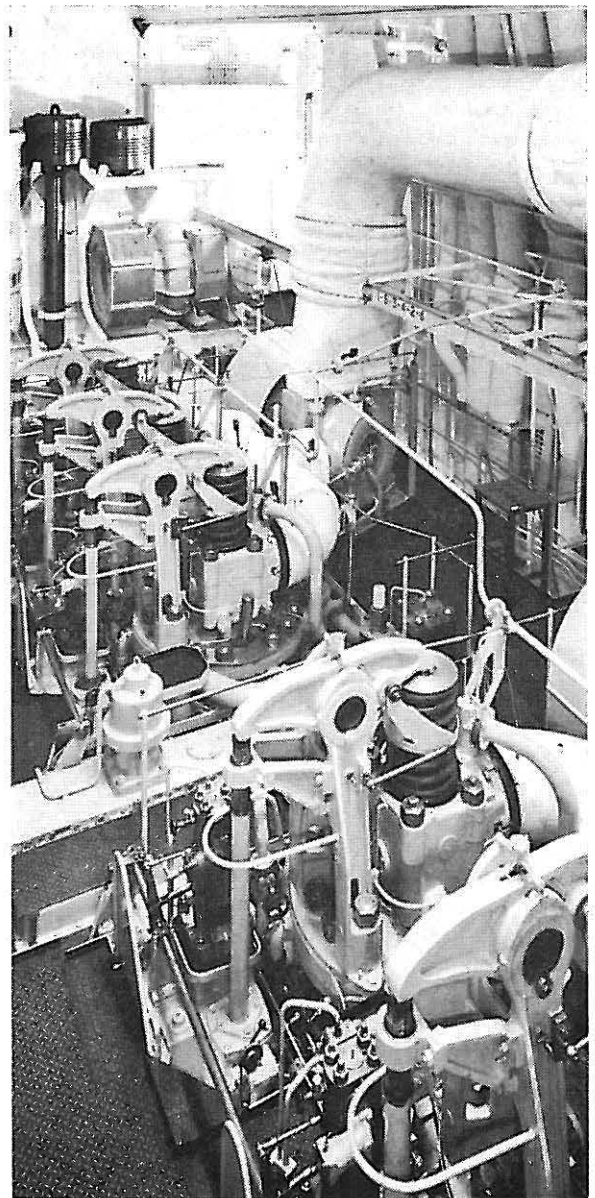


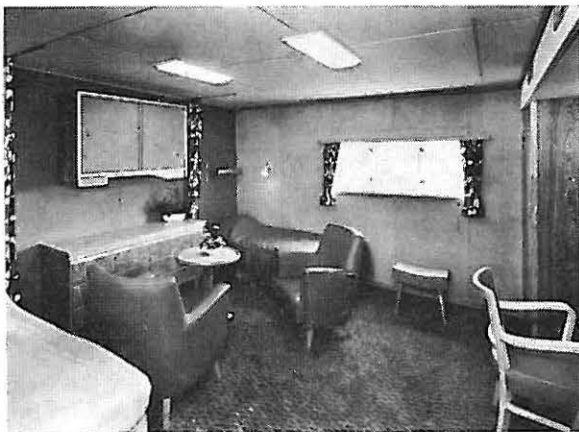


foto links: machinekamer „Straat Frazer“

onder: hut

rechts: interieur

rechtsonder: lounge



De algemene Winkler Prins Encyclopedie meldt het volgende over hem:

Franklin, Sir John, Brits zeeofficier, poolreiziger (Spilsby, Lincoln, 16.4.1786 — N. IJszee 11.6.1847). Werd 1808 marine-officier en onderscheidde zich door moed en bekwaamheid. In 1818 werd hij tweede commandant van de expeditie, die onder Buchain zou trachten tussen Groenland en Spitsbergen door de Noordpool te bereiken. Op 80° 34' gaf Buchain het bevel tot de terugtocht, tegen de wens van Franklin. Tussen 1819-22 bereisde hij het Noordelijkste deel van Canada, o.a. met Back en Richardson. Hij bereikte de monding van de Coppermine rivier. De terugweg bleek zeer moeilijk.

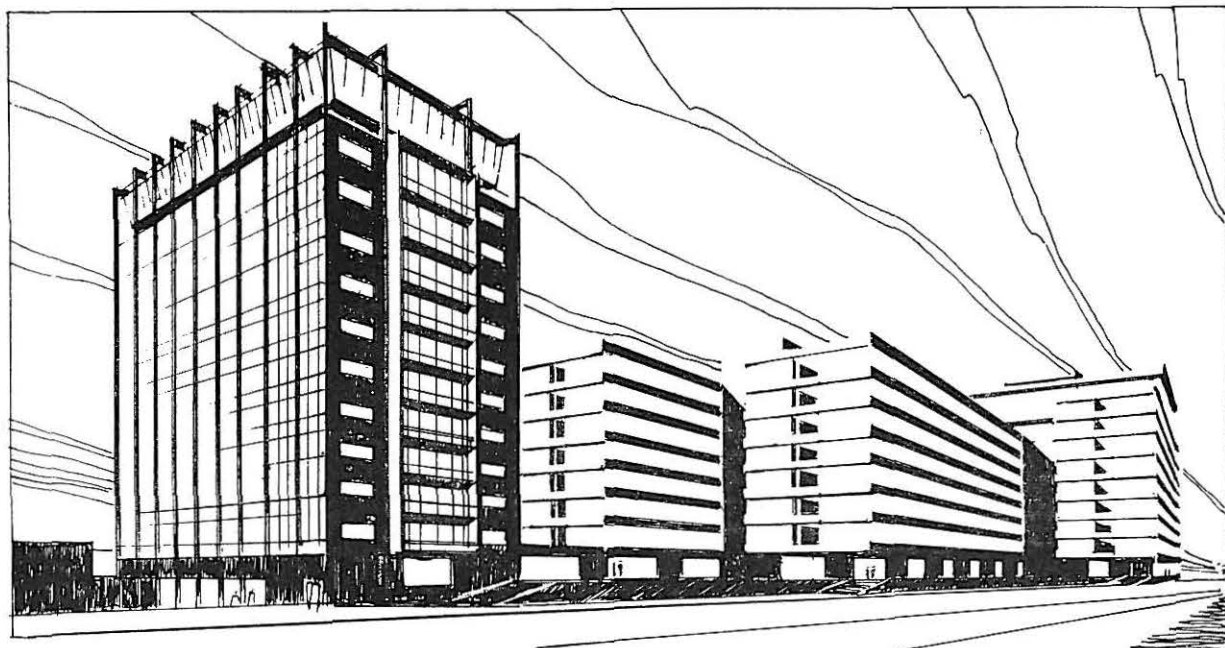
Op een tweede tocht van 1825-27 bereikte Franklin de monding van de Mackenzie rivier en nam grote stukken van de poolkust voor het eerst op. Deze tochten moesten het vinden van een N.W. doorvaart van de Atlantische naar de Stille Oceaan bevorderen. Anderhalf jaar na zijn terugkeer werd Franklin in de adelstand verheven. Hij was van 1837-1844 Gouverneur van Tasmanië. In mei 1845 verliet hij als commandant van een nieuwe expeditie, met de schepen Erebus en Terror de Theems. Op 11.6.1847 overleed sir John Franklin; de schepen voren in september 1847 vast in het ijs; in april 1848 moesten de bemanningen de schepen verlaten. Van hun lot is later niets meer vernomen. De door Franklins

weduwe gefinancierde tocht van Mc. Clintock achterhaalde alleen het lot van de schepen. De bezielende invloed van Franklins daden op latere Engelse ontdekkingsreizigers is groot geweest.

#### „Straat Frazer“

Hoewel ongetwijfeld een zekere heer „Frazer“ zal hebben bestaan, is hij beslist niet de man naar wie één onzer schepen is vernoemd. We komen voor deze naam, zij het zijdelings, terug in de geografie, want er is nogal wat verwarring over deze naam geweest.

Voor de naamkeuze werd geraadpleegd „The Mercantile Marine Atlas“, waar in de index inderdaad de „Fraser Strait“ was opgenomen. Het is niet bekend om welke reden zulks geschiedde, maar er is nadien toch een nader onderzoek naar deze zeestraat ingesteld, waarbij aan het licht kwam dat zij nergens te vinden was. Bij informatie bij de uitgevers van genoemde Atlas, moesten dezen na een uitgebreid onderzoek toegeven dat in de index een drukfout stond. „Fraser Strait“ was abusievelijk gedrukt voor „Frozen Strait“! Als pleister op de wonde werd hieraan toegevoegd dat er wel een „Fraser Strait“ bestond en wel ten Zuiden van Rangoon op 10° 47' N.B. en 96° 10' O.L. Men heeft tenslotte geen aanleiding gevonden van de gekozen naam „Straat Frazer“ af te wijken. De drukfout zal inmiddels in de nieuwe uitgave van de index van de „Mercantile Marine Atlas“ wel gewijzigd zijn.



## HET NIEUWE SCHEEPVAARTHUIS

In het Nieuwe Scheepvaarthuis zullen de K.N.S.M., S.M.N., K.P.M. en K.J.C.P.L. worden ondergebracht. Het gebouw zal via een „brug“ met het bestaande Havengebouw worden verbonden.

Het voorlopig ontwerp, dat reeds tal van vóórstadia heeft doorlopen, is afkomstig van het architectenbureau Dudok te Hilversum, welke architectencombinatie (W. H. Dudok en R. M. H. Magnée), zoals bekend, ook het Havengebouw op haar naam heeft.

Door de ontwerpers is gezocht naar de meest harmonische en tegelijk praktische gestalte van dit voor stad en handel, mede door de unieke situering aan het IJ, spectaculaire „havenproject“. De onderhandelingen over de definitieve gronduitgifte (erfpacht) met de betrokken instanties verkeren in een beslissend stadium. In afwachting van het gereed komen van het nieuwe P.T.T.-gebouw, zal het zich nog op het terrein bevindende Bureau Inklaring Pakketpost een tijdelijk onderkomen krijgen op het Shell-terrein aan de Westerdoksdijk.

Vooruitlopend op de te verwachten nadere gegevens, kan nog worden vermeld, dat het in de bedoeling ligt het nieuwe complex „zwevend“ te construeren op een aantal basiskolommen, waardoor een maximale parkeer ruimte

wordt verkregen. Het gebouw zal een inhoud krijgen van rond 110.000 kubieke meter en circa 14.000 vierkante meter nuttige kantoorruimte gaan bevatten (bij een bruto oppervlakte van circa 25.000 vierkante meter). Zoals uit de schets blijkt, zullen de eerste twee geledingen ieder zeven verdiepingen tellen, terwijl de meest westelijk gelegen vleugel uit acht etages zal zijn opgebouwd. Op de als representatieve ruimte gedachte overbouw van de laatstgenoemde vleugel en het uiteinde van het middengedeelte is in het ontwerp een heli-haven geprojecteerd. Het complex zal ruimte kunnen bieden aan tenminste 1.200 personen. De beschikbare kantoorruimte zal vermoedelijk horizontaal worden verdeeld.

Men hoopt voor begin 1967 rijksgoedkeuring te ontvangen. De bouw zal twee tot drie jaar vergen. De kosten worden voorlopig geschat op 25 miljoen gulden. Het bestaande, statige en rijk geornamenteerde Scheepvaarthuis dateert uit 1916 en is een schepping van architect J. M. van der Meij. Het gebouw is reeds jaren te klein, waardoor bij herhaling noodvoorzieningen moesten worden getroffen.

Dat de betrokken rederijen over enige jaren nog duidelijker dan voorheen verankerd zullen zijn in het hart van Amsterdam (waarbij wij ook denken aan de toekomstige IJ-boulevard) is een reden tot voldoening en vreugde.

# SPORTPRESTATIES „VAN WAERWIJCK”

Tijdens rondreis 54 in de China East Africa Service werd binnenliggende te Dar-es-Salaam een voetbalwedstrijd georganiseerd tegen de aldaar gedetacheerde Nederlandse Marine heren. Teleurstellend was de geleden nederlaag 5-2, ondanks het meer dan redelijke spelpeil onzerzijds. Meer dan redelijk, gezien omvang en gewicht van enkele dezer spelers. De twee backs 1e stuurman en 2e wtk, doen met hun gezamenlijk gewicht de wijzer van de weegschaal rond de 200 kg schommelen. Diverse heren uit Hong Kong, die wel is waar hun best deden, hadden af en toe moeite om uit te maken aan welke zijde zij nu eigenlijk behoorden.

Dit bracht de verdediging enkele malen in verwarring. Onze voorhoede met op de middenvoorplaats de derde stuurman, versterkt door de hoofdwtk SB binnen, Sparks SB buiten, 4e wtk BB binnen en donkeyman Wong Kang Ming BB buiten, begonnen aanvankelijk met de vereiste techniek en snelheid. Na de rust leek een en ander meer op de binnenrustplaats van een tehuis voor oude mannen. Deze inzinking was mede te wijten aan de erven Lucas Bols en de bierbrouwerijen Heineken en Amstel, een tafereel in slow motion.

De verdediging had het hierdoor dan ook zwaar te verdueren en moest uiteindelijk zwichten onder de doorstaande druk. Doelman laundryman Tsui Wai Sang viste dan ook diverse malen de bal uit het net. Er waren onder ons echter mannen die onuitgeput over het veld zwierven en in diverse precaire situaties redding brachten. Met trots vermelden wij hier dan ook de tweede stuurman en chiefteward. Een algemene zucht van verlichting was echter duidelijk te horen toen de scheidsrechter het eindsignaal floot. Terug aan boord werd de wedstrijd nog eens onder de loep genomen, genietend van een koele drank, en besloten werd, de nodige wijzigingen aan te brengen voor het volgend partijtje.

Arriveerden 8 oktober te Beira en namen contact op met de heren van het aldaar binnenliggende m.s. Ouwkerk van de V.N.S. Besloten werd om zaterdag's des namiddags om 5 uur elkaar gewapend met voetbalschoenen te ontmoeten op het terrein van de Lisboa Sportclub Beira. We zouden nu de kans krijgen om te constateren of de aangebrachte

wijzigingen de nodige resultaten zouden opleveren. Keeper Tsui Wai Sang werd vervangen door CD steward Tang Wing Cheong, de achterhoede bleef als te Dar-es-Salaam, 2e stuurman, chiefteward en steward Chan respectievelijk spil en kant halves. In de voorhoede werd de hoofdwtk vervangen door de derde wtk, een en ander niet vanwege sportprestaties doch meer verband houdende met rust. De sparks behield de SB's buitenvleugel, 4e wtk BB's binnenvleugel en de derde stuurman de middenvoorplaats terwijl donkeyman Wong Kang Ming vervangen werd door fitter Wong Hon.

Het eerste doelpunt liet niet lang op zich wachten. Al na tien minuten spelen werd onze doelman TWC door een prachtige pass van de tweede stuurman verschalkt; deze wilde de bal op de keeper terug spelen. Dit tot groot vermaak van de tegenpartij. De derde stuurman compenseerde dit misverstand echter door onmiddellijk na de aftrap de gelijkmaker te scoren. Dit tot grote verbazing van de nog steeds lol hebbende VNS'ers. Onze midvoor kreeg daarna nog diverse kansen voorgeschoteld door onze debu-



De „van Waerwijck-boys”

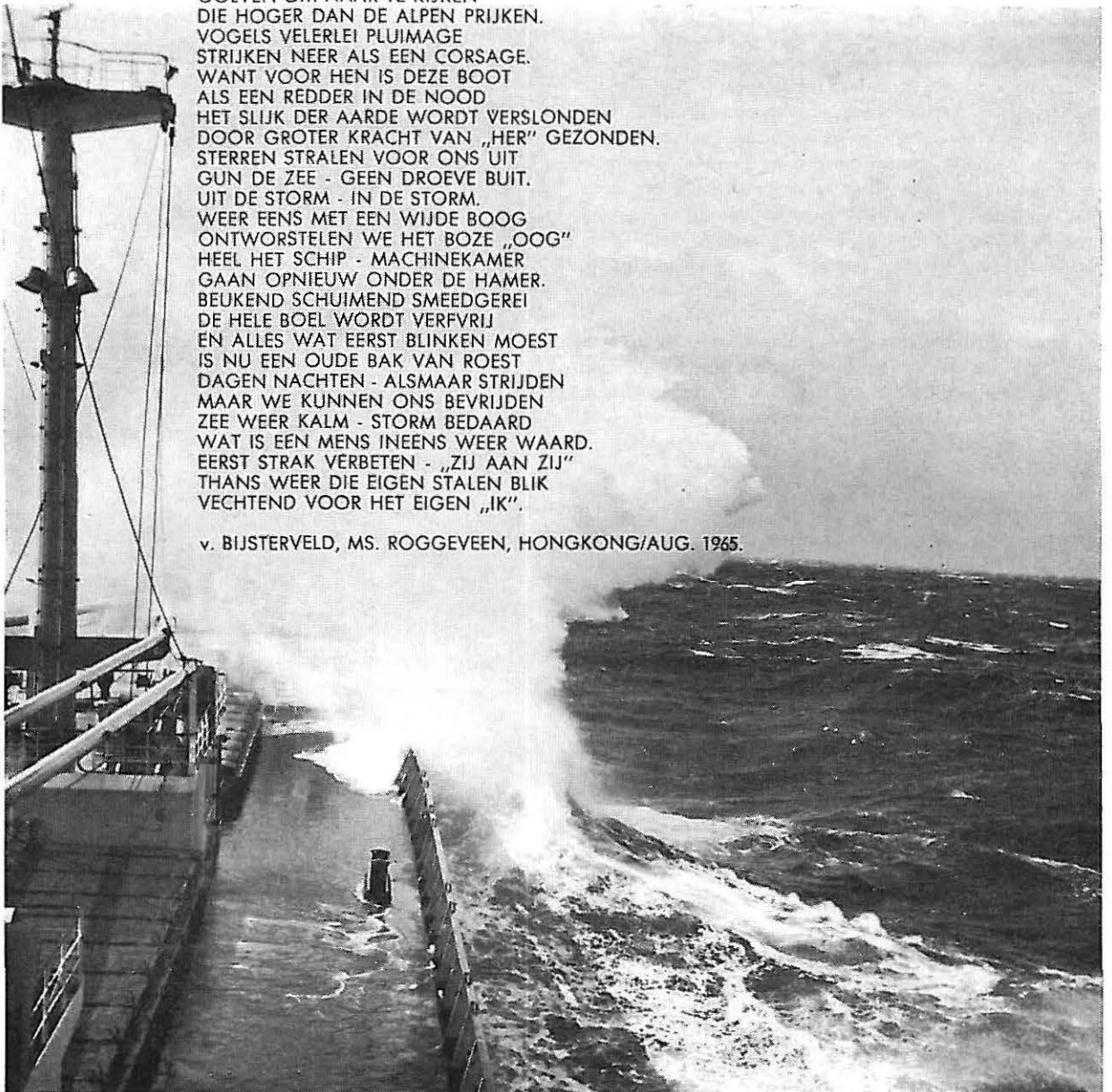
terende derde wtk, die hij helaas niet heeft kunnen benutten. Hij schoot of tegen de keeper of ver naast. De rust werd dan ook ingegaan met de stand 1-1. In de tweede helft ging een en ander iets beter dan te Dar-es-Salaam en na elf minuten spelen werd een prachtige voorzet van de derde wtk door onze midvoor het doel van onze tegenspelers ingewerkt. Resultaat 2-1. In deze stand kwam verder geen verandering. Terug aan boord leidde deze overwinning tot een klein feestje dat tot sluitingstijd van de bar werd voortgezet. Dank zij het feit dat er die avond niet gewerkt werd in verband met prioriteit van de binnenliggende passagiersschepen, kon iedereen meedoen, zodat het gewicht door de heren op het veld kwijtgeraakt, ijlings kon worden bijgespijkerd met grote glazen schuimend bier. G. K.



## TYPHOON

THERMOMETER - HYGROMETER - BAROMETER.  
WEERBERICHTEN - ANGSTGEZICHTEN.  
KAARTEN HALEN - KOERS BEPALEN.  
PASSEN - METEN - TIJD VERGETEN.  
WOLKENPAKKEN - DONKERE VLAKKEN.  
REGENBUIEN - KLOKKEN LUIEN.  
ZEE EERST GLAD EN RIMPELLOOS,  
DEINEND SCHUIMEND - NU ZO BOOS.  
BERGEN DALEN - REUZE HALEN.  
SCHROEVEN OP OF ONDER WATER,  
REGULATEUR ALTIJD WAT LATER.  
SOMS MOEIZAAM DRAAIEND HOOFDMACHINE,  
DAN RAZEND ALS EEN VLEGMACHINE.  
OPGEPAKT - NEERGESMAKT.  
VELE DAGEN NIETS TE VRAGEN.  
STAND OF RANG - GEMEENBELANG.  
DOOD EN LEVEN OM HET EVEN.  
WOEDEND - KOKEND - SCHUIM EN SPATTEN  
OP HET DEK DE EERSTE RATTEN.  
STAMPEN - SCHEUREN - KREUNEN - KRAKEN  
UREN - DAGEN - NIET TE STAKEN.  
EINDELIJK MET WIJDE BOOG,  
DE WIND IS WEG - WIJ IN „HET OOG“  
GOLVEN OM NAAR TE KIJKEN  
DIE HOGER DAN DE ALPEN PRIJKEN.  
VOGELS Velerlei PLUIMAGE  
STRIJKEN NEER ALS EEN CORSAGE.  
WANT VOOR HEN IS DEZE BOOT  
ALS EEN REDDER IN DE NOOD  
HET SLIJK DER AARDE WORDT VERSLONDEN  
DOOR GROTER KRACHT VAN „HER“ GEZONDEN.  
STERREN STRALEN VOOR ONS UIT  
GUN DE ZEE - GEEN DROEVE BUIT.  
UIT DE STORM - IN DE STORM.  
WEER EENS MET EEN WIJDE BOOG  
ONTWORSTELLEN WE HET BOZE „OOG“  
HEEL HET SCHIP - MACHINEKAMER  
GAAN OPNIEUW ONDER DE HAMER.  
BEUKEND SCHUIMEND SMEEDGEREI  
DE HELE BOEL WORDT VERFVRIJ  
EN ALLES WAT EERST BLINKEN MOEST  
IS NU EEN OUDE BAK VAN ROEST  
DAGEN NACHTEN - ALSMAAR STRIJDEN  
MAAR WE KUNNEN ONS BEVRIJDEN  
ZEE WEER KALM - STORM BEDAARD  
WAT IS EEN MENS INEENS WEER WAARD.  
EERST STRAK VERBETEN - „ZIJ AAN ZIJ“  
THANS WEER DIE EIGEN STALEN BLIK  
VECHTEND VOOR HET EIGEN „IK“.

v. BIJSTERVELD, MS. ROGGEVEEN, HONGKONG/AUG. 1965.



# HOE HEET JE ZOON ZEEMAN?

Ze was in verwachting toen hij wegging. Zes weken na hun huwelijk stonden ze op Schiphol. Beiden gemaakt vrolijk, pratend over allerlei onderwerpen zonder er met hun gedachten bij te zijn; beiden hopen dat het maar vlug voorbij zou zijn, dat het vliegtuig maar weg was.

Toen eindelijk de bekende stem door de luidspreker klonk: „Passagiers voor vlucht KL 843 naar Bangkok worden verzocht...”, keek hij haar aan en moest op z'n lip bijten om de traan die alsmear in zijn ogen kriebelde weg te drukken. „We komen je met z'n beidjes halen”, lachte ze en hij knikte zonder het te begrijpen. Gejaagd liepen ze naar de douane. Daar nam hij afscheid, weer haastig want weer kriebelde die traan. Sufferd die hij was, ezel, om weer te tekenen.

Wéér een jaar varen. Haar wéér alleen achter laten en dat in deze omstandigheden. „Dapper zijn meisje, na deze term ga ik nooit meer van je weg”. Ze was dapper. Ze lachte zenuwachtig, zwaaide wild, liep tegen iemand op toen ze zich omdraaide. „Pardon meneer”, en ze drukte haar neus tegen de ruit van de ballustrade om te proberen nog eenmaal dat bekende gezicht te zien achter de kleine ruitjes van het glimmende monster.

Hij hoorde niet wat de mensen tegen hem zeiden, reageerde niet op de charmante stewardess die zei: „Welkom aan boord, mijnheer”.

In het vliegtuig realiseerde hij zich dat Trees waarschijnlijk niet eens een idee had waar hij heen ging. Evenmin als wat hij ging doen. Ze wist dat hij naar Bangkok ging, dat hij ging varen als stuurman. Maar waar Bangkok ligt en hoe een stuurman stuurt wist ze vast niet. Ze wist alleen wanneer hij weer thuis kwam, en dat hun kleine dan vier maanden oud zou wezen.

Uit Rome stuurde hij een kaart: „Nog even, ik ben zo weer terug”. Uit Beiroeth weer een: „Moed houden”. En uit Bangkok: „Zorg goed voor jezelf en onze kleine”.

De geboorte naderde snel, want op een schip vliegt de tijd. Ze schreef elke twee dagen en in de havens lagen steeds stapels brieven te wachten. „Ik ben zo gelukkig”. „Ik voel soms een beweging”. „Het is vast een jongen”. „Ik ben

helemaal niet bang, moeder zegt dat het helemaal niets voorstelt”. Hij telde de dagen en de uren en toen het eindelijk zo ver was, was hij niet meer weg te slaan van de hut van de marconist. Op vijftien september liep hij net naar het schavotje om te peilen toen hij de marconist naar de hut van de kapitein zag gaan. „Niets bijzonders, doet hij elke dag”, dacht hij en vergat de peiling zodat hij nog eens naar boven moest. Toen hij over de kaart gebukt stond kreeg hij het gevoel dat er iemand naar hem keek. Hij keek op en zag dat de „Ouwe” achter hem stond, lachend. „Jan, jongen, gefeliciteerd met je zoon”. Hij begreep het niet. De Kapitein pakte z'n hand en kneep er in. „Een jongen, man, een zoon, en je vrouw in blakende welstand”. Trillend las hij het telegram en toen heeft hij werkelijk eventjes gehuild, als officier van de wacht. Hij is naar boven gegaan en heeft de wind in z'n gezicht laten blazen. Pas toen de Kapitein naar boven kwam om een peiling te nemen kwam hij tot zichzelf; dat had hij helemaal vergeten. „Laat maar Kapitein, ik zal wel weer peilen”. „Nee”, lachte de Ouwe, „doe maar kalm aan de eerste uren; ik heb de wacht nu”.

Die avond op het sloependek was het een reuze feest. De passagiers waren komen feliciteren en elke keer opnieuw moest hij zich realiseren dat het werkelijk waar was. De Kapitein stond op en al de anderen, allen een glas in de hand. „Jan, hoe gaat hij heten?” „Peter kapitein, dat heb ik met mijn vrouw afgesproken”. „Lang leve Peter”, besloot de Ouwe z'n speech en iedereen dronk daarop.

Peter werd min of meer het troetelkind van ons schip. Iedereen gaf z'n mening over de gewichtstoename van baby's, het luierverbruik, de voeding, en er werd zelfs gesproken over opleidingen, beroepen en studieverzekeringen.

Niet lang daarna zaten we op een ochtend bij elkaar toen de marconist met een: „Leugenaar”, een telegram aan de jonge vader gaf. Hij las het, zweeg een ogenblik en gaf toen het telegram rond. Het luidde: „Heb onze jongen toch naar z'n vader genoemd en Jan laten dopen stop liefs stop Trees”.

Hij is er nu nog kwaad over. „Dat was niet afgesproken”, was z'n commentaar. We staan eensgezind achter hem en hier heet de kleine Jan nog steeds Peter.

E. Milatz

# PERSONALIA

## BEVORDERINGEN

Technisch Varend Personeel N.T.P.M.

tot 5e werktuigkundige R. E. Stap m.i.v. 22-10-65

Walpersoneel Amsterdam:

tot Afdelingschef B. F. van Buuren (TD/Mb) m.i.v. 1-12-65

tot Adjunctchef R. J. de Vries (BTD) m.i.v. 1-1-66

tot Hoofdemployé A. Terlouw (TD/Sb) m.i.v. 1-1-66

J. C. van Dun (AS/Boekh.)

m.i.v. 1-1-66

tot Beambte A. v. Santberghen (rétocé)

m.i.v. 1-1-66

Nautisch Varend Personeel m.i.v. 1 januari 1966:

tot gezagvoerder H. de Geest

tot 1e stuurman O. J. Stumpf

tot 2e stuurman J. J. Bos E. G. van Tellingen

J. C. van 't Veer

tot 3e stuurman D. Lub G. A. Smit

P. C. Klaassen F. Boonstra

Technisch Varend Personeel m.i.v. 1 januari 1966:

tot 2e werktuigkundige H. H. Smulders J. Kramer

H. Nakken J. van Sluijs \*)

S. G. Adema

tot 3e werktuigkundige R. V. Orth P. B. G. M. Wesseling

A. M. A. Begemann E. R. Gorter

J. Smit L. Boomsma \*

E. Grootveld \*) M. v. d. Steen \*)

N. W. Dikstaal \*)

tot 4e werktuigkundige F. A. Brouwer von Gonzenbach

M. J. de Hosson P. J. H. de Maar

M. C. van Apeldoorn H. van Brug

Th. A. H. Bakker H. J. R. Barten \*)

G. Brand C. P. M. v. d. Ende \*)

R. Geiger R. L. J. Luijendijk \*)

\*) (NTPM)

Van harte gelukgewenst.

## MUTATIES GEZAGVOERDERS

K.P.M.

J. J. Maaskant (1e Stm.) ex m.s. „Camphuys“ dd.  
Gezagv. 26-11

W. F. Klute ex m.s. „Camphuys“ met RV/Ned. 26-11

J. de Jong ex RV/Ned. naar m.s. „Van Riebeeck“ 5-12

S. J. Krijt ex m.s. „Van Riebeeck“ naar m.s. „Straat  
Frazer“ 5-12

J. A. v. d. Broek Humphrey ex m.s. „Straat Frazer“  
met RV/Ned. 8-12

H. de Geest (1e Stm.) ex m.s. „Straat Franklin“ naar  
m.s. „Sigli“ (dd. Gezagv.) 14-12

A. M. Frigge (dd. Gezagv.) ex m.s. „Sigli“ naar m.s.  
„Straat Lombok“ (1e Stm.) 14-12

F. W. Kaptijn (1e Stm.) ex RV/Ned. naar m.s. „Silin-  
doeng“ (dd. Gezagv.) 16-12

H. J. Brons ex m.s. „Silindoeng“ met RV/Ned. 16-12

D. van Hekken ex m.s. „Schouten“ met RV/Ned. 18-12

H. Koch ex RV/Ned. naar m.s. „Schouten“ (DMO  
Singapore) 27-12

## MUTATIES HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

K.P.M.

A. A. Loenen (2e Wtk.) ex m.s. „Van Riebeeck“ naar  
m.s. „Van Riebeeck“ (dd. Hfd. wtk.) 26-11

W. H. van der Poel ex m.s. „Van Riebeeck“ met RV/  
Ned. 26-11

J. A. Pruyt (dd. Hfd. wtk.) ex m.s. „Sigli“ naar m.s.  
„Van Neck“ (dd. Hfd. wtk.) 10-12

H. E. Kattenbroek ex m.s. „Van Neck“ naar m.s.  
„Schouten“ 10-12

W. van Dam ex m.s. „Schouten“ met RV/Ned. 18-12

H. Weevers ex RV/Ned. naar m.s. „Sigli“ 18-12

N.T.P.M.

D. Bus ex verlof naar s.s. „Munttoren“ (Santos) 23-11

M. D. Treurniet (td. Hfd. wtk.) ex s.s. „Munttoren“ met  
verlof 26-11

G. Doesburg (td. Hfd. wtk.) ex verlof n/m.s. „Sloter-  
kerk“ 2-12

C. Schoenmaker ex m.s. „Sloterkerk“ met verlof 4-12

H. Kruyshaar (td. Hfd. wtk.) ex verlof n/m.s. „Senegal-  
kust“ 8-12

R. Pagels ex m.s. „Senegalkust“ met Ouderdomspen-  
sioen 1-1

*Alle verlofgangers: een prettig verlof*

*Alle herplaatsten: goede vaart*

## MET VERLOF GEGAAN

K.P.M.

1e Strm. L. v. d. Boon uit Beira RV 13-11

2e Wtk. E. A. J. de Vries uit Bangkok RV/SV 13-11

4e Wtk. J. Kommers uit Mauritius RV/SV 14-11

1e Strm. J. Ozinga uit Singapore RV 16-11

5e Wtk. G. Brand uit Kobe RV/SV 26-11

3e Strm. R. de Mes uit Kaapstad RV/SV 28-11

3e Wtk. H. J. G. Schoolkate uit Singapore RV/SV 29-11

2e Wtk. A. M. l'Herminez uit Singapore RV 30-11

3e Wtk. A. J. Koomans uit Singapore RV/SV 30-11

4e Wtk. A. A. C. M. Wouters uit Singapore RV/SV 5-12

3e Wtk. J. G. Bos uit Singapore RV/SV 5-12

4e Strm. W. de Jong uit Hong Kong RV/SV 6-12

3e Strm. J. P. Duyn uit Durban RV/SV 8-12

4e Wtk. R. Kruger uit Durban RV/SV 8-12

2e Wtk. E. G. v. Lonkhuysen uit Durban RV 8-12

5e Wtk. C. D. Tijsterman uit Durban RV/SV 8-12

2e Wtk. J. de Vries uit Beira RV/SV 10-12

5e Wtk. A. K. Bok uit Mombasa RV 13-12

N.T.P.M.

1e Stm. J. H. F. Stausebach ex m.s. „Sloterkerk“ 4-11

4e Stm. A. B. Crooy ex s.s. „Munttoren“ (Santos) 26-11

4e Wtk. E. Grootveld ex s.s. „Munttoren“ (Santos) 26-11

4e Stm. H. B. van der Bult ex m.s. „Senegalkust“  
(Duinkerken) 28-11

5e Wtk. H. C. v. d. Bos ex m.s. „Sloterkerk“ SV 2-12

3e Wtk. H. G. Dirix ex m.s. „Sloterkerk“ SV 4-12

5e Wtk. M. J. M. de Reeper ex m.s. „Sloterkerk“ SV 4-12

2e Stm. G. P. Stout ex s.s. „Westertoren“ (Singapore) 6-12

3e Stm. J. F. Jongbloed ex m.s. „Senegalkust“ SV 11-12

*Alle verlofgangers een prettig verlof*



---

**NA VERLOF VERTROKKEN**

---

K.P.M.

- 5e Wtk. J. G. Hoopman Mauritius m.s. „Van Spilbergen” 8-11  
1e Strm. R. L. Hessel (Singapore) m.s. „Schouten” 10-11  
1e Strm. D. Plooy (Mombasa) m.s. „Van Linschoten” 12-11  
3e Strm. C. Jolmers (Hong Kong) m.s. „Sinabang” 16-11  
2e Strm. J. Bos (Kaapstad) m.s. „Straat Franklin” 18-11  
1e Strm. H. Veldkamp (Aden) m.s. „Camphuys” 23-11  
3e Wtk. F. H. A. Crooymans (Singapore) m.s. „Houtman” 25-11  
4e Strm. J. W. J. Soenveld (Singapore) m.s. „Houtman” 25-11  
5e Wtk. P. G. H. Uges (Singapore) m.s. „Van Noort” 1-12  
3e Wtk. R. E. Boom (Dar es Salaam) m.s. „Van Riebeeck” 3-12  
2e Strm. O. E. A. Vermeulen (Durban) m.s. „Straat Madura” 5-12  
Dd 3e Strm. N. Daams (Durban) m.s. „Straat Madura” 5-12  
5e Wtk. H. D. Kwaytaal (Durban) m.s. „Straat Madura” 5-12  
2e Wtk. G. Veenstra (Durban) m.s. „Straat Frazer” 6-12  
2e Strm. A. h. O. Meynderts (Kaapstad) m.s. „Straat Frazer” 9-12  
1e Strm. F. W. Kaptijn + gezin (Singapore) 10-12  
1e Strm. J. P. Goossens (Mombasa) m.s. „Van Riebeeck” 11-12  
1e Strm. R. Edsen (Sydney) m.s. „Van Cloon” 13-12  
2e Strm. F. E. Roelofsma (Hong Kong) m.s. „Sinabang” 15-12

---

**NA VERLOF GEPLAATST**

---

N.T.P.M.

- 3e Wtk. A. de Groote m.s. „Sloterkerk” (Hamburg) 23-11  
4e Stm. R. M. Stuijver (nieuw aangenomen) m.s. „Senegalkust” (Duinkerken) 26-11  
4e Stm. A. P. M. de Wildt s.s. „Westertoren” (Singapore) 1-12  
4e Wtk. A. J. Faken m.s. „Sloterkerk” 3-12  
3e Stm. B. Buwalda m.s. „Senegalkust” 8-12  
5e Wtk. H. J. Bieber m.s. „Senegalkust” 8-12  
4e Wtk. J. P. Bostelaar m.s. „Senegalkust” 10-12  
5e Wtk. M. Meulenberg m.s. „Senegalkust” 10-12

Goede wacht en behouden vaart

---

**GESLAAGD VOOR EEN HOGER DIPLOMA**

---

K.P.M.

- |                              |              |       |
|------------------------------|--------------|-------|
| 5e Wtk. M. Ronhaar           | AS           | 11-10 |
| 5e Wtk. D. van der Wardt     | A            | 20-10 |
| 2e Strm. D. J. Keuvelaar     | S.I          | 17-11 |
| 4e Strm. H. A. Noorland      | verkl. S.III | 17-11 |
| 4e Strm. C. J. G. v. d. Hurk | verkl. S.III | 17-11 |
| 3e Wtk. J. Mazereeuw         | B            | 13-12 |
| 5e Wtk. J. C. Römer          | A            | 15-12 |

N.T.P.M.

- |                    |      |       |
|--------------------|------|-------|
| 5e Wtk. R. E. Stap | V.D. | 22-10 |
| 3e Stm. B. Buwalda | S.II | 25-11 |
| 5e Wtk. J. Snip    | A.   | 10-12 |

Gelukkig met het behaalde succes

---

**HUWELIJKEN**

---

K.P.M.

- 2e Stuurman W. J. Jongenotter en Mej. Y. Schuld, ddo. 26-11-65 te Den Haag.  
3e Werktuigkundige N. M. Meinsma en Mej. S. Stienstra, ddo. 26-11-65 te Ferwerd.  
2e Stuurman F. E. Roelofsma en Mej. J. E. M. Asperslagh, ddo. 29-11-65 te Voorburg.  
4e Stuurman A. F. Kuiper en Mej. I. van Zwol, ddo. 2-12-65 te Utrecht.  
3e Stuurman R. de Mes en Mej. M. van der Laarse, ddo. 6-12-65 te Amsterdam.  
2e Werktuigkundige E. Timmer en Mej. E. van de Velde, ddo. 17-12-65 te Goes.

N.T.P.M.

- 4e Wtk. J. Meijer en Mej. E. Heeskens ddo 17-12-65 te Alblasterdam.  
4e Wtk. E. Grootveld en Mej. M. A. M. E. Peeters ddo 24-12-65 te Den Haag.

Proficiat en „behouden vaart”

---

**NIEUWE K.P.M.-MERTJES**

---

Den Haag, 11-11-65: Robert Anne, zoon van 3e Werktuigkundige P. M. Bos en Mevrouw M. Bos-van Steenberg. Vlissingen, 15-11-65: Marinka Hendrika, dochter van 2e werktuigkundige P. Bakker en Mevrouw W. J. Bakker-Cysouw.

In het decembernummer werden de nieuwe KPM-mertjes abusievelijk als NTPM-mertjes opgegeven.

---

**NIEUWE N.T.P.M.-MERTJES**

---

Roosendaal 2-11-65 Ellen Marianne, dochter van Ass. wtk. P. S. van der Kooy en Mevrouw M. J. van der Kooy-Kroes. Voorburg 7-12-65 Nienke, dochter van 3e Stm. J. de Voogd en Mevrouw G. de Voogd-Minnema.

Hoorn 9-12-65 Erik Frank Bob, zoon van 2e Wtk. B. van Riessen en Mevrouw C. A. A. van Riessen-van Riel.

Welkom in de „familie”

---

**IN MEMORIAM**

---

Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige H. Hillebrandt overleed ddo. 23-11-65 te Zwanenburg, in de leeftijd van 58 jaar. Gepensioneerd Hoofdwerktuigkundige J. Nicolai overleed ddo. 24-11-65 te Dordrecht, in de leeftijd van 56 jaar.

Gepensioneerd Beambte W. A. J. Wilson overleed ddo. 3-12-65 te Deventer, in de leeftijd van 58 jaar.

Gepensioneerd Employé A. N. P. Belle overleed ddo. 15-12-65 te Haarlem, in de leeftijd van 56 jaar.

Zij rusten in vrede.

# Familiegroeten

Donderdag 2 december jl. was voor ons de laatste opname in dit jaar van het „schip van de week” bestemd voor de schepen „Straat Lombok” en „Van der Hagen”. Gastvrouw was Teddy Scholten; omroeper Guus Weitzel. Het orkest „Confetti” o.l.v. Harry de Groot, met medewerking van Mieke Bos zorgde voor de muzikale omlijsting. Als gasten waren aanwezig gezagvoerder D. Minnema met zijn echtgenote, die nu de keerzijde van de medaille konden zien. Hoe zij deze zagen schrijft gezagvoerder Minnema hieronder.

„Zwarte wolken joegen aan vanuit de westelijke kim. Het zicht beperkt door striemende sneeuw en hagelbuien. Gladde wegen. Zoemende ruitenwissers. Verminderde vaart en zo nu en dan geneigd om mistseinen te geven. Men zou geen hond de straat opsturen. Wij hadden pijn in de armen van het als maar moeten bijsturen. Maar we moesten naar Hilversum. Er steeg dan ook een zucht van verlichting op toen we de gezellige warme zaal van hotel Gooiland binnenstapten. Ondanks de zeer slechte weersomstandigheden was toch iedereen gekomen. De „Schip van de week”-stemming zat er al in en het belofde een goede en gezellige dag te worden. Oude en nieuwe kennissen. Koffie met gebak. Een druk in de weer zijnde fotograaf om zijn „klanten” op de juiste plaats te zetten voor het gevoelige plaatje. Later bleek dat het nog goed gelukt was ook. De uitstekend verzorgde koffietafel viel er na een hartversterking goed in. Alhoewel in feeststemming, is een ieder toch wat zenuwachtig. Zoals ook wij aan boord, wanneer „ons” schip het „schip van de week” is en er reeds dagen van te voren gissingen worden gemaakt hoe of de ontvangst zal zijn. Of de stemmen van thuis goed en helder zullen doorkomen. Deze keer was het voor ons de keerzijde van de medaille. Niet Hilversum in de hut, maar het persoonlijk meemaken van alle voorbereidingen die door Maatschappij en Omroep samen hier telkenmale moeten worden verricht om het Koopvaardijprogramma zo goed mogelijk te doen slagen. Niet alleen om de mensen aan boord een gezellig half uurtje te bezorgen, maar ook om onze familieleden met elkaar in contact te brengen tijdens een gezellig „ondersje”. Het is goed om ook hier eens bij stil te blijven staan; dit informele contact realiseren wij ons immers nooit. Nog minder blijven wij stilstaan bij al het werk dat gedaan moet worden om deze uitzendingen tot een succes te maken. Vaak een lach. Soms ook een traan.

We boften deze keer wel bijzonder. Muziek en zang waren „af”. De in een modern pakje gestoken Sint-Nicolaas liedjes deden het wonderlijk goed en werden zacht dan wel luider door een ieder meegezongen. Wanneer ze aan boord van de „Straat Lombok” en „Van der Hagen” een goede ontvangst hebben gehad zijn ze ook daar in de Sint-stemming gekomen. In deze maand toch leven wij aan boord nog meer mee met thuis, wordt het gemis van de huiselijke

kring nog meer gevoeld dan gewoonlijk. Paketvaart en Wereldomroep, het was fijn om het ook eens van deze kant te mogen meemaken. Nog beter dan voorheen kwam het besef hoe gebrand gij moet zijn op de luisterrapporten, waaruit mogelijkheden kunnen worden geschapen voor steeds betere programma’s, golf lengten naar gelang tijd van het jaar en zone, storingen enz. Een stimulans om dat werk in saamhorigheid naar beste kunnen te verrichten voor een Good and Happy ship.

Moge 1966 voor u allen datgene brengen wat gij ervan verwacht met altijd een goede ontvangst van „Het schip van de week”,

Over de ontvangst aan boord kunnen wij nog vertellen dat het m.s. „Van der Hagen” een zeer goede ontvangst had ter rede Beira; het m.s. „Straat Lombok” echter had minder succes, aangezien de groeten matig verstaanbaar waren. Intussen werd het bandje naar Singapore verzonden.



familieleden

m.s. „Straat Lombok”

m.s. „Van der Hagen”

